

La radio pendant la guerre,

par on-4FT.

A la lecture de ce titre, il y a neuf chances sur dix pour que quatre OM's sur cinq s'écrient : « La barbe ! » et envoient l'article et son auteur à la gare la plus proche ; je les approuve d'ailleurs entièrement et leur dis : « Citoyen, vous avez raison ! »

Alors, pourquoi ennuyer le monde, le petit monde qu'entre nous nous sommes ? Voici : Ayant écrit ces notes — notes de campagne, si l'on veut — depuis bien longtemps, elles s'égarèrent tout récemment dans un lot de paperasses qui devaient de mon QRA se rendre à celui de 4UU. Il n'échoit pas à l'état civil de célibataire d'être un homme d'ordre parfait et de soins minutieux en ses tiroirs, armoires et autres histoires, où l'YL ordonnée et un tantinet curieuse, a l'habitude innée de tout bien ranger et classer : aussi je fus bien moins surpris de voir me revenir ces papiers partis à une fausse adresse, que d'y trouver, marqué par le travers, ces lignes signées 4UU : « Très intéressant, mon vieux, à faire paraître. »

Et j'obéis : j'irai même jusqu'à dédier à tous les moins de trente ans qui ne me liront pas, les lignes qui vont suivre, puisqu'à l'époque où les événements en question se passèrent, ceux-là mêmes, tout à l'insouciance de leur jeune âge, se délassèrent, en culotte, à des jeux plus innocents.

* *

Le 28 juillet 1914, alors qu'on parlait de guerre sans jamais supposer un instant qu'elle fût à la veille de se déclencher, j'entendais déjà les armateurs allemands qui, par leur poste côtier de Norddeich (call KAV, excessivement connu à l'époque), transmettaient l'ordre à leurs navires d'interrompre le voyage immédiatement et de se rendre au plus vite dans un port allemand. Cependant, chose étrange, à ce moment même, un beau navire du Norddeutscher Lloyd, le « Gneisenau », continuait tranquillement sa route vers Anvers, où il arriva d'ailleurs, et où les Belges, à l'instant d'abandonner la métropole, le coulèrent à son quai d'emplacement. Donc, un navire perdu par la négligence de l'opérateur non à l'écoute.

(1) Ce nombre 1,000 provient de ce que nous devons indiquer l'intensité du courant ampères : nous aurions pu écrire tout aussi bien : 0,0156 — 0,012.

M'étant, entretemps, engagé à la radio militaire, je pus reprendre l'écoute et entendre le poste anglais de Poldhu, qui donnait l'ordre à tous les navires en mer de ne pas se rendre dans les ports autrichiens, la guerre avec l'Autriche étant déclarée. Cela se passait le 12 août 1914. Combien donc de navires, de valeur considérable et d'un emploi vital, ne furent pas faits prise de guerre, grâce à la radio, qui, ne l'oublions pas, à cette époque, était une jeune invention.

C'est le 3 septembre que nous perçûmes, pour la première fois, les signaux de deux Zeppelins, travaillant entre eux sous les indicatifs ZN1 et ZN2, avec des notes Telefunken très musicales, une longueur d'onde d'environ 1,000 mètres et une mise au point qui semblait parfaite. Tout le texte passé se faisait, bien entendu, en langage chiffré.

Et c'est alors que, simultanément à l'avance allemande, apparurent dans « l'air » une quantité de postes volants qui suivaient les armées et servaient de liaison entre la tête des troupes et les états-majors restés en arrière. Ici encore, une coordination dans les communications et un rendement efficace dans les liaisons, prouvèrent combien les armées impériales étaient organisées et prêtes à un déploiement de ce genre en territoire ennemi. Une fois les lignes de combat stabilisées et les communications par fils rétablies, tous ces postes volants se turent, leur rôle étant terminé.

