

COLLECTION DE MÉMOIRES, ÉTUDES ET DOCUMENTS  
POUR SERVIR A  
L'HISTOIRE DE LA GUERRE MONDIALE

**N. MONASTEREV**

**CAPITAINE DE CORVETTE DE LA MARINE RUSSE**

# **DANS LA MER NOIRE**

**(1912-1924)**

TRADUCTION FRANÇAISE PAR LE LIEUTENANT  
DE VAISSEAU **JEAN PERCEAU**  
AVEC DIX-HUIT ILLUSTRATIONS HORS TEXTE



Wohlfriedrichs  
Münster i. W.  
6. Division - Welfenplatz VI

**PAYOT, PARIS**

# DANS LA MER NOIRE

**Wehrkreisbücherei**  
**Münster i. W.**  
**8. Division - Wehrkreis VI**

*N 5667 H 63*  
COLLECTION DE MÉMOIRES. ÉTUDES ET DOCUMENTS  
POUR SERVIR A  
L'HISTOIRE DE LA GUERRE MONDIALE

---

N. MONASTEREV

CAPITAINE DE CORVETTE DE LA MARINE RUSSE

# DANS LA MER NOIRE

(1912-1924)

*1928 - 5667 63*

TRADUCTION FRANÇAISE PAR LE LIEUTENANT  
DE VAISSEAU JEAN PERCEAU

---

*Avec 18 illustrations hors texte.*



PAYOT, PARIS

106, BOULEVARD ST-GERMAIN

—  
1928

*Tous droits réservés*

Wehrkreisbücherei  
Münster i. W.  
6. Division - Wehrkreis VI



73  
2

**Tous droits de reproduction et d'adaptation  
réservés pour tous pays.**

# DANS LA MER NOIRE

---

## PREMIÈRE PARTIE

### LA VIE DANS LA MARINE RUSSE

---

Belle journée de mai. Le soleil brille sur la croix de la cathédrale et sur la flèche de l'amirauté. Un coup de canon. Midi. Aujourd'hui, c'est un jour particulièrement heureux et les rayons du soleil semblent plus vifs. Nous venons d'être promus aspirants <sup>1</sup>. Aussi notre cœur bat à grands coups. L'avenir est devant nous, et la mer convoitée.

L'après-midi, je revêts mon nouvel uniforme. J'ai quelques visites à faire. Demain, je pars pour Moscou, pour voir mes parents. Le lendemain, toute ma promotion est convoquée chez l'amiral. Nous y recevons notre lettre de nomination. Après cette cérémonie, notre liberté nous est rendue; le soir même les trains de Pétersbourg allaient disperser dans tous les coins de l'immense Russie une centaine d'aspirants, libres pour quinze jours, avant la croisière. Comme c'était doux, de monter dans un wagon de deuxième classe.

1. Dans la Marine Russe, comme d'ailleurs dans la Marine Française, les élèves de l'École Navale, après avoir suivi les cours de l'École et avoir satisfait aux examens de sortie, sont promus aspirants de marine. Ils s'embarquent alors sur diverses unités pour parfaire leur éducation maritime.

Cela avait été pour nous, jusque-là, un fruit défendu. Les élèves voyagent en troisième comme les soldats et les matelots. C'était amusant aussi, de se pavaner, d'intriguer les officiers et les soldats de l'intérieur, qui, n'ayant peut-être jamais vu d'aspirants en uniforme, ne savaient pas exactement quelle attitude adopter. Moscou, où j'arrivai, est bien, à ce point de vue, une ville de l'intérieur. Les marins y sont peu connus. Un aspirant est chose rare aussi tout lui est permis, et j'en profitai largement pendant mon congé, qui passa rapidement. Il faut songer à rentrer à Saint-Petersbourg. Le rapide est en gare, le sifflet de départ a déjà retenti. Je baise une petite main chère, qui tient un petit bouquet de violettes. Puis le train m'emporte vers le Nord. Nuit rapide, pleine de souvenirs et de rêves d'avenir. Au matin, la brume de Pétersbourg. Le train arrive en gare et s'arrête. Une méchante voiture de louage me conduit à un hôtel que je connais bien. Le temps de me changer et je suis à l'Amirauté. Je suis désigné pour le *Rurik*, qui est à Cronstadt. Le *Kotline*, petit bateau à roues va m'y conduire lentement. Sur la Néva, en débouchant dans le golfe de Finlande, je vois défiler sous mes yeux les silhouettes des nouveaux cuirassés : *Gangut*, *Poltava*, les cales de constructions et le vieux croiseur *Oleg*, le rescapé de Tsoushima. Je vois alors nettement, clairement l'image du vieux *Rurik*, celui qui fut coulé. Un vieux matelot, un vieil ami de mon enfance, était à bord et l'avait vu finir. Il me racontait souvent son agonie. Son récit, simple et précis, s'est gravé dans ma mémoire. Je crois que c'est depuis que j'ai résolu d'être marin... Le *Rurik* navigue péniblement ; il est entouré d'obus. Il réduit de vitesse ; son gouvernail se bloque, l'incendie éclate partout à bord. Le commandant est tué sur la passerelle. Tous les officiers sont tués ou blessés. Le pont, les batteries sont couverts de cadavres. Le seul canon qui reste en état continue de tirer, pour répondre au feu ininterrompu de l'ennemi. Mais le pauvre bateau commence à s'incliner, couché par l'ouragan de feu.

