



Chroniques documentaires

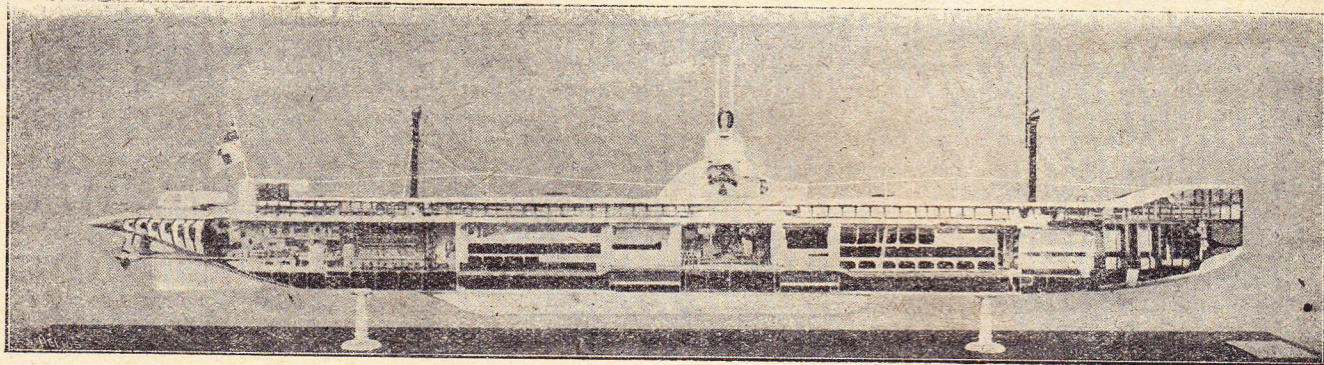
UNE GUERRE DE PIRATES

I. — Les sous-marins allemands de 1914 à mai 1917.

NOS deux premières esquisses sur l'action militaire navale des Allemands, pendant la Grande Guerre, ont été consacrées aux campagnes des croiseurs réguliers du début : *Emden*, *Karlsruhe*, *Königsberg*, *Dresden*, puis à celles des forceurs de blocus : *Möwe*, *Seeadler*, *Wolf*, *Greif* et leurs semblables. Un à un, nous avons vu disparaître ces hardis aventuriers devant la chasse tenace que leur faisaient les escadres légères britanniques qu'assistaient les Nippons. Traqués de repaire en repaire, même dans les mers les plus lointaines, signalés aussitôt partout où ils apparaissaient, privés de toute possibilité de ravitaillement par l'occupation ou l'étroite surveillance des bases possibles, ils se sont vu interdire définitivement ces fructueuses et retentissantes randonnées, dont les incontestables résultats, exploités par une adroite publicité, permettaient aux maîtres du peuple allemand de faire croire

de cette étude qu'un cadre trop restreint rend nécessairement sommaire.

En 1914, au moment de l'ouverture des hostilités, le droit maritime en matière de course et de blocus n'était pas exactement déterminé; le Congrès de Paris de 1856, clôturé par la déclaration du 13 mars de cette année, avait bien aboli la course telle qu'elle était conçue à l'époque des guerres napoléoniennes et défini le blocus, mais aucun règlement relatif aux lois et coutumes de la guerre maritime n'avait été établi. En 1909, une convention sur ce sujet avait été signée à Londres entre les représentants des principales puissances intéressées, mais aucune ratification n'avait suivi. Néanmoins, d'une manière générale, il était admis que les articles de la Convention de Londres



Coupe dans un modèle de sous-marin allemand.

par leurs sujets à l'inefficacité du blocus décrété par les Alliés.

La guerre de course en surface étant ainsi terminée, nos ennemis firent appel aux sous-marins, qu'ils avaient secrètement préparés pour jouer le rôle prépondérant auquel ils les destinaient. La marine impériale, à l'imitation de ce que les armées faisaient *sous terre* devant l'impossibilité de continuer à combattre à l'air libre, allait plonger et demander aux flots une protection supposée efficace contre la toute-puissance des escadres anglaises. Foulant délibérément aux pieds les notions les plus sacrées du droit international de la guerre, l'Allemagne décida de multiplier et d'aggraver encore les atteintes criminelles que, dès le début des hostilités, ses sous-marins avaient portées au respect des lois humaines et des non-belligérants. Engagée sur cette pente fatale, où elle ne pouvait plus s'arrêter, elle couvrit bientôt d'opprobre et d'ineffaçable honte le pavillon que ses premiers croiseurs avaient illustré. La connaissance des crimes épouvantables qu'elle ordonna souleva contre elle l'opinion du monde entier; la conscience des peuples les plus indifférents réprouva sans restriction des procédés de combats qui ravaient une lutte sur mer jusqu'alors loyale à une guerre de pirates.

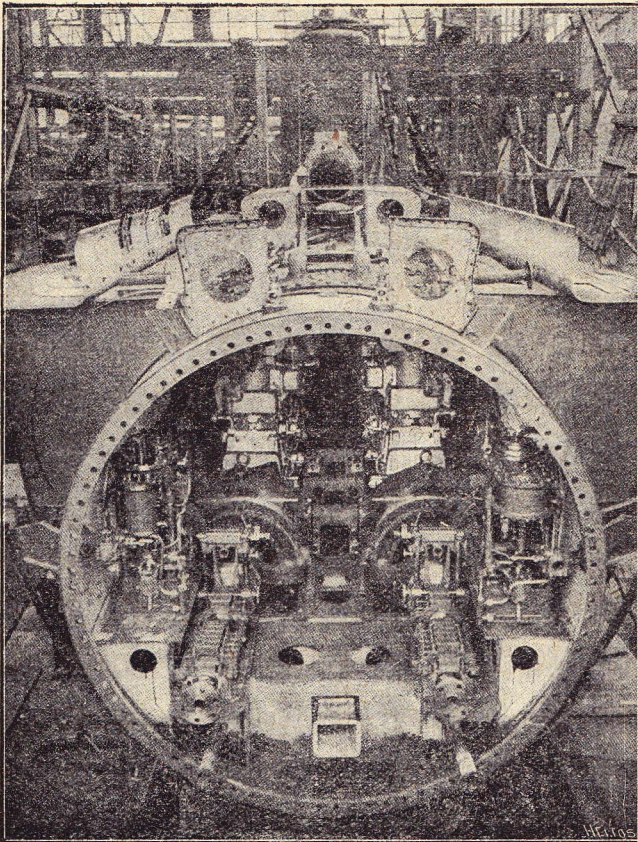
L'histoire — très résumée — de cette guerre, dont l'horreur pèsera éternellement sur le nom allemand, est l'objet

formaient les bases principales du droit maritime, et même un règlement français, le *Manuel officiel du 19 décembre 1912 sur l'application du droit maritime en cas de guerre*, ne fit que reproduire le texte de la Convention de 1909.

