

Chroniques documentaires

UNE GUERRE DE PIRATES (suite) ⁽¹⁾

III. — La chasse aux sous-marins.

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. En étudiant la première phase, nous avons examiné le matériel que les Allemands utilisèrent contre nous et les procédés d'attaque qui leur étaient familiers. Puis nous avons esquissé l'organisation de la défensive. Il nous reste à exposer comment nous avons passé de la défensive à l'offensive; ce que fut la chasse aux sous-marins; l'immensité de ce que cette guerre nous a coûté.

* * *

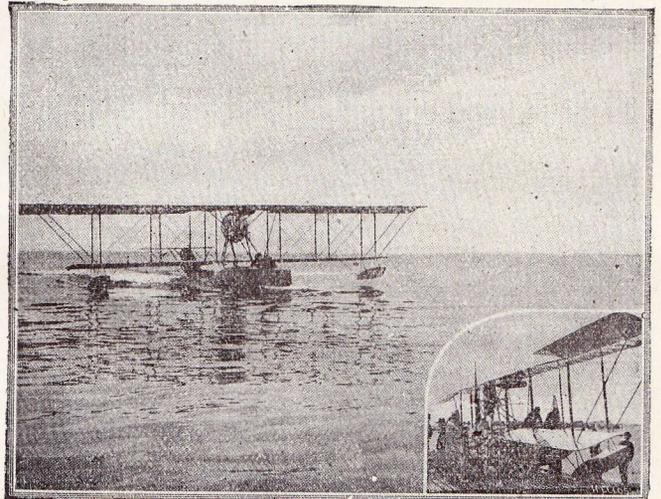
LA première tentative de chasse aux sous-marins a été réalisée en France; dès le mois de décembre 1914, on y transformait à la Rochelle le petit vapeur charbonnier *Marguerite* en une canonnière armée de quatre 75 à tir rapide dissimulés derrière des panneaux rabattables. Les Anglais, gens pratiques, reprirent aussitôt l'idée en la perfectionnant et lui donnèrent une vaste extension. Ce furent les *Q-boats*, dont la création et l'emploi ont été entourés de cette dissimulation profonde que nos alliés savent apporter dans la conduite de leurs affaires.

Le *Q-boat* ou bateau-piège anglais était tantôt un bâtiment spécialement construit, tantôt un simple cargo, ou même un chalutier secrètement aménagé. Rien dans son aspect extérieur ne révélait son armement; l'apparence habituelle du navire (s'il s'agissait d'un bateau du commerce transformé) était soigneusement conservée dans ses plus petits détails : le but poursuivi était de dissimuler l'organisation militaire à l'espionnage intense qui sévissait dans nos ports, constamment visités par des neutres souvent achetés par l'Allemagne. Amené de nuit dans un arsenal spécial, le futur *Q-boat* y subissait un camouflage tout particulier : renforcement des cloisons étanches, compartimentage des cales, bourrage de liège et de kapock, de manière à rendre le navire pratiquement insubmersible. Un faux-pont était aménagé sous le pont principal, avec tout ce qui était nécessaire pour l'équipage de guerre; deux pièces de 15 cachées sous des rouffles dont les parois se rabattaient instantanément, des périscopes dans des manches à vent, des télémètres, des postes d'observation dans de faux treuils et de fausses superstructures complétaient, avec un appareil de T. S. F. soigneusement dissimulé, les moyens offensifs dont disposait le bâtiment.

Deux équipages se trouvaient à bord : l'équipage destiné à la « montre », composé de marins du commerce se livrant ostensiblement aux travaux multiples de leur profession, et l'équipage de combat qui, pendant les courtes escales, vivait sous l'entrepont, absolument claustré et sans relations avec l'extérieur. Conduit par l'équipage du commerce, le *Q-boat* arrivait un beau matin à Cardiff ou à Newcastle et y prenait une cargaison de charbon, soi-disant pour l'Espagne ou pour l'Italie, puis, à la réception d'un radio-télégramme chiffré intercepté par ses antennes invisibles, se mettait en route vers

certaines zones où étaient signalés des sous-marins allemands. Alimentant ses foyers au moyen de sa cargaison, il gardait la mer pendant des semaines, croisant sur les routes les plus suivies; s'il était attaqué au canon ou à la torpille, après un simulacre de résistance l'équipage visible donnait des signes évidents d'affollement, stoppait le navire et, embarquant sur les canots du bord, s'éloignait en grande hâte. Le sous-marin en émergence s'approchait alors généralement de sa proie pour la couler, et à ce moment précis, était canonné à courte portée par l'équipage de combat.

Cette tactique, discutable en d'autres temps, mais que les procédés allemands justifiaient entièrement, réussit à merveille, au moins au début. Dès juillet 1915, le *Prince Charles*



Départ en reconnaissance.