Le cercle qui l'entoure se resserre. Les deux « matelots »<sup>1</sup> *Rossia* et le *Gromoby* plus rapides et mieux armés que lui, tentent de lui venir en aide, et d'attirer sur eux le feu de l'ennemi. C'est en vain. Le plus fort l'emporte et le pauvre *Rurik* commence à s'enfoncer. Encore quelques coups de canons, les spasmes de l'agonie, et tout est fini. Le *Rurik* s'abîme dans le gouffre mystérieux de l'Océan. Son nom seul demeure, symbole de gloire et d'honneur. Je suis prêt à tout sacrifier pour continuer la tradition. Mais pour cela, il faut encore apprendre... Je suis brusquement tiré de ma rêverie par un de mes camarades, passager du *Kotline*, également.

— Bonjour, mon vieux, me dit-il. Sur quel bateau embarques-tu ?

— Sur le *Rurik*.

— Pas possible ! Moi aussi. Alors nous naviguerons ensemble.

— Mais je n'ai pas su le découvrir parmi tous les bateaux au port.

— Si tu cherches dans le port, c'est que tu es mal renseigné. Avant de partir, j'ai eu des tuyaux. Il est actuellement au bassin, pour deux ou trois jours encore, puis nous prendrons la mer. Tu sais que nous serons bâtiment Amiral. Aussi cela nous promet une belle croisière. L'Amiral Commandant la flotte de la Baltique, celui-là, mon vieux, c'est un amiral. Et il appuie ses paroles d'un geste expressif. C'est un marin, il a fait toute la guerre d'Orient. Il a commandé le *Novik* et le *Sebastopol*. Avec lui nous serons à bonne école.

— Justement tout à l'heure, je pensais à la dernière guerre, au vieux *Rurik*.

1. Lorsqu'un bâtiment fait partie d'une escadre, ses voisins s'appellent ses matelots. En ligne de file, un bateau a donc un matelot d'avant et un matelot d'arrière,

— Allons donc ! Moi aussi, et je t'avoue que ce souvenir me décourage un peu.

— Non, il faut réagir, mon vieux, penser à l'avenir, que diable, nous sommes jeunes, nous ferons mieux. D'ailleurs, nous accostons, allons à bord.

— Oui, à propos, je ne t'ai pas dit que nous serons sept en tout, au poste<sup>1</sup>. Chemin faisant, je te dirai qui vient avec nous.

Nous débarquons. Le dépôt, l'École des Ingénieurs de l'empereur Nicolas I<sup>er</sup>, la résidence du Commandant en chef, l'École des Mécaniciens, sont sur notre route. Puis, le jardin municipal, avec la statue de Pierre le Grand et sa noble inscription. Nous arrivons aux bassins. L'un d'eux est rempli par un énorme vaisseau à trois cheminées. Sa coque est déjà peinte, il n'en n'a plus pour longtemps. C'est le *Rurik*.

L'officier de quart, un jeune enseigne, d'un an plus ancien que nous, nous reçoit avec componction. Il est déjà officier, a navigué; il nous le fait sentir. Nous ayant rendu notre salut, il appelle un matelot « Planton conduisez ces messieurs chez le Commandant en second ». En deux minutes nous y sommes. Brève entrevue. « J'ai l'honneur de me présenter à vous, commandant, je suis désigné pour le *Rurik* ».

« Bonjour messieurs, vos noms ? — Planton ! montre à ces messieurs leur poste ». Celui-ci, un tout jeune matelot, mais déjà habitué à servir à bord, vite et correctement s'élançe dans les batteries. Il est déjà familiarisé avec toutes les embûches qu'un navire de guerre tend aux profanes. Nous avons de la peine à le suivre. Les batteries sont sombres, et nous buttons à chaque pas. Nous n'avons pas encore l'habitude des navires. Enfin notre homme s'arrête

1. Les aspirants qui embarquent sur les bateaux, n'ont pas encore rang d'officier. Ils ne sont pas admis au « carré ». Ils ont un poste généralement situé au milieu du bateau, entre le carré, qui est à l'arrière, et le poste d'équipage à l'avant. D'où le nom anglais qui désigne les aspirants « midshipmen » c'est-à-dire qui habitent le milieu du bateau.

et nous montre respectueusement un poste. Nous sommes chez nous. Un joyeux tumulte nous accueille. « — Ah ! les voilà ! nous sommes maintenant au complet — ». Puis viennent les mêmes questions, les potins, tout ce que l'on peut avoir à se dire entre camarades après une séparation.

P..., le plus ancien d'entre nous, est notre chef de poste <sup>1</sup>. Le lieutenant G..., officier adjoint à l'artillerie, est chargé de notre instruction. Ce dernier arrive au poste, comme nous finissions de nous installer. C'est un petit homme gras, qui veut paraître digne. Il n'a pas l'air sévère et, au premier abord, nous jugeons tous qu'il sera indulgent et que du côté service, tout ira bien. Il nous adresse quelques paroles bienveillantes : « Installez-vous, messieurs, et n'hésitez pas à me prévenir, s'il vous manquait quelque chose. Au revoir » et il se retire.