Aux termes de cette convention, la guerre de course et le blocus comportent pour les belligérants le droit de visite des bâtiments ennemis ou neutres et le droit de capture, si la cargaison comprend des marchandises prohibées dites de contrebande de guerre. Les opérations des croiseurs doivent *obligatoirement* se dérouler dans l'ordre suivant : la *semonce* (ordre de stopper et de montrer les couleurs), la *visite* (vérification des documents du bord, de l'identité de l'équipage et des passagers par un officier accompagné d'une garde armée), la *capture* éventuelle, avec mise à bord d'un équipage de prise, la destruction (éventuelle). Mais le droit de destruction ne peut être exercé que dans le cas où le croiseur ne peut conserver sa prise à flot, sans danger pour lui-même et sans compromettre le succès de ses opérations militaires ultérieures. **Et dans le cas de destruction, l'obligation reste absolue de sauver sans exception toutes les personnes se trouvant à bord**, ainsi que les papiers justificatifs destinés à soutenir devant le Tribunal des Prises, la validité de la prise. Le port de faux pavillons (avant la semonce) et le déguisement des croiseurs ne sont point interdits, ces irrégularités étant admises comme ruses de

guerre, dans la limite de la tolérance assez large accordée à la course.

C'est de ces règles que se sont en somme inspirés les croiseurs et les forceurs de blocus dont nous avons relaté les exploits; leur situation exceptionnelle faisait pour eux de la destruction une nécessité presque toujours absolue : les Anglais, maîtres en matière maritime, l'ont reconnu. Mais il n'en est absolument pas de même en ce qui concerne les sous-marins, car, à moins d'exceptions dérivant de cas particuliers, les opérations régulières de capture ne peuvent, en aucune façon, être réalisées par eux. Ils ne peuvent surtout satisfaire à l'obligation **stricte** de ne détruire qu'à la condition **formelle** d'embarquer toutes les personnes présentes sur la prise. Un sous-marin dans lequel l'espace est très étroitement mesuré ne peut, en effet, songer un instant pouvoir accueillir dans ses flancs les centaines, les milliers de personnes qui se trouvent parfois à bord des navires modernes... Aussi, conduire la guerre maritime à la façon dont les Allemands l'ont conçue dès qu'ils ont publié le « Mémoire du 15 janvier 1915 », c'est sans aucun doute et sans discussion possible substituer la destruction aveugle à la capture codifiée, l'assassinat froidement prémédité au geste militaire qu'autorisent les lois et coutumes martiales; c'est par un incroyable mépris des règles jusque-là respectées par toutes les nations civilisées dont l'empire teuton prétendait occuper la tête, innover sur mer (en l'aggravant encore) l'effroyable système des massacres en masse, des destructions radicales et sans merci déjà pratiqué par les armées de terre du Kaiser. Par

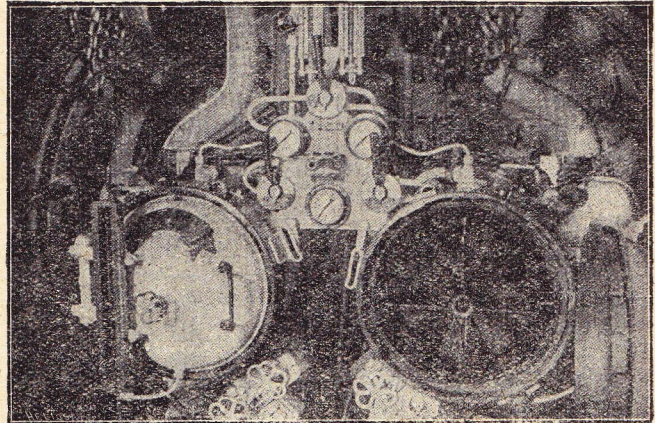


Un sous-marin allemand en construction.
La chambre des moteurs.

cette guerre de pirates, l'Allemagne s'est volontairement placée au ban de l'humanité et, pendant des siècles encore, portera le poids de son incroyable aberration.

Dès le mois d'août 1914, les Alliés annoncèrent qu'ils observeraient les conditions de la Convention de Londres de 1909. Les Allemands, eux, se bornèrent à acter cette

déclaration et, suivant en cela les principes d'oblique diplomatie dont ils ont tant usé, basèrent sur elle leurs protestations aux aggravations du blocus que la nécessité commandait aux Alliés d'introduire. Le 6 novembre, des additions ayant été apportées à la liste des matières classées



Tubes lance-torpilles d'un sous-marin allemand.
Le tube de droite contient une torpille prête au lancer.

sous la rubrique de la contrebande de guerre absolue, l'Allemagne leva peu après le masque et, par son mémorandum du 15 janvier 1915, proclama son droit aux représailles, en instituant la guerre sous-marine. A l'imitation de ce qu'avait fait l'Angleterre, qui avait déclaré interdite la partie de la mer du Nord s'étendant entre l'Ecosse et la Norvège, elle déclarait zone de guerre toutes les eaux baignant les côtes britanniques, y compris la Manche, et avertissait qu'à partir du 18 février 1915, elle détruirait tout navire ennemi qui serait rencontré dans cette zone, sans s'occuper de rechercher des motifs de validité de cet acte. Elle prévenait en outre, les neutres qu'il y avait un grand danger pour eux à s'aventurer dans la région interdite, « les contingences de la guerre maritime pouvant être cause qu'ils soient victimes d'une attaque dirigée contre l'ennemi ».

Le but poursuivi par cette menace déguisée était d'exercer sur ces neutres : Norvégiens, Hollandais, Espagnols (dont le pavillon couvrait au moins le tiers des importations totales faites en Angleterre), une pression les obligeant à cesser leur trafic et à contribuer ainsi au blocus des Iles Britanniques. Passant immédiatement à l'action, les sous-marins allemands coulèrent « par erreur », dès la première semaine, à titre d'avertissement, cinq bâtiments neutres attaqués par eux dans les eaux défendues. Plus tard, et à plusieurs reprises, ils dirigèrent leurs efforts contre la marine de commerce des nations non-belligérantes qui s'obstinaient à ravitailler les Anglais.

D'une manière générale, la guerre sous-marine peut se diviser en deux phases principales : la phase croissante; d'août 1914 à mai 1917, et la phase décroissante, de cette date à l'armistice du 11 novembre 1918.

La première phase trouve à son début les Alliés totalement désarmés devant cette forme nouvelle de la guerre; la protection des navires de commerce est illusoire et les pertes subies augmentent rapidement de mois en mois, au point de mettre en péril la situation de l'Entente. Ces jours critiques, ce sont les jours sombres de 1916 et du début de 1917, ceux pendant lesquels vivaient dans l'angoisse les rares initiés qui savaient... A ce moment, les résultats obtenus par les sous-marins allemands sont tels, qu'ils dépassent même les plus folles espérances de ceux qui les conduisent à leurs criminels exploits; l'Allemagne, croyant avoir enfin trouvé le moyen infaillible de rompre le cercle d'ennemis qui l'environne, rejette toute retenue et bravant l'universelle réprobation, dédaignant l'entrée en lice probable des Etats-Unis dont elle sous-estime étrangement le potentiel militaire, décide la lutte à outrance, le torpillage sans préavis... A ce moment, la révolution bolchéviste vient de faire

s'écrouler d'un coup la barrière orientale; une campagne défaitiste gronde sourdement en France, en Italie, dans certains comtés de l'Angleterre; les arrivages d'outre-mer sont gênés au point que les intendances se demandent où trouver notamment les essences devant alimenter les milliers de véhicules automobiles dont dépend impérieusement le ravitaillement des armées... Pour l'ennemi bien renseigné, le moment semble donc venu de prononcer sur son front ouest une offensive foudroyante, que rendent possible les puissants moyens devenus disponibles par l'effondrement russe, en même temps qu'il redoublera sur mer l'action de ses sous-marins...

