

Introduction

Le tsar Pierre le Grand est reconnu comme le créateur de la marine russe. Il avait alors de grandes ambitions territoriales et parvint à étendre son empire des bords de la Baltique jusqu'aux bords de la mer Noire avec de larges objectifs politiques et commerciaux qui, du Caucase vers Constantinople, devraient lui assurer dans un futur plus ou moins lointain les clefs de la Méditerranée.

Mais il est aussi connu pour avoir ouvert, par d'autres voies, son pays sur l'Occident.

Il fut le premier tsar à souhaiter établir des relations durables avec le royaume de France. Cependant, il ne put concrétiser son projet qu'après la mort de Louis XIV qui resta, tout au long de son règne, hostile à sa visite. Il se rend cependant en Angleterre en 1698 et dans bien d'autres contrées.

En 1717, Pierre le Grand vient enfin en France. En six semaines, il visite l'Académie française, la manufacture des Gobelins, l'Académie des sciences, avec d'autant plus d'intérêt que le grand monarque parle français (bien qu'il se fasse toujours accompagner d'un traducteur). Le voyage lui sera profitable, et le premier lien ainsi noué se concrétisera par de vastes entreprises qui mèneront nombre d'architectes, d'artisans et d'ouvriers vers Saint-Petersbourg, sa capitale nouvelle. Ainsi, l'architecte Leblond bâtit à quelques kilomètres de Saint-Petersbourg le palais le Peterhof à l'image de Versailles.

Dès lors, l'intérêt de la culture française s'ancra au sein des élites russes, malgré de longues périodes d'influences germaniques. Il subsistera une admiration durable, initiée par la seconde fille du tsar, Élisabeth, élevée dans la culture française et successivement promise au duc de Chartres et à Louis XV. Elle n'épousera pas de prince français, mais accédera au trône russe et s'y maintiendra longtemps accompagnée par l'ambassadeur de France, le marquis de La Chétardie, son amant attiré, et grand ordonnateur des fêtes somptueuses de Saint-Petersbourg.

S'ils ne peuvent cacher leurs sympathies mutuelles, les deux pays sont pourtant concurrents. Dans les faits, la politique russe restera opposée aux intérêts du royaume de France – en Pologne notamment –, mais aussi sur tous les théâtres concernés par des alliances avec la Prusse ou avec l'Angleterre. Or, la Russie est perpétuellement en guerre, jusqu'à établir cette situation au rang de principe : *entretenir la nation russe dans un état de guerre perpétuelle, pour tenir le soldat aguerrri et toujours en haleine, ne le laisser reposer que pour améliorer les finances de l'État...* Principe si bien confirmé que l'on comp-

De haut en bas :

- Pierre le Grand.
- Le pavillon de la marine impériale russe représente la croix bleue de Saint-André, saint patron de la Russie, sur un fond blanc ; il a été créé par Pierre le Grand.

tera trente-six conflits entre 1700 et 1890. Nombre de guerres qui, pourtant, ne ralentiront que rarement l'immigration française, les échanges industriels et les relations commerciales. Pas même la brève occupation russe de 1815 qui, localisée autour de Paris, permit finalement aux officiers du Tsar de se faire apprécier de la bourgeoisie et de la nouvelle noblesse.

Les marins français marquèrent dès l'origine l'évolution de la marine russe. Le premier fut sans doute de Villebois, un cadet de famille bretonne remarqué par le Pierre le Grand, alors passager, au cours d'un voyage entre la Hollande et l'Angleterre où le Français manœuvra le vaisseau avec habileté au milieu d'une violente tempête. Le tsar en fit sur l'heure l'amiral de sa future flotte.

Afin de se donner les moyens de ses ambitions, Pierre le Grand fonda la marine russe à l'image des flottes occidentales avec, cependant, des matériaux de moindre qualité et des conditions climatiques peu favorables. Il fit appel à de nombreux officiers étrangers – tel Villebois – pour encadrer ses équipages peu expérimentés et parviendra ainsi à conquérir, à l'ouest, la côte baltique, puis à l'est, la mer d'Azov ⁽¹⁾.



En 1701, il fonda à Moscou une école de navigation lui permettant, quatre ans plus tard, de disposer d'un corps d'officier russe suffisamment instruit pour former 50 % des état-majors. Dès lors, tous les équipages seront composés de Russes.

Mais c'est à la fin de son règne, après le traité de paix avec la Suède, que la Marine va réellement s'épanouir. À sa mort, en 1725, la flotte de la Baltique compte 40 vaisseaux, 10 frégates et 100 navires de moindres importances.

Malheureusement, Catherine I^{re}, d'origine lituanienne, qui occupera le trône entre 1725 et 1727, ne poursuivra pas l'œuvre de son mari puis Pierre II, en portant sa résidence à Moscou, accélérera

encore la chute de l'œuvre maritime en éloignant les marins de la cour. En 1728, un rapport de l'envoyé Suédois donne témoignage de sa décadence : *un désordre tel règne dans l'Amirauté, que la flotte ne saurait, même en trois ans, être remise en état, mais personne ne s'en soucie.*

En effet, l'état de la Marine s'écroule tant sur le plan matériel, où les carences de la construction navale ne pourront qu'être confirmées, que sur le plan de l'organisation administrative qui se révélera déficiente. Le fait est attesté par une lettre de la tsarine Anna Joanowna (Anne 1^{re}, 1730-1741) qui, s'adressant au président du conseil de l'Amirauté, dénonce les vols, délits et dissimulations des intendants, expliquant par cette formule les gâchis des subalternes : *Tel prieur, tel moine.* On comprend pourquoi, dans cette période, la Marine ne se distinguera nullement dans la guerre contre la Suède en 1741.

1. L'armée de terre est également constituée de très nombreux étrangers et tout particulièrement d'officiers prussiens.

En 1762, Pierre III prend conscience de cette faiblesse et crée une commission propre à améliorer l'état de la Marine avec pour objectif de surpasser dans ce secteur ses voisins Baltes. On fera encore largement appel au service des étrangers, mais ce sera alors pour engager principalement des Anglais. Avec succès, puisque c'est à un état-major britannique et à quelques brûlots grecs montés par le lieutenant anglais Greig que l'amiral Orlov devra la victoire de Tchismé, en 1770, sur la flotte turque : seize vaisseaux ottomans anéantis, valant les éloges de l'ensemble des États européens... Or, l'action se passe en Méditerranée orientale et atteste l'intérêt de la Russie pour cette région. Intérêt dont la Russie ne démordra plus, d'autant que par delà les détroits, l'implantation de l'Empire s'étend maintenant vers la mer Noire. Une longue série de guerres russo-turques laissera à la Russie les ports d'Azov, de Tangorog et de Kertch, ainsi que la place de Kinburn (contrôlant le delta du fleuve Dnieper) et aboutira, en 1774, au traité russo-ottoman de Koutchouk Kainardji, certifiant les conquêtes. Plus encore, le traité garantit la libre circulation des navires marchands russes au travers des détroits. Enfin, la Crimée sera annexée en 1783, donnant à l'Empire la rive septentrionale de la mer Noire.

Entre-temps, le règne de Pierre III aura été interrompu (il n'aura duré que six mois), et l'objectif atteint sous le règne de sa femme, Catherine II la Grande (1763-1796) ⁽¹⁾.

Mais, si l'ambiance de la cour en fut régénérée, l'intérêt de l'État envers la Marine retombera rapidement, entraînant de grandes négligences dans l'entretien général des navires. La sanction ne se fera pas attendre, et une nouvelle guerre contre la Turquie en 1787 verra la perte d'une escadre entière par fortune de mer. Le contre-amiral Wojnowcz s'était alors embarqué à Sébastopol pour Varna, où il fut surpris en cours de route par une tempête qui mit ses navires en état déplorable. Tous prenaient l'eau, beaucoup furent démâtés, une frégate sombra et le *Marie-Madeleine*, poussé par le vent jusqu'au Bosphore, dût se rendre aux Turcs. Heureusement, la fortune n'abandonna pas les Russes qui mirent finalement l'escadre du pacha – grand amiral de la flotte turque – en fuite, rétablissant l'équilibre des forces.

Mais les navires de la Baltique n'avaient pas atteint l'état de délabrement de la flotte en mer Noire, et la Russie s'assurait encore une certaine supériorité – du moins théorique – sur les états baltes.

Renouveau de la Marine russe

Paul I^{er} (1796-1801), en revanche, s'intéresse à la Marine et fait entreprendre la construction de 34 navires (dont 25 seront achevés sous son règne). Il établit un état numérique des navires nécessaires à chaque théâtre d'opérations :

- 15 vaisseaux et 15 frégates pour la Baltique ;
- 15 vaisseaux et 10 frégates pour la mer Noire.

Il appelle enfin à son service un grand marin français, le marquis de Traversay, qu'il nomme vice-amiral en 1797 et l'attache à son service en faisant de lui un "barine", propriétaire de terres et de moujiks. Ainsi, Traversay pourra survivre à l'assassinat de son protecteur et, mieux encore, se verra élevé au rang d'amiral. En 1802, Alexandre I^{er} (1801-1825) lui donne le commandement de la flotte de la mer Noire et l'engage à développer au mieux les moyens navals de ce théâtre frontière avec la Turquie : l'ennemi héréditaire. C'est ce qu'il va entreprendre avec un autre français émigré : le duc de Richelieu, fondateur et gouverneur d'Odessa.

Traversay aura donc survécu, en Russie, à la Révolution française et rejettera l'aventure napoléonienne bien que l'Empereur l'ait appelé en des termes plus que bienveillants : *Monsieur le Marquis, vous n'avez qu'à dicter les conditions de votre retour...* Une offre qu'il rejette cependant : *La Russie est ma patrie, répond-il, elle m'a préservé du malheur.* En 1811, il devient ministre de la Marine. En fait, une Marine très diminuée que les Anglais et les Français se sont partagés au fil des événements, mais qui ne sera d'aucun secours face à la campagne que Napoléon entreprend à l'été 1812. Traversay recevra alors la tâche de défendre Saint-Petersbourg face au corps de Macdonald.

Il n'empêche que le tsar ne s'intéresse guère à sa marine de guerre et laisse son organisation traditionnelle s'orienter vers des règles purement militaires : le bataillon est ainsi admis comme unité constituant l'équipage et, à l'instar de l'armée, on forme des brigades et des divisions. Cependant, entre 1815 et 1825, Traversay maintiendra d'une certaine façon l'héritage maritime de la Russie en développant les grandes expéditions maritimes à la découverte des pôles, en établissant des comptoirs en Amérique (mettant ainsi un pied dans le Pacifique), puis en soutenant avec l'Angleterre une dernière guerre contre la Turquie et pour l'indépendance de la Grèce. Ce sera l'un des derniers engagements des marines à voile, à l'aube de la révolution technologique que présentera l'arrivée de l'énergie vapeur.

