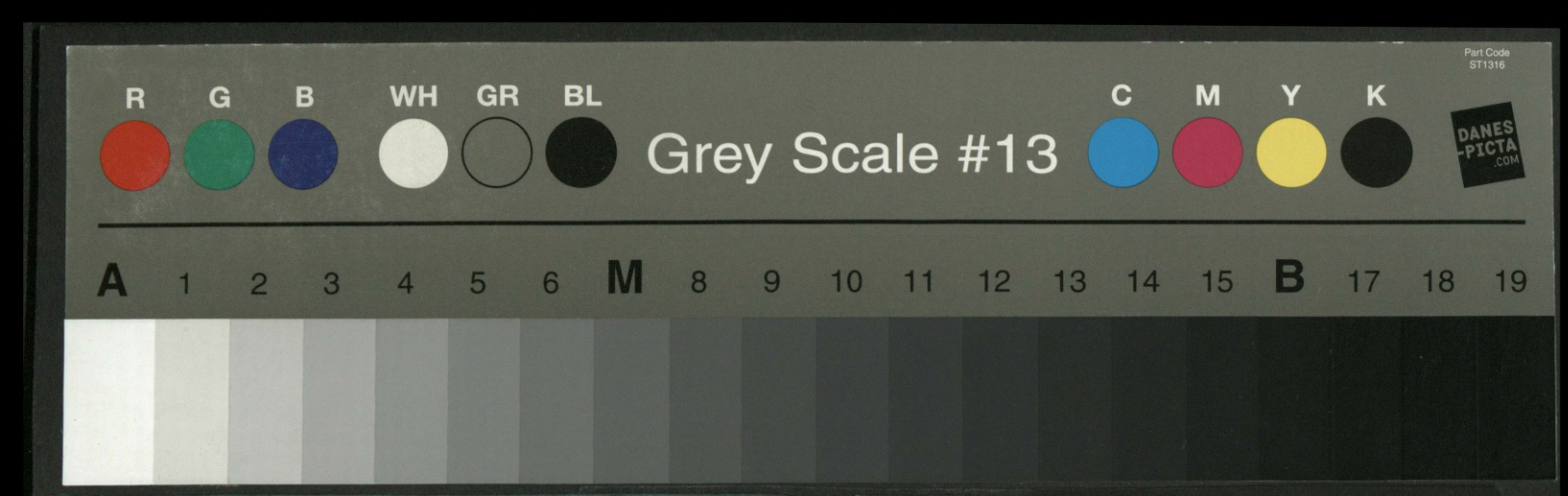


GUIDES ILLUSTRÉS MICHELIN
DES CHAMPS DE BATAILLE

L'YSER
ET
LA CÔTE BELGE

MICHELIN & Cie — CLERMONT-FERRAND
MICHELIN TYRE Co Ltd — LONDON
MICHELIN TIRE Co — MILLTOWN, N.J., U.S.A.



GUIDES ILLUSTRÉS MICHELIN
DES CHAMPS DE BATAILLE

L'YSER
ET
LA CÔTE BELGE

MICHELIN & Cie - CLERMONT-FERRAND
MICHELIN TYRE Co Ltd — LONDON
MICHELIN TIRE Co - MILLTOWN, N. J., U. S. A.

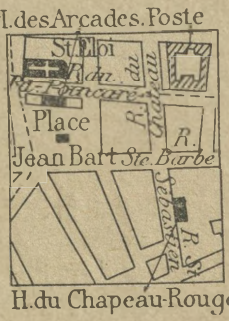
Hôtels

BRUGES



Hôtel de Flandre, 38, *rue Nord-du-Sablon*. Tél. 13.
Grand Hôtel et du Commerce, 39, *rue Saint-Jacques*. Tél. 114.
Hôtel du Sablon, 21, *rue Nord-du-Sablon*.
Hôtel du Panier d'Or, *Grand'Place*.

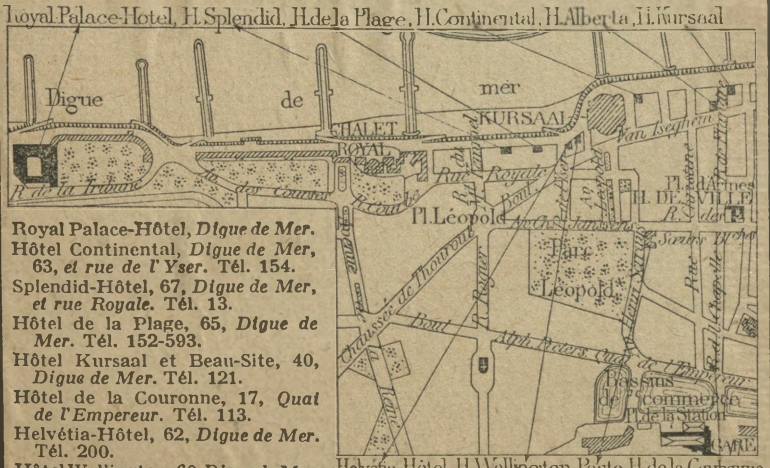
DUNKERQUE



Hôtel des Arcades, 37, *place Jean-Bart*. ⊤ Arcades. Tél. 1.89.

Hôtel du Chapeau-Rouge, de Flandre et Grand-Hôtel réunis, 5, *rue Saint-Sébastien*. Tél. 2.15.

OSTENDE



Royal Palace-Hôtel, *Digue de Mer*.
Hôtel Continental, *Digue de Mer*, 63, *et rue de l'Yser*. Tél. 154.
Splendid-Hôtel, 67, *Digue de Mer*, *et rue Royale*. Tél. 13.
Hôtel de la Plage, 65, *Digue de Mer*. Tél. 152-593.
Hôtel Kursaal et Beau-Site, 40, *Digue de Mer*. Tél. 121.
Hôtel de la Couronne, 17, *Quai de l'Empereur*. Tél. 113.
Helvétia-Hôtel, 62, *Digue de Mer*. Tél. 200.
Hôtel Wellington, 60, *Digue de Mer*.
Hôtel Alberta, 31, *Rampe de Flandre*.

POPERINGHE. — Skindles-Hôtel, 16 *et* 43, *rue de l'Hôpital*. Tél. 24.

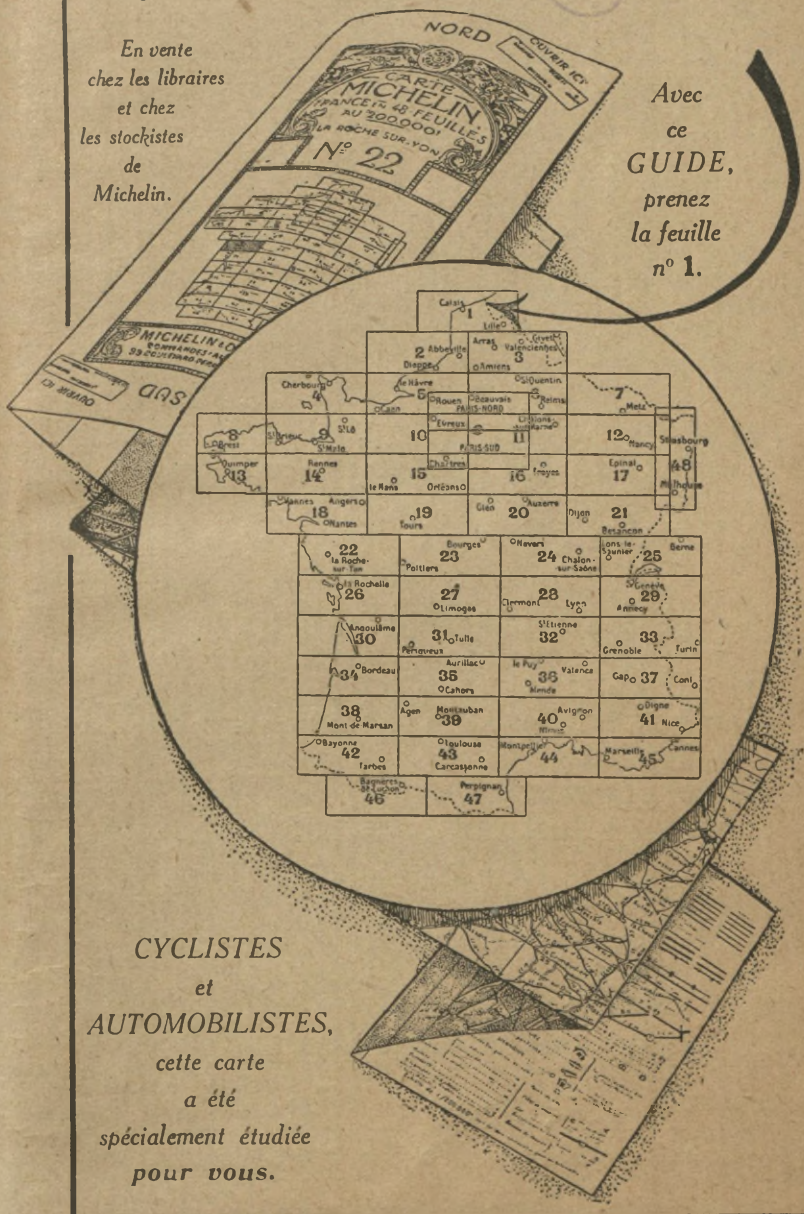
ZEEBRUGGE. — Zee-Brughe Palace. Tél. 6 *à Heyst*.

VOTRE INDISPENSABLE AUXILIAIRE :

La Carte Michelin

En vente chez les libraires et chez les stockistes de Michelin.

Avec ce GUIDE, prenez la feuille n° 1.



CYCLISTES et AUTOMOBILISTES, cette carte a été spécialement étudiée ***pour vous.***



AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO
BIBLIOTEKA
im. Gen. Broni K. Świerczewskiego

LA MEILLEURE ROUE AMOVIBLE :

La Roue Michelin

est simple et pratique ;

fixée par 6 boulons, on la remplace en 3 minutes.

Elle est robuste ;

elle a fait ses preuves sur les routes du front.

Elle est chic,

et complète la ligne des élégantes carrosseries.

Elle est économique,

car elle prolonge la vie du pneu en le refroidissant.

Elle est la moins chère

MANUFACTURE DE DENTELLES
& BRODERIES VÉRITABLES
HALLAERT SŒURS
Grand'Place et Rue des Chiens,
YPRES (BELGIQUE)

L'YSER
et la Côte belge

Ce n'est qu'un bout de sol dans l'infini du monde...
Ce n'est qu'un bout de sol étroit,
Mais qui renferme encore et sa reine et son roi
Et l'amour condensé d'un peuple qui les aime...
Dixmude et ses remparts, Nieuport et ses canaux,
Et Furnes, avec sa tour pareille à un flambeau,
Vivent encore où sont défunts sous la mitraille.

EMILE VERHAEREN.

XXVII.5.2
17446
17503
Im. gen. hrabi K. Świerczewskiego

MICHELIN & Cie, PROPRIÉTAIRES-ÉDITEURS, CLERMONT-FERRAND

Copyright by Michelin & Cie 1920
Tous droits de traduction, d'adaptation ou de reproduction totale ou partielle réservés pour tous pays.

LA BATAILLE DE L'YSER

La course à la mer.

Après la bataille de la Marne et la retraite allemande, en septembre 1914, le centre et la droite des armées françaises se fixent en quelques jours devant les lignes que les Allemands avaient préparées en arrière et qu'ils achevaient de fortifier. Mais si la droite des armées alliées, appuyée à la frontière suisse, est assurée contre tout enveloppement, la gauche (6e Armée) est exposée.



LE ROI ALBERT ET LE GÉNÉRAL JOFFRE.

La 6e Armée (Maunoury) tient la rive droite de l'Oise, au nord de Compiègne (*Carte ci-contre*). L'ennemi, en revenant sur elle en forces, va tenter sa manœuvre favorite d'enveloppement.

Le général Joffre pare à cette menace ; tout en renforçant la 6e Armée, il constitue, à l'aile gauche du dispositif allié, une masse de manœuvre capable de s'opposer au mouvement débordant de l'ennemi.

La 2e Armée, formée de corps prélevés dans l'Est, est constituée sous les ordres du général de Castelnau. Précédée et couverte par des divisions de cavalerie, elle s'étend peu à peu jusqu'au sud d'Arras.

Les Allemands dessinent un mouvement parallèle, les armées adverses, cherchant à s'envelopper mutuellement, prolongent progressivement leur front vers le nord et se rapprochent ainsi de la mer.

Contre l'aile droite allemande, s'étendant toujours vers le nord, l'armée de Maud'huy se déploie depuis la Somme jusqu'à La Bassée et engage la bataille devant Arras.

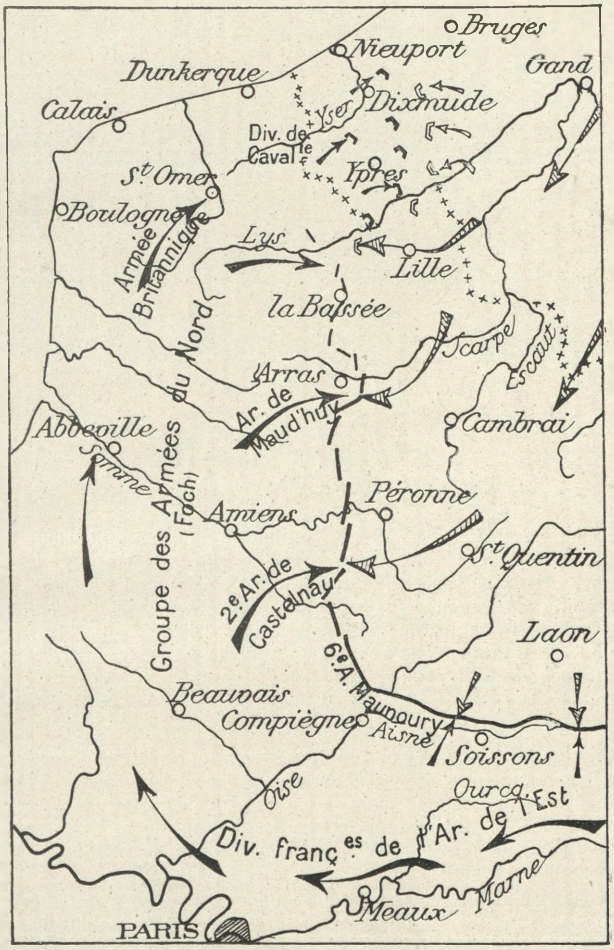
Les Allemands attaquent furieusement, ils tentent, à la fois, d'enfoncer le front et de poursuivre leur mouvement enveloppant.

Six corps d'armée, deux corps de cavalerie sont jetés sur l'armée de Maud'huy, qui reçoit de nouveaux renforts et tient bon.

Le général Joffre confie au général Foch le commandement du groupe des armées du Nord.



LA REINE ELISABETH
dans les lignes belges de l'Yser.

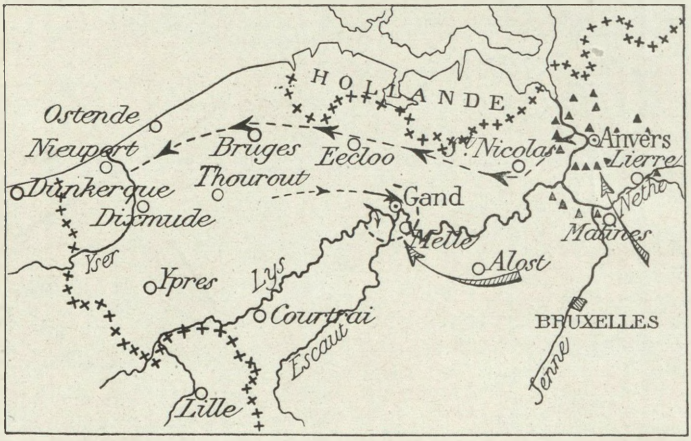


La course a la mer.

Promptement, le nouveau chef coordonne et règle les dispositions d'une action d'ensemble.

Le glissement des armées vers le nord s'accentue. Les divisions de cavalerie des corps de Mitry et Conneau galopent vers les plaines de Flandre.

Dans le même temps, l'armée britannique est relevée des bords de l'Aisne et se rapproche de ses bases maritimes menacées. Elle est transportée dans la région de Saint-Omer. Le 19 octobre, elle achève de se déployer de La Bassée à Ypres, prolongeant ainsi, au nord, l'armée de Maud'huy. Entre l'aile gauche de l'armée britannique et les côtes de la mer du Nord, reste une trouée, que traversent d'est en ouest des routes menant aux ports de la Manche et que va barrer l'armée belge échappée d'Anvers.



La chute d'Anvers et la retraite belge.

Pour s'emparer d'Anvers, les Allemands avaient adopté leur tactique habituelle. Concentrant dans le secteur au sud de la Nèthe tous les feux de la puissante artillerie de siège qui déjà avait bouleversé les forts de Liége, de Namur et de Maubeuge, ils avaient fait brèche dans la première ligne des forts extérieurs, puis, la Nèthe franchie au prix de pertes sanglantes (près de 50.000 hommes), ils avaient attaqué la ligne des forts rapprochés pour bombarder la ville et la réduire à leur merci.

Après consultation de l'Etat-Major français, le parti est pris d'abandonner la place forte, afin d'éviter, avant tout, l'encerclement de l'armée belge.

Ne laissant dans les forts que le nombre minimum de défenseurs, ayant pour mission de masquer l'évacuation de la place, l'armée belge, après avoir détruit tout ce qui pouvait être utile à l'ennemi, chaque nuit, à partir du 5 octobre, passe l'Escaut avec les troupes britanniques qui, dès septembre, étaient accourues au secours de la place. Ces troupes se replient vers l'ouest par Saint-Nicolas, Eecloo. Le 9 octobre, Anvers capitule.

Pour protéger le flanc des colonnes en retraite vers Bruges, la brigade de fusiliers marins, un détachement de cavalerie et de volontaires belges, puis la 7e division britannique, s'établissent en avant des lisières est de Gand.

Le 4 octobre, l'amiral Ronarc'h, qui avait concentré sa brigade dans le camp retranché de Paris, avait reçu l'ordre de lui faire rallier Dunkerque. Partis le 7, de Saint-Denis, l'amiral et son Etat-Major, suivis de très près par la brigade, arrivaient à Dunkerque, le soir ; ils y recevaient l'ordre de continuer sur Anvers. Le 8 octobre au soir, ils trouvaient à la gare de Gand le général Pau qui leur transmettait une nouvelle consigne : défendre la ville.

Les fusiliers prennent position à l'est de Gand, au nord et au sud de Melle. Les volontaires belges occupent la boucle de l'Escaut. Un groupe d'artillerie belge les soutient.

Violemment attaqués sur la route d'Alost à Gand par des forces très supérieures, ils remplissent, pendant quarante-huit heures, leur mission de flanc-garde. Sur un ordre de repli, le détachement franco-belge, couvert par des éléments de la 7e division britannique, repasse l'Escaut et retraite, par Thourout, vers l'Yser où l'armée belge arrive, suivie par des détachements de cavalerie allemande.



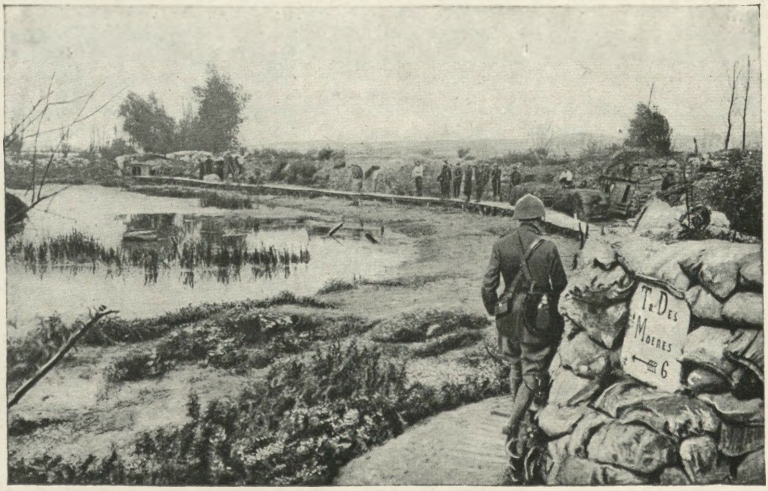
CAVALIERS SUR LA PLAGE DE MALO-LES-BAINS BORDÉE DE BARBELÉS.

Le champ de bataille.

Le dernier lambeau de la patrie belge où va se briser la ruée allemande est une partie de la Flandre maritime (*Carte p.* 6).

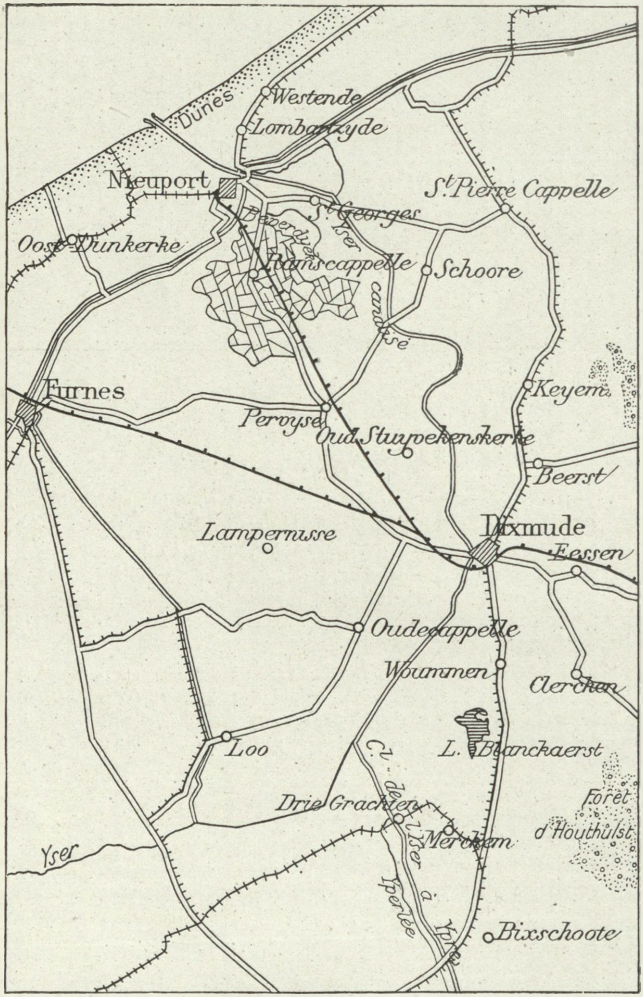
Cette grande plaine est un ancien golfe marin où, jusqu'au XIe siècle, pouvaient s'aventurer les drakkars des pirates scandinaves. Peu à peu, au Moyen-Age, ce golfe se combla. Ce vaste polder conquis sur la mer est presque partout au-dessous du niveau des marées hautes et doit être journellement disputé à l'eau.

L'eau est partout, dans l'air, sur terre et sous terre. « *C'est le pays de l'humidité, le royaume de l'eau. Il pleut trois jours sur quatre. Les vents de noroît, eux-mêmes, qui étêtent les maigres arbres et les couchent dans une attitude de panique, y charrient les lourds nuages de pluie froide formés au large... Quand*



LIGNE DE DÉFENSE PRÈS DE NOORDSCHOTE.

LE CHAMP DE BATAILLE.



la pluie cesse, la brume monte du sol, une brume blanche presque consistante, où hommes et choses prennent un aspect fantomal. » (LE GOFFIC, Dixmude.)

L'eau suinte de la terre, où elle apparaît à moins d'un mètre de profondeur, dès qu'on crève la croûte d'argile molle qu'elle soulève comme une ampoule.

Cette eau était drainée continuellement et méthodiquement, sous le contrôle de l'Etat belge, par des associations de fermiers et de propriétaires (les gardes wateringues). Elle s'écoulait par d'innombrables fossés et canaux (les watergands) qui, longeant les haies de saules, quadrillaient la plaine.

Tous ces canaux et fossés se jettent dans les nombreux ruisseaux : l'Yperlée, le Kemmelbeck, le Berteartaart, le Vliet et beaucoup d'autres innommés, qui, maintenus entre des levées de terre, se déversent dans l'Yser.



La route de Furnes a Ypres, près de Westvleteren, en décembre 1915.
(*Voir p.* 127.)

L'Yser, petit fleuve côtier, prend sa source dans la Flandre française. Le cours, peu profond, canalisé dans sa plus grande partie, décrit un vaste demi-cercle. Il se jette à la mer entre deux jetées. A son embouchure, à Nieuport, l'Yser et les canaux qui, au même point, aboutissent dans cette ville, sont fermés par une série d'écluses qui barrent la mer à marée haute et l'empêchent de pénétrer, par les canaux et les cours d'eau, dans la plaine.

Les routes, peu nombreuses, et la voie ferrée de Nieuport à Dixmude sont fortement surélevées par une digue de 2 à 3 mètres de hauteur.

Autrefois, dans cette plaine, paissaient de nombreux troupeaux sous la garde des bergers à houppelande grise. De vastes champs de betteraves et de navets alternaient avec les prairies. Les haies, les saules, les bouquets de peupliers penchés, les toits des fermes basses bâties sur des taupinières, rompaient la monotonie du paysage. Aujourd'hui, l'inondation n'a laissé qu'une vaste étendue de roseaux d'où émergent les routes, les ruines des fermes et quelques arbres squelettiques.

Cette plaine est encadrée, à l'ouest, par un cordon de dunes accumulées par le vent, plantées d'oyats, qui s'allongent le long de la côte sableuse et rectiligne. A l'est de Dixmude, s'élèvent des hauteurs qui sont le commencement de la terre ferme et que prolonge, plus à l'est, la longue crête unie de Clercken.

Au sud de cette crête s'étend la forêt d'Houthulst, aujourd'hui complètement ravagée.

Dans la plaine, la terre spongieuse ne permet pas de creuser profondément aucun relief n'existe pour y défiler les défenses et les batteries d'artillerie.

Deux grandes levées : celle de l'Yser, en forme d'arc, et celle du chemin de fer de Nieuport à Dixmude, suivant la corde de cet arc, formeront seules l'ossature des lignes de la défense. Mais, l'élément principal de défense : l'eau, apportera aux Alliés la ressource suprême et irrésistible.

Les adversaires en présence.

L'aile droite de la IVe Armée allemande, sous le commandement du prince de Wurtemberg, marche par Bruges en direction de Dunkerque. Ses corps, de formation récente, sont composés en partie de jeunes gens de l'aristocratie allemande, volontaires, anciens étudiants, que les grandioses victoires allemandes ont grisés.

Ces troupes, admirablement outillées et équipées, sont soutenues par au moins 500 canons de tous calibres, auxquels s'ajouteront bientôt les grosses pièces qui viennent d'écraser les forts d'Anvers.

Cette masse de 160.000 hommes ivres d'enthousiasme marchent délibérément en vainqueurs vers les ports de la Manche. Certains d'un succès facile, ils vont culbuter cette petite armée belge qui a pu leur échapper à Anvers, mais qu'ils pensent bien, cette fois, anéantir.

N'abandonnant à l'ennemi ni un homme, ni un canon pendant sa retraite émouvante, l'armée belge avait atteint la ligne de l'Yscr. Luttant isolément sur son territoire, pendant plus de deux mois, contre l'envahisseur, elle avait eté sérieusement affaiblie.

Elle avait perdu une grande partie de ses cadres et était réduite à 48.000 fusils. Elle disposait de 300 canons de 75 et de 23 obusiers de 150. Mais l'approvisionnement en munitions qui avait pu accompagner l'armée pendant la retraite était à peine suffisant pour livrer une dernière bataille. Privée de ses arsenaux, elle ne pouvait espérer aucun ravitaillement.

Harassés à l'extrême, les hommes aux uniformes élimés et boueux paraissaient avoir atteint la limite de résistance physique et être incapables de soutenir encore un effort quelque peu prolongé.

A ce moment, le roi Albert adresse à son armée un admirable ordre du jour.

Soldats,

Voilà deux mois et davantage que vous combattez pour la plus juste des causes, pour vos foyers, pour l'indépendance nationale.

Vous avez contenu les armées ennemies, subi trois sièges, effectué plusieurs sorties, opéré sans pertes une longue retraite par un couloir étroit.

Jusqu'ici vous étiez isolés dans cette lutte immense. Vous vous trouvez maintenant aux côtés des vaillantes armées françaises et britanniques. Il vous appartient, par la ténacité et la bravoure dont vous avez donné tant de preuves, de soutenir la réputation de nos armes.

Notre honneur national y est engagé.

Soldats,

Envisagez l'avenir avec confiance, luttez avec courage.

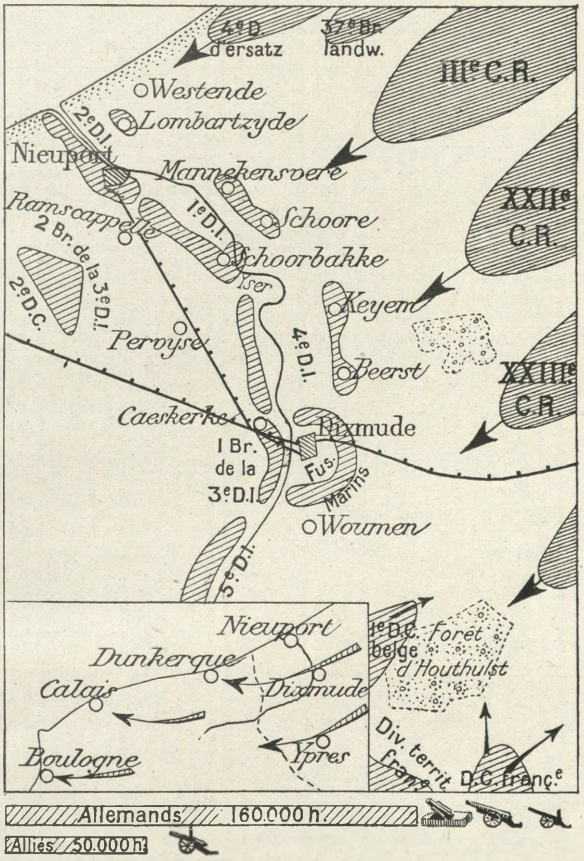
Que dans les positions où je vous placerai, vos regards se portent uniquement en avant, et considérez comme traître à la Patrie celui qui prononcera le mot de retraite sans que l'ordre formel en soit donné.

Le moment est venu, avec l'aide de nos puissants alliés, de chasser du sol de notre chère Patrie l'ennemi qui l'a envahie au mépris de ses engagements et des droits sacrés d'un peuple libre.

Signé : ALBERT.

La partie suprême va s'engager. Pour faire tête à l'ennemi et l'arrêter dans sa ruée vers Dunkerque et Calais, l'armée belge, vaillamment soutenue par les Alliés, se redresse et barre la route.

De la mer jusqu'à Zuydschoote (8 km. au nord d'Ypres), l'armée belge est obligée, tout d'abord, avec le seul appui des 6.000 fusiliers marins français, de défendre un front de 36 kilomètres.



La disproportion des forces en présence semblait légitimer l'espoir de l'ennemi de crever le front allié et d'atteindre les ports de la Manche.

Pour garnir ce front étendu, elle se déploie entièrement. De la côte à Dixmude, s'échelonnent les 2e, 1re et 4e D. I., tenant, par des éléments en avant de l'Yser, les postes avancés de Lombartzyde, Mannekensvere, Schoore, Keyem, Beerst et les deux têtes de pont de Nieuport et de Schoorbakke.

La tête de pont de Dixmude était défendue par la brigade de fusiliers marins et une brigade de la 3e D. I. belge. Au sud de Dixmude, la 5e D. I. occupe, le long de l'Yperlée canalisée, la région de Boesinghe en liaison à droite avec des divisions de territoriaux bretons.

La 1re division de cavalerie belge opère vers la forêt d'Houthulst, avec les divisions de cavalerie françaises du 2e corps (de Mitry), couvrant ainsi la droite de l'armée belge.

Il ne reste en réserve que deux brigades de la 3e D. I. et la 2e division de cavalerie au sud-ouest de Nieuport.

LA BATAILLE DE L'YSER

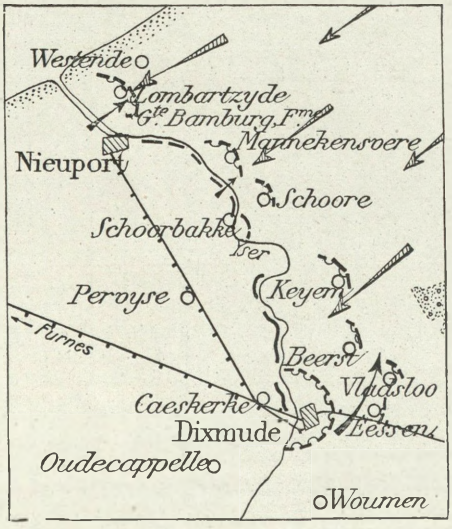
La lutte sur les positions avancées.

Les troupes franco-belges se sont à peine déployées sur leurs positions défensives, que le canon tonne, dès le 15 octobre, du côté de Dixmude.

Le 16 et le 17 octobre, de fortes reconnaissances ennemies, appuyées par de l'artillerie de campagne, prennent contact avec les positions alliées.

Le 18, l'ennemi veut hâtivement bousculer les défenseurs avant qu'ils aient reçu des renforts. Après un vif bombardement, il lance une forte attaque contre la ligne Mannekensvere, Schoore, Keyem et Beerst, tenue par des éléments des 2e, 1re et 4e D. I. belges.

Assauts sur assauts sont repoussés ; malgré de sanglantes pertes, l'ennemi jette, sans calculer, de nouvelles masses au combat et enlève Mannekensvere et Keyem ; mais pris sous les rafales des 75, belges, il n'en peut déboucher. Les défenseurs de Mannekensvere se replient derrière l'Yser. Ceux de Keyem (éléments de la 1re D. I.) se maintiennent sur la rive droite du fleuve et, dans la nuit, reprennent leurs positions perdues.



Le 19 octobre, les attaques redoublent d'intensité. L'effort principal se porte aux deux ailes.

Nieuport et les lignes avancées de Lombartzyde sont violemment bombardées. La 2e D. I. belge reste inébranlable sous les assauts trois fois répétés de l'ennemi.

A l'aile droite, les Allemands, rejetés la veille de Keyem, reviennent à la charge contre ce village et, plus au sud, contre Beerst. Soumis à un feu terrible, les défenseurs plient sous le choc.

Mais la 5e D. I. et les fusiliers marins sortent de Dixmude et, malgré des pertes sensibles, enlèvent Vladsloo et Beerst; inquiétée sur son flanc gauche, l'action ennemie s'affaiblit devant Keyem.

Cette brillante contre-offensive est arrêtée par une nouvelle menace. De fortes colonnes ennemies sont signalées au sud-est, débouchant de Roulers et se portant vers Dixmude.

La 5e D. I. et les fusiliers marins regagnent devant Dixmude leurs positions primitives. Ce repli entraîne la chute de Beerst et de Keyem dont les défenseurs se retirent derrière l'Yser.

Le 20, l'ennemi attaque les positions avancées de Lombartzyde. Les défenseurs sont soutenus par l'artillerie des monitors britanniques qui balaie la côte. Au sud-est de Lombartzyde, la ferme Groote-Bamburg est perdue et reprise par une contre-attaque énergique.

Redoublant ses efforts sanglants, l'ennemi parvient le soir à pénétrer dans Lombartzyde, mais il n'en peut déboucher.

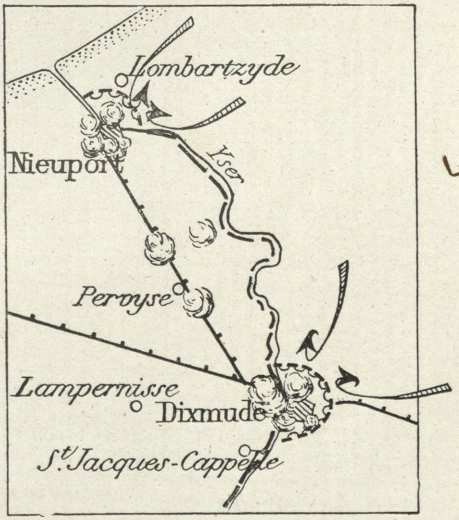
Cinq jours de sanglantes batailles lui ont été nécessaires pour aborder la ligne principale de défense constituée par l'Yser et les deux têtes de pont de Nieuport et de Dixmude.

La lutte sur la ligne principale de défense.

La situation n'en est pas moins tragique, l'intensité de la bataille s'accroît sans cesse. Le front de l'Yser est soumis à un bombardement continu. Les batteries belges de 75 ne peuvent contrebattre les batteries lourdes allemandes. Nul village n'est tenable. Nieuport et Dixmude sont en flammes.

Appuyées par la brigade de fusiliers marins, les divisions belges, de plus en plus réduites, défendent un front de 20 kilomètres entre Saint-Jacques-Cappelle et la mer. Elles sont renforcées par la 6e D. I. amenée vers Lampernisse et Pervyse pour étayer le centre.

Devant ces troupes réduites et fatiguées, mal ravitaillées, écrasées sous un bombardement continuel, les renforts ennemis affluent en masses compactes.



L'attaque de Dixmude et de Nieuport.

Nieuport et Dixmude forment les arcs-boutants de la défense. Leur chute ferait tomber du même coup les lignes de l'Yser et du chemin de fer.

L'effort principal de l'ennemi va être dirigé d'abord contre Dixmude.

La brigade de fusiliers marins et la brigade mixte de la 3e D. I. belge, sous le commandement de l'amiral Ronarc'h, étaient disposées en demi-cercle, à 500 mètres environ des lisières de Dixmude et appuyées à l'Yser. Une seconde ligne était aménagée le long de l'Yser canalisé.

Le 20 octobre, après une préparation d'artillerie qui dure toute la matinée, l'ennemi attaque Dixmude sans succès. Nouvelle attaque dans la nuit du 20 au 21. Nouvel échec. La ville est en flammes.

Le 21, dès l'aurore, le bombardement redouble d'intensité. Les *feldgrauen* se portent à l'assaut et sont décimés et repoussés une fois de plus.

Dans l'après-midi, de nouveaux renforts ennemis prononcent de nouvelles attaques convergentes, toujours aussi violentes. Ils les combinent avec une furieuse poussée contre le passage de Schoorbakke, à mi-chemin entre Dixmude et Nieuport. Sur les deux points, la ruée se brise.

Exaspéré, l'ennemi jette de nouveaux bataillons dans le carnage. Il fonce cette fois sur la ville et contre le canal au sud. La résistance demeure inébranlable. En même temps, les Allemands menacent tout le front et particulièrement la tête de pont de Nieuport. Cette cité subit le même sort que Dixmude. Mais l'Yser demeure infranchissable. Dixmude et Nieuport tiennent solidement, la journée du 21 s'achève sur un nouvel échec de l'ennemi.

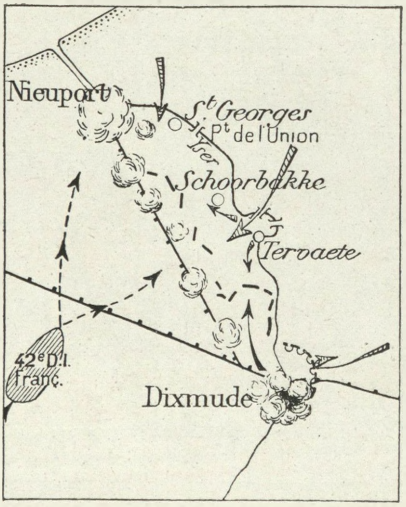
La percée au centre de la ligne.

N'ayant pas réussi devant Nieuport et Dixmude, l'ennemi attaque brusquement au centre **dans la nuit du 21 au 22.**

Entre Nieuport et Dixmude, l'Yser projette une boucle vers l'est, la boucle de Tervaete, qui favorise les tirs d'écharpe, d'enfilade et même de revers. C'est donc un point faible de la défense.

A la faveur de l'obscurité, les assaillants jettent un pont près de Tervaete et passent l'Yser. Le moment est critique ; si l'ennemi étend son avantage, les deux centres de résistance de Nieuport et de Dixmude, jusqu'ici inébranlables, seront pris à revers.

Dans un sursaut d'énergie, des éléments belges de la 1re D. I. contre-attaquent furieusement. Malgré des pertes terribles, leur élan héroïque arrête l'ennemi. Grenadiers et carabiniers venus en renfort attaquent de nouveau, parviennent à rejeter les Allemands au delà du fleuve et réoccupent leurs positions. Mais dans la nuit du 22 au 23, l'ennemi reprend Tervaete ; les Belges restent maîtres de la ligne tendue entre les deux extrémités de la boucle.



Le 23, la situation reste très critique ; pour alimenter le combat, pour « résister à outrance et tenir malgré tout », suivant l'ordre du Quartier Général belge, les dernières réserves sont jetées dans la fournaise.

Heureusement le premier renfort français intervient. C'est la 42e D. I., la fameuse division Grossetti que le général Foch, au centre de la bataille de la Marne, à Fère-Champenoise, lança dans le flanc des colonnes allemandes (*Voir le Guide illustré :* **Les marais de Saint-Gond**).

Les premiers éléments de cette division relèvent, devant Nieuport, les soldats belges harassés. Le bombardement de la ville et de la tête de pont est devenu effroyable.

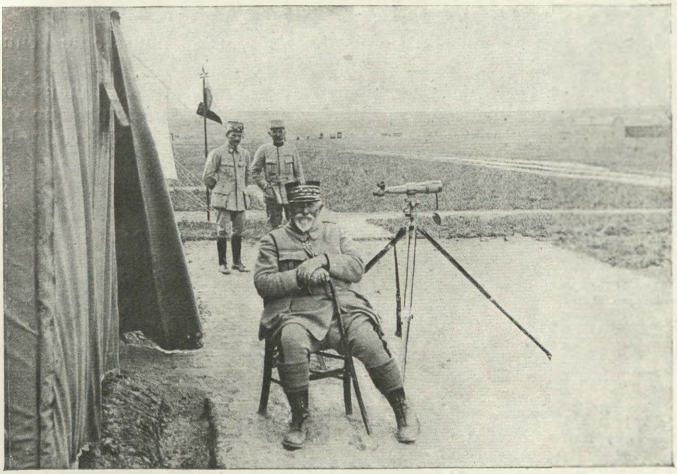
Mais la situation est encore plus grave pour le centre belge, où les troupes épuisées des 1re et 4e D. I. n'en peuvent plus.

L'ennemi a jeté dans la boucle de Tervaete dix bataillons, des mitrailleuses, de l'artillerie ; la tête de pont de Schoorbakke, prise à revers, est emportée.

Le 24, la 83e brigade de la division Grossetti se dirige au centre et fait tête à la poussée ennemie, au moment où l'ennemi vient d'enlever le pont de l'Union.

Forts de l'avantage qu'ils viennent d'obtenir, les Allemands, à ce moment, renouvellent leurs efforts contre Dixmude où leur aile gauche est arrêtée.

Déjà, ils ont fait irruption sur la rive gauche de l'Yser, au nord de la ville, et menacent de tourner Dixmude par l'ouest. Une contre-attaque les arrête.



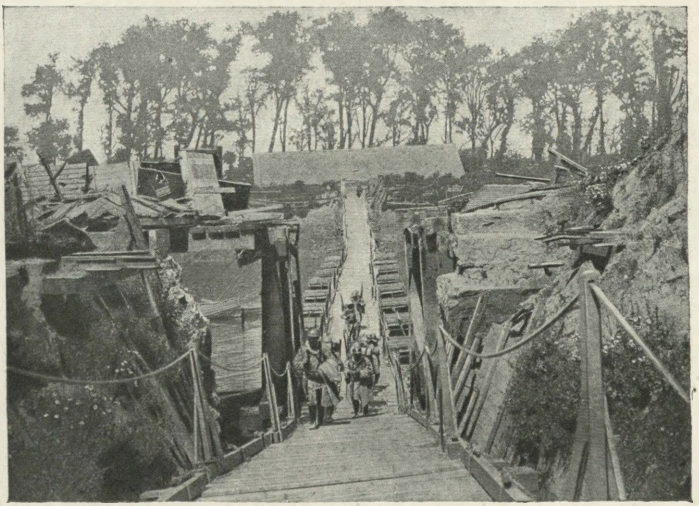
LE GÉNÉRAL GROSSETTI, COMMANDANT LA 42e DIVISION.

Ils tentent un effort suprême sur la tête de pont ; dans la seule journée du 24. ils ne lancent pas moins de quinze assauts successifs.

L'acharnement est indescriptible. Dans la nuit noire, les adversaires s'étreignent dans des corps à corps sanglants.

La fureur allemande se brise contre l'héroïsme des marins français et des fantassins belges qui, depuis plus d'une semaine, nuit et jour, sont sur la brèche.

Dixmude reste inviolable.



UN PONT DE RADEAUX SUR L'YSER.

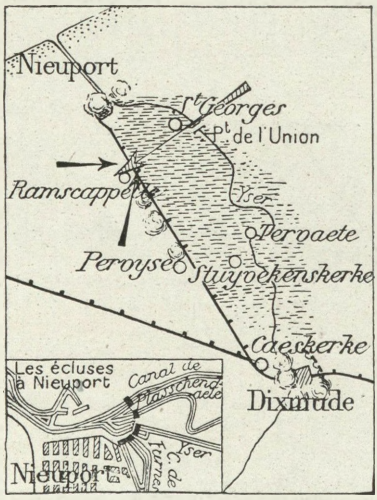
L'inondation.

Le 25 octobre marque un temps d'arrêt dans la poussée de l'ennemi qui donne des signes manifestes d'épuisement.

Mais l'armée belge est à bout de souffle ; beaucoup de ses canons de 75, employés intensivement, sont inutilisables, ses caissons sont presque vides, ses munitions réduites à une centaine de coups par pièce. Tiendra-t-elle devant une nouvelle ruée désespérée ?

Déjà l'Etat-Major envisage l'exécution de la retraite sur Dunkerque. Ce serait le désastre.

« *Informé téléphoniquement, Foch accourt. Il survient par hasard au milieu d'un conseil de guerre belge où, la mort dans l'âme, on discute les dernières dispositions. Simplement Foch indique une ligne de repli et il donne l'idée d'inonder le pays. L'inondation a sauvé la Hollande à une autre époque ; elle sauvera bien la Belgique ! On tiendra tant bien que mal jusqu'à ce que le pays soit inondé.* » (Commandant Grasset : « Foch ».)



Le capitaine d'Etat-Major Nuyten assure l'exécution du plan adopté. Un garde wateringue, M. Charles Louis Kogge, apporte l'aide de sa vieille expérience du régime des canaux.