Après avoir bavardé tout le jour, et très avant dans la soirée, nous nous mettons au lit, et quelques instants après on pouvait entendre sept aspirants, ronflant sur des tons différents. Demain, va être notre première journée de service sur un bateau de guerre.

Les sons aigres de la clairon nous réveillent, on joue la « marche ». Dans un quart d'heure, on va hisser les couleurs <sup>2</sup>

P..., notre chef de poste, pénétré de ses responsabilités, se lève, comme mû par un ressort. Il nous secoue rudement : « Messieurs, faites vite, nous n'avons qu'un quart d'heure, et vous savez que nous devons nous présenter ce matin au commandant. »

1. Le chef de poste des aspirants, le plus ancien du poste, a un rôle délicat à remplir. Théoriquement il a autorité sur tous ses camarades. Pratiquement son autorité est nulle et son rôle consiste à recevoir les réprimandes du commandant en second, quand l'un des membres du poste a fait une bêtise.

2. Dans toutes les marines de guerre le matin à huit heures on hisse le pavillon. C'est une cérémonie imposante à laquelle assiste généralement le commandant et les officiers. La sonnerie « au drapeau » est jouée pendant que le pavillon monte lentement à sa corne.

K..., laisse tomber sur notre chef de poste un regard stupide, puis se retourne dans son lit.

En un clin d'œil, tout le monde est prêt, sauf R..., qui continue à dormir. Mais nous sommes sept en tout, le commandant sait que nous sommes sept. Il faut que tous les sept nous assistions aux couleurs et il ne reste que quelques minutes. P..., conscient de sa responsabilité saisit brusquement une carafe d'eau et la vide sur la tête du paresseux. Nous retournons son lit; le voilà sur le plancher. Il est réveillé, mais ce petit lever n'est pas de son goût, aussi tout en s'habillant à contre-cœur, il nous accable d'injures. Le temps presse, le clairon appelle « la garde », la flamme des couleurs est hissée au mât de misaine: aussi nous nous précipitons avec la rapidité de l'éclair, escaladons les échelles quatre à quatre. Tout le monde à bord est en mouvement. Les officiers apparaissent en boutonnant leur ceinturon, se rangent par ordre d'ancienneté, à tribord officiers de marine, ingénieurs, mécaniciens, puis nous les aspirants. K..., arrive naturellement le dernier, il se glisse vivement à sa place. En face de nous, à babord, sont rangés la garde, la musique et les premiers matres. Les deux bordées de l'équipage sont rangées plus loin, face à face. « Garde à vous » commande énergiquement l'officier de quart.

Le commandant apparaît lentement. Tout le monde, officiers et officiers mariniens le salue. Un peu voûté dans sa tunique noire, avec sa démarche balancée de marin, il s'avance vers le second qui vient à sa rencontre. Il règne un silence de mort. Le second fait son rapport au commandant. Tous les deux défilent devant les officiers qu'ils saluent un par un. Arrivés à notre hauteur, le second nous présente. Le commandant serre la main à chacun de nous, puis va se placer devant la garde: « Salut à la garde » répond la garde avec ensemble. Puis, se tournant vers l'équipage, le commandant prononce, d'une voix puissante: « Salut mes braves ». Plusieurs centaines de voix décidées lui répondent:

« Je vous souhaite le bonjour, votre honneur ». Huit heures moins une minute, vient prévenir l'officier de quart. Sur un signe du commandant, l'officier de quart ordonne : « Attention pour les couleurs ». Le timonier pique huit heures. « Envoyez ». Le pavillon blanc à croix bleue monte lentement à la corne, pendant que la garde présente les armes et que l'orchestre joue la marche de Nicolas I<sup>er</sup>. Toutes les têtes se découvrent, tous les regards suivent le pavillon. Instant solennel et impressionnant. L'hymne impérial aux beaux accords, graves et pénétrants, retentit par tout le bord. Il est écouté religieusement.

La cérémonie terminée, l'officier de quart, fait rompre, tout le monde se recouvre, le pont se vide rapidement.

C'est par cette imposante cérémonie que nous prîmes contact avec le service.

Le bateau en avait encore pour trois jours au bassin. Nous eûmes ainsi le temps d'étudier son organisation et, carnet en mains, nous pûmes noter tout ce qui était nouveau pour nous. Mais nous fûmes bien vite las de l'inaction du bâtiment. Il nous tardait de prendre la mer.

Enfin, on ouvre les vannes du bassin, l'eau s'y élance en bruyantes cascades. Deux heures passent, l'eau monte le long du bord, les étais qui nous soutenaient tombent un à un et flottent. Encore quelques instants, une légère trépidation et nous sommes à flot. Le soir, le *Rurik* est en grande rade de Cronstadt. Ses larges cheminées vomissent une épaisse fumée noire.

Nous appareillons pour Reval, demain au petit jour. Les vapeurs et les chaloupes vont et viennent pour les derniers préparatifs, les dernières visites. L'on se presse. Le froid soleil du Nord se rapproche de l'horizon. Ses derniers rayons allument les milliers de vitres des fenêtres des palais de

1. Les heures et les demies sont sonnées à la cloche du bord, à raison de un coup double par heure de quart, un coup simple par demi-heure. Les quarts commencent à minuit, quatre heures, huit heures, etc.