Nous prenions chaque jour, pour en informer l'état-major belge, les nouvelles de presse de Nauen (POZ) et de Paris (FL). Or, le 5 septembre 1914, à 1 heure du matin, nous interceptâmes le radio suivant, envoyé par Nauen au gouverneur de Winduk (Afrique allemande) : « Le gouvernement français quitte Paris pour Bordeaux. Reims tombé sans lutte. Amiens, Hierson, La Sayvilles, Condé, Laferre, Laon, entre nos mains. La cavalerie allemande est devant Paris. » Inutile de dire que ce radio nous plongea tous dans la consternation, et que nous avions reçu des ordres sévères nous enjoignant de garder pour nous ces sortes de nouvelles. Mais le 10 septembre, à 5 heures de l'après-midi, le poste de la Tour Eiffel lança la riposte victorieuse, que je copie textuellement : « Il est cer-

tain que les troupes françaises et anglaises ont, depuis quatre jours, arrêté la marche des armées allemandes, qui ont reculé sur presque tous les points et en particulier vers l'Aisne et vers l'Oise, de 75 kilomètres. L'aile droite et le centre de l'armée allemande battent actuellement en retraite. »

Vint la bataille de l'Yser. Je n'ai pas dans la vie beaucoup de titres de gloire à faire valoir, tant s'en faut... (Hi!), mais j'ai toujours retenu d'un passé déjà long, et particulièrement consacré à notre marotte commune : la radio, que la destinée, le hasard, les circonstances enfin, ont fait d'un milicien nommé Courtois, de deux marins anglais débarqués d'un torpilleur et de moi-même, les premiers opérateurs dans le monde qui furent appelés à coopérer en grand, en sérieux, en important et en décisif, à une opération navale d'envergure, où la radio joua un rôle prédominant. C'est tout de même, quand on y réfléchit, un souvenir qui compte.

Par une chance peu ordinaire, l'armée belge avait reçu, précisément au début des hostilités, un poste Marconi militaire, monté sur auto, et d'une puissance de 1 1/2 kW. Ce poste avait cette particularité nécessaire de pouvoir instantanément, au moyen d'un seul switch, passer sur trois longueurs d'ondes, à la transmission et à la réception. Il s'agissait de prévoir et de pallier au brouillage que n'aurait pas manqué d'occasionner l'ennemi, et qu'il était facile de réaliser sur ondes amorties, lorsqu'il aurait entendu une suite de messages chiffrés, lesquels, clairement et de façon perceptible, se traduisaient pour lui par une série de percutants, brisants, shrapnels et autres bibelots de tous calibres, lancés à son adresse.

Donc le vice-amiral Hood, un brave entre les braves, que j'aperçus une seule fois seulement sur la grand-place de Furnes, et qui devait, plus tard, à la bataille du Jutland, être englouti avec son navire, commandait, au large de notre littoral, une flottille de trois monitors et de nombreux destroyers.

Il s'agissait pour lui, et de la mer, de bombarder les positions ennemies qui, installées sur l'Yser, tentaient dans un suprême effort de le franchir, de le déborder, et de s'avancer jusqu'à Calais. La partie qui se jouait était tout bonnement vitale pour les Alliés, et rien ne prouve que si les Allemands avaient réussi, vous et moi, nous n'aurions pas aujourd'hui comme préfixe à notre indicatif d'amateur la lettre D... Dieu nous en préservait, l'amiral Hood aussi, et nos vaillantes troupes sur l'Yser, Belges et Français mêlés, devaient faire que cela ne fut pas, et ne risquera sans doute plus jamais de l'être. Le petit poste radio sur auto, qui, quoique de construction anglaise, n'en battait pas moins pavillon belge, eut son rôle dans l'affaire et fut bientôt désigné pour servir d'intermédiaire entre le navire qui portait l'amiral Hood, le grand quartier général belge et surtout un poste d'observation situé à Nieupoort-Bains, sur la tour des Templiers, et d'où les officiers anglais surveillaient le tir de la flotte, sous la haute direction d'un officier supérieur britannique, le colonel Bridges. Notre poste était réuni par fils directs à ces différents endroits, et ce triangle de

communications, je puis l'affirmer, fit du beau travail.