La plaine entre Dixmude et Nieuport étant au niveau de la mer est protégée, à Nieuport, contre le flux de la marée haute par un système d'écluses (*Croquis ci-contre*). Les canaux, l'Yser, sont endigués entre des levées. La voie du chemin de fer se dresse elle-même sur une large digue droite d'un à deux mètres de hauteur.

Le génie belge, sous le bombardement, transforme en digue étanche la voie ferrée en bouchant toutes les brèches pratiquées pour le passage des routes, puis échancre largement les levées des canaux de drainage, qui deviennent alors des canaux d'irrigation. Toute la plaine entre Nieuport et Dixmude est transformée en un vaste bassin, fermé du côté belge par la digue de la voie ferrée qui est en même temps organisée en ligne de résistance. Certaines écluses sont ouvertes avec discernement, à l'heure du flux. La mer envahit alors, par les canaux, progressivement, sournoisement, le bassin préparé.

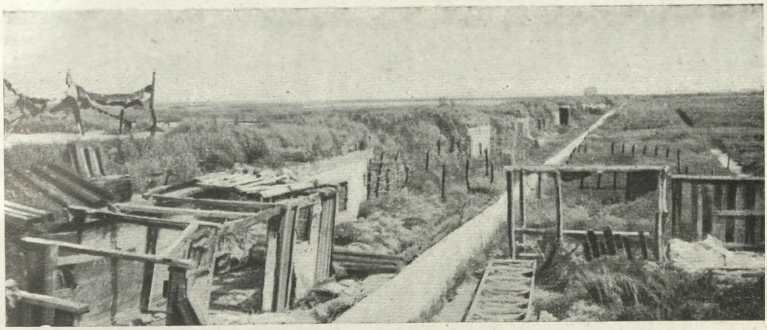
Pendant que va s'accomplir l'action souveraine de la mer, **le 26 octobre,** une nouvelle poussée ennemie oblige les troupes franco-belges à se replier derrière la voie ferrée. Ordre est donné d'y tenir coûte que coûte.

Nieuport et Dixmude sont toujours tenus ; à Dixmude, deux bataillons sénégalais relèvent les défenseurs les plus épuisés.

Derrière la voie ferrée, les éléments de la 42e D. I. et quelques bataillons territoriaux soutiennent l'effort désespéré des Belges.

Les 26 et 27, le bombardement persiste, l'inondation commence son œuvre et envahit peu à peu les tranchées de l'ennemi, qui ne soupçonne pas encore l'intervention de ce nouvel adversaire.

Le 28, les eaux commencent à monter. **Le 29,** elles gagnent vers le sud.



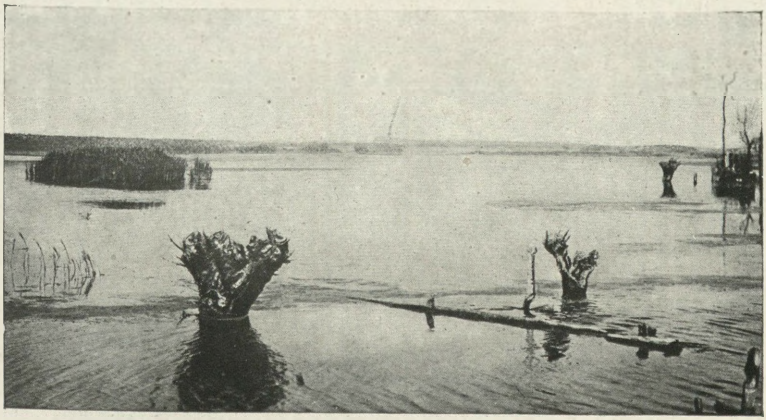
LEVÉE DE TERRE ORGANISÉE A RAMSCAPPELLE.

Un bombardement d'une violence formidable prélude, **le 29**, aux attaques qui, **le 30**, vont être dirigées sur la voie ferrée. Grâce aux lance-bombes, les Allemands prennent pied sur la voie ferrée et poussent jusqu'aux villages de Ramscappelle et de Pervyse. L'instant est critique, la ligne principale de résistance est crevée.

Les défenseurs rassemblent leurs dernières forces. Préparée par une concentration violente de feux d'artillerie, la contre-attaque se déclanche.

Le 31, à la nuit tombante, la 42e division et des éléments belges, débris de bataillons des 6e, 7e et 14e de ligne, chargent furieusement à la baïonnette, au son du clairon. L'ennemi est bousculé. Ramscappelle est repris. La ligne est rétablie. Partout, l'inondation a submergé les retranchements allemands, sournoise et invincible ; elle transforme en déroute la retraite de l'ennemi qui abandonne des blessés, des armes, des munitions, des canons lourds embourbés. La bataille de l'Yser est terminée.

« *Chargée, au début, de résister pendant quarante-huit heures, l'armée belge, renforcée par* 6.000 *fusiliers marins, a lutté seule d'abord, puis a poursuivi son effort jusqu'au* 31 *octobre, avec le soutien d'une division française, combattant donc, sans interruption, pendant quinze mortelles journées.*



LA SUPRÊME RESSOURCE : L'INONDATION.

PATROUILLEURS BELGES EN RADEAU.

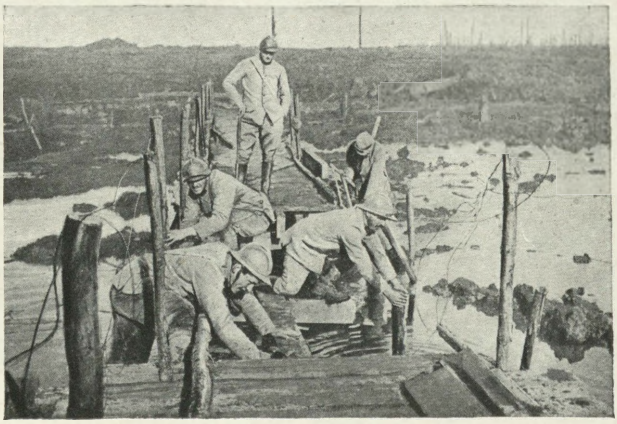


« *Au cours de ces* 360 *heures de bataille acharnée, elle a constamment donné tout entière, sans repos ni répit. Tapis dans leurs tranchées à peine ébauchées ou dans la boue des fossés, sans abris, mal nourris, exposés à toutes les intempéries, les hommes ont tenu bon quand même. Mais, dans leurs uniformes en lambeaux, ils n'ont presque plus figure humaine. Le nombre des blessés, pour les treize derniers jours d'octobre, dépasse* 9.000 ; *celui des tués et des disparus, plus de* 11.000. *Les malades et les épuisés se chiffrent par centaines. Il ne reste que des embryons d'unités. Le corps des officiers a particulièrement souffert ; tel régiment n'en compte plus que six...*

« *Grâce aux sacrifices stoïquement consentis, l'armée belge a barré la route de Dunkerque et de Calais; l'aile gauche des Alliés n'a pas été tournée ; l'ennemi ne s'est pas emparé de la côte d'où il comptait menacer le cœur même de l'Angleterre.*

« *Pour les Allemands, la bataille s'est donc achevée en totale et sanglante défaite. Par contre, c'est un nom de glorieuse victoire que le roi Albert a fait broder sur les drapeaux de ses régiments héroïques : YSER!* » (Commandant WILLY BRETON.)

RÉPARATION D'UNE PASSERELLE ATTEINTE PAR UN OBUS.





LES PASSERELLES SUR LA PLAINE INONDÉE.

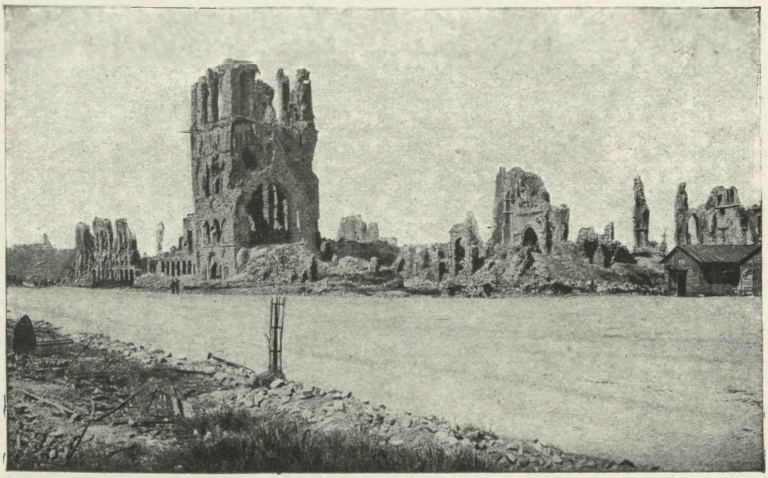
La chute de Dixmude.

Les stériles hécatombes de l'Yser n'ont pas détourné les Allemands de leurs projets sur Calais.

Ils vont tenter de percer le front allié dans le secteur voisin entre Dixmude et Ypres où la 87e division territoriale, la 42e D. I., retirée du front de l'Yser, et le 9e corps renforcent la défense.

Le 9 novembre, la canonnade s'accroît. **Le 10,** de Dixmude à Bixschoote, tout le long de l'Yser canalisé et du canal de l'Yser à Ypres, des masses allemandes attaquent en colonnes profondes.

Dixmude, bastion avancé, plus que jamais exposé, succombe après des combats de rues sanglants où s'illustre encore la brigade de fusiliers marins ; la ville prise, les Allemands ne peuvent passer l'Yser, les fronts adverses se stabilisent sur les levées du canal. La bataille s'étend plus à l'est autour du saillant d'Ypres. (*Voir le Guide :* **Ypres et les batailles d'Ypres.**)



LES HALLES D'YPRES EN 1919.
Gravure extraite du Guide illustré : Ypres et les batailles d'Ypres.

LA GUERRE DE POSITIONS

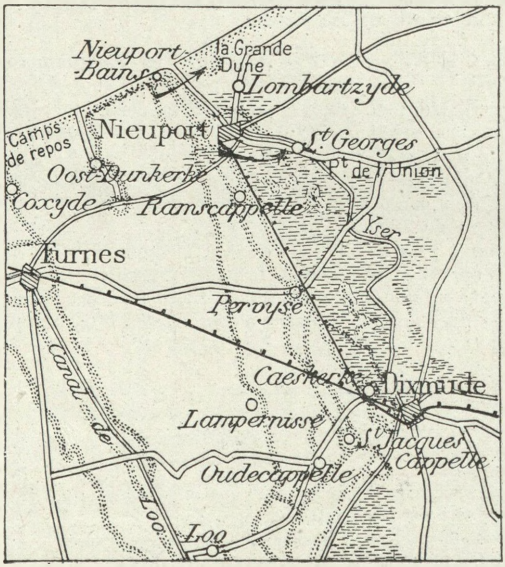
Photos p. 19 à 21.

Le front se fixe en Flandre maritime. Dans cette plaine basse, en partie inondée, il est impossible de creuser le sol où suinte l'eau ; tous les travaux de défense, lignes de défense, boyaux de communication, emplacements de batteries sont édifiés en superstructure avec d'innombrables sacs à terre remplis et empilés (*Photos p. 19 à 21*).

Au-dessus du sol, tous ces travaux sont facilement repérables par l'artillerie ennemie; aussi à chaque bombardement, les tranchées s'éboulent, le travail opiniâtre de plusieurs semaines est anéanti et doit être recommencé.

Les pluies prolongées détrempent le sol que triturent les obus. La plaine devient alors un véritable marécage où tout s'enlise.

Pendant le premier hiver, tous les lourds matériaux d'abris, de fascinage, les vivres, les munitions, sont transportés à bras et à dos d'hommes. Combattants, travailleurs, brancardiers enfoncent dans la boue jusqu'au-dessus des genoux.



Peu à peu la situation s'améliore. Des chemins de fer à voie étroite serpentent vers les lignes et apportent matériaux et munitions ; des abris plus confortables et plus solides s'édifient, des casemates, des observatoires bétonnés s'érigent jusque dans la première ligne.

Nieuport-Ville est relié à Nieuport-Bains par deux galeries creusées sous la dune, immenses corridors boisés, pavés de briques, éclairés à l'électricité. Le long de la côte courent d'épais réseaux de barbelés ; des coupoles bétonnées abritent des canons de marine; enfin plus au sud, dans les dunes, s'étendent des baraquements soigneusement camouflés, parcs, magasins, camps de repos.

Le long de l'Yser, l'inondation n'est pas partout un obstacle infranchissable. Les fermes isolées construites sur des tertres, les routes sur des digues émergent de la nappe d'eau. Ces îlots occupables et disputés, constituent une ligne de petits postes et de grand'gardes, ligne de surveillance reliée à la ligne de résistance établie sur le talus de la voie ferrée par de longues passerelles de caillebottis sur pilotis. La ligne de résistance suit la voie ferrée et s'incurve au nord-ouest de Dixmude, pour gagner la rive gauche de l'Yser et passer en face de la ville. Cette ligne est renforcée de deux autres lignes englobant Ramscappelle, Pervyse, Lampernisse, Saint-Jacques-Cappelle. Une deuxième série d'organisations court devant et derrière le canal de Loo.

Le secteur de la plaine inondée fut constamment tenu par des divisions belges, le secteur des dunes et de Nieuport fut tenu successivement en 1914 et 1915 par des troupes françaises, tirailleurs, zouaves, cavaliers à pied, groupées sous le commandement du général de Mitry, par la brigade de fusiliers marins, en 1916 par une division du 36e corps (Hély d'Oissel), en 1917 par des régiments de la 4e Armée britannique (Rawlinson) venus pour attaquer le long de la côte en liaison avec la flotte britannique.



GÉNÉRAL GILLAIN.
Chef d'état-major général de l'armée belge.

Enfin l'armée belge, complètement reconstituée et reéquipée, prit tout le secteur de l'Yser et s'étendit même jusqu'aux environs d'Ypres.

Du côté adverse, le front fut tenu par le corps allemand de marine et des formations de landwehr.

Tout le secteur devant la plaine de l'Yser devint, pendant quatre ans, un secteur passif qu'agitèrent seuls quelques coups de main hardis et quelques courtes canonnades.

L'activité fut plus grande devant Dixmude et Nieuport. Devant Dixmude, les Belges subirent quelques pertes au « Boyau de la Mort » (*photo p.* 118), tranchée établie le long de l'Yser et prise d'enfilade. Les tirs d'infanterie ennemie provenaient surtout de la Minoterie (*photo p.* 124), bloc énorme de béton établi au bord de l'Yser et difficile à détruire par l'artillerie lourde, à cause de sa proximité des lignes belges (une trentaine de mètres).

C'est devant Nieuport que le secteur fut le plus agité.

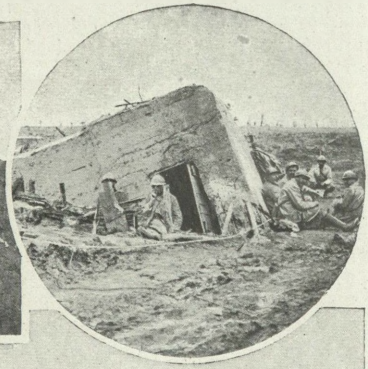
En 1914-1915, le groupement de Mitry, puis les fusiliers marins parvinrent à dégager la ville par la prise de la Grande Dune au nord de Saint-Georges et de différents fortins à l'est.

En 1917, les Allemands attaquèrent les éléments britanniques de la 4e Armée en cours d'installation et reprirent les dunes au nord de la ville jusqu'au chenal de l'Yser.



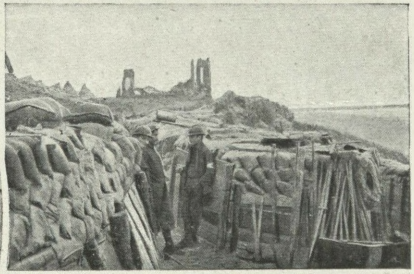
LIGNE DE DÉFENSE ENTRE NIEUPORT ET LOMBARTZYDE TENUE PAR DES TERRITORIAUX.

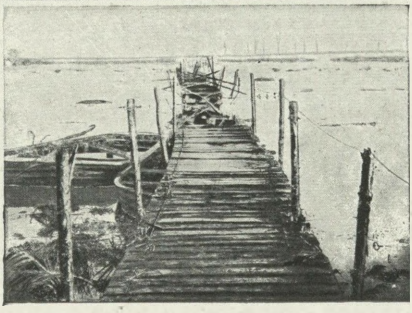












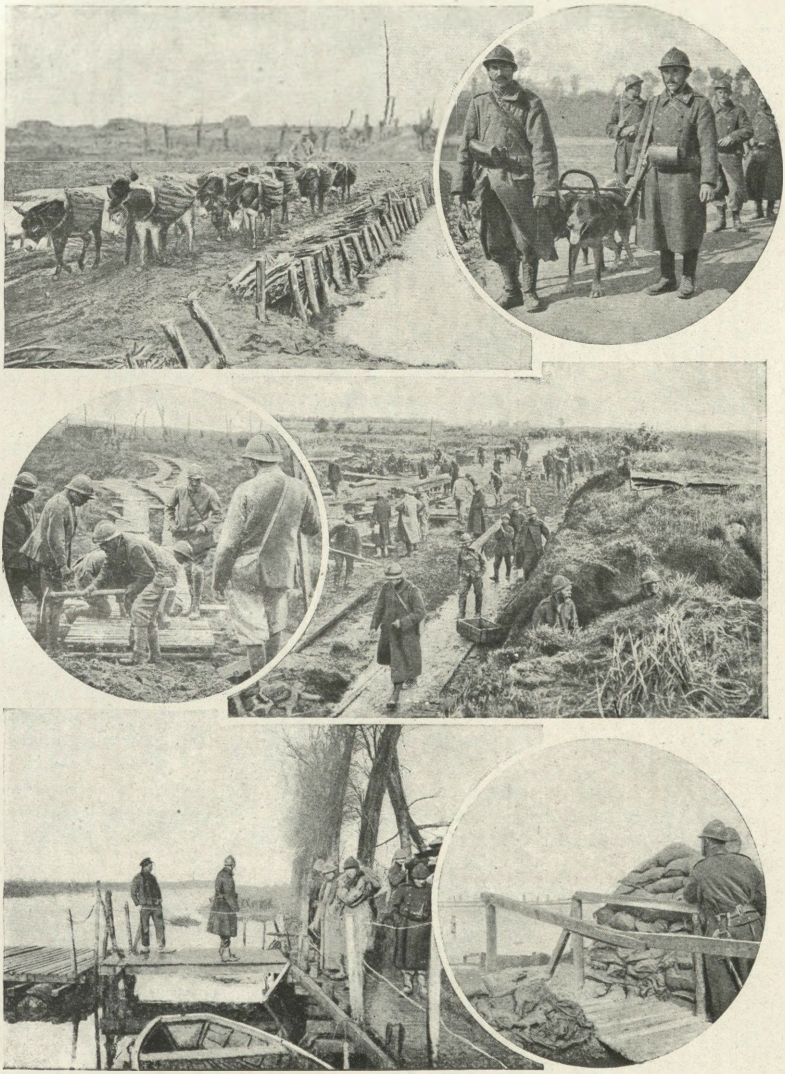
EN HAUT : *Deux blockhaus allemands détruits ou culbutés par les obus.*

Une ligne de défense devant Lombartzyde.

A GAUCHE : *La tranchée de Pétrograd, tenue par les Belges, entre Caeskerke et l'Yser.*

A DROITE : *Un boyau avancé au bord de la mer, dans la région de la Grande Dune.*

Une passerelle allemande conquise en partie dans un coup de main et coupée par des chevaux de frise qui séparent les deux lignes adverses.



EN HAUT : *Le ravitaillement par les bourriquots. Les attelages de chiens des mitrailleurs belges.*

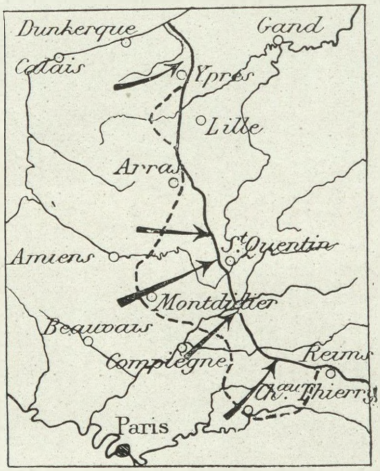
AU MILIEU : *L'établissement d'un chemin en caillebottis. La construction d'une route de madriers.*

EN BAS : *Un poste isolé en pleine eau et le radeau qui sert à assurer le ravitaillement de ses défenseurs.*

Un poste en première ligne devant la plaine inondée.

L'OFFENSIVE LIBÉRATRICE

En 1918, après les offensives allemandes de printemps, l'initiative passe aux mains des Alliés qui, vainqueurs sur la Marne, sur la Vesle, sur l'Aisne, devant Amiens, exercent sans répit leur pression sur l'ennemi. L'action s'étend au nord. **Le 28 septembre,** l'offensive libératrice des Flandres commence. Le Groupe d'Armées des Flandres, commandé par le roi Albert ayant pour major-général le général français Degoutte, comprend l'Armée belge, la 2e Armée britannique et la 6e Armée française.



La situation générale au moment où se déclanche l'offensive des Flandres.

Le 28, les deux premières positions allemandes au nord et à l'est du saillant d'Ypres sont enlevées.

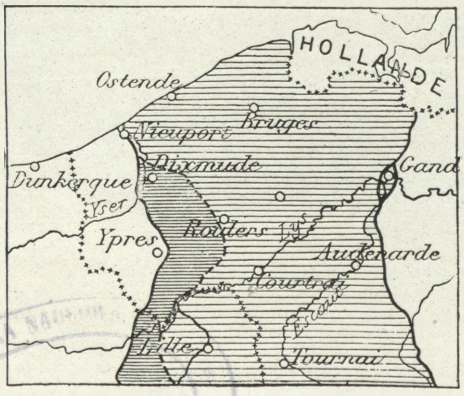
Le 29, le succès est poursuivi, la 4e D. I. belge, pivotant à l'est de Dixmude, se rabat vers le nord, enlève Eessen et borde le canal de Handzaeme (*voir croquis p.* 120). Dixmude, débordée au nord, tombe.

Toutes les crêtes des Flandres sont conquises. Les Allemands menacés préparent, dès le 28 septembre, l'évacuation de la côte belge.

L'offensive, quelques jours interrompue par le mauvais temps, reprend **le 14 octobre.**

Le 15 octobre, les divisions belges qui tiennent le front inondé de Dixmude à Nieuport passent l'Yser et se lancent à la poursuite de l'ennemi qui retraite précipitamment vers le nord-est.

Le 17, l'infanterie belge est à Ostende, la cavalerie atteint les portes de Bruges où les carillons joyeux saluent le départ en panique des dernières troupes allemandes.



Les deux phases de l'offensive des Flandres.

L'avance rapide des Alliés n'a pas laissé à l'ennemi le temps d'incendier la cité.

Sur la côte, le port de Zeebrugge avec un matériel considérable tombe aux mains des Belges.

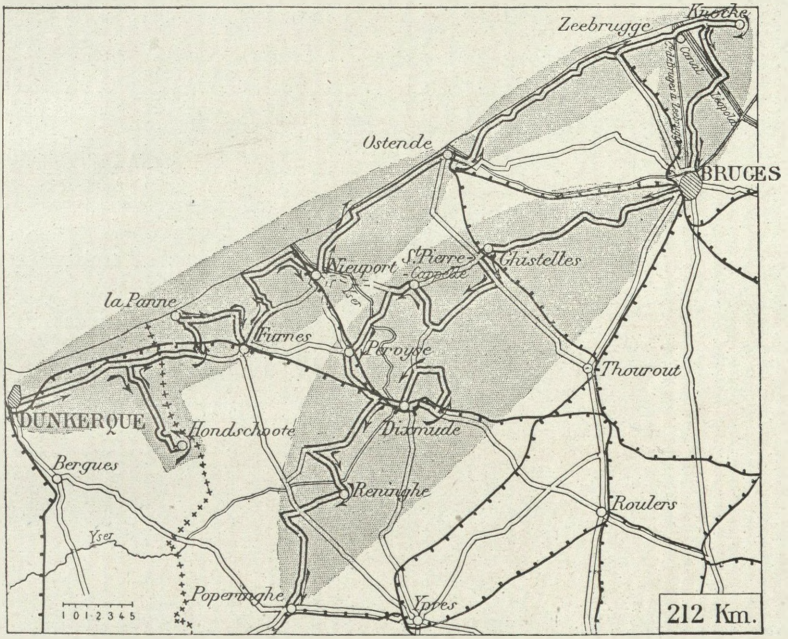
Toute la Flandre maritime est libérée.

Epuisés, démoralisés, les Allemands retraitent.

Le 11 novembre, au delà de Gand, l'armistice qu'ils implorent les sauve d'un désastre complet.

BIBLIOTEKA NARODOWA

Visite du champ de bataille de L'YSER et de la CÔTE BELGE



L'itinéraire part de Dunkerque et est tracé en 4 journées.

Première journée :

Dunkerque, Nieuport, Ostende (p. 24 à 66).

Deuxième journée :

Ostende, Zeebrugge, Bruges (p. 67 à 85).

Troisième journée :

Visite de Bruges (p. 86 à 111).

Quatrième journée :

Bruges, Dixmude, Poperinghe p. 112 à 127).

Poperinghe est le centre de tourisme le plus voisin d'Ypres. On y rejoint les itinéraires tracés entre Ypres et Lille dans le *Guide illustré :* Ypres et les batailles d'Ypres.



PLAN DE DUNKERQUE

A. — Eglise Saint-Eloi.
B. — Beffroi.
D. — Eglise Saint-Jean-Baptiste.
E. — Notre-Dame-des-Dunes.
F. — Eglise Saint-Martin.
H. — Hôtel de Ville.
T. — Théâtre.



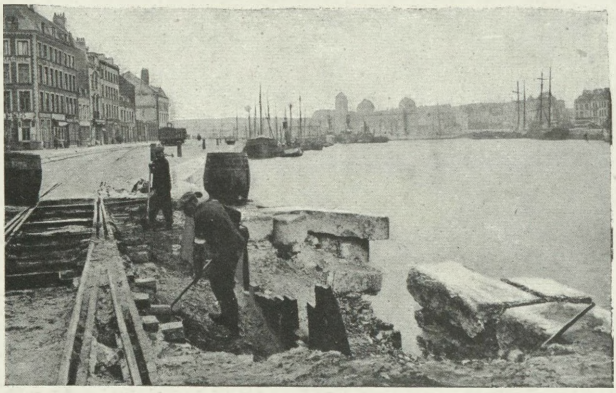
DUNKERQUE

ORIGINE ET GRANDS FAITS HISTORIQUES

Dunkerque apparaît dans l'histoire vers le xe siècle, et dès le XIIIe siècle nous la voyons disputée entre les rois de France et les comtes de Flandre. Peu de villes ont eu une destinée plus agitée. Elle a subi dix sièges. L'un des principaux est celui qui la fit tomber au pouvoir de Condé (1646). Dunkerque fut ensuite reprise par les Espagnols, rendue aux Français par Turenne à la bataille des Dunes (1658), donnée par Louis XIV à son allié Cromwell, rachetée par le même roi à Charles II d'Angleterre (1662).

Les hardis corsaires dunkerquois, dont le plus fameux est Jean-Bart (1651-1702), avaient causé de telles pertes aux Anglais que, aux traités d'Utrecht et de Paris (1713, 1763), ceux-ci imposèrent la destruction de son port. En 1793, la ville soutint son dernier siège ; pendant trois semaines, elle tint tête aux 40.000 hommes du duc d'York, donnant au général Houchard le temps d'arriver à Hondschoote, où il battit complètement les Anglais. C'est ce beau fait que rappelle l'inscription qui figure dans les armes de la ville : *Dunkerque a bien mérité de la Patrie*, 1793.

Pendant la guerre de 1914-1918, Dunkerque, dont l'importance au point de vue du ravitaillement et de la maîtrise de la mer du Nord était grande, fut très convoitée et maltraitée par l'ennemi. C'est pour atteindre Dunkerque aussi bien que Calais que les Allemands se ruèrent sur Ypres et sur l'Yser. Il semble que, parmi les villes qui ne se trouvaient pas directement sur le front, Dunkerque fut la plus éprouvée. Elle a été bombardée une fois par les Zeppelins, soixante-dix-sept fois par les avions et a subi quatre bombardements par mer. Enfin, une pièce de marine de 380, installée à 38 km. de la ville, l'a bombardée à intervalles irréguliers depuis avril 1915. Au total, la ville a reçu près de 8.000 projectiles qui ont tué 500 personnes et en ont blessé plus de 1.000. Malgré tout, la ville conserva, pendant toute le guerre, une activité admirable. Les immeubles endommagés ou détruits étaient hâtivement réparés ou déblayés. Le travail continuait. Sous les

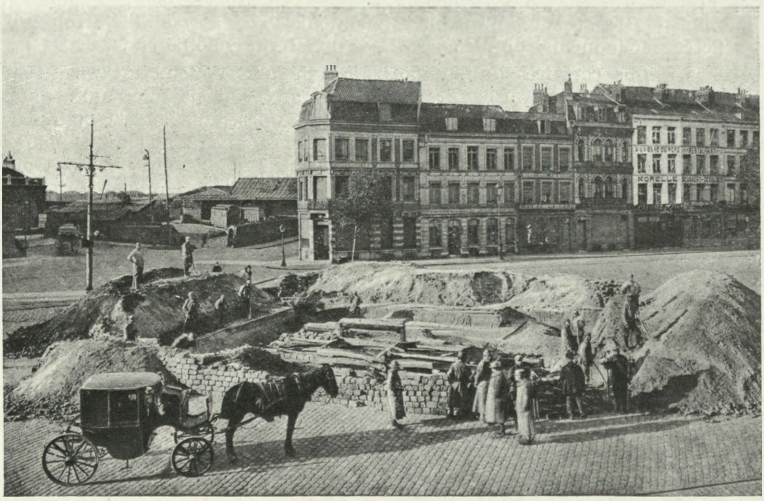


POINT DE CHUTE D'UN 380 SUR LE QUAI DE LA CITADELLE.

bombardements, les chantiers de Dunkerque ont construit complètement trois grands navires de 19.000 tonnes de déplacement : *le Devon, le Lapeyrouse, le Jacques-Cartier.* Ils ont également fabriqué de très grosses quantités d'obus Dunkerque a bien mérité la citation à l'ordre de l'Armée qui lui a été décernée le 17 octobre 1917 et figurera sur son blason avec celle que nous avons déjà citée :

Soumise depuis trois ans à de violents et fréquents bombardements, a su, grâce au sang-froid admirable et au courage de sa vaillante population, maintenir et développer pour la défense nationale sa vie économique, et rendre ainsi à l'armée et au pays d'inappréciables services. Ville héroïque, sert d'exemple à toute la Nation.

Elle a reçu la croix de la Légion d'honneur qui lui a été remise par le Président de la République, le 11 août 1919.



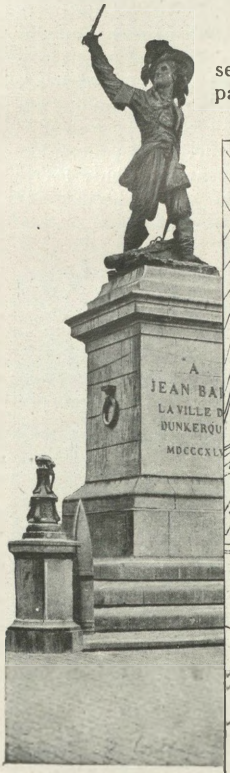
CONSTRUCTION D'UN ABRI DE BOMBARDEMENT DEVANT LA GARE.



LA PROTECTION DES OUVRAGES D'ART CONTRE LES BOMBARDEMENTS.

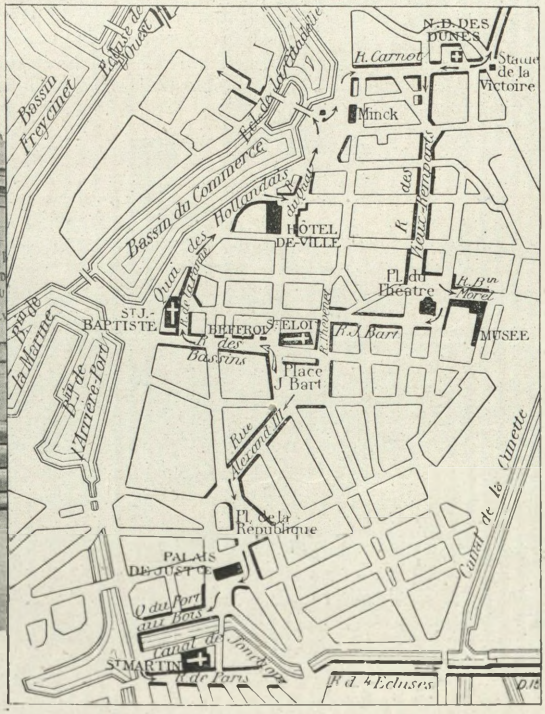
VISITE DE DUNKERQUE

Suivre dans le sens des flèches l'itinéraire dessiné en traits renforcés dans le croquis ci-dessous.

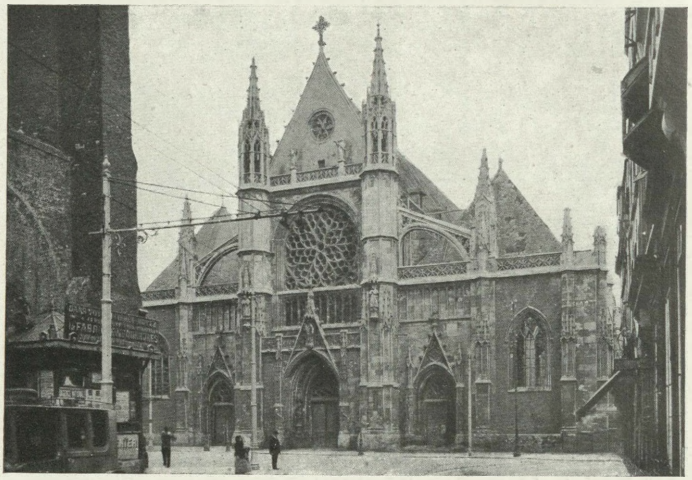


STATUE DE JEAN-BART.

Partir de la **place Jean-Bart** au milieu de laquelle se trouve la statue de Jean-Bart (*Photo ci-contre*) par David d'Angers (1844).

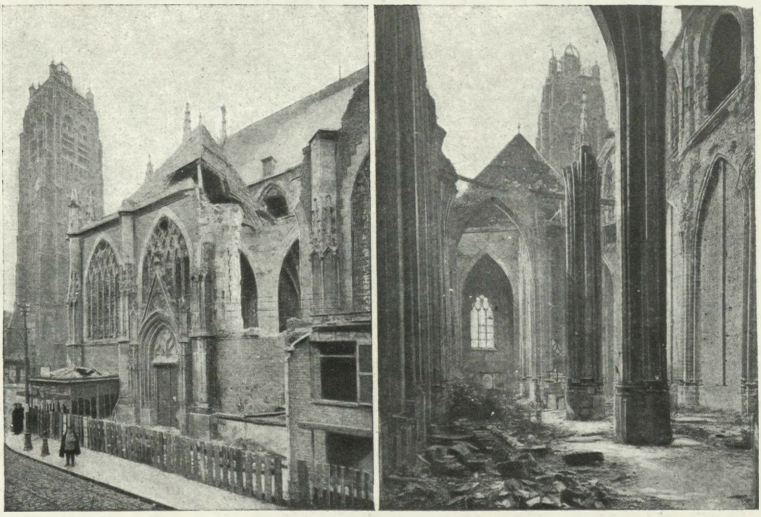


L'ÉGLISE SAINT-ELOI.



Prendre la rue de l'Eglise, appelée aujourd'hui rue Clemenceau, où l'on trouve immédiatement, à droite, **l'église Saint-Eloi** avec **le Beffroi** en face.

L'ÉGLISE SAINT-ELOI, bâtie au XVIe siècle, contient une nef flanquée de quatre bas côtés. Les premières travées du côté de la façade ayant été démolies, le clocher, ancien beffroi, qui faisait autrefois corps avec l'église, s'en trouve maintenant séparé par la largeur de la rue. La façade a été reconstruite en 1890. Belle chaire (XVIIIe siècle). Tableaux anciens. Pierre tombale de Jean-Bart dans le bas côté de gauche (*photo p.* 29). Le bas côté de droite a été éventré par le bombardement (*photos ci-dessous*).



LE BEFFROI ET LE BAS COTÉ EFFONDRÉ DE L'ÉGLISE SAINT-ELOI.
Vue extérieure. *Vue intérieure.* (*Cliché LL.*)


D. O. M

CY GIST MESSIRE JEAN BART
EN SON VIVANT CHEF D'ESCADRE DES
ARMÉES NAVALES DU ROY CHEVALIER
DE L'ORDRE MILITAIRE DE S. LOUIS
NATIF DE CETTE VILLE DE DUNKERQUE
DECEDE LE 27 AVRIL 1702 DANS
LA 53 ANNEE DE SON AGE DONT
IL EN A EMPLOYÉ VINGT CINQ AU
SERVICE DE SA MAJESTÉ
ET
DAME MARIE JACQUELINE TUDGHE
SA FEMME AUSSI NATIVE DE CETTE
VILLE QUI MOURUT LE 5 FEVRIER
1718 AGÉE DE 55 ANS
Priez Dieu pour leurs Ames

Le Beffroi est une grosse tour carrée en briques, haute de 58 mètres, construite en 1440. Il renferme un carillon et, du sommet, la vue est très belle.

L'entrée du beffroi se trouve contre les maisons, derrière la tour.

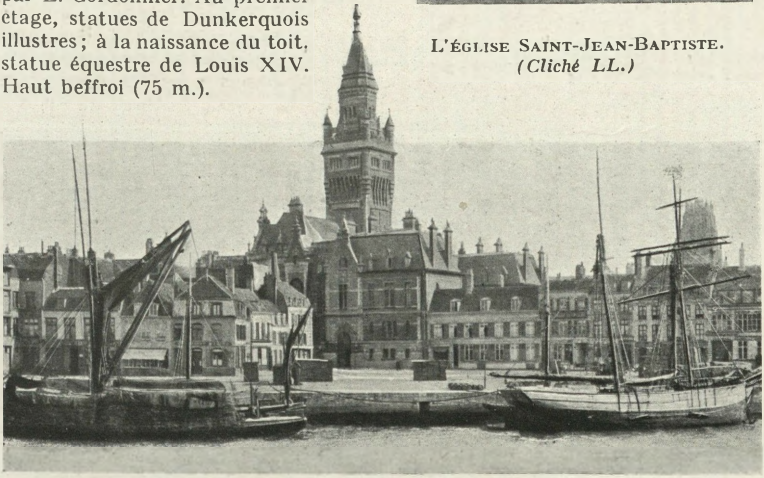
*Prendre ensuite la rue des Bassins, en face de l'église Saint-Eloi et tourner à droite dans la rue de la Panne où s'élève l'*église Saint-Jean-Baptiste. Cette église, bâtie au XVIIIe siècle, renferme de beaux tableaux. A l'autel : *Consécration de Dunkerque à la Vierge*, par Elias. Dans le chœur : *Mort de Sainte-Marie l'Egyptienne*, par G. de Crayer ; *Sainte-Famille*, par Erasme Quellin ; *Sainte-Famille*, par le Guide ; *Jésus couronné d'épines*, par Van Dyck. Dans la nef : *Tableaux d'Elias et de Janssens.* Au nord de l'église : *Cloître et chapelle moderne de Sainte-Philomène* (pèlerinage).



L'église Saint-Jean-Baptiste.
(Cliché LL.)

Continuer la rue de la Panne, suivre ensuite le quai des Hollandais et tourner à droite sur la place d'Armes où est **l'Hôtel de Ville.**

L'Hôtel de Ville a été reconstruit de 1896 à 1901, en briques et pierres, par L. Cordonnier. Au premier etage, statues de Dunkerquois illustres ; à la naissance du toit, statue équestre de Louis XIV. Haut beffroi (75 m.).



Le quai des Hollandais et l'Hotel de Ville.

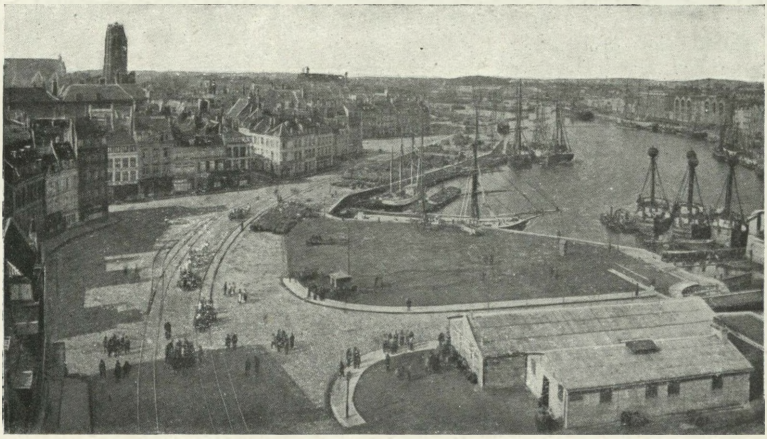


La Cale des Pêcheurs. *Au fond, l'Hôtel de Ville et le Beffroi.*

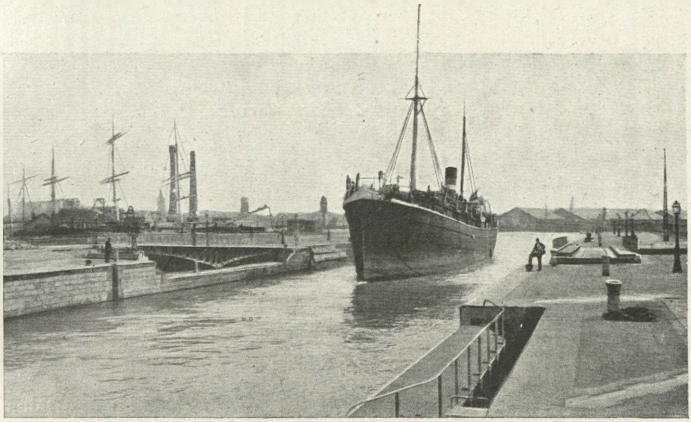
Prendre à gauche la rue du Quai qui débouche sur une grande place, devant le port, où se trouve le Mynck *ou* Halles aux poissons (*Croquis p.* 27).

Le port de Dunkerque.

Le port de Dunkerque, un des plus actifs de France pour la grande pêche et le cabotage, est surtout un port d'importation. C'est par lui qu'arrivent les matières premières nécessaires aux industries du nord de la France et que s'exportent les minerais de l'Est, les huiles et les métaux. Depuis le début du XIXe siècle, il est en agrandissement croissant et, par deux fois déjà, l'enceinte fortifiée a dû lui faire place (1861-1906). La ruine des industries du nord, la concurrence du Rhin, vont peut-être retarder cette croissance, mais la position naturelle de ce port lui réserve toujours un bel avenir. En 1910, les bassins couvraient 40 hectares avec neuf kilomètres de quai.



Vue générale de Dunkerque et des bassins.

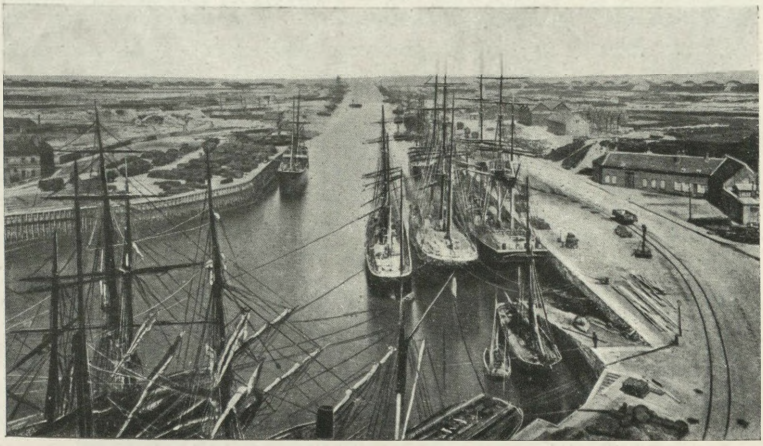


L'écluse Trystram.

Ce port se compose d'une série de bassins parallèles : l'Arrière-Port prolongé, en même temps que le Bassin de la Marine, par le Bassin du Commerce, les darses 1, 2, 3, 4, que réunit le Bassin de Freycinet. Tous ces bassins sont perpendiculaires à la grande ligne d'eau que forment le Port d'Echouage et l'Avant-Port, dans lequel débouche le chenal.

Dunkerque possède également de vastes chantiers de constructions navales qui disposent de cinq grandes cales et d'un bassin de lancement de six hectares (*Voir le plan p.* 24).

Pour visiter le port, traverser le pont sur l'écluse de la Citadelle, puis celui sur l'écluse de l'Ouest, tourner à droite sur le quai passant en arrière des darses et longeant les formes de radoub ; à droite, de l'autre côté du port d'échouage, on aperçoit les chantiers de constructions navales. Traverser le pont de l'Ecluse Trystram qui relie le Bassin Freycinet au chenal, prendre aussitôt à droite et passer le petit pont, face au phare, qu'on laisse à sa gauche. On longe le chenal qui a 210 *mètres de longueur sur* 25 *de large et on arrive aux deux estacades qui le terminent.* Près du phare se trouvent des observatoires et des abris de mitrailleuses, blindés ou bétonnés.

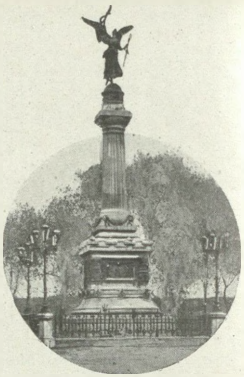


L'avant-port de Dunkerque et le chenal.

Revenir à la place devant le port, suivre le quai à gauche jusqu'à la rue Carnot, à droite, qui conduit à la CHAPELLE NOTRE-DAME-DES-DUNES. (*Voir l'itinéraire p.* 27.)

Cette chapelle est un lieu de pèlerinage fréquenté. Les pêcheuses de Dunkerque en ont fait le siège de leur confrérie.

Un peu plus loin est la STATUE DE LA VICTOIRE (*Photo ci-contre*), monument commémoratif du siège de 1793, par Ed. Lormier (1893), élevé sur l'emplacement des anciens remparts.



STATUE DE LA VICTOIRE.



LE MUSÉE (*Cliché LL.*).

En suivant la voie du tramway, on arrive à Malo-les-Bains, la plage de Dunkerque.

