

*HC. 111.24. 126*

# L'ASSASSINAT

DU  
**CAPITAINE  
FRYATT**

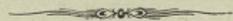


LONDRES :  
DARLING & SON, LIMITED.

1916,

Ms. 111.24. 126

**L'ASSASSINAT**  
**DU**  
**CAPITAINE FRYATT.**



LONDRES :  
DARLING & SON, LIMITED,  
1916.



LE CAPITAINE FRYATT.

## L'assassinat du Capitaine Fryatt.

### LETTRE DE SA MAJESTÉ LE ROI GEORGES À LA VEUVE DU CAPITAINE FRYATT.

Buckingham Palace,  
3 août, 1916.

MADAME,

Dans le malheur qui vous frappe si cruellement le Roi s'unit à ses sujets pour vous offrir ses plus sincères sympathies.

Depuis le début des hostilités, Sa Majesté n'a cessé d'admirer les services merveilleux qu'a rendus la marine marchande.

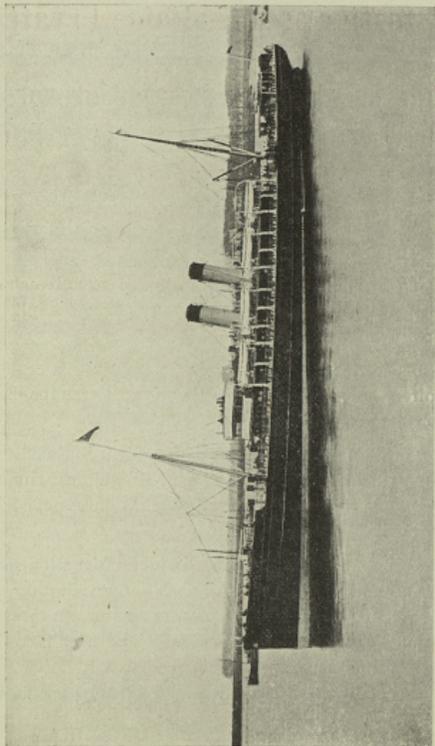
L'acte du Capitaine Fryatt, en défendant son navire contre l'attaque d'un sous-marin ennemi, est une noble preuve de cet esprit fertile en ressources et sûr de lui-même qui caractérise sa profession.

C'est donc avec le sentiment de l'indignation la plus profonde que le Roi a appris le sort de votre mari, et il m'a commandé de vous assurer, en vous envoyant l'expression de ses condoléances, qu'il regarde ce crime avec la plus grande horreur.

Veillez agréer, Madame, etc.

(Signé) STAMFORDHAM.

MRS. FRYATT.



LE PAQUEBOT ANGLAIS BRUSSELS, AFFECTÉ AU SERVICE RÉGULIER ENTRE L'ANGLETERRE ET LA HOLLANDE.

I.

### La Carrière du Capitaine Fryatt.

Le capitaine Charles Algernon Fryatt commandait le "Brussels," steamer appartenant à la compagnie du *Great Eastern Railway*. Beaucoup de compagnies de chemin de fer anglaises possèdent des lignes de paquebots affectés au service régulier entre l'Angleterre et le continent de l'Europe, et bien que le service de ces bateaux ait été modifié ou ait été arrêté par la guerre, la puissance et l'organisation de la marine britannique sont telles que les communications par mer avec tous les pays neutres n'ont jamais été interrompues. Bravant les dangers de mines et des sous-marins, des brouillards et des tempêtes près de côtes qui ne sont plus balisées ni éclairées par leurs phares, les capitaines de ces petits mais solides bateaux marchands connaissent depuis longtemps les méthodes et les façons d'agir des sous-marins allemands. Ils ont acquis leur expérience de bonne heure, ayant appris, par leurs rapports plutôt intimes avec les Allemands la leçon que

plus tard le torpillage de la *Lusitania* enseigna à l'univers. L'un de ces marins était le capitaine Fryatt, connu par ses amis et dans son port d'attache sous le sobriquet de "*Pirate dodger*" (Celui qui fait la nique aux pirates); et dans ses nombreux voyages entre Harwich et Rotterdam, il avait pleinement mérité ce surnom, mais enfin il tomba dans les mains de ces pirates qu'il avait tant de fois évités. Il vivait à Dovercourt, près de Harwich, le port de la *Great Eastern Railway Company*, et était depuis de longues années au service de cette compagnie. Il appartenait, comme sa femme, à l'est de l'Angleterre, et il laisse une famille de sept petits enfants, tous jeunes, un garçon et six filles. Sa patrie reconnaissante et ses généreux patrons ne manqueront pas de venir au secours de ces êtres qui lui étaient si chers, et l'histoire glorieuse de ses exploits ne cessera d'enthousiasmer les générations futures. Le capitaine Fryatt, disait-on, était "l'honneur même et le sang-froid en personne," et un de ses amis l'a décrit "comme le type parfait du marin anglais, vrai loup de mer, mari et père dévoué, homme d'une conduite irréprochable."