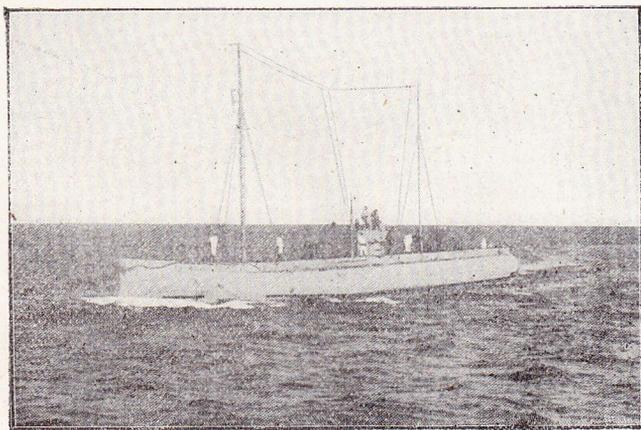
coulait ainsi à hauteur de l'île Rona l'*U 36*, qui s'était approché de lui bord à bord; en août, le *Baralong* faisait subir le même sort à l'*U 27* dans la Manche, puis à l'*U 41* au sud-ouest de l'Irlande. De son côté, le *Farnborough* envoyait au fond l'*U 68* dans les mêmes parages, pendant que ses émules, le *Stonecrop*, le *Paragut*, l'*Ouse* et le *Fairy*, avec bien d'autres, combattaient les sous-marins avec succès.

Cependant les Allemands apprirent promptement à se méfier; l'aventure du *Baralong*, celle du sous-marin « commercial » *Deutschland*, contée en 1916 par son capitaine Paul König, les rendirent extrêmement prudents. Néanmoins onze submersibles furent détruits par les *Q-boats*, dont l'emploi multiplié réalisa le but qu'on cherchait : rendre de plus en plus difficile à l'ennemi l'attaque au canon, pour le contraindre à ne se servir que de la torpille.

En France, la méthode fut différente : on employa surtout des voiliers, sans grand succès du reste, et même des avisos furent spécialement construits; l'un d'eux, le *Meg*, était commandé par le docteur Charcot, l'explorateur polaire, commis-

(1) Voir les B. O. des 1^{er} et 15 janvier 1920.

sionné dans la marine de guerre en qualité de lieutenant de vaisseau. Au lieu de multiplier les bateaux-pièges, dont le secret pouvait être difficilement gardé dans un pays où les gens exubérants ont « le cœur sur la main », on s'avisa d'un procédé original par l'emploi duquel furent obtenus quelques beaux succès. Au Havre, à Bordeaux, à Marseille, partout où un trafic intense rendait l'espionnage difficile, un officier de la marine de guerre, habillé en civil, réquisitionnait sans bruit un navire en partance. Peu d'instant avant le départ, un camion amenait de la gare une expédition pressée, mais en retard; quelques caisses de savon ou de vin en bouteilles, quelques fûts étaient ainsi prestement embarqués, formant l'ordinaire expédition de l'inévitable agent d'exportation qui a reçu ses marchandises à la dernière minute. Le temps pressant, une équipe de débardeurs donnait un coup de main pour le chargement des colis et, dans l'agitation du départ, disparaissait sans être vue dans les profondeurs du navire... Dès que les jetées étaient franchies, cet équipage de combat embarqué clandestinement, ouvrait ses caisses, ses tonneaux et montait promptement sur le pont deux pièces de 75 sur affût-chandelier. Après une traversée plus ou moins fructueuse, dès l'arrivée dans un port allié ou français, l'officier et son équipage, cherchant d'autres pénates flottantes, démé-



Un sous-marin en chasse.

nageaient à la cloche de bois et recommençaient ailleurs le même jeu.

Les Américains, dont l'esprit inventif ne pouvait rester en arrière, mirent de leur côté au point des « mystery-ships », dont l'avantage principal était que leur artillerie ne souffrait pas de l'inconvénient grave du retard dans l'ouverture du feu (par suite des nécessités du pointage) que subissaient les canons cachés sous des rouffes à parois rabattables. Il fallait éviter qu'entre le moment où le bateau-piège se démasquait et celui où le premier obus était tiré, le sous-marin attaqué n'ait le temps de disparaître. Nos alliés d'outre-Atlantique placèrent donc leurs pièces à découvert sur le pont, mais derrière des panneaux en feuille de caoutchouc imitant à la perfection la tôle peinte des bordages. Un trou minuscule, percé dans ces panneaux, permettait de tenir constamment l'adversaire sous la visée, sans qu'il s'en doute, et d'assurer un pointage constant en direction et en élévation. Au moment voulu, le coup partait, le panneau de caoutchouc traversé par le projectile volait en éclats et était aisément remplacé après le combat. Quelques autres agencements ingénieux caractérisaient ces navires, dont on comptait construire un grand nombre au moment où l'armistice a mis fin aux hostilités.