Revenir par le même chemin dans la rue Carnot et prendre à gauche la rue des Vieux-Remparts jusqu'à la place du Théâtre où l'on tourne à gauche pour arriver rue Benjamin-Morel, au MUSÉE (*Photo ci-contre*).

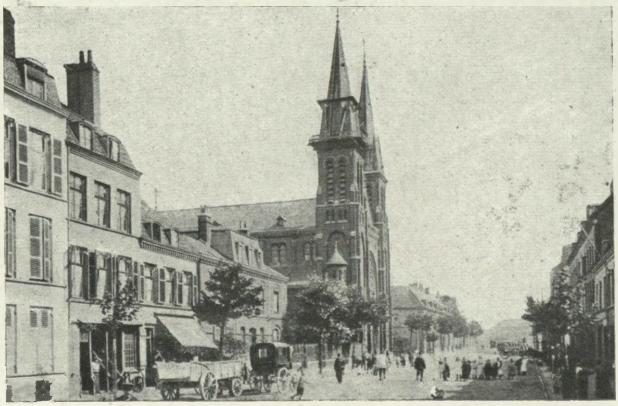
Passer ensuite derrière le théâtre et prendre à droite la rue Jean-Bart, puis à gauche la rue Thévenet qui ramène à la place Jean-Bart. On traverse la place en diagonale pour gagner la rue Alexandre III (voir l'itinéraire p. 27) *qui aboutit à la place de la République où s'élève le monument aux Dunkerquois morts sous les drapeaux*, par *L. Morice* (1906).

Traverser la place de la République, puis la place du Palais de Justice, tourner à droite, quai du Port au Bois, puis passer le pont à gauche. (*Voir l'itinéraire p.* 27.) *Prendre à gauche la rue de Paris où l'on rencontre l'*ÉGLISE SAINT-MARTIN.

Cette église, de style gothique primitif, flanquée de deux clochers à flèches, est moderne.

C'est par la rue de Paris et la rue des 4-Ecluses qui la prolonge que l'on sortira de Dunkerque pour suivre l'itinéraire de la première journée.

L'ÉGLISE SAINT-MARTIN ET LA RUE DE PARIS.



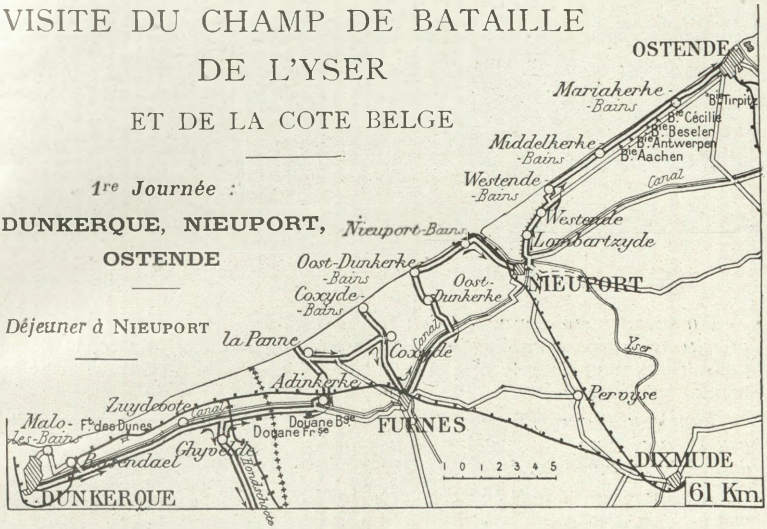
VISITE DU CHAMP DE BATAILLE DE L'YSER

ET DE LA COTE BELGE

1re Journée :

DUNKERQUE, NIEUPORT, OSTENDE

Déjeuner à NIEUPORT



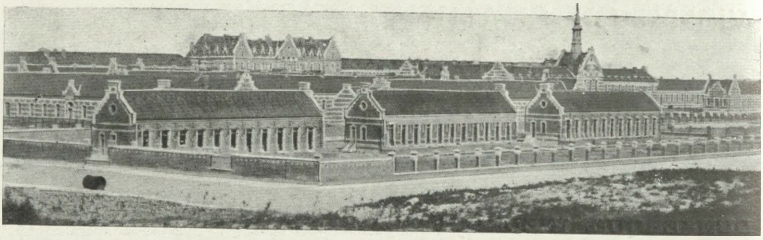
On sort de **Dunkerque** *par la rue de Paris et la rue des 4-Ecluses qui traverse le canal de la Cunette (voir le bas de l'itinéraire p. 27) et l'on suit la route de Furnes (D. 15) que longe, à gauche, le canal de Dunkerque à Furnes.*

On passe près de **Rosendael** (2 km. 5) *où se trouvait l'hôpital civil de Dunkerque* plusieurs fois bombardé. *(Photos ci-dessous.)*

On aperçoit à gauche, 3 km. plus loin, le fort des Dunes.



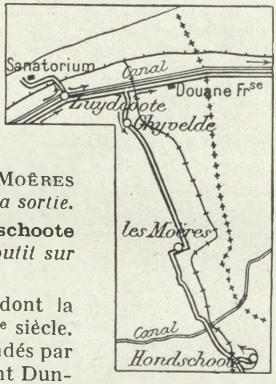
L'HOPITAL DE ROSENDAEL BOMBARDÉ PAR UN AVION ALLEMAND,
Dans le médaillon, un bébé mutilé par un éclat de bombe.



LE SANATORIUM DE ZUYDCOOTE. (*Cliché I.I.*)

Au premier croisement que l'on rencontre (9 *km. de Dunkerque*), *on peut prendre à gauche, vers Zuydcoote, pour voir, au bord de la mer,* le grand sanatorium pour enfants créé par M. Van Covenberghe et transformé en hôpital pendant la guerre (*Photo ci-dessus*).

Pour cela, traverser **Zuydcoote**. *Tourner à gauche après un passage à niveau, puis à droite* 200 *m. plus loin.*



Revenir ensuite à la D. 15 *que l'on reprend à gauche. Au croisement suivant* (2 km.), *le G. C.* 4, *à droite, permet d'aller visiter* HONDSCHOOTE (12 *km.*).

Traverser GHYVELDE *tout droit, puis* LES MOËRES *où l'on tourne à droite à l'entrée, puis à gauche à la sortie.*

Après un passage à niveau, on entre à **Hondschoote** *en prenant à gauche la rue de la Prévôté qui aboutit sur la Grande Place.*

Hondschoote est une petite ville ancienne dont la population s'est beaucoup réduite depuis le XVIe siècle. En 1793, le 8 septembre, les Français, commandés par Houchard, y battirent les Anglais qui assiégeaient Dunkerque. (*Gravure ci-dessous.*)

Sur la place (*Photos p.* 35) on voit à droite un Hôtel de Ville de style Renaissance (XVIIe siècle) et, au centre, l'église, du début du XVIe siècle ; dans l'intérieur, on remarque une belle chaire et un buffet d'orgue (1755). A côté de l'église, un monument par Darcq, rappelant la victoire de 1793.

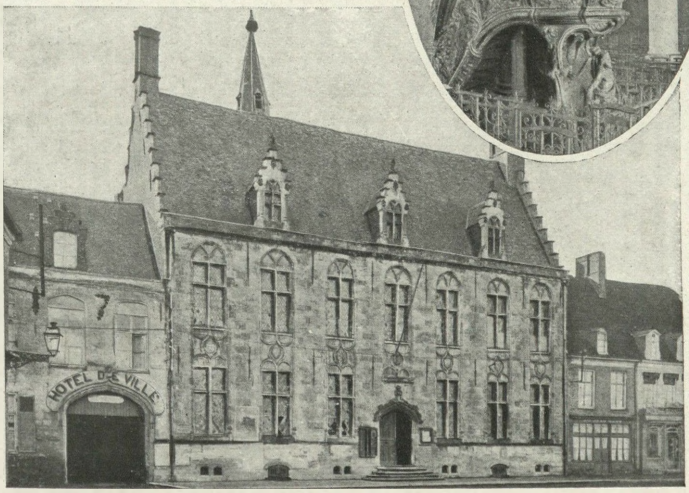


LA VICTOIRE DE HONDSCHOOTE. 21 FRUCTIDOR, AN I.



MORTIERS DE 240 DEVANT L'ÉGLISE DE HONDSCHOOTE.

En médaillon :
LA CHAIRE DE L'ÉGLISE.

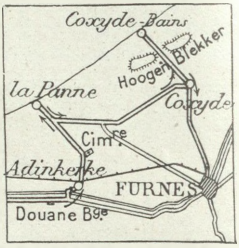


L'HOTEL DE VILLE DE HONDSCHOOTE.



La tombe de Verhaeren a Adinkerke (1918).

Revenir à la D. 15 *que l'on prend à droite vers* Adinkerke (6 *km.* 5). *On traverse un passage à niveau et à* 2 *km. de là on trouve le bureau des douanes françaises, puis,* 1 *km.*5 *plus loin, près d'*Adinkerke, *celui des douanes belges.*



Traverser alors le canal pour entrer dans **Adinkerke**, *puis tourner à gauche ; la rue passe le long du cimetière qui entoure l'église.* Derrière celle-ci est un grand cimetière franco-belge, où était enterré le poète belge Verhaeren. Depuis l'armistice, son corps a été transféré dans sa ville natale.

Continuer la route qui conduit à La Panne (3 *km.*). (600 *mètres après avoir traversé le chemin de fer de Dunkerque à Furnes, un petit chemin à droite, que l'on ne peut suivre qu'à pied, conduit à un cimetière militaire*). *On arrive à* **La Panne**, petite station balnéaire qui était parmi les moins modernisées de la côte, *on suit l'avenue de la Mer jusqu'à la digue, à l'extrémité gauche de laquelle se trouvent les trois villas qu'occupèrent pendant la guerre, le roi Albert*



Réception du Président Poincaré par le roi Albert a la villa royale de La Panne (22 janvier 1917).

et son état-major. On redescend l'avenue de la Mer. Dans la première rue à gauche est l'hôpital de l'Océan ; 800 *mètres environ plus loin, prendre à gauche la rue que suit le chemin de fer d'intérêt local. A la première bifurcation, prendre à gauche vers Coxyde* (5 *km. de La Panne*). Le long de la route, on voit de nombreux réseaux de barbelés et des abris dans les dunes ; 500 *mètres avant d'arriver à Coxyde*, un cimetière militaire se trouve à gauche.



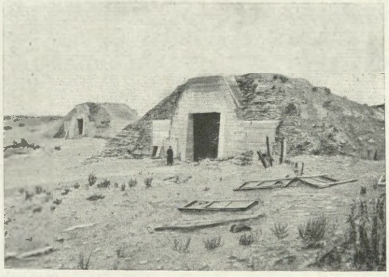
La villa de la mission française a La Panne. (*Octobre* 1916.)

Comme la plupart des localités de la côte, **Coxyde** se compose de deux agglomérations, la Ville placée en arrière des dunes et les Bains situés sur la côte.

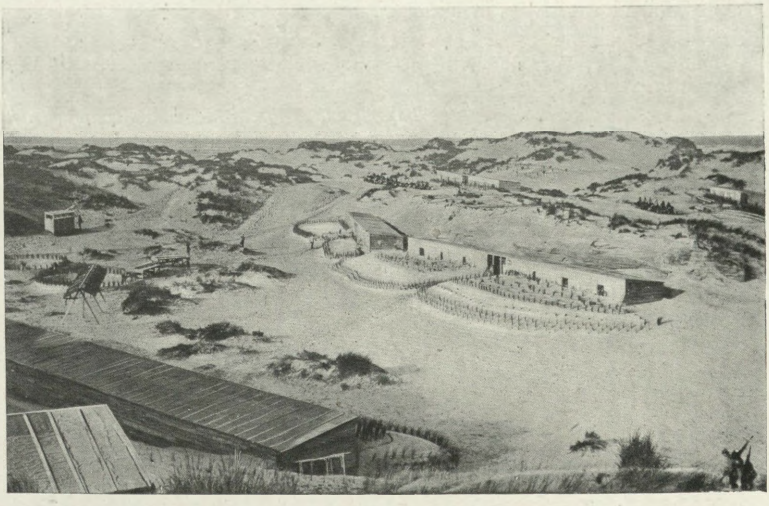
A l'entrée du village, tourner à gauche. La route traverse les dunes qui atteignent au Hoogen-Blekker leur plus grand développement (32 m. de hauteur, 2 km. de largeur). Partout des vestiges de tranchées avec fils barbelés, de nombreux abris, des positions d'artillerie.

Dans les dunes, à droite, se trouve une position de canons de marine (*photo ci-contre*). Entre cette position et la mer était le camp de l'adjudant Lefèvre. (*Photo ci-dessous.*)

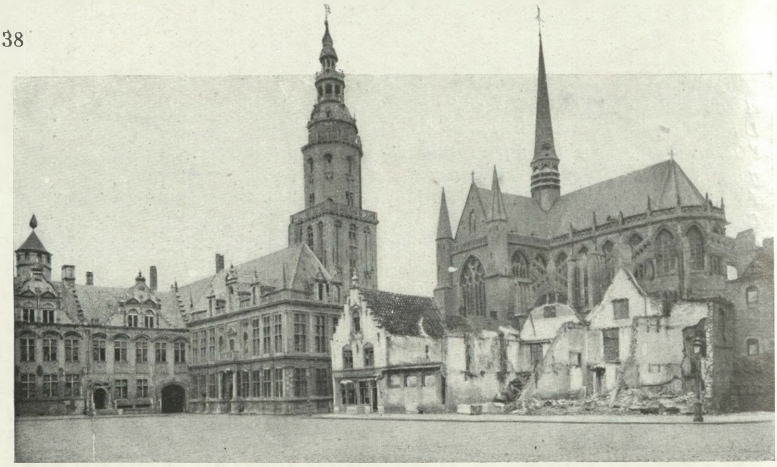
On peut pousser jusqu'à **Coxyde-Bains** (2 km.), *puis on revient à Coxyde que l'on traverse tout droit pour se rendre à* **Furnes** (3 km. 5).



Abris de pièces bétonnés. *A* 100 *m. à l'est de Coxyde-Bains.*



Le camp de l'Adjudant Lefèvre, a Coxyde-Bains.



Hôtel de Ville. Palais de Justice. Beffroi. Eglise Sainte-Walburge.

La Grand'Place de Furnes.

FURNES

Furnes, en flamand Veurne, est une petite ville d'environ 6.000 habitants. Son origine est ancienne. Dès le Moyen-Age, elle avait une certaine importance ; elle était alors le chef-lieu d'une châtellenie, le « Veurne Ambacht ». Elle fut une des villes où, par le traité de 1715, les Hollandais obtinrent de placer une garnison comme barrière contre la France.

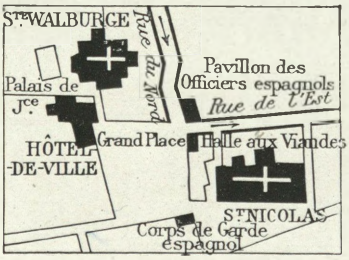
Après Anvers, après Ostende, Furnes fut, pendant quelques mois (1914-1915), le Quartier Général belge qui fut ensuite transféré à La Panne.

Plus heureuse que Dixmude et que Nieuport, la ville, bien que très sérieusement endommagée par les bombardements, conserve encore à peu près indemnes tous ses monuments.

Le 28 janvier 1920, le Président Poincaré, en présence du roi Albert, épinglait aux armes de la ville la Croix de guerre française décernée à Furnes avec la citation suivante :

« *Au cours de quatre années d'épreuves, malgré d'incessants bombardements, par avions et par pièces à longue portée, a toujours donné un bel exemple d'inébranlable confiance en la victoire finale.* »

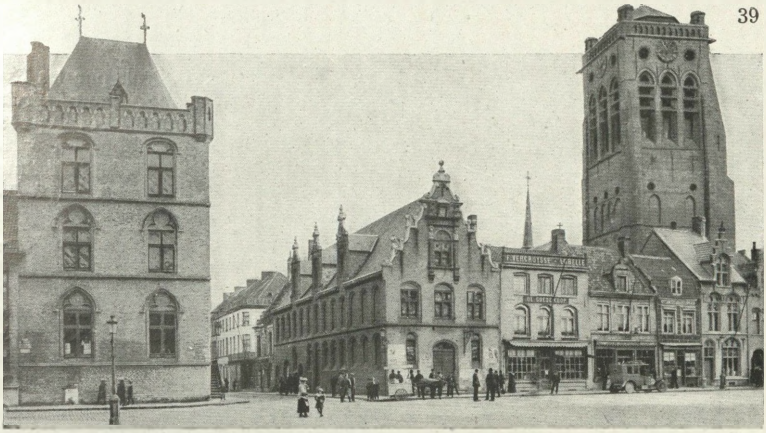
On entre dans la ville par la rue du Nord qui aboutit à la Grand'Place, qui a un beau pavement ancien, et autour de laquelle sont groupés tous les monuments intéressants.



La Grand'Place de Furnes

En arrivant sur la Grand'Place, on voit à droite **l'Hôtel de Ville.**

L'Hôtel de Ville a été construit de 1596 à 1612, par Lieven Lukas, dans le style de la Renaissance. La façade a deux pignons, dont l'un est précédé d'un joli porche et d'une élégante loggia qui a été enlevée en 1918 (*photos p.* 40). Il est dominé par un haut beffroi (1628). Au rez-de-chaussée, salle du Conseil, tendue de cuir de Cordoue ; salle du Collège, tendue de



Pavillon des officiers espagnols. Rue de l'Est. Halle aux Viandes. Tour de St-Nicolas.

LA GRAND'PLACE DE FURNES.

velours d'Utrecht ; salle des Mariages avec, sur la cheminée, une nature morte attribuée à Snyders. La grande salle du premier étage, également tendue de cuir de Cordoue, renferme des portraits anciens de souverains.

A côté, le **Palais de Justice**, qui est l'ancienne châtellenie. Il a été construit de 1612 à 1628 par Sylvain Boulin. C'est derrière le Palais de Justice qu'est placé le **Beffroi**. L'intérieur a été restauré en 1894. Il renferme des salles bien décorées : salle des pas perdus, salle du Tribunal (XVIIe siècle) et, au 1er étage, l'ancienne salle de l'Inquisition. La chapelle a une belle voûte et une tribune en bois. On y garde des plaques en bronze sur lesquelles on gravait les condamnations.

Une ruelle entre le Palais de Justice et un groupe de vieilles maisons à pignons, détruite, dont une partie seulement des façades subsiste, conduit à **l'église Sainte-Walburge**.

Elle est de fondation très ancienne, mais la reconstitution en avait été entreprise au XIVe siècle ; le chœur seul fut achevé au XVe siècle, la nef a été faite au XIXe siècle. Superbes stalles (début du XVIIe siècle), boiseries, portes, chaire. Descente de croix attribuée à Pourbus. Dans la sacristie, reliquaire du XVe siècle. Les stalles, les orgues et les autels ont été mis en sûreté durant la guerre, seuls de nombreux vitraux furent détruits.

A l'angle de la Grand'Place et de la rue de l'Est, est situé **le Pavillon des officiers espagnols** : construction élevée au



Tour de Saint-Nicolas. Corps de garde espagnol.

LA GRAND'PLACE DE FURNES.

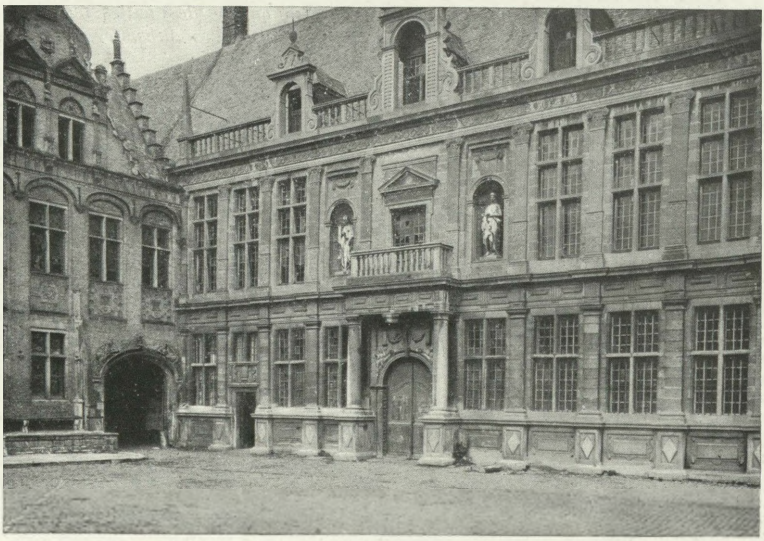


FURNES. — LA LOGGIA DE L'HOTEL DE VILLE.
(4 *septembre* 1917.)

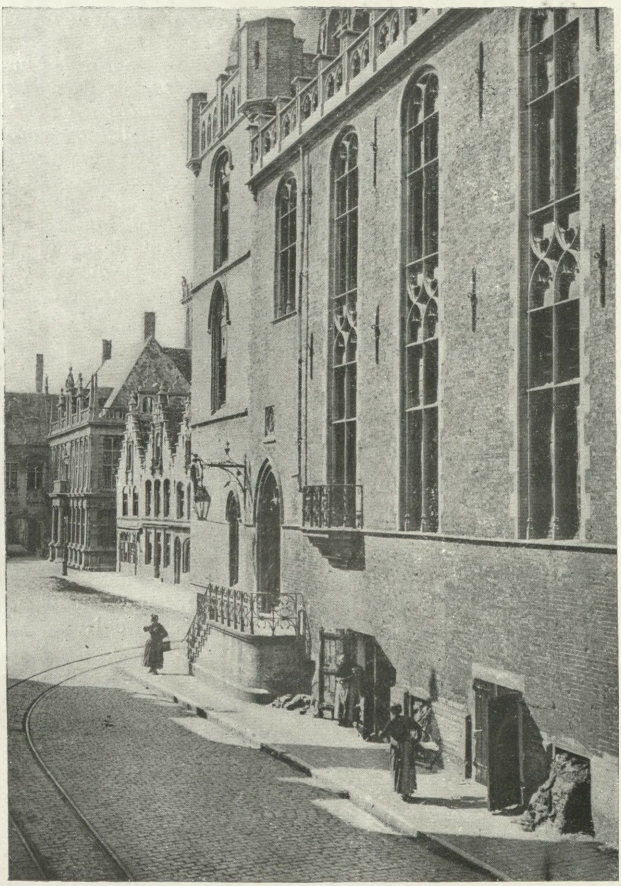
XVIe siècle par les Espagnols, pour servir de caserne. Après restauration, on y a installé la bibliothèque et les archives (*photos p.* 39 *et* 41).

En face est **l'ancienne Boucherie** *ou* **Halle aux viandes** qui a une jolie façade du début du XVIIe siècle. On l'a transformée aujourd'hui en théâtre.

Au fond de la place, face à la rue du Nord, est **l'ancien corps de garde espagnol** : construction à arcades, du début du XVIIe siècle : la façade latérale de cet édifice donne *sur la place du Marché aux Pommes* où s'élève l'ÉGLISE SAINT-NICOLAS dont la construction, commencée au XIVe siècle, fut poursuivie aux XVe



FURNES. — LE PALAIS DE JUSTICE (ANCIENNE CHATELLENIE).
A gauche, l'Hôtel de Ville dont la loggia (photo ci-dessus) a été démontée (1918).



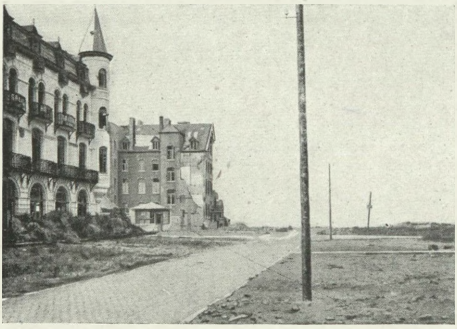
La porte du Pavillon des officiers espagnols (4 *sept.* 1917).
Au fond, le Palais de Justice et l'Hôtel de Ville (photos p. 40). Au premier plan, la rue de l'Est par laquelle on quittera Furnes.

et XVIe siècles ; elle est dominée par une grosse tour inachevée. Elle a peu souffert de la guerre, sauf quelques vitraux (*photos p.* 39).

On trouve aussi à Furnes de nombreuses vieilles maisons dont les plus curieuses sont : l'Hôtellerie de la Noble Rose, 11, *rue du Nord, près de la Grand'Place*, et l'Hôtellerie de la Pomme d'Or, *sur la Grand'Place.*

Elles étaient parmi les plus renommées de la région. Victor Hugo a résidé dans l'une d'elles, en août 1837. La *Pomme d'Or* servait de résidence aux officiers espagnols. La *Noble Rose*, reconstruite au XVIe siècle, avait été récemment restaurée et est en partie démolie aujourd'hui.

Tous les ans, depuis le XIIe siècle, avait lieu à Furnes, le dernier dimanche de juillet, une célèbre procession de pénitence. La confrérie de la Sodalité y représentait la Passion en flamand.

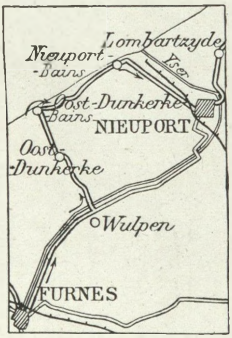


OOST-DUNKERKE-BAINS.

De Furnes à Nieuport.

Sortir de Furnes par la rue de l'Est et prendre à gauche la route de Nieuport, aussitôt après avoir franchi le canal qui la longe. A **Wulpen** (5 *km.*), *traverser le canal pour se rendre à Oost-Dunkerke* (2 *km.*). Le long de la route, nombreux abris et tranchées avec réseaux de fils barbelés.

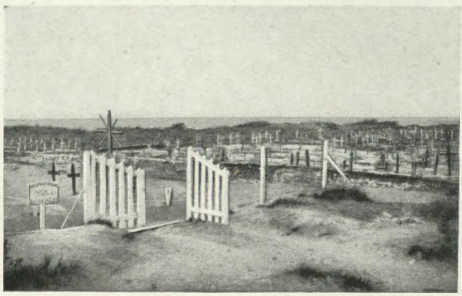
Après un passage à niveau tourner à gauche. On entre dans **Oost-Dunkerke** qui, comme Coxyde, se compose de deux agglomérations : la ville, placée en arrière des dunes, sur une route qui, par Coxyde, joignait Furnes à Nieuport ; les bains, placés sur la côte à 2 km. au nord. Ces deux agglomérations servirent, en 1915, de cantonnement aux fusiliers-marins, pour lesquels on y avait installé des baraquements en planches formant de vastes camps ; plus tard, ce furent les zouaves qui les occupèrent.



La ville fut à peu près détruite par les bombardements, de nombreuses maisons sont en ruines, l'église est restée debout.

Pour aller à Oost-Dunkerke-Bains (2 *km.*) *prendre à droite après l'église ;* dans les dunes, nombreux abris. *Avant d'arriver à la digue, prendre la dernière rue à droite, vers Nieuport-Bains* (4 *km.*) ; la route traverse une région organisée défensivement, les tranchées et les réseaux de barbelés alternent avec de nombreux abris et des positions de batterie ; c'est là que commençait la zone de combat. Toute culture et toute vie ont disparu.

Avant d'arriver à Nieuport-Bains, on rencontre à gauche un cimetière franco-britannique (*photo ci-dessous*), *puis plus loin, à droite,* les ruines de l'église devant laquelle est un autre cimetière.



CIMETIÈRE A L'ENTRÉE DE NIEUPORT-BAINS.

Nieuport-Bains était une petite station balnéaire, placée à 3 km. au nord-ouest de Nieuport et à 17 km. au sud-ouest d'Ostende ; c'était peut-être la plus jolie des plages belges. Les dunes y atteignent jusqu'à 30 mètres de haut.

Cette plage était en première ligne, comme l'attestent les tranchées et les boyaux qui courent au milieu des ruines des coquettes villas et des somptueux hôtels.



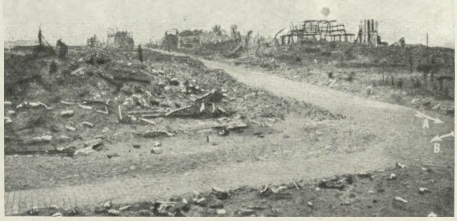
LES HOTELS SUR LA PLAGE DE NIEUPORT-BAINS.

A l'extrémité de la digue, la route tourne à droite vers **Nieuport-Ville**. *A cet endroit (photo ci-dessous), traverser à pied la dune parallèlement à la mer :* on arrive, à travers la zone qui fut la première ligne pendant la période de stabilisation, à l'embouchure de l'Yser, protégée par deux estacades couvertes de sacs de terre et longues d'un kilomètre. C'est sur la rive droite de l'embouchure de l'Yser, en face de Nieuport-Bains, que se trouve la Grande-Dune que le général de Mitry attaqua en janvier 1915. Les polders de Lombartzyde sont un peu au sud-ouest (*voir p.* 53).

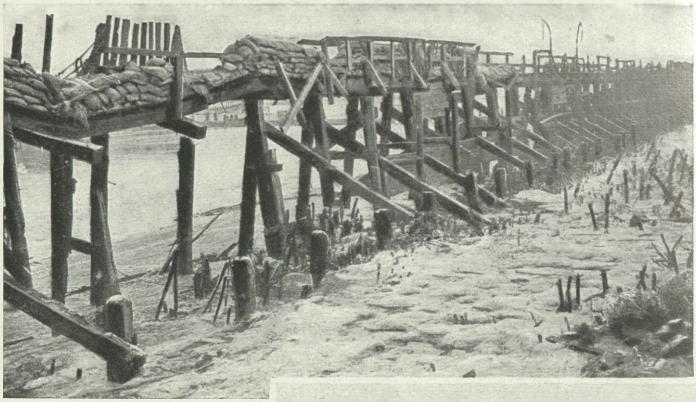
Sur la dune, quelques pans de murs marquent ce qui reste de la gare devant laquelle une locomotive et un train sont immobilisés depuis 1914 ; à côté, on peut descendre dans le tunnel qui reliait les deux Nieuport : Ville et Bains.

Revenir à la voiture et prendre à gauche vers Nieuport-Ville (photo ci-dessous).

On se dirige sur Nieuport (3 km.) *par la route parallèle à l'estuaire de l'Yser, qui est très mauvaise. on longe des abris et des positions d'artillerie. Après avoir passé un pont sur un petit canal, on débouche sur les quais du port de Nieuport.* Ce port de pêche, autrefois important, est aujourd'hui presque complètement mort ; seules, quelques barques de pêche l'animent.

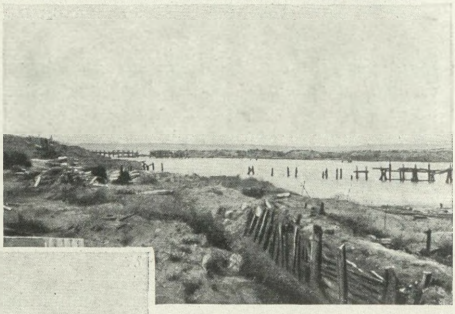


POUR ALLER A L'EMBOUCHURE DE L'YSER.
Arrivé à cette extrémité de la digue, descendre de voiture et suivre à pied, dans le sens de la flèche A, le sentier qui conduit à l'embouchure (photos p. 44). Revenir à la voiture et prendre à gauche, dans le sens de la flèche B, la route de Nieuport-Ville.



L'ESTACADE A L'EMBOUCHURE DE L'YSER.

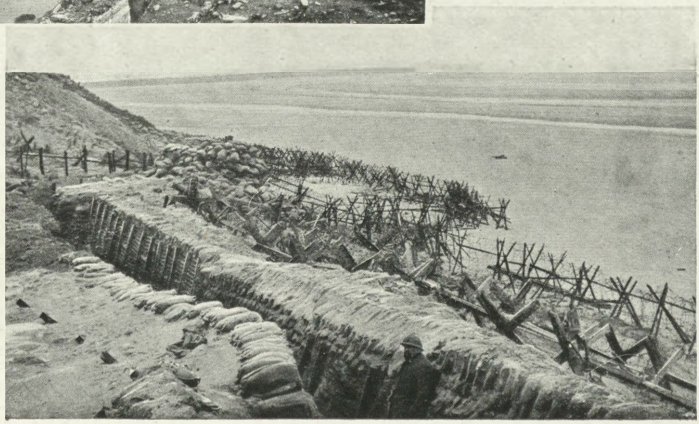
A droite :
VUE PRISE DANS LA DIRECTION DE LA MER.





A gauche :
VUE PRISE VERS NIEUPORT.
Au premier plan, abri en béton et l'estacade détruite.

En bas :
Tranchée française au bord de la mer à gauche de l'embouchure ; au fond, la jetée de Nieuport.





NIEUPORT

Nieuport était une petite ville d'origine ancienne. Au IXe siècle, il y avait sur son emplacement un château bâti par les comtes de Flandre pour défendre la côte contre les Normands. Le bourg, primitivement nommé Santhoven, prit le nom de Nieuport (*Neoportus*) après que les habitants de Lombartzyde y eurent émigré. La ville, placée sur l'Yser, servait de port à Ypres. Son rôle commercial fut important. Elle fut assiégée par les Anglais en 1383, par les Français en 1489.

Depuis de longues années, son port était à peu près inactif et ses murailles avaient été abattues en 1860. Mais, grâce aux soins d'une municipalité respectueuse du passé, Nieuport avait gardé un aspect archaïque et charmant.

Les règlements municipaux soumettaient à un examen préalable les plans de toutes les nouvelles constructions et proscrivaient l'emploi de matériaux qui n'eussent pas été en harmonie avec les constructions existantes.

Cette ville, dont il ne reste que des ruines éparses, fut le théâtre de combats acharnés.

Nieuport, avec Dixmude, étaient, en effet, les points principaux de la défense de l'Yser ; c'étaient les arcs-boutants de la ligne de résistance.

Nieuport possédait, entre autres, tout un système d'écluses qui, par le jeu de vannes et de crics, réglaient en Flandre maritime le régime des eaux des canaux.

Elle était plus défendable que Dixmude. Les canaux et les cours d'eau qui se réunissent dans son port la séparaient de l'ennemi. Elle pouvait, en outre, être appuyée efficacement par les canons de la flotte alliée.

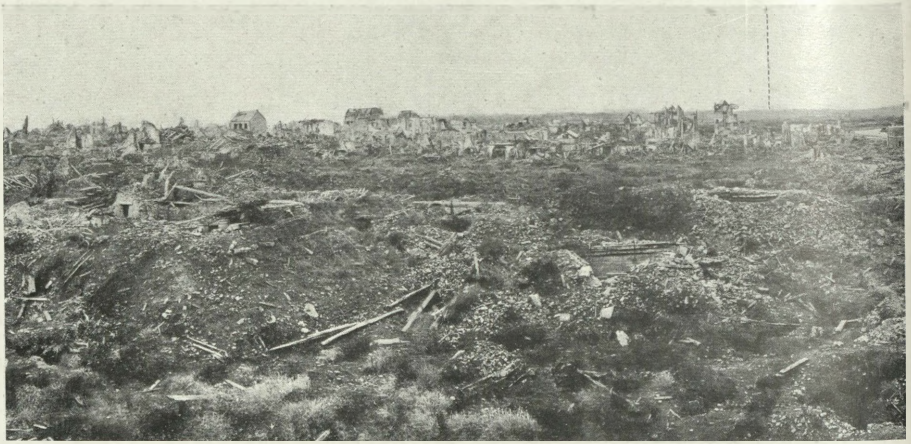
En octobre 1914, la 2e division belge tenait à Lombartzyde et à Mannekensvere (à l'est de Saint-Georges) les avancées de la défense. *(Croquis p. 46)*.

Le 19 octobre, la 4e division allemande de réserve l'attaque. Trois assauts successifs échouent sur Lombartzyde. Les projectiles de gros calibres commencent à tomber sur Nieuport.

L'ennemi renouvelle ses attaques. Il prend Lombartzyde, mais n'en peut déboucher. Le bombardement écrase Nieuport qui, peu à peu, tombe en ruines.

Du 18 au 23 octobre, le 7e de ligne belge, sous un bombardement intense, tient à l'est, devant Saint-Georges, les berges de l'Yser aux abords du

Les dunes.

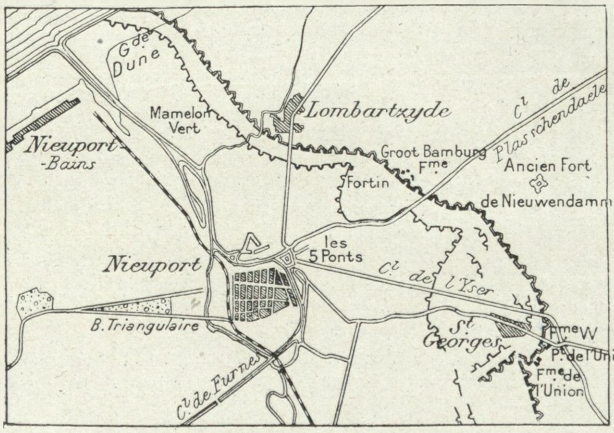


VUE PANORAMIQUE DES

pont de l'Union que l'ennemi, débouchant de Mannekensvere, tente en vain de forcer. Les batteries belges, souvent en position découverte, soutiennent la défense. A plusieurs reprises, des pièces hissées sur la berge dans les lignes d'infanterie démolissent de plein fouet les fermes où crépitent les mitrailleuses allemandes.

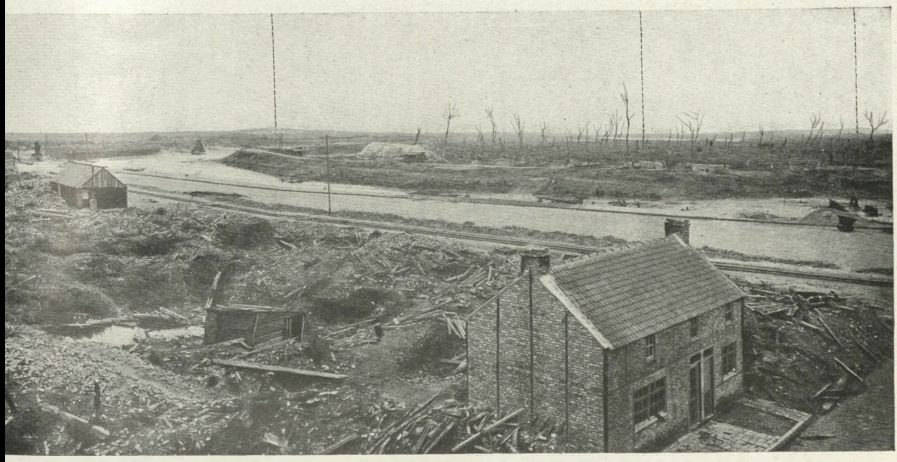
L'ennemi franchit l'Yser à Schoorbakke et déborde les défenseurs de Saint-Georges par le sud. Saint-Georges est abandonné.

En un instant, des batteries de la 5e brigade belge portées à bras en avant se découvrent hardiment et à courte distance exécutent un tir rapide à obus explosifs sur Saint-Georges et les abords du canal où l'ennemi s'entasse.



LA DÉFENSE DE NIEUPORT.

Nieuport-Bains. L'Yser Lombartzyde-Bains.



RUINES DE NIEUPORT, PRISE DE L'HOTEL KING ALBERT'S.

L'assaillant, fauché sur place, tente en vain de déboucher du village où ses cadavres s'amoncellent dans les ruines. Le 14e de ligne qui a relevé le 7e, peut se replier en bon ordre.

A la tombée du jour, les batteries se retirent, pièce par pièce, derrière la voie ferrée d'où elles contribueront à arrêter et à repousser l'attaque ennemie sur Ramscappelle.

Mais les défenseurs sont épuisés et la ruée est grandissante. Le Grand Quartier Général belge ordonne de tendre l'inondation entre l'Yser et le talus de la voie ferrée : le chemin de Calais par Nieuport est définitivement fermé à l'invasion.

Les Allemands se vengent en bombardant la ville. En même temps, par les dunes de Lombartzyde, ils tentent de se glisser vers la cité pour mettre



UNE PASSERELLE SUR L'YSER, A NIEUPORT.



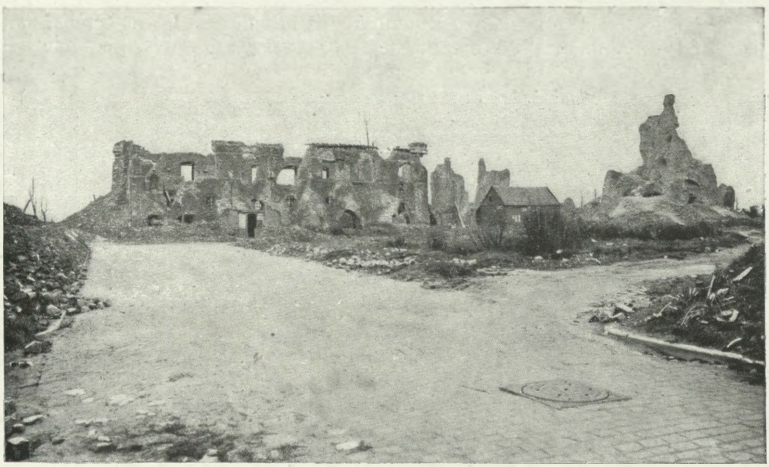
La Grand'Place de Nieuport et les Halles avant la guerre. (*Photo Nels.*)

la main sur les écluses. Sous le feu des monitors français et britanniques et devant l'inébranlable résistance des défenseurs, l'attaque échoue.

Au début de novembre, Lombartzyde dans le secteur nord est le théâtre de combats ininterrompus et de fluctuations incessantes.

En décembre, une vigoureuse offensive destinée à faire tomber les organisations allemandes le long de la côte belge est décidée.

Le général de Mitry prend le commandement du groupement de Nieuport. Le 16 décembre, d'un bond, les Français occupent les lisières ouest de Lom-



Les ruines de la Grand'Place en 1919.



NIEUPORT. L'ÉGLISE.

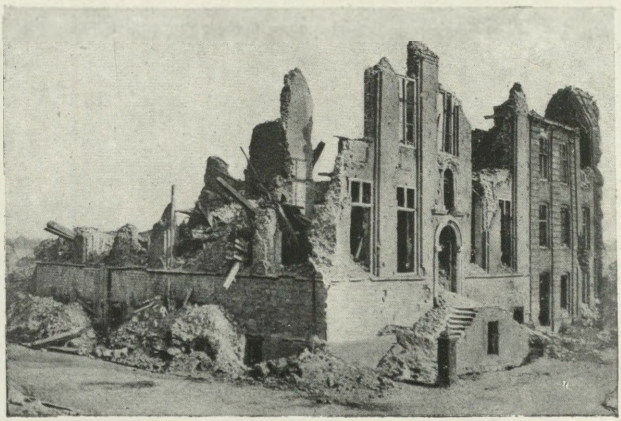
bartzyde et atteignent les premières maisons de Saint-Georges. Mais l'ennemi résiste avec acharnement, l'attaque progresse lentement ; à grand peine, à la fin de décembre, la brigade marocaine atteint la Grande Dune. Le 7 janvier, le 4e régiment de zouaves escalade le Mamelon Vert. Quelques jours après, les fusiliers marins relevés du secteur de Steenstraate attaquent avec des tirailleurs et des cavaliers à pied du 2e corps, la Grande Dune et Lombartzyde. Au prix d'efforts héroïques et de pertes sévères, la Grande Dune est emportée.

L'attaque s'arrête, les Français s'accrochent au mince lambeau de terre de la rive droite de l'Yser.

Le bombardement s'accentue sur Nieuport ; régulièrement tous les matins, les énormes obus de 420 écrasent les maisons, les monuments, défoncent les caves où s'abritent les défenseurs. Tour à tour s'effondrent l'église du XIIe siècle, l'abbaye des dunes, les halles et leur élégant beffroi et même la robuste tour des Templiers.

Tout autour de la ville, la lutte se poursuit, dure et coûteuse.

Le 9 mai, de Lombartzyde à Saint-Georges, une attaque allemande est brisée, et le lendemain, les fusiliers fougueusement prennent les fermes W et de l'Union et détruisent les blockhaus ennemis.



NIEUPORT. L'HÔTEL DE VILLE.

En 1916, le 24 janvier, après un bombardement de plus de 20.000 obus, les Allemands tentent de déboucher de leurs positions près de l'embouchure de l'Yser. Energiquement repoussés, ils broient de nouveau la ville sous un déluge d'acier.

En 1917, pour la campagne de printemps et d'été, le maréchal Haig prépare une vaste offensive qui s'étendra à l'est d'Arras et dans la région d'Ypres. Des troupes britanniques relèvent alors les divisions françaises dans le secteur de Saint-Georges à la mer.

A peine installées, les troupes britanniques sont attaquées le 10 juillet. Rejetés dans leurs tranchées, devant Lombartzyde, les Allemands redoublent leurs attaques et refoulent, vers Nieuport, les Britanniques qui conservent une tête de pont à la sortie de la ville.

En même temps, dans le secteur des dunes, un bataillon du Northamptonshire et un bataillon de chasseurs britanniques, malgré leur ténacité héroïque, sont repoussés sur le fleuve. Seuls, 4 officiers et 70 soldats réussissent à repasser l'Yser à la nage pendant la nuit.

Les Allemands sur la rive droite du fleuve occupent les dunes. Nieuport est pressé de plus près par l'ennemi, mais l'Yser demeure infranchissable.

En 1918, le 28 septembre, la grande offensive libératrice se déclanche sous les ordres du roi Albert dans les plaines à l'est de Dixmude et d'Ypres. Le 16 octobre, la 5e division belge à l'est de Nieuport s'élance des îlots fameux devant l'Yser ; l'ennemi, fortement ébranlé, retraite, et les troupes belges talonnant ses arrière-gardes nettoient complètement la côte jusqu'au delà d'Ostende.

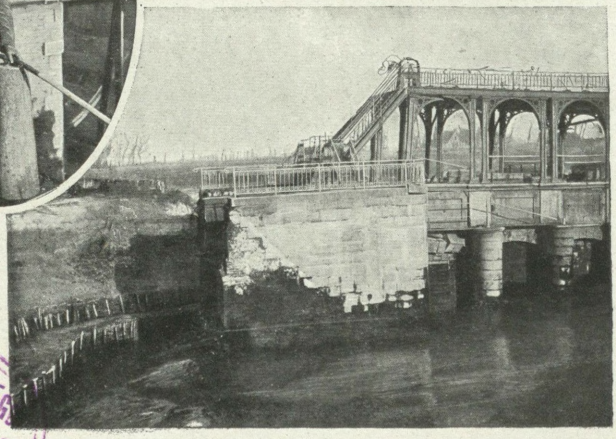
Nieuport, effroyablement ravagée pendant quatre années de luttes auprès de ses portes, est délivrée.

