

Armée et marine : revue hebdomadaire illustrée des armées de terre et de mer

Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Armée et marine : revue hebdomadaire illustrée des armées de terre et de mer. 1899-1926.

1/ Les contenus accessibles sur le site Gallica sont pour la plupart des reproductions numériques d'oeuvres tombées dans le domaine public provenant des collections de la BnF. Leur réutilisation s'inscrit dans le cadre de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 :

*La réutilisation non commerciale de ces contenus est libre et gratuite dans le respect de la législation en vigueur et notamment du maintien de la mention de source.

*La réutilisation commerciale de ces contenus est payante et fait l'objet d'une licence. Est entendue par réutilisation commerciale la revente de contenus sous forme de produits élaborés ou de fourniture de service.

Cliquer [ici pour accéder aux tarifs et à la licence](#)

2/ Les contenus de Gallica sont la propriété de la BnF au sens de l'article L.2112-1 du code général de la propriété des personnes publiques.

3/ Quelques contenus sont soumis à un régime de réutilisation particulier. Il s'agit :

*des reproductions de documents protégés par un droit d'auteur appartenant à un tiers. Ces documents ne peuvent être réutilisés, sauf dans le cadre de la copie privée, sans l'autorisation préalable du titulaire des droits.

*des reproductions de documents conservés dans les bibliothèques ou autres institutions partenaires. Ceux-ci sont signalés par la mention Source gallica.BnF.fr / Bibliothèque municipale de ... (ou autre partenaire). L'utilisateur est invité à s'informer auprès de ces bibliothèques de leurs conditions de réutilisation.

4/ Gallica constitue une base de données, dont la BnF est le producteur, protégée au sens des articles L341-1 et suivants du code de la propriété intellectuelle.

5/ Les présentes conditions d'utilisation des contenus de Gallica sont régies par la loi française. En cas de réutilisation prévue dans un autre pays, il appartient à chaque utilisateur de vérifier la conformité de son projet avec le droit de ce pays.

6/ L'utilisateur s'engage à respecter les présentes conditions d'utilisation ainsi que la législation en vigueur, notamment en matière de propriété intellectuelle. En cas de non respect de ces dispositions, il est notamment passible d'une amende prévue par la loi du 17 juillet 1978.

7/ Pour obtenir un document de Gallica en haute définition, contacter reutilisation@bnf.fr.

Pour les détails concernant chacune des unités nouvelles, nos 4 à 8, nous prions le lecteur de vouloir bien se reporter aux articles parus précédemment dans *Armée et Marine*, où nous avons nous-même puisé les éléments d'établissement du tableau annexé à cette note.

E. M.



Les traversées de la division de la Baltique



Nous avons, dans un précédent article, fait ressortir combien les traversées de l'Atlantique, effectuées par le *Gaulois* pour porter aux Etats-Unis et en ramener la mission envoyée pour les fêtes de Rochambeau, était digne de figurer à l'actif de notre marine.

Nous voulons, aujourd'hui, dire quelques mots, de celles non moins remarquables qui ont été exécutées par la division de la Baltique, sous le commandement du vice-amiral Roustan, et qui ont permis, malgré les conditions atmosphériques qui ont été presque constamment défavorables, au Président de la République d'arriver à Cronstadt, puis à Dunkerque, avec une exactitude presque absolue, aux heures indiquées par le programme général du voyage.

Voici, en quelques mots, l'historique des deux traversées.

Partis de Brest le 14 mai à cinq heures du soir, le *Montcalm*, portant le pavillon du Président, et le *Guichen* tirent route à 15 nœuds jusqu'à Boulogne, où les torpilleurs de la Défense mobile de Dunkerque exécutèrent fidèlement, malgré la brume épaisse, la consigne qu'ils avaient reçu d'apporter au *Montcalm* le dernier courrier présidentiel.

De ce point, on marcha à 18 nœuds jusqu'à l'entrée du Grand-Belt, en dépit d'une mer assez forte soulevée dans la mer du Nord par une grosse brise du sud est au nord-est.

Près de l'île d'Anholt, par un temps de gros grains de vent et de pluie, la division légère, composée, on le sait, du *Cassini*, du *Fauconneau* et de la *Hallebarde*, rejoignait la division.

Ces petits bâtiments avaient quitté Brest le 11 mai, et s'étaient rendus directement à Copenhague, où ils avaient refait le plein de leurs soutes à charbon.