Le processus de la besogne était, somme toute, assez simple : de la tour des Templiers, on nous téléphonait des messages en clair; les deux marins anglais les transposaient instantanément en langage chiffré (et par cœur, car l'entraînement et l'habileté des « signaux » de la flotte était quelque chose d'extraordinaire) et l'un des deux Belges, ou des Anglais à l'occasion, transmettaient le langage chiffré, des groupes de cinq lettres, au poste ZN, qui était le bateau amiral. Processus inverse pour les messages en provenance de l'amiral. Et que contenaient ces messages? Ce n'est pas dans cette revue que je puis m'étendre à en donner la copie, car dans mon petit livre de bord, le bord étant le poste A, je les ai tous recopiés, et ils sont certainement intéressants. Cela n'avait aucun rapport avec le texte échangé de nos jours entre nous par un : « Gm dr OB, vy psed to meet u... ». Non, rien de tout ça, et je n'en donnerai qu'un exemple, pour fixer les idées : XX (call de notre station) à ZN, le 24 oct. 14. « L'attaque a maintenant commencé par les Français et les Belges; l'hôtel « Belle-Vue », qui est le bâtiment situé le plus à l'est de Westende-Bains, est propriété allemande et réputée être la résidence de l'état-major allemand; aucune objection à ce que vous le bombardiez. Westende, Rottevalle, Lovie et la route entre ces deux derniers points sont de bons objectifs. Ouvrez le feu aussi fort que possible sur Lombardzyde », etc., etc. Cela dura ainsi jusqu'au 9 novembre, date à laquelle notre activité de ce côté était réduite, parce que la bataille de l'Yser était gagnée. Un jour, en carotte, je pus accompagner un sous-off, muni d'un pli, jusqu'à Nieupoort-Bains; de là, dissimulé derrière le mur d'une villa, car les Allemands arrosaient la digue de leurs petits 77, j'étais en avant-scène pour assister au tir de la flotte. Quelle affaire, quel potin, quelles déflagrations fantastiques sortaient de la gueule des grosses pièces placées sur les monitors. Les Allemands ripostaient et on voyait des gerbes d'eau s'élever, de-ci de-là, autour des navires. L'un d'eux fut d'ailleurs assez sérieusement touché, et l'amiral nous avait envoyé le radio : « Navire X touché en dessous de la ligne de flottaison; désire se retirer à moins que sa présence ne vous soit indispensable. »

Après la bataille de l'Yser, la guerre de stabilisation commença, et devait, sur notre secteur tout au moins, grâce aux inondations, durer quatre longues années. Le rôle de la radio prit une autre tournure, moins importante, il faut bien le dire. Cependant, sa grande utilité se manifesta lorsque sur les avions on plaça de petits postes de transmission qui réglèrent les tiers d'artillerie. A ce propos, le 29 mai 1915, un avion allemand, survolant le secteur de la troisième division d'armée, envoya en langage clair le message suivant : « Ferme X occupée, tirez. » L'opérateur belge De Moor, du groupe des obusiers, intercepte le message, le communique d'urgence aux officiers occupant la ferme, et grâce à lui, il n'y eut aucune casse. Inutile d'ajouter que De Moor fut vivement félicité par ses chefs. J'ai, à différentes reprises, intercepté ainsi

des messages en provenance d'avions allemands qui réglait des tirs, et bien souvent cela se donnait en langage clair. A titre d'exemple, voici un genre de texte intercepté : « Gut, gut... viel mehr rechts, sonst gut..., nichts mehr zu sehen... fliege heim. »