Le 25 janvier 1920, le Président Poincaré, devant le roi Albert et le bourgmestre de la ville, remet la Croix de Guerre française à la ville avec la citation suivante :

« *Ville martyre mêlée à toutes les péripéties d'une lutte opiniâtre de quatre années, a su conserver, malgré ses épreuves, toute sa foi en l'avenir.*

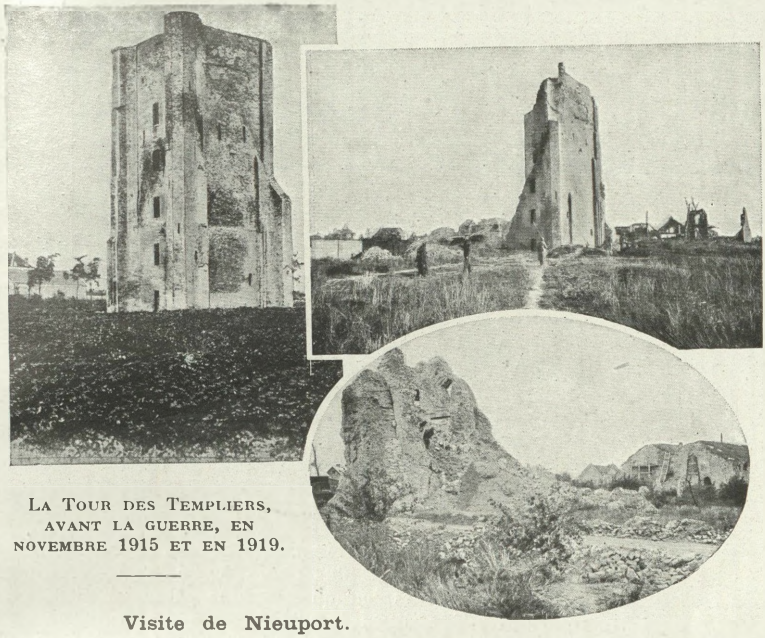
« *Atteste par ses ruines, l'héroïsme de ses défenseurs et le courage de ses habitants.* »





NIEUPORT. *L'écluse du canal de Furnes* (11 *novembre* 1915) *et l'éclusier Geraert qui a dessiné le mécanisme des écluses.* (*voir p.* 14).

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO
BIBLIOTEKA
im. Gen. Broni K. Świerczewskiego



La Tour des Templiers, avant la guerre, en novembre 1915 et en 1919.

Visite de Nieuport.

En arrivant sur les quais, prendre la première rue à droite, puis la deuxième à gauche, qui conduit à la Grand'Place où était l'église.

L'église collégiale Notre-Dame, consacrée en 1163, de style gothique, conservait quelques parties du XIIe siècle ; le portail nord était du XVe, le grand portail du XVIe siècle. Un clocher un peu trapu la surmontait. On y remarquait le jubé du XVe siècle, le maître-autel de 1630, des stalles du XVIIe siècle par Desmet, une chaire du XVe siècle, un ancien tabernacle par Jean Aert de Bruges (1733), de vieilles tombes.

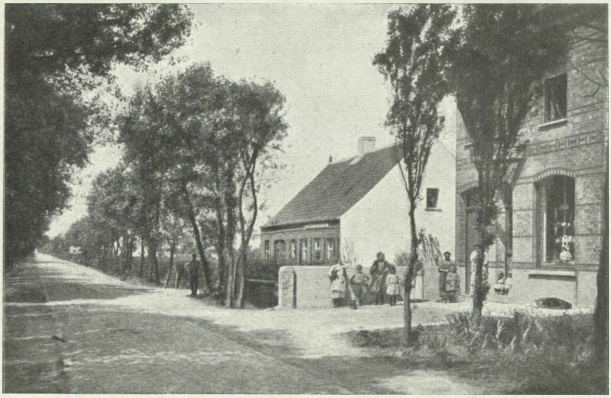
De l'église, il ne reste que quelques pans de murs et le clocher effondré ; du cimetière qui l'entourait, subsistent quelques débris de pierres tombales au milieu desquelles furent enterrés des soldats belges et français dont les tombes furent souvent bouleversées (*Photo p.* 49).

Sur cette même place s'élevait la Halle aux Draps (XIVe et XVe siècles), avec un beffroi récemment restauré ; seule, la façade subsiste partiellement (*Photos p.* 48).

Au fond de la place, face aux Halles, prendre la rue du Marché et la première à droite, la rue Longue; au coin de ces deux rues, les ruines de l'Hotel de Ville qui contenait des portraits de rois d'Espagne et d'archiducs (*Photos p.* 49).

On suit alors la rue Longue jusqu'au bout et, à droite, on voit les ruines de la Tour des Templiers, donjon carré, reste d'une commanderie des Templiers détruite lors du siège de 1383. Derrière, subsistent quelques restes des vieux remparts de Nieuport (*Photos ci-dessus*).

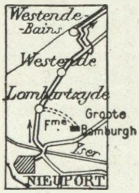
Revenir ensuite au port en prenant à droite la première rue, très large, qui amène au pont de la route d'Ostende, au-dessus de l'Yser. A droite du pont, on aperçoit les écluses de Nieuport qui, manœuvrées par l'éclusier Geraert, ouvertes à marée haute et refermées à marée basse, ont servi à tendre les inondations durant la guerre (*Photos p.* 50).



LOMBARTZYDE. — L'AVENUE DE LA REINE AVANT LA GUERRE. (*Photo Nels.*)

De Nieuport à Ostende.

A 1.500 *mètres du pont*, on arrive à l'emplacement où s'élevait avant la guerre **Lombartzyde** dont on ne voit plus rien, l'herbe ayant recouvert les ruines. Seules, des baraques et une église en planches, récemment édifiées, situent le village.

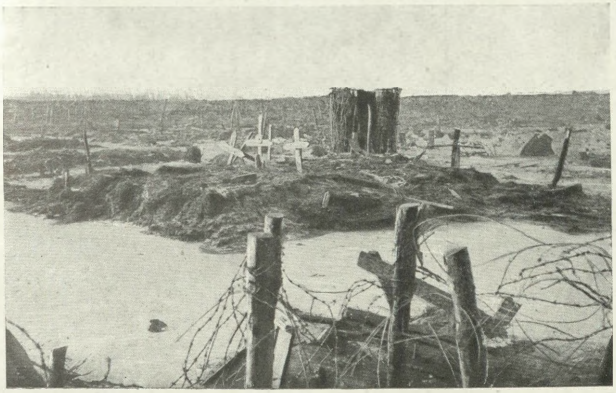


Lombartzyde, le coin des Lombards, devait son nom et sa fortune à l'établissement de marchands et de banquiers (les Lombards étaient nombreux au Moyen-Age parmi ces derniers). Mais elle se dépeupla bientôt au profit de Nieuport.

Sa grande église, sans grand caractère, abritait une image de la Vierge, très vénérée des pêcheurs flamands et fut le but, en été, de nombreux pèlerinages. Lombartzyde, jadis port de mer, avait été séparée de la côte par le cordon des Dunes où s'était installée une sorte de succursale balnéaire du bourg : Lombartzyde-Bains. Elle était desservie par le tramway à vapeur Nieuport-Ostende.



LOMBARTZYDE. — L'AVENUE DE LA REINE EN 1919. (*Voir photo ci-dessus.*)



LOMBARTZYDE. — *Des tombes et des tranchées sur l'emplacement de l'église.*

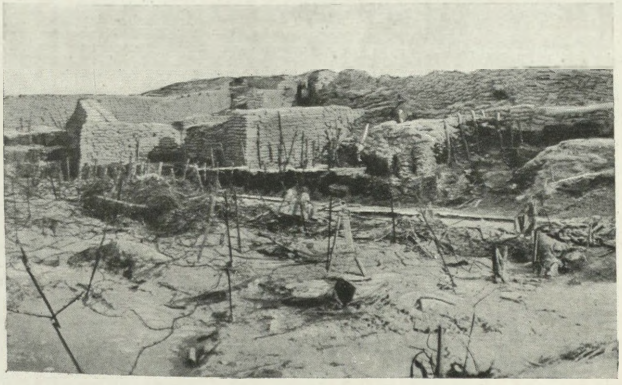
Lombartzyde, placée à un kilomètre environ en avant de Nieuport, sur la rive droite, était occupée, au 15 octobre 1914, par les avant-postes de la 2e division belge.

Très menacée dès le 18, elle dut être abandonnée le 20, vers 3 heures, en même temps que la ferme de Groote-Bamburgh, placée aussi en avant de Nieuport. (*Voir p.* 10.)

Le bourg, un moment réoccupé par les Français, demeura enfin aux Allemands, qui n'en furent délogés ni par l'attaque de la Grande-Dune (décembre 1914), ni par l'avance des Belges aux abords de la ville, un peu plus tard.

La ferme de Groote-Bamburgh, ancienne ferme de moines défricheurs, se trouve à l'est de Lombartzyde ; *on ne peut y aller en voiture, un sentier qui part devant l'église y conduit en vingt minutes;* il n'en reste plus qu'un enchevêtrement de tranchées, de réseaux de barbelés et d'abris bétonnés.

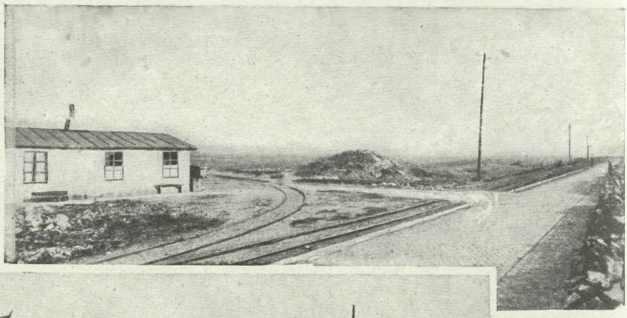
En face de l'église, l'ancienne avenue de la Reine (*photos p.* 52) conduit dans les dunes, où l'on voit l'importance de la défense (*photo ci-dessous*).

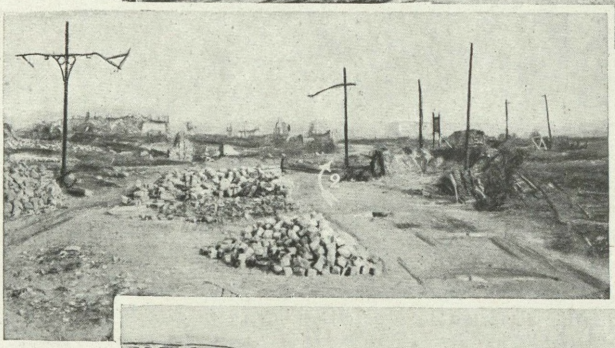


LOMBARTZYDE. — *Le Mamelon Vert.*

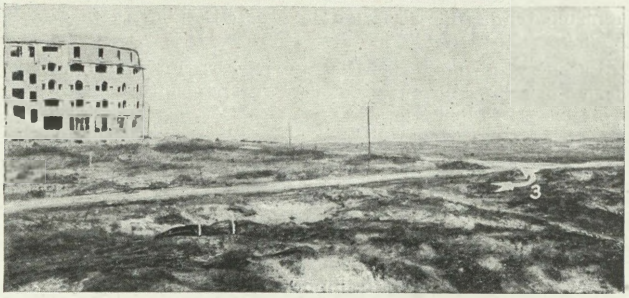
ROUTE DE WESTENDE-BAINS.

Flèche 1. *Point où l'on quitte la grande route de Westende à Ostende pour tourner à gauche. (Croquis ci-dessous.)*

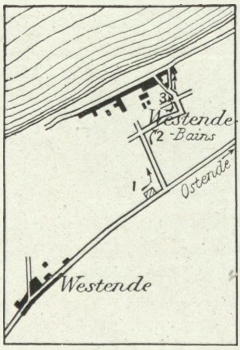




Flèche 2. *Tourner à droite dans la direction des ruines d'un grand hôtel.*



Flèche 3. *Tourner à gauche pour passer près de cet hôtel.*



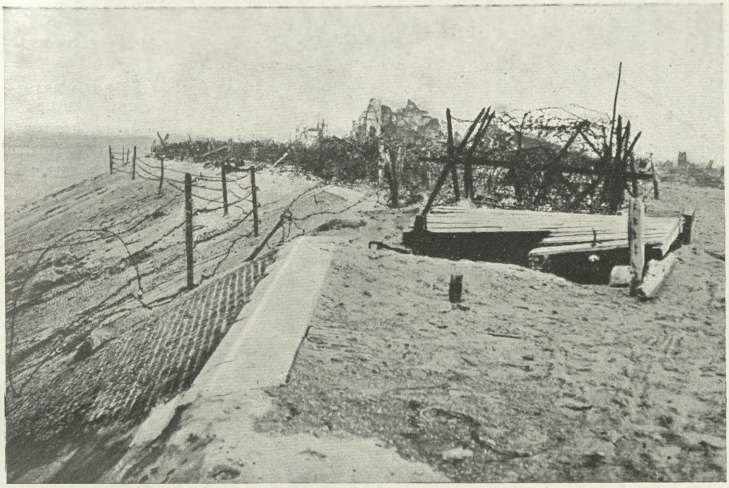
Route de Westende à Westende-Bains. Les flèches du croquis correspondent aux flèches des photos ci-dessus.

En continuant on arrive à **Westende** (1 km. 5), qui était une petite localité sur la route de Nieuport à Ostende, desservie par le tram à vapeur qui réunissait les deux villes.

Aujourd'hui le village est complètement rasé et coupé de tranchées.

A un kilomètre en avant sur la côte, WESTENDE-BAINS. Les deux Westende, où s'étaient installés les Allemands, furent un des principaux points de mire de la flotte des monitors britanniques.

Après **Westende-Village**, *tourner à gauche par un mauvais chemin* (1re *photo ci-dessus*), *puis à droite avant d'arriver aux ruines de Westende-Bains,* (2e *photo ci-dessus*), *puis plus loin prendre un chemin à gauche qui mène à la digue de mer* (3e *photo ci-dessus*) *que l'on prendra à droite vers Ostende.*



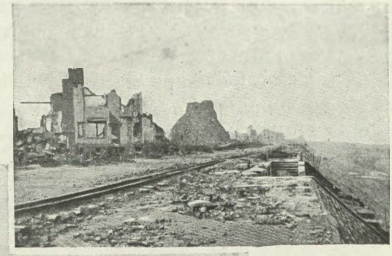
WESTENDE-BAINS. — POSTE DE MITRAILLEUSE ET BARBELÉS A HAUTE TENSION.

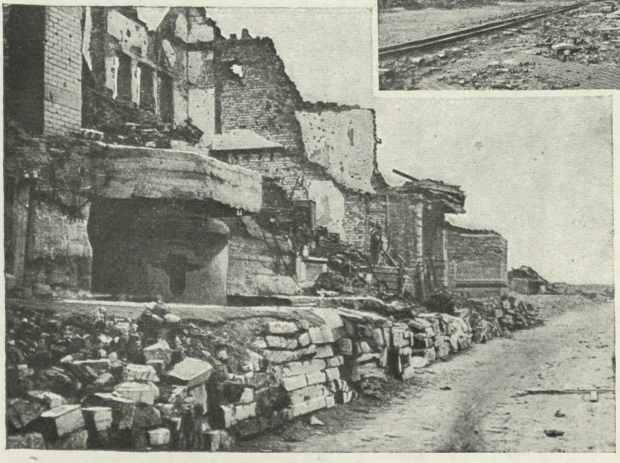
Visiter, avant de partir vers Ostende, les ruines de **Westende-Bains** toutes coupées de tranchées ; les caves des maisons ont été consolidées pour en faire des abris ou même des positions de batterie.

Tout le long de la digue, et il en est ainsi sur toute la côte, court une ligne de fils barbelés que les Allemands avaient électrifiés. (*Photo ci-dessus.*)

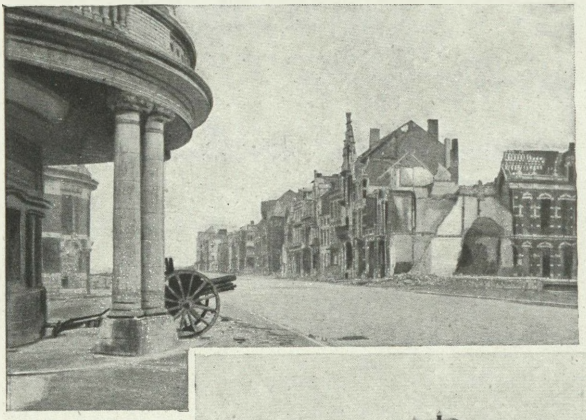
Suivre ensuite la digue bordée à droite de tranchées, de nombreux observatoires, d'abris de mitrailleuses, bétonnés.

On arrive à **Middelkerke-Bains** (3 km.), qui était une station balnéaire. Tous les hôtels et





LA PLAGE DE WESTENDE-BAINS. *Dans les ruines des maisons, une section de canons de 88 sous abris.*

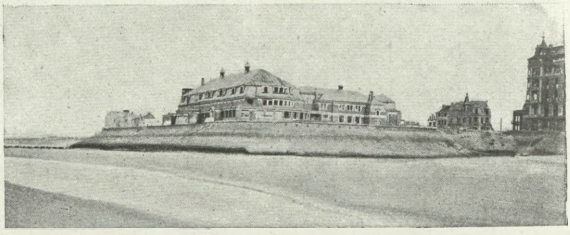


MIDDELKERKE-BAINS.

LA PROMENADE DE LA DIGUE.
A gauche, au premier plan, l'entrée du Kursaal.

—

LE KURSAAL
qui fut un important observatoire allemand.



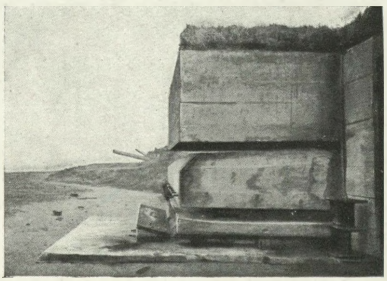
toutes les villas sont écroulés ou présentent des façades éventrées par les obus ou noircies par l'incendie.

Les Allemands y avaient organisé une puissante défense contre les incursions aériennes et contre les débarquements ; tout le long de la digue, ce ne sont que postes d'observation ou de signalisation, abris de mitrailleuses ou de projecteurs.

Le Kursaal, isolé sur la digue, en avant du village, avait été transformé en blockhaus du côté de la mer ; on y voit deux observatoires superposés, un poste de signalisation, des abris de mitrailleuses (*Photo ci-dessus*).

En continuant à suivre la digue le long de laquelle sont toujours des observatoires et des postes de mitrailleuses ou de canons de petit calibre, *on rencontre à droite* la **batterie Aachen.**

C'est la première batterie de la formidable défense côtière organisée par les Allemands ; au cours de l'itinéraire, on pourra visiter la majeure partie de ces batteries, toutes de gros calibres.



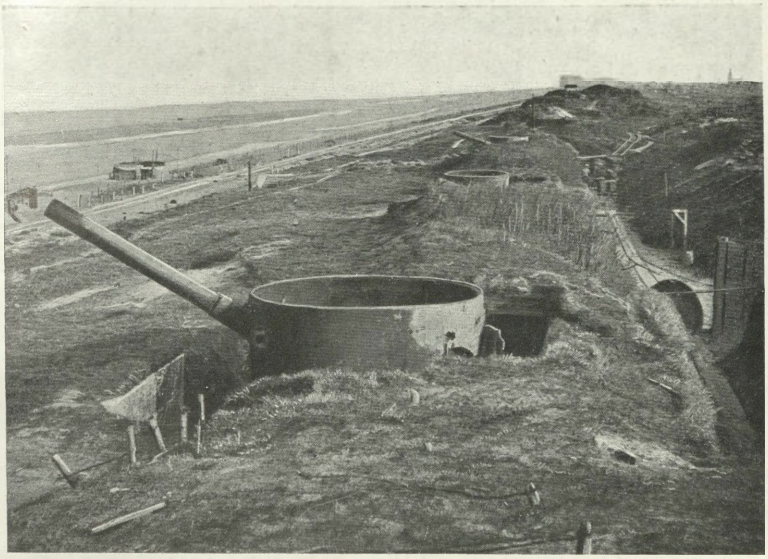
BLOCKHAUS DE LA BATTERIE AACHEN.
Au nord-est de Middelkerke-Bains.

Elles étaient toutes desservies par des voies ferrées normales, des voies d'un mètre ou des voies de 0 m. 60, parfois même les trois.

Lors de l'armistice, avant leur départ, les Allemands ont fait sauter nombre d'abris et fait exploser la plupart des canons qu'ils n'ont pu emmener.

Dans les postes d'observation ou télémétriques, les appareils ont été retirés.

A la **batterie Aachen,** on voit d'abord un énorme blockhaus,



ENSEMBLE DE LA BATTERIE AACHEN. — *Au nord-est de Middelkerke-Bains.*

situé à gauche de la batterie, qui contenait un observatoire et le poste de commandement de tir, ensuite viennent les 4 pièces de 150, protégées par des blindages en acier et montées sur des plates-formes en béton, avec, de chaque côté, des abris à personnel et à munitions bétonnés.

Devant la batterie, près de la grève, des postes de mitrailleuses pour la défense contre avions.

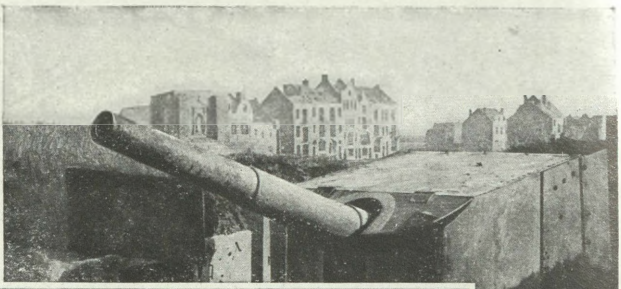
La batterie Aachen est reliée par des ouvrages d'infanterie à la suivante, appelée **Antwerpen**, située au sommet de la dune. Elle est composée de 4 canons de 105 à coffres blindés, avec, en arrière des pièces, des abris bétonnés recouverts de sable, et en avant, sur la digue, des emplacements de mitrailleuses.

On arrive ensuite à la **batterie Beseler** qui possède 4 pièces de 150 garanties par des blindages à formes arrondies sur plates-formes bétonnées. De chaque côté de la batterie, deux emplacements surélevés qui servaient de postes télémétriques et d'observation.

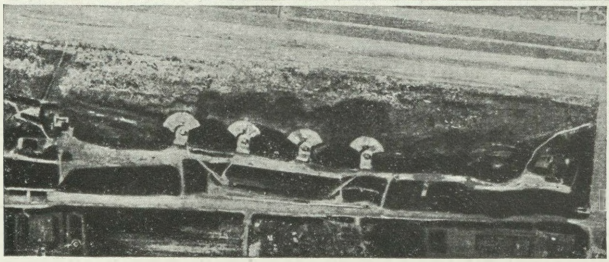
Plus loin, on voit un gros ouvrage d'infanterie avec, sur la digue, un abri à projecteur et, de chaque côté, un emplacement pour petits canons ou mitrailleuses.



UNE PIÈCE DE LA BATTERIE BESELER.



UNE PIÈCE DE LA BATTERIE CÉCILIE.

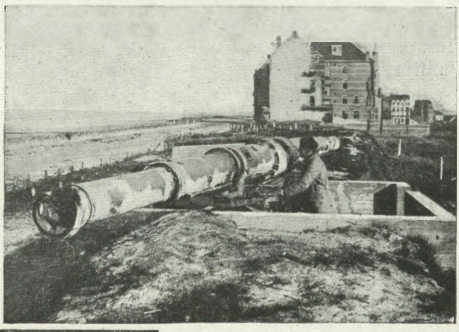


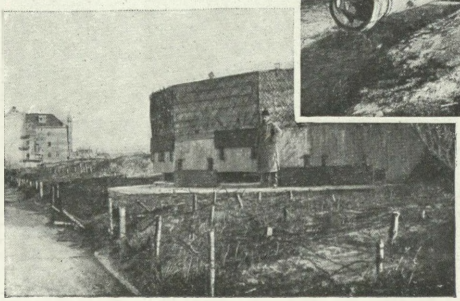
LA BATTERIE CÉCILIE. *Vue d'avion* (15 *juillet* 1916).

Puis vient la **batterie Cécilie,** semblable à la batterie Beseler, sauf que les tubes des canons sont plus longs et les blindages rectangulaires.

Après avoir passé le long d'une série d'observatoires parmi lesquels celui de la batterie Tirpitz avec son installation télémétrique (photos ci-dessous), et d'abris de mitrailleuses, on entre à **Mariakerke-Bains** (6 km.), station balnéaire qui est une sorte de faubourg d'Ostende.

Suivre la voie du tramway par l'avenue Léopold qui est séparée de la digue par une rangée de maisons et l'on arrive à **Ostende** (2 km. 5), *devant l'entrée de l'ancien fort* WELLINGTON.





OBSERVATOIRE ET POSTE TÉLÉMÉTRIQUE DE LA BATTERIE TIRPITZ, PRÈS DE MARIAKERKE-BAINS.

(*Voir p.* 63 *et* 64.)

OSTENDE

Ostende était, au IXe siècle, un hameau à l'extrémité est (*Oostende*) d'une langue de sable, appartenant à la puissante abbaye de Saint-Bertin, à Saint-Omer. Les incursions normandes et les ravages de la mer l'avaient presque complètement anéanti lorsque, au XIe siècle, Robert le Frison y édifia une chapelle à Notre-Dame. Une nouvelle agglomération se forma autour de celle-ci. Ostende grandit et prospéra grâce à la pêche au hareng, florissante au Moyen-Age sur la côte flamande, abandonnée depuis.

La construction de défenses, à la fin du XVIe siècle par le Taciturne, lui valut le périlleux honneur de devenir le dernier rempart des Confédérés d'Utrecht contre le régime espagnol des provinces méridionales. Cet honneur se traduisit par un des sièges les plus longs et les plus meurtriers de l'histoire (1601, 1603).

D'autres sièges et d'autres destructions ne lui furent pas épargnés dans la suite : en 1706, par les Anglais de Marlborough ; en 1745, par les Français du maréchal Lowendahl. Entre temps et dans la seconde moitié du XVIIIe siècle, divers éléments de prospérité contribuèrent à son relèvement : en 1713, c'est la « paix d'Utrecht » qui ferme l'Escaut et réduit Anvers à l'impuissance, Ostende en profite ; puis c'est la « Compagnie des Indes », qui s'y crée et y apporte la richesse ; malheureusement, elle est dissoute pour des raisons politiques après dix ans d'exercice ; le « traité d'Aix-la-Chapelle » (1748) l'ayant rendue à l'Autriche, Joseph II y complète les installations maritimes et en fait un port franc, où affluent, durant la guerre d'Amérique, les navires des belligérants ; une fortune nouvelle en résulte que les temps révolutionnaires et les guerres de l'Empire viennent enrayer encore.

Au cours du XIXe siècle, Ostende exploite une nouvelle source de richesse, les bains de mer ; elle devient une station balnéaire de premier ordre.

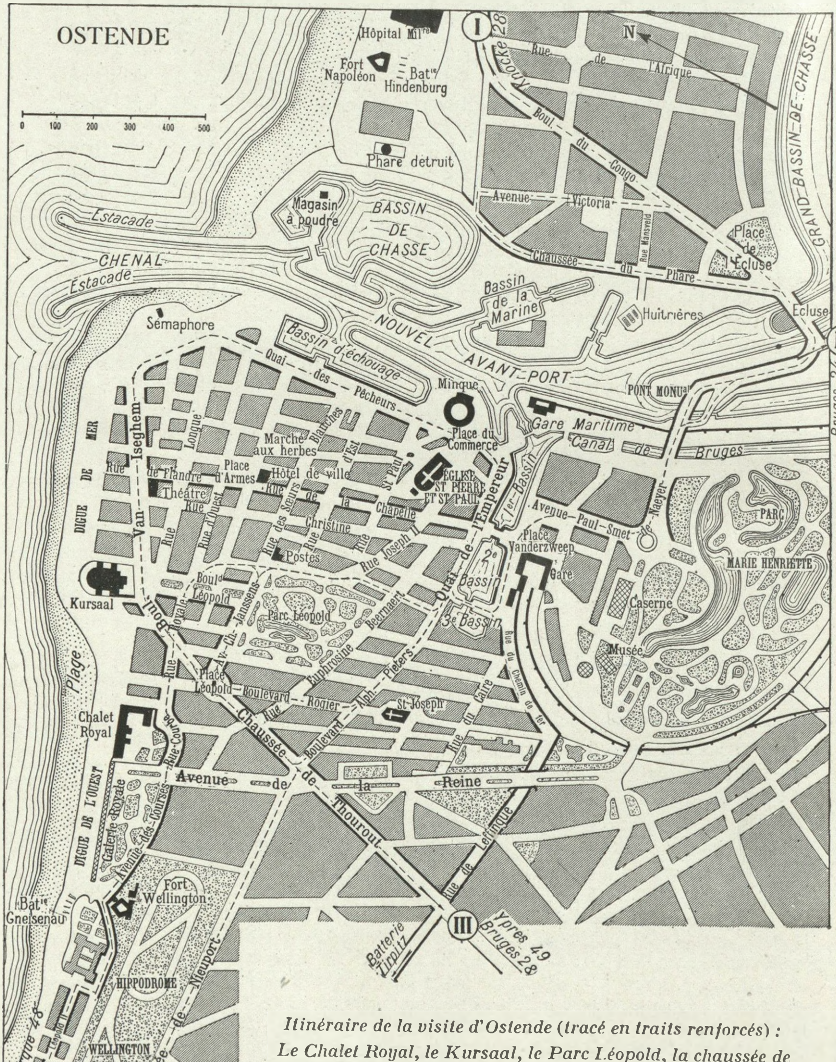
Sous l'impulsion de Léopold II, hôte habituel de l'endroit, de grands travaux s'accomplissent : chenal élargi, jetées reconstruites, port agrandi, pont monumental, gare maritime, nouvelle église SS. Pierre et Paul, digue prolongée vers l'ouest et bordée de constructions luxueuses, parcs et jardins publics aménagés ; à l'est, le Quartier du Phare transformé, avec l'amorce de la route royale tracée dans les dunes jusqu'à Blankenberghe.

Quand la Belgique fut envahie, la reine des plages, de la mi-août à la mi-octobre, offrit un étrange tableau : troupes britanniques amenées par des transports se suivant à la file et campées aux alentours, réfugiés de toutes les parties du pays, parqués et logés dans les cabines de bains, visites de zeppelins et de taubes ; puis l'affolement et la panique à l'approche des envahisseurs, les trains côtiers bondés de fugitifs, la gare maritime encombrée de milliers de gens qui cherchaient à gagner l'Angleterre, enfin les troupes belges se repliant le long du littoral, après la chute d'Anvers. telle fut la fin de saison de 1914.

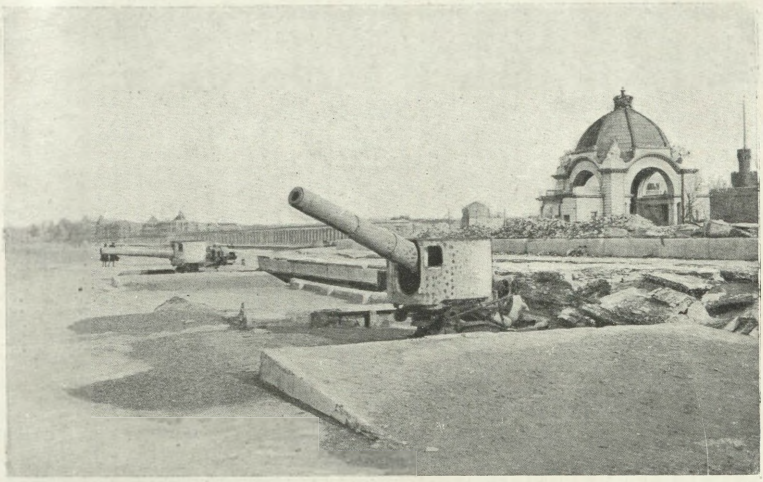
Le 15 octobre, les Allemands occupaient la ville, dont les derniers hôtes et même une partie des habitants avaient fui. Ils y organisèrent une défense navale, armèrent la digue et les dunes, installèrent leurs services dans les palaces et les villas de la digue, au Kursaal et en d'autres bâtiments publics. La ville a beaucoup souffert de cette occupation ; les obus britanniques et les bombes des avions ont fait également certains dégâts : destruction partielle de la gare maritime, d'hôtels, d'habitations particulières dans les quartiers du centre et de l'est, effondrement de la toiture vitrée de la salle des fêtes du Kursaal, etc.

Beaucoup d'édifices publics ont été transformés en hôpitaux et ambulances, même en écuries, les villas de la digue dépouillées de leur mobilier qui

a servi de bois de chauffage quand on ne l'a pas expédié en Allemagne; les caves ont été consciencieusement pillées, selon l'usage. Et les souillures ont accompagné les destructions. Les réparations et le nettoyage exigeront beaucoup de temps et de travail. Ostende, comme on l'a vu plus haut, en a souffert bien d'autres ; elle réparera celles-ci, comme elle répara ses ruines de jadis.



Itinéraire de la visite d'Ostende (tracé en traits renforcés) : Le Chalet Royal, le Kursaal, le Parc Léopold, la chaussée de Thourout, la batterie Tirpitz, la rue de Leffingue, les bassins, l'église SS. Pierre et Paul, l'avant-port, l'estacade, l'Hôtel de Ville, le parc Marie-Henriette (au départ), le fort Napoléon.



La plage d'Ostende.
La batterie Gneisenau devant le Royal-Palace-Hotel.

VISITE D'OSTENDE

A l'entrée de la ville, on longe l'Hippodrome Wellington devant lequel subsistent, à l'extrémité de la Digue de l'ouest, quelques parties de l'ancien fort Wellington. *Sur la digue*, devant la terrasse du Royal-Palace-Hôtel, est la **batterie Gneisenau** de canons de 105 (*photo ci-dessus*).

Suivre ensuite l'avenue des Courses jusqu'au Chalet Royal que l'on contourne par la rue Courbe.

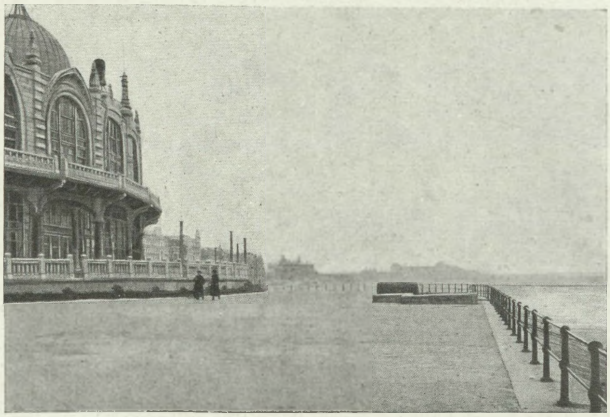
Entre l'avenue des Courses et la rue Courbe s'ouvre, à droite, la belle avenue de la Reine, qui réunit la digue au grand parc Marie-Henriette (*voir p.* 67).

Le Chalet Royal.

Ensemble de constructions légères qui couronnent une butte élevée : au lieu de raser la dune, on en a revêtu le flanc, du côté de la mer, d'un perré



La plage et le chalet royal avant la guerre. (*Ph. Nels.*)



SUR LA DIGUE DE MER. *A gauche : le Kursaal. A droite : abri bétonné. Plus loin, le Châlet Royal. A l'horizon, Mariakerke-Bains.*

de briques et de pierres. A l'opposé, la colline est arrangée en jardin ou en terrasse où s'élèvent les rampes d'accès. L'habitation royale se compose de deux grands pavillons reliés entre eux par une galerie centrale. Un large square est ménagé derrière : c'est là que se trouvaient réunies, aux premiers mois de la guerre, les cabines de bains qui servaient d'asile aux familles réfugiées des divers points du pays envahi.

Suivre ensuite la rue Royale, le boulevard Van Iseghem et prendre à gauche la rampe Ouest qui monte jusqu'à la digue contre le Kursaal. (La circulation des voitures sur la digue est interdite de 9 heures du matin à minuit.)

La digue de mer.

Cette digue forme ici une avancée de 150 mètres sur l'alignement des dunes, limitée à l'ouest par la terrasse du Kursaal, à l'est par un perré qui s'arrondit devant les jetées du port. De là un effet grandiose : cette poussée de pierres semble défier les flots.

L'extrémité orientale sur laquelle s'élève l'ancien phare, devenu sémaphore, a été construite dans les premières années du XIXe siècle. Elle est devenue un promenoir bordé de constructions luxueuses, long de 80 mètres, large de 30 mètres. Le perré en moellons s'élève de 10 mètres au-dessus de l'estran et est protégé par quatre épis en maçonnerie.

La marée basse ne découvre guère à cet endroit que 175 mètres de grève ; elle en laisse près du double à la plage des bains de l'ouest, qui forme encoignure immédiatement à gauche et devant laquelle s'allonge la NOUVELLE DIGUE ou DIGUE DE L'OUEST, en recul de l'ancienne, et prolongée par tronçons successifs jusqu'à Mariakerke, de façon à donner à la digue d'Ostende un développement total de 3 km. 5.

Les plages.

LA PLAGE DE L'OUEST, sur cette vaste grève, parmi les innombrables cabines groupées ou alignées, présentait avant la guerre un fourmillement extraordinaire, un chatoiement de couleurs gaies, un éclat, un mouvement auxquels la grande lumière épandue, la clarté blonde des sables, l'ampleur du ciel et de la mer, donnaient une intensité merveilleuse. Les cabines d'Ostende sont à flot, munies d'un escalier et conduites par des chevaux jusque dans la mer.

LA PLAGE DE L'EST, à l'autre extrémité de la digue, devant les estacades,

est de seconde classe ; elle n'en était pas moins encombrée de baigneurs aux beaux jours de la pleine saison.

Le Kursaal.

Jusqu'en 1875, existait sur l'ancienne digue, au simple pavé de briques, une modeste construction — transportée depuis à Malo-les-Bains — qui depuis 1831, année où commença la fortune d'Ostende-Bains, avait suffi à la villégiature ostendaise. Cette année même, un nouveau Kursaal était commencé sur le magnifique emplacement où la digue arrondit sa courbe,

L'édifice, construit sur les plans des architectes Naert et Lauwereins, couvre avec ses dépendances une superficie de 11.000 mètres carrés. L'aspect général avait quelque chose d'étrange et ne manquait pas de caractère : cette masse s'écrasant devant la mer faisait songer à une tortue gigantesque. Les modifications successives que le Kursaal a subies et surtout la parure de céramique dont on l'a revêtu partout, ont fini par lui ôter ce caractère, du moins en grande partie.

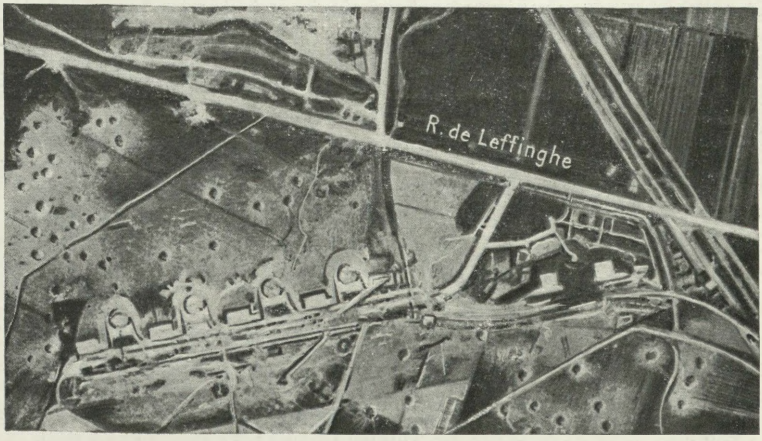
La courbe de sa façade suit celle de la digue qui lui fait une base puissante. Cette façade est constituée par une terrasse couverte, large de 9 mètres, s'arrondissant autour de la rotonde centrale. Celle-ci, de forme elliptique, de 60 mètres de long sur 37 mètres de large et 23 mètres de hauteur, est un immense hall où se donnent les concerts symphoniques et qui peut contenir 5.000 personnes.

Redescendre la rampe ouest et prendre en face la large avenue Léopold, ornée de squares, qui mène au Parc Léopold. (*Voir le plan p.* 60.)

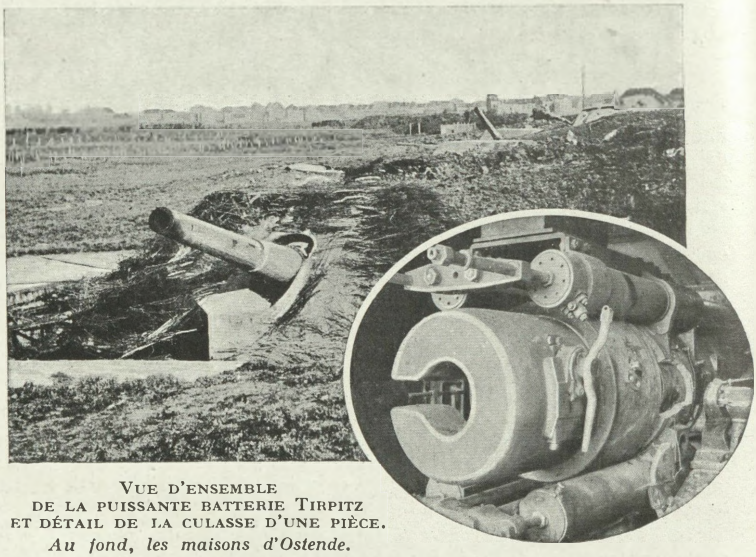
Le Parc Léopold.

Créé autrefois sur les terrains de l'enceinte démolie, près de la porte de l'Ouest, le Parc Léopold garde encore les terrassements des bastions dont on a tiré parti pour créer des accidents de sol.

Après la visite du parc, revenir à l'avenue Ch. Janssens qui le sépare du boulevard Léopold, et la prendre à gauche. Puis sur la place Léopold, prendre à gauche la Chaussée de Thourout jusqu'à la rue de Leffingue qui conduit, à droite, à l'entrée de la **batterie Tirpitz** (*photos ci-contre et p.* 64), *à quelque cent mètres en dehors de la ville.*



La batterie Tirpitz photographiée par un avion allié (31 *juillet* 1916).

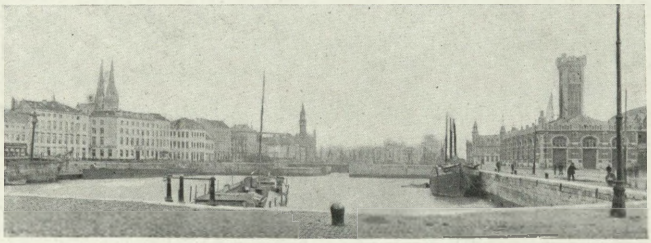


VUE D'ENSEMBLE
DE LA PUISSANTE BATTERIE TIRPITZ
ET DÉTAIL DE LA CULASSE D'UNE PIÈCE.
Au fond, les maisons d'Ostende.

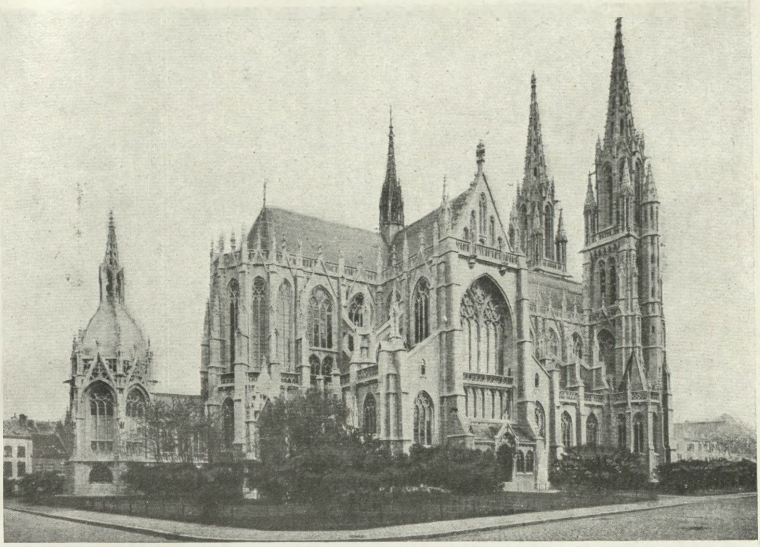
La batterie Tirpitz.

La puissante batterie Tirpitz est armée de 4 canons de 280 ; les pièces cuirassées sont établies sur des plates-formes en maçonnerie formant des encuvements circulaires de près de 14 mètres de diamètre. Les abris en arrière des pièces ont été détruits. La batterie est protégée par des tranchées et un important réseau de fils barbelés. A gauche de la batterie et dans la direction de la mer, on aperçoit une série d'écrans destinés à dissimuler le tir des pièces et, devant la pièce de droite, le poste de commandement de tir. Les canons de cette batterie étaient en construction chez Krupp en 1914, ils avaient été commandés par le Gouvernement belge pour armer la place d'Anvers.

Revenir dans la ville par la rue de Leffingue, la rue du Chemin de fer, le quai du Châtelet qui longe les 3e *et* 2e *bassins du Commerce et aboutit à la place Vanderzweep, près de la gare (voir le plan p.* 60) *; traverser à gauche le pont séparant les* 1er *et* 2e *bassins du Commerce, tourner à droite sur le quai de l'Empereur. On arrive à la place du Commerce, au fond de laquelle s'élève* L'EGLISE SAINT-PIERRE ET SAINT-PAUL.



VUE DU DEUXIÈME BASSIN.
A gauche, les flèches de l'église SS. Pierre et Paul. A droite, la gare.



L'église Saint-Pierre et Saint-Paul.

De construction récente, **l'église Saint-Pierre et Saint-Paul** remplace l'église du même vocable, qui datait de 1717, et fut brûlée en 1896, sauf le campanile qui reste debout, derrière l'édifice nouveau.

Au pied du nouveau chœur, consacré à la mémoire de Louise-Marie d'Orléans, première reine des Belges, femme de Léopold Ier, morte à Ostende en 1850, groupe allégorique en marbre blanc du sculpteur Fraikin.

En face de Saint-Pierre et Saint-Paul, on aperçoit la Gare maritime, qui a beaucoup souffert des bombardements aériens ; elle est située sur le port.