La Russie est à cette époque au faite de sa notoriété et fait figure, depuis sa victoire sur les armées impériales françaises, de sauveur de l'Europe.



De haut en bas :

- Catherine II la Grande.
- Alexandre I^{er}.

1. Qui le supplanta d'un coup d'État, l'emprisonna et le fit sans doute assassiner.

En 1825, Nicolas I^{er} (1825-1855) succède à son frère Alexandre. C'est un caractère hardi qui va tourner ses ambitions vers les territoires de l'Empire ottoman, et plus particulièrement vers Constantinople, serait-ce au détriment de son alliance avec l'Angleterre. Il cherche alors un rapprochement avec la France et engage ainsi un processus qui aboutira à une défaite majeure de la flotte turque à Navarin le 20 octobre 1827. La Grèce y acquiert son indépendance et la Russie y réaffirme ses récentes prédominances sur les provinces roumaines, le Caucase et la Serbie. La flotte russe en tire également des dividendes : ses effectifs augmentés, sa composition remaniée. Les escadres sont alors réparties en trois divisions de neuf vaisseaux, chaque division formée de trois brigades, elles-mêmes complétées de frégates et de plusieurs petits navires. Mais l'organisation militaire restreint toujours l'autonomie des amiraux qui doivent naviguer pendant l'été sans trop s'éloigner des endroits où siègent les divisions des équipages. De surcroît, quoique l'état des vaisseaux se soit amélioré (le mérite en revient aux amiraux Lazareff et Grejg), la flotte n'a pas encore accroché aux techniques modernes et ne compte qu'un nombre insignifiant de navires à vapeur, tous à roues, et de faibles tonnages.

L'armée est toute aussi désuète, encore équipée de fusils à silex... et cet immense empire manque toujours de routes. À cause de ces carences techniques, mais aussi à cause de la défection de ses deux alliés traditionnels, la Prusse et l'Autriche, Nicolas I^{er} perdra les moyens de ses ambitions. Ainsi, la victoire navale sur la flotte turque à Sinope, le 18 novembre 1853, dernier affrontement de la marine à voiles, ne permettra pas l'annexion des provinces danubiennes alors convoitées, mais tout au contraire déterminera l'intervention franco-britannique qui sauvera Constantinople en débarquant sur les côtes de Crimée.

La supériorité technologique des Alliés tournera la page de l'ancienne flotte russe. À cette occasion, la cuirasse fit égale-

ment une apparition remarquée à l'embouchure du Dniepr ou les premières batteries flottantes françaises font sensation. On comprend mieux, dans ce contexte, qu'ayant perdu espoir de combattre sur mer contre des escadres infiniment plus manœuvrantes parce qu'elles étaient soutenues par des vapeurs, les amiraux russes aient naturellement débarqué les équipages pour combattre à terre.

Quatre frégates à hélice et des chaloupes canonnières furent cependant commandées en cours de guerre aux chantiers nationaux ; suivies de quatorze corvettes et trois vaisseaux à hélice. Tous ces navires, construits à la hâte, ne démontreront que de médiocres qualités. Néanmoins leur construction perfectionnera l'industrie navale et initiera un intérêt naissant pour la Marine qui, malheureusement, restera sans suite.

À la mort de Nicolas I^{er}, le règne d'Alexandre II (1855-1881) débute donc avant que la défaite ne soit consommée. Les élites osent enfin qualifier l'ancien tsar d'autocrate inconséquent, mais la réaction n'est d'aucun secours pour le nouveau souverain qui doit retrouver une légitimité perdue dans la défaite alors que les situations économiques, politiques et militaires sont éminemment difficiles.

L'économie s'en relèvera. L'abandon des Balkans ne sera sans doute que passager, la puissance armée sera restaurée, mais pour la Marine qui n'aligne plus aucune escadre digne de ce nom, les délais en seront d'autant rallongés. La flotte de la mer Noire est anéantie et le traité de Paris interdit désormais les navires de guerre russes dans cette mer fermée. Désormais, six vapeurs de 800 t et quatre de 200 t pourront seulement y être armés ; à peine de quoi assurer un service de douane...

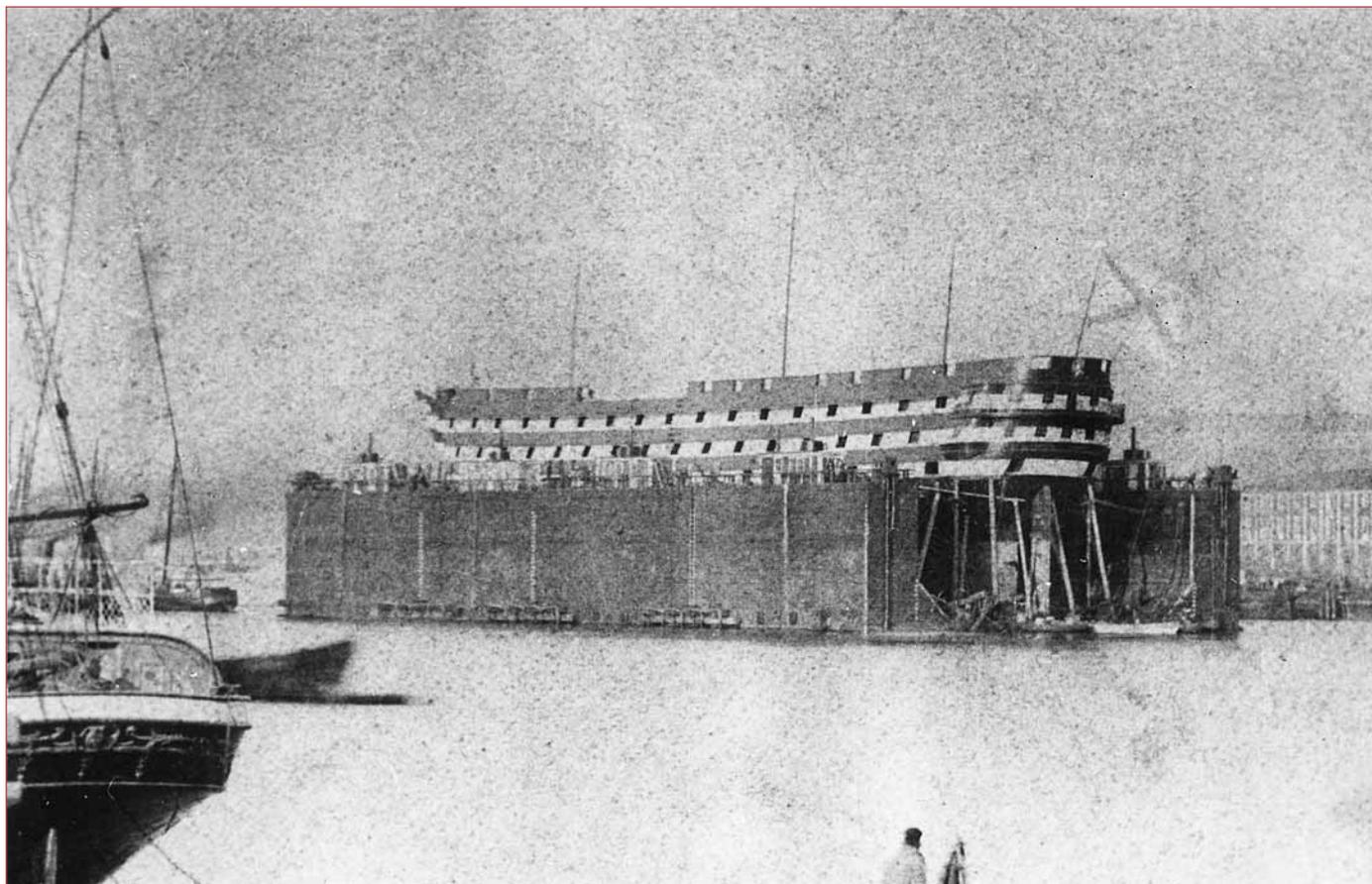
La flotte de la Baltique, malgré quelques vaisseaux à hélice, est et restera encore longtemps obsolète.



Nicolas I^{er}.

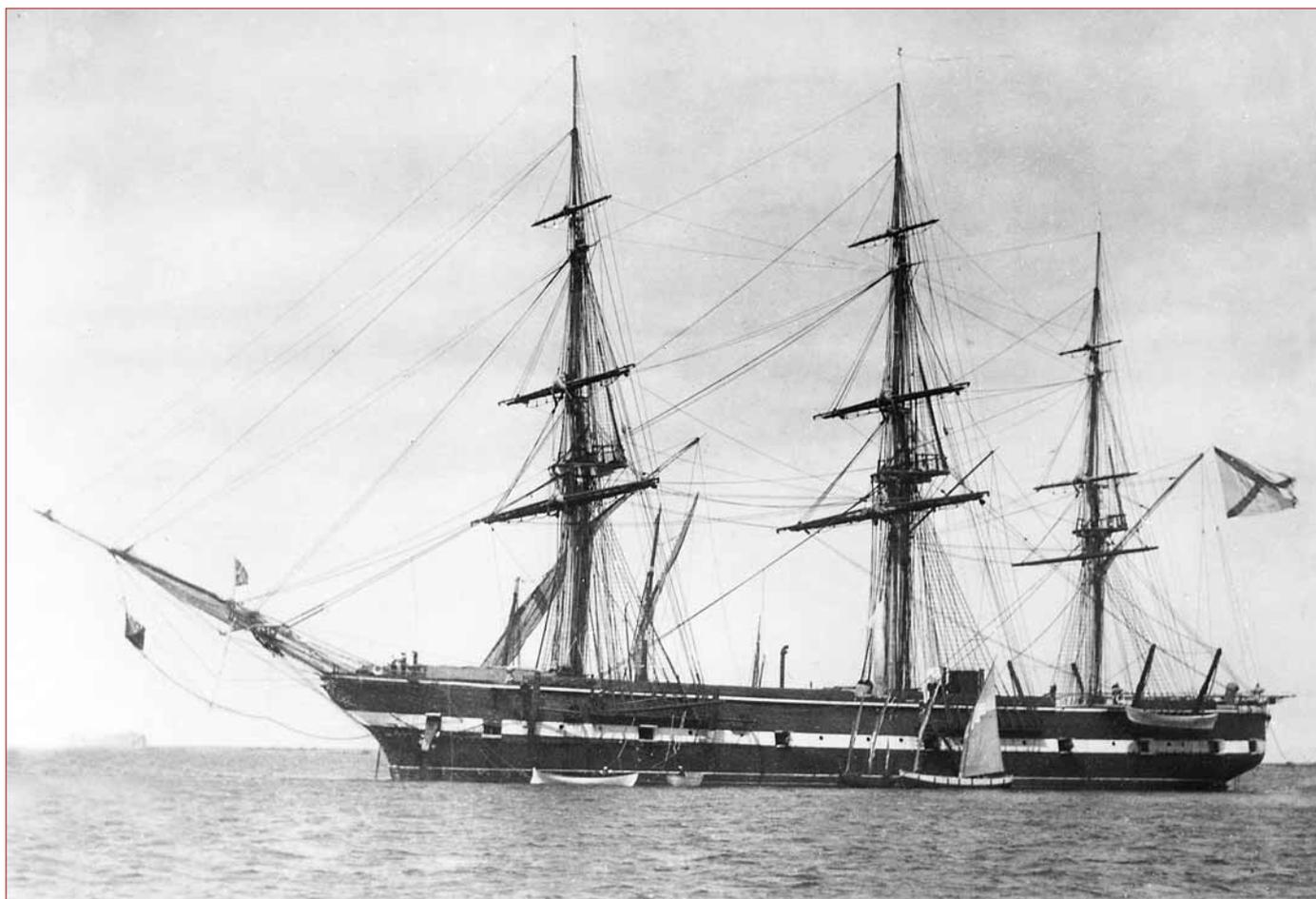


Alexandre II.



