

Chroniques documentaires

UNE GUERRE DE PIRATES (fin) (1)

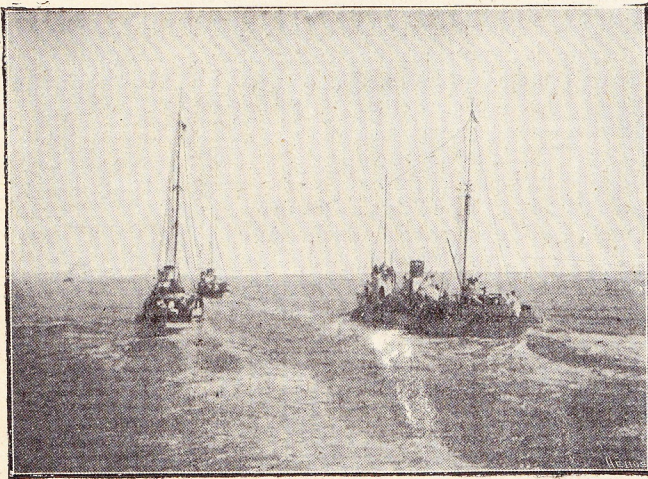
IV. Ce que cette guerre nous a coûté.

Successivement nous avons vu se dérouler la phase croissante de la guerre sous-marine, puis sa phase décroissante, dont le début se place en mai 1917.

Le matériel que les Allemands utilisèrent contre nous, leurs procédés d'attaque, l'organisation de la défensive alliée, l'offensive qui a suivi ont fait l'objet d'esquisses sommaires, résumant en traits largement brossés, un tableau d'ensemble de cette guerre unique dans l'histoire des peuples.

Pour terminer et conclure une étude que certains auront pu trouver aride, il reste à montrer l'immensité de ce que cette guerre nous a coûté.

La lutte contre la guerre sous-marine n'a pas comporté que des mesures d'ordre purement militaire; elle a, pour une très large part, été rendue possible par le remplacement des navires coulés, grâce à un effort énorme des chantiers de construction navale. En 1915 et en 1916, ces chantiers désertés par leurs ouvriers partis aux armées ou utilisés par les usines de munitions n'avaient rien produit; mais après deux ans de guerre, brusquement, avec le grandissement subit de la menace allemande, le problème naval était apparu dans toute sa force. L'impérieuse nécessité d'utiliser chaque tonne au mieux des intérêts des Alliés s'était fait jour : pour gagner la guerre, il s'agissait de gagner l'ennemi de vitesse et de remplacer chaque navire coulé par un navire neuf; il fallait même construire plus de vaisseaux que les Allemands n'en détruisaient, car aux pertes éprouvées par le fait des sous-marins et des mines, il fallait ajouter — pour le trafic civil — les consi-

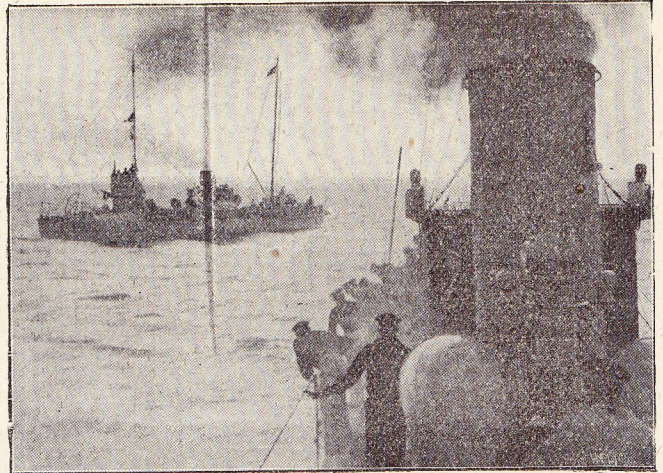


Les chasseurs prévenus par T. S. F. arrivent à toute vapeur...

dérables réquisitions militaires imposées par les besoins de la conduite de la guerre.

Avant de montrer l'effort énorme accompli dans le domaine de la construction, il n'est pas inutile de jeter un coup

d'œil sur les perturbations, profondes causées par la guerre dans le trafic maritime mondial, par suite des réquisitions. C'est en effet l'un des aspects les plus imprévus de cette lutte effroyable, que la main-mise presque totale faite sur la ma-



...et cernent le pirate.

rine de commerce par l'Admiralty Transport Department en Angleterre, par l'U. S. Shipping Board aux Etats-Unis, par le Commissariat des Transports maritimes en France. Progressivement, sous leur pression, le tiers, puis la moitié, puis enfin les quatre cinquièmes du tonnage allié passèrent sous le contrôle des autorités navales. Les navires réquisitionnés devinrent, suivant leur type, des transports de troupes, de chevaux, de bétail, de munitions, de matériel, des navires-hôpitaux, des magasins mobiles (armée belge à Calais en 1914 et en 1915), des pétroliers, des réservoirs d'eau potable, des frigorifères, des charbonniers, des croiseurs auxiliaires, des poseurs de mines, des patrouilleurs. Tout bâtiment coulé était remplacé par son équivalent pris dans la marine de commerce. Par suite de la rareté du fret vraiment libre dont puisse se servir le commerce, les taux de transports par mer atteignirent des cotes fantastiques pour l'époque.