Mais la destinée de l'Allemagne n'était point d'être victorieuse; l'immanente justice voulait qu'elle soit punie de son agression contre notre pays en 1914 et des excès qu'elle y avait commis. Mai 1917 marque l'apogée de ses succès et aussi le commencement du déclin de l'arme sous-marine; après un cruel, dur et sombre hiver, en même temps que reparait le sourire du printemps, renaissent pour les Alliés les vivifiants rayons de l'espérance, dont le foyer ne s'était jamais, du reste, éteint dans leur cœur. Le temps, cet immense facteur dans le succès de la bonne cause, avait fait son œuvre: par une énergique mise en commun de leurs ressources en matériel, de la science et du courage de leurs marins, de leurs ingénieurs, les nations de l'Entente avaient réalisé, éprouvé et perfectionné d'efficaces méthodes de protection, puis de résistance, enfin d'offensive. De la défensive maladroite du début, elles passent, en 1917, à l'attaque résolue des sous-marins, traqués sans merci par une nuée de chasseurs, ne trouvent plus que rarement à lancer leurs torpilles; à mesure que Krupp-Germania à Kiel, Blohm et Voss, Vulcan et tant d'autres chantiers teutons lancent de nouveaux navires, les Anglais, les Français, les Italiens, assistés par les Américains et les Japonais, les détruisent. Bientôt même le nombre des sous-marins allemands diminue par la perfection croissante des pièges qui leur sont tendus: le monstre est enfin dominé.

Cependant, en Allemagne, le resserrement d'un blocus devenu impitoyable (le ravitaillement par les neutres étant désormais étroitement contrôlé) fait régner et grandir la gêne alimentaire, la détresse industrielle; pendant ce temps les Américains, par centaines de milliers, passent l'Atlantique et viennent grossir nos rangs, en même temps que par leurs apports, notre matériel, notre armement croissent et se perfectionnent. En juillet 1918, les Allemands sentent que la guerre est perdue pour eux: l'équilibre est rompu, la partie si longtemps; si âprement disputée leur échappe. Pour sauver au moins du désastre quelque chose et obtenir une « paix honorable », ils tentent un effort désespéré, et c'est la seconde bataille de la Marne. Irrésistiblement refoulées, leurs armées voient leurs derniers espoirs s'évanouir: la démoralisation, l'indiscipline ravagent leurs rangs. A Kiel, les équipages trop décimés des sous-marins s'insurgent; la révolte gronde partout. Le Kaiser et le parti militariste disparaissent en une fuite sans

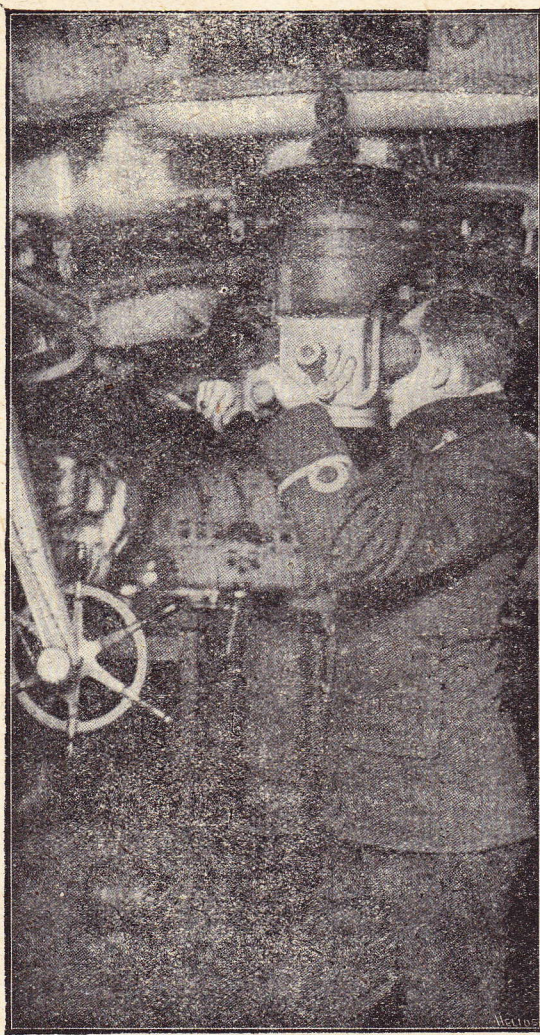
grandeur... Pour éviter la totale débâcle, la Germanie, enfin mise à genoux, signe l'armistice, et c'est pour nous la Victoire, mais combien chèrement achetée par tant de deuils, par tant de sacrifices!...

Avant de décrire les étapes principales de ces deux phases et de montrer l'immensité de ce qu'elles nous ont coûté, avant d'expliquer les merveilleux efforts qui ont été accomplis pour dompter l'Hydre sous-marine, il ne paraît pas inutile d'étudier — très sommairement du reste — le matériel que les Allemands utilisèrent contre nous et les procédés d'attaque qui leur étaient familiers.

Depuis le bateau-plongeant de Denis Papin en 1692 et le

Nautilus de Fulton de 1799, jusqu'aux grands croiseurs sous-marins qui ont vu le jour en 1917 et 1918, que de chemin accompli dans l'art de la navigation sous-marine! Entre un U C et un U K (1) allemands et les sous-marins du début de la guerre, que de différences... Si l'homme appliquait son génie inventif aux œuvres sociales, au lieu de le consacrer aux sombres œuvres de destruction, combien grands seraient les progrès de l'humanité!...