Lorsque je fus nommé, avec le grade important... de sergent, chef de poste au grand quartier général belge à Houthem (Belgique toujours), je fus un des premiers (honneur oblige, Hi!) à recevoir un ampli, avec six loupottes à trois électrodes. On n'avait jamais vu ça ; cela amplifiait fort, et donnait un bruit de cloche effarant, en dépit de la suspension de l'appareil sur des lanières en caoutchouc. Le major, un vrai militaire, avec qui il ne s'agissait pas de rigoler, vous pouvez m'en croire, m'avait particulièrement fait valoir le soin extraordinaire que je devais prendre de cet appareil et de ses lampes surtout, parce que celles-ci étaient très fragiles, coûtaient horriblement cher et étaient très difficiles à avoir, car elles venaient de l'armée française. Or, ici se produisit un petit drame qu'apprécieront comme il convient tous ceux qui passeront par l'armée. Je n'avais pas les petites valves précieuses depuis quarante-huit heures que, tâchant de remédier au bruit de cloche insensé, je vis mes six loupottes s'illuminer tout à coup d'un éclat inattendu, puis se plonger dans la plus décevante obscurité. Les accus étaient bien raccordés, toutes les connexions en apparence intactes, et je m'avisais, bien que cela m'eût été interdit, de retirer, une à une, les loupottes de leur soquet. Le filament de la première, puis de la seconde, et jusqu'à la sixième était brûlé : j'eus un petit froid dans le dos. Je dus me raidir pour avoir le courage de téléphoner l'accident à Wulveringham, et je vis arriver le major. J'eus l'esprit de prendre les devants et je dis à mon chef : « Mon major, il n'y a que ceux qui ne font rien et qui ne sont pas dans l'obligation de tripoter ces nouveautés qui sont à l'abri d'accidents de ce genre », et, à ma grande satisfaction, mon raisonnement avait porté ; le cigare auquel je m'attendais se mua en un léger... cigarillo, et je reçus une nouvelle série de lampes. Et, jusqu'à la fin de la guerre, je n'en court-circuitai plus une seule.

Nous inaugurâmes un service de l'heure exacte, qui aurait pu avoir de l'importance le jour où la fameuse heure « H » serait venue nous annoncer que nous pouvions rentrer chez nous. En attendant, notre montre, élégamment exposée aux yeux des passants, n'attirait les regards que d'un officier supérieur, qui, dans son langage bruxellois des plus savoureux et rappelant le pays, m'interpellait assez régulièrement : « Dites un peu, vous, est-ce que votre patraque marche au moins?... » Pour d'autres et pour moi, l'heure, la demi-heure et les minutes n'avaient que peu d'importance pendant les centaines et centaines de jours que nous passâmes au même endroit.

Cet endroit, c'était le cimetière du village, en plein milieu duquel, au pied de la tour, nous étions installés. Mes compagnons et moi, nous pouvons nous vanter d'avoir vécu des nuits et des jours au milieu des tombes, des croix, et, la belle saison venue, des

chrysanthèmes. Je peux dire que ce fut un entraînement forcé à repos final, par lequel tous nous finirons. Mais nous avions la conviction intelligente, qu'à tout prendre, on était encore mieux ici qu'en face... dans les tranchées. La tour, comme bien l'on pense, servait de mât d'antenne, et la prise de terre, en l'espèce deux longs treillis de cuivre, recouvraient — profanation inévitable — de nombreuses tombes couvertes de gazon. Au demeurant, avec notre aérien de réception, long de 300 mètres, nous entendions sur cristal des postes relativement éloignés, jusque Constantinople, dont nous prenions régulièrement le communiqué ottoman.

A 17 kilomètres des lignes, c'eût été un jeu pour les Allemandes, s'ils l'avaient voulu, de réduire à néant Houthem, son quartier général, ses installations diverses et son poste radio. Mais ils ne le firent pas, et peut-être s'agissait-il là d'une convention tacite. Je n'en sais rien, mais merci tout de même. Cela n'empêche que nous avions notre part d'embêtements, lorsque ces sacrés avions ennemis passaient au-dessus de nos têtes avant d'aller déranger les Dunkerquois et les Calaisiens, et qu'ils laissaient tomber un peu partout, au-dessus des agglomérations, une partie de leurs œufs. L'ennui était principalement la fréquence de ces raids. C'était, en général, à l'heure des communiqués, et nous étions appliqués avec l'un des écouteurs à prendre Nauen, et de l'autre, détaché de l'oreille, nous entendions le ronronnement des moteurs et l'infurnal vacarme que produisait la chute des bombes. L'une d'elles, tombée un soir à cinquante mètres de notre auto, souffla la flamme de ma lampe à pétrole et déliqueta un malheureux gendarme qui, pas très malin, était sorti « pour voir » et avait, en ce faisant, projeté, par la porte ouverte, un rayon de lumière. Il ne s'agissait pas, dans ce cas, de lâcher le communiqué ou la presse ; c'eût été en service un genre de fuite devant l'ennemi, et cependant il n'est pas très facile d'écrire lorsque l'atmosphère est dérangée à ce point... Il m'est difficile de vous suggérer d'en faire l'expérience, mais vous pouvez m'en croire sur parole.