Orannienbaum et de Peterhoff, et, avant de disparaître, s'accrochent aux croix de la cathédrale de Cronstadt. L'eau dormante du golfe de Finlande reflète, dans le lointain, la masse indistincte de la « Palmyre du Nord »<sup>1</sup>. A droite, les gueules menaçantes des canons de la Montagne Rouge brillent d'un dernier éclat. Le roi de la nature abaisse lentement la pourpre de ses dernières lueurs, glisse sur le miroir infini de la mer et disparaît. Un reflet d'incendie s'allume au couchant, puis pâlit et s'éteint. Nuit et silence.

Le branlebas du matin nous réveille à l'aube. « Tout le monde en haut, aux postes d'appareillage » crient les sifflés et les clairons. Au-dessus de nos têtes, sur le pont, les piétinements nous indiquent que l'on se hâte. Chacun de nous rejoint son poste. La chaîne monte en grinçant. Enfin l'ancre arrive à la surface. Le bateau tourne et se met en route. Derrière nous, Cronstadt, la tour de l'Ecole du Génie, s'éloignent rapidement. Le *Rurik* double le vieux phare Tolboukhine, et gagne le large. La petite brise qui se lève nous rafraîchit et nous réveille en assouplissant nos membres. On respire joyeusement et librement.

Cette première traversée, jusqu'à Reval, nous enchanta réellement. Nous jouions comme de jeunes chats en liberté. La journée passe comme un rêve. Tard, le soir, nous reconnaissons l'île Narguène, et venant sur la droite nous faisons route sur le pinceau des phares de Katherinenthal. Une heure après, le *Rurik* laisse tomber son ancre en rade de Reval.

Tout le monde à bord savait déjà que l'amiral allait mettre son pavillon à bord. Cette nouvelle ne plaisait pas trop. Un amiral à bord, cela veut dire complications et surcroît de service pour chacun. Le second était sur les dents ; il devait recevoir, accompagner et reconduire les commandants des bateaux en rade ; obligé de se tenir constamment

1. Saint-Pétersbourg.

sur le pont, de tout voir sans exception. En un mot, la gêne et la contrainte régnaient à bord. Heureusement, l'amiral Essen n'était pas de la souche des amiraux exigeants. Il aimait la marine, la mer. Energique, mais bienveillant, il était aimé de tous à bord des bateaux. Il était moins aimé, et on le redoutait à l'Amirauté.

Sa grande activité ne le laissait jamais longtemps sur son bâtiment Amiral. Toujours en mouvement, il parcourait les fjords de Finlande, habituaît les commandants de ses bateaux à savoir se passer de pilotes, dirigeait en personne les exercices de ses divisions. Cette activité indomptable ainsi que sa grande énergie impressionnaient officiers et équipages. Pour toute la flotte, l'amiral Essen était l'homme qui saurait la remonter et guérir son moral des plaies reçues par les défaites récentes. Il s'y connaissait en hommes, et son état-major était formé d'officiers de valeur et énergiques. Sachant cela ; il est aisé de comprendre l'émotion de tous en l'attendant.

« L'*Okhotnik* en vue, battant pavillon du commandant de la flotte », annonce le timonier à l'officier de quart. Le second et le commandant sont prévenus aussitôt. Tout le monde à bord se hâte à rectifier l'ordre et la tenue.

Déjà le torpilleur *Okhotnik* est visible à l'œil nu. Il grossit rapidement et sera le long du bord dans quelques instants.

Les bateaux voisins s'agitent également, l'*André Pervozvanny* et le *Paul I<sup>er</sup>* rappellent au garde à vous. Officiers et marins montent lestement.

Le torpilleur, presque sans diminuer de vitesse, passe devant les vaisseaux. On entend la voix forte de l'Amiral qui salue ses équipages. Un roulement de tonnerre lui répond, salut de bienvenue proféré par des milliers de bouches. Enfin l'*Okhotnik* change de route et met le cap sur nous. L'orchestre joue la marche préférée de l'amiral. Des vedettes se détachent pour aller le prendre sur le torpilleur. Peine

perdue, l'*Okhotnik* accoste la coupée tribord. Avec la souplesse d'un jeune homme, l'amiral saute à bord. Deux solides matelots se précipitent pour lui tendre les tire-veilles. Il est déjà sur le pont, salué par le commandant, le second et l'officier de quart. Il passe en inspection, les officiers, nous, la garde, puis les premiers matres et l'équipage : « Bonjour mes braves » prononce-t-il de sa voix nette. Six cents voix jeunes et fortes lui répondent à l'unisson : « Bonjour, Votre Excellence ».

Sur l'ordre de l'Officier de quart, le pavillon de l'Amiral, sa marque, est hissé au grand mât du *Rurik*, pendant qu'il est amené au mât de l'*Okhotnik*.

A partir de ce moment, c'est une vie de labeur qui commence pour l'escadre. Sorties continuelles, exercices d'évolution, écoles de feu ; sorties peu intéressantes, mais que tous savaient nécessaires.