## II.

## Le U 33.

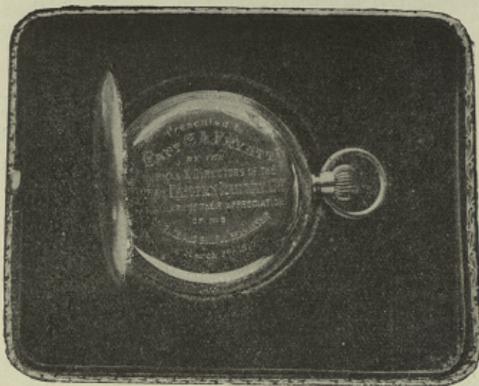
Au commencement de février, 1915, le gouvernement allemand annonça son blocus criminel et illégal. Il proclama, par décret officiel, "zone de guerre" les eaux du littoral de la Grande-Bretagne et de l'Irlande, y compris la Manche tout entière, et il déclara que:—

**"à partir du 18 février et y compris ce jour, tous les vaisseaux ennemis trouvés dans cette "zone de guerre" seraient détruits, sans qu'il fût toujours possible de prévenir l'équipage ou les passagers du danger qui les menaçait."**

Dès le début même de la loi internationale, les bateaux marchands ont eu le droit de s'attendre à être prévenus par le navire qui les attaquait, et les préceptes de l'humanité légalement reconnus ont prescrit à l'ennemi de veiller à la sûreté de l'équipage du vaisseau attaqué. Mais par ce décret du 4 février,

1915, le gouvernement allemand répudiait officiellement cette obligation qui lui était imposée par la civilisation, et il avertissait tous les bâtiments de commerce qu'ils pouvaient être torpillés par un engin secret lancé par un navire invisible et sans le moindre avertissement. Après une telle déclaration, il est clair que les bâtiments de commerce anglais avaient le droit de se considérer comme attaqués par tout sous-marin qu'ils apercevraient. Ils devaient s'estimer heureux de n'avoir pas été attaqués avant même d'avoir aperçu le bateau ennemi. Quelle alternative avaient-ils en effet ? Devaient-ils attendre, sans offrir la moindre résistance, l'arrivée de la torpille qui ne leur avait pas été annoncée ?

L'amirauté allemande ne tarda pas à mettre en pratique la politique de pirates qu'elle avait annoncée. Les sous-marins allemands commencèrent même leur campagne avant la date fixée, et bientôt après, le deux mars, 1915, le capitaine Fryatt fit connaissance pour la première fois avec l'un d'entre eux. En se rendant de Parkeston Quay à Rotterdam, il



MONTRE EN OR OFFERTE AU CAPITAINE FRYATT  
PAR LA GREAT EASTERN RAILWAY COMPANY.

Inscription :—Offert au Capitaine C. A. Fryatt par le Président et les Directeurs de la *Great Eastern Railway Company*, en signe de leur estime pour son courage et son habileté manœuvrière le 2 mars, 1915.

aperçut un sous-marin portant deux mâts, qu'il reconnut facilement pour un sous-marin allemand. Le bateau ennemi se dirigea aussitôt vers le steamer du capitaine Fryatt dans le but de l'attaquer; mais le capitaine anglais appela aussitôt tout son équipage, envoya des hommes à ses chauffeurs, afin d'obtenir de son navire la plus grande vitesse possible. De cette façon le paquebot arriva à faire seize nœuds, et après une chasse de plusieurs milles, et en dépit d'une route très difficile, il réussit à atteindre sain et sauf les eaux hollandaises. Sans l'ardeur des mécaniciens et des chauffeurs et l'habileté du capitaine Fryatt, le paquebot anglais aurait été torpillé.

Pour sa bravoure en cette occasion le capitaine Fryatt reçut une montre en or du président et des directeurs de la *Great Eastern Railway Company*.

Quelques semaines après cet exploit, le 28 mars, 1915, un sous-marin allemand torpillait la "Falaba." Tout le monde sait que la "Falaba" s'arrêta, lorsque l'agresseur

allemand lui ordonna de le faire. Néanmoins le capitaine du sous-marin allemand ne donna pas le temps aux passagers de s'embarquer dans les canots du steamer, et il osa torpiller ce grand paquebot, pendant que des non-combattants étaient encore à bord. L'un de ceux qui se trouvaient sur le pont décrit ainsi le spectacle qui se présenta à ses yeux.

"Le commandant du sous-marin ordonna à notre capitaine de mettre sur le champ dans les embarcations tous les passagers, disant en bon anglais : 'Je vais torpiller votre bateau.' Il s'ensuivit une terrible scène. Quelques-unes des embarcations chavirèrent et ceux qui les occupaient tombèrent à la mer, plusieurs d'entre eux étant noyés presque aussitôt. Dix minutes s'étaient à peine écoulées depuis le moment où nous avions reçu l'ordre de quitter le paquebot, et la dernière embarcation n'avait pas encore été mise à la mer, lorsque j'entendis une détonation et vit que notre navire donnait à la bande. Les pirates avaient osé nous lancer une torpille à une distance de moins de cent mètres, alors qu'ils pouvaient voir clairement un grand nombre de

passagers et de membres de l'équipage à bord du paquebot. Quelle lâcheté c'était commettre ! A vrai dire, c'était un meurtre perpétré de sang froid."\*

Cent quatre personnes, hommes et femmes, perdirent ainsi la vie.