Le sous-marin moderne de la série des croiseurs sous-marins mesure plus de cent mètres de long et jauge en surface près de 3,000 tonnes; mû par deux hélices qui actionnent deux séries de 8 moteurs Diesel à combustion interne, il file 18 nœuds en surface, 10 en immersion. Il est armé de deux canons de 150 placés, l'un en chasse, l'autre en retraite; deux autres canons de 88 (à tribord devant et à bâbord arrière) complètent, avec six mitrailleuses, son armement extérieur. De ses flancs sortent six tubes lance-torpilles de 550 approvisionnés à 18 torpilles *Schwarzkopf*. Monté par 5 officiers et 70 hommes d'équipage, ce croiseur peut tenir la mer pendant des mois et exécuter des randonnées lointaines, son rayon d'action étant de 3,000 milles à 12 nœuds. Muni d'une double coque, il présente assez bien en émergence les formes d'une gigantesque baleine, dont le dos serait surmonté d'un blockhaus effilé, l'poste de commandement. La première coque, faite de tôle légère, affecte le profil général d'une carène de

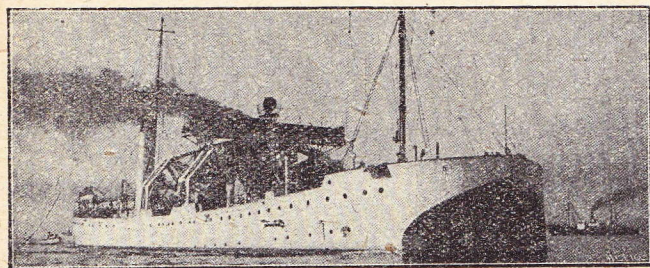


Observation au périscope dans un sous-marin allemand.

navire, mais elle est spécialement dessinée pour réduire à son minimum la résistance de l'eau pendant la marche en plongée; entre elle et la coque principale (de section circulaire celle-ci), se trouvent les réservoirs dont le plein ou la vidange enlèvent ou rendent au navire sa flottabilité. Un pont en acier partage l'intérieur de la carène en deux parties égales dans toute son étendue, elle-même divisée en alvéoles par de solides cloisons étanches. Sur ce pont intérieur, à l'étage du dessus, la chambre des torpilles, le poste de l'équipage, le carré des officiers, le poste central de navigation et de commandement, la chambre des moteurs Diesel pour la marche en surface, des moteurs élec-

(1) U C : Unterseeboot de la série C, la dernière construite;
U K : Unterseekreuzer, croiseur sous-marin.

triques pour la marche en plongée, l'appareil à gouverner, se succèdent de l'avant à l'arrière. L'étage du bas renferme les chaînes des ancres, l'approvisionnement de torpilles, la soute aux munitions : obus, grenades, cartouches explosives, cartouches pour mitrailleuses, fusils et pistolets; la soute du pétrole lampant utilisé par les Diesel; 80.000 kilogrammes en bidons de 50 à 100 litres, la réserve d'huile de graissage; le réservoir contenant les bouteilles d'air et



Le *Vulcan*, navire-atelier pour la réparation des sous-marins.

d'oxygène comprimé; la chambre des accumulateurs électriques; les cambuses à vivres et d'approvisionnement général.

La direction est assurée par un gouvernail vertical et deux gouvernails de plongée disposés horizontalement. La navigation se fait le plus souvent en surface et exceptionnellement en plongée, lorsqu'il convient de dissimuler la présence du sous-marin ou lorsqu'il faut échapper aux coups ou à la poursuite d'un ennemi. En surface, les Diesel actionnent les hélices et chargent en même temps les accumulateurs électriques; en plongée, ils sont arrêtés et les dynamos sont embrayés sur les arbres de couche. Pour plonger, le sous-marin, après avoir abattu ses mâts de T. S. F. et hermétiquement clos le capot de sortie qui ouvre sur le poste de navigation en surface, admet par de larges vannes l'eau de mer dans ses réservoirs et, sa flottabilité réduite à zéro, oriente ses barres de plongée de telle sorte que, sous la poussée de ses hélices, les plans inclinés des gouvernails déterminent la descente. Jusqu'à la profondeur de sept à huit mètres, ses périscopes — en nombre variable de un à quatre — lui permettent de se guider par l'observation directe de la surface de la mer et de l'horizon; plus bas, le seul secours est celui de la boussole gyroscopique magnéto-électrique, des indicateurs de niveau et des manomètres de pression.

Tout l'intérieur du navire est tapissé de câbles, de tuyauteries, de transmissions. Des manomètres, des voltmètres, des ampèremètres, des porte-voix permettent de tout contrôler du poste central; par la lecture des cadrans fixés sous ses yeux, le commandant sait à chaque instant ce qui se passe dans chaque alvéole de son navire.

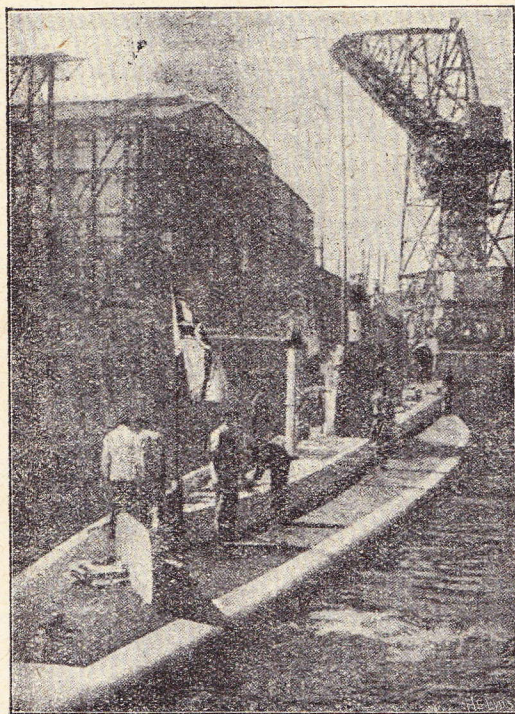
Fait pour naviguer en plongée à 12 mètres, le sous-marin peut demeurer sans danger à 60, voire à 80 mètres. Au delà et jusqu'à 100 mètres, des infiltrations se produisent; les robustes tôles de la coque centrale se gondolent sous l'effroyable pression; au delà encore, c'est l'écrasement. Le sous-marin qui, comme le *Nautilus* de Jules Verne, résiste au même titre qu'un bloc de métal plein, n'est pas encore réalisé.

Les armes du sous-marin sont le canon et la torpille. Le canon, d'un type spécial à tir rapide, permet au submersible d'opérer comme un navire ordinaire, mais si la stabilité de la plate-forme est bonne par suite de l'importance de la surface du couple immergé, par contre le commandement est faible, ce qui réduit la visibilité, surtout par mer forte. Pendant le combat au canon, le sous-marin peut donner toute sa vitesse, laquelle est réduite à près de moitié s'il plonge. L'approvisionnement en obus étant considérable et aisément reconstituable par l'usage de bases secondaires, le tir peut être nourri. Mais à côté de ses avantages, le combat à l'air libre présente pour le plongeur un inconvénient grave : c'est que, faiblement protégé contre les projectiles adverses, toute blessure, toute atteinte

à sa coque principale lui interdit la plongée et le réduit à la situation d'un navire de surface de faible valeur militaire. Par la pression qui s'exerce en effet sous la mer, pression croissante en raison directe de la profondeur atteinte, toute voie d'eau est mortelle...