Deux mois s'écoulèrent rapidement à ce régime ; nous accumulions de l'expérience, que nous inculquions ensuite aux jeunes recrues.

Nous descendions rarement à terre ; courtes promenades pour nous changer d'air ; nous préférions généralement rester à bord, à deviser longuement dans notre poste.

Un dimanche du mois de juin 1912, une cérémonie imposante avait lieu à Reval : la pose de la première pierre à la forteresse Pierre le Grand. Belle journée calme et ensoleillée. Dès le matin, les vaisseaux sont pavoisés, propres et fraîchement peints, mouillés correctement dans leur ordre. Vers 9 heures, le *Standart*, le yacht impérial, apparaît à l'horizon. Il tourne et son plat bord verni luit au soleil. Le pavillon de l'Empereur, jaune avec l'aigle noir, est en tête de mât. Alors sur tous les navires à la fois, les équipages se rangent en ligne, les orchestres font retentir les accords solennels de l'hymne impérial, les canons tonnent le salut, les équipages crient les hurra traditionnels. A travers la fumée des pièces on distingue à peine, par moment, la



SOUS-MARINS AVEC LEUR CONVOYEUR A LIBOVA.



LE PORT DE SEVASTOPOL - BAH SUD

silhouette de l'Empereur debout et saluant sur le *Standart*. Chacun, éprouvait à ce moment-là, un sentiment d'enthousiasme et d'amour. L'Empereur de toutes les Russies. Souverain de cent quatre-vingt millions d'êtres humains, maître d'un sixième de la terre, le Tsar passait devant nous. Nous, nous vénérons, nous adorions en lui l'idéal de la monarchie autocrate, idéal de justice et de bien, idéal d'amour pour son peuple.

Mais un sentiment étrange, plus complexe, se mêlait à cette vénération. Le Tsar et son peuple... Oui. Mais... comme ils sont loin l'un de l'autre. Le fil invisible qui devait les unir était déjà rompu. Je le sentais. Bien d'autres le sentaient aussi.

Le yacht est passé ; il s'éloigne lentement dans la direction de l'île Narguène où devait avoir lieu la cérémonie. Sur tous les navires retentit la « breloque ». Les équipages se dispersent, vont sur le gaillard fumer une cigarette et par petits groupes échanger leurs impressions.

En passant près d'un de ces groupes, D..., et moi, les échos d'une conversation animée nous parviennent.

— Et alors, tu as vu le tsar, demande à une recrue un grand diable de matelot.

— Oui, je l'ai vu, répond l'autre.

— Est-ce qu'il t'a plu ?

— Oui, dit l'autre en se grattant la nuque, et cherchant ses mots, parlant avec lenteur, il ajoute : Explique-moi donc, vieux, comment il se fait que la Russie, grande et puissante comme elle est, ayant un peuple si nombreux, de si grandes richesses, se soit tout de même fait complètement battre par ce petit Japon.

— Mon garçon, c'est long à expliquer, cela, et jetant un regard autour de lui, il acheva : je te le dirai plus tard.

D..., et moi nous regardions. Devant mes yeux défilent les tableaux de Tsoushima, la perte inutile de tant de milliers de jeunes vies, les révoltes récentes des équipages.

— Tu comprends me dit D..., j'ai toujours pensé que ce qui est arrivé aura des conséquences graves, je suis persuadé que les suites de ces événements seront mauvaises. Nous tombons dans une triste période. Mais je ne veux pas poser au prophète de malheur. Peut-être ai-je trop tendance à voir tout en noir, qui vivra verra. Mais tu sais bien que les équipages sont agités ; ils ne peuvent malheureusement pas être calmés à l'époque actuelle, dans les conditions présentes. Tu sais bien ce qui s'est passé, récemment en mer Noire. Tu crois que tout cela est si simple ? Eh bien, non, mon vieux, nous aurons encore à voir et à entendre des choses, sois-en sûr, et pour être franc, je les attends avec appréhension, car il ne faut pas compter que, d'une façon ou d'une autre, tout finira par s'arranger... »

Je sentais bien la justesse de ses paroles, mais je n'étais pas d'humeur à me plonger dans de tristes réflexions. D'une tape amicale sur l'épaule je l'entraînai en bas, la soupe sonnait à ce moment-là, et le gai refrain du clairon se répandait par tout le bord.

Près de la barrique de vodka, les matelots attendaient la distribution, le commis aux vivres surveillait l'opération, un cahier à la main. Il notait les gens qui prenaient leur vin, car ceux qui ne buvaient pas touchaient à la fin du mois la valeur en argent de leur vin et cette somme augmentait souvent beaucoup la solde des matelots de ce temps-là.

Midi sonnait. Nous descendîmes dans notre poste où nos cinq camarades, gais et insoucians, nous attendaient joyeusement. L'avenir ne les inquiétait pas.

Suivant une tradition maritime, nous avions invité un officier à dîner. Ce dimanche-là, c'était le lieutenant N... Fin causeur, gai et spirituel, il nous mettait très à l'aise et le dîner se passa gaiement. D..., et moi, avions complètement oublié nos impressions de la matinée.