* * *

En même temps que les Q-boats, d'innombrables patrouilleurs se mirent à sillonner les mers : canonnières à faible tirant

d'eau, destroyers, torpilleurs, avisos, launches à moteurs, vedettes, etc. Au début de l'organisation des patrouilles, cette poussière navale se composait des types les plus variés, depuis les merveilleux et splendides yachts des millionnaires jusqu'aux infimes sabots réquisitionnés au fond des ports. Tout cela, armé de canons et pourvu de grenades spéciales éclatant sous l'eau, se mit à boulinguer sur les océans, par tous les temps, dans le gel, les tempêtes, les brumes et les pluies de l'hiver du Nord, dans la chaleur tropicale des étés méditerranéens. Du septentrion au midi, de l'est à l'ouest, ces obscurs combattants — dont le grand public n'a rien su pendant la guerre — allaient et venaient inlassablement, au long des routes qui leur étaient tracées; chargés de la surveillance de secteurs bien déterminés, ils étaient en relations constantes par T. S. F. avec le service central allié de renseignements et, jouant le rôle de chiens de garde, ils assumaient aussi celui des terre-neuves. Souvent des torpillages n'ont pas tourné au désastre total, par suite de leur prompt intervention dans le sauvetage des naufragés.

Groupés en escadrilles commandées par des officiers montés sur les unités les plus rapides, les patrouilleurs recevaient leurs ordres du service central allié de renseignements, qui confrontait et analysait les informations transmises par Portsmouth, Harwich, Rosyth, Calais, Ouessant, Toulon, Otrante, La, les moindres mouvements des sous-marins allemands étaient épiés, soigneusement portés sur des cartes spéciales, et des « Avis de Guerre » lancés périodiquement par la tour Eiffel mettaient en garde contre leurs agissements les transports, les cargos, les patrouilleurs dont le va-et-vient obstiné ravitaillait les peuples et les armées de l'Entente, de Port-Saïd à Archangel.

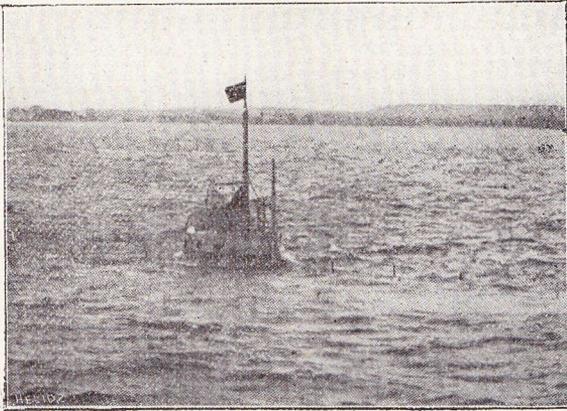
A cette puissante organisation, les Allemands opposaient leur service d'espionnage maritime, qui, grâce à des complicités neutres, était fort bien conduit; cependant, à mesure que les mois s'écoulaient, les patrouilles informées du début se perfectionnaient et affirmaient leur valeur: la venue en 1917 des « Submarine Chaser » construits en grand nombre par les Américains leur apporta un sérieux renfort. Ces petits navires, longs de 33 mètres, mus par trois moteurs à pétrole de 250 chevaux, filaient 18 nœuds et étaient pourvus d'un canon de 75, de mitrailleuses, de grenades et de mines. Réunis en quatre ou cinq groupes de quatre unités chacun, ils formaient de souples escadrilles bien homogènes, avec lesquelles les pirates eurent dorénavant sérieusement à compter. En 1917, grâce à eux, furent enfin réalisés les grands convois escortés jusqu'en eau libre, préconisés depuis si longtemps et dont l'organisation fut si laborieuse; assistés des « coastal motor boats » de 40 nœuds, porteurs de deux torpilles, de chalutiers armés, de dirigeables et d'avions, ils parvinrent souvent à « rentrer » et à « sortir » sans dommage de très importants convois qui en d'autres temps eussent été décimés par les sous-marins ennemis.

Cette entrée et cette sortie de nuit ou par les temps les plus bouchés des ports et des rades protégés furent du reste facilitées par l'adoption d'un système de pilotage automatique emprunté aux Allemands. Un câble électrique isolé, immergé au fond, jouait dans ce système le rôle de fil d'Ariane et, mis à la terre à une de ses extrémités, était traversé par des courants alternatifs influençant de subtils appareils installés à bord du navire-pilote. Celui-ci, en manœuvrant selon les indications que lui donnaient ces appareils, suivait sans difficulté en surface le chemin tracé au fond de l'eau par les méandres du câble, chemin calculé pour éviter les embûches des barages de mines. Certains de ces câbles ont mesuré de 80 à 90 kilomètres de longueur; ils ont permis et permettent encore aux navires de circuler en toute sécurité dans des chenaux étroits bordés de terribles engins de mort.