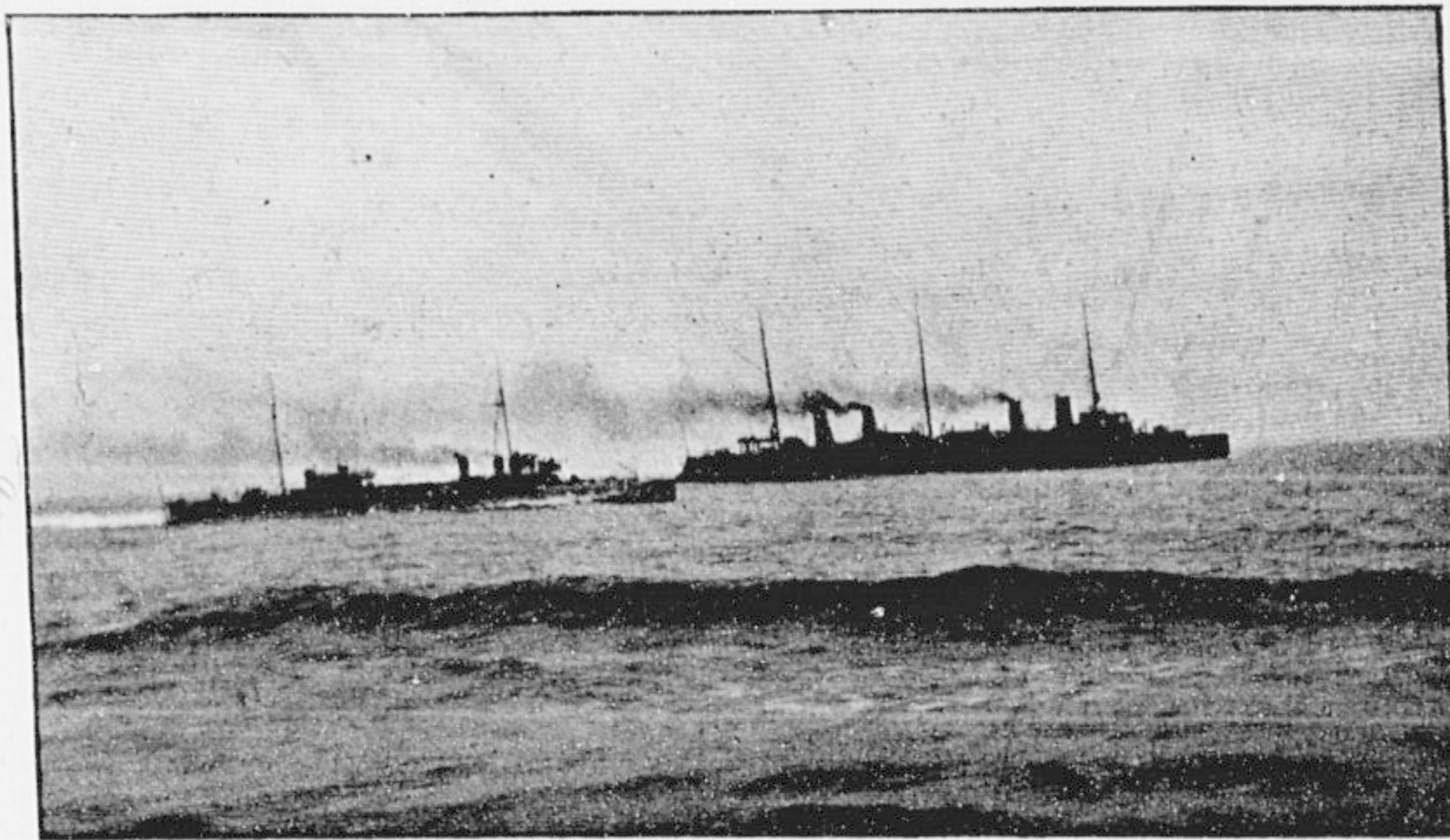
Dans le Grand-Belt, on rencontre les croiseurs danois *Absalon* et *Ingolf*, envoyés par le roi de Danemark pour saluer le Président.

Dès l'entrée des Belts, la vitesse avait été réduite à 14 nœuds. L'amiral Roustan devait adopter cette mesure, grâce à l'avance prise dans la mer du Nord, pour ne pas arriver trop tôt au rendez-vous, fixé devant Cronstadt à dix heures du matin le 20 mai.

Le 17 mai au matin, le *Cassini* avait été dépêché à Nyborg pour recueillir des renseignements sur l'état des glaces du golfe de Finlande. On pouvait craindre, en effet, que l'accès du fond du golfe fut encore impossible, et nous croyons savoir que dans ce cas des dispositions avaient été prises pour que le débarquement s'opérât à Revel, à l'entrée du golfe. Les nouvelles rapportées par le *Cassini* furent rassurantes, la débâcle s'achevait.

Depuis l'île de Bornholm jusqu'à celle de Dago, où l'on atterrit à la sonde, la navigation s'opéra dans une brume épaisse, la vitesse restant fixée à 14 nœuds. En cette occasion, la télégraphie sans fil rendit les plus grands services et maintint en contact constant les bâtiments que la brume isolait absolument les uns des autres.

Entre temps, le *Fauconneau*, dépêché à Wisby pour porter un télégramme, accomplissait sans encombre cette mission, que l'absence de vue rendait particulièrement délicate, et rejoignait la division sur



Le Montcalm et le Fauconneau.

sa route avec une précision remarquée. Dans le golfe de Finlande, il fallut encore, et pour la raison donnée plus haut, réduire la vitesse à 10 nœuds. La brume s'était dissipée, mais le temps restait pluvieux et bouché. Le vent d'est emportait au large de nombreux glaçons désagrégés que le vapeur brise-glace *Ermack*, envoyé à la rencontre de la division, et naviguant en avant, écartait de sa route.

Le 20 mai, jour de l'arrivée, pour la première fois, le temps fut superbe et la division au complet défila fièrement en ligne de file au milieu des deux lignes de navires russes.

On sait quel parti fut tiré de la disposition du pont du *Montcalm* pour les installations que nécessita la réception du Tzar. Le plan ci-contre en donnera une idée. Le côté tribord du pont était occupé par la table d'honneur, en forme de fer à cheval, où prirent place les vingt-quatre plus hauts personnages. Une seconde table, longue, reçut soixante-dix convives. Le côté bâbord était converti en salons magnifiquement décorés de tentures des Gobelins et meublés par le garde-meuble de l'Elysée. Trois cents caisses, contenant cet énorme matériel, avaient été embarquées à Brest sur les deux croiseurs, ainsi qu'un fort lot de plantes vertes empruntées au jardin de l'hôpital maritime de Brest et qu'un jardinier expert, qui les convoyait, avait installées dans les casemates du *Montcalm*, pacifiquement transformées en serres.