Le port d'Ostende.

Son origine est du XVe siècle. En 1445, Philippe le Bon accorda aux Ostendais l'autorisation de percer la digue qui couvrait leur ville et d'établir un havre destiné à la pêche. Ce havre était situé à l'opposé du port actuel, c'est-à-dire à l'ouest vers Mariakerke. A la fin du siècle suivant, il fut reporté à l'est, la mer s'étant frayé elle-même un passage de ce côté, à la suite du nivellement des dunes pour l'établissement des fortifications. Mais les installations maritimes qui constituèrent le port d'Ostende jusqu'aux dernières années du siècle passé,



La Gare maritime. (*Photo Nels.*)



La Place d'Armes et l'Hotel de Ville. (*Photo Nels.*)

dataient de l'empereur Joseph II. Une transformation complète et une extension considérable leur furent données à partir de 1898. Ces immenses travaux étaient presque terminés en 1914.

Le nouvel avant-port, très vaste, communique avec la mer par un large chenal compris entre deux jetées à claire-voie. Ce chenal accède, d'autre part, au moyen d'une puissante écluse, à un immense bassin de retenue (85 hectares), aussi de création récente, où la marée amène l'eau nécessaire aux chasses artificielles nécessitées par l'ensablement. Le quai de la Gare maritime est établi sur l'avant-port, où étaient ancrés les paquebots du service quotidien Ostende-Douvres. Rien ne peut donner l'idée du spectacle qu'offrit cet embarcadère maritime, dans la première quinzaine d'octobre 1914, après la chute d'Anvers, et à l'approche des troupes ennemies, alors que les masses affolées des réfugiés s'écrasaient dans les gares et aux abords, essayant de gagner les bateaux qui les transporteraient en Angleterre.

Le quai de l'Empereur se prolonge au delà de la place du Commerce par le quai des Pêcheurs qui longe la Minque *ou* Halle aux poissons *et le* Bassin des pêcheurs.

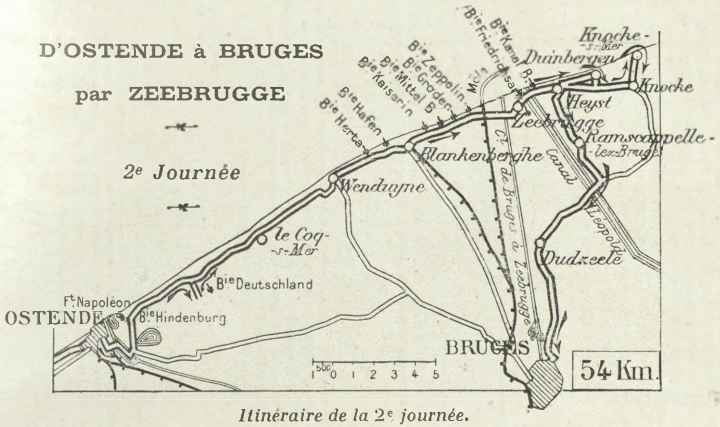
Le Bassin des pêcheurs communique avec l'avant-port qui précède le chenal. A côté se trouve la « Minque » ou Marché aux poissons, bâtisse circulaire, où les ventes se font à la criée, annoncée à son de cloche.

Les Ostendais se livraient surtout à la grande pêche côtière, pendant la belle saison vers l'Angleterre et la Hollande, en hiver, jusqu'à l'entrée de la Manche. Leurs embarcations sont des chalutiers, c'est-à-dire qu'elles sont munies d'un filet dit chalut, espèce de sac conique de 10 à 12 mètres d'ouverture, celle-ci maintenue par une vergue d'écartement ; l'appareil traîne sur le fond, qu'il râcle en engouffrant tout ce qui se présente.

En continuant le long des bassins, on arrive à l'ancien phare situé à l'extrémité de la digue. On prend à gauche le boulevard Van Iseghem, puis à gauche encore devant le théâtre, la rue de Flandre, qui conduit à la place d'Armes où est l'Hôtel de Ville. (*Voir le plan p.* 60.)

Edifice mutilé, puis restauré, **l'Hôtel de Ville** occupe tout un côté de la place d'Armes, au centre de l'ancienne cité. La construction date de 1711. La longue façade était flanquée, à droite et à gauche, de deux tours. Une seule subsiste.

Pour quitter Ostende et suivre l'itinéraire de la 2e *journée* (*Ostende, Zeebrugge, Bruges*), *on prendra, devant l'Hôtel de Ville, la rue de la Chapelle, qui prolonge la rue de Flandre.* (*Voir p.* 60.)



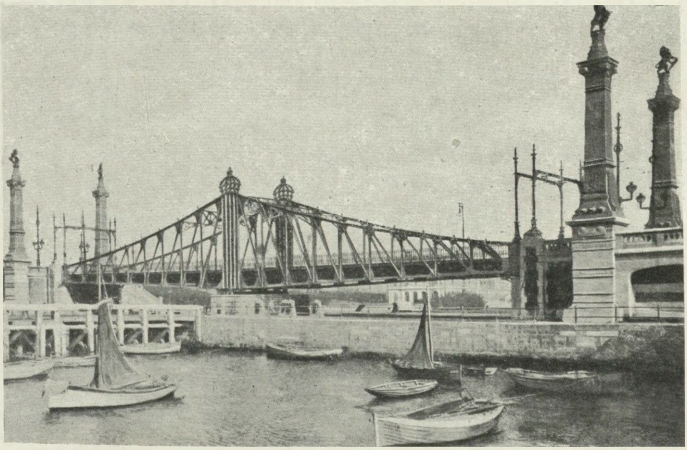
Itinéraire de la 2e journée.

Sortir **d'Ostende** *par la rue de la Chapelle qui passe devant l'Hôtel de Ville (voir p. 60 et 66) et qui conduit à la place Vanderzweep. Sur cette place, à l'extrémité opposée au bassin du Commerce, prendre l'avenue de Smet de Naeyer* en face de laquelle s'ouvre le PARC MARIE-HENRIETTE.

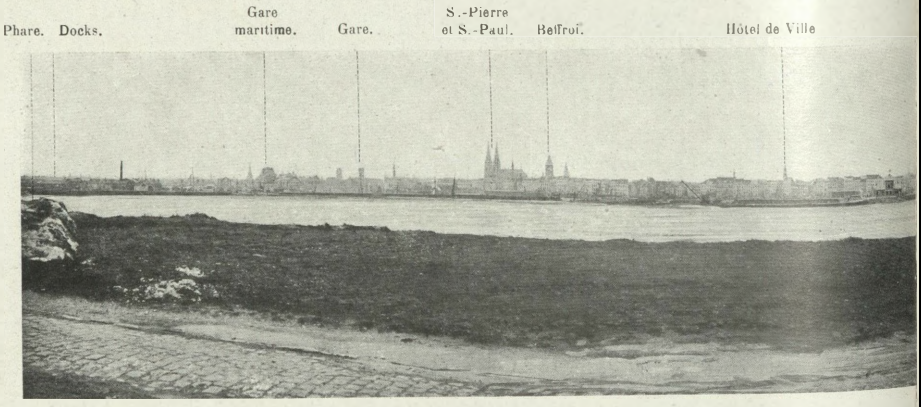
Situé au sud de la ville, entre les deux voies ferrées aboutissant à chacune des deux gares, le parc Marie-Henriette, par son étendue, son réseau d'allées sinueuses, ses massifs, ses étangs sillonnés de barques de plaisance, mérita d'être surnommé « le Bois de Boulogne ». La longue avenue de la Reine le relie directement à la Digue de l'Ouest; d'autre part, il confine aux nouvelles installations maritimes.

Traverser ensuite les deux ponts sur le canal de dérivation, le chemin de fer, et l'écluse maritime ; puis prendre la première route à gauche : celle-ci passe au-dessus du canal de Gand à Ostende et de l'écluse de chasse. On prend à gauche la chaussée du Phare. Le premier chemin à gauche, en face de la rue Mansveld, conduit aux HUITRIÈRES.

L'huître d'Ostende, dont la renommée est universelle, n'est pas native



LE PONT MONUMENTAL. — SORTIE D'OSTENDE VERS ZEEBRUGGE. (*Photo Nels.*)



PANORAMA D'OSTENDE

de ce rivage, elle n'est d'Ostende que par sa culture. Elle naît sur les rochers des côtes anglaises et bretonnes, où les navires ostendais vont la cueillir. Les huîtrières se composent de viviers planchéiés et de réservoirs où l'eau de mer, renouvelée tous les jours, dépose d'abord toutes les parties limoneuses.

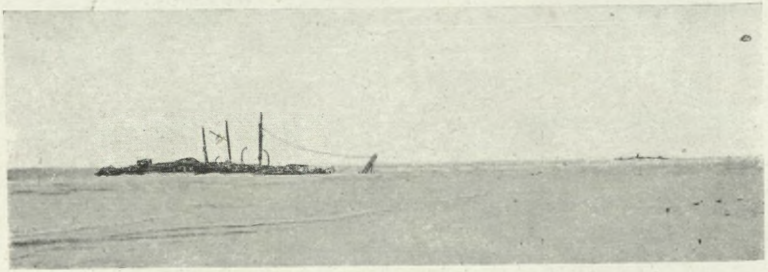
Reprendre la chaussée du Phare, à gauche. (*Voir le plan p.* 60.)

On arrive à l'endroit où s'élevait le phare qui n'est plus maintenant qu'un tas de pierres. Il avait été construit en 1859 ; derrière, on aperçoit l'ancien fort Napoléon. Face au phare, au fond du bassin de chasse, est le magasin à poudre, sorte de fort où les Allemands avaient installé deux batteries (*Panorama ci-dessus*). On peut contourner le magasin à poudre en suivant la digue terminée par l'estacade Est, à l'extrémité de laquelle les Britanniques ont coulé le *Vindictive*, le 11 mai 1918.

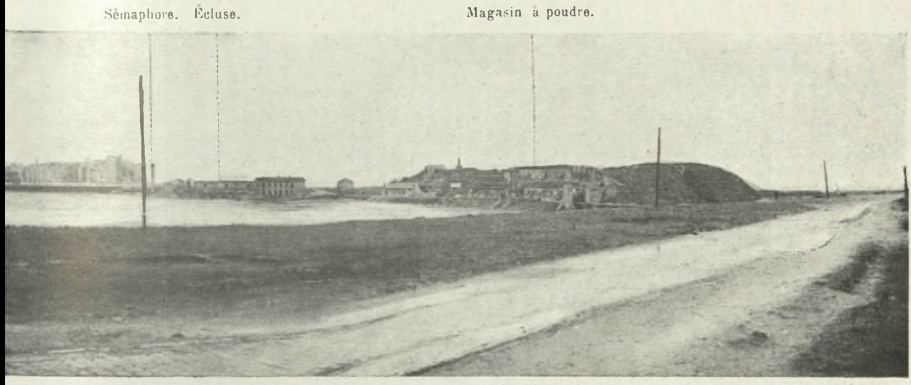
L'EMBOUTEILLAGE D'OSTENDE

La marine britannique entreprit, le 22 avril, d'embouteiller le port d'Ostende en même temps que celui de Zeebrugge. La flottille, commandée par le commodore Hubert Lynes, quitta Douvres avec celle qui se dirigeait sur Zeebrugge.

Elle était composée des croiseurs *Sirius* et *Brilliant* (commandant Godsal), chargés de béton, destinés à être coulés à l'entrée du port, de contre-torpilleurs de vedettes et de chaloupes automobiles pour éclairer la route



LES CROISEURS SIRIUS ET BRILLIANT COULÉS A L'EST DE L'ESTACADE D'OSTENDE LE 22 AVRIL 1918.



PRIS DE L'ANCIEN PHARE.

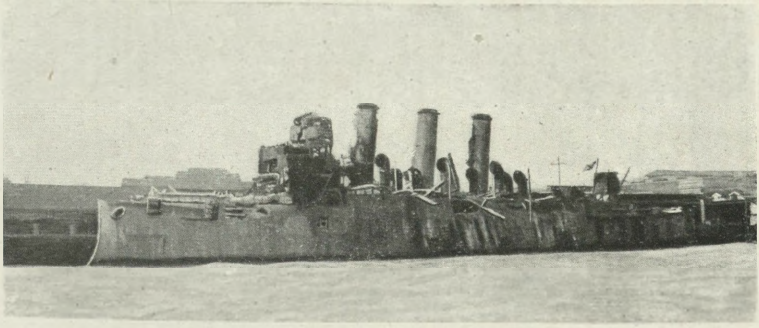
et recueillir les équipages des navires bloqueurs, de bateaux à fumigène.

A 20 kilomètres d'Ostende, cette flottille se sépara de celle allant vers Zeebrugge et mit le cap sur Ostende.

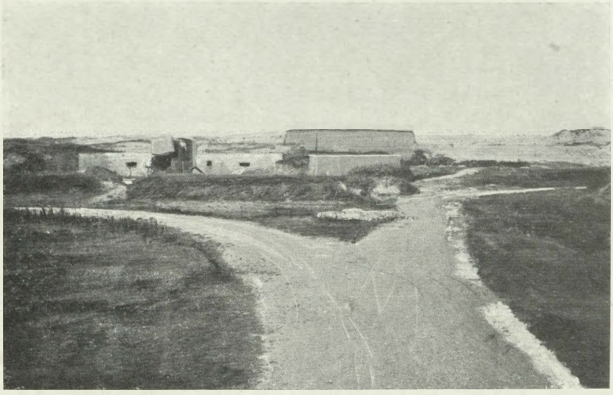
Le rideau de fumée étendu devant le *Sirius* et le *Brilliant* se dissipa par suite d'une saute de vent et dévoila l'entreprise à l'ennemi. Les deux croiseurs durent être coulés à l'est de l'estacade (*photo p.* 68). Cette opération n'ayant pas réussi, l'amirauté britannique décida de la recommencer; elle fut à nouveau confiée au commodore Lynes. Cette fois, le navire bloqueur était le *Vindictive*, sous les ordres du commandant Godsal. L'aviation y prit part. Dans la nuit du 9 au 10 mai, le temps étant propice, le *Vindictive* se dirigea sur un feu de calcium disposé par une chaloupe à l'entrée du port.

Deux vedettes automobiles torpillèrent les deux extrémités des estacades; à ce signal, toute l'artillerie britannique se mit à tonner, l'artillerie allemande répondit aussitôt. Un brouillard épais enveloppa alors tout de ténèbres. Le *Vindictive* dut être dirigé par des vedettes et malgré la mort de son commandant, les nombreux obus qui frappaient au but, le lieutenant Crutchley put mettre son croiseur en travers du chenal et l'y faire sauter. L'équipage fut sauvé par une vedette et la flottille rallia l'Angleterre.

Le *Vindictive* put être déplacé par les Allemands pour libérer une partie du passage.



LE VINDICTIVE EN RÉPARATION, AU RETOUR DE ZEEBRUGGE (*voir p.* 76), POUR ÊTRE ENVOYÉ A OSTENDE, OU IL FINIRA SA GLORIEUSE CARRIÈRE.



Le fort Napoléon et la route de la batterie Hindenburg (*à gauche*).

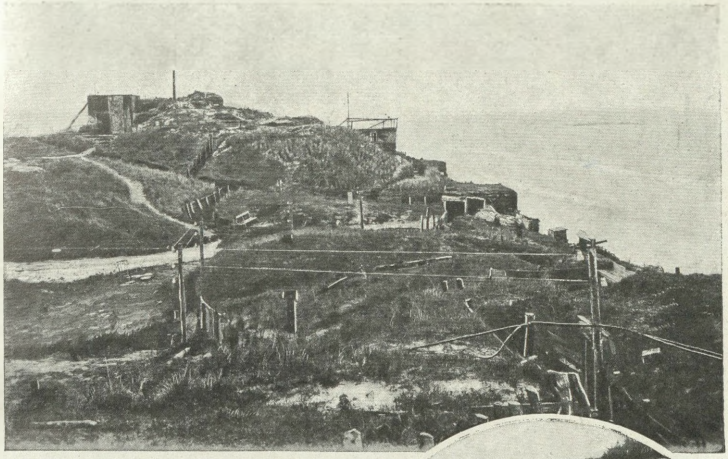
Revenir par la chaussée du Phare à la place de l'Ecluse où l'on tourne à gauche sur le boulevard du Congo qui traverse tout le nouveau quartier Est d'Ostende. (*Voir le plan p.* 60.)

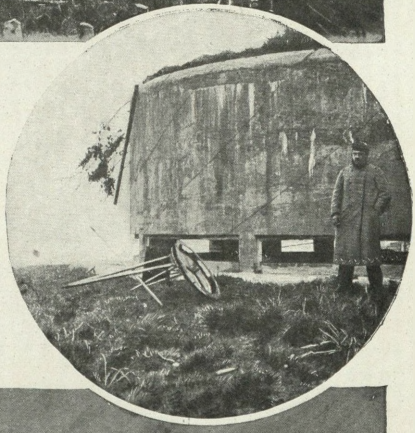
Aussitôt sorti de la ville et un peu avant d'arriver devant l'Hôpital, à gauche et en retrait par rapport à la route, tourner à gauche pour longer le mur gauche de l'Hôpital ; on arrive à la **batterie Hindenburg** (4 canons de 280).

Devant cette batterie est l'ancien fort Napoléon, transformé durant la guerre par les Allemands, en casino ; dans les salles il subsiste des peintures murales. Plus en avant encore, est le poste de commandement de tir de la batterie Hindenburg.



La batterie Hindenburg, au nord-est d'Ostende.



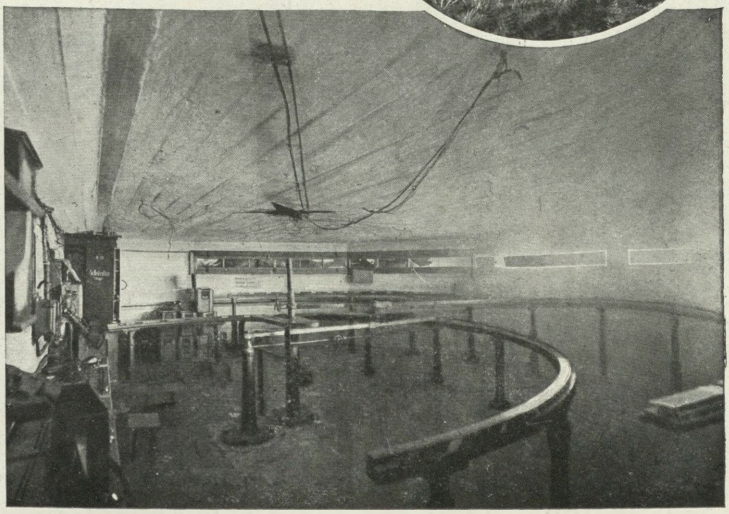


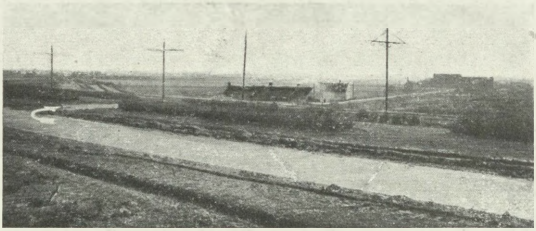
UN OBSERVATOIRE
DES BATTERIES DE CÔTE.

En haut :
L'ensemble du poste. On aperçoit au large un des croiseurs britanniques coulés pendant la première tentative d'embouteillage d'Ostende.

A droite :
Vue extérieure de l'observatoire.

En bas :
Vue intérieure de l'observatoire.





Route d'accès (marquée par la flèche) à la batterie Jacobinessen.

Revenir à la route et la continuer dans la direction de Blankenberghe. Après la borne kilométrique n° 6 où est portée l'inscription « Le Coq 5 km. 1 », on rencontre, à gauche, un observatoire avec postes télémétriques et abris de mitrailleuses (*photos p.* 71). Sur la côte, en avant, on aperçoit un des croiseurs qui devaient embouteiller Ostende.

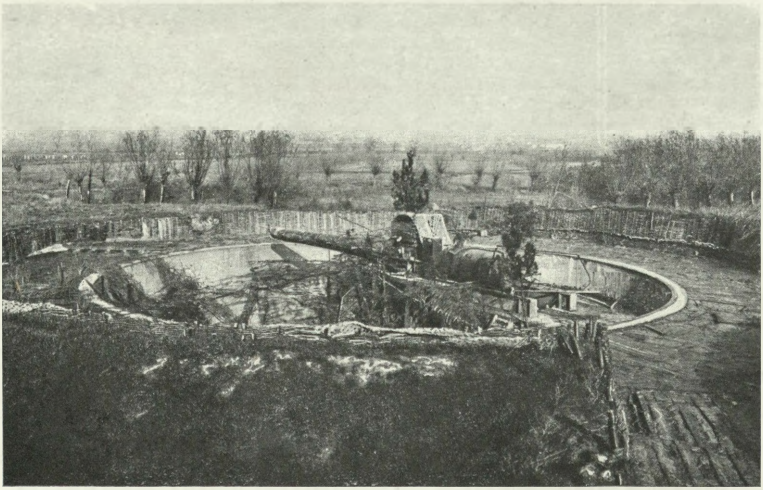
Sur la route de Blankenberghe (au point indiqué par la photo ci-dessus), prendre la route à droite qui conduit à la **batterie Deutschland** dénommée aussi **batterie Jacobinessen.** (*Photos p.* 73 *et ci-dessous.*)

C'était la plus puissante batterie du littoral belge ; armée de 4 canons de 380, elle tirait jusqu'au delà de Dunkerque.

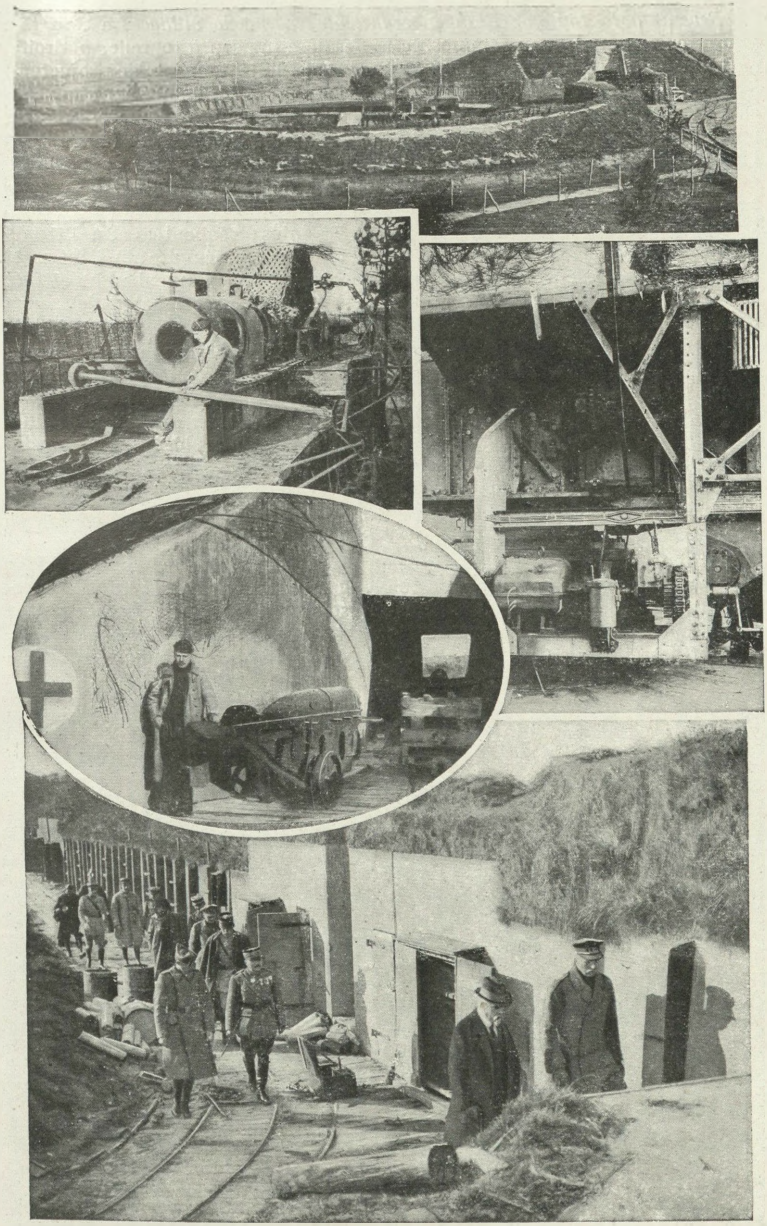
Les canons, groupés deux à deux, sont des pièces de marine montées sur des ponts formant affûts à pivot avant et à circulaire arrière, établis dans des cuves bétonnées de plus de 20 mètres de diamètre. La pièce de droite seule a un blindage.

Les mouvements de pointage étaient obtenus par des moteurs électriques. Près de chaque pièce, d'immenses abris en ciment armé servaient au personnel et aux munitions ; entre les deux groupes de canons, un gros abri était probablement le poste de commandement.

On voit encore des camouflages, des treillages de fils de fer garnis de branchages au-dessus des travaux. Un important réseau de fils barbelés et d'ouvrage d'infanterie protégeait la batterie.



Une pièce de la batterie Jacobinessen dans son alvéole.



LA BATTERIE JACOBINESSEN.

Une pièce et son abri à personnel et à munitions. — Détails de la culasse, du dispositif électrique de pointage en hauteur et d'un abri à munitions.
Une visite du roi Albert et du Président Poincaré à la batterie.

Revenir à la route de Blankenberghe; on traverse le village **Le Coq** (**De Haan**, en flamand) ; au sommet de la dernière maison à tourelle, à droite, on voit un observatoire et en face, au haut de la dune, un poste de projecteur. Sur la digue, deux pièces de 77 contre avions, avec de nombreux abris aux environs. Plus loin à gauche, dans les lacets de la route, un phare, puis sur une haute dune, un observatoire. *On traverse ensuite* **Wenduyne** (4 km. 5) et l'on arrive à la **batterie Herta** à gauche de la route (4 pièces de 210). Un peu plus loin est la **batterie Hafen** (4 pièces de 88). *On entre à* **Blankenberghe** (4 km.), *en passant entre le bassin des Pêcheurs et le bassin de retenue.*

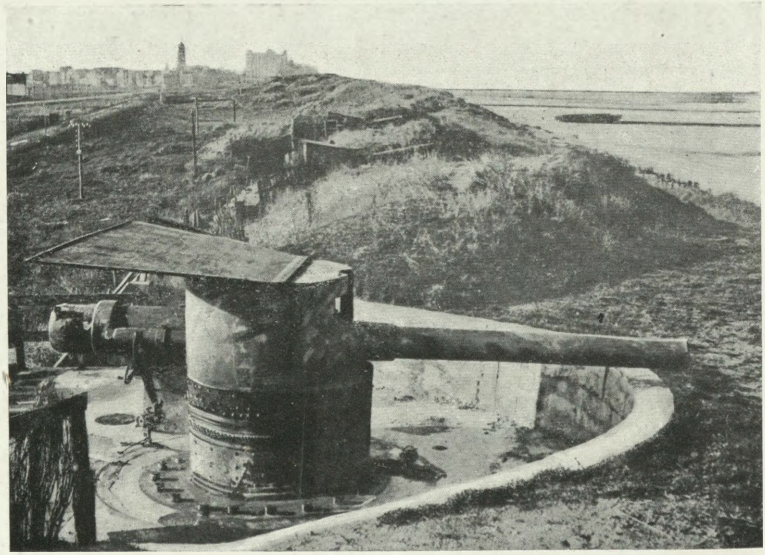
Blankenberghe était une des plages les plus fréquentées du littoral. Sur la digue, le Kursaal, un monument élevé à la mémoire du lieutenant Lippens et du sergent de Bruyne, tous deux natifs de Blankenberghe et tués au Congo en 1893 et enfin le Pier ou jetée-promenade, représentent les seules choses intéressantes.

On suit l'avenue Smet de Naeyer jusqu'à la gare, puis on prend à gauche la rue de l'Eglise que l'on continue jusqu'aux escaliers montant à la digue ; si on ne va pas à la digue, on prend à droite, dans la rue de l'Eglise, la rue des Pierres, puis à gauche l'avenue Jules de Trooz et l'avenue du Littoral, toutes deux suivies par le tramway. Le touriste qui aura été jusqu'à la digue prendra à droite, en haut de la rue de l'Eglise, la rue du Casino, puis l'avenue Rogier qui rejoint l'avenue du Littoral.

Après Blankenberghe, la route est bordée à gauche de fortifications et de batteries. On la suit jusqu'à Zeebrugge-Plage (4 km. 5).

On rencontre successivement : la **batterie Kaiserin** (4 canons de 150) ; la **batterie Mittel B** (4 pièces de 105 long sur plates-formes bétonnées permettant le tir contre avions) ; elle est au sommet de la dune avec des abris au-dessous ; la **batterie Groden** (4 obusiers de 280).

Enfin près du port de Zeebrugge, la **batterie Zeppelin** composée de 4 canons de 105. Son entrée est située un peu avant Zeebrugge-Plage.



La batterie Kaiserin, a l'est de Blankenberghe.
Au fond, les maisons de Blankenberghe.

ZEEBRUGGE

A **Zeebrugge-Plage**, *près de la maison de Pilotage, tourner à gauche le long de la voie ferrée pour aller au môle limitant à l'ouest le* PORT DE ZEEBRUGGE (*photo ci-dessous et croquis p.* 77).

Le port est situé à une dizaine de kilomètres de celui de Bruges, auquel il est relié par un canal maritime tracé tout droit à travers la plaine littorale.

Ce canal a 70 m. de largeur et 8 m. de profondeur, ce qui le rend accessible aux grands navires ; son creusement a coûté 42 millions; un arrière-port le fait communiquer avec la rade, au moyen d'écluses à portes roulantes.

Le port est protégé par une jetée ou môle en hémicycle, prolongée dans la mer à une distance de deux kilomètres et surmontée d'un promenoir, conduisant jusqu'à la tête du musoir ; La jetée se divise en quatre parties : la première, l'estran, est pleine ; la deuxième est à claire-voie pour éviter l'ensablement du port ; la troisième, qui constitue les quais où aboutit une voie spéciale de chemin de fer, est pleine et est dominée à gauche par un promenoir ; la quatrième, la jetée du phare, est pleine aussi et fait office de brise-lames. Ces immenses travaux, entrepris en 1893, étaient terminés en 1903, et le nouveau port, dont on attendait des merveilles, fut inauguré avec éclat dans une cérémonie officielle par le roi Léopold en personne.

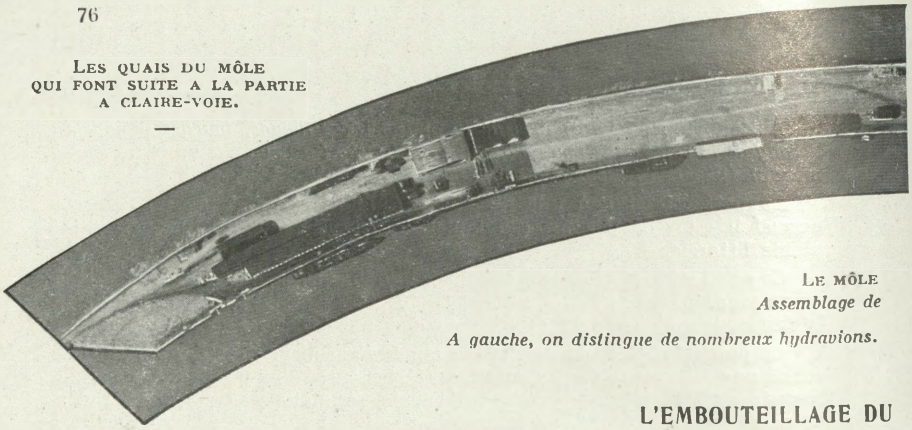
Voilà ce que les Allemands, en octobre 1914, trouvèrent à Zeebrugge, dont ils firent la base navale que l'on sait, justement baptisée « nid de pirates ».

Ce nid fut en butte aux attaques incessantes des navires britanniques et des avions alliés, la plus importante fut celle de l'embouteillage.

On peut aller en voiture sur le môle jusqu'à l'extrémité des quais. (*Voir texte et photos p.* 80 *et* 81.)



L'ACCÈS DU MOLE DE ZEEBRUGGE (*voir croquis p.* 77).
A l'entrée du môle, pièces de 150, *sur plates-formes bétonnées.*
A drite de l'extrémité du môle, on aperçoit un contre-torpilleur allemand coulé par les Britanniques pendant l'affaire de l'embouteillage (*photo p.* 78).



LES QUAIS DU MÔLE QUI FONT SUITE A LA PARTIE A CLAIRE-VOIE.

—

LE MÔLE
Assemblage de

A gauche, on distingue de nombreux hydravions.

L'EMBOUTEILLAGE DU 22 avril

Malgré la défense formidable organisée par les Allemands autour du port de Zeebrugge, les Britanniques avaient décidé de l'embouteiller en même temps que le port d'Ostende (*voir p.* 68).

L'opération, minutieusement préparée, était rendue dangereuse par les champs de mines à traverser, par l'hydrographie des atterrages qu'aucun feu ne permettait de reconnaître et par la difficulté de s'orienter à proximité d'une côte où les dunes de différentes hauteurs ne se distinguent pas les unes des autres. Elle fut dirigée par le vice-amiral Keyes, commandant les forces navales de Douvres, ayant sous ses ordres une flottille ainsi composée :

3 croiseurs déclassés : *Iphigenia* (lieutenant Billyard-Leake), *Intrepid* (lieutenant Stuart Bonham-Carter), *Thetis* (commandant Sneyd), qui, chargés de béton, devaient être coulés dans le chenal ;

le croiseur protégé *Vindictive* (capitaine Carpenter), armé et outillé pour attaquer le môle, y débarquer des matelots et des fusiliers-marins chargés de détruire les canons, d'en chasser les Allemands, tout en créant une diversion permettant aux navires bloqueurs d'accomplir leur mission ;



VICE-AMIRAL KEYES.

2 bacs, *Iris* et *Daffodil*, armés aussi, en vue d'un débarquement ;

2 sous-marins chargés d'explosifs, destinés à s'attaquer au môle ;

des contre-torpilleurs, devant défendre la flottille contre les entreprises de l'ennemi ;

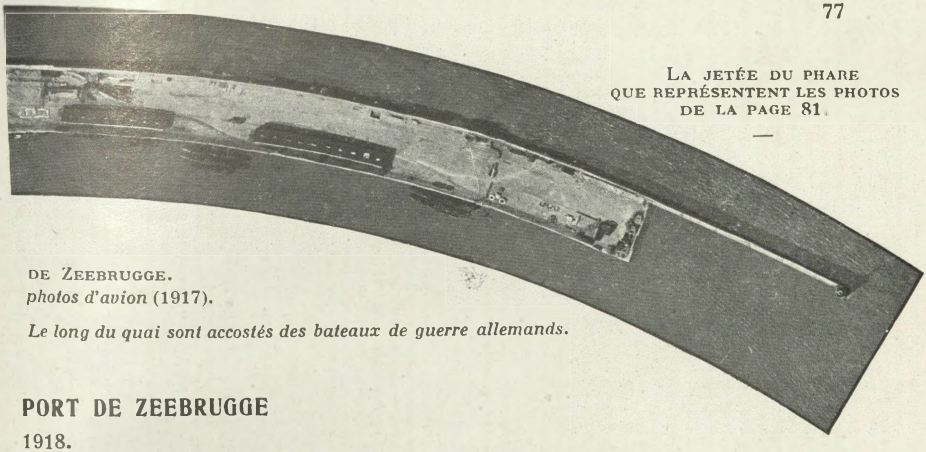
des chaloupes, des vedettes automobiles, pour sauver les équipages des navires détruits ou coulés ;

des bateaux à fumigène.

Le vice-amiral Keyes était à bord du *Warwick*.

Le personnel nécessaire à l'opération devait réunir des hommes d'une énergie et d'une volonté à toute épreuve ; la marine britannique trouva plus de volontaires qu'il n'était nécessaire.

Cette attaque, que les circonstances atmosphériques avaient fait remettre plusieurs fois, fut exécutée le 22 avril 1918. Dans la journée, la



La jetée du phare
que représentent les photos
de la page 81.

—

de Zeebrugge.
photos d'avion (1917).

Le long du quai sont accostés des bateaux de guerre allemands.

PORT DE ZEEBRUGGE

1918.

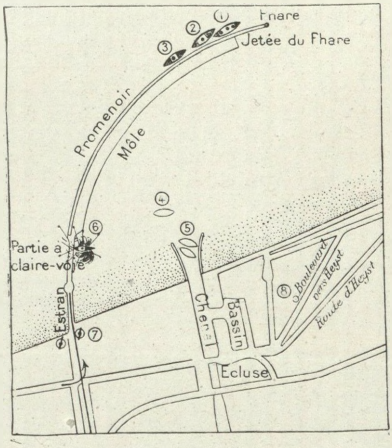
flottille se mit en route ; à une vingtaine de kilomètres de Zeebrugge, elle se disloqua, chaque navire allant prendre sa position fixée. Le *Vindictive*, l'*Iris* et le *Daffodil* s'avancèrent derrière un rideau de fumée émis par les bateaux à fumigène ; ils purent progresser jusqu'à quelques encablures du môle où une saute de vent, dispersant la fumée, dévoila l'opération. Aussitôt des sirènes mugirent donnant l'alerte, des projecteurs, des fusées et des obus éclairants illuminèrent le ciel, l'artillerie se mit à tonner et les mitrailleuses à crépiter.

Le *Vindictive*, malgré les obus qui éclataient autour de lui, les balles qui balayaient son pont, parvint à jeter l'ancre le long du môle ; mais son tirant d'eau et le ressac l'empêchant de tenir en place, il s'y fit maintenir par le *Daffodil*.

Ses 18 passerelles étaient abattues, mais la plupart se brisaient par suite du mouvement du croiseur.

L'*Iris* avait aussi des difficultés, ses grappins trop petits ne mordaient pas; deux officiers, le capitaine de corvette Bradford et le lieutenant Hawkins, se hissèrent sur le parapet, s'efforçant d'y assujettir les grappins jusqu'à ce qu'ils fussent tués.

Le débarquement s'opéra néanmoins et, malgré leurs pertes et la mort de leurs chefs, le colonel Elliot et le capitaine H. C. Halahan, matelots et fusiliers marins s'élancent sur le môle sous un feu très violent, mais sans rencontrer d'au-



L'embouteillage.

1. *Le* Vindictive *accosté au môle sur lequel les fusiliers marins ont débarqué.*
2. *Le* Daffodil *maintenant le* Vindictive.
3. L'Iris *accosté au môle.*
4. *Le* Thetis *coulé devant le chenal.*
5. *L'*Intrepid *et l'*Iphigenia *coulés dans le chenal.*
6. *Sous-marin explosant contre la claire-voie.*
7. *Les pièces de* 150 *à l'entrée du môle* (*photo p.* 75).
8. *L'église et le cimetière où seront enterrés quelques-uns des Britanniques tués dans l'opération* (*photo p.* 80).

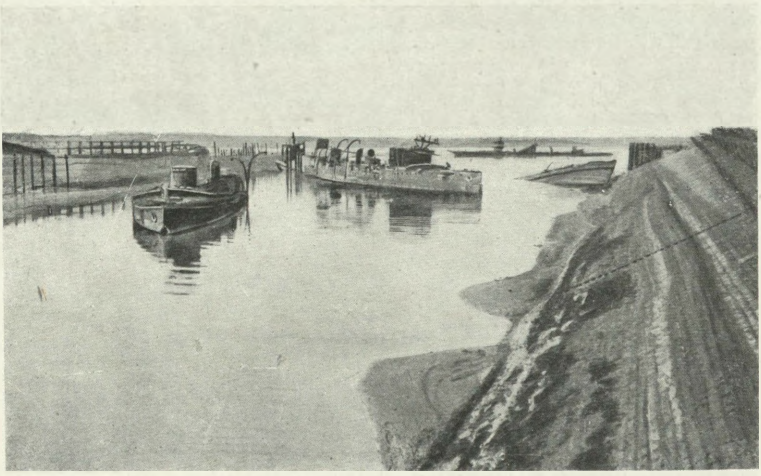


ZEEBRUGGE. — UN DES CONTRE-TORPILLEURS ALLEMANDS COULÉS PAR LES BRITANNIQUES (*voir photo p.* 75).

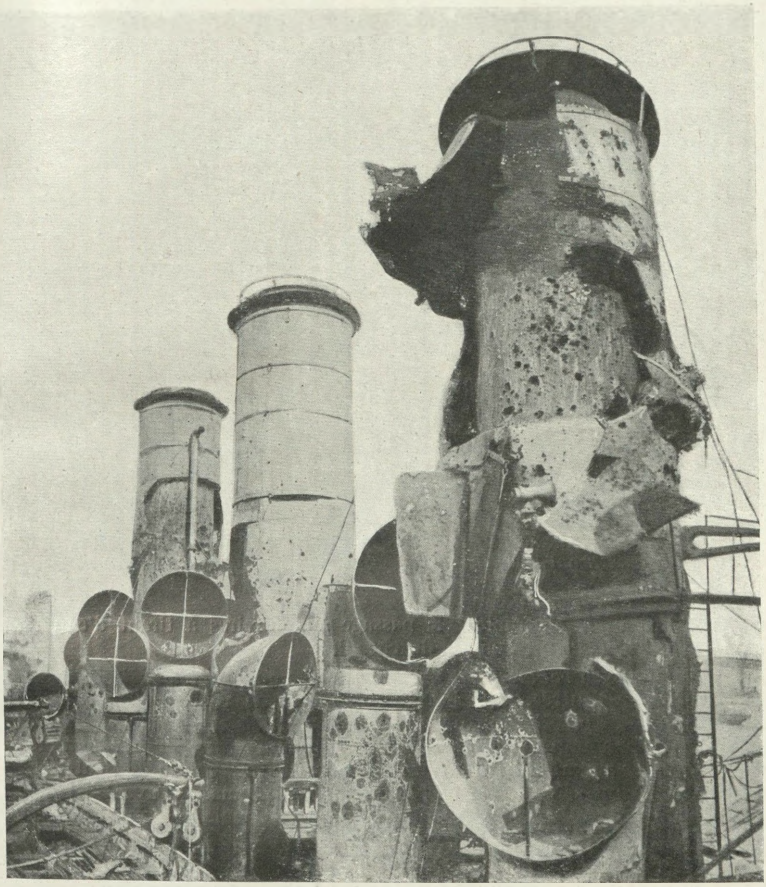
tre résistance, et, pendant une heure, détruisirent les organisations ennemies, magasins, hangars, postes de mitrailleuses.

Les croiseurs bloqueurs, pendant ce temps, entraient dans le port et mettaient le cap sur le chenal malgré un bombardement intense. Le *Thetis* ouvrait la marche, mais un filet s'enroulant autour de son hélice l'immobilisa sur un banc de sable où il se fit sauter face au chenal. L'*Intrepid* suivi de l'*Iphigenia* parvinrent jusqu'au chenal, s'y mirent en travers et sautèrent. Les équipages furent immédiatement recueillis par des vedettes automobiles.

Au moment où cette opération était terminée, le sous-marin du lieutenant Sandford, malgré un feu d'enfer, parvint jusqu'à la claire-voie du môle où il explosa, projetant un jet de flammes à 1.500 mètres de hauteur et faisant



ZEEBRUGGE. — L'INTREPID ET L'IPHIGENIA COULÉS EN TRAVERS DU CHENAL ET PLUS LOIN, DANS LE PORT, LE THETIS (*voir croquis p.* 77).



LES CHEMINÉES DU VINDICTIVE AU RETOUR DE ZEEBRUGGE.
Remis sommairement en état sur les chantiers britanniques, le Vindictive *devait accomplir une dernière prouesse, l'embouteillage d'Ostende, le* 11 *mai* 1918.
(*Voir p.* 68.)

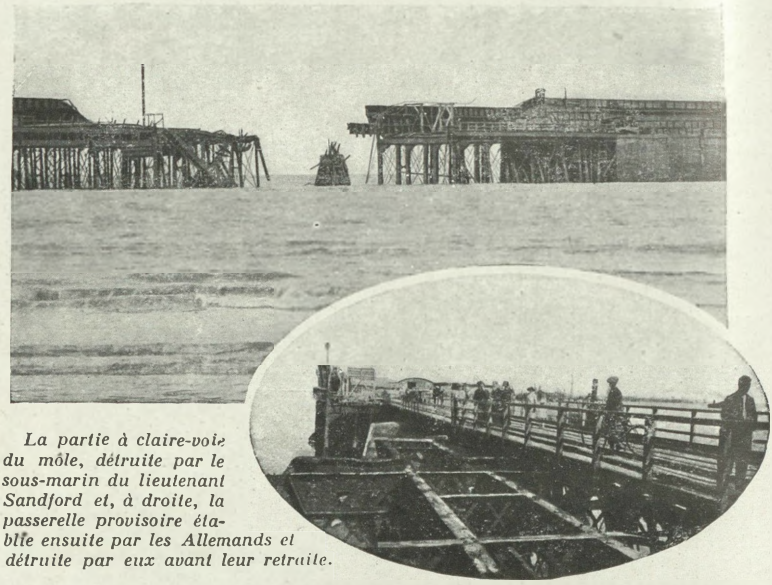
dans la jetée une brèche de 20 mètres, pendant que l'équipage gagnait une vedette automobile.

Des chaloupes à vapeur coulèrent un contre-torpilleur et le *Brussels*, bateau du capitaine Fryatt (1).

La sirène du *Vindictive* rappela alors les combattants, qui réembarquèrent ramenant la plupart des blessés et des tués. La flottille leva l'ancre et rallia l'Angleterre.

L'embouteillage avait réussi aussi pleinement qu'on pouvait l'espérer : les deux croiseurs dans le chenal, quoique déplacés légèrement dans la suite

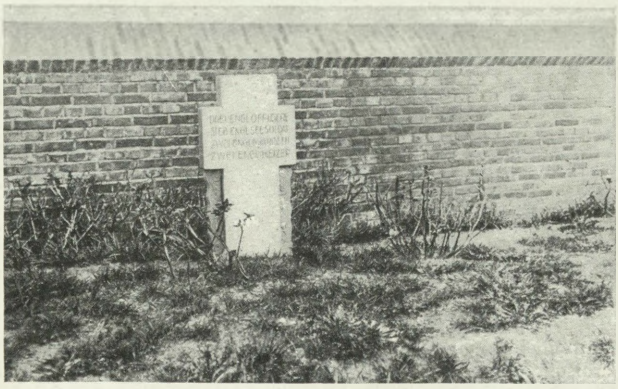
(1) Le *Brussels* avait été capturé, par les Allemands, le 24 juin 1916, et son capitaine fusillé, le 27 juillet, pour avoir éperonné le sous-marin allemand *U*-33.