Ce même dimanche, 28 mars, le capitaine Fryatt rencontrait le "U 33" dans la mer du Nord. Au cours de l'après-midi, en se rendant de Parkeston à Rotterdam, le "Brussels" aperçut un sous-marin allemand, ayant au moins trois cents pieds de long, avec un avant très haut sur l'eau, un kiosque très grand, et sans aucune marque distinctive à tribord. Le capitaine Fryatt comprit bien vite que la vitesse du sous-marin était beaucoup plus grande que la sienne, et que, s'il essayait de s'enfuir, il pouvait être torpillé très facilement. Le sous-marin lui signala de s'arrêter, mais le courage du capitaine anglais se révolta à la pensée de se rendre, et la connaissance qu'il avait des méthodes alle-

\* Voir le *Times*, du 30 mars, 1915.

mandes de faire la guerre lui disait que le fait de se rendre ne garantissait nullement aux hommes de son équipage qu'ils auraient la vie sauve. Il résolut donc de sauver son paquebot coûte que coûte, et de se diriger vers le sous-marin afin de le forcer à plonger, ou même afin de l'éperonner, si le sous-marin n'exécutait pas sa plongée assez vite. D'après les règlements internationaux, il avait parfaitement le droit de le faire, c-à-d, de ne tenir aucun compte de l'ordre de l'ennemi, et de résister à son attaque du mieux qu'il le pouvait. Les deux adversaires avaient à rivaliser d'habileté et de courage, en courant chacun le même danger. Le capitaine Fryatt mit donc la barre à tribord, en commandant à ses mécaniciens de marcher à toute vitesse. Il fit placer son équipage, à l'arrière, en lieu sûr, au cas où le sous-marin se mettrait à tirer sur lui, et il marcha tout droit vers le kiosque de l'ennemi. Ce dernier, voyant que le "Brussels," loin de se rendre, voulait affirmer son droit de résister, exécuta aussitôt une plongée. Le "Brussels" le vit disparaître, à environ vingt mètres devant lui, et se dirigea vers l'endroit

où le sous-marin s'était trouvé. Presque aussitôt le périscope de l'ennemi sortit de l'eau, à deux pieds environ de la surface de la mer, sur la même ligne que le "Brussels." Le capitaine Fryatt ne s'aperçut pas que son paquebot avait touché le sous-marin, mais l'un des chauffeurs ressentit la sensation d'un choc. Le submersible reparut en donnant à la bande, et disparut ensuite à la vue de l'équipage anglais. Le capitaine Fryatt marcha à toute vitesse jusqu'au moment où il se trouva dans les eaux de la Hollande.

Il est absolument faux que le capitaine Fryatt, comme le prétend le Bureau Wolff, ait permis au sous-marin allemand de s'approcher du paquebot pour la visite, et il est également controuvé que le capitaine anglais, comme le déclarent certains journaux allemands, se soit rendu et ait attaqué ensuite le "U 33," ou qu'il se soit rendu coupable de la moindre perfidie, ou de la moindre ruse de guerre. Les Allemands ne peuvent, par de tels plaidoyers, que leur désir de cacher leur crime si honteux sous un tissu de mensonges.

Ne nous faisons pas illusion sur les desseins de l'ennemi, en pensant qu'il était animé de bonnes intentions, parce qu'il avait donné l'ordre au paquebot de s'arrêter. La "Falaba" avait stoppé, et la liste de ses morts parle assez haut. Le capitaine Fryatt connaissait déjà les façons d'agir des submersibles allemands par son aventure du 2 mars, et il voulut épargner à son équipage le sort de la "Falaba." Agit-il ainsi "par ambition et par amour de l'argent," ainsi que le prétend le journal allemand, le *Weser Zeitung*?"

Non! bien qu'il soit mort, les marins de son équipage et les passagers vivent, et c'est grâce à son courage et à son esprit de ressource qu'ils n'ont pas subi le sort des femmes et des enfants de la "Lusitania" et de tant d'autres navires qui se sont arrêtés, se sont rendus à l'ennemi et dont les passagers ont été noyés par la faute de la cruauté des sous-marins allemands.



MONTRE EN OR OFFERTE AU CAPITAINE FRYATT  
 PAR L'AMIRAUTÉ BRITANNIQUE.

Inscription :—Offert par les *Lords Commissioners* de l'Amirauté à Charles Algernon Fryatt, capitaine du steamer *Brussels*, pour marquer leur approbation de l'exemple qu'a donné ce paquebot, lorsqu'il fut attaqué par un sous-marin allemand, le 28 mars, 1915.

### III.

#### La remise de la montre.

En agissant ainsi, le capitaine Fryatt avait sans aucun doute sauvé la vie de ceux qui lui avaient été confiés. A la date de son exploit, les Allemands avaient déjà torpillé sans avertissement vingt-deux bâtiments marchands anglais, et ils avaient essayé d'en torpiller beaucoup d'autres. La proclamation allemande du 4 février 1915 n'était rien moins qu'une attaque sans avertissement contre tout bâtiment marchand battant pavillon britannique dans les eaux mentionnées dans la proclamation; et le capitaine, en agissant comme il l'avait fait, s'était contenté de se défendre contre l'agressive illégale de l'ennemi.

L'amirauté anglaise fit don au capitaine Fryatt d'une montre en or, portant une inscription qui rappelait le service qu'il avait rendu. Cette montre, et la montre qu'avait

donnée au capitaine le *Great Eastern Railway Company*, pour son exploit précédent, ne sont pas tombées dans les mains des pirates allemands, mais elles sont précieusement gardées par la veuve du brave marin pour être transmises dans sa famille, de génération en génération. Le Dr. Macnamara, Secrétaire à l'Amirauté, annonça, le 25 avril 1915, à la Chambre des Communes le don de cette montre au capitaine Fryatt par l'Amirauté, et mentionna le nom de ce capitaine, après avoir cité d'autres capitaines de la marine marchande, en déclarant qu'il avait dérouté un sous-marin allemand par sa bravoure et son esprit de ressource, et qu'il avait été désigné par l'Amirauté "comme méritant une récompense pour ses services spécialement méritoires."