Le chapitre fleurs avait été particulièrement soigné par les organisateurs de la réception. Une de nos meilleures fleuristes de Paris, M^{me} Chenier, avait été convoquée, et l'on peut dire qu'elle fit merveille.

L'ensemble et le détail des installations était d'ailleurs réussi à tel point, qu'à plusieurs reprises le Tzar manifesta son admiration et déclara qu'il ne connaissait pas de marine où l'on pût réaliser un pareil tour de force.

On sait que, malheureusement, l'état de la mer sur rade de Cronstadt, le jour où le banquet eut lieu, était assez mauvais pour que l'Impératrice, dont l'état exige des soins spéciaux, ne pût, sans imprudence, faire le trajet en embarcation du yacht *Alexandria* au *Montcalm*.

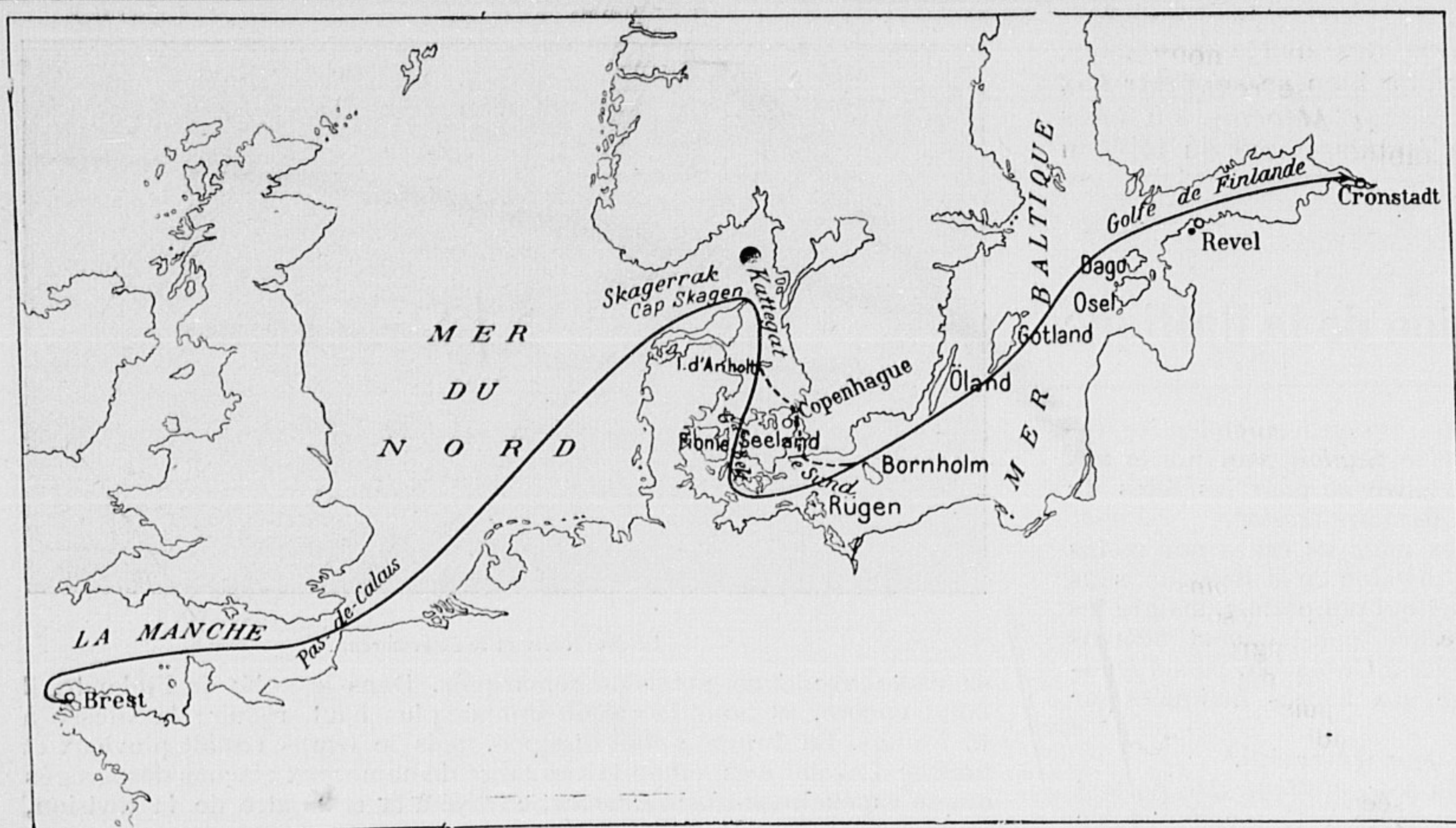
La vedette russe, à bord de laquelle M. Loubet fit ce court trajet, secouée par un violent clapotis et drossée par le courant le long de l'*Alexandria*, perdit sa cheminée en passant sous la quille d'une embarcation hissée à bord du yacht impérial.

Après que, le déjeuner étant terminé, le Tzar fut retourné à bord de l'*Alexandria*, le Président, dans un sentiment de galante courtoisie qui fut très apprécié, se rendit au yacht pour prendre congé de l'Impératrice et lui fit apporter la magnifique gerbe de fleurs qui devait lui être remise à la coupée du *Montcalm*.

