

automobiles et de petits bâtiments faisant le guet, détruisant des mines ou en mouillant, un merveilleux service de bacs transportant des trains de canons, de munitions et de provisions d'un côté à l'autre de la Manche; des aéroplanes en haut, des sous-marins en bas. De grands navires marchands, venant de tous les points du globe, suivaient un passage prescrit, des transports chargés de soldats passaient, nuit et jour, sans perdre un homme, un flot continu d'autres transports apportaient des munitions, des vivres, des approvisionnements à des armées de millions d'hommes. Toute cette facilité, toute cette sécurité de mouvements reposaient sur l'habileté de formidables cuirassés d'énorme tonnage, de vitesse merveilleuse, montés chacun par plus de 1,000 matelots, à garder la maîtrise des mers.

Durant ces mois et ces années les marins de la flotte anglaise eurent à supporter le poids d'un continu désappointement. Rien ne put induire la marine allemande à risquer un combat comme ceux que, tout au long de l'Histoire, les flottes ennemies avaient été obligées de livrer au pavillon britannique. Elle refusa de quitter l'abri sûr que lui fournissait la position imprenable d'Héligoland. Sir David Beatty livra la hardie bataille de Bight et risqua une destruction presque complète de ses unités devant les défenses de terre des Allemands; il fut vainqueur, mais ce tour de force ne put être répété. On ne s'opposa pas aux sorties de navires isolés ou même de flotilles partant pour faire des "raids," désireux qu'on était de les voir s'aventurer hors de leur retraite.

Enfin le 31 mai et le 1er juin 1916, un engagement eut lieu au large du Jutland sur la côte du Danemark. La "Grande Flotte" britannique et la flotte allemande de haute mer en vinrent aux prises et combattirent pendant de longues heures. Les Allemands étaient près de leur base et l'avaient quittée dans un but qui n'est pas encore clairement défini. Avertis des mouvements des vaisseaux anglais, il peut se faire qu'ils aient cru être à même de détruire une partie de la flotte anglaise avant que le reste pût arriver, comme cela se produisit presque; la sortie peut n'avoir eu pour but que d'escorter des croiseurs qui allaient essayer de gagner la haute mer pour s'attaquer aux navires marchands; peut-être s'agissait-il d'une attaque téméraire de la côte anglaise. Quoi qu'il en soit, leurs pertes en navires s'élevèrent à 119,200 tonnes suivant l'estimé de Sir John Jellicoe; les pertes anglaises furent de 113,300 tonnes au dire du premier rapport de l'Amirauté.

Mais la flotte allemande ne passa pas au travers du cordon, elle ne réussit à atteindre aucun des objets mentionnés plus haut et, finalement, prit la fuite vers sa base. La supériorité de la force navale anglaise s'affirma, et la maîtrise britannique sur les mers se trouva une fois de plus démontrée. Cette rencontre effectuée dans des conditions, avec des armes et suivant une tactique nouvelles, prouva que la qualité et la bravoure des marins britanniques n'avaient en rien diminué. Les agences d'information allemandes n'en annoncèrent pas moins à l'univers que la flotte britannique était battue et que la suprématie mondiale de la Grande-Bretagne avait vécu.