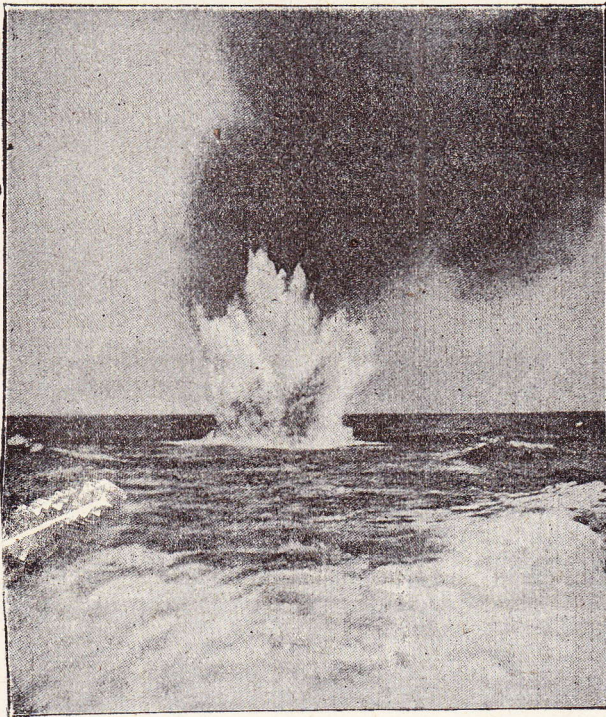
Les Anglais, dont la formule du début était *Business as usual*, durent promptement modifier l'angle sous lequel ils apercevaient la guerre. De 12 s. 6 d. par tonne en juillet 1914, le fret du maïs de La Plata à Londres était monté à 183 s. 6 d. à la fin de 1916; le charbon de Cardiff pour les ports occidentaux de l'Italie : Savone, Gênes, Livourne, était passé dans le même temps de 6 s. 6 d. à 100 s. A titre d'indication, actuellement (1), alors que le prix de toutes choses a pour le moins triplé, le maïs de River Plate paie 152 s. 6 d. pour chargement dans le haut de la rivière et 142 s. 6 d. dans le bas, ces frets se réduisant à 65 s. ou 62 s. pour les vaisseaux contrôlés. De

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

(1) Janvier 1920.

même le Cardiff ne paie plus que 65 à 68 s. pour la Méditerranée occidentale. Quelques armateurs anglais et français bien avisés, qui pendant l'automne de 1914 avaient acheté ou pris en charte-partie, à un taux très bas, des vapeurs neutres (lesquels en ce moment encombraient le marché des frets, par suite de l'arrêt momentané du trafic mondial), firent promptement des bénéfices extraordinaires, dépassant tout ce qu'on peut imaginer. Tel navire remboursait en un seul voyage le coût de son achat et les sea-merchants purent se croire revenus à l'époque merveilleuse des capitaines aventuriers de jadis, au temps des fructueux voyages à la Côte des Perles et de l'Or.

Si grands étaient les profits qu'on vit remettre en route d'antiques navires, datant de l'ère de la marine à voile et qui depuis des années gisaient désarmés au fond des ports, où ils servaient généralement de pontons, de magasins à charbon, à glace de Norvège, à matériaux de construction, etc. Ces vieilles coques furent tirées de leur sommeil, radoubées tant



Une grenade explose...

bien que mal; pourvues d'un moteur ou d'une machine à vapeur, elles se mirent à parcourir vaillamment les mers, au grand avantage des armateurs hardis qui s'en étaient assurés la possession. Actuellement encore, il y a sur les grands chemins de l'Océan, au long des quais, dans les havres, d'étranges vaisseaux pour le moins centenaires, bizarrement transformés et modifiés dans leurs superstructures, qui furent jadis des clipper élégants, de pesants trois-ponts des services des Indes, à leur proue se dressent encore fièrement les vieilles figures sculptées qui virent au temps passé tant de flots se briser sous leur étrave...