Dès le retour du Président, la division de la Baltique reprenait la route de Dunkerque. En un clin d'œil les installations si importantes qui avaient fait du pont du *Montcalm* un palais enchanté, disparaissaient. Tentures, meubles, vaisselle, argenterie retrouvaient leurs caisses, et les caisses elles-mêmes retrouvaient leurs places de mer. Trois heures après le départ il ne restait aucune trace de la fête.

C'est le 23 mai, à quatre heures, que l'appareillage eut lieu. Le Président avait exprimé le désir de se trouver à Dunkerque le 27 avant midi. Il fallait donc donner et soutenir sans défaillance, pendant toute la traversée, une vitesse de 18 nœuds. Les dispositions furent prises en conséquence. Mais un incident se produisit au moment où la division sortait du golfe de Finlande, à sept heures du matin. Une tête de bielle chauffait à

A la mer :
Le Guichen vu du Montcalm.M. Paul Loubet. M. Delcassé. Général Dubois
A bord du Montcalm pendant la traversée.



Routes suivies par la division de la Baltique.
 — Route du *Montcalm* et du *Guichen*, aller et retour. Route de la division légère pour aller à Copenhague.

bord du *Cassini*. Force fut donc de le laisser en arrière, en déplorant cet accident, d'autant plus que ce bâtiment devait, le lendemain, conduire le Président à Copenhague. Mais on avait la chance et aussi une grande volonté de ne rien faire manquer. A cinq heures du soir le *Cassini* avait repris son poste dans la ligne, ayant, avec une célérité et une énergie bien dignes d'être notées, réparé son avarie, mis en place une bielle de rechange, malgré le roulis et le tangage, maintenant sa vitesse à 14 nœuds avec une seule machine, et ayant ainsi donné 20 nœuds 2 pendant neuf heures, pour rattraper le chemin perdu.

A partir de ce soir-là, 24 mai, le temps se gâta tout à fait, la brume fit sa réapparition et étendit sa ouate sur la mer pendant vingt heures consécutives. On continua sans sourciller, la vitesse à peine réduite de loin en loin pour donner un coup de sonde et vérifier la route. Pas un des bâtiments ne perdit le contact.

Le 25 la brume s'était dissipée. On était en vue de l'île de Seeland. Le Président et sa maison embarquèrent sur le *Cassini* qui, escorté de deux contre-torpilleurs, le conduisit à Copenhague, pendant que les deux grands croiseurs, sous les ordres du chef d'état-major, alors capitaine de vaisseau et maintenant contre-amiral Germinet, qui fut du reste chargé de la route pendant toute la durée du voyage, refaisaient le tour par le Grand-Belt et, à 19 nœuds, allaient à la sortie de ce détroit attendre la division légère.

Celle-ci, après un arrêt de cinq heures à Copenhague, franchissait le Sund et retrouvait les grands croiseurs. Mais une assez grosse mer de nord-ouest força d'aller plus loin, à l'abri relatif de l'île d'Anholt, procéder à la réintégration du Président et de sa suite à bord du *Montcalm*, à dix heures cinquante du soir. Puis on remit en route à 18 nœuds dans la mer du nord-ouest, qui grossissait toujours, au point de rendre cette vitesse intenable pour les petits bâtiments. Ceux-ci reçurent liberté d'allure pendant que, roulant et tangant, embarquant sans faiblir des paquets de mer qui causèrent quelques avaries, d'ailleurs légères, le *Guichen* et le *Montcalm* doubleraient le cap Skagen.

A midi, le 26, le vent tomba un peu. Aussitôt, pour compenser ce qu'avait pu faire perdre la grosse mer, on mit à 19 nœuds et on mit la

route sur un banc nommé « Galloper », qui se trouve à mi-chemin entre les côtes d'Angleterre et de Belgique, qui marque l'entrée du détroit de Calais, et sur lequel atterrissent les bâtiments venant du nord.

La brume survint au moment de l'atterrissage et ne se dissipa que très lentement; il fallut diminuer la vitesse.

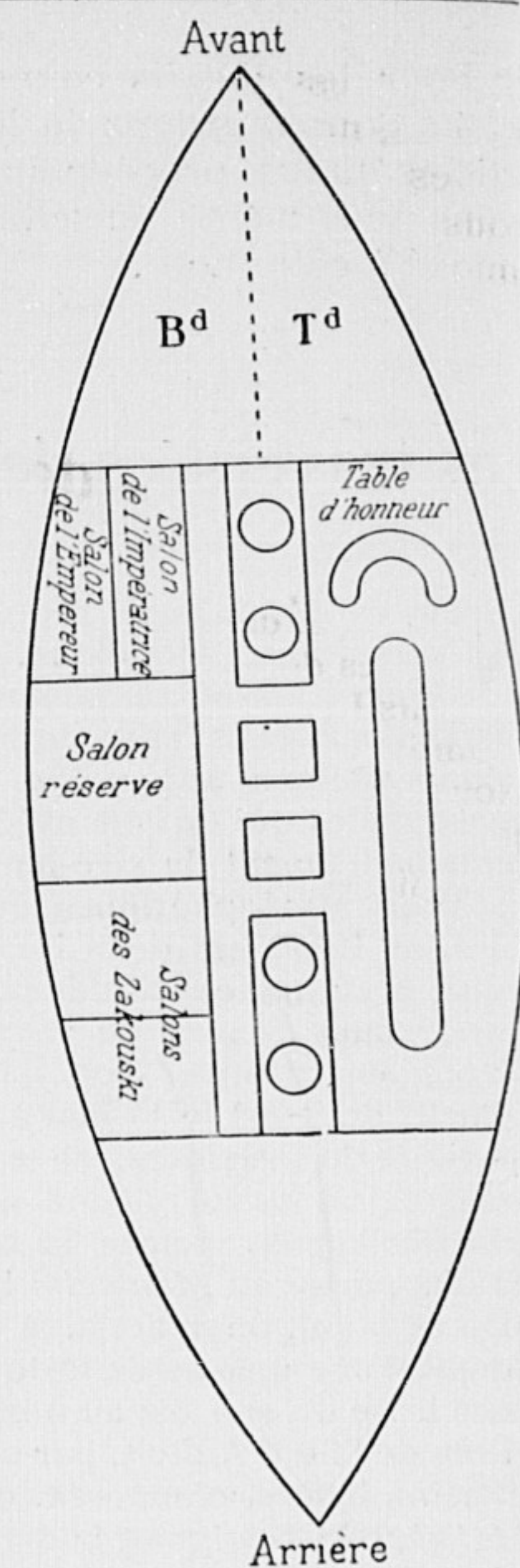
Quand on put fixer la position, on reconnut que les courants avaient entraîné la division dans le nord-ouest, près du banc de Long-Sand, dont le bateau-feu fut reconnu à huit heures du matin, le 27 mai.