* * *

L'attaque des sous-marins au canon, quoique constituant

déjà un notable progrès, était impuissante à enrayer leur action, l'artillerie restant en effet inefficace contre eux dès qu'ils se mettent en plongée. Les projectiles, même tirés sous un grand angle, ricochent en effet sur la mer sans pouvoir la pénétrer et un matelas d'eau épais de trois mètres constitue généralement une parfaite protection. L'emploi d'obus spéciaux à trajectoire sous-marine a bien permis dans les derniers mois de la guerre d'atteindre des objectifs à de plus grandes profon-



L'avion est signalé; le sous-marin diminue sa visibilité en s'immergeant.

deurs, mais cependant jamais n'a été réalisé efficacement le tir contre les sous-marins en immersion.

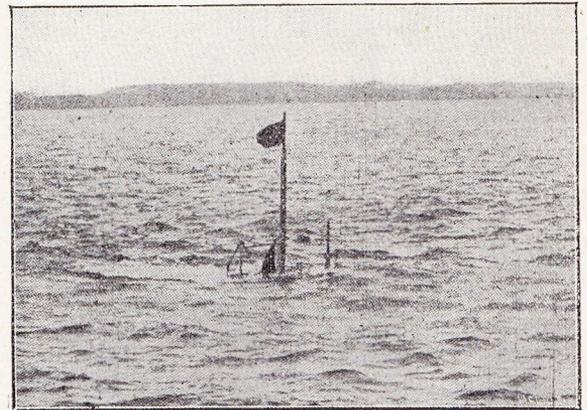
A l'insuffisance de l'artillerie, les Alliés n'ont pas tardé à opposer la grenade, sorte de mine spécialement agencée qu'on jette à l'endroit où l'on soupçonne la présence d'un sous-marin. Un piston hydrostatique réglable permet de déterminer la profondeur à laquelle se fera l'éclatement. Ces grenades de types divers ont une charge d'explosif brisant à grande puissance pouvant dépasser 200 kilogrammes. L'explosion de cette charge, par la compression qu'elle exerce sur les couches d'eau voisines, est capable de créer dans les coques des sous-marins, même à 50 mètres de distance, des brèches qui leur sont toujours mortelles.

Le lancement de la grenade se fait en vitesse, à au moins douze nœuds, de manière à mettre le navire lanceur en dehors du rayon dangereux, au moment de la déflagration. La tactique d'attaque consiste à repérer l'emplacement qu'occupe le sous-marin, à apprécier la profondeur à laquelle il se déplace et à manœuvrer de façon à passer au-dessus de lui tout en laissant tomber des grenades. Dans cette recherche, les avions et les dirigeables se sont montrés excellents, grâce au phénomène bien connu qu'à mesure que croît l'élévation du poste d'observation visuelle — jusqu'à une certaine limite — les objets immergés apparaissent plus clairement.

Cependant, ce mode de combat et de détection est resté imparfait tant que ne fut pas réalisée l'écoute sous-marine à laquelle tant d'hommes de métier ont songé dès l'apparition des submersibles. En 1917, les recherches auxquelles s'étaient simultanément livrés des Américains, des Anglais, des Français, des Italiens, entrèrent enfin dans le domaine de la pratique. Les divers systèmes utilisés sont des hydrophones, formés d'un microphone fixé à un diaphragme disposé comme un couvercle d'une cavité réceptrice des sons, cavité pratiquée soit dans la coque du navire écouteur, soit dans un flotteur remorqué. Le pouvoir des hydrophones dépend de l'importance de la vitesse de la source des sons, de la profondeur de la mer, de beaucoup d'autres causes encore; il varie de quelques centaines de mètres à plusieurs kilomètres. Des dispositifs divers permettent de localiser la direction de la source des sons, en l'espèce ici les sous-marins.

Grâce à ces appareils, on put constituer en mai 1918 de nombreux groupes d'écoute, dont l'action rendit promptement la tâche des submersibles allemands très difficile. La tactique opératoire était simple : des navires écouteurs largement dispersés balayaient un vaste front dans les zones infestées; dès que les hydrophones captaient un bruit suspect, une savante approche permettait, au moyen de graphiques où les observations successives étaient portées, de déterminer promptement l'emplacement approximatif de l'ennemi, sa direction de route, sa vitesse. Resserrant leurs investigations, les patrouilleurs limitaient peu à peu leurs orbites et, arrivés au-dessus du sous-marin, passaient à grande vitesse, en ligne de file, en lâchant des grenades dont l'explosion crevait la coque de l'adversaire.