Parallèlement au taux élevé des frets, celui des navires eux-mêmes atteignit des hauteurs insoupçonnées; en janvier 1915, le vapeur de prise *Schlesien*, de 5,500 tonnes, ayant appartenu au Norddeutscher Lloyd et capturé dans l'Atlantique, était vendu aux enchères à Baltic Exchange à Londres pour 62,500 livres sterling. Huit mois plus tard, ce même navire passait en d'autres mains pour 120,000 livres; vers la fin de 1916, il trouvait preneur à 220,000 livres!... Le *Pol-*

kéris, vapeur grec de 945 tonnes de portée en lourd, construit à Rostock en 1899, était adjudgé à Londres, en février 1916, comme prise de guerre, au prix de 26,000 livres, soit à près de 28 livres la tonne. Avant la guerre, ce bateau aurait pu avec peine se vendre de 3,800 à 3,900 livres. Un autre vapeur grec, le *Nikolaos*, vieux steamer en fer de 2,000 tonnes, ayant trente-deux années d'âge et pourvu de chaudières fonctionnant depuis vingt-deux ans, fut acquis à Alexandrie, vers la même époque, au prix de 30,000 livres sterling, soit 15 livres la tonne. Ce même vapeur, cédé à des chantiers de démolition, moins de deux années auparavant, n'aurait trouvé qu'avec peine preneur à une livre la tonne. Ces hauts prix atteints par des navires de second ordre étaient largement dépassés par les constructions neuves, qui se payaient couramment 40 livres la tonne, au lieu de 6 ou 7, prix normal d'avant-guerre.

Les taux excessifs des frets, qui eurent comme répercussion immédiate une élévation considérable des prix des denrées de consommation, décida les gouvernements intéressés à agir vigoureusement. A la fin de 1916, d'énergiques mesures furent prises pour empêcher des spéculations que les circonstances rendaient doublement coupables; en même temps se forma une organisation interalliée puissante, sous le contrôle étroit des autorités, pour rechercher et appliquer les moyens d'une meilleure utilisation du tonnage disponible. Des décrets défendirent l'exportation, le transport de marchandises de grand encombrement, ainsi que de toutes celles qui n'étaient pas considérées comme de première nécessité. D'autres décisions suspendirent l'effet de certaines réglementations en matière de transports maritimes et autorisèrent l'utilisation de certaines parties des navires jusqu'alors réservées. De même, la navigation des vapeurs faisant en hiver le transport des blés entre l'Argentine et l'Europe put se faire avec un chargement tel que la marque réglementaire, dite « winter mark », peinte sur leur coque, était immergée. Le but de cette simple mesure, qui permit d'accroître de 8 p. c. le tonnage de ce trafic si important, était d'utiliser la pleine capacité de ces navires qui, en Argentine, où ils se trouvaient en été (l'été austral), pouvaient charger jusqu'à la flottaison indiquée par la marque « India summer mark ».

Les gains énormes réalisés par les armateurs du commerce furent dépassés par ceux que firent les armements de pêche. Cette industrie avait vu mobiliser, pour les besoins de la défense anti-sous-marine, plus de 75 p. c. de l'effectif de ses bateaux et la presque totalité de ses hommes. Continuant leur travail ordinaire, les chalutiers non-réquisitionnés faisaient d'excellentes pêches et tout en contribuant de cette façon au ravitaillement général, réalisaient aussi des affaires d'or: en avril 1916, le trawler *Elf King*, de Hull, ramenait de la mer d'Islande, pour le marché de Billingsgate à Londres, du poisson pêché en moins de quatre semaines et dont la vente rapporta 4,000 livres sterling, soit au pair plus de 100,000 francs. Cet exemple se multipliant, un phénomène identique à celui constaté dans la marine de commerce se produisit: on remit à flot toutes les vieilles barques réformées. Leur prix haussa soudainement dans d'incroyables proportions; tel smack construit en 1866, qui n'aurait pas quelques mois auparavant trouvé acquéreur au prix du bois à brûler, se vendit 750 livres. Un vieux trawler en fer de vingt-sept ans, dont la réquisition n'avait pas voulu, se vendait 11,000 livres, alors qu'en 1914 le prix d'un trawler moderne du type « Mer du Nord », solide et râblé, tout en acier, eût été à l'état neuf de 6,500 livres!... Un chalutier japonais, le *Kaiko Maru*, construit à Osaka en 1911, fut acquis pour 325,000 francs par des armateurs de Dieppe; sa valeur normale était de 125,000 francs. Ces prix sont, il est vrai, atteints actuellement et même dépassés, mais il faut les juger à l'échelle de 1916, échelle qui s'est radicalement modifiée, comme chacun s'en aperçoit douloureusement chaque jour.