Le trois-ponts *Impérator Nikolai I*, avant sa transformation en vaisseau mixte, est hissé sur le dock utilisé pour conduire les navires de Saint-Petersbourg à Kronstadt, où il sera habillé de fer. Il deviendra ainsi l'un des tout premiers bâtiments cuirassés de la flotte russe... sans grande qualité nautique, ni militaire. (DR)

La frégate mixte *Svetlana* de 40 canons avait été construite en 1860 et servira en Baltique jusqu'en 1892. (DR)



1. Un programme naval,

Au début de 1861, la flotte de la Baltique compte :

- dix-huit vaisseaux dont neuf à hélice ;
- dix-sept frégates, dont onze à hélice ;
- quinze corvettes dont douze à hélice ;
- neuf frégates à roues.

Toutefois, une frégate classique, le *Petropavlovsk*, mise en chantier cette année, va être transformée sur cale en navire cuirassé.

Si, en 1860, la situation financière difficile du pays contraint pour des années encore les ambitions du ministère de la Marine dont les crédits suffisent à peine à l'entretien des bâtiments à flots, un sursaut national secoue l'entourage du tsar contre cette perte inacceptable de prestige. Un effort sera fait, mais cinq ans seront nécessaires avant que l'on établisse un programme nouveau et moderne, conduisant à une flotte cuirassée.

Cependant, à la fin de l'année 1861, faisant le bilan de ses carences, la commission chargée de préparer le nouveau budget de la Marine, conclura ainsi son rapport :

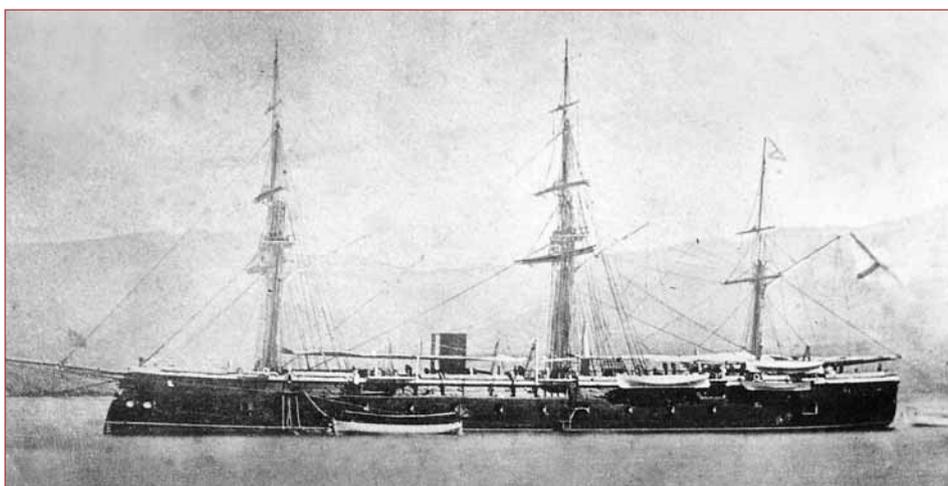
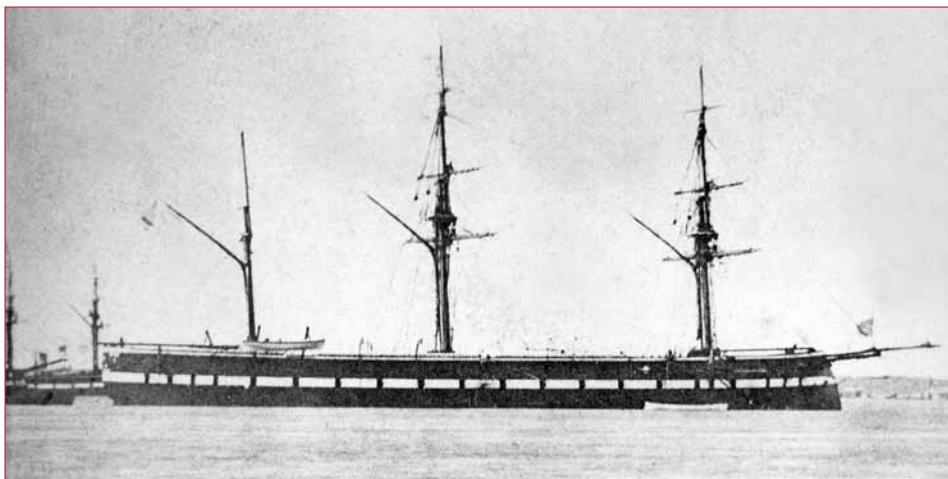
Sans parler de l'énorme supériorité des flottes cuirassées anglaises et françaises, les puissances maritimes de second ordre font des efforts remarquables pour donner plus d'essor à leur marine. L'Autriche qui ne possède aucune flotte de guerre

dans le sens propre du mot, et l'Espagne, qui, depuis longtemps déjà a perdu sur mer son importance d'autrefois, font de grands efforts, l'une pour créer une flotte, l'autre pour transformer la sienne. Au Sud de l'Europe, grandit aussi le nouveau royaume d'Italie dont les côtes étendues offrent tous les avantages pour la fondation d'une flotte puissante. Ce royaume pourrait facilement prendre le troisième rang dans la série des flottes européennes, c'est à dire dans le rang que la Russie occupe depuis si longtemps. Chez nos plus proches voisins, les Prussiens, le mouvement national est d'accord avec les vues du Gouvernement pour créer une flotte de guerre.

Le ton est donné. Le grand-duc Constantin Nikolaïevitch, amiral général de la flotte, mettra tout en œuvre avec l'appui du tsar Alexandre II pour initier une flotte cuirassée offensive assistée, faute de mieux, d'importantes unités garde-côtes. Ce sera le premier "programme naval" russe, planifié sur plusieurs années et marqué par la réalisation d'une canonnière cuirassée : l'*Opyt*, modeste coque de 270 t, mais entièrement construite en fer par les chantiers Car & Macpherson de Saint-Petersbourg en 1861.

Par ailleurs, en 1859, le général Mouraviev, opérant à l'est de la Sibérie, conquiert sur la Chine la province et le port de Vladivostok, ouvrant enfin, en vertu de la doctrine sécuritaire de Pierre le Grand, un port en Orient et une ouverture nouvelle sur le Pacifique nord. Notons toutefois qu'une partie du théâtre Pacifique sera bientôt abandonné avec la vente de l'Alaska et des îles Aléoutiennes aux États-Unis en 1867 ⁽¹⁾, permettant ainsi à la Russie de se replier sur le bloc euro-asiatique.

1. Ce territoire, qui portait officiellement le nom de "Amérique russe", est vendu 7 200 000 dollars aux États-Unis le 30 mars 1867.



Mis sur cale en 1861 comme une classique frégate, le *Petropavlovsk* sera transformé en navire cuirassé sur ordre du 19 octobre de la même année. Lancé en 1865, il conserve un gréement de trois mâts et un armement en batterie de 21 pièces de 8 pouces à canons rayés. C'est un navire très réussi, à l'image des frégates du type "Gloire" de la marine française dont il est inspiré. Bon marin et muni d'une machine robuste de 2 800 ch qui lui confère une vitesse de 12 nd, il donnera l'occasion à la flotte russe de montrer son pavillon jusqu'en Méditerranée. (DR)

Petropavlovsk. Sur cette photo, la cheminée bien visible. (Photo MNM)

une flotte moderne

En attendant, des économies s'imposent toujours et la réforme de 1863-1865 va organiser le nettoyage, libérant nombre de marins. Six cent quarante officiers seront ainsi mis en état de disponibilité et la plupart des brigades rejoindront des unités de l'armée de terre. Kronstadt en conservera 7 (sur 47) ; Saint-Pétersbourg 1 ; Revel 0,5 ; la mer Noire 2 ; la mer Caspienne 2 et la Sibérie 1. Pour la Marine, la réforme est d'autant plus malvenue qu'elle va à l'encontre de ses besoins, car l'on ne peut plus se permettre, aujourd'hui, de négliger l'instruction des équipages à bord des nouveaux bâtiments en fer et tout particulièrement des unités de défense des côtes que l'on a récemment mis en chantier pour la défense de la Baltique : soit 3 cuirassés, 3 cuirassés garde-côtes, 10 monitors, 8 croiseurs de défense côtière à tourelles, 8 corvettes.

Enfin, profitant d'une situation européenne dégradée qui vient d'aboutir à la défaite de la France face à la Prusse, le tsar dénonce certaines clauses du traité de Paris et engage une nouvelle politique dans les Balkans qui, au prétexte de protéger les populations chrétiennes en insurrection en Herzégovine et en Roumanie, mènera à la guerre russo-turque de 1877. Ce sera, d'un point de vue strictement naval, un affrontement disproportionné, aux résultats étonnants... Sur le plan stratégique, les théâtres d'opérations passent par la Roumanie, qui vient de proclamer son indépendance vis-à-vis de la Turquie, par le Danube, puis laisse des perspectives sur un objectif éternel, mais inavouable, car contraire aux intérêts immédiats de l'ensemble des nations européennes : Constantinople et la maîtrise des détroits. Le contrôle de Constantinople serait en effet d'une importance considérable pour la Russie, non seulement du point de vue militaire, mais aussi du point de vue économique, car c'est le débouché naturel vers la Méditerranée de toutes les voies fluviales de la Russie du Sud. Cependant, sur le plan naval, la réunion des flottes russes et roumaines le long des côtes occidentales du nord de la mer Noire ne présentera qu'une force insignifiante face à la puissante marine turque, donnée par certains comme la troisième du monde, et qui dispose par ailleurs de solides flottilles fluviales sur le Danube.