Cette tactique nouvelle, que rendait très efficace le nombre considérable des patrouilleurs à flot (5,000 en 1918), fut complétée par l'utilisation des filets indicateurs, vastes nappes légères dans lesquelles se prenaient les Allemands et qu'ils traînaient derrière eux, traçant ainsi, sans s'en douter, à la surface des eaux, le chemin qu'ils suivaient à 25 ou 30 mètres de profondeur. A ces mesures, les pirates, naguère si triomphants, ne pouvaient opposer qu'une fuite lente, rendue aussi silencieuse que possible. Dès qu'ils se sentaient découverts et suivis, les sous-marins ennemis essayaient de gagner à vitesse très ralentie, sans bruit, des hauts fonds où, remplissant leurs réservoirs, ils pouvaient s'échouer à 60 ou 70 mètres de profondeur, en attendant que l'alerte soit passée. Mais cette ressource leur était interdite dans les mers profondes; contraints au mouvement, sous peine d'émerger (le maintien sous l'eau dans les limites possibles n'étant réalisable que par la pression exercée pendant la marche sur les gouvernails de profondeur), ils se voyaient obligés de fuir tant que le courant électrique fourni par leurs accumulateurs ne faisait pas défaut. Certaines chasses se sont poursuivies ainsi pendant un jour entier, durant lequel le sous-marin immergé à 60 ou 70 mètres, en dehors de l'action des grenades dont la descente à une telle profondeur est très lente, essayait en vain, par des crochets brusques, d'échapper à ses poursuivants. Après avoir économisé autant que possible son courant en éteignant lampes et radiateurs, il était, à bout de ressources, obligé d'émerger et de se rendre sous la menace des canons.



Le périscope seul apparaît.

La liaison entre les groupes d'écoute et de chasse à la grenade fut établie par T. S. F., et surtout par hydroavions ou par dirigeables. Les appareils aériens étaient armés de bombes, de mitrailleuses et même de canons; répartis en nombre considérable en de multiples stations, ils surveillaient les côtes britanniques, les côtes françaises, italiennes, le littoral du Maroc, de l'Algérie, de la Tunisie, de la Grèce. Pour créer et entretenir cet immense matériel qui comptait des mil-

liers d'unités, il fallut, en un effort énorme, faire sortir du néant, outre les appareils eux-mêmes, d'innombrables hangars, des gazomètres, des installations de gonflement, des ateliers de réparation, des écoles et des dépôts pour le personnel. Tels îlots déserts de la Méditerranée, à peine fréquentés de temps à autre par des pêcheurs d'éponges ou de corail, se sont couverts de camps où il a fallu tout improviser, tout apporter, jusqu'à l'eau destinée aux ablutions; telles rades trop ouvertes, où la ressource des îlots n'existait pas, ont vu s'ancren en leur milieu de vastes pontons flottants, asiles des avions et des dirigeables du secteur qui y rentraient le soir de leurs randonnées, comme des mouettes gagnant leur gîte.

Les hydravions, qui parcourent très rapidement de grandes distances, ont été spécialement affectés à la recherche des sous-marins; leur simple apparition obligeait ceux-ci à s'immerger profondément pour éviter d'être vus et d'être bom-

ligoland, Wilhelmshaven et la Jade, le Weser et Bremerhaven, l'Elbe avec Brunsbüttel et Cuxhaven. Le désastreux échec du forçement des Dardanelles n'encourageait pas les Anglais à faire sur les côtes du Hanovre une nouvelle et autrement coûteuse expérience. Dans la poche d'Heligoland s'échelonnaient en effet, sur 30 milles de profondeur, les champs et les barrages de mines automatiques, les batteries de côte de gros calibre, les défenses mobiles, les escadres de ligne s'ajoutant à de nombreux bancs de sable mouvant rendant le pilotage extrêmement difficile. L'opération comportait dans ces conditions trop de risques. Pour être tentée avec quelque chance de succès, il fallait exposer un tel nombre de navires puissants, qu'en cas d'échec elle mettait en question la suprématie de la mer et la fin même de la guerre. Ces considérations retardèrent très longuement une attaque sérieuse des bases sous-marines, et en fait, il n'a été tenté que les coups de main d'avril et de mai 1918 de l'amiral Keyes contre Zeebrugge et contre Ostende.

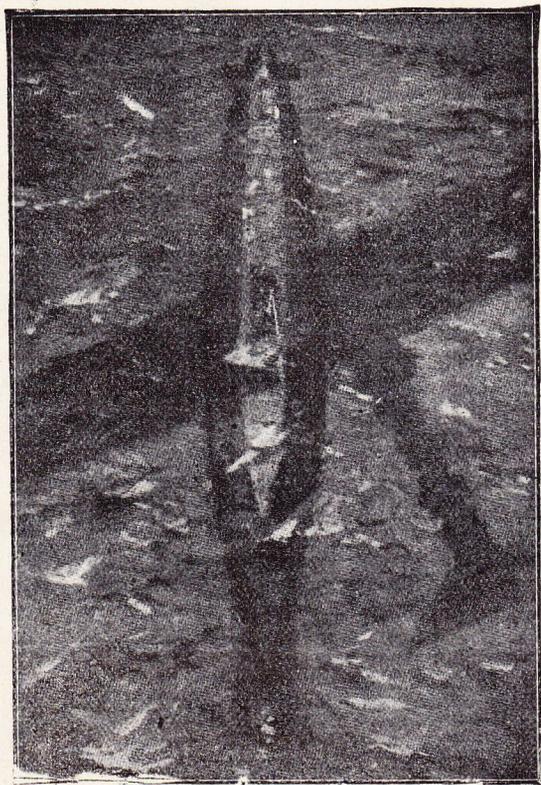
L'embouteillage de ces bases s'était imposé pour assurer la sécurité du Pas-de-Calais, où croissait chaque jour l'importance des transports. La forte artillerie de terre installée par les Allemands dans nos dunes s'opposait à l'approche des mouilleurs de mines, alors que, d'autre part, elle assurait la sécurité des dragueurs teutons. Des expériences répétées avaient prouvé qu'aucun résultat sérieux et durable ne pouvait être attendu des bombardements par monitors ou avions, et même en janvier 1918, après une violente averse d'obus qui avait — croyait-on — gravement endommagé les flottilles ennemies, celles-ci, sortant de nuit de Zeebrugge, s'étaient inopinément présentées devant Yarmouth et avaient couvert la ville de projectiles. En février, un sous-marin allemand, forçant le barrage de Gravelines, avait pénétré dans le Pas-de-Calais et y avait, pendant deux jours, à peu près totalement interrompu le trafic.