Pour pourvoir ces navires de personnel, comme les hommes d'âge moyen se trouvaient au service de l'Etat, il fallut faire appel aux vétérans, à la jeunesse, voire à l'élément féminin de la population des ports de pêche. Il nous souvient que le drifter *Success*, de Lowestoft, avait un équipage de sept hommes dont le cadet comptait soixante-deux ans, le plus âgé en ayant soixante-quinze. En France, à Granville, nous avons vu la *Rose des Mers* manœuvrée par des gamins de quinze ans, dont le patron était un patriarche de soixante-treize ans; à Saint-Malo, à Cancale, de vaillantes matelotes conduisaient les bisquines de la baie Saint-Michel sur les bancs des Chausey et des Minquiers; les Paimpolaises ne leur cédaient en rien en vaillance.

Les expéditions de ces hardis pêcheurs, de ces courageuses femmes n'étaient pas sans dangers, car l'ennemi, en violation flagrante des stipulations de la convention de La Haye, détruisait systématiquement tout bateau rencontré. Le 28 novembre 1916, un sous-marin brusquement émergé au milieu d'une flottille de trawlers de Brixham ouvrit le feu sans avertissement et coula trois navires, sans le moindre souci du sort réservé aux équipages; en août 1917, au nord-est de l'Ecosse, douze chalutiers furent détruits de la même façon et le pirate poussa sa rage criminelle au point de revenir couper de son étrave les canots dans lesquels s'abritaient les survivants!... Les marins de Boulogne, de Dieppe, de Fécamp, de Cherbourg, de Granville, de Saint-Malo, de Paimpol, de Douarenez, de La Rochelle eurent de leur côté maintes fois à souffrir de la brutalité allemande.

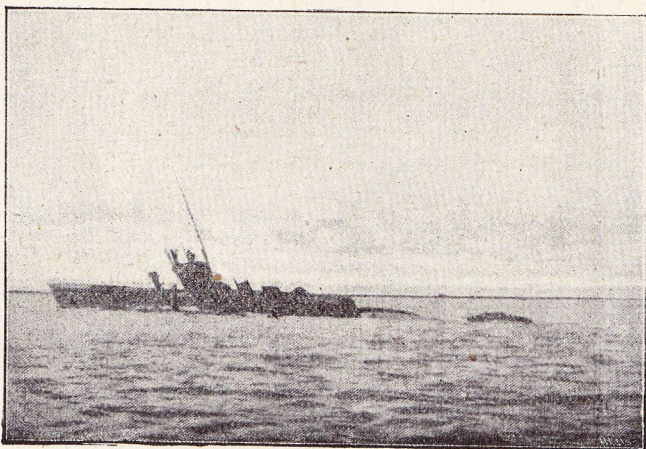
Mais si les risques étaient grands : sous-marins, mines, tempêtes, les profits l'étaient en proportion. Aussi, l'ardeur des pêcheurs anglais, français et belges (ceux-ci réfugiés en grande partie à Lowestoft et à Saint-Malo) ne se démentit pas un instant; la quantité de poisson pêchée pendant la guerre fut à peine inférieure de 30 p. c. à ce qu'elle était en temps normal. Pendant le terrible hiver de 1916-1917, alors que les trawlers rentraient couverts de glace, le marché de Billingsgate enregistrait une vente de 7,500 tonnes de poisson de mer, contre 6,800 tonnes l'année précédente. De hardis matelots s'aventuraient à pêcher jusque sur les côtes allemandes, dans les régions interdites, pour y raffler les cabillauds, les aiglelins, les turbots, les soles que ne pouvaient prendre les chalutiers de Geestmünde relégués dans la Baltique. En ces moments, les gages d'un simple patron se montaient à 4,000 livres par an, soit au pair plus de 100 mille francs ! Une compagnie de Grimsby souscrivit au War Loan de février 1916 pour une somme de 100,000 livres ou 2 millions et demi de francs, valant cinq fois son propre capital. Les exemples de cette espèce sont très nombreux; ils montrent la prospérité incroyable de certaines industries favorisées par la guerre, source de ruine pour tant d'autres...

* * *

En temps normal, la production des chantiers navals du Royaume-Uni était voisine de deux millions de tonnes; en 1915, alors que les sous-marins allemands coulaient plus d'un million de tonnes, les Anglais n'en construisaient que 650,000; cette production si faible baissait encore en 1916 : constructions 540,000 tonnes, pour un million et demi de destructions par sous-marins, auxquelles s'ajoutaient les pertes normales par risque de mer, vente, etc. En août 1916, la marine britannique, qui comptait en 1914 près de dix-neuf millions de tonnes, était tombée à un tonnage utilisable de quatorze millions, dont la moitié au service des armées et des Alliés. Cette situation alarmante, qui menaçait de s'empirer encore, ne fut pas comprise tout de suite, car ce n'est qu'après de grands efforts qu'une élite de patriotes parvint à faire accepter par le gouvernement le principe de la « standardisation ». Pour sortir le peuple anglais de la quiétude dans laquelle il vivait, il fallut une vibrante campagne de propa-

gande, qui fut menée avec une remarquable énergie. Ce n'est que lorsque la grande masse eut compris que sa liberté dépendait de l'obligation stricte de vaincre la menace sous-marine, qu'on se mit résolument au travail. Sir Douglas Haig, dans son ordre du 17 avril 1917 à l'armée britannique en Flandre et en France, disait : *The very existence of our gallant armies and the very existence of the Nation itself, depends on ships : ships to carry supplies to the Army, ships to fight with, ships to bring food to the Nation.*