La marine russe de la mer Noire comprend en 1877 :

- 2 garde-côtes cuirassés : *Novgorod* et *Vitse-Admiral Popov* (seulement utilisables en défense des ports) ;
- 4 corvettes cuirassées anciennes et faiblement armées ;
- 8 bâtiments à vapeur anciens ;
- 12 bâtiments à vapeur rapides achetés en octobre 1876 (armés de canons et de chaloupes porte-torpilles) ;
- 7 chaloupes porte-torpilles (bientôt portées à 14) ;
- 14 schooners ;
- 5 cotres
- 1 yacht

La marine roumaine, mise au service de la Russie, comprend en 1877 :

- 2 vapeurs à roues (armés de 6 canons) ;
- la canonnière à hélice *Foulgeroul* ;
- la chaloupe porte-torpille *Randounica*.

Les manœuvres de la marine russe devront donc se borner à faciliter les opérations de l'armée de terre, notamment dans l'embouchure du Danube et sur le fleuve même, aux points sensibles des passages. Pour ce faire, une stratégie nouvelle va être

mise en œuvre en disposant des barrages de mines et des lance-torpilles. Un service dédié est ainsi organisé sous l'impulsion du grand-duc Constantin, qui recrute les spécialistes nécessaires dans le Génie, met nombre de mines en fabrication et achète 100 torpilles Whithead. Le matériel nécessaire sera rassemblé à Kichineff et dans les ports de la mer Noire : soit 14 chaloupes à vapeur et 20 embarcations spéciales pour le mouillage des mines que l'on transporta par chemin de fer depuis Kronstadt.

Les deux premiers barrages seront exécutés en deux jours : les 29 et 30 avril à Reni, à l'embouchure du Prout et les 30 avril/3 mai à Barboche, en protection d'un pont. Or, ces installations, compliquées et délicates, ne peuvent être réalisées que de jour, de manière à visualiser les alignements fixés d'avance après sondages. Mais dès lors, et comme prévue, l'utilisation des mines prendra une importance capitale tout au long de la campagne de guerre. Curieusement, des navires turcs souvent aperçus en observateurs ne réagirent pas. Cette passivité, vérifiée par ailleurs sur les théâtres maritimes, encouragea les actions offensives russes armées.

Ce seront les plus beaux faits d'armes de la marine russe au cours de cette guerre. La destruction par torpille du cuirassé *Zelfi* en sera l'apogée. L'action se situe dans un bras du Danube où trois bâtiments turcs gênent considérablement les opérations. L'attaque est montée par le lieutenant de vaisseau *Boubasov* qui dispose alors de quatre chaloupes (armées en porte-torpille) dont trois sont baptisées *Tsarevitch* (ex-roumain *Randounica*), *Xenia* et *Djiguit*. Le capitaine de vaisseau *A. Cheorchiu*, de la Marine royale roumaine, en fera la relation lors d'une session de l'École de guerre française (1931-1932) : *Dans la nuit du 23 au 24 mai, une reconnaissance fût poussée par Doubasov avec quatre chaloupes jusqu'à Matchin. Il ne rencontra aucune opposition, reconnut au mouillage trois navires, et décida de partir à l'attaque la nuit suivante. (...) À 0 heure, le 26 mai, les quatre chaloupes appareillèrent de Brailan vers Matchin, en ligne de file, très près l'une de l'autre, pour pouvoir se passer les commandements à voix. Chaque chaloupe était armée d'une torpille montée sur espar. L'explosion de la torpille pouvait se produire "au choc" et électriquement à volonté.*

*Les chaloupes avançaient à petite vitesse contre le courant, parce que Doubasov était obligé de renoncer au tirage forcé à cause du bruit. La chaudière et le tuyautage de sa chaloupe fonctionnaient mal et il n'arriva à portée des navires ennemis – ayant franchi les 7 MN qui le séparait de Matchin – qu'à deux heures et demie du matin. Il ne rencontra pendant tout son parcours aucune résistance et aucun obstacle. Il reconnut au milieu du courant le monitor *Zelfi* ; à gauche de celui-ci le navire armé *Kelidzi-Ali*, et à la droite et vers l'avant du *Zelfi*, le monitor *Fethuï-slam*.*

Les quatre embarcations à vapeur ont ainsi pu défilier sans être signalées (bruit et fumée portée vers l'adversaire), pendant deux heures et demie dans un canal dont la largeur maxima est de 250 m, et dont les deux rives sont occupées par l'ennemi. Une simple fusée ou quelques coups de fusil tirés par un poste d'observation bien placé auraient suffi à donner l'alerte. Il est impossible dans ces parages d'échapper à la vue de sentinelles surveillant de la rive et surtout avec quatre chaloupes certainement incapables de masquer leurs lumières.

Les Turcs avaient deux embarcations de garde qui, pourtant, n'ont rien entendu ni rien vu puisque Doubasov put arriver jusqu'à 125 m du Zelfi, sans être vu. À cette distance, il lança sa machine à toute vitesse pour exécuter l'attaque; il avait parcouru la moitié de la distance quand un factionnaire du Zelfi le héla. Les Turcs, qui couchaient à leur poste de combat furent aussitôt à leur pièce. Les Russes entendirent trois ratées successives et Doubasov put continuer sa route. Il fit exploser sa torpille, à volonté, au moment où elle touchait l'arrière du Zelfi. Le Tsarevitch fut à moitié rempli par la gerbe et Doubasov, croyant que son torpilleur coulait, donna l'ordre à ses hommes de se jeter à l'eau pour rejoindre le Djiguit. Mais on s'aperçut que le torpilleur n'avait pas d'avaries, et on arriva à le vider.

L'équipe du cuirassé turc qui s'était porté sur l'avant ouvrit un feu très vif pendant que l'arrière s'enfonçait très lentement.

Doubasov, voyant que le monitor ne coulait pas assez vite, donna l'ordre au Xenia d'attaquer à son tour. Xenia fit exploser sa torpille à bâbord, plus vers l'avant, sous la tourelle et puis, ayant son hélice engagée dans les débris, dut la dégager le long du cuirassé. Elle n'eut, pendant cette opération, aucun homme blessé. Un projectile atteignit l'arrière du Djiguit, que les Russes échouèrent sur la rive et dont ils parvinrent à boucher la voie d'eau.

L'attaque a duré moins d'une demi-heure et les Russes n'eurent aucune perte.

Il faisait grand jour quand les quatre chaloupes descendirent le bras de Matchin vers Braila.

Le mois suivant, l'attaque d'autres monitors sera moins heureuse, mais les bâtiments turcs étaient alors manœuvrants.

Une intéressante adaptation voit pourtant le jour dès le début du conflit avec l'installation d'un vapeur rapide armé en croiseur auxiliaire/transport de chaloupes porte-torpilles, indifféremment armées de torpilles portées ou de torpilles divergentes et enfin de torpilles Whitehead: c'est le *Velikii Kniaz Konstantin* – paquebot de la compagnie ROPIT – dont plusieurs bossoirs sont disposés à cet effet. Il va être utilisé à plusieurs reprises pour finalement assurer, dans la nuit du 25 au 26 janvier 1878, un nouveau succès devant le port de Batoum au moyen de deux torpilles Whitehead. La canonnière *Intiban*, en grand-garde, est ainsi coulée.

Par ailleurs, malgré de nombreuses sorties, un seul engagement opposa pendant cette guerre le croiseur auxiliaire russe *Vesta* et le cuirassé turc *Feth-i-Bulend*, de 2 700 t, très supérieur tant en vitesse qu'en armement. Un coup heureux sur une pièce avant du réduit cuirassé met fin au combat, et permet au *Vesta*, assez endommagé, de rejoindre Odessa.

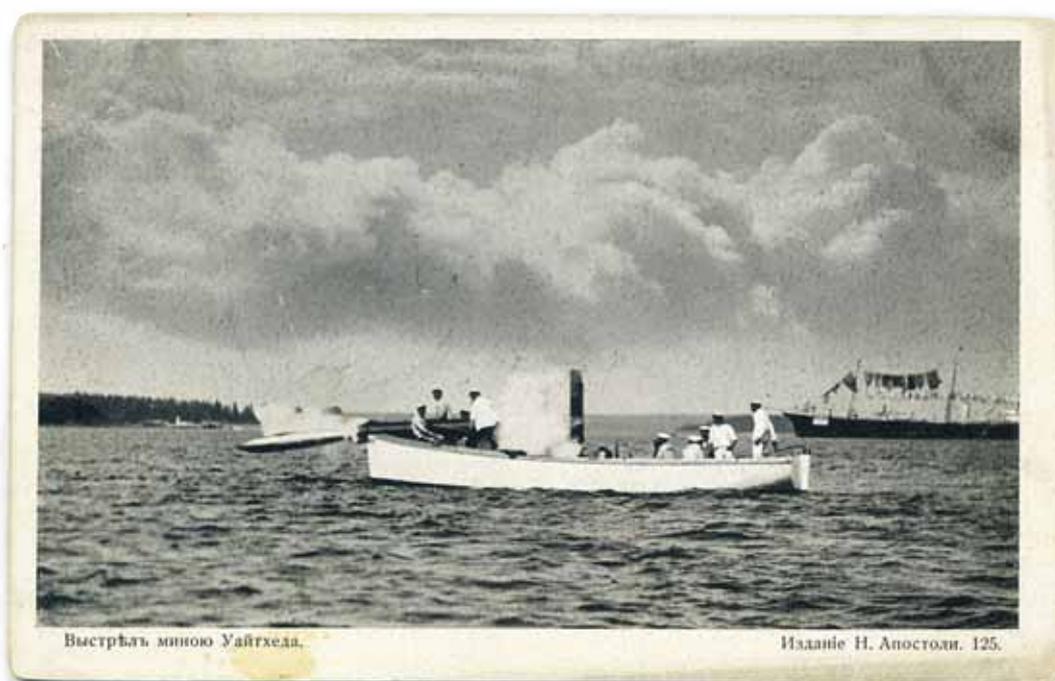
La marine turque ne brillera pas par sa présence en mer Noire, mais l'essentiel des combats se déroule sur terre et, dans ce contexte, le seul fait d'immobiliser une nombreuse troupe et des pièces d'artillerie en protection des côtes et des ports russes de la mer Noire suffisait à restreindre les effectifs nécessaires au front, sans qu'il soit besoin d'agir.

Les armées russe et roumaine gagneront le conflit sur terre, dans la pleine de Thrace, ouvrant la porte de Constantinople. Or, tel qu'il était prévisible, l'Angleterre imposera là un arrêt brutal de l'avancée, mettant en avant son escadre qui entre en mer de Marmara pour garantir les détroits. Un armistice est ainsi imposé à Andriopole le 31 janvier 1878. Les négociations seront parachevées à San Stefano, près de Constantinople, le mois suivant. Le traité, signé le 3 mars, laissera le tsar orphelin de son éternelle ambition sur les détroits et la mer Noire, quoiqu'il y gagnera quelques territoires sur la Roumanie et dans l'est de la mer Noire, dont le port de Batoum.