L'opinion anglaise, déjà très mécontente, se mit à manifester bruyamment son désir de voir détruire les repairs allemands; d'autre part, on ne pouvait laisser à la merci d'un raid les importantes lignes de ferry-boats fonctionnant entre Richtborough et Calais, entre Southampton et Cherbourg. A chaque voyage, chacun des quatre navires de 110 mètres affectés à ces lignes transportait 85 wagons chargés de 10 à 15 tonnes de matériel précieux et de munitions. La perte de ces transbordeurs de trains eût rendu précaire le ravitaillement parfois difficile de l'immense armée britannique opérant dans les Flandres et en France.

La magnifique action navale que l'on sait (pour en avoir lu de nombreux récits) fut donc décidée contre Zeebrugge et Ostende. Les Anglais y jouèrent le premier rôle et par eux fut porté un rude coup à la guerre sous-marine : les Allemands furent contraints de transférer leurs bases plus au nord, dans le bastion inaccessible des bouches d'Heligoland.

* * *

En avril 1917, le tonnage détruit par les sous-marins allemands pendant ce seul mois dépassait 871,000 tonnes, dont un tiers de navires neutres. A ce taux, au bout d'un an, deux ans au plus, les puissances alliées se seraient vues contraintes de demander la paix à l'Allemagne victorieuse... Heureusement, à ce moment précis, les mesures défensives que nous avons étudiées commencent à produire leur effet; les moyens offensifs entrent en jeu. En juin, le rendement des croisières baisse brusquement : de près de 900,000 tonnes en avril, il tombe à 700,000. En juillet, août et septembre, le recul s'accroît, le dernier mois de ce trimestre s'inscrivant pour 360,000 tonnes. Une légère recrudescence en novembre n'empêche pas le taux de descendre en décembre à moins de 200,000 tonnes. Janvier 1918 voit un effort nouveau des pirates allemands, qui portent à leur tableau 350,000 tonnes coulées par 150 sous-marins; à partir de ce moment, la chute



L'avion survole le sous-marin totalement immergé et surveille sa fuite.

bardés; si malgré cette précaution l'hydravion découvrait le pirate, il s'empressait de signaler sa position par T. S. F. aux groupes d'attaque, qui se portaient à toute vitesse dans la zone indiquée. Le dirigeable et le ballon captif, capables de s'immobiliser pour observer attentivement un objectif, faculté précieuse que n'a pas l'avion, ont été plus particulièrement réservés à l'escorte des convois et à la recherche des mines. Par eux, l'observation de la mer a été continue, la protection du commerce a été largement assurée, la chasse est devenue efficace.

* * *

Outre l'offensive directe contre les sous-marins, un parti très actif préconisait, dès 1916, en France et en Angleterre, l'attaque de leurs bases. Mais cette entreprise, possible contre de petits ports, tels qu'Ostende et Zeebrugge, placés sur des côtes basses et fortifiées depuis 1914 seulement, était irréalisable dans le puissant réduit fortifié que forment He-

est régulière : en novembre, au moment de l'armistice, nos ennemis ne détruisaient plus que 150,000 tonnes avec 120 sous-marins en service, le sixième à peine du chiffre qu'ils atteignaient une année auparavant. Au pullulement des submersibles l'Alliance avait mis bon ordre, en en supprimant cinq en 1914, vingt-quatre en 1915, soixante-dix en 1917, soixante-quatre en 1918, soit au total cent soixante-trois qui, s'ajoutant aux quarante sous-marins perdus par échouement ou accidents de mer, aux cent quatre-vingt-six sous-marins à flot remis entre ses mains au moment de l'armistice, portent à quatre cents environ le chiffre de ces navires construits par l'Allemagne pendant la guerre. Outre ceux-ci, une quarantaine d'autres se trouvaient en chantier en novembre 1918.