Ces paroles d'un chef militaire respecté et aimé reçurent une publicité immense; partout en Angleterre fut organisée une campagne de propagande en faveur de la construction intense de navires; le ministère des Informations, spécialement créé, fit appel au patriotisme de la population par des articles dans la presse, par des affiches parlantes apposées dans tous les lieux publics, par des allocutions, des conférences, des causeries avec projections lumineuses. Les acteurs dans les théâtres, les écrans dans les cinémas rappellèrent à tous que pendant les trois mois qui venaient de s'écouler, les Allemands avaient détruit 294 navires anglais, alors que pendant le même temps il ne s'en était construit que 54. Les billets hebdomadaires de paye dans les usines, dans les chantiers, portaient au dos des dessins suggestifs tirés



La fin du sous-marin.

de la vie au front et des avis tels que : *If full time and a good day's work for a good day's pay are the watchwords in our shipyards, the Hun Pirates will be defeated...*

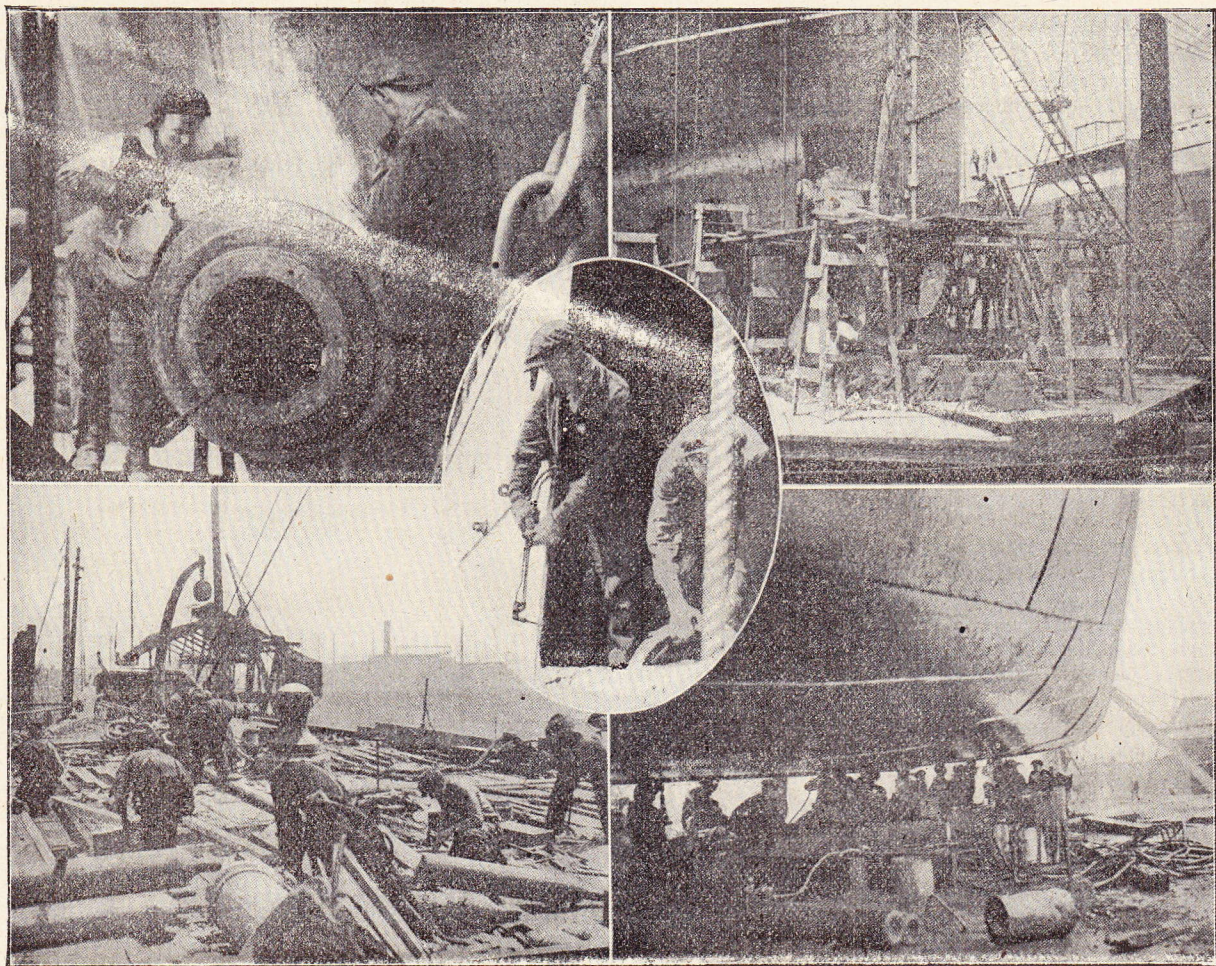
Ce n'est cependant que dans les derniers mois de 1917 que fut enfin vaincue l'inertie de ce grand peuple, dont il avait fallu en somme transformer complètement la conception qu'il se faisait des risques encourus par sa participation à une guerre continentale. Mais dès que cette conversion fut faite, le profond patriotisme anglais, le puissant instinct sportif de la race firent merveille : des chantiers nouveaux furent créés et l'Angleterre entière s'organisa pour construire toujours plus de navires que les sous-marins allemands ne pouvaient en détruire. D'un demi-million de tonnes en 1916, la production des shipyards monta en 1917 à 1,600,000 tonnes, chiffre maintenu en 1918 et 1919. Après avoir perdu 7 millions et demi de tonnes pendant la guerre par le fait de la piraterie allemande, un million de tonnes par suite d'événements de mer et un peu moins d'un million par transfert de pavillon, la Grande-Bretagne se trouva à la fin de 1920, par la vitalité de ses chantiers, à égalité avec ses chiffres d'avant la guerre. Il faut à la vérité dire qu'en addition à ses constructions, elle a acquis 400,000 tonnes confisquées à l'ennemi et un million de tonnes achetées, principalement à l'Amérique.