A dix heures cinquante, la division entra en rade de Dunkerque.

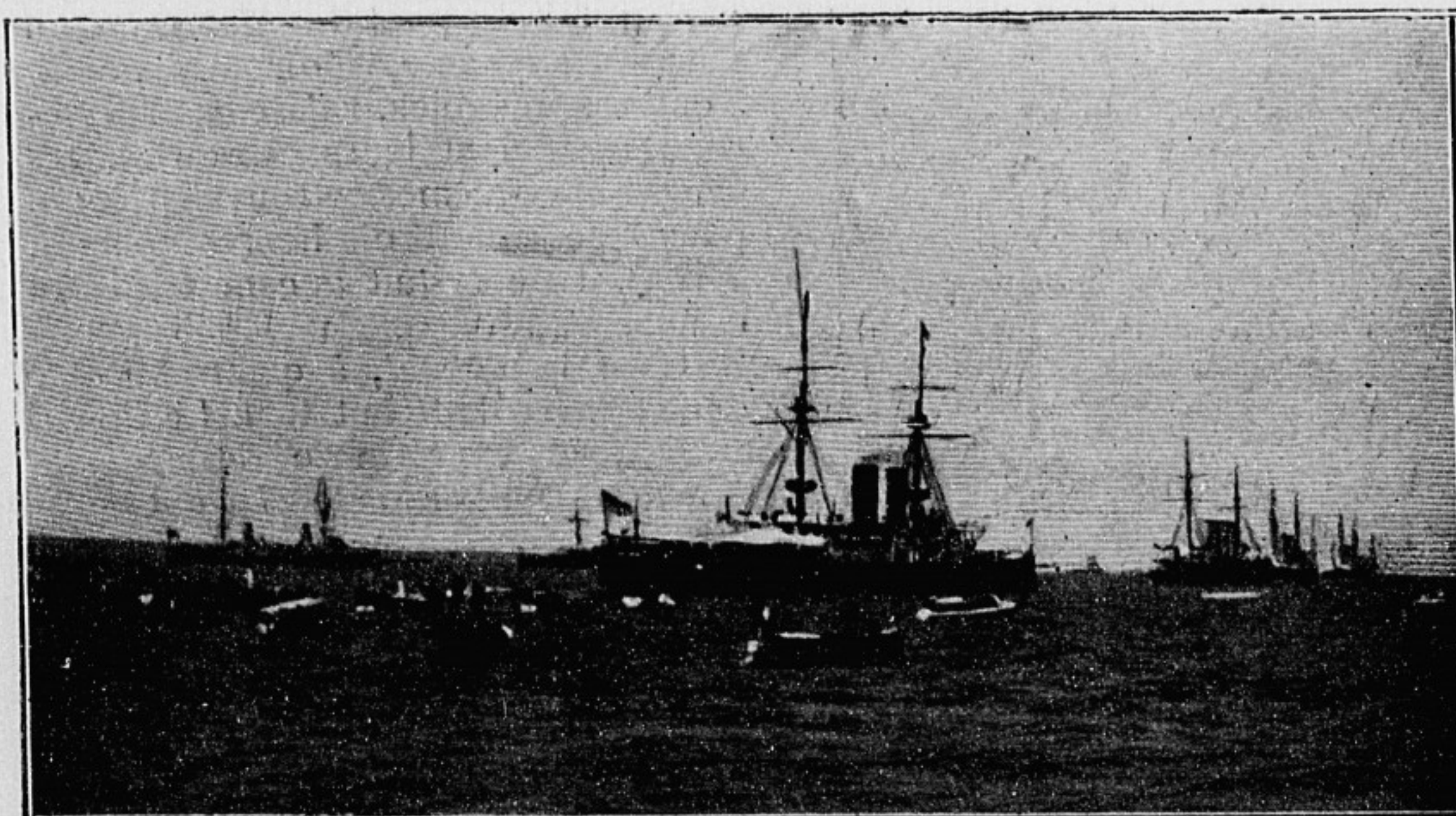
Nous nous sommes un peu étendu sur la fin de la traversée. Des inexactitudes se sont glissées dans les récits qui en ont été faits par quelques membres de la presse. On a parlé d'erreur dans la route. Il ne s'est produit que ce qui se passe si souvent quand on navigue dans des parages à courants violents. On ne peut être sûr de sa position à quelques milles près, et quand la brume vient boucher tout horizon, tout ce que peut faire le meilleur homme de mer est de chercher, par tous les moyens en son pouvoir et avec prudence, un point de repère certain, sur lequel il basera sa nouvelle route. C'est ce qui a été fait par la division de la Baltique.