Le meilleur indice de l'efficacité croissante des mesures prises pour parer au danger de la guerre sous-marine est donné par le taux des assurances. Ce taux, fixé à 6 1/2 p. c. en août 1917 aux Etats-Unis, à 10 et même 11 p. c. en Suède et en Norvège, descend en août 1918 à 2 p. c. A ce moment, la formation de convois escortés substitués à la surveillance continue des routes fait tomber de 75 à 50 p. c. la proportion des attaques réussies. Forte des résultats obtenus, le 5 septembre 1918 l'Amirauté anglaise fait publier une liste

de 159 commandants de sous-marins allemands détruits ou capturés : sur cette liste figurent 116 tués, 27 prisonniers et 16 dont le sort est indéterminé. La T. S. F. se charge de transmettre cette liste et les commentaires qui l'accompagnent jusque dans l'intérieur des submersibles ennemis, pourvus (comme du reste les nôtres) d'installations nouvelles leur permettant la réception des trains d'ondes même en immersion.

Cette fâcheuse liste venait ajouter dans l'esprit des marins allemands son déplorable effet à la démoralisation à laquelle ils étaient en proie. Déjà en janvier 1918 une mutinerie qui s'était produite à bord de certains dragueurs de mines avait été réprimée avec la dernière sévérité. Pendant les mois qui suivirent, la discipline ne put être maintenue que grâce à la forte armature constituée par un cadre excellent; mais en octobre, lorsque se firent les préparatifs d'appareillage de la Hochseeflotte, la révolte éclata brusquement : le 1^{er} novembre, le drapeau rouge était arboré à Kiel, puis à Wilhelmshaven; tous les arsenaux et tous les navires tombèrent entre les mains des mutins... Le 5 novembre, le haut commandement se décida à abdiquer et ce fut, avec le succès de nos armées de terre, la raison majeure de la demande d'armistice.

(A suivre.)

VICTOR SOYER.

(Reproduction interdite sans autorisation de l'auteur.)

Pratiquons le Camping

En octobre 1909, voilà plus de dix ans déjà, le T. C. B. organisa la première démonstration de camping en Belgique.

Ce sport, pratiqué depuis toujours chez nos amis les Anglais, était une nouveauté chez nous à ce moment; aussi la foule afflua-t-elle au Parc de Woluwe, où la démonstration avait lieu.

Nombreux furent, tout d'abord les adeptes du camping; mais peu persistèrent, faute de moyens de se procurer le matériel et aussi faute d'organisation et de prévoyance raisonnable.

Le camping, qui était une nouveauté en Belgique, même pour le monde des sports, ne devait pas manquer d'attirer la curiosité antipathique des populations, qui ne pouvaient comprendre que des hommes en règle avec la justice pussent se complaire à loger ainsi dans autre chose qu'une maison.

Les touristes campeurs devaient être de vagues bohémiens, espèce peu aimée des rustres qui les regardaient s'installer avec ahurissement.

Aussi les premiers campeurs eurent-ils quelques surprises et aussi quelques désagréments qui rebutèrent les plus timides d'entre eux. Mais à côté des timides il y avait les résolus et les persistants; ceux-ci forment bientôt un groupement parmi les membres du Touring Club, qui, sous la conduite d'un de nos délégués, organisa des excursions cyclistes combinées avec logement en camping. Puis un cercle de campeurs se forma également dans le même but; ceux-ci étaient surtout des *pédestriens* et constituèrent le « Camping Club de Belgique ».

Dès lors, l'idée était lancée, et sans l'invasion de notre pays par les barbares boches, les campeurs seraient aujourd'hui légion en Belgique.

Reprenons donc l'idée.

Qu'est-ce que le camping? C'est la vie en plein air, sous la tente, vie saine, pleine d'impressions imprévues et de charme.

C'est la vie indépendante, débarrassée des suggestions de l'hôtel et du chemin de fer, car il faut en général être cycliste pour jouir du maximum de plaisir que peut procurer le camping.

Le campeur cycliste, de même que le pédestrien, transporte avec lui son gîte; il s'arrête là où sa fantaisie l'engage à s'arrêter, il campe joyeusement sans se soucier de l'heure de la table d'hôte, ni de la toilette qu'il a pour s'y installer. C'est la liberté sans aucune servitude. N'est-ce pas l'idéal pour ceux qui voyagent pour eux-mêmes et non pour s'exhiber sur une plage à la mode ou dans un de ces caravansérails, refuge du snobisme voyageur, où l'on rencontre les suaves Zeeps qui remplacent aussi désagréablement l'immonde boche d'avant 1914?

Le confort « moderne » ne peut évidemment exister en camping. Mais quels autres avantages le remplacent! Levé dès l'aurore, le campeur, s'il a quelque expérience, a choisi son point de campement à l'orée d'un bois et près d'un cours d'eau; quelle joie d'aller prendre son bain avant son premier déjeuner et combien la vie est autre que celle quittée au départ!