Ces extraordinaires résultats n'ont pu être obtenus que par

une organisation toute spéciale du travail, celle dite de la « standardisation ». Dans cette méthode il est établi les plans de quelques types de navires répondant bien à des besoins définis; tous les navires appartenant à un même type, quel que soit le chantier où ils sont construits, sont rigoureusement identiques et formés de pièces absolument interchangeables, aussi bien pour la coque que pour les machines et tous les accessoires. De cette manière, il est possible de diviser l'œuvre de construction de telle sorte, que de nombreuses usines, toutes spécialisées dans la production de telles ou telles pièces, puissent y concourir. Les chantiers navals proprement dits ne sont plus que des chantiers d'assemblage et peuvent aisément dès lors être multipliés; la part incombant

complètement terminées, au lieu de montage. De ce système résulte entre autres avantages celui de simplifier grandement les transports des matières brutes ou des produits mi-finis.

Dans les chantiers règne une émulation sportive soigneusement entretenue : North East Coast rivalise avec la Clyde et la Clyde avec Belfast; dans ces shipyards immenses, nuit et jour les marteaux-riveurs pneumatiques, les perceuses électriques frappent et ronflent; aux moments les plus critiques de la guerre, alors que la victoire dépendait du nombre de navires que les Alliés pourraient tenir à flot, des records extraordinaires furent établis en ce qui concerne la rapidité de construction, des prodiges furent réalisés dans l'industrie des *fabricated ships* et ces efforts ont montré que, comme au



La démobilisation des cargos armés; remise en état commercial.

aux ateliers de construction des machines et des chaudières est allégée par le concours que leur apportent les ateliers secondaires de fabrication. Telle usine ne fait que des étambots, des étraves; telle autre les pièces de quille; telle autre encore les couples; de même les baux, les bordés, les appareils à gouverner, les mille et une parties constitutives des grands navires modernes en métal sont faites par autant d'industriels spécialisés. Tous les établissements métallurgiques du territoire concourent à l'œuvre de sauvetage de la nation; ceux qui fabriquaient des ponts, des charpentes métalliques ont adapté facilement leur outillage aux besoins nouveaux créés par la guerre; d'autres se sont créés spécialement. Actuellement un navire est fait de pièces fabriquées dans tous les comtés de l'Angleterre et transportées par chemin de fer,

temps de Nelson, l'appel célèbre *England expects that every will do his duty* avait été entendu.

De leur côté, les Américains firent dès leur entrée en guerre un effort considérable qui ne s'est pas démenti; le nombre des chantiers, qui était de 37 aux Etats-Unis en 1916, est passé à 136 à la fin de 1918, à près de 200 en 1919. Un énorme établissement a été notamment construit à Hog Island, près de Philadelphie; mesurant 350 hectares, il possède 50 cales, 7 jetées, 3,600 mètres de quai en bordure du Delaware. Desservi par 130 kilomètres de voies ferrées particulières, il occupe 30,000 personnes, dont le salaire mensuel dépasse 15 millions de dollars. La production de ce chantier cyclopéen est de deux millions de tonnes de « *fabricated ships* »; grâce à lui et à ses émules de la côte

du Pacifique, les Etats-Unis occupent dès à présent la seconde place dans les marines de commerce et ils semblent vouloir disputer avant peu aux Anglais le premier rang que ceux-ci occupent depuis si longtemps. Propriétaires avant la guerre de trois millions de tonnes principalement voués au cabotage, nos amis d'outre-Atlantique auront à flot à la fin de 1920 près de onze millions de tonnes, engagées non seulement dans le cabotage, mais encore dans la navigation au long cours dans le monde entier.