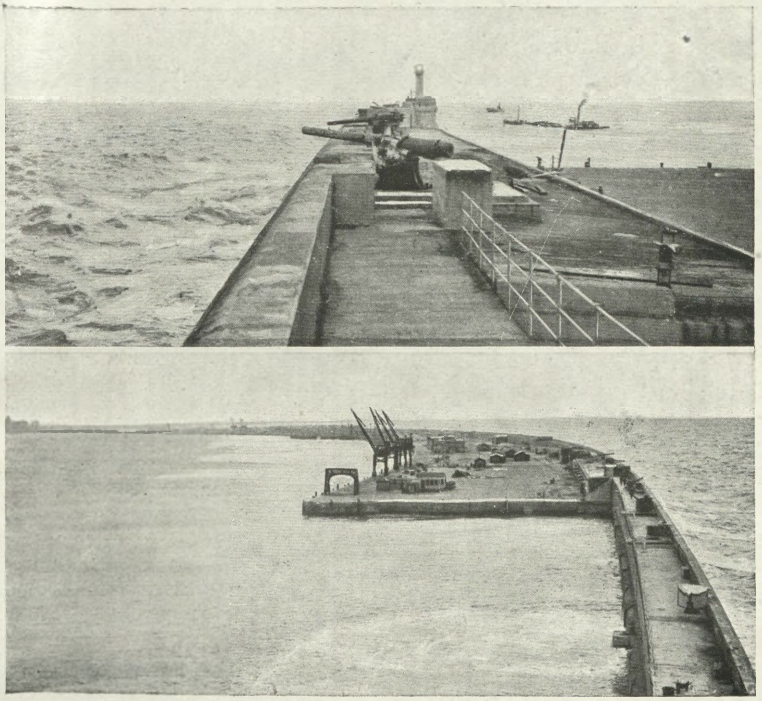
La partie à claire-voie du môle, détruite par le sous-marin du lieutenant Sandford et, à droite, la passerelle provisoire établie ensuite par les Allemands et détruite par eux avant leur retraite.

par les Allemands, obstruaient le passage aux navires à tirant d'eau un peu fort, le *Thetis* gênait l'entrée du chenal.

On peut aller en voiture jusqu'à l'extrémité des quais sur le môle. A droite et à gauche de l'entrée de la jetée, deux pièces de 150 sur plates-formes bétonnées (*photo p.* 75). Puis on passe sur la partie à claire-voie, complétée aujourd'hui par une passerelle construite une première fois par les Allemands pour remplacer la partie détruite par l'explosion du sous-marin du lieutenant Sandford, puis une seconde fois par les Belges, les Allemands l'ayant détruite avant leur départ (*photos ci-dessus*). On débouche alors sur le môle où s'étendent,



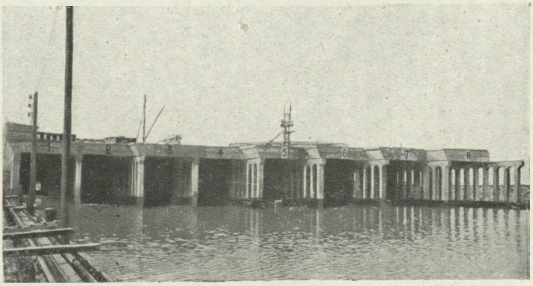
TOMBE BRITANNIQUE DANS LE CIMETIÈRE DE ZEEBRUGGE.
La croix porte l'inscription allemande : DREI ENGL. OFFIZIERE. SIEB. ENGL. SEE SOLDAT. — ZWEI ENGL. MATROSEN — ZWEI ENGL. HEIZER.



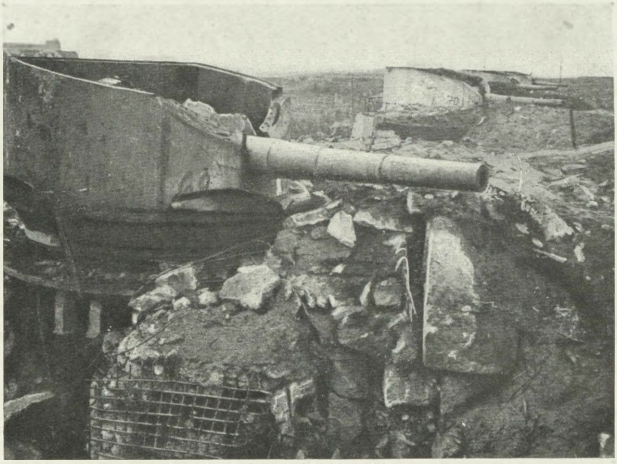
L'EXTRÉMITÉ DES QUAIS ET LA JETÉE DU PHARE.
La première vue est prise vers le phare, la deuxième embrasse l'ensemble de la rade.
(*Voir photo d'ensemble p. 76 et 77.*)

à droite, les quais avec leurs voies ferrées, leurs hangars et leurs grues endommagés lors des incursions aériennes et de l'attaque britannique ou lors de l'évacuation allemande ; à gauche, des constructions en béton pour abriter le personnel, le matériel ou les munitions. C'est le long des quais que, durant l'occupation, étaient accostés torpilleurs et sous-marins. Sur le promenoir sont en batterie 4 pièces de 88 et des pièces de 37, 77, 105 et 150. Du promenoir, on voit très bien l'entrée du chenal avec les croiseurs coulés et le *Thetis* échoué.

Revenir à la route, et avant de traverser le canal, une route à gauche conduit à proximité du point où sont encore l'" Intrepid " et l' " Iphigenia ".

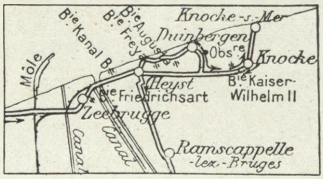


UN NID DE SOUS-MARINS, AVEC SES ALVÉOLES EN BÉTON ARMÉ.
C'est le seul des abris construits à Zeebrugge par les Allemands qu'ils n'ont pu faire sauter avant leur retraite.



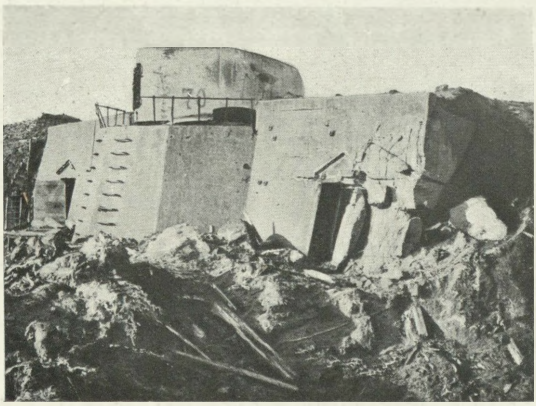
Les quatre pièces de la batterie Friedrichsart.

On traverse ensuite le canal de **Bruges** *le long des écluses et on arrive à* **Zeebrugge** (2 km.) : agglomération importante qui s'est formée lors de la création du port. A gauche, dans le cimetière derrière l'église, sont les tombes des Britanniques tués lors de l'embouteillage de Zeebrugge (*photo p.* 80) et celles des aviateurs abattus dans la région.



De Zeebrugge à Bruges par Knocke.

En sortant de Zeebrugge, on trouve à droite la **batterie Friedrichsart,** armée de 4 canons de marine de 170, montés dans des tourelles, qui étaient complètement closes. Ces tourelles tournent sur un chemin de roulement circulaire fixé sur une plate-forme en béton ; entre les pièces, sont les magasins à munitions communiquant avec les 2 canons voisins par des monte-charges, comme à bord d'un navire de guerre.



Batterie Friedrichsart. Une pièce et ses soutes.

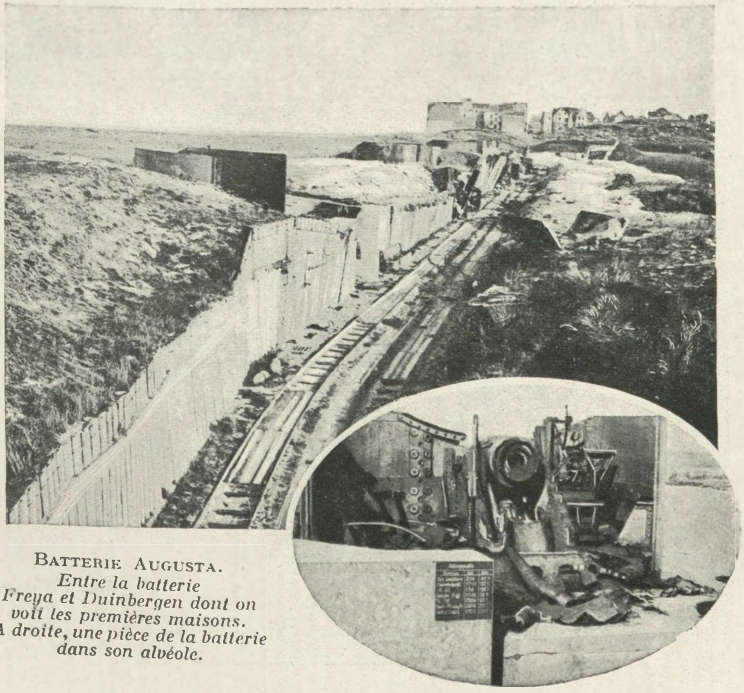
Traverser le canal Léopold ; aussitôt après, on voit à gauche la **batterie Kanal B,** armée de canons de 88 et, à droite, une batterie de 77 contre avions.



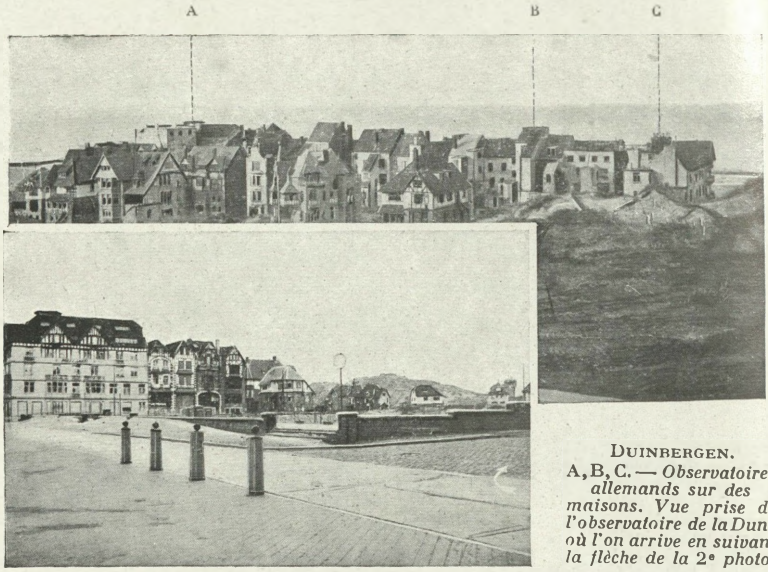
BATTERIE FREYA.
A l'est de Heyst-sur-Mer. A l'horizon, la jetée de Zeebrugge.

En continuant la route, on arrive à **Heyst-sur-Mer** (2 km. 5), *dont on longe les hôtels et les villas sur la digue.* Après les dernières maisons de Heyst, on voit, à droite, la **batterie Freya**, armée de 4 canons de 210 à grande portée protégés par des blindages *(Photo ci-dessus)*.

Entre la pièce de gauche et Heyst, deux gros abris devaient servir de magasins à munitions ; les abris à personnel sont en arrière. Cette batterie est prolongée par la **batterie Augusta** *(Photo ci-dessous)* de 3 pièces de 150 sur plates-



BATTERIE AUGUSTA.
Entre la batterie Freya et Duinbergen dont on voit les premières maisons. A droite, une pièce de la batterie dans son alvéole.

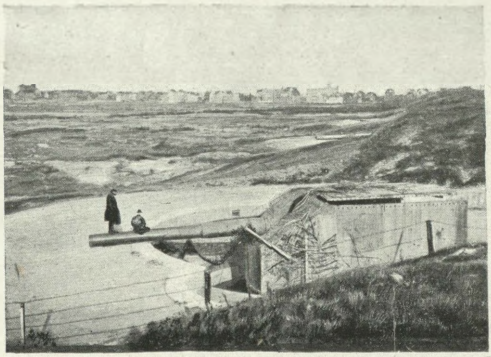


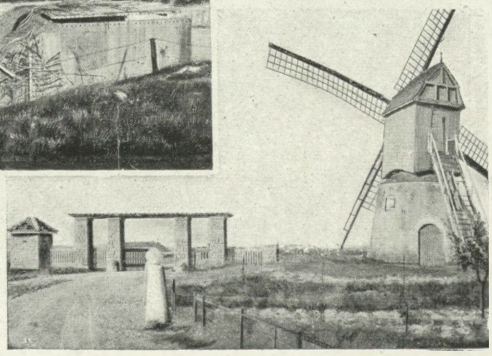
DUINBERGEN.
A, B, C. — *Observatoires allemands sur des maisons. Vue prise de l'observatoire de la Dune où l'on arrive en suivant la flèche de la 2e photo.*

formes bétonnées. En avant des deux batteries, sur la digue, un poste de projecteur.

La route passe ensuite à **Duinbergen** (1 km. 5), où les Allemands avaient installé sur les toits de 3 maisons des observatoires. *Dans le village, tourner à droite, à l'angle de l'*HÔTEL PAUWERS (*photo ci-dessus*) : *on arrive derrière le square allant jusqu'à la digue,* à proximité d'un observatoire bétonné construit au sommet d'une haute dune d'où l'on a une vue splendide sur la mer. *(Photo ci-dessus.)*

On continue la rue devant le square en s'éloignant de la mer et, 100 mètres après avoir traversé la voie du tramway, on prend à gauche pour aller à **Knocke** (2 km. 5).





LA BATTERIE KAISER-WILHELM II,
à l'ouest de Knocke qu'on aperçoit sur la première photo. A droite, l'entrée de la batterie, près du moulin.

Avant l'église, tourner à gauche pour arriver devant un moulin près duquel est l'entrée de la **batterie Kaiser-Wilhelm II,** armée de 4 canons de 305 à grande portée. Les pièces sont montées sur des ponts qui tournent électriquement autour d'un pivot avant, sur un chemin de roulement circulaire arrière ; elles sont au fond de cuves en béton. (*Photos p.* 84.)

Si l'on veut pousser jusque **Knocke-sur-Mer** (1 km. 5), *prendre à gauche, après l'église, le boulevard Lippens.*

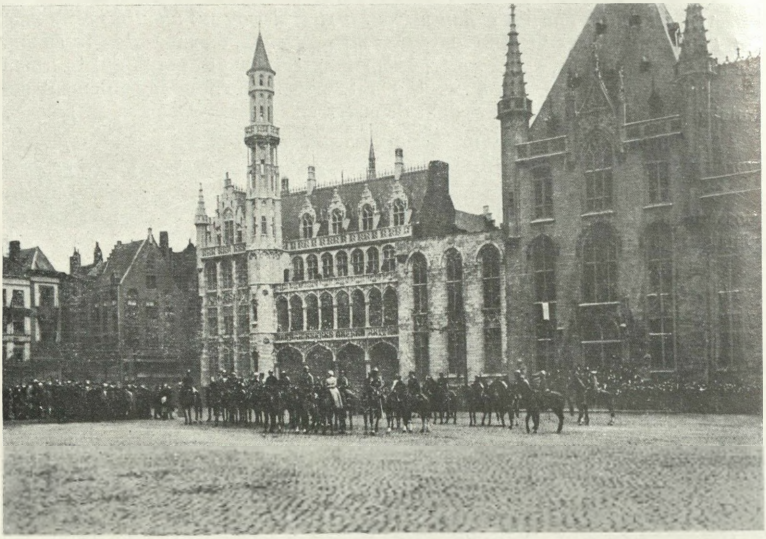
C'est la plage la plus au nord de la côte belge; l'église Sainte-Marguerite possède une tour du XVe siècle. Durant la guerre, les Allemands ont transformé plusieurs maisons sur la digue en abris bétonnés.

Revenir à Knocke, puis reprendre, vers Heyst, la route par laquelle on est arrivé. On entre à **Heyst** (3 km.) *par la chaussée de Knocke, puis on prend à gauche la rue du Kursaal, ensuite à droite la route de Ramscappelle qui,* 400 *m. plus loin, oblique à gauche. On traverse* **Ramscappelle-lez-Bruges** *et,* 2 *km.* 500 *plus loin, on prend la route à droite passant au-dessus du canal Léopold.*

Traverser **Dudzeele,** village après lequel on voit à droite les restes d'une position de batterie et plus loin, le long de la route, des abris bétonnés. *On entre à* **Bruges** (18 km.) *par la chaussée de Dudzeele. On prend à gauche* **Fort Lapin,** *puis on traverse à droite les ponts pour aboutir sur la* **Plaine des Ecluses.** *Suivre au delà le rempart des Bassins, puis, à gauche, la rue du Calvaire prolongée par la rue Sainte-Claire, la rue Saint-Georges et la rue Flamande qui se termine sur la* **Grand'Place.** (*Voir le plan entre les pages* 88 *et* 89.)



BRUGES. — VUE PRISE DU QUAI DU ROSAIRE.
Au fond, le beffroi. (*Voir p.* 97.)



L'entrée solennelle des souverains belges a Bruges, le 25 octobre 1918.

BRUGES

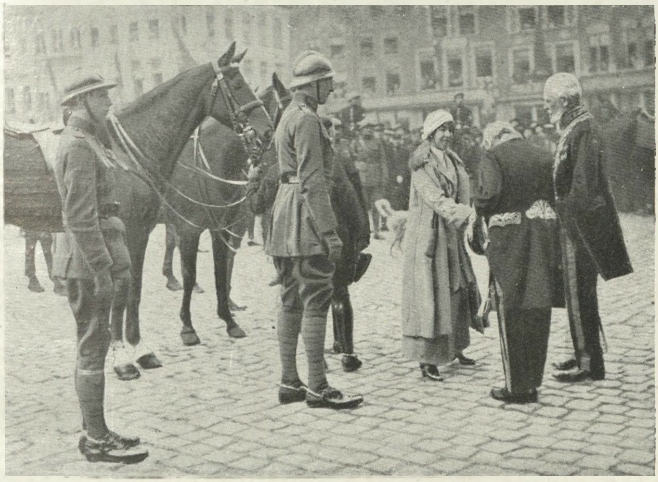
ORIGINE ET GRANDS FAITS HISTORIQUES

Un bourg et un pont fortifié (d'où le nom de Bruges, Brugge) sur la Reye, ruisseau perdu aujourd'hui dans la canalisation : c'est l'origine.

Au IXe siècle, Baudouin-bras-de-fer, premier comte de Flandre, vassal du roi de France, remplace l'établissement primitif par un château fort, autour duquel l'agglomération se développe. La fortune va grandissant, malgré les obstacles que lui suscitent, à certaines époques, les discordes civiles, les querelles des souverains avec leurs sujets turbulents, les démêlés entre vassal et suzerain, les révoltes des deux puissantes communes de Flandre, Gand et Bruges. Ces troubles sont marqués par de sanglants épisodes, dont les principaux furent les « Matines Brugeoises » (1302), qui coûtèrent la vie à plusieurs milliers de « Gens du Lys » (Leliaerts), partisans de la France, et peu après, la fameuse bataille des *Eperons d'Or*, où la fleur de la Chevalerie française, attirée dans les marais de Groeninghe, tomba sous les coups des piquiers flamands (clauwaerts) conduits par le boucher Breydel et le drapier de Coninc.

L'époque qui suit cette crise est celle de la plus grande prospérité de Bruges, devenue un vaste entrepôt de commerce européen, en relations étroites avec Londres, Gênes, Venise, Augsbourg, les villes hanséatiques. L'or y afflue. Les riches marchands étrangers y construisent de somptueux hôtels, dont plusieurs subsistent encore. Cette haute fortune atteint son apogée au XVe siècle, sous la domination bourguignonne ; il en résulte une floraison d'art que favorise le long règne de Philippe le Bon, « le grand duc d'Occident », et qui fait encore la gloire de la vieille cité au temps actuel.

Puis la décadence arrive. Le retrait de la mer et l'ensablement graduel des ports et des criques en sont la cause primordiale. Le commerce brugeois



Le roi Albert, la reine Elisabeth et le prince Léopold, arrivés à cheval sur la Grand'Place, sont salués par le Gouverneur de la Flandre occidentale et le Bourgmestre de Bruges (25 *octobre* 1918).

va déclinant ; les troubles politiques et religieux du XVIe siècle accentuent sa déchéance. La ville superbe, aux 200.000 habitants, finit par n'en plus compter qu'une cinquantaine de mille et mériter le nom de « Bruges-la-Morte » dont notre âge la gratifia.

Sous la République et l'Empire, devenue française, elle est le chef-lieu du département de la Lys, puis, sous le régime hollandais, de 1815 à 1830, de la province de Flandre occidentale, rang qu'elle garde lors de la Constitution du nouveau royaume de Belgique.

Depuis lors elle somnolait, offrant ses trésors d'art et ses aspects pittoresques au regard charmé des visiteurs, dans une atmosphère de paix profonde où le carillon du Beffroi égrenait ses notes mélancoliques.

L'enceinte de la ville n'a pas varié depuis l'époque de la grande prospérité brugeoise ; le territoire de la ville est resté ce qu'il était au XIVe siècle ; aussi, les 50.000 habitants qu'elle a gardés des 200.000 qu'elle avait autrefois, y sont à l'aise, et les terrains vagues et les jardins y occupent une surface considérable, ce qui, d'ailleurs, ne nuit pas à son esthétique. Cette enceinte forme un ovale allongé dans la direction sud-ouest-nord-est. Elle est constituée par un rempart muni d'un large fossé extérieur dont le secteur nord fut supprimé (entre la porte d'Ostende et l'ancienne porte de Damme) au début de ce siècle, quand il s'agit de relier directement la ville avec son nouveau canal maritime. Sur divers points, le rempart est converti en boulevards, en promenades, en jardins. Jadis, il était agrémenté de nombreux moulins à vent, qui formaient autour de Bruges une ceinture des plus originales. Il en reste deux, près de la porte Sainte-Croix.

La ville morte, cependant, avait voulu ressusciter au début de ce siècle, où elle retrouva sa communication avec la mer par le creusement du large canal qui la relie au nouveau port de Zeebrugge ; un destin cruellement ironique a fait que ce port tout neuf n'a guère servi encore qu'aux envahisseurs du pays : le 13 octobre 1914, au milieu de la débâcle qui suivit la prise d'Anvers et tandis que les restes de l'armée belge se repliaient sur



Les souverains belges sortent de l'Hôtel Provincial (25 *octobre* 1918).

l'Yser, les Allemands entraient à Bruges et y installaient le régime d'esclavage dont la Belgique a souffert quatre années durant. Heureusement, pas plus à Bruges qu'à Gand et à Bruxelles, l'invasion ennemie — à part quelques outrages réparables — n'a été désastreuse comme elle le fut pour d'autres villes de Belgique.

Du 14 octobre 1914 au 19 octobre 1918, Bruges connut l'occupation allemande. L'amiral von Schröder en fut le gouverneur.

Les traditionnelles réquisitions s'abattirent sur la ville : vingt millions de réquisitions collectives et le double de réquisitions particulières, les usines dépouillées de leur matériel, les dépôts vidés de leurs matières premières.

La ville a peu souffert du bombardement. Le quartier maritime, seul, reçut des bombes d'avions. Dans ce quartier se trouvaient les ateliers impériaux. C'est dans cet arsenal bien gardé que les Allemands réparaient et montaient leurs sous-marins. Des abris casematés, des docks où se réfugiaient sous des toits en ciment des sous-marins au repos permettaient en sécurité un travail intense. D'immenses réservoirs de mazout permettaient le ravitaillement de leur flottille.

Avant leur départ, les Allemands ont saccagé et anéanti leur œuvre. Docks flottants, dragues, grues, matériel belge du port ont été bouleversés. Des coques coulées ont obstrué les passes. Ils abandonnaient sur les quais d'énormes quantités de matériaux, poutres de fer, ciment, gravier, etc...

Enfin, après avoir déménagé tout ce qu'ils pouvaient emporter et essayé de vendre quelques navires de prise qu'ils avaient amenés là, après avoir fait sauter les ponts, ils partirent, et le carillon du beffroi, sauvé de la fonte par une mystérieuse et puissante intervention, sonna joyeusement. D'énormes drapeaux et étendards nationaux cousus secrètement par les femmes patriotes sortirent de leurs cachettes et ornèrent les rues et les places. « Bruges la morte » était « Bruges ressuscitée et joyeuse».

Le 25 octobre, à 10 h. 30, le roi Albert, la reine Elisabeth et le prince Léopold, suivis d'un brillant état-major, entrèrent dans Bruges délivrée. Le général Degoutte, l'amiral Ronarc'h les accompagnaient.

Le cortège se déroula au milieu d'un enthousiasme vibrant et aux sons de la *Brabançonne* et de la *Marseillaise* carillonnées par le vieux beffroi.


1 Rue de l'Ane Aveugle
a Hôtel Gruuthuuse
b Hôtel Provincial
c Palais du Franc
d Maison des Tonneliers
e Poortersloge
f Beffroi
g. Greffe
Chaussée Dudzeele
HEYST
R. Conde
Rempart du Bassin
Quai de Bruges
Pont St Pierre
Rue du Commerce
Rue St Pierre
Quai d'Ostende
Pierres aux Chevaux
Rue du Canal
Quai aux Bois
Pierres aux Bois
Avenue de Scheepsdaele
Pte d'Ostende
BLANKENBERGHE
VII
Pte d'Ostende
VI
OSTENDE
Boulevard de la Toison d'Or
Rue Louis de Coninck
Rue des Baudets
P.te des Baudets
St JACQUES
Rue des Bouchers
Nouvelle Rue du Fer
Rue St Georges
Rue de la Barrière
St GILLES
Rue St Claire
R. des Prieurs
Rue du Cabaret
Rue du Comte
Rue du Calvaire
Rempart du Rosaire
Abbaye des Dunes
Séminaire
Hospice de la Poterie
Plaine des Ecluses
Rue du Fossé
Rempart de la Croix
Moulin
Archers de St Sébastien
Rue des Carmes
P.te des Carmes
P.te de Paille
Quai au Bois à Brûler
Quai au Sucre
Rue de la Cour du Comte
Pl. Memling
Pl. Jean van Eyck
Pl. du Théâtre
Mon. des Genois
THÉATRE
Rue des Pelletiers
Rue des Augustins
P.te des Augustins
Rue de l'Hôpital
Rue Flamande
1er Flamand
Rue de Flandre
Rue de Jérusalem
Rue de Chartreux
Rue de Rome
Rue de Paradis
Rue de Gravelines
Rue de Bruges
Rue de Quast de Castelles
Rue de Spagnole
Rue Anglaise
Rue des Pierres
Rue des Aiguilles
Rue des Pierres
Rue des Pierres
Rue des Pierres


BRUGES
0
100
200
300 M.
N
Caserne
Caserne
Moulin
Pte Ste Croix
Rempart des Carmes
Rue du Pont
Rue Rouge
Rue Longue
Rue des Foulons
Rue des Oies
Rue
St Anne
Rue Longue
Quai des Dominicains
Coupure
Quai de la
Quai Anne
Tonduriers
Pont Mouton
Ste Walburge
R. des Chevaliers
R. des Carneaux Noirs
R. des Frères Mineurs
Parc
Ste Marie Madeleine
Pte de Gand
Pl. de la Pte de Gand
Rempart des Orfèvres
Palais de Justice
Mx aux Poissons
Pl. du Bourg
H. de Ville
Pl. des Tanneurs
Marché aux Filets
R. des Jacobins
Ch. de Flandre
Rue aux Laines
Pont St Jean Nepomucène
Poste
Grand' Place
Halles
Mx aux Œufs
R. de la Halle
Rue Verte de Gand
Tournai Courtrai
III
Dijver
R. Neuve
Cathorine
Pl. S. Stevin
Ste Dame
R. Notre Dame
Rue
Musée de Peinture
Hôpital St Jean
St Sauveur
Pl. de la Vigne
Minnewater
Rempart
Rue aux Loups
Rue
Béguinage
Pl. de la Station
Promenade
Rue Est
Ouest du Marais
Hospice
Gare
Marché du Vendredi
Rue du Moerschot
Rue de la Bouverie
Pte Maréchale
Furnes
Thourout
V
IV

3e Journée :

VISITE DE BRUGES

Consulter le plan en couleurs, encarté ci-contre.

Pour faciliter la visite de la ville, nous avons tracé et décrit 2 promenades partant chacune de la Grand'Place pour y revenir (p. 89 à 106 et 107 à 111).

En Belgique, les églises sont généralement fermées de midi à 2 heures. La visite des chapelles spéciales où sont conservées les œuvres d'art a lieu à des heures déterminées et contre le paiement de droits d'entrée. De même pour les Hôtels de Ville.

Avant d'entreprendre la visite de Bruges, demander tous renseignements à ce sujet au Bureau Officiel de renseignements, Grand'Place, sous le Beffroi (à 3 minutes de la Gare).

PREMIÈRE PROMENADE

La Grand'Place.

La Grand'Place ou Grand Marché est le centre de la cité. Les Halles en occupent le côté sud, l'Hôtel du Gouvernement provincial et l'Hôtel des Postes, le côté ouest; du côté nord, une rangée de jolis pignons (*photo ci-dessous*); à l'est, au coin de la rue Saint-Amand, l'Hôtel Bouchoute, surmonté en 1839 d'une sphère métallique servant à indiquer la méridienne. Au centre, le monument (Paul de Vigne, statuaire) élevé en 1887 aux deux illustres Communiers Breydel et de Coninc.



Les vieilles maisons de la Grand'Place de Bruges.

A B



VUE PANORAMIQUE DE BRUGES,
A. Ostende. — B. Église Saint-Jacques. — C. Blankenberghe. — D. Le Théâtre.
H. Heyst. — I. Duinbergen.

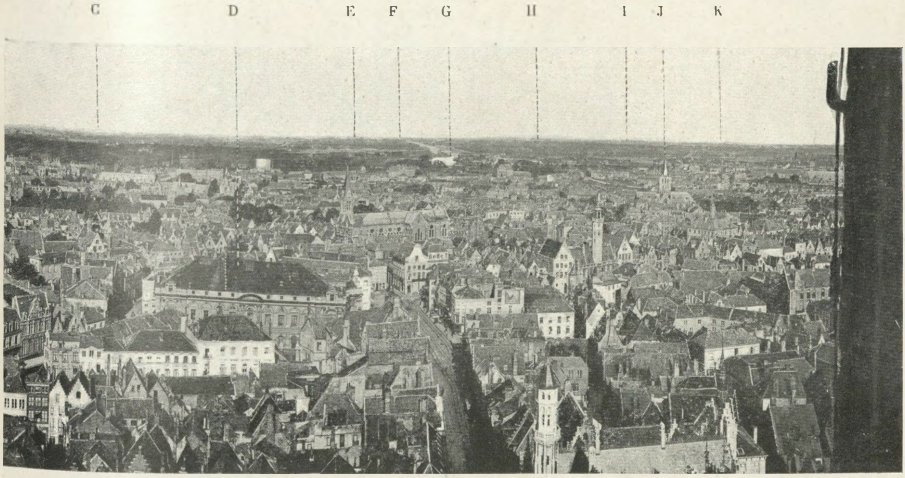
Les Halles et le Beffroi.



LE BEFFROI ET LA STATUE DE BREYDEL ET DE CONINC.

C'est le monument qui donne surtout la caractéristique de Bruges, raconte la grandeur passée, symbolise la puissance municipale, et la prospérité de la « Reine de l'Occident ». L'édifice mesure 84 m. de long sur 33 m. de large. Les galeries basses, à voûtes d'arête, du rez-de-chaussée, contiennent un musée archéologique, celles de l'étage servent aux expositions.

Le BEFFROI, au centre de la façade, produit un effet d'élancement extraordinaire. Il a 80 mètres de haut et se compose de deux étages carrés, massifs, décorés de pinacles reliés par une balustrade, d'où s'élance un troisième étage octogone que soutiennent des arcs-boutants. Ce dernier étage qui renferme le carillon, fut ajouté à la fin du XVe siècle et couronné d'une flèche, puis, la flèche incendiée, d'un triple campanile que la



PRISE DU HAUT DU BEFFROI.
E. Château d'eau de Zeebrugge. — F. Canal de Zeebrugge. — G. Port de Bruges.
J. Église Saint-Gilles. — K. Knocke.

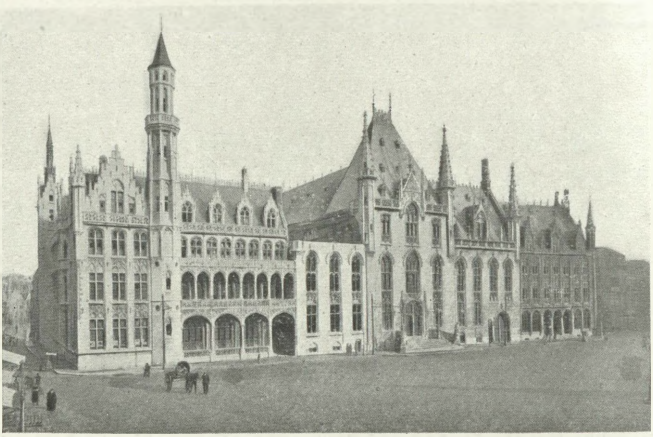
foudre détruisit en 1741. Une simple balustrade forme le couronnement actuel. La statue de la Vierge, portée sur un culot, style Renaissance, qui surmonte la grande porte, remplaça, en 1819, celle qui fut brisée en 1793. Au-dessus, la bretèche où se proclamaient les actes publics.

Les Halles datent du XIIIe siècle ; elles furent agrandies aux XIVe, XVe et XVIe siècles. On passe sous la voûte d'entrée pour gagner l'escalier qui mène aux étages et à la tour. Une spirale de 403 marches aboutit à la plate-forme supérieure ; vue étendue et d'un intérêt émouvant : d'un côté, la bande littorale, avec ses stations balnéaires et ses ports, jusqu'à Flessingues, de l'autre, la plaine flamande, ses villes, ses bourgs, ses villages, toute cette région dont l'histoire, déjà si chargée et si émouvante vient de s'en-



LA CATHÉDRALE SAINT-SAUVEUR VUE DU BEFFROI.

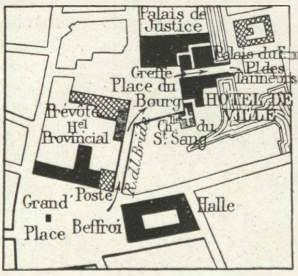
L'Hotel provincial.



richir d'une page plus tragique que toutes les autres. Ascension : d'abord à l'étage du bourdon, de 1680, pesant près de 13.000 livres, transféré de Notre-Dame ici, en 1800, puis à la chambre des veilleurs et au carillon de 46 cloches, fondu en 1743, fonctionnant à l'aide d'un cylindre ou d'un clavier, à volonté. Durant l'occupation allemande, le carillon est resté muet.

L'Hôtel provincial.

Reconstruit tout récemment en style somptueux du XVIe siècle — gothique et Renaissance mêlés — à la suite d'un incendie qui détruisit son fâcheux prédécesseur, en 1878, cet édifice occupe l'emplacement de la Vieille Halle d'eau (Water Halle) que longeait un canal maintenant voûté. L'invasion allemande interrompit l'achèvement de l'aile droite, à l'angle de la rue Philipstock. Les fouilles ont remis au jour, sur cet emplacement, les vieux piliers de la Halle d'eau.



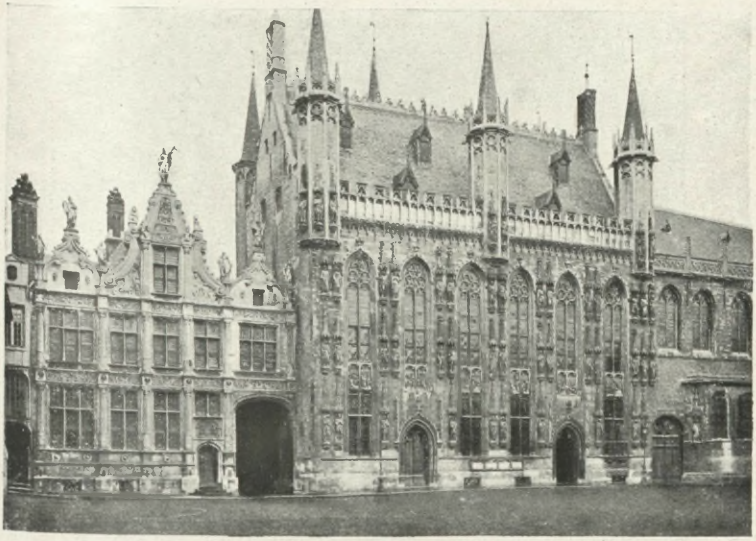
*On quitte la Grand'Place par la rue de la Bride, au coin de laquelle se trouve l'*Hôtel des Postes, *et qui conduit à la place du Bourg où l'on trouve réunis, à gauche,* la Prévôté, *à droite,* l'Hôtel de Ville *avec, d'un côté,* la Chapelle du Saint-Sang *et de l'autre,* le Greffe *et* le Palais de Justice.

La Prévôté.

Ancienne résidence des prévôts du Chapitre de Saint-Donatien, bâtie en 1664. Sa façade Renaissance a été l'objet d'une restauration non achevée encore. Sur le terre-plein aux grands arbres, qui lui est contigu, s'élevait l'ancienne cathédrale de Saint-Donatien, démolie en 1799, où fut assassiné le comte de Flandre, Charles le Bon, en 1127.

L'Hôtel de Ville.

Elégant édifice, pareil à une châsse, orné de six tourelles en encorbellement historié, couvert de niches et de statuettes des comtes de Flandre (1376-1389).



L'Hotel de Ville, séparé du Greffe (a gauche) par l'entrée de la ruelle de l'Ane aveugle.

Cruellement maltraité à la Révolution, ce joli monument fut l'objet, en 1854, d'une restauration peu intelligente, les statuettes remplacées en témoignent. Les dépendances, vers la ruelle de l'Ane aveugle, le canal et la face postérieure du Saint-Sang, ont été également refaites ou restaurées de notre temps. Au rez-de-chaussée, un large hall, la salle du conseil au fond et le cabinet du bourgmestre. L'escalier conduit à la Salle Echevinale, qui tient à peu près la longueur de l'étage; récemment décorée, par A. de Vriendt, de fresques dont les sujets sont empruntés à l'histoire de Bruges, elle montre une superbe voûte en bardeaux, à pendentifs.

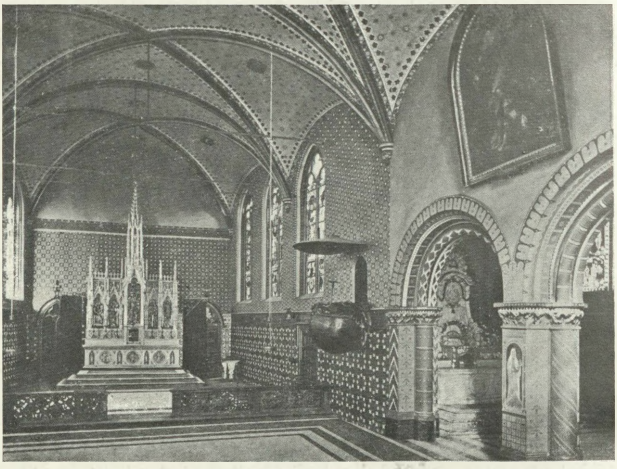
La chapelle du Saint-Sang.

A droite de l'Hôtel de Ville *(photos ci-contre et p. 94)*. Ce nom fameux s'applique à deux sanctuaires superposés. L'inférieur, du XIIe siècle, aux gros piliers trapus, est dédié à Saint-Basile ; le supérieur, du XVe siècle, est celui où l'on conserve la relique du Saint Sang, rapportée d'Orient, suivant la tradition, par le comte Thierry



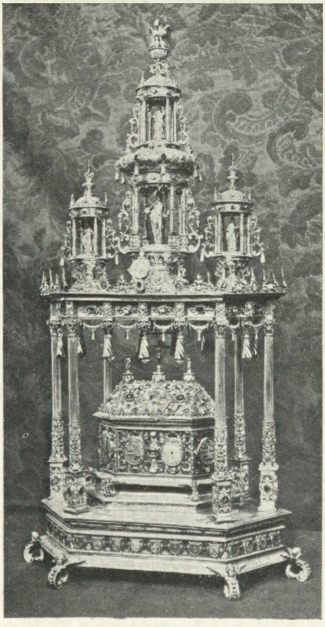
La chapelle du Saint-Sang.

La chapelle du Saint-Sang.



d'Alsace, l'an 1148. C'est ici que se forme la célèbre procession annuelle qui, avant l'invasion allemande, attirait à Bruges une affluence considérable et prenait les proportions d'une réjouissance publique. Elle fut instituée en 1303 et se célèbre le lundi qui suit le 3 mai.

Le joli édicule de style flamboyant en pierre bleue, à double étage, qui renferme l'escalier conduisant à la Chapelle haute, est de 1530. Cette chapelle produit un vif contraste avec l'impression lourde de la « crypte » de Saint-Basile. Les fenêtres ont des vitraux modernes figurant les ducs de Bourgogne, plus ou moins copiés des magnifiques vitraux qu'une municipalité brugeoise d'autrefois vendit quatorze francs pièce à un brocanteur (ils décorent un château d'Angleterre). La châsse du Saint-Sang, exécutée de 1614 à 1617, par l'orfèvre Jean Crabbe, en remplacement d'une châsse ogivale détruite en 1578, est un très riche travail de la Renaissance, en métaux et pierres précieuses. *(Photo ci-contre.)*



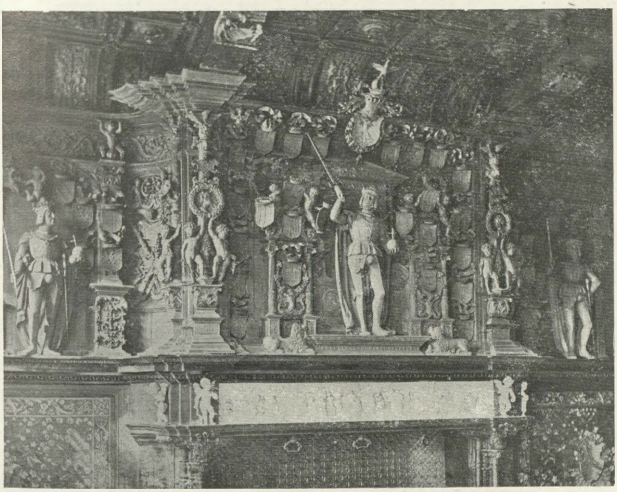
La chasse du Saint-Sang.

Le Greffe.

Le Greffe fut bâti de 1535 à 1537. Sa jolie façade a été restaurée, redorée et ornée de statues en 1881-1884. (*Ph. p.* 93.)

Le Palais de Justice et le Palais du Franc.

L'intérêt du Palais de Justice réside dans la vieille salle échevinale qui conserve la fameuse cheminée vulgarisée par l'image, mais dont nulle reproduction graphique ne peut rendre la splendeur et la richesse *(photo page* 95*)*. Le grand

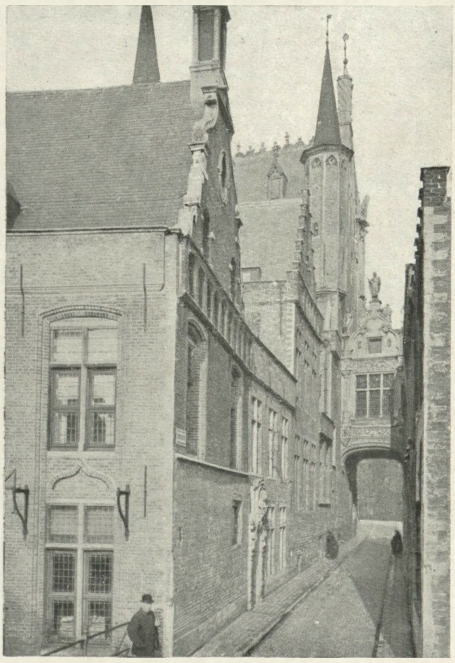


La cheminée du Palais de Justice.

artiste Lancelot Blondeel exprime avec une puissance et une recherche de détail merveilleuses, dans ce poème en bois taillé, l'apothéose de Charles-Quint. L'effigie impériale se détache formant motif central. Les autres statues, grandeur nature, qui surmontent le lambris à droite et à gauche, sont, d'une part, Maximilien d'Autriche et Marie de Bourgogne, de l'autre, Ferdinand d'Arragon et Isabelle de Castille, aïeux de l'empereur.

La cheminée proprement dite est de marbre noir avec frise en albâtre (l'histoire de Suzanne en bas-relief). Ce véritable monument qui eut pour inspirateur Blondeel, fut exécuté par Guyot de Beaugrant.

On quitte la place du Bourg par la petite ruelle de l'Ane aveugle, qui, sous une arcade, s'insinue entre le Greffe et l'Hôtel de Ville, aboutit au « Marché aux poissons » et révèle tout de suite, à gauche, les charmantes perspectives du «Quai des Marbriers» et du « Quai Vert », l'un des coins de Bruges les plus justement renommés. La partie du «Palais du Franc», reconstruite au XVIe siècle, aligne sur le canal son ordonnance de pignons et de tourelles délicates (restauration en 1880, de P. Buyck).



La ruelle de l'Ane aveugle.



PANORAMA PRIS
A gauche, l'église Notre-Dame et le pont de

Vue prise du quai des Marbriers.



LE PALAIS DE JUSTICE ET LE PALAIS DU FRANC.



DU QUAI DU ROSAIRE.
Saint-Jean de Népomucène. A droite, le Beffroi.



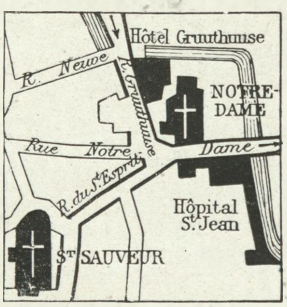
Voir le plan entre les p. 88 et 89.