Or, ce traité sera presque aussitôt remis en question par les principaux pays occidentaux qui ne s'en satisfont pas, à tel point que l'on pourra encore craindre un conflit avec l'Angleterre. La crise sera réglée en juillet 1878, à l'initiative de Bismarck, par le traité de Berlin. Les frontières balkaniques sont alors révisées, puis confortées: l'Autriche-Hongrie obtient le droit d'occuper la Bosnie-Herzégovine, la Grande-Bretagne acquiert un droit de regard sur l'île de Chypre, la France sur la Tunisie et l'Italie sur la Tripolitaine.

Mais la Russie serait-elle encore lésée? Brimée par l'Angleterre qui la trouve trop puissante, lâchée par l'Allemagne? C'est de fait l'opinion du peuple russe, scandalisé de se voir privé de l'une de ses plus belles victoires militaires et qui en rejettera durablement la responsabilité sur l'Allemagne.

Autant de raison pour la Russie d'étendre désormais sa puissance maritime sur les océans, parmi les grandes nations occidentales afin d'y asseoir son autorité, puis à terme, croiser dans le Pacifique pour y surveiller la nouvelle puissance maritime japonaise...



Выстрѣлъ миною Уайтхеда.

Издание Н. Апостоли. 125.

Illustration d'un canot lance-torpilles Whithead à l'exercice. (DR)

Vers une marine cuirassée de haute mer

La décennie "70"

Pour parer au plus pressé, on fait transformer et habiller de fer certains navires en bois. On comptera ainsi dans les prémisses de la flotte cuirassée : les trois ponts *Imperator-Nicolai I*, *Sinope*, *Tsesarevitch*, et les frégates *Sevastopol* et *Petropavlovsk*. Ces deux dernières seront considérées comme de réels navires cuirassés aux qualités nautiques satisfaisantes, ce qui n'est pas le cas de tous les cuirassés de cette époque. Construits en 1861 sur les chantiers de Saint-Petersbourg et de Kronstadt, transformés sur les modèles anglais et français, ces deux bâtiments conservent un gréement de trois mâts et un armement en batterie de 21 canons de 203 mm à canons rayés pour le *Petropavlovsk* et 18 pour le *Sevastopol*.

Ensuite la batterie cuirassée de 3600 t *Pervenets*, commandée en Angleterre, qui servira de tête de série à deux navires semblables construits à Saint-Petersbourg, mais que nous retrouverons dans les fonctions de garde-côtes. Puis, on fait mettre sur cale deux frégates cuirassées : le *Kniaz Pojarskii* et le *Minin*, inspirées du système de l'ingénieur anglais Reed, avec batterie centrale et ceinture cuirassée, compartimentage, éperon. Entrepris sur des plans identiques, mais dans deux chantiers différents, ces bâtiments différeront beaucoup l'un de l'autre tant en dimensions, en déplacement qu'en armement. En fait, le *Kniaz Pojarskii*, premier achevé en 1869, ne donnera guère satisfaction. Il servira cependant de prototype pour les modifications de la seconde frégate. En 1873, après avoir été lui-même modifié, le *Kniaz Pojarskii* sera enfin reconnu bon navire.



La frégate cuirassée *Kniaz Pojarskii*, construite à Saint-Petersbourg sous les plans de l'ingénieur A.F. Sobolev, présente la première génération des bâtiments cuirassés susceptibles de mener des campagnes lointaines à l'image de ses homologues anglais et français. En fait, le *Kniaz Pojarskii* ne donnera guère satisfaction, mais servira de prototype pour les navires à venir. (DR & J. Pradignac)



FREGATE CUIRASSÉE

Nom	Chantier	Sur cale	Lancé	En service
Kniaz Pojarskii - Князь Пожарский (Prince Pojarski - 1578-1642)	Mitchell, St-Petersbourg	11/1864	12/09/1867	?
Dimensions :	L : 83 m ; l : 15 m ; td 6,70 m.	Appareil moteur :	machine 2835 ch ; 1 hélice ; 8 chaudières.	
Déplacement :	4506 t.		Vitesse 11,7 nd.	
Armement :	8 pièces de 228 mm ; 2 pièces de 152 mm.	Rayon d'action :	3 000 MN.	
Protection :	Ceinture et batteries cuirassées à 114 mm.	Équipage :	495 h.	

Historique

Flotte de la Baltique. Réarmé vers 1885 avec des 203 mm (et équipé de deux cheminées), puis refondu en 1892 comme cuirassé garde-côte ; machines et chaudières sont remplacées pour lui donner une vitesse supérieure à 12 nd. École des Cadets en 1902. Classé navire-école en 04/1906. Ponton en 10/1909 (Ponton n° 1). Rayé le 27/04/1911.

FRÉGATE CUIRASSÉE

Nom	Chantier	Sur cale	Lancé	En service
<i>Minin</i> - Пинин (Kouzma Minine, qui souleva Moscou contre les Polonais en 1612)	St-Pétersbourg	08/1866	04/11/1869	1878

Dimensions: L: 91 m; l: 14,9 m; td 7,40 m.
 Déplacement: 5 940 t.
 Armement: 4 pièces de 203 mm; 12 pièces de 152 mm; 8 pièces de petits calibres.
 Protection: Ceinture et batteries cuirassées à 152/177 mm.
 Appareil moteur: machine 2835 ch; 1 hélice; 8 chaudières. Vitesse 11,7 nd.
 Équipage: 436 h.

Historique

Croisière dans le Pacifique en 1878, puis Méditerranée. Refonte en 1886-1887. Utilisé comme navire-école. Transformé en mouilleur de mines de 1909 à 1911 sous le nom de *Ladoga* (Ладога - lac de la Russie du Nord). 07/1914, participe à l'installation du grand barrage fermant le golfe de Finlande. Torpillé et coulé le 15/08/1915 par le sous-marin allemand UC-4 près des îles Aaland à l'entrée du golfe de Bothnie.



Le *Minin* sous voile, porte en tête du mât de misaine la marque d'un vice-amiral (croix de Saint-André avec une barre bleue au bas). (*La marine Russe*, édition du grand-duc Alexandre Mikhaïlovitch de Russie; dessin du LV Ignateus)

La frégate cuirassée *Minin*, construite sur les plans du *Kniaz Pojarskiï*, diffère de son modèle tant en dimensions, en déplacement, qu'en armement. Il est ici photographié à Alger en 1885. Le navire n'a qu'une seule cheminée. (DR)

Les déboires survenus lors de la construction du *Minin* illustrent parfaitement les inconvénients de cette époque de transition. Mis sur cale comme frégate cuirassée et casematée, on entreprend de la transformer en cuirassé à tourelles pour la haute mer. Mais, par suite de naufrage du cuirassé anglais *Captain*, dans la nuit du 18 au 19 septembre 1876 alors que le navire était sous voile, l'Amirauté juge plus prudent de suspendre tous travaux puis, finalement, d'en revenir au type précédent, destiné aux croisières longues. Il faut dire qu'entre autres polémiques, un grand débat s'instaure sur le maintien ou l'abolition de la voilure...

Tandis que les deux frégates cuirassées étaient en construction, des monitors anglais à deux tourelles, jusqu'alors considérés comme de grands navires garde-côtes, faisaient la preuve de qualités nautiques étonnantes au cours de longues traversées.

De telles hésitations n'épargnent aucune marine. L'Amirauté russe, comme les autres, ne peut s'y soustraire. Mais elle lance néanmoins un concours destiné à promouvoir un type de navire supérieur aux meilleurs cuirassés en service. Les résultats seront étonnants. Entre autres théories, quelques grands principes sont dégagés avec par exemple la suppression des voilures sur certains types de cuirassés pourtant destinés aux escadres de ligne. Mais, pour l'heure, les possibilités de ravitaillement en charbon sont encore limitées.

La frégate cuirassée *Minin*, après refonte et remplacement des chaudières, est photographiée en 1886-1887. Elle a maintenant deux cheminées et un pavois légèrement plus haut. Le navire gardera cette silhouette jusqu'en 1895. (DR)



Le *Piotr Velikiï*, prototype des cuirassés de haute mer

En décembre 1867, la commission retient à l'unanimité le projet proposé par le contre-amiral Popov qui propose un cuirassé à deux tourelles – avant et arrière – à fort tirant d'eau, alliant les qualités des plus récents moniteurs anglais et celles d'un vaisseau de ligne. Ce sera le prototype des cuirassés de haute mer à tourelles.

Le navire est mis sur cale à Saint-Pétersbourg en juin 1869 sous le nom de *Kreiser* (croiseur) puis, peu avant son lancement en 1872, rebaptisé *Piotr Velikiï* à l'occasion du deux centième anniversaire de la naissance de Pierre le Grand.

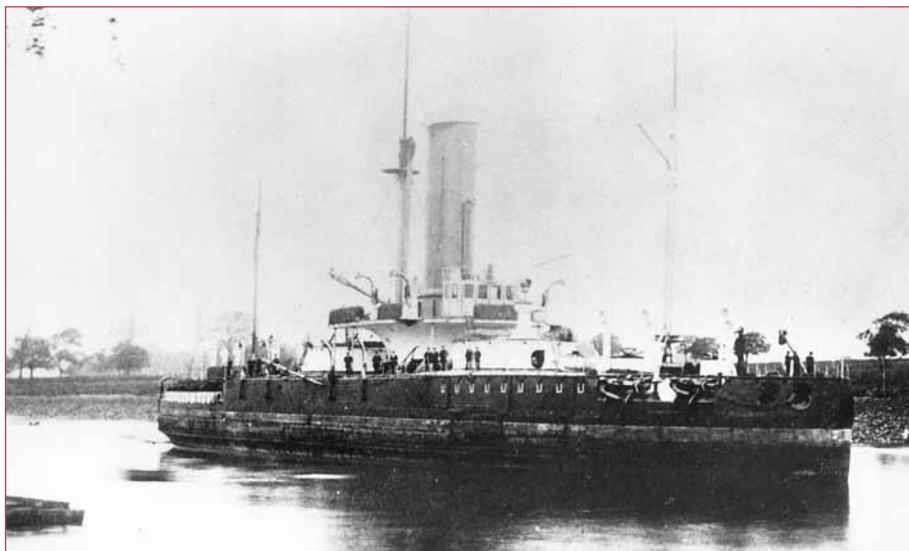
Le cuirassé est construit en fer, à compartiments étanches. L'étrave et l'étambot sont en bronze. Sous la flottaison, le bordage est composé de deux épaisseurs de bois doublé de cuivre. La cuirasse s'étend de bout en bout à une épaisseur maximale de 355 mm, mais décroît graduellement du milieu aux extrémités jusqu'à 299 mm. Les plaques sont installées sur une doublure de teck. Les défenses hautes et les tourelles sont sensiblement mieux protégées. Le bordé, au-dessus de la flottaison, est de construction légère et rehausse suffisamment le pont pour permettre au navire d'affronter la haute mer et lui confère en outre de vastes logements, bien aérés.