* * *

Beaucoup de choses pourraient être encore dites sur la guerre sous-marine et sur ses considérables conséquences. Mais il faut — dans un cadre étroit — savoir se borner... L'action des sous-marins a sans nul doute dominé toute la guerre maritime et elle a même été, à certains moments, la principale préoccupation des Alliés. Les Allemands ont tout fait pour donner à cette arme toute son efficacité et aucune ne s'est montrée aussi puissante que celle-là, si l'on mesure la puissance d'après l'ampleur des destructions. D'août 1914 à novembre 1918, soit en un peu plus de quatre ans, les sous-marins allemands ont coulé six mille navires, jaugeant quinze millions de tonnes et valant *actuellement*, avec leurs cargaisons, cent milliards de francs !...

Cependant les sous-marins n'ont pas gagné la guerre : ils ont pu immobiliser les escadres alliées, ils ont fortement entravé notre ravitaillement, ils ont eu des succès considérables et continus, mais ils n'ont pu obtenir de résultat décisif. Une fois passée la trop longue période de surprise, puis celle de nos hésitations, le sous-marin est devenu une arme comme une autre, une arme contre laquelle on pu s'organiser la défense d'abord, la riposte ensuite.

Cette guerre spéciale a été féconde en enseignements; elle

a montré que les vieux principes de la maîtrise des mers n'avaient rien perdu de leur valeur et que la possibilité de l'obtenir, de la conserver ne dépendent que des forces respectives des navires de guerre en présence, prises dans leur ensemble. L'Allemagne a versé dans l'erreur le jour où elle a cru qu'il lui suffirait de multiplier le nombre de ses sous-marins pour compenser l'infériorité de sa flotte par rapport à la flotte anglaise. Un jour est venu où, par la multiplicité et la puissance de ses adversaires, le sous-marin a été obligé de se dérober à leurs recherches : ce jour il a été vaincu.

Mais ce que la guerre sous-marine a montré une fois de plus, et cette fois de façon saisissante, c'est que l'Allemand déformé par sa « culture » estime légitimes et même saintes des doctrines par lesquelles les actions les plus inhumaines sont justifiées, lorsqu'elles sont profitables à l'Allemagne. Aggraver l'atrocité de la guerre par des mesures dont ne dépend pas la victoire, mais qui châtient le crime de n'être point du côté allemand; frapper sciemment, en même temps que l'ennemi, des enfants, des femmes, des non-belligérants, accumuler les destructions, les pillages, les exécutions en masse, ce sont aux yeux allemands, selon la mentalité allemande, selon les cœurs allemands, des actes méritoires, des actes patriotiques !... Un peuple intoxiqué à ce point d'aussi nocives doctrines doit être tenu en suspicion : il ne pourra reprendre sa place dans le concert des Nations que le jour où, enfin régénéré, il aura donné d'indiscutables preuves de la loyauté de son repentir, de la réalité de sa rédemption.

VICTOR SOYER.

(Reproduction interdite sans autorisation de l'auteur.)

Les prochaines « Chroniques documentaires » seront consacrées à LA FRIGO, sujet tout d'actualité.

Primes de propagande

Afin d'augmenter le nombre de nos adhérents et d'encourager la propagande à laquelle tout bon sociétaire du T. C. B. doit se livrer, le Conseil a décidé d'octroyer en primes, à ceux qui consacrent leur activité au développement de l'Association, la plupart des belles publications qu'il a éditées.

Contrairement à la pratique suivie jusqu'à ce jour, les primes ne sont plus déterminées à l'avance pour un nombre fixe de sociétaires présentés. Désormais toute présentation de sociétaires nouveaux donnera le droit de faire un choix parmi la liste des ouvrages ci-après, ce aux conditions que voici :

Pour une présentation de cinq candidats, il sera déduit fr. 2.00 sur le prix de vente des publications, ou il sera, au choix du parrain, délivré des publications pour cette même somme.

Pour présentation de dix candidats la prime sera de fr. 4.00, de fr. 6.00 pour quinze présentations, de fr. 8.00 pour vingt présentations et de fr. 10.00 pour vingt-cinq présentations. Toujours dans les mêmes conditions.