Sa Majesté, le roi Georges, dans la lettre qu'il fit envoyer à Mrs. Fryatt du palais de Buckingham, a su exprimer le sentiment de l'univers entier, en disant :—

"L'acte du capitaine Fryatt, en défendant son navire contre l'attaque d'un sous-marin

ennemi, est une noble preuve de cet esprit fertile en ressources et sûr de lui-même qui caractérise sa profession."

**L'on ne doit jamais oublier que la rencontre du capitaine Fryatt avec le sous-marin allemand eut lieu le même jour que le torpillage de la "Falaba," et après que beaucoup d'autres navires avaient été torpillés sans le moindre avertissement.**

## IV.

**La capture du "Brussels."**

Le capitaine Fryatt quitta le port d'Hoekvan-Holland au cours de son service régulier le soir du 22 juin, 1916, plus d'un an après sa dernière rencontre avec l'ennemi. Un ami, qui lui serra la main à son départ, lorsque le capitaine monta sur la passerelle le trouva aussi calme et aussi gai que d'habitude. Le "Brussels" avait à bord une cargaison de denrées et plusieurs réfugiés belges. Mais lorsque le paquebot se trouva au beau milieu de sa route vers Tilbury, il fut capturé par une flotille de torpilleurs allemands et conduit, comme prise de guerre, à Zeebrugge. L'on a raconté alors qu'il y avait à bord du "Brussels" un individu aux allures étranges, qui parlait l'allemand couramment, et qu'il fut ensuite traité avec le plus grand respect par les Allemands. Le *Telegraaf* d'Amsterdam, en racontant la capture, parle de la tenue pleine de dignité et de sang froid de

l'équipage et de son capitaine. Il nous montre le capitaine Fryatt lui-même se tenant au milieu de ses officiers, le visage aussi calme que s'il était sur sa passerelle, rassurant avec bonté les femmes belges en peurs, et ne pensant qu'aux autres.

On croit que le capitaine et son équipage furent conduits en automobiles à Bruges, et le jour suivant en Allemagne. En tout cas l'ambassadeur des Etats-Unis à Berlin informa le gouvernement britannique qu'ils étaient tous internés à Ruhleben. Mrs. Fryatt reçut une lettre que son mari lui envoya de ce camp, en date du 1<sup>er</sup> juillet, et dans laquelle il lui annonçait "qu'il allait faire un voyage."

## V.

### La première nouvelle arrive en Angleterre.

Le 1<sup>er</sup> juillet, l'ambassadeur des Etats-Unis, en réponse à une demande du Foreign Office britannique, assura Lord Grey of Folloden, ministre des Affaires étrangères, que les officiers et que l'équipage du "Brussels" étaient sains et saufs, et que le capitaine du vaisseau "désirait que sa femme en fût informée." Personne ne soupçonna à cette époque la portée et la signification terrible de ces paroles pathétiques.

Ce fut seulement le 16 juillet que le gouvernement et le public de la Grande-Bretagne apprirent, par le "Telegraaf" d'Amsterdam, que le capitaine Fryatt allait être traduit devant un conseil de guerre allemand, sous l'inculpation d'avoir éperonné un sous-marin allemand. Le Foreign Office

britannique s'adressa aussitôt à l'ambassadeur des Etats-Unis en le priant de faire toutes démarches utiles, afin de défendre le capitaine. La nouvelle qu'avait publiée le "Telegraaf" n'était malheureusement que trop vraie.

## VI.

**Le conseil de guerre.**

Nous n'avons aucun détail sur le conseil de guerre qui eut lieu à Bruges. Il n'est pas certain qu'il y ait eu là des témoins indépendants, et il est peu probable que les Allemands dévoilent jamais ce qui s'y est passé. Toute l'affaire semble avoir été bâclée à la hâte et dans le plus grand mystère, ainsi qu'agissent tous ceux qui évitent la lumière de la publicité dans l'accomplissement de leur sinistre besogne. Nous ne pouvons qu'imprimer les quelques lignes succinctes du télégramme officiel allemand :—

“Jeudi, à Bruges, devant le conseil de guerre du port de la marine, a eu lieu le procès du capitaine Charles Fryatt, du steamer anglais “Brussels,” qui avait été capturé.”

Une demande pour que le procès fût ajourné avait été faite, mais elle fut refusée sous pré-

texte que “l'on ne pouvait garder plus longtemps les témoins appartenant à des sous-marins allemands” ! A cause de ce prétexte si ridicule, le procès eut lieu sur le champ, et le capitaine Fryatt fut “défendu” par le Commandant Neumann, qui “dans la vie civile est un avoué et un *justizrat*.”

En vertu de quel principe du droit international le capitaine Fryatt fut-il jugé? Quelle fut la nature de l'accusation? Quels sont les noms des juges qui le condamnèrent?