La propulsion, purement mécanique, est assurée par deux machines indépendantes du système compound, de force nominale de 1600 ch alimentées par 12 chaudières. 1400 t de charbon en soutes donneront au navire une autonomie de 3700 MN en 6 à 7 jours. Mais la vitesse maximale espérée de 14 nd ne sera pas atteinte aux essais et il faudra se contenter des 12,35 nd jusqu'à la prochaine refonte.

L'artillerie principale est concentrée en deux tourelles doubles disposées dans l'axe, armées de canons rayés de 30 cm (305 mm). Six pièces de 4 livres et deux canons à tir rapide contre les torpilleurs complètent l'armement. En outre, des canots peuvent être armés en porte-torpilles.

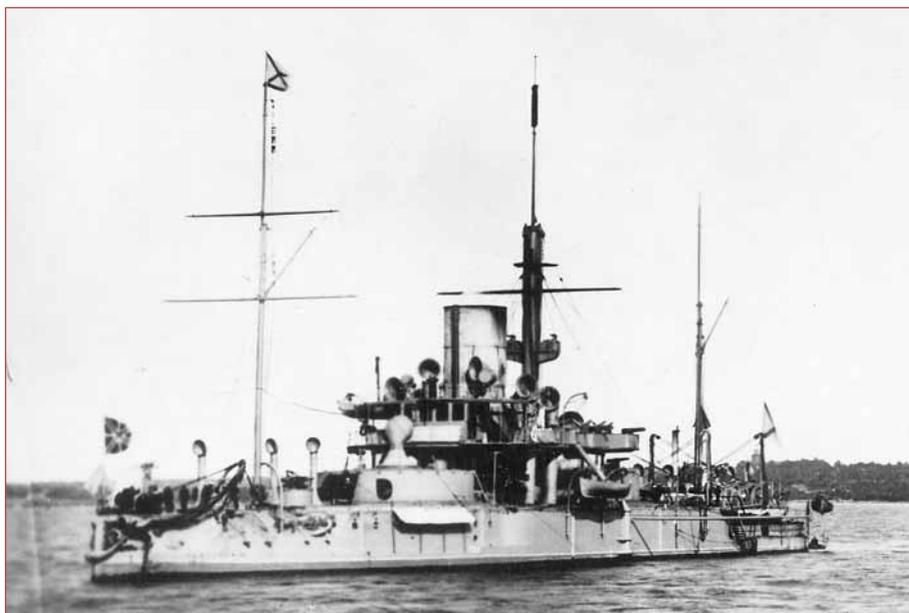
Le *Piotr Velikiï* entre en service en

octobre 1876. Il est alors unanimement reconnu comme cuirassé de premier rang, égal aux *Devastation* et *Thunderer* anglais, tant en force qu'en protection.



Piotr Velikiï après refonte de 1881.

Piotr Velikiï après refonte complète de 1905-1906 qui lui donne une réelle silhouette de navire de ligne. (DR)



CUIRASSÉ

Nom	Chantier	Sur cale	Lancé	En service
<i>Piotr Velikiï</i> - Петр Великий (Pierre le Grand, Pierre I ^{er} , 1672-1725)	Île des Galères, St-Pétersbourg	05/1869	27/08/1872	10/1876

Dimensions:	L: 98,1 m (pp), 101,56 m (ht) ; l: 19,25 m; td: 7,24 m.
Déplacement:	9820 t.
Armement:	4 pièces de 305 mm en deux tourelles fermées; 6 pièces de 87 mm; 2 pièces à tir rapide.
Protection:	355 mm en ceinture, réduit et tourelle; pont blindé à 76 mm.
Appareil moteur:	2 machines totalisant 3250 ch; 2 hélices; 12 chaudières. Vitesse 12,5 nd.
Équipage:	432 h.

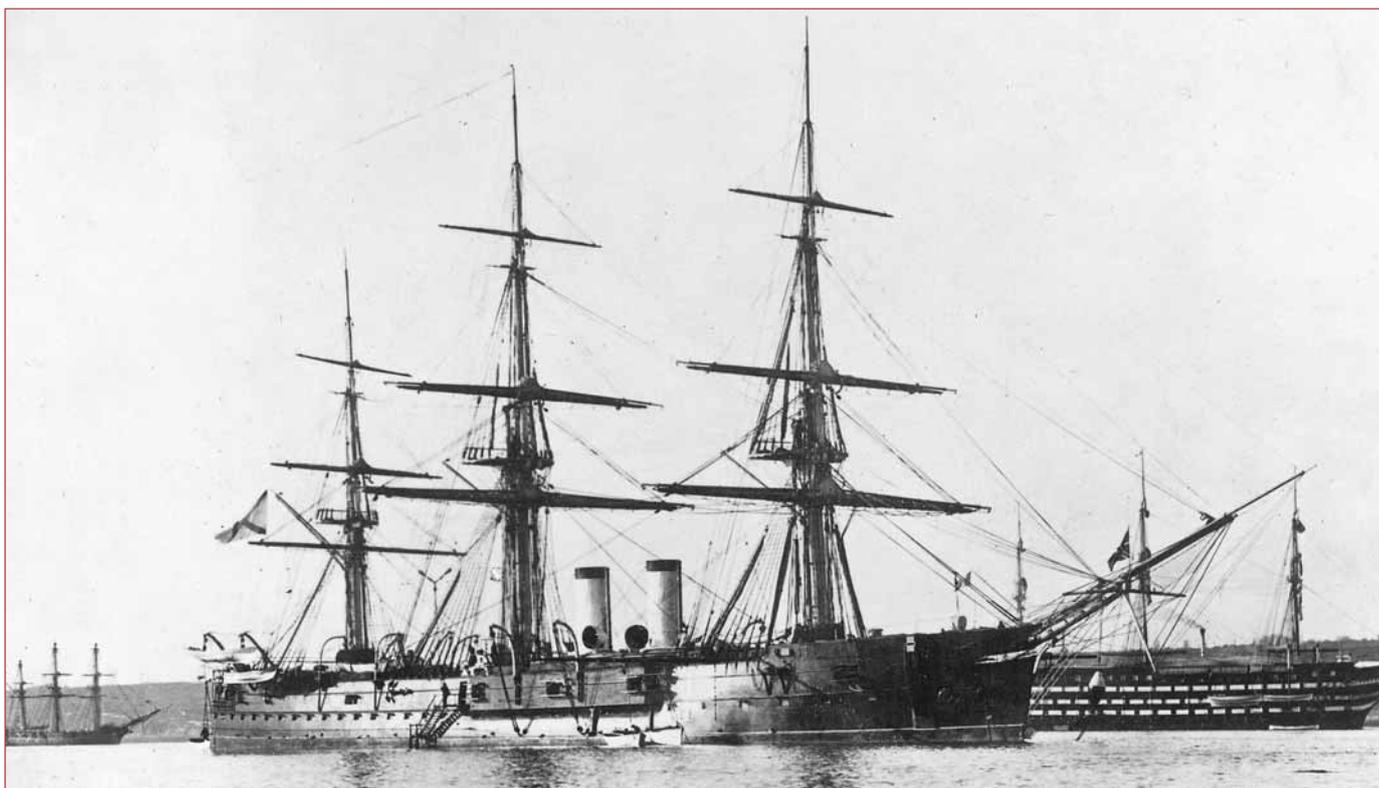
Historique

Refondu en Angleterre en 1881. Escadre d'Instruction, se trouve en Atlantique lors de la déclaration de guerre avec le Japon 1904 (rentre en Russie). Reconstitué en 1905-1906 (2 cheminées; réarmé.). Équipé en navire-école de canonage en 1906. Passe aux Soviétiques en 11/1917. Transféré de Revel à Helsingfors et Kronstadt en 05/1918. Rebaptisé *Respublikanets* (?). Désarmé en 1922. Ponton en 1932. Démoli en 1959.

Croiseurs mixtes ou croiseurs cuirassés ?

Si la Russie veut intervenir efficacement sur ces théâtres lointains, ou même seulement montrer son pavillon, elle doit armer des croiseurs mixtes tels que l'Angleterre et la France ont déjà en service. Un plan en relation avec la politique russe en Asie orientale est donc élaboré sur ce particularisme russe qui impose de baser ces navires en mer Baltique, soit à plus de 30 000 km de leur théâtre d'opérations. Quatre escadres de croiseurs comportant chacune une corvette mixte grée en trois mâts avec grande voile et fortement armée, plus deux croiseurs auxiliaires, seront ainsi nécessaires : l'une devant occuper la station du Pacifique, deux en transit et la dernière en entretien dans l'arsenal de Kronstadt. Le contre-amiral Popov fut

chargé en 1869 d'en étudier les plans types. Il arriva à la conclusion que le croiseur devra s'inspirer des caractéristiques de la frégate anglaise *Inconstant* et des croiseurs américains comparables, en améliorant cependant la protection par une faible ceinture cuirassée et une artillerie supérieure disposée en batteries barbettes. Les deux premiers navires du programme seront mis sur cale en 1870 à Saint-Pétersbourg sous les noms de *General-Admiral* et *Gerzog Edinburgskii*. La série ne sera pas poursuivie. Des défauts en seront la cause, révélés en 1873 par le grand voyage inaugural du *General-Admiral*. En été 1880, ce croiseur essuiera une violente tempête dans le golfe de Lion et devra se réfugier à Brest pour y rester en réparation jusqu'en avril 1881.



Le *General-Admiral* est semble-t-il photographié en rade de Brest après 1890, puisqu'il est équipé de deux cheminées. La batterie du pont central est maintenant blindée, formant réduit. Au second plan le vaisseau école français *Borda*. (DR)

CROISEURS CUIRASSÉS

Nom	Chantier	Sur cale	Lancé	En service
General-Admiral - Генерал Адмирал (Amiral-général, hommage au grand-duc Constantin Nikolaievitch, frère du tsar)	Nevski, St-Pétersbourg	11/1870	08/10/1873	09/1875
Gerzog Edinburgskii - Герцог Эдинбургский (Duc d'Édimbourg, hommage au mari de la grande-duchesse Maria)	Baltic, St-Pétersbourg	09/1870	10/09/1875	1877

Dimensions : L : 87,12 m ; l : 14,6 m ; td 7,32 m.

Déplacements : *General-Admiral* 5 031 t ; *Gerzog Edinburgskii* 4 838 t.

Armement : 4 pièces de 203 mm ; 2 pièces de 152 mm ; 6 pièces de 47 mm ; 8 pièces de 37 mm ; 2 tubes lance-torpilles.

Protection : ceinture et batteries cuirassées à 152 mm.

Appareil moteur : machine 4 470 ch ; 1 hélice ; 5 chaudières ; vitesse 13,6 nd.

Rayon d'action : 5 000 MN à l'origine ; 2 800 MN à 9 nd comme mouilleur de mines.