Le jour-même, le *Standart*, avec l'empereur, partait pour

Port Baltique où devait arriver l'empereur Guillaume II sur le yacht *Hohenzollern* escorté d'une escadre.

Le *Paul I<sup>er</sup>* et l'*André Pervozvanny*, ainsi que quelques torpilleurs escortaient le yacht impérial pour participer à la réception. La cérémonie fut simple et amicale. Après avoir échangé les saluts protocolaires, les deux monarques visitèrent le *Paul I<sup>er</sup>*. L'empereur Guillaume II le visita en détail, suivi de sa suite.

Comme ils semblaient petits nos navires de guerre à côté du *Moltke* et des autres navires allemands.

La visite achevée, les deux escadres se séparèrent.

Les deux événements rompirent la monotonie de la vie d'escadre. Ils alimentèrent pendant longtemps nos conversations.

La flotte allemande, sa comparaison avec la nôtre, était d'ailleurs le sujet habituel des conversations de carré. Aucun nuage n'obscurcissait alors l'horizon de la mer Baltique, mais le thème de tous nos exercices était pourtant toujours une attaque vers l'Ouest, ou la parade d'une attaque venant de l'Ouest. La flotte de la Baltique se préparait obstinément à cette éventualité.

Dans quelques jours, nos exercices terminés, toute la flotte devait se rassembler devant Reval pour les manœuvres. Nous nous répétions avec plaisir le nom des villes que nous allions visiter ; et supposions le plaisir qui nous y attendait.

Le jour de l'appareillage arriva enfin. Torpilleurs et sous-marins nous avaient devancé, nous allions avoir à subir leurs attaques.

L'après-midi le *Rurik* lève l'ancre, suivi en ligne de file par les quatre autres unités. Devant Port Baltique nous sommes attaqués par un sous-marin. Attaque réussie car je vis très nettement la torpille passer sous notre étrave. D'ailleurs le sous-marin fait surface un instant, puis replonge et disparaît. C'était la première attaque de sous-marin que je voyais. J'en fus impressionné.

L'escadré tient la mer plusieurs jours durant avec de nombreux exercices, simulacres de combat, lancement de torpilles. Tous ces exercices se déroulent entre Libau, l'île Gotland et les rochers des golfes de Finlande et de Bothnie. Les manœuvres terminées, toute la flotte se concentre en rade de Hangoe pour y célébrer l'anniversaire de la victoire qui y fut remportée le 7 août 1714.

Hangoe est une toute petite ville, mais très coquette et très moderne.

Les fonds permettaient aux seuls torpilleurs et canonniers de pénétrer jusqu'à l'endroit précis de la bataille, d'y aller mouiller aux pieds du rocher qui porte une croix en souvenir de cette victoire.

1912. — Cent quatre-vingt-dix-huitième anniversaire de la bataille. La rade est parsemée de bâtiments de tous les types, tous pavoisés. Leurs cuivres reluisants, la gueule menaçante de leurs canons animent pour un jour l'aspect sinistre et lugubre des rocs finlandais.

Un service religieux est célébré au pied de la croix. Le tonnerre des bâtiments résonne et roule de rocher en rocher. Un renne saisi de frayeur se jette à l'eau, on voit ses larges cornes blanches fendre l'eau calme, puis disparaître derrière les arbres d'un flot. Un aigle, alarmé, plane majestueusement au-dessus de la croix. Le tableau est d'une beauté inoubliable. Il y a deux cents ans, les mêmes rochers renvoyaient l'écho des coups de canons et la veille du combat, là où nous étions, Pierre le Grand songeait à l'avenir de la Russie. La haute stature du tsar se dresse devant moi. Il est debout, la main sur le plat bord de sa galère ; son chapeau git sur le pont, ses cheveux sont embroussaillés par la brise. Son regard d'aigle fixe la ligne des vaisseaux suédois.

« L'ennemi est fort, pense-t-il, mais il faut vaincre coûte que coûte ».

Une vision intérieure illumine un instant son visage, jusqu'alors dur et tendu :... Poltava...

Les rangs impeccables des habits verts, baïonnettes au canon, foncent sur l'ennemi. Les Suédois sont vaincus. Le drapeau impérial flotte haut sur le champ de bataille, au dessus des emblèmes abaissés du roi de Suède.

L'empereur se ressaisit, se raidit. De sa main étendue, il montre l'endroit précis où les galères doivent percer pour prendre à revers la flotte ennemie.

Il me semblait entendre, dans le tonnerre des saluts, le bruit des haches abattant les arbres séculaires.

L'ennemi, plongé dans le sommeil, n'entendit pas les bruits qui troublèrent le silence de cette nuit là. Sommeil funeste. Pierre pousse un large soupir. Son front rayonne... la bataille, la victoire de demain...

L'aube nait à peine que déjà tambours et clairons éveillent les échos des sombres rochers. Ça et là, une flamme s'allume sur un vaisseau. Un boulet arrive en sifflant sur le pont d'un bateau suédois. Terrifiés comme aujourd'hui les bêtes et les oiseaux s'agitent. Les cliquetis des armes, les coups de feu, les cris des combattants se mêlent en un grand tumulte. Les soldats des galères montent à l'abordage des vaisseaux ennemis qu'ils envahissent en vagues triomphantes. En un instant, l'ennemi est en déroute. Les bateaux du Tsar Pierre, gonflant leurs voiles, prennent le large, vainqueurs.