## VII.

**L'accusation.**

Suivant la déclaration officielle allemande, le capitaine Fryatt fut condamné, parce que :—

“ Quoiqu'il ne fût pas un membre d'une force combattante, il essaya dans l'après-midi du 28 mars, 1915, d'épéronner le sous-marin allemand, U 33, près du bateau-phare de la Meuse.”

Et si le capitaine Fryatt a agi ainsi, quel crime a-t-il commis? Déjà les Allemands avaient torpillé sans avertissement plus d'une vingtaine de vaisseaux de commerce britanniques non armés, et regrettaient seulement que leurs torpilles aient manqué tant d'autres bâtiments. **Quelques semaines plus tard, le grand transatlantique non-armé, la Lusitania, fut torpillé sans avertissement, sombrant avec plus de 1,000 personnes, y compris de nombreux citoyens américains,**

Le décret allemand du mois de février avait averti tous les marins que partout où ils rencontreraient un sous-marin allemand, ils devaient se considérer comme attaqués par lui, puisqu'il n'était plus possible d'observer les formes, c-à-d, de prévenir l'ennemi qu'il allait être attaqué. Quel autre sens peut-on attacher aux mots suivants :—

“ Tout navire marchand ennemi trouvé dans cette “zone de guerre” sera torpillé, sans qu'il soit toujours possible d'avertir l'équipage ou les passagers des dangers les menaçant.”

La résistance à une telle attaque est légitime : cela est prouvé par les règlements sur les prises de tous les grands États, par ceux de l'empire britannique, des États-Unis, de l'Italie, de l'Espagne et des autres; le droit à la résistance est même reconnu par les règlements allemands des prises, dans un *addendum* publié le 22 juin, 1914, qui contient la clause suivante :—

“ Si un navire marchand ennemi et armé offre une résistance armée au droit de visite et

de capture . . . les membres de l'équipage doivent être traités comme prisonniers de guerre."

Il est vrai que le règlement allemand parle de vaisseaux marchands armés, mais quelle différence cela peut-il faire? Un vaisseau marchand ne cesse pas d'être un vaisseau marchand, parce qu'il est armé; ses officiers et son équipage ne deviennent pas membres d'une force combattante, parce que leur vaisseau porte des canons à bord pour sa défense; on permet à un bâtiment marchand de résister à un vaisseau de guerre ennemi, non pas parce qu'il a qualité pour le faire, en tant que vaisseau combattant, mais parce qu'il sera capturé (en mettant les choses au mieux), ou probablement torpillé sans avertissement, s'il rencontre un sous-marin allemand; et la capture même est un acte d'hostilité auquel un bâtiment marchand n'a pas besoin de se soumettre.

Un éminent jurisconsulte allemand, le Dr. Hans Wehberg, a admis la justice de ces affirmations dans son livre "*Das Seekriegsrecht*"

publié depuis le début des hostilités. On y lit:—

" En vérité aucun exemple ne saurait être trouvé dans les précédents internationaux dans lesquels les États ont déclaré que la résistance n'est pas permise. Au contraire, d'après le jugement célèbre de Lord Stowell dans l'affaire de la 'Catharina Elizabeth,' la résistance fut déclarée permise, et l'article 10 du code naval de guerre des États-Unis envisage les choses du même point de vue. Le plus grand nombre des auteurs et l'Institut du Droit International partagent la même façon de voir . . . Le bâtiment marchand ennemi a donc le droit de se défendre contre une attaque de l'ennemi; et ce droit, il peut l'exercer contre la visite, car la visite est à vrai dire le premier acte de la capture."

En dehors de l'Allemagne, on ne trouve presque personne qui pense qu'une telle résistance soit illégale: cette opinion date depuis peu; son principal exposant est le Dr. Schramm, qui est le conseiller légiste de

l'Amirauté allemande. Il n'est pas difficile de deviner que son opinion,—ainsi que l'opinion de ses amis,—s'est faite au moment où l'Allemagne préparait son assaut final contre la civilisation.

De plus, le gouvernement allemand, dans un memorandum qu'il remit aux Puissances neutres, le 10 février, 1916, tout en maintenant qu'aux yeux de l'Allemagne les vaisseaux marchands n'avaient pas le droit de se défendre, ajoutait que :—

“ Il prend en considération aussi la conception contraire en traitant les équipages comme belligérants.”

Mais naturellement les Allemands prétendront que le “ Brussels ” ne s'est pas défendu, mais a été l'agresseur. Quiconque lit le manifeste allemand du mois de février, 1915, ne peut douter un seul instant que l'Allemagne n'ait menacé dans ce document de torpiller tout vaisseau marchand britannique, armé ou non-armé, sans avertissement,

comme le demandait le droit international; et les Allemands se sont mis d'ailleurs à le faire, car ils ont torpillé sur le champ des bâtiments marchands non-armés, et ont fait périr ainsi un grand nombre de personnes. L'Amirauté anglaise a publié une liste, non seulement des navires britanniques et alliés, mais aussi des vaisseaux neutres qui ont été torpillés sans avertissement, comme le portaient les termes de ce manifeste allemand. Même lorsque l'ennemi a averti le bâtiment marchand qu'il allait être torpillé, l'équipage, en se rendant, n'a pas pu toujours s'échapper sain et sauf. Depuis le début des hostilités plus de 400 vies ont été perdues dans de telles circonstances, à bord des chalutiers et des bâtiments de commerce anglais.