En immersion, le sous-marin utilise la torpille, merveilleux engin de mort, perfectionné en 1866 par l'ingénieur anglais Robert Whitehead, directeur à Fiume d'un atelier autrichien de constructions navales. L'inventeur était un obscur officier dalmate, le capitaine Lupois, qui avait conçu le projet de guider du rivage, par le moyen de câbles, une charge explosive flottante. La torpille Whitehead en acier et la torpille allemande Schwartzkopf en bronze phosphoreux (qui n'est qu'une simple reproduction de la première) ont la forme d'un fuseau de 5 à 6 mètres de long sur 55 centimètres de diamètre. Il est divisé en compartiments renfermant le cône de charge, une chambre des régulateurs d'immersion, un réservoir d'air comprimé à 70 ou 100 atmosphères pour l'appareil moteur, un réducteur de pression, la chambre des machines, un compartiment de flottabilité, les engrenages des hélices et le gouvernail. C'est, en somme, un sous-marin en miniature pesant 950 kilos et contenant une charge de 200 kilos de trinitrotoluène.

La torpille est projetée hors du sous-marin (au préalable convenablement orienté) par la détente d'air comprimé dans un tube lance-torpilles. Le lancement se fait automatiquement, au moment où le but apparaît dans un oculaire disposé par le commandant, en tenant compte des corrections de visée à apporter et résultant des vitesses relatives du sous-marin et du navire visé, de la distance, etc. Dès le lancement, un mécanisme de déclenchement met en marche

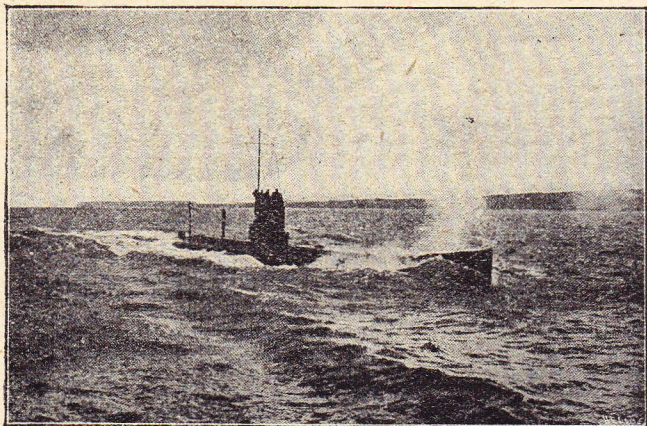


Un sous-marin allemand de petit modèle quittant Cuxhaven.

les hélices de la torpille : elles tournent à deux mille tours et impriment à l'engin une vitesse de quarante-cinq nœuds (83 km. à l'heure) pendant les mille premiers mètres; cette vitesse s'abaisse graduellement, pour tomber à vingt-huit nœuds à l'extrême portée de précision, variable avec les modèles et qui peut atteindre de 5.000 à 6.000 mètres.

Le sous-marin combattant en immersion n'est redoutable que s'il peut opérer par surprise; sa véritable tactique c'est l'affût immobile ou à vitesse réduite : les navires rapides, filant vingt nœuds, lui échappent aisément en modifiant

brusquement leur cap, s'ils ont la chance d'apercevoir le sillage du périscope qui décèle la présence du sous-marin. La mobilité, tel est le salut en eaux peu sûres, la mobilité avec des variations de route fréquentes, déconcertantes, et une veille continue. Par contre, au sous-marin attaquant au canon en émergence, il faut opposer le canon et le con-



En chasse.

traindre — chose paradoxale — à chercher sous les flots à réaliser son but par l'attaque sous-marine, ce qui lui est beaucoup plus difficile.

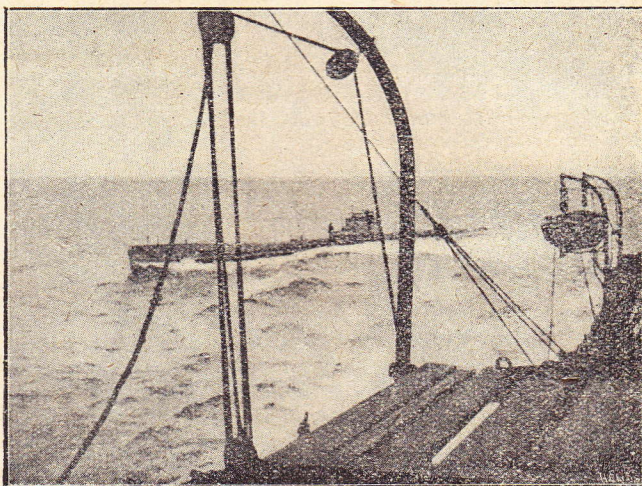
En 1914, au moment de la mobilisation de sa flotte, l'Allemagne semble n'avoir possédé qu'une cinquantaine de sous-marins, dont seize en construction; tous ses efforts, au cours des quinze années qui ont précédé la guerre, s'étaient portés vers le développement de sa « Hoch See Flotte » qu'elle voulait rivale des escadres de combat anglaises. Très tardivement, en 1905 seulement, elle avait mis en chantier un premier sous-marin, bâtiment d'essai calqué sur l'*Aigrette* française, dont les chantiers Krupp-Germania s'étaient, on ne sait trop comment, procuré les plans. En 1913, des essais minutieux, complétés par les renseignements que fournissait son service d'espionnage naval à l'étranger, ayant convaincu l'état-major de la valeur défensive de cette nouvelle arme, une organisation complète fut créée de toutes pièces, en même temps qu'étaient établis et mis en chantiers des types nouveaux. Le mois d'août 1914 ne trouvait pas nos ennemis dépourvus en sous-marins: toutes ses flottilles étaient neuves, très bien au point, pourvues d'une autonomie parfaite et de tout ce que comportent des organismes de ce genre: ateliers spéciaux de construction, laboratoires d'expériences, bassins d'essai, arsenaux, écoles pour les officiers et les équipages, etc. Dès la fin de 1914, les submersibles de la série U20 à U40, mis à flot, réalisaient déjà sur leurs devanciers de notables progrès; ces bâtiments, de 65 mètres de long sur 7 mètres de large, jaugeant 650 tonnes, et dont les machines développaient 2,400 chevaux, donnant en surface une vitesse de dix sept nœuds, étaient armés de deux canons de 88 millimètres, de quatre lance-torpilles de 550 millimètres approvisionnés à dix torpilles. Leur rayon d'action était de deux mille milles à dix nœuds: ils furent les premiers à exécuter des croisières de quinze à vingt jours. Le caractère offensif commençait à s'affirmer.

La réalisation si rapide de ces nouvelles unités, dont l'apparition en février-mars 1915 frappa le monde d'étonnement, était le résultat d'une préparation minutieuse basée sur une incomparable organisation industrielle. Cependant, avant de se décider à construire ces sous-marins, l'Allemagne, selon sa méthode habituelle, avait « sondé » l'opinion mondiale, dans le but de s'assurer jusqu'à quel point elle pourrait réaliser les plans secrets qu'elle méditait; elle avait en même temps vérifié « en tir réel » sur des navires ennemis bien choisis, des expériences

qui n'avaient jusqu'alors eu d'autres consécérations que celles des manœuvres navales du temps de paix.