Nos lecteurs voient, par le court récit que nous venons de faire de ces traversées, que les bâtiments qui composent la division de la Baltique ont fait preuve, dans des conditions de temps en somme très défavorables, d'une endurance et d'une cohésion très remarquables.

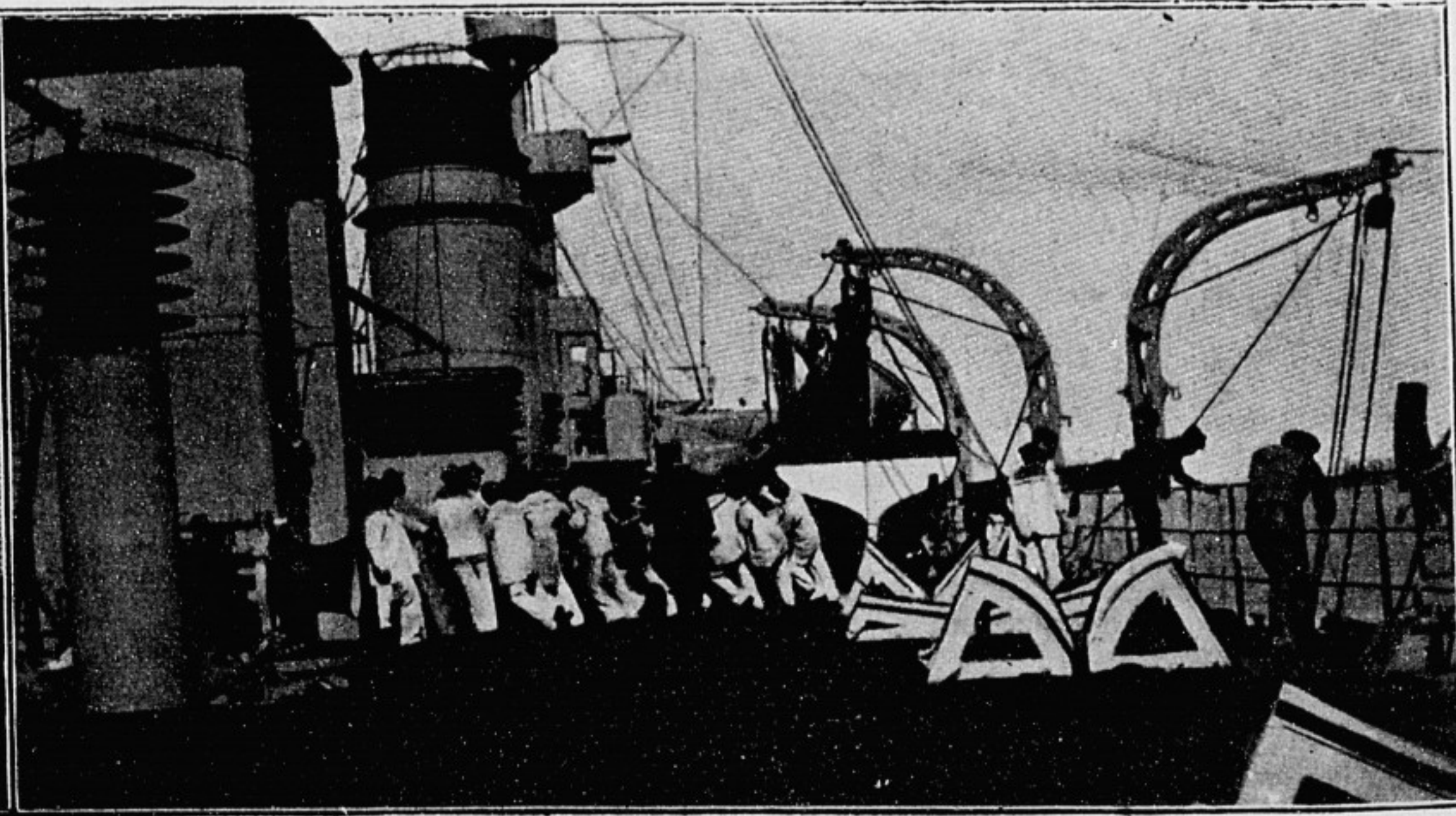
La durée de la navigation en brume a été de soixante heures. Aucun navire n'a perdu le contact; les bâtiments légers détachés en missions temporaires ont toujours rejoint la division sans aucun retard. Enfin, bien qu'armés pour cette circonstance, le *Montcalm* et le *Guichen* ont soutenu sans aucune défaillance, dans la traversée de retour, une vitesse moyenne de 18 nœuds pendant quatre jours consécutifs, et celle de



Dispositions prises sur le pont du *Montcalm* pour la réception de l'Empereur de Russie, à Cronstadt



Le cuirassé-amiral *London* et les embarcations des amiraux étrangers venus en visite.



A bord du *Montcalm* : A débarquer les embarcations.

En rade de Spithead.

19 nœuds pendant trente heures. *Ce sont là de magnifiques résultats.* Le personnel mécanicien a, de son côté, fait preuve d'une endurance et d'une énergie très rassurantes.

Le matériel a montré qu'il était de première qualité; les chefs, qu'ils avaient de leur métier une connaissance complète et cette hardiesse qui est une des premières qualités du marin.