La théorie allemande de la “ liberté des mers ” signifie comme l'a dit M. Balfour que “ ni les civils ennemis ni les neutres ne doivent posséder de droits contre l'Allemagne militante; et que ceux qui ne résistent pas seront noyés et que ceux qui résistent seront fusillés.”

244 vaisseaux marchands neutres ont été déjà torpillés illégalement par les sous-marins allemands, et leur nombre ne fait que s'accroître. Tout le monde conviendra que cette liste de victimes, lorsqu'on la lit à la lumière de la déclaration allemande de la "zone de guerre," conseille à tout bateau de commerce anglais de se défendre.



MRS. FRYATT.

## VIII.

### Le Capitaine Fryatt était-il un franc-tireur ?

Devant l'horreur et la stupéfaction de l'univers entier qui, bien que la renommée des Allemands soit déjà assez chargée, n'arrivait guère à comprendre ce hideux forfait, les Allemands ont fait des efforts désespérés pour justifier cet assassinat judiciaire. Ils l'ont justifié en alléguant un certain règlement allemand sur le droit de prise concernant les bâtiment *neutres* ! Ils ont déclaré que le capitaine Fryatt devait être fusillé pour le bien de leur cause, et c'est là une proposition si cruelle que personne, en dehors de l'Allemagne, ne saurait la discuter. Ils ont affirmé en outre que le capitaine Fryatt était un *franc-tireur*.

“L'un des actes criminels de franc-tireur qu'a commis la marine marchande britannique contre nos vaisseaux de guerre a trouvé

ainsi une expiation tardive, mais méritée.” Ainsi s'exprime le télégramme officiel allemand.

Pendant le guerre franco-allemande de 1870, certaines forces irrégulières françaises engagèrent une guerre de guérillas contre l'armée allemande. Pendant toute la guerre les Allemands fusillèrent jusqu'au dernier tous les soldats irréguliers qui tombèrent dans leurs mains. Cette conduite barbare excita l'indignation de nombreuses nations; et maintenant, par un article des règlements de La Haye pour la conduite de la guerre sur terre, ces soldats irréguliers ont le droit d'être traités comme les soldats réguliers, lorsqu'ils se trouvent sous les ordres d'un officier responsable, qu'ils ont une marque distinctive, portent leur armes ouvertement et se conforment aux lois de la guerre. De plus lorsque la population se soulève spontanément pour résister à un envahisseur, elle n'a nul besoin d'avoir un commandant responsable et de porte une marque distinctive, et dans ce cas des corps de troupes irrégulières, armés et obéissant aux lois de la guerre, ont le droit,

lorsqu'ils sont capturés, d'être traités comme prisonniers de guerre.

Nous avons donc ici une exception à la règle générale déclarant qu'un combattant doit appartenir aux forces régulières afin d'avoir vraiment le droit d'être traité comme prisonnier de guerre. La même exception existe depuis un temps immémorial pour les marins. Et à vrai dire la difficulté que la conférence de La Haye avait éprouvée à accorder à des soldats irréguliers sur terre le droit d'être traités comme prisonniers n'existe pas dans le cas d'un homme appartenant à la marine marchande. Il se trouve en pleine mer, ainsi que son navire, et est exposé à la vue de tous; il ne peut changer de vêtements, ni se perdre dans une foule de civils; il ne peut surprendre son ennemi à l'improviste. A partir du moment où il est attaqué, il lui est permis de se défendre, et son adversaire ne souffre d'aucun désavantage.

Tout capitaine de la marine marchande britannique peut et doit supposer que tout

submersible allemand se trouvant dans les eaux du blocus est en train d'exécuter les ordres du "haut commandement allemand." La présence d'un sous-marin ennemi dans le voisinage d'un navire de la marine britannique signifie deux choses: d'abord une menace, et en second lieu, la possibilité de l'exécution de cette menace. En d'autres termes elle constitue un acte d'agression, car la visite est, suivant les paroles du Dr. Wehberg, le premier acte de la capture. Dans ces circonstances le capitaine d'un bâtiment marchand peut défendre son navire, et n'est pas un *franc-tireur*, s'il le fait; lorsqu'il est pris, il doit être traité en prisonnier de guerre. Le capitaine Fryatt a défendu son navire; il n'a pas été capturé; plus tard il est tombé dans les mains de l'ennemi, et il a été fusillé, parce qu'il avait osé exercer le droit légal qu'il avait indubitablement de résister. Nous disons *indubitablement*, parce qu'à ce sujet il n'existait alors aucun doute; les apôtres du militarisme allemand et de la "liberté des mers" n'avaient point encore achevé leur plan définitif!

Mais quel besoin y a-t-il de faire au gouvernement allemand l'honneur de supposer qu'il a agi par erreur, en interprétant mal les réglemens? Toujours d'accord avec lui-même, il n'a fait que consulter ses propres besoins militaires. Les Allemands ont pris désormais l'habitude de considérer comme *franc-tireurs* tous ceux qui osent s'opposer au militarisme allemand!

**Par exemple, la "Rheinisch Westfälische Zeitung" a publié, le 1<sup>er</sup> août, un article demandant au gouvernement allemand de traiter les volontaires américains combattant avec les troupes alliées contre l'Allemagne comme francs-tireurs, et de les fusiller, ou mieux, de les pendre, lorsqu'ils seront capturés.**



LA MAISON DU CAPITAINE FRYATT  
À DOVERCOURT.