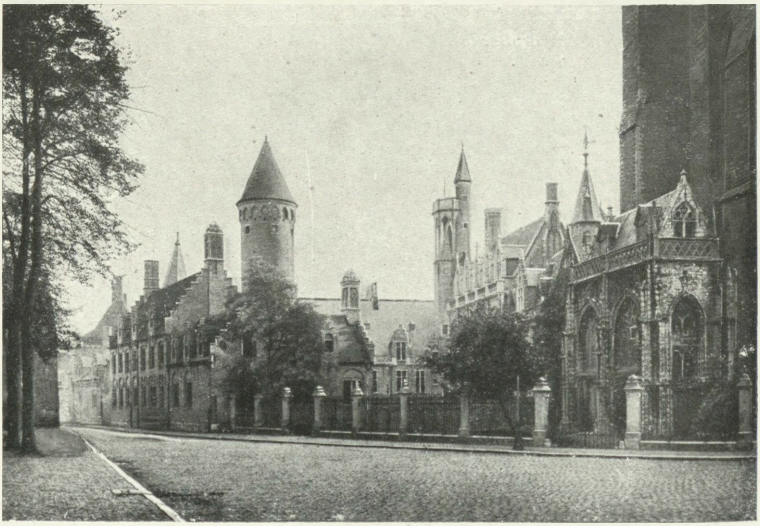
LE QUAI DU ROSAIRE.

Le canal franchi, prendre à droite et traverser la PLACETTE DES TANNEURS, *qui aboutit au Quai du Rosaire, puis au Dyver* où le charme continue. Le quai du « Dyver » s'élargit, planté de vieux arbres. En face, des bâtiments pittoresques, parmi les verdures, se reflètent dans l'eau dormante. La haute flèche de Notre-Dame domine la perspective. *On atteint le pont de la rue Neuve*, où le canal (ancien lit de la Reye), par un coude brusque, s'engouffre sous l'immeuble qui fait face au pont. *Celui-ci dépassé, par la rue Gruuthuuse*, on arrive à un nouveau groupement d'édifices remarquables : l'ÉGLISE NOTRE-DAME, L'HÔTEL GRUUTHUUSE et L'HÔPITAL SAINT-JEAN.

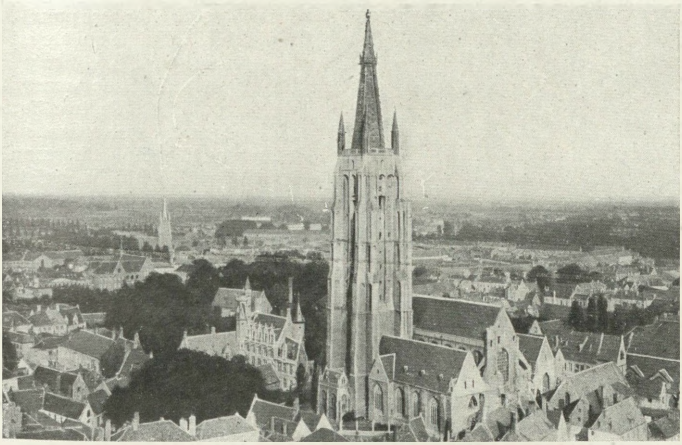
L'Hôtel Gruuthuuse.

Jolie construction enserrée, avec Notre-Dame, dans le coude de la Reye, autrefois local de perception du droit de maltage, concédé au XVe siècle à un certain Grutarius, qui construisit la partie donnant sur la Reye ; il en reste, entre autres, un beau pignon du premier style brugeois. Le reste, c'est-à-dire l'hôtel principal avec sa façade aux magnifiques lucarnes et sa tourelle d'escalier, fut bâti une cinquantaine d'années plus tard par Louis de Gruuthuuse qui reçut chez lui, en 1471, alors que la maison venait d'être achevée, le roi d'Angleterre Edouard IV, chassé par Warwick. A la fin du siècle suivant, la famille ayant disparu, l'hôtel fut acheté par Philippe II. En 1628, on y met le Mont-de-Piété, qui y fonctionne jusqu'en 1875, année où la ville de Bruges acquiert le local destiné dès lors à recevoir les collections du Musée archéologique et devenu l'objet d'une réfection complète.





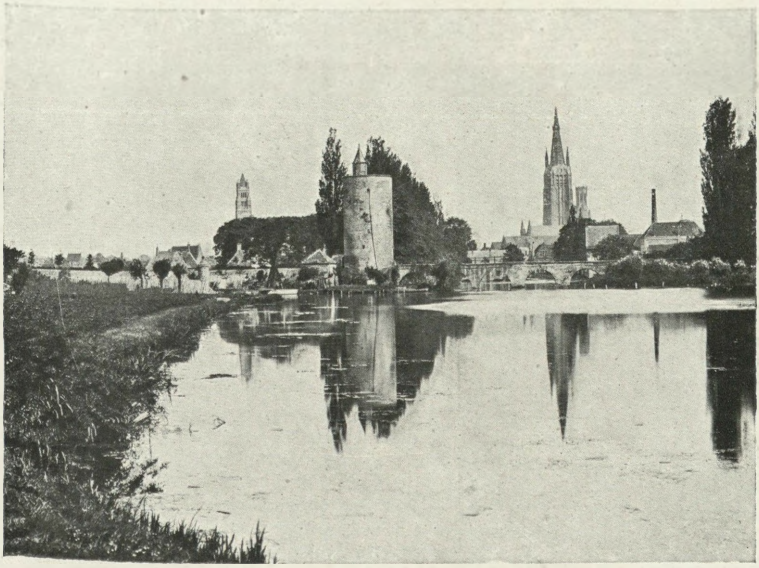
L'HOTEL GRUUTHUUSE ET LE TRANSEPT NORD DE L'ÉGLISE NOTRE-DAME.



L'ÉGLISE NOTRE-DAME. (*Photo Nels.*)

L'église Notre-Dame.

Son énorme tour à contreforts, surmontée d'une flèche à crochets, ceinte d'une couronne aux deux tiers de sa hauteur, s'élance à 122 mètres et commande le paysage de la cité ; Saint-Sauveur et le Beffroi apparaissent comme



La haute flèche de Notre-Dame commande le paysage de la cité. Elle se reflète, avec Saint-Sauveur à gauche et le Beffroi à droite, dans les eaux calmes du Minnewater.
(*Voir p.* 105.)



La nef de Notre-Dame.

ses acolytes ; elle passe pour l'édifice le plus considérable qui ait été construit en briques. L'édifice présente un étrange amalgame de reconstructions, d'ajoutes, de transferts, de juxtapositions, qui en ont altéré le caractère et rompu l'harmonie. Le style général est primaire et révèle le XIIIe siècle. Deux collatéraux furent ajoutés aux trois nefs primitives, le premier vers le milieu du XIVe siècle, le second cent ans plus tard. La façade du côté de l'Hôpital, flanquée de tourelles cylindriques, avait été pitoyablement mutilée : un travail récent a essayé de la refaire en la débarrassant de laides maçonneries parasites. Faute de documents, il a fallu opérer un peu au hasard. Au pied de la tour colossale et contrastant avec sa sévère nudité, s'épanouit un fleuri de gothique rayonnant : le Baptistère, ancien portail construit en hors-d'œuvre au XVe siècle et dont on a muré la double arcade pour en faire une chapelle des fonts.

A l'intérieur, le regard est frappé, dès l'entrée, par le travail de simple juxtaposition qui ajouta le collatéral au bas côté primitif : on a ouvert des arcades dans le vieux mur et accolé des piliers nouveaux aux anciens contreforts. Tout l'intérieur porte les traces d'un traitement analogue. Les voûtes de la nef furent reconstruites au XVIIIe siècle et l'on fabriqua le lourd triforium existant: des arcatures qui ornaient les murailles furent aveuglées : on en a dégagé et restauré certaines parties, dernièrement.



La Vierge a l'Enfant, de Michel-Ange.

L'édifice a 72 m. de long sur 50 m. de large. Un jubé du XVIIIe siècle, surmonté d'un buffet d'orgues, sépare la nef du chœur. Au-dessus de l'orgue, une croix triomphale de 1594 est appendue à la voûte. Les stalles du chœur portent, ainsi qu'à la Cathédrale, les armoiries des chevaliers de la Toison d'Or, en mémoire du onzième chapitre (1468), tenu à Notre-Dame.

L'intérêt exceptionnel de l'église est dans les œuvres d'art qu'elle renferme : la Vierge, de Michel-Ange et les Tombeaux des deux derniers souverains de la Maison de Bourgogne : Charles le Téméraire et sa fille Marie, femme de Maximilien d'Autriche dont le mausolée à Innspruck est une autre merveille.

La Vierge à l'Enfant (sur l'autel du Saint-Sacrement, au bout de la nef de droite) fut payée cent ducats au grand

AKADEMIA BIBLIOTEKA Im. Gen. Broni K. Świerczewskiego



TOMBEAU DE CHARLES LE TÉMÉRAIRE.

sculpteur, en 1514, par Jean Mouscroen, donateur de l'autel. Son attribution, longtemps contestée, est aujourd'hui reconnue. *(Photo p. 100.)*

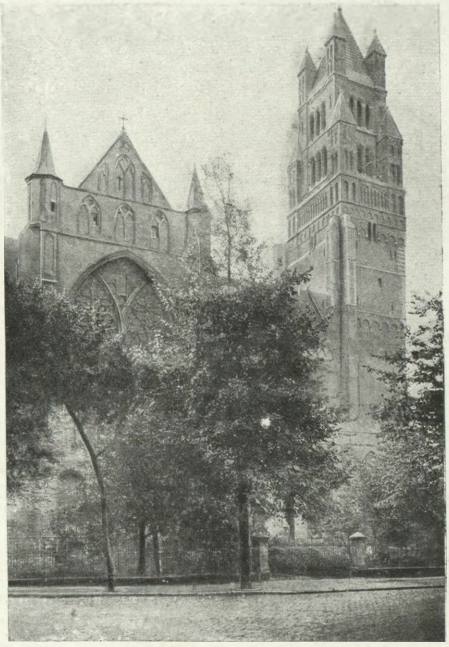
Les Tombeaux de Charles le Téméraire et de Marie de Bourgogne, autrefois dans le chœur, où ils contribuaient dignement à la décoration du sanctuaire, furent transférés ensuite dans une chapelle (close) du côté droit ; c'est l'ancienne « Chanterie », reconstituée en 1812, de l'écoutète Pierre Lanchals, torturé et décapité en 1488 par les bourgeois de Bruges ; on y voit encore sa sépulture. Mais les tombes bourguignonnes retiennent l'attention du visiteur ; elles sont d'ailleurs figurées partout et plusieurs musées de l'Europe (entre autres Cluny) en possèdent des fac-similés en plâtre ; on les confond volontiers dans la même admiration ; or, celle de Marie, antérieure d'une soixantaine d'années à celle de son père, lui est aussi très supérieure de style et d'exécution ; elle est l'œuvre de Pierre Beckee, de Bruxelles ; l'autre est de l'Anversois Jonghelinck. Ce sont des sarcophages en marbre noir avec statues couchées en cuivre doré, de grandeur naturelle ; aux flancs, les écus émaillés des nombreux domaines de la Maison de Bourgogne. Philippe le Beau dédia ce mausolée à sa mère, morte à vingt-cinq ans, à la suite d'une chute de cheval. Plus tard, le corps de Charles le Téméraire, tué à Nancy, ayant été transporté à Bruges, Philippe II lui fit faire un tombeau sur le modèle du premier. A la Révolution, les monuments furent démontés et leurs pièces cachées ; on les remonta en 1816, grâce à une subvention de 10.000 francs accordée par Napoléon.

Beaucoup de tableaux des XVIIe et XVIIIe siècles, quelques œuvres remarquables du XVIe et même du XVe siècle, toiles, panneaux, polyptyques, entre autres, une *Adoration des Bergers* de P. Pourbus, triptyque (première chapelle à gauche de l'ambulacre), et une *Transfiguration*, triptyque dont le panneau central est attribué à Mistaert (première chapelle du collatéral sud), Claeyssens, Van Orley, Marc Gheeraerts, Gérard Zéghers (Adoration des Mages, mur occidental), etc... Dans l'ambulacre, côté gauche, la Tribune de Gruuthuuse, sculptée en pierre et en bois ; elle communiquait avec l'hôtel voisin et fut construite par Louis de Gruuthuuse en 1472. Plusieurs sépultures remarquables à divers titres ; Gérard David, le peintre célèbre du *Juge Prévaricateur*, mort en 1523, est inhumé près de l'escalier de la tour. La sacristie conserve de beaux ornements sacerdotaux du XVIe siècle, dits « de Marie de Bourgogne ».

La Cathédrale Saint-Sauveur.

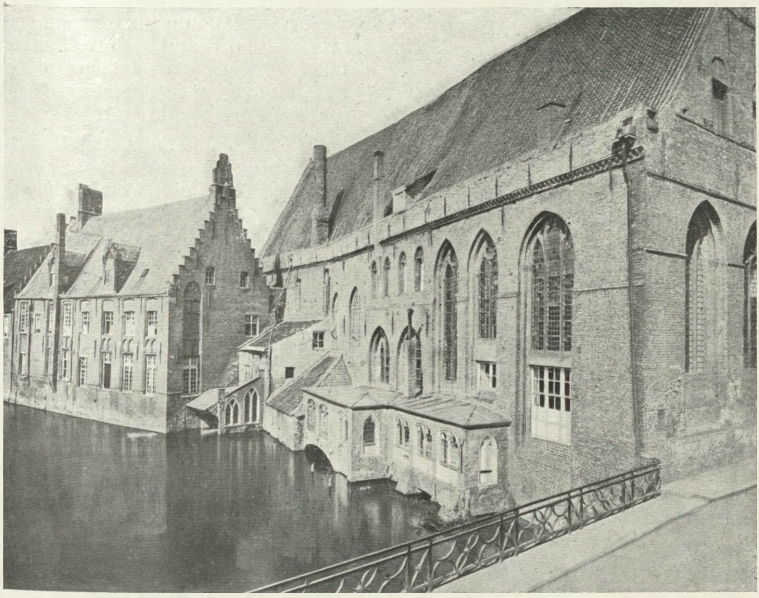
L'édifice, avec sa tour massive, surgit à gauche. Le cimetière qui l'entourait jadis est devenu un square ceint d'une grille aux lourds pilastres modernes. La Cathédrale fut bâtie de 1183 à 1228, dans le beau style ogival primaire de l'époque, à la place d'un sanctuaire primitif détruit par un incendie et dont les substructions, en moellons, de la tour, conservent des vestiges. La suite des temps lui apporta de nombreuses modifications ; il en résulte un ensemble où figurent tous les âges du style ogival, parties du transept et chœur du XIIIe siècle, nef du XIVe, chevet et chapelles absidales des XVe et XVIe siècles ; les deux siècles derniers, eux-mêmes, y collaborèrent : voûte refaite en 1732, amortissement de la tour (flèches avec quatre pinacles) en 1875. Dimensions : longueur, 100 m. ; largeur, 38 m. ; largeur au transept. 53 m. ; hauteur, 29 mètres.

Saint-Sauveur, comme Notre-Dame (*voir p.* 99), est le type des églises de Flandre, meublées, décorées, ornées, véritables musées où foisonnent les œuvres d'art. Deux portails latéraux y donnent accès. Une décoration polychrome (1874-1875), de J. Bethune, a remplacé sur les murs, les piliers, les nervures des voûtes, le badigeon de naguère, qui succédait à un décor antérieur présumé, mais dont toute trace avait disparu. Un jubé en marbre du XVIIe siècle, décoré d'un « Dieu Créateur » (Quellin Jeune) et surmonté d'un buffet d'orgues, sépare la nef du chœur. Celui-ci est meublé de stalles du XVe siècle, curieusement sculptées ; au-dessus, la série d'écussons des chevaliers de la Toison d'Or, l'ordre fameux créé par Philippe le Bon en 1429, et dont le treizième chapitre (1478) se tint dans la Cathédrale.



La Cathédrale Saint-Sauveur.

Nombreux tableaux d'artistes brugeois. Remarquer : dans la 3e chapelle de l'ambulacre, le polyptyque (voilé) attribué à Thierry Boute, *Martyre de saint Hippolyte* ; à gauche du transept, dans la chapelle des cordonniers, *Sépulture du bourgeois Wautier Copman* (1387), figure en linceul, au trait, merveilleusement drapée et d'un caractère admirable, la plus belle lame tombale que le XIVe siècle nous ait léguée ; en face, autre plaque fort belle, mais d'un style inférieur, celle de *Martin de Visch* (1453). A signaler encore : diverses plaques de laiton et de cuivre en relief, retables en bois sculpté, tombeaux d'évêques, *la châsse de Charles le Bon*, etc., plus les objets formant le riche trésor de la Salle des Marguilliers et de la sacristie.



La rue Sainte-Catherine, la Reye et l'Hopital Saint-Jean.

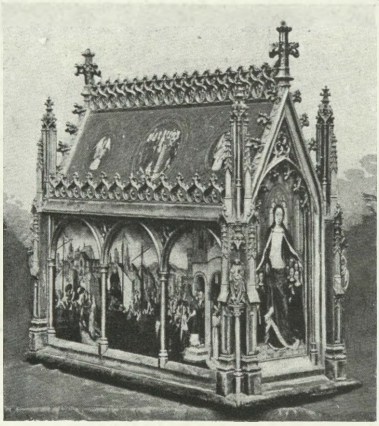
L'Hôpital Saint-Jean.

Sa large porte à voûte basse s'ouvre en face de Notre-Dame dont il est séparé par la rue Sainte-Catherine. Un peu plus loin, l'ancienne entrée, murée, a gardé ses colonnettes d'angle et, dans son double tympan, un rare vestige de l'art décoratif du XIIIe siècle: deux hauts-reliefs représentant la *Mort de la Vierge* et l'*Ensevelissement*. (L'édicule a subi une réfection totale qui lui ôte une grande partie de l'intérêt qu'il présentait mutilé.)

Ici, la Reye traverse la rue Sainte-Catherine, les murailles sombres percées de hautes fenêtres et les pignons denticulés de l'Hôpital s'y reflètent. C'est un des tableaux les plus saisissants du vieux Bruges. *(Photo ci-dessus.)*

La maison date du XIIIe siècle. Les dons antiques y ont été conservés avec le souvenir des donataires, dans la paix monacale. Derrière les vieux bâtiments si remarquables qui se développent à l'extérieur, un nouvel hôpital a été construit en 1856 sur l'emplacement du cimetière et la plate banalité de ces bâtisses modernes est heureusement dissimulée par les vieilles.

Dans l'Hôpital est un musée, local modeste, mais renfermant le grand objet de la curiosité universelle que le seul nom de Bruges suggère à l'esprit : les œuvres étonnantes de Hans Memling, cataloguées sous ces titres : le *Mariage mystique de sainte Catherine* (grand retable à volets), l'*Adoration de l'Enfant* (triptyque à panneaux de chêne), la *Sibylle Sambetha* (portrait de Marie Moreel, provenant de l'hospice Saint-Julien), la *Vierge à la Pomme* (diptyque, de même provenance), enfin la célèbre *Châsse de sainte Ursule*, en bois, à double pignon, haute de 87 centimètres, longue de 91, large de 33, portant sur ses faces, encadrés par des arcatures cintrées et séparées par de minces colonnettes, les six sujets qui racontent la légende de sainte Ursule et des onze mille Vierges. *(Photo p. 104.)*



La chasse de Sainte Ursule.

Les deux panneaux des pignons représentent, l'un la sainte, l'autre une madone, six médaillons attribués à un élève de Memling décorent les versants du toit.

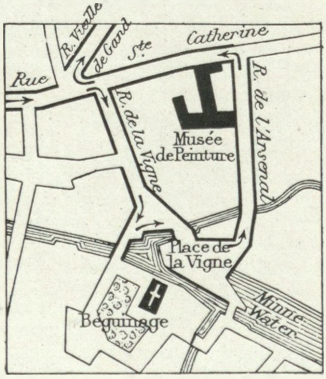
Les six compartiments latéraux représentent les épisodes de la légende : 1° sainte Ursule débarquant à Cologne ; 2° passage à Bâle ; 3° réception à Rome (chef-d'œuvre de la série) ; 4° retour à Bâle ; 5° massacre des vierges à Cologne ; 6° mort de sainte Ursule. *(Photo ci-contre.)*

Une soixantaine de peintures de haute valeur complètent le musée de l'Hôpital, avec divers objets sculptés et d'autres reliques. La plupart sont de maîtres inconnus ; à noter, parmi les autres, le chef-d'œuvre de van Oost le Vieux : *Chrétien méditant.* L'Hôpital offre d'autres curiosités encore, la Chapelle la pharmacie aux meubles et accessoires d'autrefois, la vieille salle des malades, à double nef voûtée sur une épine de colonnes.

Le Béguinage et le Minnewater (Lac d'Amour).

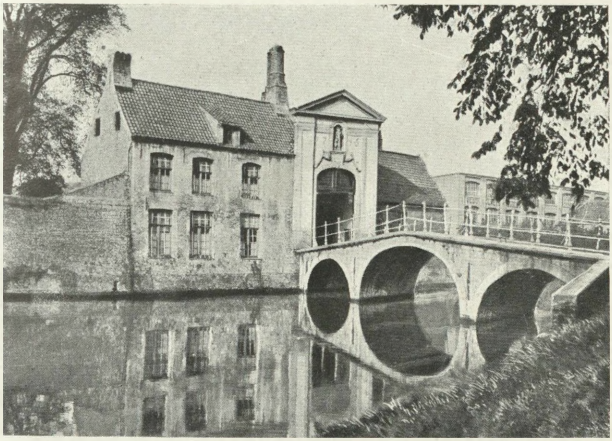
On suit la rue Sainte-Catherine qui prolonge la rue Notre-Dame après l'Hôpital et l'on tourne à la troisième rue à droite, la rue de la Vigne, qui vient aboutir Place de la Vigne. Immédiatement à droite, derrière le pont du Béguinage, sur la Reye, à l'issue de l'écluse du Minnewater, s'ouvre le porche Renaissance (1776) de l'entrée du Béguinage. *(Photo p.* 105, *croquis ci-dessous.)*

Un préau vert, une touffe de hauts ormes aux troncs grêles, tout à l'entour des maisonnettes blanches, nettes et soignées comme celles des villages hollandais, d'où rien ne transpire et cependant habitées : ce n'est point l'abandon ; c'est le calme religieux, le silence et la paix. L'église date du commencement du XVIIe siècle ; elle fut construite après un incendie qui détruisit celle du XIIIe siècle, car le Béguinage fut fondé par la comtesse Jeanne de Constantinople. La porte du nord est le seul reste de l'ancien édifice ; à l'intérieur, quelques tableaux et des tombes plates de béguines. Il y a, en outre, attenant à la maison de la Supérieure (la Grande Dame), une chapelle du XVe siècle (tabernacle sculpté, lame tumulaire en laiton avec effigie, du XVIe siècle, voûte peinte en bardeaux).



En sortant du Béguinage, à droite de l'autre côté d'un pont, s'étale le Minnewater. *(Photo p.* 105, *croquis ci-contre.)*

Le Minnewater (eau intérieure) fut un bassin de navigation creusé à



L'entrée du Béguinage.

l'entrée de la Reye dans l'enceinte de Bruges. Il était précédé d'un pont de bois flanqué de deux tours en maçonnerie, remplacé en 1740 par le pont actuel.

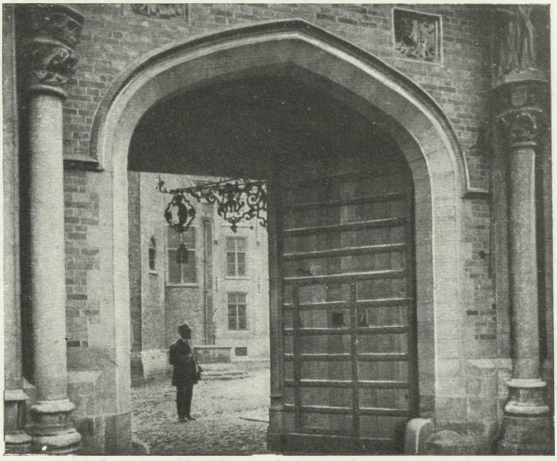
La tour de l'est n'existe plus; celle de l'ouest, cylindrique, subsiste à la tête du pont, d'où l'on a, sur la ville et ses tours, avec le Béguinage au premier plan, une vue ravissante.

Puis, par la rue de l'Arsenal, gagner la rue Sainte-Catherine que l'on prend à gauche et où l'on trouve, au coin, le Musée de peinture. *(Croquis page* 104.*)*



Le Minnewater. — Au fond, le clocher de Notre-Dame.

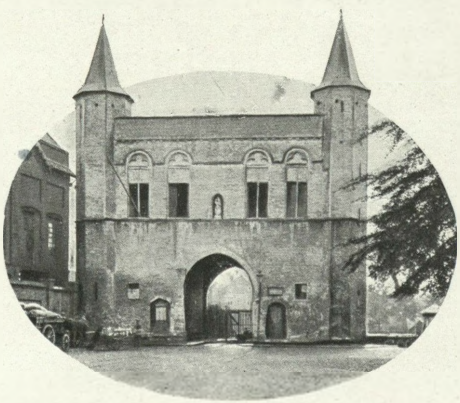
L'entrée du Musée de peinture.



Le Musée de peinture.

Le Musée contient une collection de chefs-d'œuvre du vieil art flamand Dès l'entrée, les deux toiles fameuses de Gérard David (1498), le *Jugement de Cambyse* et l'*Ecorchement du Juge prévaricateur*. Puis : *Jugement dernier*, de Jean Provost (1525) ; *Baptême du Christ*, triptyque de Gérard David (1507) avec les portraits du donateur et de sa famille ; la *Vierge à l'Enfant* et les *Saints Georges et Donatien*, avec l'admirable portrait du donateur, le chanoine *Van der Paele*, de Jean van Eyck (1436) ; *Saint-Christophe* de Memling (1484), triptyque (saint Maur, saint Gilles, portrait du donateur, G. Moreel, de sa femme, ses cinq fils et ses onze filles en grisaille, sur les volets clos, saint Georges et saint Jean-Baptiste) ; un *Jugement dernier*, œuvre du maître brugeois van den Coornhuuse ; deux miniatures de G. David ; deux Lancelot Blondeel (1545), *Saint Luc* et la *Légende de saint Georges ;* des tableaux de Pourbus, Claeyssens, Claeys, van Oost, van Goyen.

Continuer la rue Sainte-Catherine et prendre à droite la rue Vieille-de-Gand jusqu'à la place de la Porte de Gand.

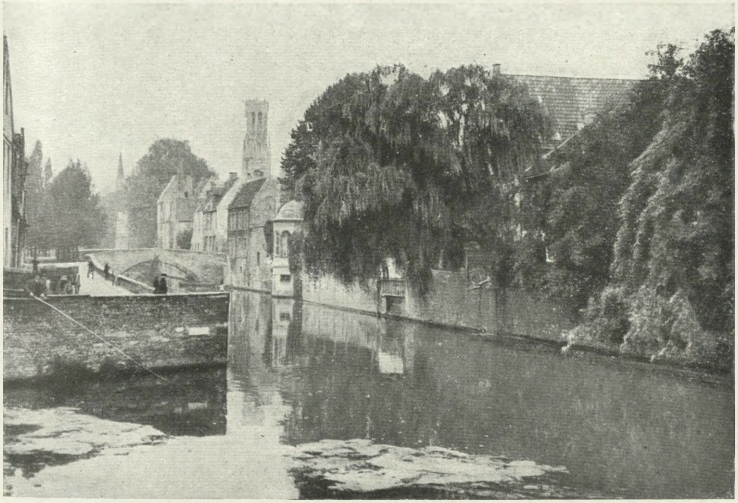


La porte de Gand.

La porte de Gand.

C'est une des sept portes d'autrefois, dont quatre seulement subsistent. La porte de Gand, comme la porte Sainte-Croix que nous verrons plus loin, a gardé assez bien sa physionomie médiévale; c'est un spécimen de l'architecture militaire du Moyen-Age.

A droite de cette porte, s'étendent des jardins occupant une partie de la surface des remparts.



LE QUAI VERT, VU DU QUAI DES DOMINICAINS.

Par la rue de la Porte de Gand qui fait face à la porte, gagner l'église moderne de SAINTE-MARIE-MADELEINE, de style gothique, située devant un joli parc.

Prendre la rue des Ciseaux qui longe l'église à droite, puis à gauche, la rue des Corroyeurs noirs, prolongée par la rue du Cheval.

Cette dernière traverse la Reye, au quai Vert qui, à cet endroit, est très pittoresque. *(Photo ci-dessus.)*

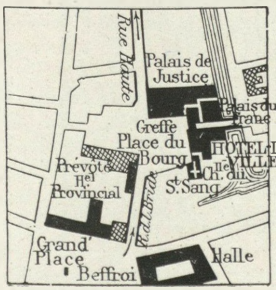
Ensuite on tourne à gauche, rue Haute, pour revenir à la Grand'Place.

DEUXIÈME PROMENADE

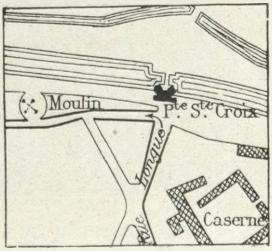
Partir de la Grand'Place par la rue de la Bride que prolonge, au delà de la place du Bourg, la rue Haute.

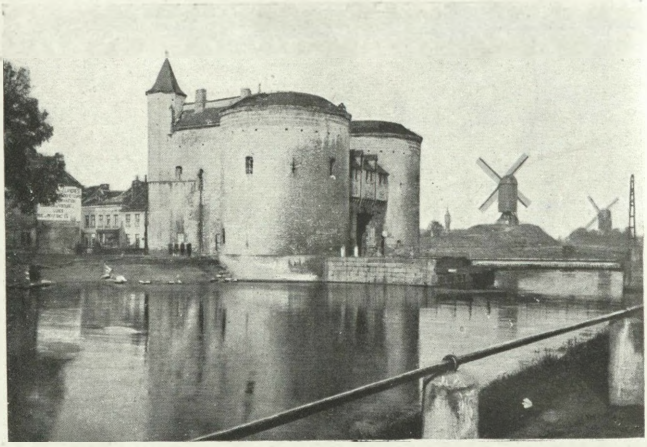
Passer sur le pont du Moulin et suivre la rue Longue, à l'extrémité de laquelle se trouve la PORTE SAINTE-CROIX *(photo p. 108)*, qui comme la porte de Gand, a gardé sa physionomie médiévale ; à gauche, sur les remparts, on voit les deux derniers MOULINS de Bruges.

Tourner à gauche en longeant les remparts.



On arrive à la rue des Carmes, au coin de laquelle se trouve le LOCAL DES ARCHERS DE SAINT-SÉBASTIEN (XVI[e] siècle), avec sa tourelle d'une originale silhouette.





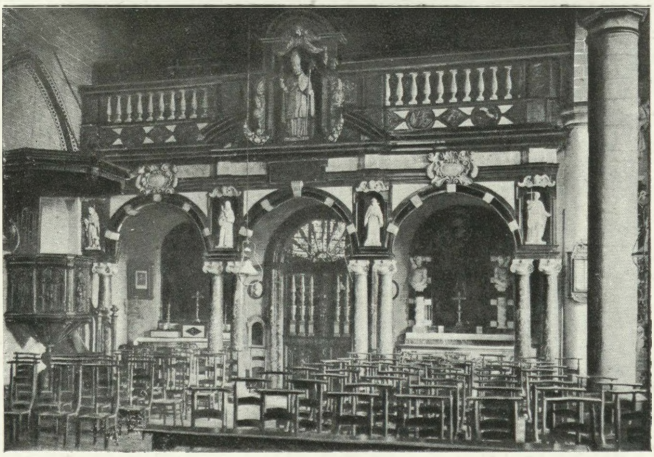
La porte Sainte-Croix et les moulins des remparts.

On y conserve des portraits de Membres de la Corporation, parmi ceux-ci l'empereur Maximilien et le roi Charles II d'Angleterre.

On continue ensuite par la rue du Persil, qui se termine au quai de la Poterie que l'on prend à gauche ; presque aussitôt on passe devant l'Hospice de la Poterie. *(Croquis p.* 109.*)*

La Poterie.

Eglise et hospice, aux façades à pignons restaurées d'une façon charmante par Ch. Verschelde (le principal initiateur du mouvement de rénovation architecturale brugeoise, mort en 1881).



La chapelle de l'Hospice de la Poterie. — Le chœur.

L'intérieur de l'église a une décoration polychrome qui rappelle la Frauenkirch de Nuremberg. La nef est de 1358 ; le chœur avec le jubé de marbre et d'autres parties, du XVIIe siècle. Tombeaux de Nicolas Despars (1597) et de Jean de Beer (1608). Riche trésor à la sacristie.

Le Musée (parloir, réfectoire, corridors) renferme des meubles, des ivoires sculptés et autres objets anciens, de riches tapisseries de Flandre et d'assez nombreux tableaux.



LA CHAPELLE DE L'HOSPICE DE LA POTERIE. LA CHAPELLE DE LA VIERGE.

Le Séminaire.

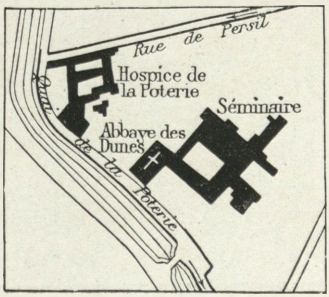
Situé aussitôt après la Poterie, le Séminaire est l'ancienne abbaye des Dunes, reconstruite à Bruges de 1623 à 1628, l'église en 1775 seulement, pour succéder à l'établissement primitif, fondé au XIIe siècle entre Furnes et Coxyde et détruit par les Iconoclastes en 1556.

Depuis la Révolution, tour à tour hôpital, école centrale, lycée, magasin, athénée, présentement séminaire diocésain.

Les appartements renferment une collection de portraits d'évêques de Bruges et d'Ypres et des abbés, la fameuse *Visitation* d'Albert Dürer, où le maître de Nuremberg a mis tout son art exquis ; c'est la seule œuvre sculptée de Dürer que la Belgique possède.

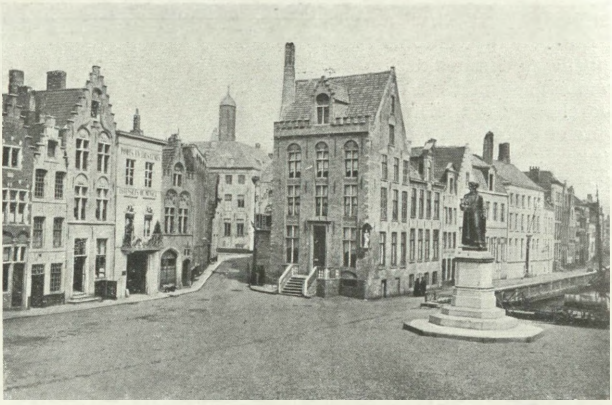
Continuer ensuite le quai de la Poterie jusqu'au pont des Carmes, qui fait face à la rue des Carmes ; le traverser et prendre la rue de la Cour de Gand qui conduit à la petite place Memling sur laquelle s'élèvent la mièvre statue de l'artiste et l'ANCIEN HOTEL DES ORIENTAUX.

Dans la rue de la Cour de Gand qui continue au delà de la place, on voit une des deux dernières maisons à pans de bois que Bruges ait conservées, *et l'on arrive à la* PLACE JEAN VAN EYCK. *(Photo et croquis p.* 110.*)*



Sur cette place, se dresse la lourde statue en bronze du génial inventeur de la peinture à l'huile.

En face, l'ACADÉMIE OU POORTERS-LOGE, du XIVe siècle, ancien hôtel des Bourgeois, puis local de la société de l'*Ours blanc ;* cet emblème subsiste au coin de l'édifice qui regarde la rue Espagnole : c'est « Beertje van Loge »,



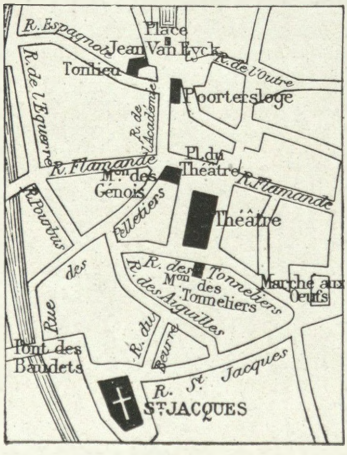
La place Van Eyck.

le plus ancien bourgeois de Bruges, comme « Mannekenpis » est le plus ancien bourgeois de Bruxelles ; mais l'ours brugeois est plus vieux (1417).

Le local servit de Musée de peinture de 1719 à 1898. Depuis, il a été complètement reconstruit en style primitif, avec sa tourelle élancée, vers la rue de l'Outre, et l'on y a installé les archives de l'Etat.

A droite de la place, l'ancien Tonlieu, un bijou de façade au large pignon, avec un petit porche en avant-corps, le tout délicatement restauré depuis 1880. On y a mis la Bibliothèque, qui comprend 15.000 volumes imprimés, dont une série d'incunables du Brugeois Colard Mansion (XVe siècle), 562 manuscrits, une collection des épitaphes de la ville et les gravures et dessins de la collection Steinmetz.

Prendre ensuite, à côté de l'Académie, la rue de l'Académie, en face de laquelle, en arrivant sur la place du Théâtre, on voit la Maison des Génois, souvenir de la haute fortune brugeoise à l'époque bourguignonne.



Sa porte est décorée, au tympan, d'un saint Georges au dragon ; l'entrepôt des riches négociants italiens est devenu un estaminet.

Puis, au milieu de la place, le Théatre ; derrière lui, la sombre Maison des Tonneliers.

On peut se promener à loisir dans les vieilles rues pittoresques de ce quartier, notamment la rue des Aiguilles et la rue au Beurre qui conduisent à L'église Saint-Jacques.

L'église Saint-Jacques.

Edifice irrégulier, accosté d'une tour carrée que couronne une toiture pyramidale. Construit au XIIIe siècle et agrandi au XVe, l'édifice porte le

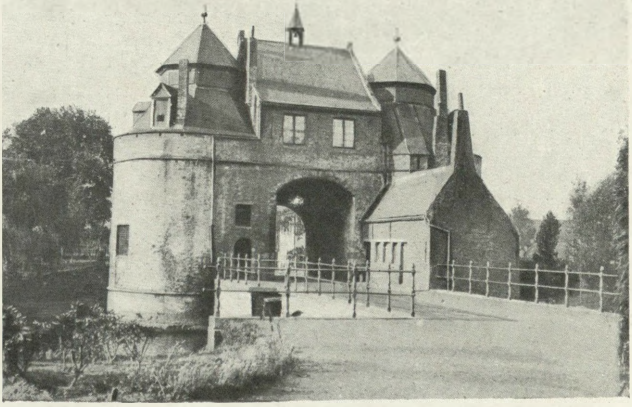
cachet de ces deux époques. Ce qu'il porte surtout, c'est la trace irréparable de remaniements exécutés au mépris des principes et du caractère de l'art qui l'inspira. En outre, l'église fut pillée et saccagée lors des troubles religieux du XVIe siècle. A la fin du XVIIe siècle, furent exécutés des travaux qui l'abîmèrent cruellement. Les fabriciens de 1820 achevèrent l'œuvre en faisant plafonner piliers et colonnes. Les restaurateurs de notre époque ont essayé de faire disparaître ces tares.

L'église renferme beaucoup d'œuvres d'art d'une haute valeur. La principale est le *tombeau de Ferry de Gros*, trésorier de la Toison d'Or, mort en 1544, et de ses deux femmes, *Philippine de Wiebaut* et *Catherine d'Ailly*. C'est un rare spécimen de l'art funéraire du XVIe en Flandre ; la France possède pas mal de monuments de ce genre et de cette époque ; l'art flamand n'a guère à montrer que celui-ci. Longtemps, il fut relégué dans une chapelle murée dont on avait fait un magasin d'accessoires et livré aux dégradations. En 1864, on se décida à restaurer chapelle et tombeau, aujourd'hui remis à neuf. Les figures sont gisantes sur deux tables superposées, Ferry et sa première femme au-dessus. L'autre est de beaucoup la plus remarquable. La réfection a prétendu rendre au monument sa polychromie ancienne. Tombeau et chapelle constituent un harmonieux ensemble décoratif.

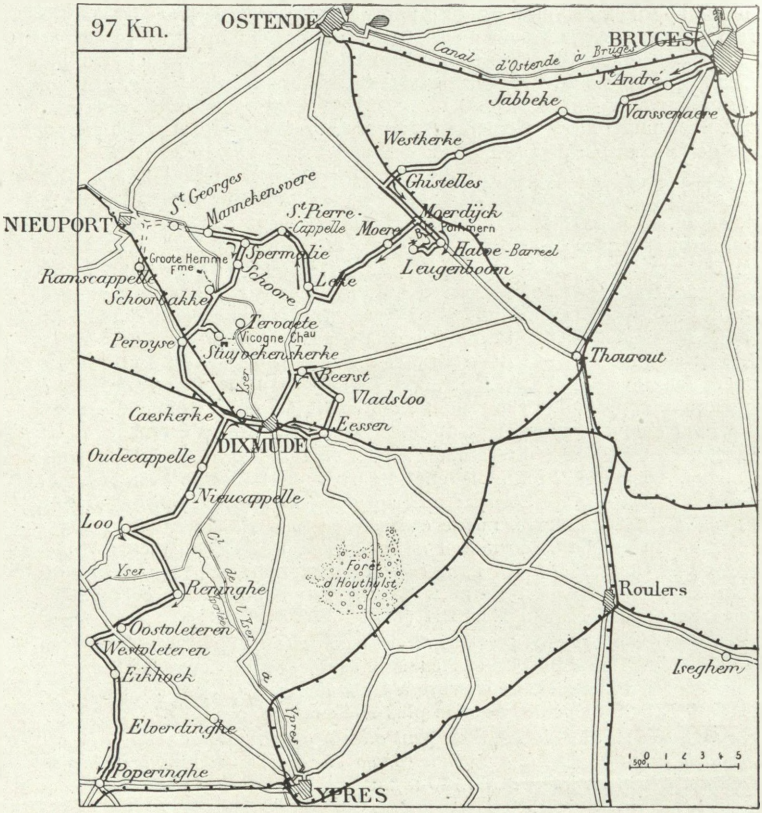
Parmi les tableaux : un retable, *S.S. Côme et Darnien*, à trois compartiments, considéré comme le chef-d'œuvre de Lancelot Blondeel, sur l'autel de la Chapelle des Ames ; un triptyque de Pierre Pourbus (1556), *la Vierge des Sept-Douleurs*, même chapelle, et une *Résurrection* du même (1578). Bas côté sud : *Présentation de la Vierge*, une des meilleures toiles du vieux van Oost (1655). Sur l'autel de la nef septentrionale, un *Couronnement de la Vierge* d'Albert Cornelis (1520), œuvre unique de ce peintre ; un beau triptyque de Jean Mostaert (1474-1555).

Dans les chapelles, plaques tumulaires en laiton et cuivre. Chaire en bois sculpté, jubé et stalles de la Renaissance décadente (XVIIe s.). Derrière le maître-autel, tabernacle en marbre à trois étages, de 1593. La tour renferme de très belles cloches, dont la plus ancienne est de 1525.

En sortant de Saint-Jacques, on peut aller à gauche par le pont et la rue des Baudets jusqu'à la porte d'Ostende (photo ci-dessous) ou revenir, à droite, à la Grand'Place par la rue Saint-Jacques.



La porte d'Ostende.



4e Journée :

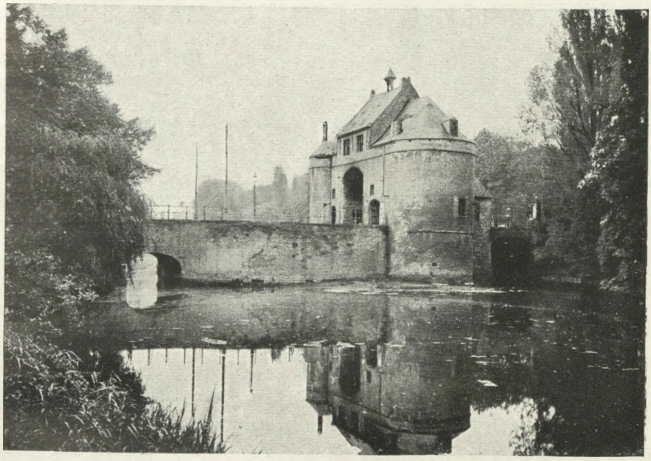
De BRUGES à POPERINGHE, près d'YPRES.

On peut déjeuner à DIXMUDE. *Se munir cependant d'un repas froid.*

Partir de la Grand'Place **de Bruges** *par la place du Marché-aux-Œufs prendre à gauche la rue de la Monnaie, suivre la rue Nord du Sablon et, après la gare et le passage à niveau, la rue du Maréchal ; on passe sous la* PORTE MARÉCHALE qui, comme la porte d'Ostende, porte les traces d'un remaniement au XVIIe siècle. (*Photo p.* 113.)

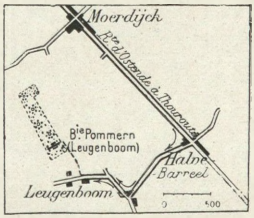
A la bifurcation, 1 *km. plus loin, prendre la route de droite qui mène à* **Saint-André**, *que l'on traverse ; puis on passe à* VARSSENAERE, JABBEKE, WESTKERKE, GHISTELLES. *Après* **Ghistelles** (*passage à niveau*), *prendre à gauche la grande route d'Ostende à Thourout. On traverse* **Moerdijck** (24 km. 5) *et l'on tourne à droite, au hameau de* HALVE-BARREEL.

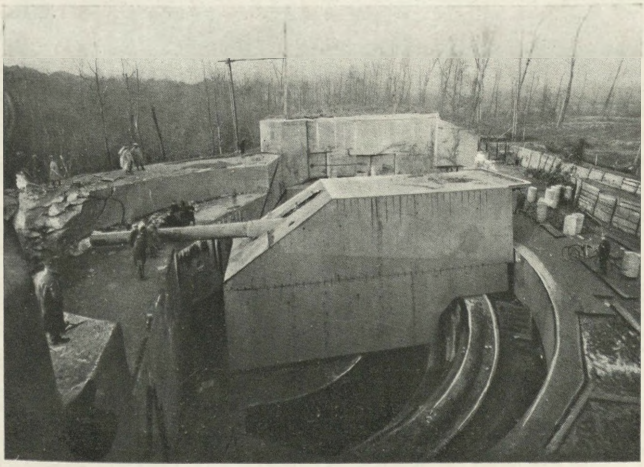
Prendre à droite au premier groupe d'habitations, puis à gauche à la première bifurcation. Dès que l'on rencontre les maisons du hameau de LEUGENBOOM (3 km. 5), *on prend à pied un sentier à droite* d'où l'on aperçoit, à 150 mètres sur sa gauche, un bois à l'orée duquel se trouve la **batterie**



LA SORTIE DE BRUGES PAR LA PORTE MARÉCHALE.