Donc nous pouvons, après l'examen de ces belles traversées, répéter ce que nous avons dit après avoir parlé de celle du *Gaulois*. Notre matériel est généralement excellent. Notre personnel est à la hauteur de toutes les tâches. *Ayons confiance!*

VERSEAU.



Le « Montcalm » à Portsmouth



Nous donnons, sous sa forme concise, un extrait d'une lettre écrite après le retour du *Montcalm*, qui avait, nos lecteurs le savent, reçu la mission flatteuse de représenter la marine française à la revue solennelle de Spithead.

APPAREILLÉ de Brest le 23 juin à une heure de l'après-midi. La traversée se fait en pleine brume, assez épaisse pour que de la passerelle on ne vit pas l'arrière.

Vers neuf heures, le 24, on reconnaît le cornet du *Nalee*, près duquel le *Montcalm* stoppe pour prendre un pilote. Rangé le *Nalee* et mis le cap sur l'entrée de la rade de Spithead. Le pilote, trouvant la brume trop épaisse, nous fait mouiller dans les passes à dix heures.

Une petite brise, de nord-ouest, éclaircit un peu la brume et nous permet d'appareiller vers une heure. De tous côtés nous entendons les sifflets et cloches des navires en marche ou au mouillage. A mesure que nous entrons en rade, le temps s'éclaircit et bientôt nous distinguons les lignes des bâtiments.

Nous mettons le cap sur celle des navires

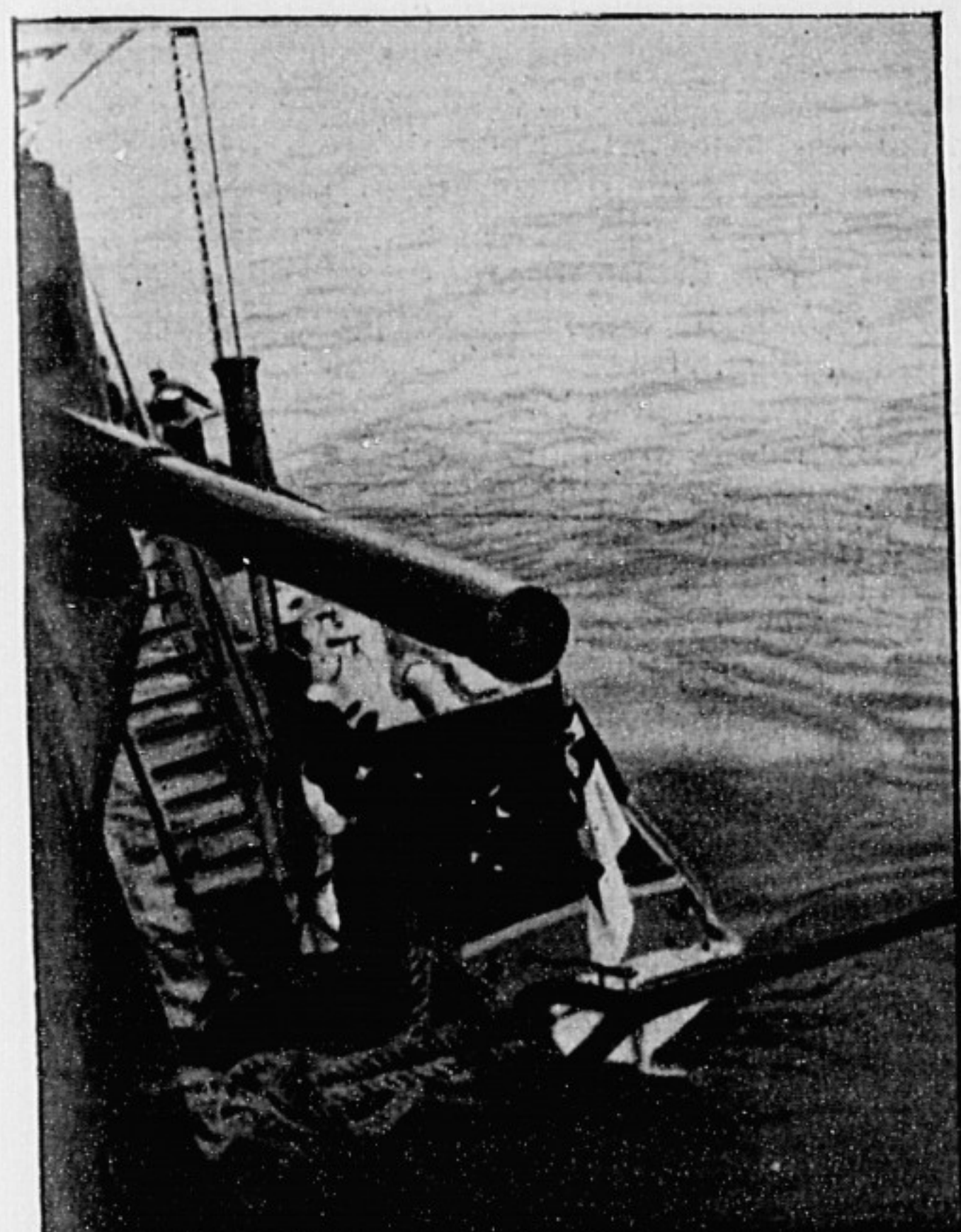
étrangers. En arrivant en tête de cette ligne, nous sommes accostés par une vedette anglaise nous amenant le lieutenant de vaisseau attaché à la personne de l'amiral Richard, et un capitaine de frégate qui doit nous indiquer notre mouillage. Tourné derrière le *Kaiser-Frédéric-III*, à quelques mètres, et venu mouiller sur la bouée indiquant notre poste, devant le cuirassé américain *Illinois*; il est trois heures. Sur notre avant, la bouée du *Pobieda* attend nos alliés.