Le déjeuner expédié, le campeur se remet en route à la re-

cherche du site pour le repos de midi, après avoir renouvelé ses provisions à son passage dans une agglomération. La sieste en plein air, sans se soucier du voisin. Puis l'étape du soir, l'arrivée au lieu de campement, le dîner; après celui-ci, le charme de la bonne pipe et la délicieuse conversation avec un agréable compagnon de route. Que de souvenirs laissent ces soirées où nul idiot ne vient vous déclamer une ineptie à la mode en roulant des yeux blancs, en prenant des poses, ineptie que, par politesse, vous devez écouter sans murmurer, de crainte de passer pour le monsieur qui n'a reçu aucune éducation.

Les avantages sont si multiples, si énormes, disent MM. R. et J. Watteyne dans leur relation de voyage, qu'ils ne comprennent vraiment pas comment tant de touristes sont encore assez aveugles pour ne pas les voir.

MM. Watteyne ont exécuté en 1912 un premier voyage de soixante-dix-neuf jours en pratiquant pendant toute sa durée, et à chaque étape, le camping. Ils ont parcouru : la France, l'Algérie, la Tunisie, la Corse, la Sardaigne et l'Italie (voir Bulletin du T. C. B., 1^{er} janvier 1913), soit 8,000 kilomètres, sans accident. Puis, en 1913, ils ont visité Toul, Berne, Milan, Venise, Trieste, Fiume, Spalato, Raguse, Cattaro, Cettinié, Antivari, Durazzo, Valona, Corfou, Brindisi, Naples, Lorenza, Palerme, Naples, Rome, Pérouse, Florence, Bologne, les Dolomites, Innsbruck, Munich, Ulm, Thionville, Bruxelles. Soit un trajet de 6,856 kilomètres.

En dehors de ces deux intrépides voyageurs au long cours, d'autres touristes ont également pratiqué, avant et même pendant et depuis la guerre, du camping en caravane. Des camps ont été établis dans les dunes, dans le bois des Capucins à Tervueren, à Heidkanne, etc.

Ce furent surtout les camps des dunes qui laissèrent les meilleurs souvenirs à ceux qui les avaient pratiqués. Là, le terrain est exceptionnellement propice aux campeurs; ils y jouissent de la liberté la plus grande et ils y ont le maximum de facilités. Nous conseillons aux débutants de choisir les dunes de notre littoral pour leur première expérience; le charme qu'ils y trouveront les engagera à persévérer.

Des dames ont été de l'expédition, ce qui prouve que la chose est aussi pratique pour elles, à la condition qu'elles bannissent toute préoccupation de coquetterie vaine.

En plus de toutes ces considérations, il y a encore à tenir compte des prix fantastiques réclamés par le moindre hôtelier, qui hausse en ce moment l'addition à la hauteur de celle des Palaces. Sous prétexte de vie chère, le moindre déplacement transforme nos bourses en gouffres sans fond, tout voyage devient quasiment impossible, surtout pour la jeunesse — laquelle doit particulièrement s'initier au camping.

C'est pourquoi, en terminant, nous répétons : Pratiquons le camping!

H. VAN MEERBEECK.

TOURING-CLUB DE BELGIQUE

SIÈGE SOCIAL :
13, rue du Congrès
BRUXELLES

XXVI^e ANNEE. — N^o 8
1^{er} MARS 1920



SOCIÉTÉ ROYALE SOMMAIRE DU BULLETIN OFFICIEL

La géographie captivante. — Conférences avec projections cinématographiques (Georges Leroy)	97
Les bois d'Héverlé et de Meerdael (A. C.)	98
Pour se rendre à la Côte d'Azur (Victor Soyser)	98
Notions d'archéologie préhistorique, belgo-romaine et franque à l'usage des touristes (suite) (Baron de Loë)	99
Saint-Bavon (Mario de Marchi)	102
L'Héroïsme des Serbes (G. L.)	103
Membres à vie et membres permanents (E. S.)	105
L'église abbatiale de Grimberghen (A. C.)	106
Douanes (J. P.)	106
Chroniques documentaires. — Une guerre de pirates (suite) (Victor Soyser)	107
Pratiques le Camping (H. Van Moorbeck)	111
Les poteaux et les plaques pour la signalisation des routes belges (suite et fin) (Hector Genard)	112
D'Engis à Liège (Douairière Arthur de Cannart d'Hamale)	115
Notes sur l'Italie septentrionale (Paul Wissauert)	
Variétés.	

Adresser tout ce qui concerne la rédaction à M. Georges LEROY, vice-président, rédacteur en chef du Bulletin officiel, au siège social.

Pour les annonces, s'adresser à Francis LAUTERS, 119 98, rue du Méridien (tél. Brux. 9183), ou à M. VAN BUGGENHOUDT, 5 et 7, rue du Marteau, Bruxelles.