C'est ainsi que le 20 octobre 1914, un petit cargo anglais, le *Glitra*, qui allait de Grangemouth à Stavanger, fut arrêté par l'U 17 et coulé par l'éclatement de bombes dans ses cales. Le 26 octobre, une atteinte beaucoup plus grave aux lois internationales fut celle du torpillage, à hauteur de Griz-Nez, du cargo français *Amiral Ganteaume*, des Chargeurs Réunis, en route de Calais pour La Pallice avec 2,500 réfugiés belges et français venant des régions envahies. Grâce à l'arrivée rapide du paquebot *Queen*, du South Chatham Railway et de quelques remorqueurs, presque tous les passagers furent sauvés. Le navire, maintenu à flot par ses cloisons étanches, parvint à gagner Boulogne. Nul ne pouvait croire à un torpillage froidement prémédité, et l'accident était attribué à la rencontre d'une mine dérivante, lorsque la découverte des débris de la torpille dans les fonds du navire ne laissa aucun doute sur la réalité du forfait... Le 24 novembre, le steamer *Malachite*, de la Cunard Line, allant de Liverpool au Havre, est stoppé par l'U 21 en vue de la Hève et coulé à coups de canon, après que l'équipage eût été, du reste, autorisé à fuir à bord de ses canots; deux jours après, le *Primo*, charbonnier de Cardiff allant à Boulogne, subit le même sort dans les mêmes parages. Le 21 janvier 1915, la méthode des bombes est essayée de nouveau avec succès par l'U 19 sur le vapeur *Durward*, au large de la côte hollandaise; le 10 février, le steamer anglais *Laertes*, de l'Ocean Steamship Company, sommé de stopper à 10 milles d'Ymuiden, prend chasse à 16 nœuds et, quoique canoné à courte distance, parvient à s'échapper.

Ces diverses expériences et quelques autres de moindre retentissement, avaient instruit les Allemands sur la valeur des méthodes de destruction qu'ils pouvaient employer. Fiers de l'enseignement acquis, ils mettent à exécution avec promptitude, décision et une remarquable ampleur de vue, les plans élaborés dès 1912: cent trente unités sous-marines, appartenant à trois types, répondant aux différents objectifs de la nouvelle guerre, sont commencées dans les chantiers de toute l'Allemagne; la puissante Association des Constructeurs de navires, requise par l'Etat, prête un efficace et patriotique concours à l'œuvre de mort qui s'élabore... Quarante submersibles du type U devaient opérer sur les côtes anglaises et dans la Manche; une trentaine d'UB, d'échantillon plus faible, étaient des-



La sémence.

tinés à avoir Ostende, Zeebrugge et Bruges comme ports d'attache; soixante UC de moyen tonnage étaient aménagés pour le mouillage de mines en immersion. Enfin, les premiers croiseurs sous-marins, appartenant à deux types, l'un de 1,700 tonnes avec 11 nœuds (type *Deutschland* 1916), l'autre de 2,850 tonnes et 17 nœuds (type UK),

mis en service à partir de 1916, réalisent le maximum des efforts de nos ennemis.

Les travaux de construction sont conduits dans le mystère le plus complet; grâce à la forte discipline allemande, rien ou presque rien ne transpire des gigantesques préparatifs qui s'accomplissent dans les usines et derrière les hauts murs des chantiers. En même temps, les aménagements cyclopéens que nous connaissons se font sur notre côte flamande; des bases secondaires sont préparées en pays amis, à Trieste, à Pola, à Fiume, à Cattaro; des bases secrètes s'organisent en même temps en pays neutres avec la complicité plus ou moins avouée des gouvernants (bases de la mer Egée... et d'autres lieux). La formation des équipages marche de pair et ils sont au début presque entièrement composés de volontaires, principalement fournis par l'importante marine de commerce, réduite à l'inaction par l'ennemi le plus exécré: l'Anglais. Grand est l'enthousiasme stimulé par l'ardent désir de réaliser le vœu allemand: « Gott straffe England. »

Dès que les préparatifs sont assez avancés pour qu'il soit possible de fixer la date à laquelle commencera cette guerre nouvelle, les Allemands entament une campagne de presse pour préparer l'opinion publique, campagne dans laquelle se sont illustrés von Persius, du *Berliner Tageblatt*, Dernburg, en Amérique. Aux protestations indignées des Alliés et des neutres, à la vague d'universelle réprobation qui monte, l'Empire répond par la voix du contre-amiral Schliepe, dans le *Lokal Anzeiger*: « La nécessité ne connaît pas de lois; puisque nos sous-marins répandent la terreur, n'hésitons pas à les employer contre tout navire battant le pavillon britannique. Peu importe ce qu'en penseront les personnes voyageant à leur bord. » Cette incroyable opinion montre dans quel abîme de criminelle aberration se trouvent à ce moment plongés les dirigeants du Reich.

Il faut du reste reconnaître que les Allemands furent loin d'être unanimes sur la question sous-marine: deux partis différents se disputèrent longuement sur l'opportunité d'un tel mode de combat, et les retards qui en résultèrent nous ont été extraordinairement précieux, car il est hors de doute qu'avec quatre ou cinq mois d'avance, la lutte sous-marine aurait imprimé une décisive orientation à la guerre.

Le parti de l'outrance l'ayant emporté, le manifeste du 15 janvier 1915 fixe au 18 février, la date à laquelle commenceront les effets du blocus décrété par l'Allemagne; en attendant, ses sous-marins se font la main. Le 30 janvier, l'*U 21* coule à coups de canon, après sommation et débarquement des équipages, le *Ben Cruachon*, le *Linda Blanche* et le *Kilcoan* dans la mer d'Irlande, à 20 milles de Liverpool; ce même jour l'*Icaria* et le *Tokomaru*, vapeur frigorifique, sont torpillés dans la Manche, à hauteur d'Antifer, sans le moindre préavis; le 1^{er} février, une torpille lancée sur le navire-hôpital *Asturias* le manque de peu.

Le monde entier attendait avec horreur ce qui allait se passer à partir du jeudi 18 février 1915, échéance fixée par l'Allemagne pour le début d'un genre d'opérations que le président Wilson, dans une de ses notes, certifiait n'avoir pas de précédent dans les guerres navales. Au bout de la première semaine, les résultats publiés dans tous les journaux parurent aux plus pessimistes comme étant assez piètres, si on les comparait aux grandiloquentes menaces

de nos ennemis: 7 navires coulés, 16,000 tonnes détruits, 25 victimes (dont 22 neutres); la semaine suivante fut encore plus décevante pour la piraterie: rien au tableau de chasse. Chacun se mit à crier au bluff, mais bientôt il fallut déchanter... Pendant le mois de mars, la mer du Nord ayant été désertée à la suite des raids des croiseurs allemands que la flotte britannique s'occupait à refouler dans leur base, les torpillages eurent pour théâtre la Manche et la mer d'Irlande. Ils se multiplièrent. A mesure que s'améliorait la mauvaise saison et qu'entraient en ligne de nouvelles unités sous-marines, la zone dangereuse allait s'élargissant, gagnant les Orcades d'une part, le cap Finistère de l'autre, puis Madère, les Açores, les Canaries et Gibraltar. Au mal, devenu réellement menaçant, les Alliés, enfin attentifs, ne pouvaient qu'opposer une organisation de fortune: champs de mines; barrages en filets d'acier à larges mailles dans le Pas-de-Calais entre Gravelines et le North Foreland, dans la Manche entre Cherbourg et Sainte-Catherine Point (Ile de Wight), devant les principaux ports; flotilles de patrouilles.