Salué tous les pavillons sur rade à coups de canons. L'air se charge de fumée et l'on ne distingue plus le bout des lignes anglaises, perdues dans le Solent, à 2 milles de nous.

A peine amarrés, un remorqueur anglais vient à notre disposition. Ce sera notre canot-major et notre canot de service. Ce moyen de communication est bien agréable, car avec les courants rapides de la rade, la moindre brise soulève un clapotis gênant pour les embarcations.

Notre remorqueur s'appelle le *Caron*, lugubre nom! et nous le surnommons de suite la « barque ». Cependant on n'y exige pas l'obole qui manquait si souvent aux pauvres âmes de l'antiquité; on s'y montre, au contraire, plein de complaisance à nos moindres désirs.

Pendant que nous prenons la tenue de rade, un torpilleur anglais, le 76, stoppe près de nous. Il nous demande par signes un canot; on lui envoie le youyou pour prendre le courrier. Deux fois par jour, ce torpilleur fera le même service pour notre courrier, aller et retour.



Le vice-amiral Hotham quittant le *Montcalm*.

L'amiral Hotham, préfet maritime de Portsmouth et désigné comme commandant en chef des escadres présentes, n'a pas encore mis son pavillon sur le *London*, il ne doit l'arborer que demain matin, 25 juin, premier jour du couronnement; pour le moment, c'est l'amiral Wilson, pavillon sur le *Majestic*, qui est chef de rade; l'amiral Richard se rend à son bord.

On remet leurs billets (aller et retour pour Londres) aux cinq officiers qui doivent assister aux fêtes du couronnement. Ils seront les hôtes de l'Amirauté au Collège naval de Greenwich.

Mais le soir, vers six heures, on apprend que le roi est souffrant et peut-être, laisse comprendre l'officier anglais à notre bord, n'y aura-t-il aucune fête; cependant aucune décision n'est encore prise.

Ce matin, 25 juin, la nouvelle que tout est remis, *postponed*, disent les Anglais, nous est officiellement communiquée; le roi a été opéré et les fêtes n'auront pas lieu.

Tous les amiraux se rendent à bord du *London*, car ce bâtiment a arboré le pavillon de l'amiral Hotham, pour la matinée seulement.

Nous recevons la visite des officiers du *Majestic*, le lieutenant de vaisseau torpilleur, le lieutenant de vaisseau canonier et un lieutenant d'artillerie de marine chargé de l'artillerie légère.

Nous leur faisons visiter le *Montcalm*; ils sont émerveillés de nos vastes batteries et de la perfection de nos installations électriques. Nous les retenons à déjeuner. Ils nous invitent pour le soir à leur bord.

Dans l'après-midi, visite des officiers russes et des officiers allemands, toujours très aimables.

Un officier allemand nous dit qu'en Allemagne on serait très heureux, non pas de voir un navire de guerre français à Kiel, comme lors de l'inauguration du canal, mais toute une escadre; car, ajoute-t-il, la marine allemande a beaucoup de sympathie pour la marine française.

Le soir, dîner à bord du *Majestic*, dîner anglais qui surprend un peu notre goût par ses épices et ses forts condiments; pour terminer la soirée, danses joyeuses avec les midships.

Toute la journée, des remorqueurs chargés de monde ont défilé le long des navires de guerre; les passagers agitent des mouchoirs ou poussent d'aimables hourras dont nous prenons notre part.

Le 26, dans la matinée, des quantités de yachts défilent au milieu des lignes. Beaucoup d'Anglais portant des pavillons variés suivant le rang social du propriétaire; quelques Américains et des Français.

C'est pour nous un réel plaisir de voir notre pavillon sur de jolis petits bâtiments, preuve flottante qu'en France on aime aussi beaucoup la mer et la marine.

L'amiral Hotham, après avoir rendu visite à tous les amiraux, vient déjeuner à bord du *Montcalm*. Il part vers une heure; aussitôt on allume les feux et l'on prend les dispositions d'appareillage.

L'amiral Wilson vient dire au revoir à notre amiral; c'est là une attention délicate.

A trois heures le *Varese* appareille, puis s'en va par le Solent. Quelques instants après nous avons la visite des officiers japonais du *Mikasa*; nous leur exprimons nos regrets de ne pouvoir leur rendre leur visite. Ils nous disent qu'ils doivent aller à Chatam, puis ils retourneront au Japon par Gibraltar, Malte, etc.; tous les ports anglais enfin.

A quatre heures, aux postes d'appareillage; nous retournons par le même chemin, sans brume cette fois, regrettant de n'avoir pas vu ces fêtes du couronnement, dont tout indiquait qu'elles seraient des merveilles.



Les bâtiments sauveteurs à la Martinique



Le désastre de Saint-Pierre de la Martinique ayant mis en relief les croiseurs *Walkyrien* (danois) et *Dixie* (américain), qui, les premiers, se sont portés au secours de nos malheureux concitoyens, nous pensons que les photos de ces deux navires pourront intéresser les lecteurs d'*Armée et Marine*.

Le *Walkyrien* est un croiseur de 1^{er} rang, lancé en 1888 et mesurant 79 mètres de long, 13 mètres de large et 5^m,50 de tirant