De temps à autre, nous faisions, entre différents postes d'émission, du travail en réseau. C'était une façon de conserver l'entraînement nécessaire en vue de la grande avance, qui mit quatre ans à venir.

Nous avions aussi travaillé avec un train blindé anglais : envoi de messages chiffrés, dont je ne sus jamais la signification.

Pendant longtemps, nous étions en contact avec un torpilleur français, le « Dunois », et là également le genre de messages échangés fut pour nous un mystère.

Autant que possible, nous avertissions, également par radio, les postes de Dunkerque et de Calais de l'arrivée des grands avions de bombardement allemands, qui, se dirigeant de ces côtés, passaient toujours, et bien avant, au-dessus de nous. Cela a certainement rendu de grands services.

Un nuit, pendant mon quart, qui allait de une heure à six heures du matin, j'ai suivi et noté, minute par minute, le formidable raid de Zeppelins sur l'Angle-

terre, du 8 avril 1916. Ils étaient sept et tous travaillaient entre eux ou avec leur base sur une longueur d'onde de 900 mètres. Leurs signaux étaient fort bons, avec une note un peu vacillante. Ils communiquaient en langage chiffré. J'ai particulièrement suivi celui qui correspondait à l'indicatif LGD et ce depuis 1 h. 30 du matin jusqu'à 4 h. 40. La variation de la force des signaux correspondant avec ses éloignements ou rapprochements successifs étaient : Force 6, 8, 7, 10, 9, 8, 3, 2, 2, 2, 2, 1, 1, 1, 4, 5, 5, et puis silence. La marine ou l'aéronautique allemande employaient des signaux qui ne faisaient pas partie du code Morse tel que nous le connaissons. Deux de ces dirigeables furent abattus et, effectivement, pendant la durée de l'écoute, j'avais fort bien noté leur silence soudain.

Nous eûmes l'occasion d'entendre quantité de SOS en provenance de navires torpillés ou coulés par des mines. Ceux que nous pûmes suivre d'une façon réellement poignante furent les torpillages du « Columbia », « Amiral Chanteaume », « Tubantia », et « Argyllshire ». Le hasard voulut que ce fut encore une fois pendant mon quart de nuit que le « Tubantia », ce gros navire hollandais ayant à bord beaucoup de passagers, fut torpillé par un sous-marin, dans la mer du Nord. Le premier SOS fut lancé à 2 h. 20 du matin, et le navire coula en eau profonde à 5 h. 40, ainsi que le déclara un autre navire arrivé sur les lieux. Tous les passagers s'étaient réfugiés dans les barquettes et je crois que tout le monde fut sauvé.

Ce que j'ai entendu de plus intéressant fut la chasse mouvementée qu'un sous-marin naviguant en surface faisait au cargo anglais « Argyllshire ». L'opérateur de ce dernier navire avait un sang-froid extraordinaire, et c'était merveilleux de l'entendre raconter à une station côtière anglaise, les péripéties de la poursuite. Je traduis quelques-uns de ses commentaires : « Le sous-marin tire sur nous, mais nous manquons à chaque coup; nous naviguons en zig-zag et forçons de vitesse; nous gagnons sur lui, mais il n'abandonne pas encore, etc., etc. » Les journaux nous apprirent dans la suite que le navire avait échappé au sous-marin.