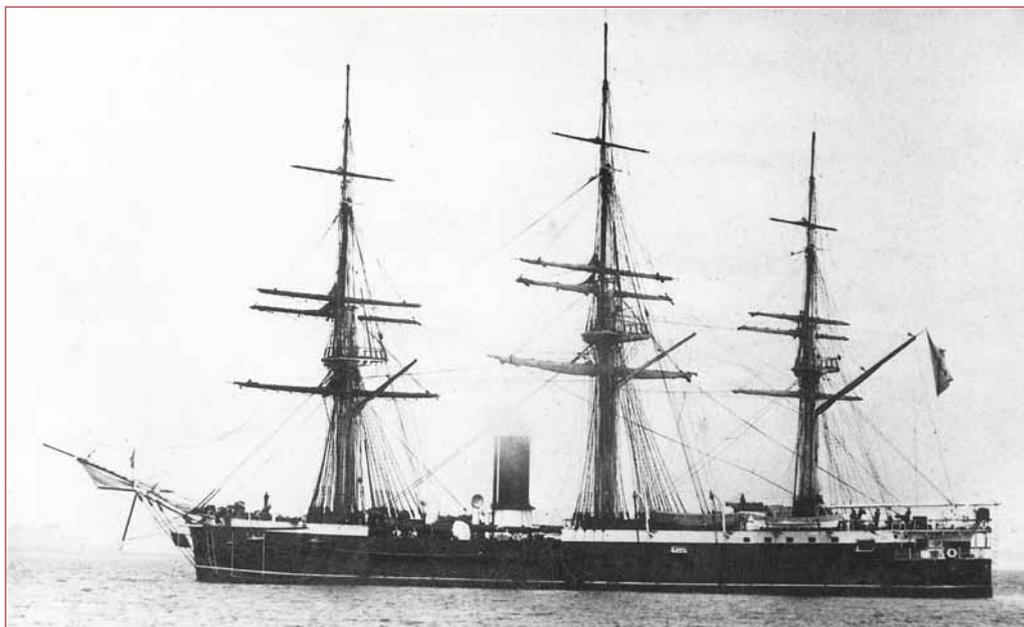
Équipage : 490 h.

Historique

General-Admiral : Flotte de la Baltique. Escadre de la Méditerranée en 04/1884. Refonte vers 1892 (deux cheminées). Présent avec *Donskoï* et *Rynda* à l'U.S. Columbian Naval Review, Hampton Roads, en 04/1893. Navire-école en 1902. Se trouve en Atlantique lors de la déclaration de guerre avec le Japon 1904 (rentre en Russie). Navire-école en 1906. Transformé en mouilleur de mines et rebaptisé **Narova** (Нарова - Rivière du golfe de Finlande) en 10/1909. 07/1914, participe à l'installation du grand barrage fermant le golfe de Finlande. Saisi à Helsingfors par les Allemands en 04/1918. Restitué. Navire-école de 1920 à 1924. Rebaptisé **25 Octabria** (25 Октября - 25 Octobre) en 09/1924. Ponton en 1937. Rayé en 08/1944. Échoué accidentellement et démolé en 1953.

Gerzog Edinburgskii : À l'origine baptisé **Alexandr Nevski**. Prend son patronyme définitif en 01/1874. Refonte en 1890 (deux cheminées). Refonte en 1897. Navire-école en 1899. Transformé en mouilleur de mines et rebaptisé **Onega** (Онега - lac de la Russie du Nord) en 10/1909. Saisi à Helsingfors par les Allemands en 04/1918. Restitué. Rebaptisé **Barrikada** (Баррикада) en 12/1918. Ponton n° 5 en 01/1932. Abandonné en 1945.

Gertzog Edinburgskii est le second et dernier navire d'une série qui devait à l'origine en compter d'autres. Des défauts seront la cause de leur abandon, bien que les plans soient issus du célèbre amiral Popov. Il est photographié dans son état d'origine, avec une seule cheminée. On distingue également la disposition du pont des batteries qui, au niveau de la cheminée restent sans pavois. (MNM)



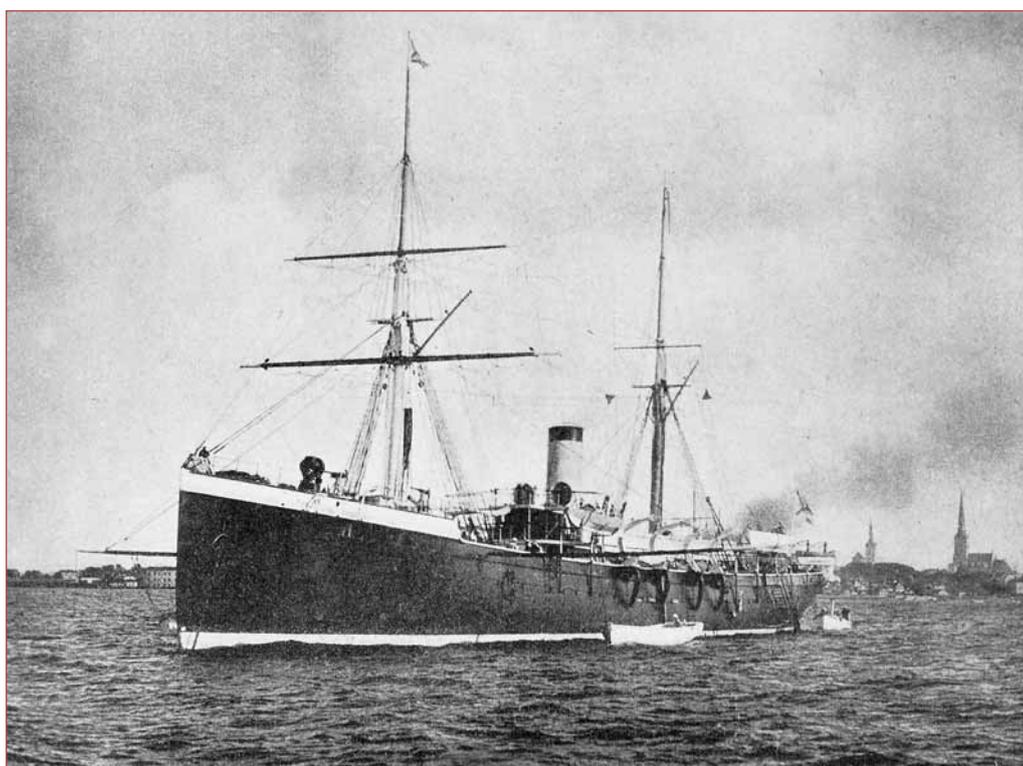
Les croiseurs pour mers lointaines et la "flotte volontaire"

Pas plus tôt la guerre de Crimée achevée, comme pour marquer encore leur hostilité, l'Angleterre et la France prennent fait et cause pour la Pologne qui, en 1863, réclame son indépendance. Le tsar ne peut s'opposer aux pressions des deux alliés, mais le chef du ministère de la Marine, l'amiral Nikolai Krabbe, proposera alors une habile manœuvre politico-militaire susceptible de démontrer au monde les capacités de nuisances que pourrait susciter la marine russe en cas de conflit... Ainsi, prenant prétexte de porter assistance aux États d'Amérique du Nord en guerre contre les confédérés du sud, deux escadres sont envoyées vers le continent, abordant simultanément New York et San Francisco en septembre 1863, faisant preuve que s'il le souhaitait le gouvernement russe pourrait entraver les communications maritimes de l'Angleterre et de la France sur les océans Atlantique et Pacifique.

L'expédition suscitera de chaleureuses manifestations amicales de la part des populations nord-américaines, mais permet surtout d'étouffer les ingérences alliées au sujet de la crise polonaise.

Suite à cette expérience, dont il convenait de ne pas perdre le bénéfice, le ministère de la Marine fera construire – entre 1871 et 1881 – dix grands voiliers en fer, armés de 13 canons rayés de 6 pouces et de quelques canons à tir rapide.

En 1878, trois grands bâtiments mixtes sont achetés aux États-Unis pour être armés en croiseurs. Ils porteront les noms de *Europa*, *Asia*, et *Africa*. Leurs conditions d'acquisition illustrent parfaitement les nouveaux besoins maritimes de la Russie. Ainsi, dans l'hiver 1877-1878, tandis que la petite escadre de mer Noire s'illustre contre la flotte turque, le ministre de la Marine cherche un moyen pour détourner l'attention de la Royal Navy en s'attaquant aux intérêts liés aux pêches de Terre-Neuve qui, à l'époque, portaient à controverse. Une mission, composée de 66 officiers et 606 marins, se rend donc aux États-Unis pour acquérir sur le marché de l'occasion trois grands voiliers en fer, les transformer et les armer en course. L'opération s'effectuera en toute discrétion, mais les bâtiments ne pourront être armés sur place et devront rallier Kronstadt pour recevoir leurs canons.



Le *State of California*, bientôt rebaptisé *Europa*, fut le premier paquebot acheté par la mission russe aux États-Unis en mars 1878. L'affaire se fit à Philadelphie pour 400 000 dollars, prix justifié par l'excellent état du navire et le confort de ses installations et de ses équipements que les équipages russes apprécieront lorsqu'il sera transformé en croiseur. Il est ici photographié en mer Baltique, après 1895, dans sa fonction de navire école. (DR)

PAQUEBOTS ACHETÉS AUX ÉTATS-UNIS EN 1878 POUR ÊTRE ARMÉS EN CROISEURS

- **Europa** (Европа) ex-paquebot *State of California*, premier navire acheté en 03/1878.

Dimensions: L: 93,6 m; l: 11,3 m; td: 4,6 m.

Déplacement: 2 690 t.

Armement: 4 pièces de 47 mm et 4 de 37 mm.

Mât: 2 mâts.

Appareil moteur: 1 machine 2 000 ch; 1 hélice. Vitesse: 10 nd.

Équipage: 11/139.

Historique: Transféré à la Flotte volontaire en 07/1885. Réintégré en 07/1895 comme navire-école. Transport **N° 10** en 1917. Bloqué à Helsingfors 04/1918, passe aux blancs.

- **Asia** (Азия) ex-paquebot *Columbus* acheté en 07/1878.

Dimensions: L: 86,4 m; l: 10,7 m; td: 4,5 m.

Déplacement: 2 449 t.

Armement: 6 pièces de 107 mm et 4 de 37 mm.

Mât: 3 mâts.

Appareil moteur: 1 machine 2 700 ch; 1 hélice. Vitesse: 11 nd.

Équipage: 11/207 h.

Historique: Transformé en navire-école en 03/1906; désarmé en 1911. Transport en 1915. Passe aux Soviétiques en 10/1917. Désarmé en 1918. Rayé en 09/1923.

- **Africa** (Африка) ex-paquebot *Saratoga* acheté en 07/1878.

Dimensions: L: 82 m; l: 11,6 m; td: 4,6 m.

Déplacement: 2 590 t.

Armement: 5 pièces de 152 mm, 4 de 107 mm et 4 petits calibres.

Mât: 3 mâts.

Appareil moteur: 1 machine; 1 hélice.

Équipage: 257 h.