## IX

### Le dernier et le plus long voyage du Capitaine Fryatt.

Le 30 juillet, le *Telegraaf* d'Amsterdam apprit que le capitaine Fryatt avait été fusillé dans la soirée du jeudi précédent, sur un terrain entouré de palissades appartenant au port de Bruges, et qu'un "alderman" de la ville avait assisté à l'exécution en tant que témoin. La nouvelle de cette mort fut confirmée officiellement, par un télégramme de l'ambassadeur des États-Unis. Nous n'avons aucun autre détail, et probablement nous n'en aurons jamais d'autre. L'exécution de Miss Cavell a enseigné au gouvernement allemand la sagesse de tenir cachées le plus possible *de telles choses*, mais elle ne lui a pas appris assez de charité ni assez de justice ni de sens commun pour lui faire comprendre que *de telles choses* ne peuvent s'accomplir sans soulever l'indignation de tout le monde civilisé.



LA VEUVÉ ET LES SEPT ENFANTS DU  
CAPITAINE FRYATT.

### Épilogue.

Ainsi le capitaine Fryatt est mort; il est mort, parce qu'il avait préservé son équipage de la furie d'un sous-marin allemand, parce qu'en tant que capitaine de la marine marchande il avait osé se servir du droit de légitime défense, reconnu par la loi internationale. Son acte n'était point un crime, mais, suivant les paroles de Sa Majesté, le roi Georges, "une noble preuve de cet esprit fertile en ressources et sûr de lui-même qui caractérise sa profession."

Les Allemands savaient bien que ce dernier crime judiciaire exciterait l'indignation du monde entier; mais ils étaient résolus (s'il était possible) à décourager coûte que coûte les marins anglais et à les empêcher d'imiter le bravoure du capitaine Fryatt. "Sans aucun doute," lisons-nous dans la *Kölnische Volkszeitung* du 29 juillet, 1916, "il y aura parmi les partisans de l'Angleterre dans tout

l'univers une tempête d'indignation contre la barbarie allemande, semblable à celle que souleva le cas de Miss Cavell. Nous ne devons pas nous laisser troubler par elle."

La *Volkszeitung* ne doit pas être déçue. Un frisson de dégoût et d'horreur, de haine et d'incrédulité a fait tressaillir tous les pays neutres, l'empire britannique, et les pays de nos alliés. Le verdict a été le même universellement: les cruautés du passé, même celles du passé allemand, étaient surpassées. Le *New York Herald* a élevé la voix pour faire entendre sa protestation contre une "suprême atrocité allemande." Le *New York Times* a vu dans l'exécution du capitaine Fryatt "un meurtre perpétré de propos délibéré, un rien aux yeux de ce gouvernement allemand qui aura à rendre compte de milliers d'autres crimes." En Hollande, le *Nieuwe Rotterdamsche Courant* du 29 juillet a condamné le crime et s'est exprimé ainsi:—

"Au moment où le capitaine du "Brussels" essaya, sans réussir, d'éperonner l'ennemi.

les Allemands conduisaient la guerre sous-marine de la façon la plus brutale, aux mépris de toutes les lois de l'humanité. La simple apparition d'un submersible allemand était un arrêt de mort pour des centaines de personnes que le "communiqué allemand" appelle maintenant des '*franc-tireurs*.' Revendiquer pour soi-même le droit de tuer des centaines de civils sur le champ, et d'un autre côté appeler *franc-tireur* le civil qui n'accepte pas volontiers d'être fusillé, cela, à notre avis, équivaut à rendre la justice de la façon la plus partielle, suivant qu'il s'agit de soi-même ou d'autrui. Cela s'appelle à nos yeux, *arbitraire* et *injustice*. Et cela nous touche même au milieu de toutes les horreurs de la guerre. Cela choque les neutres et excite en leurs cœurs une nouvelle haine et une nouvelle exaspération contre l'ennemi."

Un journal suisse, le "Journal de Genève" flétrit le nouveau crime de l'Allemagne et s'exprime ainsi :—

" Il est donc monstrueux de soutenir, une fois de plus, que les militaires ont le droit de

massacrer les civils, mais que les civils commettent un crime en se défendant et que le seul fait de se mettre en état de défense mérite la mort." (Journal de Genève, 2 août, 1916.

Et la "Gazette de Lausanne" pose la question suivante : " Que penseront du principe, au nom duquel elle a fusillé un courageux capitaine anglais, les pays neutres, riverains de la mer ? "

M. Asquith, dans un discours, à la Chambre des Communes, exprima les sentiments de l'Empire britannique, en prononçant les paroles suivantes :

" Venant presque en même temps que les transportations impitoyables de la population de Lille et d'autres districts de la France occupés par l'armée allemande, il (ce crime) montre que le haut commandement allemand revient à sa politique de terrorisme, accablé qu'il est par la défaite de ses armées. Il est impossible de deviner jusqu'à quels forfaits il peut encore s'abaisser ! "

M. Balfour, le premier lord de l'Amirauté, a rendu un éloquent hommage à la mémoire du capitaine Fryatt, et a été l'interprète de sa nation en condamnant la brutalité allemande :—

“ Sans aucun doute c'est la colère devant l'habileté et l'énergie avec lesquelles les capitaines de la marine marchande britannique et les équipages anglais ont défendu leur vie et les biens qui leur étaient confiés, qui a poussé l'amirauté allemande à commettre son dernier, son plus stupide acte de cruauté calculée, le meurtre judiciaire du capitaine Fryatt.