Pommern ou **Leugenboom.** Cette batterie se compose d'une pièce de 380 à grande portée qui exécuta la plupart des tirs sur Dunkerque. La pièce, protégée par un blindage, est montée sur un pont métallique avec un pivot avant, la partie arrière se déplaçant sur une circulaire, le tout est placé dans une cuve bétonnée de plus de vingt mètres de diamètre. Les mouvements de la pièce pour le pointage sont obtenus par des moteurs électriques. De chaque côté de la pièce sont de vastes abris en ciment armé ; devant la plate-forme et en sous-sol, il y avait un groupe électrogène. A droite de la pièce est un grand abri en ciment armé qui devait être le poste de commandement et, plus loin, un faux emplacement de pièce.





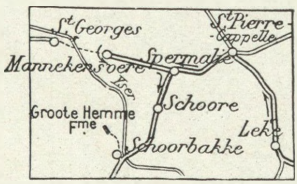
LA BATTERIE POMMERN OU LEUGENBOOM.



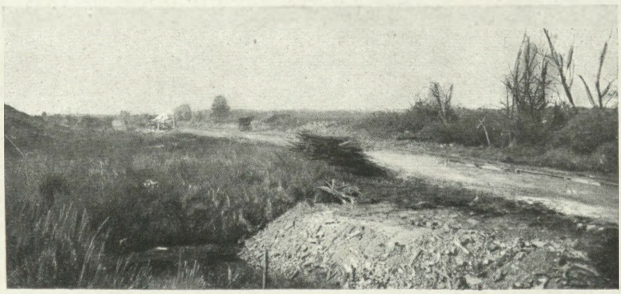
ABRI BÉTONNÉ A SAINT-PIERRE-CAPPELLE.

Revenir ensuite par le même chemin à **Moerdijck** *et tourner à gauche après un pont, on traverse* **Moere** (2 km.), *puis, après le passage sur une voie ferrée de chemin de fer vicinal, on prend à droite la route qui longe cette voie ferrée, on passe le village de* **Leke** *où, après les ruines de l'église, on prend la route de droite, puis* **Saint-Pierre-Cappelle** (4 km.) dont l'église en ruines conserve debout tout un mur de côté; *on suit tout droit par la route de Nieuport, le long de laquelle sont de nombreux observatoires et abris bétonnés* (1). *On arrive alors à* **Spermalie** (2 km.) *où l'on rencontre, après un pont, une bifurcation.*

La route de droite conduit par un chemin en mauvais état à **Mannekensvere** (2 km.), dont il ne reste que quelques monticules de pierres; *si l'on veut voir* SAINT-GEORGES, *traverser l'Yser sur une petite passerelle en planches, construite à côté de l'endroit où s'élevait le pont de l'Union (on ne peut traverser la rivière en voiture). Entre l'Yser et Saint-Georges, on suit un boyau* qui conduit jusqu'au lieu où étaient les premières lignes belges et allemandes, marqué aujourd'hui par de nombreux abris en béton percés de meurtrières.



Mannekensvere était placé sur la rive droite de l'Yser. Le pont de l'Union qui franchissait l'Yser à 3 kilomètres de Nieuport, le reliait à Saint-Georges, placé un peu en arrière sur la rive gauche, au bord de la route de Nieuport à Bruges. Ce pont, avec les deux villages qui le défendaient, fut un des principaux points de mire des Allemands. Le 18 octobre 1914, Mannekensvere, poste avancé de la 2e division belge, était emporté par les Allemands, mais bientôt repris par le major Evrard, du 7e de ligne belge.



L'EMPLACEMENT DE MANNEKENSVERE.

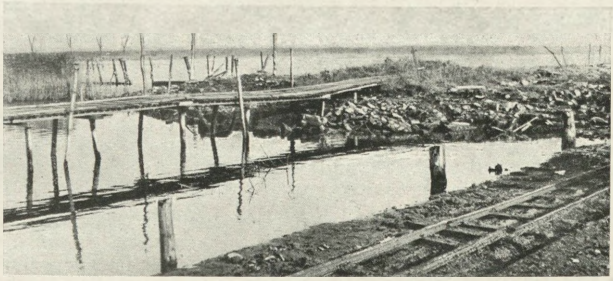
(1) Dans toute la région de part et d'autre de l'Yser, que l'on va traverser maintenant, tout le terrain est retourné par les tranchées, les abris ou les bombardements, les villages ont disparu. Ce ne sont plus que des lieux de pèlerinage.



L'INONDATION PRÈS DE DIXMUDE.

Malheureusement, la position fut rendue intenable le lendemain par le feu de la grosse artillerie allemande. Evrard, à la tête de son bataillon, dut franchir à nouveau le pont de l'Union, qui sauta derrière lui. Au contraire, Saint-Georges ne fut pris que le 23 octobre, après le passage de l'Yser par l'ennemi et la perte de la ferme de Groote-Hemme qui le couvrait au sud.

Revenir à SPERMALIE *et tourner à droite.*



PASSERELLE SUR L'INONDATION.

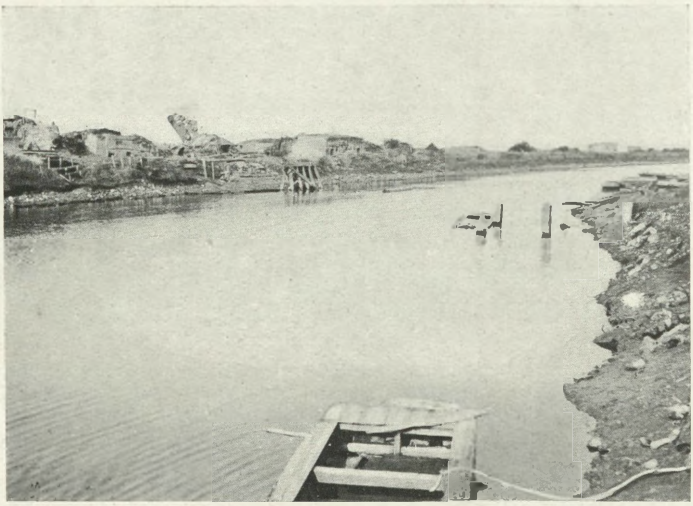
Toute la région que l'on traverse dès maintenant fut inondée durant toute la guerre ; asséchée aujourd'hui, on la voit couverte de roseaux.

On arrive à **Schoore** (1 km.), qui est complètement rasée.

Schoore était placée un peu à droite de l'Yser, sur la route de Bruges. La 1re D. I. belge y avait ses avant-gardes. Elle fut prise le 18 octobre 1914, par un bataillon du IIIe corps allemand, après un bombardement de 4 heures.



LE PONT DE L'UNION.
Entre Saint-Georges et Mannekensvere.



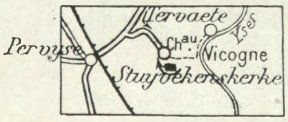
L'Yser a Schoorbakke.

Puis on traverse l'Yser à **Schoorbakke** (2 km.).

Ce village avait un pont sur l'Yser, à la fin de la grande courbe vers l'ouest décrite par la rivière, depuis Tervaete.

Ce point stratégique important fut vite menacé. Après de furieux combats, du 15 au 22 octobre, il reçut le grand assaut dans la nuit du 22 au 23. Un bataillon du 4e de ligne belge, à peu près cerné par l'ennemi, le défendit héroïquement et ne l'évacua qu'à l'aube du 23. (*Voir p.* 12.)

Entre l'Yser et les abris qui bordent sa rive gauche, un chemin à droite, que l'on ne peut suivre qu'à pied, conduit aux ruines de la ferme de Groote-Hemme (1 km. 300).



Continuer la route. Par la première route à gauche, on peut gagner **Stuyvekenskerke** (1 km. 5), dont il ne reste plus que quelques pans de murs.

A gauche de l'église, une passerelle, construite sur la route seulement reconnaissable aujourd'hui aux deux lignes d'arbres qui la bordaient, mène au lieu où s'élevait le château de Vicogne et, plus loin, à **Tervaete** (*photo p.*117)

A partir de ce village, l'Yser décrivait, vers l'ouest, une grande courbe qui s'arrêtait à Schoorbakke. A Tervaete même, un pont franchissait le fleuve. Donc, l'ennemi pouvait de la rive droite prendre d'enfilade, et même à revers, les défenses alliées de la rive gauche, et saisir là un point de passage. Ceci explique la fréquence et l'acharnement des attaques allemandes sur Tervaete, perdu puis repris le 22 octobre 1914, et définitivement emporté par les Allemands le 23. (*Voir p.* 12.)

De Stuyvekenskerke, revenir à la route que l'on suivait précédemment et la prendre à gauche vers Pervyse ; un peu avant Pervyse, on voit les restes d'une passerelle qui courait autrefois au-dessus de l'inondation. *Puis on arrive à* **Pervyse** (3 km. 5) *après avoir traversé l'ancien emplacement de la voie ferrée de Dixmude à Nieuport,* dont ce petit bourg était une des stations. Le remblai de la voie ferrée servait de délimitation à l'inondation et fut organisé



PASSERELLE SUR LA ROUTE IMPRATICABLE DE STUYVEKENSKERKE A TERVAETE (1919).

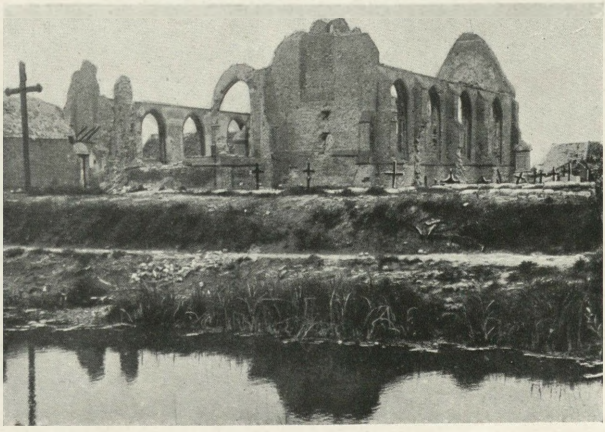
défensivement. Au-dessus de la gare, située à gauche de la route, est un observatoire.

Pervyse, dont il ne reste que quelques ruines, a été illustré par les combats héroïques des fusiliers marins, qui y soutinrent de furieux assauts allemands en octobre 1914.

Les maisons bordant la route de l'entrée du village furent transformées en blockhaus de mitrailleuses, pour en interdire l'accès.

Après l'église, on trouve un rond-point où aboutissent 3 *routes :*

Celle de droite conduit à **Ramscappelle** (4 km. 5), qui joua un rôle important en 1914. Le 30 octobre 1914, une furieuse poussée allemande arracha le vil-



L'ÉGLISE DE RAMSCAPPELLE.



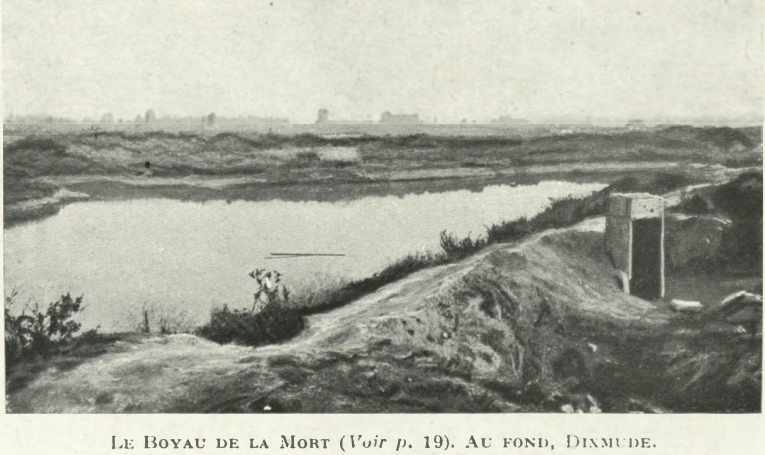
L'ÉGLISE DE CAESKERKE (*Août* 1917).

lage, devant lequel arrivait déjà l'inondation, aux 5e et 6e de ligne belges. Cette perte était d'une extrême importance puisqu'il n'y avait en arrière aucune ligne de résistance préparée. La reprise de Ramscappelle fut une opération très dure, mais indispensable. (*Voir p.* 15.)

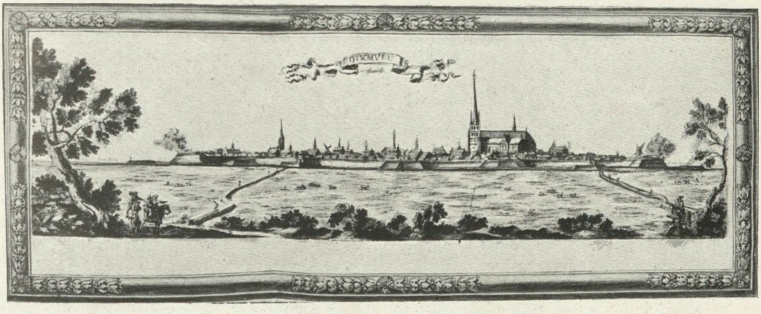
La route de gauche mène à **Dixmude**. *On arrive à* **Caeskerke** (5 km. 5), qui était une simple station sur la ligne Dixmude-Nieuport. L'amiral Ronarc'h y établit son quartier général en octobre 1914. C'est à ce fait seul, qui la désigna aux coups des Allemands, que Caeskerke doit son illustration et sa ruine.

Après Caeskerke, on traverse l'Yser ; avant le pont, à gauche, le long de la rivière, est une tranchée, avec de nombreux abris, appelée « Boyau de la Mort » ; elle était prise d'enfilade par les mitrailleuses postées sur l'autre rive de l'Yser dans la minoterie (à droite, près du pont), qui avait été transformée par les Allemands en une sorte de forteresse. *(Photo p.* 124.*)*

Puis on entre dans **Dixmude** (2 km. 5) *et l'on arrive sur la Grand'Place.*



LE BOYAU DE LA MORT (*Voir p.* 19). AU FOND, DIXMUDE.

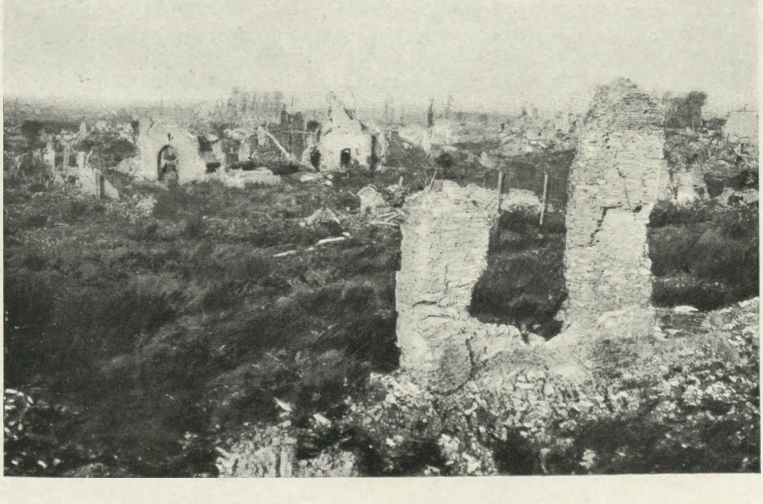


DIXMUDE

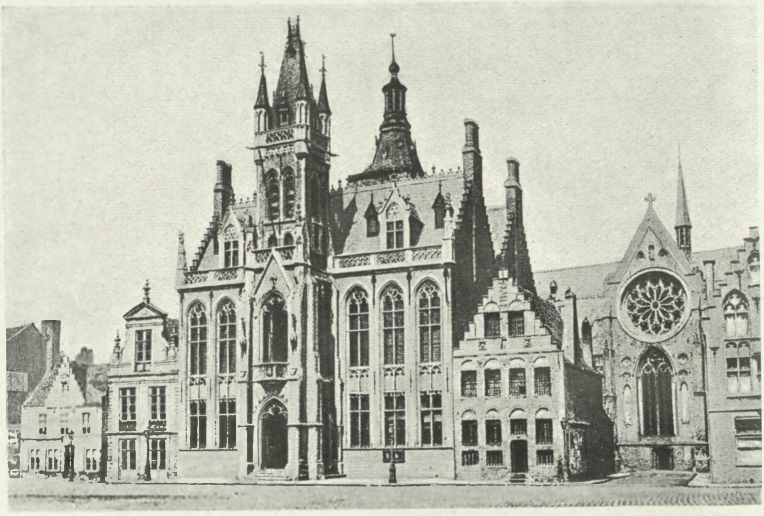
Dixmude était une calme et ancienne petite ville, placée sur la rive droite de l'Yser, au milieu des prairies ; elle comptait près de 4.000 habitants.

La ville est entièrement détruite ; des principaux monuments, on ne voit plus que quelques vestiges de l'église Saint-Nicolas, à gauche de la place. Son abside datait du XIVe siècle, le reste, du début du XVIe siècle ; elle possédait un magnifique jubé de pierre blanche, admirablement ciselé, qui datait de 1540. Au-dessus du maître-autel, un beau tableau de Jordaens : *l'Adoration des Mages* (1644). Le mobilier était beau et ancien : fonts baptismaux de marbre à couvercle en bronze (1626) ; stalles, chaires, autel du Calvaire, buffet d'orgues en chêne sculpté, chandeliers et lustres en cuivre.

Du haut d'un tumulus de pierres et de débris, restes du clocher, on pourra embrasser les ruines de la ville. Sur cette même place, s'élevait l'Hôtel de Ville gothique bâti vers 1870. Tout a disparu. *(Photo ci-dessous.)*



Dixmude vue des ruines de l'église (1919).

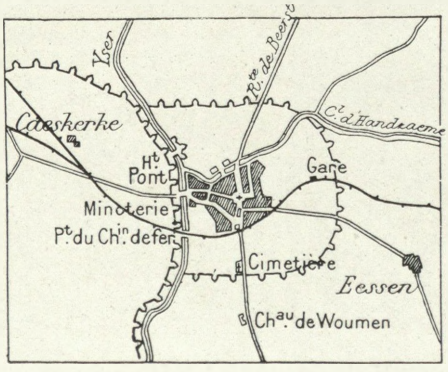


L'Hotel de Ville et l'église de Dixmude avant la guerre.

En prenant la route de gauche on arrive sur le pont du canal d'Handzaeme, qui était un des coins les plus pittoresques de Dixmude ; à côté et à gauche de la route se trouvait le Béguinage, composé d'une vingtaine de maisons autour d'une petite chapelle et d'un beau jardin rendu méconnaissable par les mauvaises herbes qui l'ont envahi.

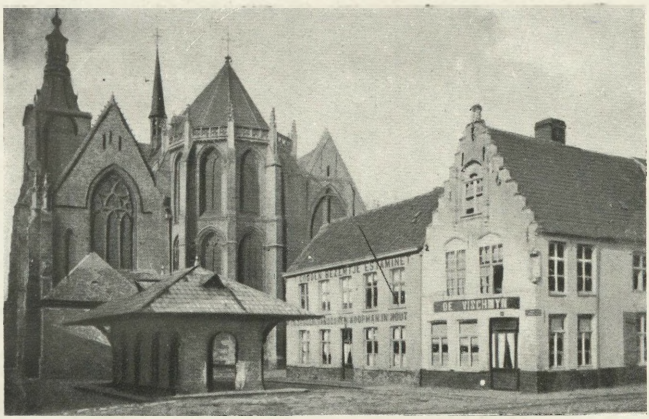
La défense et la prise de Dixmude.

Dixmude fut le théâtre de combats acharnés du 15 octobre au 10 novembre 1914. La brigade de fusiliers marins français — 6.000 hommes commandés par l'amiral Ronarc'h, — une brigade de la 3e division belge (Meiser) et quelques bataillons sénégalais s'illustrèrent dans une défense héroïque d'un mois, contre un ennemi six fois supérieur en nombre et pourvu d'une artillerie lourde très puissante.



Le 16 octobre, sur les routes encombrées d'émigrés des environs de Thourout, les fusiliers en retraite de Melle à Gand arrivent à Dixmude par une pluie torrentielle, avec les batteries belges du major Pontus. Sous la pression des Allemands, l'amiral abandonne les avancées de la ville et resserre la défense.

Pour le moment, le fleuve forme la seule ligne qui puisse être opposée à la ruée de l'envahisseur. Il n'y a ni réseaux, ni abris, ni tranchées.



Le chevet de l'église avant la guerre. (*Photo E. Thill.*)

Malgré les fatigues de dures étapes, les fusiliers et les fantassins, aidés par des compagnies du génie belge, creusent des défenses dans la vaste plaine. Les tranchées entourent la ville, à 1 km. des lisières. Ponts, passerelles et digues du canal de l'Yser sont en même temps organisés.

La défense de la tête de pont de Dixmude est partagée en deux secteurs coupés par la route de Caeskerke.

Sans avions, sans canons lourds, les 6.000 fusiliers de l'amiral et les 5.000 Belges de la brigade Meiser (11e régiment, colonel Leermans, 12e régiment, colonel Jacques) vont affronter l'assaut de 3 corps d'armée allemands.

Après une reconnaissance offensive qui échoue les 16 et 17 octobre, l'ennemi, grossi de nouvelles formations et ayant reçu d'Anvers son artillerie de siège, reprend l'attaque avec une violence sans cesse accrue.

Le 20, à 11 heures, la première marmite tombe sur Dixmude. Les habitants, sur l'ordre de leur bourgmestre, quittent la ville, à l'exception des carmélites et d'une douzaine d'entêtés, qui furent bien obligés de partir quelques jours plus tard.



Une rue de Dixmude en 1918.



L'Yser a Dixmude, avant la guerre (*Photo Nels.*)

Les premiers obus tombent sur l'église qui flambe. Les incendies, bientôt, dévorent toute la ville. Fusiliers et fantassins belges, stoïques, attendent l'attaque. Du nord, de l'est, du sud, elle débouche.

Les colonnes d'assaut se présentent en formations massives, sur seize rangs de profondeur. Elles sont fauchées et, après une lutte acharnée, leurs débris sont rejetés sur leurs positions de départ.

Les jours suivants, les mêmes assauts recommencent. Quand l'ennemi parvient par une attaque en force à pénétrer dans les défenses, les sections de réserve de fusiliers partent baïonnette haute à la contre-attaque et rejettent l'assaillant.

Un danger imminent menace Dixmude. Les Allemands qui ont passé l'Yser à Tervaete s'infiltrent le long de la rive gauche de l'Yser avec l'intention évidente de tourner les défenseurs. L'amiral Ronarc'h pare, en pleine bataille, au danger, malgré les attaques de front incessantes. Il dépêche deux bataillons qui aussitôt improvisent un front entre le canal de l'Yser et la levée du chemin de fer de Nieuport à Dixmude. Manœuvre difficile avec des hommes brisés de fatigue, *crevant de froid et de sommeil*. Par des prodiges d'héroïsme, la nouvelle ligne se fixe et ne cède pas.



Amiral Ronarc'h.

Dans la journée du 24, un bombardement plus effroyable encore que les précédents s'abat sur la ville, sur les tranchées, sur la gare de Caeskerke où se trouve le poste de commandement de l'amiral. Sous cet ouragan de fer et de feu, dont la violence est sans précédent, les défenseurs tiennent bon. Vers la fin de l'après-midi, l'ennemi se rue sur la tête de pont de Dixmude dans un effort gigantesque. Onze assauts sont dirigés contre le secteur



L'Yser a Dixmude, après la guerre.

nord et nord-est ; quinze assauts contre le secteur sud-est. L'un après l'autre, ils sont repoussés. Les cadavres allemands s'accumulent au pied des tranchées. La lutte continue dans la nuit noire jusqu'à minuit, corps à corps effroyables dans la boue gluante.

L'ennemi à bout de forces cède enfin. Dixmude reste inviolable, mais dès le lendemain, aussitôt à la brume levée, le bombardement reprend sur toute la ligne. La ville, ébranlée à chaque rafale, s'émiette petit à petit.

Dans la nuit du 25 au 26, une compagnie ennemie parvint à se glisser dans Dixmude, par surprise ; une centaine d'hommes franchissent le pont-route et dévalent vers Caeskerke en rangs serrés, tambours et fifres en tête. Etrange hardiesse d'hommes grisés d'alcool. Ils réussissent à s'emparer de plusieurs défenseurs, dont plusieurs médecins belges et le commandant Jeanniot, des fusiliers. Bientôt arrêtés, ils essaient de regagner leurs lignes. Au petit jour, ils fusillent leurs prisonniers ; seuls, les médecins belges et un quartier-maître échappent au massacre et sont bientôt délivrés par une section de fusiliers marins.

Les troupes du colonel Jacques, épuisées par la lutte, sont relevées par deux bataillons sénégalais et un bataillon du 1er de ligne belge.

Sans cesser son bombardement quotidien, l'ennemi semble porter ses efforts principaux entre Nieuport et Dixmude. Mais l'inondation l'arrête et bientôt se répand vers le sud. D'ailleurs, il pleut tous les jours et la boue, fouillée par la mitraille, envahit les tranchées où les marins, grelottant de froid et de fièvre, s'enfoncent jusqu'aux genoux. La résistance reste inébranlable.

Prise de Dixmude.

Enfin le 10 novembre, exaspérés de tant d'efforts stériles, les Allemands attaquent avec des forces considérables. Les défenses d'une partie du secteur sud entre la voie ferrée et la route d'Eessen, tenue par des fantassins belges, cèdent et entraînent la chute, aux deux ailes, des secteurs tenus par les Sénégalais. La ligne est crevée au centre. L'ennemi se rabat au nord, en passant le canal d'Handzaeme, et au sud, vers le cimetière, sur les compagnies

La Minoterie.



de marins qui résistent toujours avec acharnement. Les Allemands pénètrent dans la ville. C'est la guerre de rues avec ses surprises et ses embuscades. Cernés, désarmés, quelques marins sont poussés devant les assaillants, bouclier vivant que l'ennemi utilise pour aborder l'Yser. Parmi eux, est le lieutenant de vaisseau Sérieyx, blessé au bras, qui vient de lutter avec ses hommes jusqu'à la dernière cartouche.

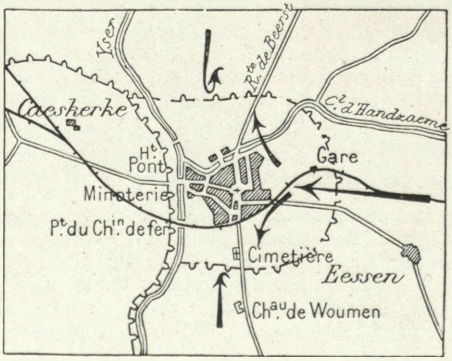
Sommé par un major allemand de lui désigner les points de passage sur l'Yser, dont l'un se trouve à une cinquantaine de mètres, l'officier français, pour occuper le major, prend un crayon, trace un plan compliqué de la position, tandis que stoïquement, il se place avec ses hommes devant les Allemands. Mais le major juge plus rapide d'employer son prisonnier à obtenir la reddition des défenseurs du canal. « Criez-leur de se rendre », ordonne-t-il.

« Comment pouvez-vous penser qu'ils se rendront, répond tranquillement le lieutenant Sérieyx; ils sont dix mille! » Ils étaient deux cents.

Soudain, une vive fusillade au nord distrait l'attention de l'ennemi. Entraînant les siens, l'officier blessé se jette dans l'Yser et gagne à la nage la rive opposée. A la nuit tombante, les ponts, la minoterie, véritable bloc de ciment armé, sautent. Toutes les troupes franco-belges sont derrière le talus du canal de l'Yser et en interdisent le passage. Les Allemands essaient d'organiser les ruines de la malheureuse ville écrasée maintenant sous les coups de l'artillerie alliée.

L'inondation qui a gagné Dixmude tend son réseau infranchissable.

Le 26 novembre 1914, la brigade de fusiliers marins qui, plus tard, saura encore se distinguer sur d'autres champs de bataille et accrochera au drapeau qui lui sera confié la fourragère rouge, est citée à l'ordre de l'armée en ces termes :



« A fait preuve de la plus grande vigueur et d'un entier dévouement dans la défense d'une position stratégique très importante. »

Jusqu'en octobre 1918, les premières lignes adverses suivirent les berges du canal, le Boyau de la mort, dominées, en amont du pont-route détruit, par les ruines de la minoterie. Des coups de



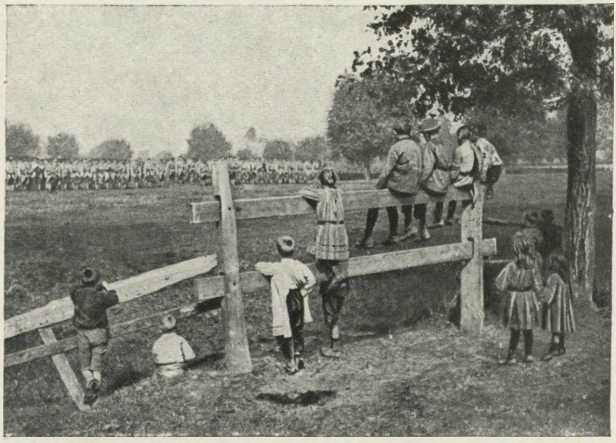
L'AMIRAL RONARC'H SALUE LE DRAPEAU DES FUSILIERS MARINS.

mains, des bombardements violents agitèrent, pendant quatre années, ce secteur tenu alternativement par les marins, des territoriaux français, des zouaves, des fantassins belges.

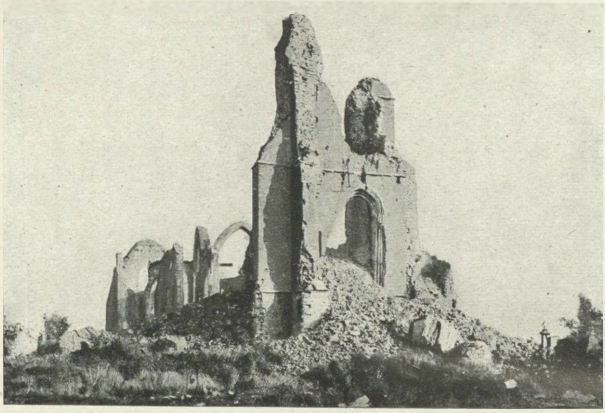
Enfin en septembre 1918, au cours de la grande offensive de libération, la 4e division belge, partie à l'assaut des berges du canal de l'Yser, déborda Dixmude par l'est et atteignit d'un seul élan les rives du canal d'Handzaeme. Le 29 septembre, Dixmude tombait aux mains des Belges ; ce n'était plus qu'un amas informe de pierres, de briques, de poutres, de fils de fer, coupé de boyaux et de tranchées.

Le 25 janvier 1920, le Président Poincaré, devant le roi Albert, remettait la Croix de Guerre française à la ville de Dixmude, avec la citation suivante :

« *A vu son nom à jamais illustré dès les premières heures de la guerre par d'héroïques et inoubliables combats. S'est montrée digne de cette gloire par le stoïcisme avec lequel elle a supporté journellement bombardements et incendies, certaine que son sacrifice n'était pas inutile au salut de la patrie et de la cause commune.* »



EN REGARDANT LA REVUE DES FUSILIERS MARINS.



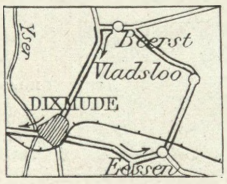
L'ÉGLISE D'EESSEN.

Du canal on revient à la Grand'Place et l'on prend la route de Roulers, on tourne au premier chemin à gauche ; trois kilomètres après avoir franchi un passage à niveau, on laisse à sa droite la route de Clercken qui conduit à la forêt d'Houthulst et l'on arrive a **Eessen** (3 km. 5).

Belles ruines de l'église dont la tour servit longtemps d'observatoire aux Allemands *(photo ci-dessus)*.

Devant l'église, tourner à gauche, on traverse la voie ferrée ; la route conduit à **Vladsloo** où il y a de vastes cimetières allemands. *Derrière l'église on prend à gauche ; on arrive sur une grande route que l'on prend à gauche pour entrer dans le village de* **Beerst** (5 km.).

Beerst et Keyem, plus au nord, servaient de postes avancés, en octobre 1914, à la 4e division belge, qui défendait Tervaete. Conservés en dépit de violentes attaques le 18 octobre, perdus, puis repris, ils durent être abandonnés le lendemain, malgré l'effort des fusiliers marins français qui, à deux reprises, avaient enlevé Beerst à la baïonnette. C'est un de leurs plus beaux exploits.



Beerst est complètement en ruines ; on y voit encore de nombreuses caves transformées en abris défensifs.

On arrive à la route de Dixmude que l'on prend à gauche ; on traverse **Dixmude** (3 km. 5) *d'où l'on sort par le même itinéraire qu'on a suivi à l'arrivée ; puis on tourne à la première route à gauche, celle de* **Loo** (11 km. 5).

Loo est une petite ville ancienne sur le canal de l'Yser. Sa grande église gothique (XVe et XVIe siècles) était une ancienne abbatiale qui conservait quelques tableaux et de belles tombes ; ces dernières sont encore visibles.

En suivant tout droit, au delà de la Grand'Place où s'élève l'HOTEL DE VILLE, de la Renaissance, on voit une VIEILLE PORTE (WESTPOORT), reste d'anciennes fortifications avec, à côté, un sycomore, peut-être âgé de 4 ou 5 siècles, qui passe, dans le pays, pour avoir servi à Jules César pour attacher son cheval.

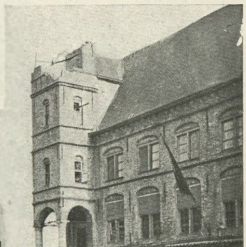
On revient ensuite à la Grand'Place, on tourne à droite et au fond, on voit



Loo.
La vieille porte et le sycomore de Jules César.

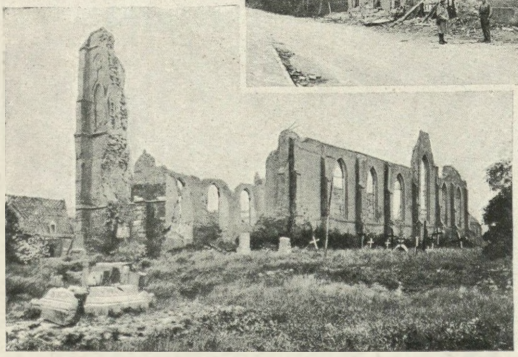
—

La Grand'Place, l'Hôtel de Ville (à droite) et les ruines de l'église.



les restes de l'ancienne ABBAYE, *à gauche de laquelle on passe. On traverse l'Yser, et on arrive à* **Reninghe** (5 km.), qui est très démoli ; *sur la place, prendre à droite la route suivie par le chemin de fer vicinal, en laissant l'église à gauche ; avant de tourner, voir en face et un peu plus loin que l'église* un petit château de 1648 (*Photo ci-dessous*). *Suivre la voie du chemin de fer jusqu'à* **Oostvleteren** (4 km. 3), *où l'on coupe la route de Furnes à Ypres pour gagner* **Westvleteren** (1 km. 3). *Tourner à gauche après l'église de* **Westvleteren** *et gagner* **Poperinghe** (10 km.), *par* **Eikhoek**.





RENINGHE.
Le Château du XVIIe siècle.

—

Les ruines de l'église.

INDEX ALPHABÉTIQUE

A

Adinkerke 36

B

Batrie Aachen.... 56 57
Batrie Antwerpen.... 57
Batrie Augusta..... 83
Batrie Beseler..... 57
Batrie Cécilie..... 58
Batrie Freya..... 83
Batrie Friedrichsart.. 82
Batrie Groden..... 74
Batrie Hafen..... 74
Batrie Herta..... 74
Batrie Hindenburg... 70
Batrie Jacobinessen. 72 73
Batrie Kaiserin..... 74
Batrie Kaiser-Wilhelm II..... 84, 85
Batrie Kanal B..... 82
Batrie Mittel B..... 74
Batrie Pommern..... 113
Batrie Tirpitz.. 58, 63 64
Batrie Zeppelin..... 74
Beerst 126
Blankenberghe 74
Bruges..... 85 à 113

C

Caeskerke. 118, 121 à 123
Clercken 126
Coxyde 37

D

Dixmude..... 118 à 125
Dudzeele 85
Duinbergen..... 84
Dunkerque.....24 à 32

E

Eessen..... 126
Eikhoek 127

F

Furnes ..... 38 à 41

G

Ghistelles 112
Groote-Bamburgh (Fme)..... 53
Groote-Hemme (Fme) 116

H

Halve-Barreel 112
Heyst-sur-Mer.... 83 85
Hondschoote 34 35

J

Jabbeke 112

K

Knocke-sur-Mer.. 84 85

L

La Panne..... 36 37
Le Coq..... 74
Leke 114
Leugenboom..... 112
Lombartzyde .. 43 à 53
Loo 126 127

M

Mannekensvere 46, 114 115
Mariakerke-Bains ... 58
Middelkerke-Bains. 55 56
Moerdijck 112 114
Moere 114

N

Nieuport..... 42 à 51

O

Oost-Dunkerke 42
Oostvleteren 127
Ostende..... 59 à 70

P

Pervyse..... 116 117
Poperinghe..... 23 127

R

Ramscappelle-lez-Bruges 85
Ramscappelle (près Nieuport).. 47, 117 118
Reninghe 127
Rosendael 33

S

Saint-André 112
Saint-Georges. 46, 114 115
Saint-Pierre-Cappelle 114
Schoorbakke..... 46 116
Schoore 115
Spermalie..... 114 115
Steenstrate 49
Stuyvekenskerke ... 116

T

Tervaete 116 122

V

Varssenaere 112
Vladsloo 126

W

Wenduyne 74
Westende 54 55
Westkerke 112
Westvleteren 127
Wulpen 42

Z

Zeebrugge .... 75 à 82
Zuydcoote..... 34



XXXI-2.135-6-20.20

2756

IMP. CUSSAC, PARIS.

LE TOURISME EN FRANCE

OFFICE NATIONAL DU TOURISME

17, Rue de Surène, Paris-VIIIe

L'Office National du Tourisme, organisme officiel, a été créé par la loi du 6 avril 1910 et réorganisé en 1917.

Il coordonne les efforts des groupements et industries touristiques, les encourage dans l'exécution de leur programme, provoque toutes les initiatives administratives et législatives en vue d'améliorer le tourisme en France, favorise les relations entre les administrations publiques, les Compagnies de transports, les S. I., les Syndicats professionnels.

Il provoque la création de bureaux de renseignements en France et à l'étranger, et organise la propagande en vue de faire connaître à tous les beautés de la France, la valeur curative de ses eaux thermales, de ses stations climatiques et balnéaires.

L'O. N. T. est l'organisme destiné à réaliser l'union sacrée et permanente de toutes les forces du Tourisme.

TOURING-CLUB DE FRANCE

65, Avenue de la Grande-Armée, Paris-XVIe

Le Touring-Club de France (fondé en 1890) est aujourd'hui la plus grande association de tourisme. Son but est de faire connaître la France aux Français et aux Etrangers et de chercher à développer le Tourisme sous toutes ses formes.

Tout membre (cotisation annuelle de 6 francs pour les Français et de 10 francs pour les étrangers) reçoit gratuitement une carte d'identité et le service régulier de la revue mensuelle. Il bénéficie des remises consenties dans un grand nombre d'hôtels affiliés, sur les guides et cartes, des annonces dans la revue pour les objets de tourisme, des renseignements, conseils sur toutes questions intéressant le tourisme.

Il a libre passage aux frontières pour sa bicyclette et motocyclette et pour son automobile, par la délivrance d'un « triptyque ».

SYNDICATS D'INITIATIVE (S. I.)
FÉDÉRATION DES SYNDICATS D'INITIATIVE (F. S. I.)
UNION DES FÉDÉRATIONS DES SYNDICATS D'INITIATIVE (U. F. S. I.)

65, Avenue de la Grande-Armée, Paris-XVIe

S. I. — Les Syndicats d'Initiative poursuivent, par tous les moyens, l'aménagement, l'amélioration des transports et du séjour, la facilité des excursions, la conservation des sites et monuments et l'embellissement d'une circonscription déterminée. Tous renseignements sont donnés gratuitement dans leurs bureaux.

F. S. I. — Les Syndicats d'Initiative se sont groupés en Fédérations qui coordonnent les efforts des S. I. et s'occupent de la publicité régionale ainsi que de toutes les questions intéressant l'ensemble de la région.

U. F. S. I. — Les Fédérations des Syndicats d'Initiative de France, Colonies et Protectorats, ayant constitué l'« Union des Fédérations des Syndicats d'Initiative », ont ainsi créé l'organisme national qui centralise leurs efforts en unifiant leur action.

Ces différents groupements travaillent, en union avec l'Office National du Tourisme et le Touring-Club de France, au développement du Tourisme en France.

COMPAGNIE FRANÇAISE DU TOURISME

32, Boulevard des Capucines, Paris-IXe

Fondée par les Organisations de la circulation, elle représente ainsi directement les Compagnies de Chemin de fer, les Compagnies de Navigation, la Chambre Nationale de l'Hôtellerie, le Syndicat des Agences de Voyage, la Chambre Syndicale des Eaux Minérales et Etablissements Thermaux, les Sociétés de Transports sur routes et aériens.

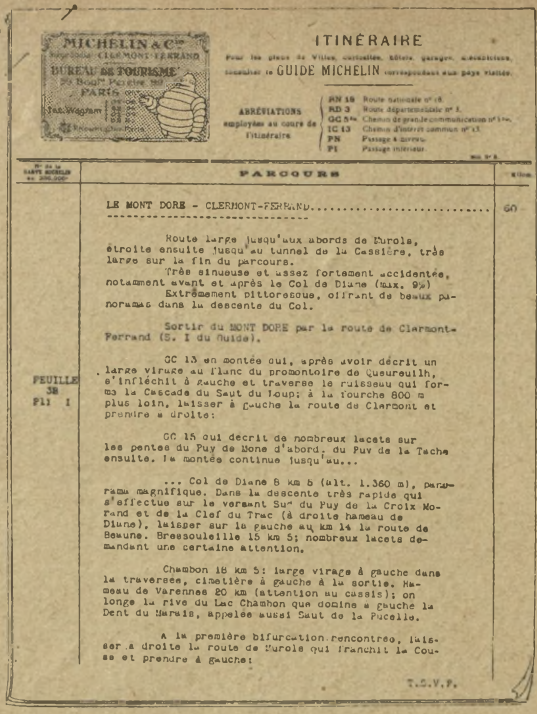
Par l'étude de circuits établis à l'avance et l'émission de billets spéciaux et de chèques de voyage, elle supprime aux touristes tous les inconvénients d'un voyage entrepris sans préparation et rend la circulation à travers le pays très aisée et aussi peu onéreuse que possible.

Pour bien connaître les merveilles de la France, employez ses circuits.

Pour vous éviter des ennuis, utilisez ses chèques de voyage.

POUR TOUS RENSEIGNEMENTS, S'ADRESSER A LA C. F. T.
32, Boulevard des Capucines.

R/56



MICHELIN & Cie
CLERMONT-FERRAND
BUREAU DE TOURISME
99 Boulevard Pereire PARIS

ITINÉRAIRE

Pour les plans de Villes, curiosités, hôtels, garages, automobilistes, consulter le GUIDE MICHELIN correspondant aux pays visités.

ABRÉVIATIONS employées au cours de l'Itinéraire

RN 16	Route nationale n° 16
RD 3	Route départementale n° 3
GC 5bis	Chemin de grande communication n° 5 bis
IC 13	Chemin d'intérêt commun n° 13
PR	Passage à niveau
PI	Passage inférieur

N° DE LA CARTE MICHELIN au 200.000e	PARCOURS	KILOM.
FEUILLE 58 Pli I	LE MONT DORE - CLERMONT-FERRAND.....	60

Route large jusqu'aux abords de Durole, étroite ensuite jusqu'au tunnel de la Caselère, très large sur la fin du parcours.

Très sinueuse et assez fortement accidentée, notamment avant et après le Col de Diane (max. 9%)

Extrêmement pittoresque, offrant de beaux panoramas dans la descente du Col.

Sortir du MONT DORE par la route de Clermont-Ferrand (S. I du Guide).

GC 13 en montée qui, après avoir décrit un large virage au flanc du promontoire de Queureuilh, s'infléchit à gauche et traverse le ruisseau qui forme la Cascade du Saut du Loup; à la fourche 800 m plus loin, laisser à gauche la route de Clermont et prendre à droite:

GC 13 qui décrit de nombreux lacets sur les pentes du Puy de Mone d'abord, du Puy de la Tache ensuite. La montée continue jusqu'au...

... Col de Diane 8 km 5 (alt. 1.360 m), panorama magnifique. Dans la descente très rapide qui s'effectue sur le versant Sud du Puy de la Croix Morand et de la Clef du Trac (à droite hameau de Diane), laisser sur la gauche au km 14 la route de Beaune. Bressoulcille 15 km 5; nombreux lacets demandant une certaine attention.

Chambon 18 km 5: large virage à gauche dans la traversée, cimetière à gauche à la sortie. Hameau de Varennes 20 km (attention au cassis); on longe la rive du Lac Chambon que domine à gauche la Dent du Marais, appelée aussi Saut de la Pucelle.

A la première bifurcation rencontrée, laisser à droite la route de Durole qui franchit la Couze et prendre à gauche:

T.S.V.P.

Un Itinéraire gratuit du Bureau de Tourisme Michelin.

Vous ferez connaître au

Bureau de Tourisme Michelin

99, Boulevard Pereire, Paris (17e)

les grandes lignes de votre prochain voyage en auto et la date de votre départ et vous recevrez *gratuitement* un Itinéraire détaillé spécialement établi pour vous.

PHOTOS ET FILMS DE GUERRE

des Collections de la Section photographique et cinématographique de l'Armée.

PHOTOS DES MONUMENTS HISTORIQUES

COLLECTION DE CHATEAUX, ÉGLISES, MONUMENTS ANTIQUES, MEUBLES ANCIENS, OBJETS D'ART, TAPISSERIES, VITRAUX, ETC.

Tous ces documents appartiennent au Ministère de l'Instruction publique et des Beaux-Arts

(Service photographique et cinématographique des Beaux-Arts)

et sont mis en vente à Paris : 1bis, rue de Valois.

D'importantes remises sont faites aux auteurs, conférenciers, administrations, revendeurs, etc.

BIBLIOTEKA
ASG
NAUKOWA
17503