Historique: Transformé en navire-école en 03/1906; utilisé comme transport en 1922; vendu à la ferraille en 09/1923.

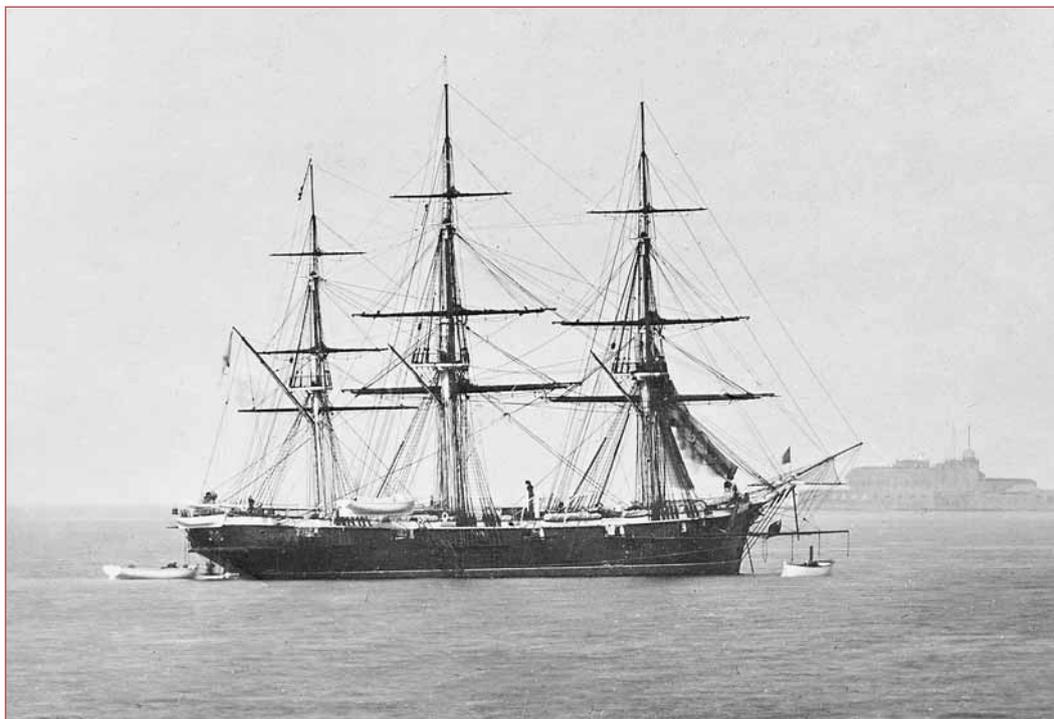


Le croiseur *Asia*, ex-paquebot américain *Columbus*, a été acheté 275 000 dollars, puis conduit aux chantiers Cramps de Philadelphie pour quelques travaux de modernisation. Il quittera les États-Unis en décembre 1878 (avec l'*Europa*), descendant le Delaware sous pavillon américain pour ne hisser le pavillon de Saint-André qu'une fois passé les eaux territoriales. (DR)

L'*Africa*, ex-*Saratoga*, est photographié en 1885, dans la première partie de sa carrière où il croise dans les régions les plus éloignées des océans. Le navire est alors missionné en protection et développement des frontières de l'Extrême-Orient russe depuis Vladivostok, les îles Kouriles et le Kamtchatka. (MNM)



Un quatrième, le *Zabiaka*, sera acheté en cours de construction. Entre-temps, la guerre sera achevée et les navires intégrés dans la flotte malgré leurs maigres qualités militaires : faible tonnage, machines peu fiables, grandes consommations de charbon, pas de doubles fonds... Défauts que nous retrouverons d'ailleurs sur les navires de la Flotte volontaire (ou flotte Patriotique), fondée pendant la guerre sur fonds privés par le grand-duc héritier pour doter la Russie d'une flotte commerciale au service direct de l'État, disponible à tout moment et susceptible d'être transformé en transport militaire, en ravitailleur ou éventuellement en croiseur auxiliaire. Un tel outil ne pourra cependant compenser le manque flagrant de bases navales outre-mer pour le ravitaillement de la Marine impériale. La souscription recueillit la somme de deux millions et demi de roubles qui permit l'achat de trois vapeurs à la Compagnie américaine de paquebots de Hambourg : le *Holsatia*, l'*Harmonia* et la *Thunringia*.



Le croiseur *Zabiaka* va longtemps croiser dans le Pacifique en protection des intérêts russes de la région, mais également mener des travaux hydrographiques. Il découvrira en 1894 un cap jusque-là inconnu qui sera baptisé de son nom. (DR)

CROISEUR AUXILIAIRE

Nom

Zabiaka - Забияка

(nom de tradition depuis la canonnière qui s'est illustrée à la bataille de Patras 1772)

Chantier

Cramp, Philadelphie USA

Sur cale

Lancé

21/09/1878

En service

1879

Dimensions : L: 67 m ; l: 9,10 m ; td: 4 m.

Déplacement : 1 236 t.

Armement : 2 pièces de 152 mm ; 4 pièces de 107 mm ; 4 pièces de 47 mm, des canons revolvers.

Mât : 3 mâts.

Appareil moteur : 1 machine 1 400 ch ; 1 hélice ; 4 chaudières. Vitesse 12,5 nd.

Rayon d'action : 6 000 MN à 10 nd.

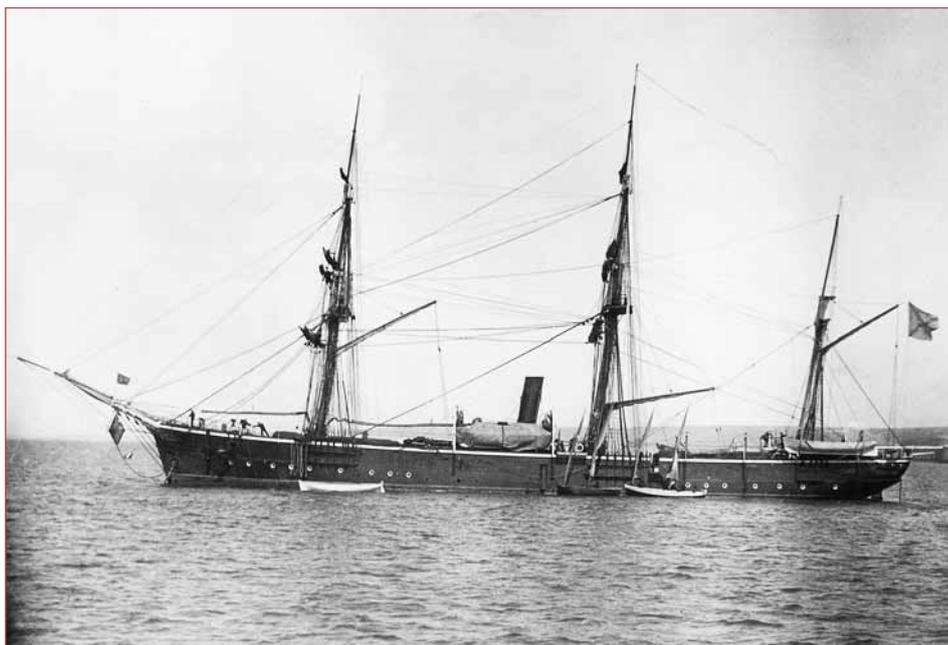
Équipage : 12/170 h.

Historique

Refondu en 1892. Participe aux opérations contre les Boxers en 06/1900 (Chine). 1^{re} escadre du Pacifique. Coulé sur mines 23/10/1904. Renfloué par les Japonais en 1905, mais ne sera pas remis en état.

Huit bâtiments mixtes d'environ 1 400 t, conçus par le comité technique de la Marine, vont également être construits dans les chantiers nationaux : *Vestnik*, *Djiguit*, *Kreiser*, *Naiesnik*, *Opritchnik*, *Plastoun*, *Rasboïnik* et *Stelok*.

Croiseur *Vesnik*. (DR)



CROISEURS DE CONSTRUCTION NATIONALE

Nom	Chantier	Sur cale	Lancé	En service
Kreiser - Крейсер	Nle Amirauté, St-Pétersbourg	1873	10/09/1875	1876
Djiguit - Джигит	Île des Galères, St-Pétersbourg	1874	1876	1877
Naiesnik - Наездник	Nle Amirauté, St-Pétersbourg	1877	26/09/1878	1879
Plastoun - Пластун	Baltic, St-Pétersbourg	1877	20/05/1879	1879
Razboïnik - Разбойник	Nevski, St-Pétersbourg	1877	17/08/1878	1879
Stelok - Стрелок	Baltic, St-Pétersbourg	1878	09/08/1879	10/1879
Vestnik - Вестник	Nevski, St-Pétersbourg	1878	27/05/1880	1881
Opritchnik - Опричник	Baltic, St-Pétersbourg	1879	29/07/1880	1881

Dimensions: L: 67,65 m; l: 10 m; td: 4,4 m.

Déplacement: 1 350 t.

Armement: 2 pièces de 152 mm; 4 pièces de 107 mm; 4 à 6 pièces de 47 mm, des canons revolvers.

Mât: 3 mâts.

Appareil moteur: 1 machine 1 780 ch; 2 hélices; 4 chaudières. Vitesse 12,5 nd.

Rayon d'action: 1 600 MN à 8 nd.

Équipage: 12/170 h.

Historique

Kreiser: Navire-école en 03/1906. Transformé en transport en 10/1909 et rebaptisé **Volkhov** (Волхов). Ponton en 1911. Rayé en 1924.

Djiguit: Sabordé à Port-Arthur le 02/01/1905

Naiesnik: Rayé en 01/1903.

Plastoun: Rayé en 03/1907

Razboïnik: 1902 : flotte de Sibérie. Sabordé dans la passe de Port-Arthur le 02/01/1905.

Stelok: Transformé en navire-école en 02/1899. Rayé en 11/1907.

Vestnik: Rayé le 01/04/1906.

Opritchnik: Navire-école en 10/1897.



Escale du *Razboïnik* en Indochine. Navire porte un nom étrange pour son type: "Le brigand". (DR)

Fondée le 1^{er} août 1878, sous l'égide du ministère de la Marine, la Flotte volontaire aura quelque mal à gérer son budget. Les grands bâtiments qui la composent sont en effet difficiles à affréter, car ils dépassent la demande ordinaire du commerce russe, hormis sur les lignes d'Extrême-Orient. La Compagnie arrivera cependant à satisfaire aux frais d'exploitation et acheter de nouveaux navires. En 1883, elle armera au

commerce cinq navires: le *Russia*, ainsi baptisé en souvenir de l'union du peuple dans la souscription, puis au patronyme des villes dont les souscriptions ont été les plus considérables: *Moskva* ⁽¹⁾, *Pétersbourg*, *Nijni-Novgorod*, *Vladivostok*.

1. Il sera perdu prématurément en mer rouge et remplacé par le *Kostroma* (Chantiers John Elder et C^o, Glasgow).