Un autre SOS poignant fut celui qui précéda le naufrage du navire américain « Sibéria »; le navire se brisait sur la côte anglaise par une tempête tellement violente que ses occupants ne pouvaient lancer leurs canots à la mer, et qu'aucun navire ne pouvait venir le secourir. Nous assistâmes, en quelque sorte, à l'agonie de tous, obligés de demeurer à bord, et à un certain moment, l'opérateur lança ce radio : « Pour l'amour de Dieu (for God sake), est-ce que quelqu'un va venir nous secourir; notre navire se brise rapidement et nous ne savons lancer nos canots. » Ce furent à peu près les derniers signaux entendus par ce navire et jamais je n'ai su ce qu'il était advenu de lui et de son équipage.

Je peux dire que nos heures d'écoutes pendant la guerre furent toujours pleines d'intérêt; il ne se passait pas de jour où un fait spécial n'était diffusé

dans l'éther; au surplus, nous étions aux premières loges pour savoir ce qui se passait de l'un ou l'autre côté, alors que le « man in the street » était au courant de ce qu'on voulait bien lui dire. Nous étions tenus au secret, mais les officiers venaient bien souvent nous... consulter dans notre boîte à nouvelles.

C'est, lors des négociations pour signer l'armistice, la Tour FL qui à toutes les armées devait lancer l'ordre de cesser le feu. Nous fûmes sur écoute permanente sur sa longueur d'onde, et ce fut au beau milieu d'une belle nuit, à Beernem, où nous étions cantonnés, que l'ordre béni nous arriva. Et tout aussitôt on put voir du côté des lignes, vers Gand, des fusées de toutes les couleurs, lancées dans le ciel en signe de joie et de paix. C'était un véritable feu d'artifice. Ah oui! la belle minute d'émotion pour tous.

L'armée belge a mis ce service de T. S. F. sur pied, durant la guerre, d'une façon que l'on ne peut critiquer. La radio était, en somme, toute à ses débuts et l'on ne possédait pas les facilités techniques dont l'on dispose actuellement. On commit des erreurs, ce n'est pas douteux, et je relève dans les débuts celles qui consistent à ne pas employer « the right man in the right place ». Figurez-vous, par exemple, qu'un ingénieur de chez Marconi, qui, dès le début des hostilités, s'engagea à l'armée, fut d'emblée nommé... soldat de deuxième classe, et que fin 1914, à Furnes, alors que notre poste radio, avec ses deux mâts téléscopiques, était monté dans une prairie, cet ingénieur fut préposé, en pleine nuit, à faire la garde autour du poste, afin que les vaches, passant dans la prairie, ne démolissent pas les haubanages qui soutenaient les deux mâts en question. Vraiment, quant à l'emploi des compétences, il y avait mieux à trouver pour M. V... Il est vrai que notre sergent, chef de poste du moment, était un rat de caserne, dont l'intelligence se mesurait à la toute puissance que, momentanément, on lui laissait sur nous. D'ailleurs, des ingénieurs-électriciens, calés en radio, comme 4U, et des techniciens de réel savoir, comme Defloor ou Binard, terminèrent la guerre comme sous-officiers, alors qu'on nomma d'emblée des lieutenants qui n'avaient jamais vu une galène.

Nous revînmes à Bruxelles, lors de la Joyeuse Entrée, au milieu du contentement général. Le soir de ce même jour, je plaçai mon poste radio devant l'Ecole militaire, au milieu du square qui avoisine la place Jamblinne de Meux. Nous devons évidemment prendre du service de nuit, mais comme bien l'on pense, j'avais distribué des congés aux autres et à moi-même, et notre auto, bien fermée, avait été abandonnée une bonne partie de la nuit. Le lendemain, rejoignant la bagnole, je constatai que des citoyens enthousiasmés par notre retour et par deux magnifiques pneus neufs de réserve que des courroies fixaient à la voiture, avait coupé celle-ci et volé les pneus. Le plus beau de l'histoire, c'est que je dus les payer, en francs-or, s'il vous plaît. Et sur cet incident, super-patriotique, se termina pour moi une longue guerre de quatre ans.