Depuis en souvenir de cette victoire de Hangoe, une croix fut érigée sur le rocher le plus proche de l'endroit où passèrent les galères. Chaque année la flotte russe, se réunit à cet endroit pour vénérer la mémoire de ceux qui donnèrent leur vie pour ouvrir à la Russie la porte de l'Ouest.

Le soir un bal donné au cercle de Hangoe réunissait officiers et aspirants de l'escadre.

Hangoe, station estivale recherchée, avait en ce moment-là une population aussi nombreuse qu'élégante, tous les

coins de la Russie y étaient représentés. Le bal promettait d'être très animé, très réussi. Aussi jeunes officiers et aspirants se préparent soigneusement. L'amiral nous invite à prendre passage sur sa vedette. De tous les bâtiments, des embarcations se détachent, convergent vers le quai pour y déposer toute la jeunesse de l'escadre.

La salle, brillamment éclairée, est décorée avec goût de guirlandes et de drapeaux. Les accords de l'orchestre débordent jusqu'en rade et réveillent les échos des rochers. Soirée simple, gaie et cordiale. J'y rencontrai M<sup>me</sup> S..., et ses deux filles, que j'avais connues à Moscou étant enfant. Après les avoir saluées, je leur présentai mes camarades, et tout le monde s'en donna à cœur joie, car nous dansions tous à en perdre haleine. L'aînée des demoiselles S..., Lydie, était déjà une belle jeune fille. Aussi avait-elle un gros succès parmi nous, qui lui faisons tous la cour.

Le souvenir de cette rencontre fut souvent évoqué plus tard dans nos causeries du soir, au carré.

Le bal, en tous points réussi, se termina très tard dans la nuit. Nous accompagnâmes ces dames jusqu'à la porte de leur villa, et après les avoir invitées à dîner à bord, le lendemain, nous rentrâmes.

Le lendemain grand branlebas pour la réception; on tire au sort qui ira au-devant de nos invitées. Un vapeur coquettement paré va les chercher.

Cette soirée à bord plus intime, fut aussi gaie et plus animée que celle de la veille. C'était malheureusement la dernière, l'escadre appareillant le lendemain au jour.

Après quelques jours encore de mer et d'exercices, l'escadre rentre à Reval pour y reprendre le train-train monotone de la vie et du service au mouillage.

Pendant cette période, un fait marquant, qui produisit sur mon ami D..., et sur moi une forte impression.

Un soir, le second fait appeler P..., notre chef de poste. P..., revient quelques instants plus tard, visiblement très ému;

le commandant nous faisait dire de dormir tout habillés cette nuit là, en gardant nos armes à notre portée.

Les autorités s'attendaient à une révolte à bord des bâtiments de l'escadre.

J'étais justement de quart ce soir-là. Nous avions, à l'avant, des postes désignés à défendre en cas d'alerte. La garde avait été choisie parmi les hommes les plus sûrs. J'ai passé toute ma nuit d'alerte dans une casemate.

Nuit calme néanmoins; mais la nervosité de l'équipage était visible. Je crois que cette nervosité de l'équipage provenait plutôt de la crainte qu'avait l'équipage d'être soupçonné.

Cette nuit laissa un bien mauvais souvenir à tous, officiers et marins.

Le lendemain, je vis les gendarmes aller sur l'*André Perovzanny* et sur le *Paul 1<sup>er</sup>*, en redescendant avec deux ou trois matelots pour les conduire à bord d'un torpilleur mouillé à proximité. On les mit dans les postes des matres, derrière, et on en referma le panneau. Le torpilleur leva l'ancre et fila à toute vitesse.

Un vapeur accoste le *Rurik*, un officier de gendarmerie, monte à bord. Le commandant lui dit quelques mots, qui suffirent à le faire redescendre. J'ai su, depuis, que cet officier venait procéder à une perquisition et à des arrestations. Le commandant s'y est nettement opposé.

L'événement que je viens de rapporter était la répercussion d'un événement plus grave, en Mer Noire.

Là-bas c'était beaucoup plus sérieux. La révolte était imminente. Mais sur l'un des bâtiments l'équipage prévint les autorités et tout fut arrêté.

Les réunions secrètes, les préparatifs furent découverts, et cette émeute avorta, qui aurait certainement dépassé en horreur et en cruauté celle de 1905.

Pour comprendre cet état d'esprit, il faut connaître le mécontentement général suscité par les résultats de la guerre

du Japon. Notre échec avait exaspéré nos équipages. C'est cette exaspération qui, comme un foyer qui couve sous la cendre, avait des alternatives de sommeil et d'activité. J'en veux exposer les raisons.

Entravée dans son essor naturel par le joug tartare, la Russie était en retard sur l'Occident qu'elle avait protégé de l'invasion mongole. Affaiblie, démembrée elle dut subir deux siècles de tyrannie avant de reconquérir son indépendance, aux « Champs Koulikov » en 1380.

Ce joug, subi pendant si longtemps, laissa des traces profondes sur le caractère, les mœurs et les usages du peuple russe. Son évolution différait de celle des autres peuples d'Europe, son organisation nationale aussi.