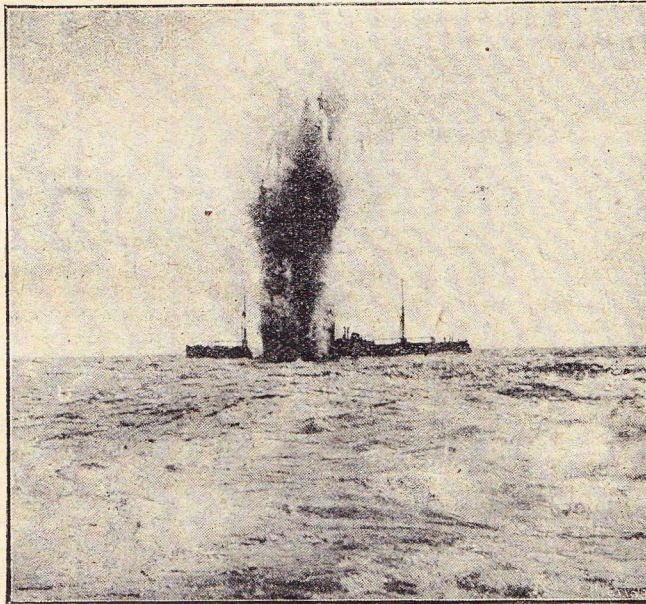
Parmi les sinistres du mois de mars, il faut relever le cas du *Falaba*, vapeur postal de 4,800 tonnes de l'Elder Dempster Line, qui se trouvait le 28 dans le canal Saint-Georges, en route de Liverpool à la côte occidentale d'Afrique. Stoppé par l'*U 28*, cinq minutes lui furent données pour débarquer son équipage et ses passagers, au total 252 personnes; avant l'expiration de ce délai déjà si court, le sous-marin, ouvrant le feu, se mit à cribler la coque d'obus brisants, fracassant en même temps les embarcations bondées de monde: cent et douze victimes, dont deux femmes, tel fut le résultat de ce « glorieux » exploit.

Le jour précédent, le vapeur *Vosges*, de la Moss Line, allant de Bordeaux à Liverpool, est attaqué à coups de canon à 60 milles de Trevoise Head, côte ouest des Cornouailles. Grâce à sa vitesse et à l'énergie de son capitaine, il échappe au pirate, mais non sans enregistrer la

perte d'une bonne partie de son équipage.

Au mois d'avril, le 10, le steamer *Harpalyce*, de six mille tonnes, affrété par la « Commission for Belgian Relief », dont il portait, de façon très apparente, sur ses flancs, le nom en grandes lettres blanches, est torpillé sans préavis à hauteur du bateau-phare North Hinder, au cours de son voyage entre Rotterdam et Norfolk aux Etats-Unis; dix-sept hommes de l'équipage sur quarante-quatre disparaissent dans le naufrage. Le sous-marin ne fait rien pour recueillir les survivants accrochés à des épaves.

En contraste avec ces méthodes empreintes de la plus noire barbarie, il faut signaler les procédés plus humains de certains commandants de submersibles ennemis; l'un d'eux, le capitaine Otto Weddigen de l'*U 29* reçut des Anglais, pour sa modération relative, le surnom de « The polite pirate ». Attaquant le 11 mars le steamer *Aden Wen* à hauteur des Casquets (îles anglo-normandes), il donna à l'équipage tout le temps nécessaire pour mettre les embarcations à l'eau; plus tard, coulant le bateau français *Auguste Conseil* devant Start Point, il remorqua vers le rivage les canots des naufragés; enfin, en une autre occasion où il fit preuve d'humanité, il déclara: « Je ne suis pas un Prussien, et si je coule vos navires, je ne cherche pas à vous enlever la vie ». Cet officier, dont la modération forme



Le torpillage.

un contraste frappant avec la criminelle brutalité de la très grande majorité de ses collègues, a trouvé la mort peu de jours après, le 18 mars 1915 dans le Firth of Molay, son bâtiment ayant été éperonné par le *Dreadnought*.

A la fin de mars, le bilan de la guerre sous-marine se chiffrait comme suit pour le premier trimestre 1915: 320,000 tonnes à l'actif des Allemands; 11 submersibles à leur passif.

Mais il serait fastidieux de suivre pas à pas le développement de la sinistre besogne accomplie par les navires du Kaiser; nous devons nous borner à en indiquer les étapes principales. En avril, 27 navires jaugeant 54,000 tonneaux sont mis à mal; pendant ce mois, les marins de Kiel et de Cuxhaven commencent à s'attaquer aux pêcheurs, malgré la protection qu'accorde à ceux-ci certain article de la Convention de La Haye. Dans la mer du Nord, la bataille du Dogger Bank a mis fin aux raids des croiseurs ennemis; le trafic commercial reprend, et aussi les torpillages.

Le mois de mai accuse un bond prodigieux: 36 navires, 118,000 tonnes; il est vrai que ces chiffres comprennent le *Lusitania*, de 30,000 tonnes, coulé en dix-huit minutes, dans les conditions que tout le monde connaît, par l'*U 20*, le 7 mai 1915, par le travers de Old Head of Kinsale, au sud-est de l'Irlande. Sur les 1,850 personnes présentes à bord, 1,178 furent noyées, dont 270 femmes et 94 enfants. Les enquêtes poursuivies par les magistrats anglais et américains ont montré — des documents officiels en font foi — que le *Lusitania* n'avait à bord ni armement ni munitions.

Ce nom: *Lusitania*, évoquera pendant des années encore, dans les troubles consciences allemandes, les regrets les plus amers; c'est sur ce cri: « Remember *Lusitania* », que les Américains sont partis en guerre, qu'ils ont donné leurs premiers assauts contre les lignes ennemies. C'est, sans nul doute, le crime commis le 7 mai 1915 qui a déterminé ce grand peuple à prendre enfin parti dans l'effroyable lutte.

Juin voit se développer encore la piraterie; en juillet, dans la Manche et la mer d'Irlande ravagées, le trafic non militaire est presque interrompu, les sous-marins battent les routes des Orcades et d'Ouessant. Au nord, ils poussent jusque dans la mer Blanche, coupant la voie d'Arkhangel par laquelle sont maintenues les relations mari-

times directes avec la Russie. Le mois d'août tient le record de la première année: le 19, l'*Arabic*, grand vapeur de 16,000 tonnes de la White Star Line, allant de Liverpool à New-York, est coulé sans avertissement, au sud de l'Irlande, avec 49 victimes. L'*Hesperian* subit le même sort le 4 septembre. Pendant ce temps, se poursuit l'échange des notes entre Berlin et Washington, qui a mis à si rude épreuve la patiente espérance des cœurs alliés.