“ Je n'ai pas l'intention de discuter l'affaire : elle ne mérite pas qu'on la discute. Pourquoi ferions-nous à l'autorité militaire allemande l'injustice de supposer qu'elle était animée par le moindre souci des principes du droit international, et qu'elle a violé la légalité par quelque bévue malheureuse ? La sottise allemande est de toute autre sorte, et coule d'une autre source. Les Allemands savaient fort bien que, lorsque le

capitaine Fryatt sauva par son courage son navire, ils avaient torpillé sans avertissement 22 bâtiments de la marine marchande britannique, et avaient essayé d'en torpiller beaucoup d'autres. Ils savaient parfaitement que le capitaine Fryatt, en refusant de se soumettre lâchement à un tel sort, faisait son devoir, comme homme de courage et d'honneur. Mais ils étaient résolus d'empêcher coûte que coûte l'imitation de son exemple ! ”

Le dimanche, 6 août, l'une des plus grandes démonstrations qui aient jamais eu lieu sur cette place historique de Trafalgar Square, à Londres, a protesté contre ce dernier crime de l'Allemagne. Elle représentait le grand corps du monde ouvrier de la Grande-Bretagne. On y a lu une lettre de Mrs. Fryatt, dans laquelle la malheureuse veuve s'exprimait ainsi :—

“ J'apprécie profondément la sympathie dont m'entourent mes compatriotes dans mon deuil profond. C'est

une grande consolation pour moi de penser que l'union de l'Empire britannique a résolu de punir les auteurs du meurtre honteux de mon cher mari."

Le meeting, au milieu d'un grand enthousiasme, a adopté la proposition qui condamnait le meurtre et les meurtriers.

L'univers entier s'est ému et s'est étonné; il s'est étonné, non pas de ce que la brutalité allemande ait osé commettre un tel crime, mais de ce que la sottise allemande ait appris si peu de l'assassinat de Miss Cavell. A mesure que la nouvelle de la mort de Miss Cavell se répandait dans les villes et les fermes de l'Angleterre, les hommes se levaient pour la venger; et ces hommes emportent d'assaut aujourd'hui, les unes après les autres, les hauteurs de la Somme. En fusillant le capitaine Fryatt, les Allemands pensaient sans doute qu'ils assureraient ainsi à leurs sous-marins la sécurité qu'ils ne méritent pas. C'est du moins ce que nous dit la *Gazette de Cologne*:—

" Nous devons avant tout assurer le respect voulu à nos sous-marins, car la vie et la sécurité de nos vaillants et héroïques marins ont pour nous une importance infiniment plus grande que la vie d'un Anglais criminel, laquelle est en tout cas justement condamnée."

Mais si les Allemands espèrent terroriser par de tels moyens les capitaines de la marine marchande britannique, ils se trompent grossièrement. " Qu'ils connaissent peu les marins de notre marine marchande," écrit le premier lord de l'Amirauté, " eux dont le métier n'est pas la guerre, car ils vivent par les arts de la paix. Mais dans aucune autre classe le patriotisme ne brûle d'une flamme plus pure; dans aucune autre classe il ne se montre par des actes d'une plus noble abnégation, d'un courage plus héroïque. Je me demande s'il existe un seul d'entre eux qui ne soit pas résolu à se défendre jusqu'à la dernière extrémité contre une attaque de ces pirates, mais si auparavant il existait un tel homme, vous pouvez m'en croire, il sera guéri

par cette dernière preuve de la civilisation allemande.”

Pendant la guerre actuelle, le commerce britannique n'a cessé de pénétrer dans les ports de la Hollande et de la Scandinavie, et la mort du capitaine Fryatt tout en nous émouvant profondément nous rappelle la dette de reconnaissance que nous devons à ces braves gens qui commandent nos bâtiments marchands et nos chalutiers et en forment les équipages. Ils braveront jusqu'à la fin les mines et les bombes et les sous-marins et toute la barbarie maritime de l'Allemagne. Ils “continueront.”

L'Allemagne a fusillé le capitaine Fryatt. Elle a ajouté ainsi un crime de plus à la longue liste de forfaits qu'elle a perpétrés en la compagnie de ses alliés, au nom de sa civilisation. La Belgique, Louvain, la “Lusitania” et le “Sussex,” la Pologne et l'Arménie, la Serbie et le Monténégro, la piraterie sur les mers, l'assassinat du haut des airs, la destruction et la soif du sang sur

terre : tels sont quelques-uns des chefs d'accusation. Edith Cavell est morte pour avoir montré trop de bonté humaine sous un gouvernement brutal et barbare. Aujourd'hui même le cœur du monde se révolte à la nouvelle des nouveaux forfaits dont l'Allemagne s'est rendue coupable dans les villes qu'elle occupe en France.

Maintenant qu'elle sent sa défaite, l'Allemagne accomplira d'autres actes de cruauté, encore plus désespérés : mais sa fin arrivera tôt ou tard. Et le premier ministre de l'Angleterre a bien parlé, lorsqu'il a prononcé les paroles suivantes :—

**“Lorsque nous serons à la fin de cette guerre (comme nous le serons un jour, s'il plait à Dieu) nous n'oublierons pas, et nous ne devons pas oublier, cette preuve horrible de la cruauté et du crime prémédité.”**