Ces primes sont accordées pour les présentations faites pendant la période comprise entre deux assemblées générales. Les présentations faites au cours de plusieurs exercices ne peuvent pas être cumulées.

Les sociétaires qui auront présenté un nombre de candidats suffisant pour l'obtention d'une des primes pourront la réclamer immédiatement.

Une prime une fois obtenue, un nouveau droit s'ouvre à l'obtention d'une seconde prime, comme s'il n'y en avait pas eu de délivrée.

A seul droit à la prime, le premier parrain des candidats, c'est-à-dire celui qui figure en premier lieu sur le bulletin de présentation.

Les primes ne peuvent être cumulées avec les hommages de documents faits à des cercles ou des groupements qui s'affilient ou dont plusieurs membres s'inscrivent en une fois au T. C. B. Si le cercle a reçu des documents, le parrain ne sera plus admis à profiter de la prime; si le parrain a reçu la prime, le cercle perdra tout droit à l'obtention de documents.

Le nombre de vingt-cinq candidats n'est pas considéré comme la limite au delà de laquelle il n'est plus accordé de prime, bien

au contraire. Si un propagandiste parvient à dépasser ce nombre de présentations, il pourra, sur sa demande, lui être délivré une prime supplémentaire, toujours dans les mêmes proportions.

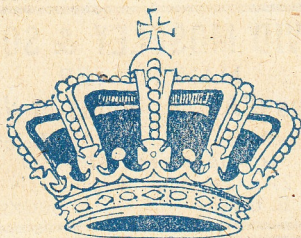
Liste des ouvrages distribués en primes :

Carte de la Belgique au 200,000 ^e , en neuf feuilles	fr. 13.50
Carte de la Belgique au 200,000 ^e , la feuille	1.50
Carte routière de Belgique au 320,000 ^e	1.75
Collection des 150 itinéraires topographiques avec profils	15.00
Panorama du Congo Belge, relié	10.00
Livraison du Panorama du Congo Belge	1.00
Panorama du Grand-Duché de Luxembourg	2.50
La Thudinie, par des Ombiaux	2.00
Les Ardennes Flamandes, par Boterdaele	2.00
Ce qu'il faut voir sur les champs de bataille et dans les villes détruites de Belgique (beaux ouvrages, abondamment illustrés, avec de nombreuses cartes) :	
I ^{er} volume. <i>Jusqu'à la chute d'Anvers</i> , par M ^{me} H. Dirxx	3.50
II ^e volume. <i>Le Front des Flandres</i> , par Jean Massart	3.50
Guide illustré des Monuments civils et religieux de Bruxelles, par Des Marez, 2 volumes illustrés	2.50
La Meuse de Namur à Dinant, guide illustré, par Garnir	1.00
Liège-Visé, le pays de Herve et les Ardennes	1.00
Dixmude, Nieupoort et Ypres	1.00
Guide des promenades aux environs de Charleroi	0.50
Guide des promenades aux environs de La Louvière	0.50
Guide des promenades aux environs de Verviers-Spa	1.50
Carte des environs de Bruxelles au 40,000 ^e (en 6 couleurs)	2.50
Carte des environs de Liège au 40,000 ^e (en 6 couleurs)	2.50
Nos Ardennes, carte au 320,000 ^e	0.70
Carte de la Forêt de Soignes (en 5 couleurs)	2.00
Itinéraires sommaires, 2 ^e volume	0.50
Excursions, 7 ^e volume	0.50
Excursions, 9 ^e , 10 ^e et 15 ^e volumes, chaque volume	1.00

TOURING-CLUB DE BELGIQUE

SIÈGE SOCIAL :
13, rue du Congrès
BRUXELLES

XXVI^e ANNEE. — N^o 6
15 MARS 1920



SOCIÉTÉ ROYALE

SOMMAIRE DU BULLETIN OFFICIEL

Herve (Paul Henckels)	121
Les Pyrénées, les gorges du Tarn, la cité de Carcassonne (A. D.)	123
Chamonix et le mont Blanc (P. De Perceval)	125
Notions d'archéologie préhistori- que, belgo-romaine et franque à l'usage des touristes (suite) (Bon de Loë)	127
Nos forêts (N.-J. Crahay)	131
L'industrie hôtelière (E. S.)	134
Chroniques documentaires. — Une guerre de pirates (fin) (Victor Soyer)	135
Primes de propagande	139
Publications du Touring Club (Victor Soyer)	140
M. le Président R. Poincaré et le Touring Club de Belgique	141
L'Annuaire 1920	141
L'Italie septentrionale (suite)	141
(Paul. Wissaert)	141
Variétés	144

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,
98, rue du Méridien (tél. Brux. 9183), ou à M. VAN
BUGGENHOUDT, 5 et 7, rue du Marteau, Bruxelles