En septembre, les sous-marins hantent l'embouchure de la Gironde où sont, coup sur coup, coulés tous les navires entrants et sortants, jusqu'aux bateaux pilotes; en Méditerranée, essaimant de Cattaro et de Pola, ils battent les détroits et les routes de l'Algérie, de la Tunisie, de l'Egypte, des Archipels. Dans cette mer, les conditions leur sont éminemment favorables: grandes profondeurs, peu de marée, peu de courants, distances courtes, nombreux détroits, assistance de certains neutres. La flotte commerciale française subit les déplorables effets de cet envahissement; ses pertes s'accroissent: l'*Aude* au large d'Oran, le *Yunnan* entre Matapan et Cérigo, l'*Amiral Hamelin* à Salonique, le *Calvados* (740 victimes) près des Baléares, l'*Algérien* au cap Spartivento, le *Ville de Ciotat* à Matapan, le *Burdigala*, le *Provence* (1,100 victimes), bien d'autres navires encore, tel est le lourd passif de la fin de 1915 en Méditerranée. Les compagnies de navigation hollandaises et japonaises décident d'abandonner la route de Suez pour celle du Cap.

Décembre 1915, janvier et février 1916, marquent un ralentissement assez notable dans l'activité de la piraterie sous-marine. Les Allemands profitent de la mauvaise saison pour réparer leur matériel et activer la construction de leurs nouvelles unités. Du 18 février 1915 au 1^{er} mars 1916, ils ont coulé 519 navires jaugeant 1,337,000 tonneaux, soit 4 p. c. des flottes commerciales mondiales, hors le groupe des Centraux; de 320,000 tonneaux pendant le premier trimestre, la progression s'est accrue jusqu'à 500,000 en juillet, août et septembre. Pour arrêter le mal croissant avant qu'il ne soit trop tard, des mesures énergiques s'imposent.

(A suivre.)

VICTOR SOYER

(Reproduction interdite sans autorisation de l'auteur.)

A nos Délégués

Dans le courant du mois d'octobre dernier, un grand nombre de délégués ont reçu une circulaire dans laquelle on insistait d'une façon toute particulière sur l'urgence de réorganiser et de rajoinir le corps des délégués, de manière que cet organisme puisse rendre les services que l'Association est en droit d'attendre de lui. Les intéressés étaient en outre invités à faire savoir s'ils étaient toujours disposés à continuer au T. C. B. une collaboration efficace, dont la nécessité se fait spécialement sentir dans les circonstances actuelles.

A la suite de cette circulaire, un certain nombre de délégués ont donné leur démission, l'âge, l'état de santé, les occupations professionnelles ou d'autres causes ne leur permettant plus de se consacrer activement à l'œuvre du T. C. B. Nous tenons à les remercier d'avoir abandonné une charge qu'ils ne remplissaient plus qu'imparfaitement et d'avoir fait place à des éléments plus jeunes ou plus actifs, qu'ils ont eu soin de nous désigner avant de résilier leurs fonctions. Nous tenons spécialement à remercier « les anciens de la première heure », qui ont rendu des services signalés au tourisme, mais qui sentent que le T. C. B. a déjà vingt-cinq ans d'existence!

Dans un autre ordre d'idées, signalons que certaines réponses nous ont frappé. Une au hasard: « Je reste à la disposition de notre chère Association pour fournir les renseignements qu'elle voudra bien me demander. » Voilà une singulière façon de comprendre ses devoirs de délégué et de faire table rase de l'article 58 de nos statuts, qui définit clairement la mission de ces agents:

« Le Délégué aide les Conseils à remplir leur mission au dehors; il fait connaître les besoins de sa région; il fournit aux différents services, d'office ou sur demande, toutes indications utiles; il pourvoit au recrutement des membres de l'Association. »

Il résulte clairement de ces dispositions qu'il appartient aux délégués de prendre toutes les initiatives utiles en vue d'aider le Conseil dans ses travaux et de contribuer à la prospérité de l'Association; c'est du reste pour cette raison que le délégué a été créé et ce n'est qu'accessoirement que le Comité Central lui demande certaines indications.

Espérons que ces lignes tomberont sous les yeux de tous ceux qui ont formulé une réponse dans le genre de celle épinglée ci-dessus et qu'elles auront pour résultat de ramener ces derniers à une plus saine compréhension de leur mission.

Le délégué général ne connaît qu'imparfaitement l'activité déployée par le corps des délégués. Un exemple? Dernièrement, c'est tout à fait par hasard qu'il a appris qu'un de nos délégués, que rien ne décelait à l'attention, avait présenté plus de soixante membres en 1919.

Il importe cependant, pour des causes diverses, que le délégué général puisse se rendre compte du mérite de chacun des collaborateurs extérieurs du T. C. B. Dans ces vues, il a paru utile de prescrire la tenue d'un « Journal de travail », dans lequel chaque délégué consignera le plus succinctement possible toutes les manifestations d'activité en faveur du T. C. B., telles que recrutement des sociétaires, correspondances avec les divers services de l'Association au sujet des routes, cartes, poteaux, hôtels, publications, organisation de conférences, réductions dans les cinémas ou théâtres, etc., ou avec les pouvoirs publics et les sociétaires concernant les mêmes points; bref, toutes les indications propres à faire apprécier le zèle et l'activité déployés. Ce relevé sera tenu par année et sera renvoyé au T. C. B. dans le courant du mois de décembre.

Le modèle pour l'exercice 1920 sera transmis dans le courant de ce mois, accompagné d'une circulaire explicative, ainsi que d'un exemplaire des « Instructions aux délégués », quelque peu remaniées, que les intéressés sont invités à relire avec attention dans le but de s'y conformer dans la mesure de leurs moyens.

Le travail exigé pour la tenue du « Journal » n'est pas bien lourd et sera certes exécuté avec plaisir par ceux qui accomplissent scrupuleusement leur mission. Pour les autres, l'obligation en question les incitera vraisemblablement à faire en sorte de pouvoir y porter quelque inscription. Si ce but est atteint, le T. C. B. sera en droit de se déclarer satisfait du résultat obtenu par la nouvelle mesure.

J. DUBOIS

TOURING-CLUB DE BELGIQUE

XXVI^e ANNÉE — N^o 1

1^{er} JANVIER 1920



SOCIÉTÉ ROYALE SOMMAIRE DU BULLETIN OFFICIEL

Au lecteur (Georges Leroy)	1
Chroniques documentaires. — Une guerre de pirates (Victor Soyser)	1
A nos délégués (J. Dubois)	8
Les tumulus de Tirlemont (Arthur Coeyn)	9
Notions d'archéologie préhistorique, belgo-romaine et franque (Baron de Loë)	13
L'abbé Pietkin (Albert Bonjean)	15
Congrès national de la restauration agricole et de l'embellissement de la vie rurale (A. Fourmanois)	17
Service des hôtels (E. Séaut)	19
Automobilisme (H. C.)	20
Le jubé de Dixmude (E. S.)	21
Douanes (J. Dubois)	23
Variétés	34