Alors qu'en Occident l'idée d'un gouvernement constitutionnel pénétrait et gagnait les esprits, en Russie, pendant des siècles, l'idée du pouvoir autocratique se cristallisa, à cause de la situation géographique, d'abord, et de la lutte perpétuelle à laquelle la Russie était astreinte pour conserver son indépendance. En ce temps-là, seul un pouvoir absolu pouvait créer un état indépendant, capable de repousser victorieusement les attaques des barbares venant d'Asie.

Située entre l'Asie et l'Europe, renfermée pour ainsi dire sur elle-même, la Russie ne subissait pas l'influence européenne. Elle menait sa vie à part, suivait son histoire.

Mais à mesure qu'elle se tournait vers l'Ouest, les idées libérales de l'Occident s'infiltrèrent dans la masse ignorante et se fixèrent dans l'esprit de certaines classes. Pierre le Grand, en rompant avec le passé, modifia le caractère de l'évolution russe, la rapprochant de l'évolution occidentale. Mais il ne changea pas son caractère intime, résultat de nombreux siècles. Il y avait toujours deux castes distinctives : les seigneurs et les serfs, les esclaves. Le droit arbitraire et absolu du seigneur sur ses esclaves ne pouvait durer, du moment que la Russie s'ouvrait à l'Occident.

La guerre contre Napoléon 1<sup>er</sup>, l'occupation de Paris

en 1814, allumèrent le flambeau de la révolution. Bien vite éteint il est vrai, cette première fois, mais quand même menaçant. La jeunesse militaire, issue des familles les plus aristocratiques, s'éprit des idées républicaines, les introduisit en Russie. Des sociétés secrètes s'organisèrent dans les armées parmi les officiers, pour renverser le gouvernement et proclamer la République. Les soldats ignoraient tout cela; seuls professaient ces idées quelques groupes d'officiers des armées de terre et de mer, et certains membres de l'aristocratie.

En 1825 au mois de décembre <sup>1</sup>, un groupe d'officiers conspirateurs conduisit les troupes sous leurs ordres à Pétersbourg, tentant de renverser le régime. Ils voulaient profiter du trouble qui survint à l'avènement de Nicolas 1<sup>er</sup> sur le trône. Cette révolte fut réprimée avec sévérité, mais ces journées de décembre eurent des suites, et on peut les considérer comme le premier pas du mouvement révolutionnaire.

C'est parmi le peuple (le tiers état) et la jeunesse des écoles que la propagande républicaine avait le plus de succès. Cette jeunesse se répandait dans le peuple, y prêchant et y répandant ces nouvelles idées qui les enivraient.

Des grèves, des tentatives de révolte, des émeutes locales montrèrent le résultat de cette propagande, qui allait toujours croissant.

Malgré la faiblesse et les défauts de son organisation chancelante, la Russie grandissait, se fortifiait. Son influence absorbait lentement, mais sûrement, les races qui peuplaient l'immense Sibérie, jusqu'à l'Extrême Orient, au Pacifique et à l'Océan Indien.

C'est cette expansion lente, mais continue de l'ours russe, qui déplut au lion britannique, en possession des mers et du commerce de l'Univers. Ce mouvement risquait de com-

1. Ancien style.

promettre son hégémonie. Il fallait y parer. Une lutte ouverte était dangereuse. L'ours était fort et la victoire restait problématique. Restait le moyen sûr, peu dangereux, déjà éprouvé, sur la France; semer la discorde en Russie, l'entretenir adroitement et s'enrichir à ses dépens.

Au début de *xx*<sup>e</sup> siècle, la Russie, trop avancée en Extrême Orient en est chassée par le Japon, soutenu par l'or anglais. Cela était encore insuffisant. Il fallait rayer la Russie de la liste des grandes puissances. Il fallait détruire sa flotte, déjà la troisième du monde. Mais dès qu'apparut la possibilité d'une guerre de longue durée, où la Russie avait des chances de vaincre, le coffre anglais qui alimentait en or le Japon se referma.

C'est alors que l'ennemi occulte fut lancé en Russie, pour y préparer l'explosion. La jeunesse russe exaltée, dirigée par le « bund » juif commença la révolution, soutenue encore par l'or anglais. La guerre manquée, le mécontentement de l'armée et du peuple, tout fut mis savamment à profit. Les meneurs de ce mouvement agirent principalement sur la flotte, dispersée, après le désastre de Tsoushima, sur toutes les mers. A Helsingfors, à Sébastopol, à Vladivostok et à Bakou, toute une série de révoltes secoue la Russie. L'ours colossal est ébranlé, chancelle. Mais il n'est pas battu.

Les éléments sains et raisonnables de toutes les classes, après la guerre du Japon, s'emploient à reconstituer ce que les fautes passées ont détruit. Malheureusement le gouvernement manque de grands hommes, assez énergiques pour réaliser le danger et s'employer à y parer d'une façon efficace.

Aussi les hommes de bonne volonté ne sont pas compris du gouvernement. Le résultat de cette divergence fut encore plus rapide qu'on aurait pu s'y attendre.

Cette digression, pour longue qu'elle soit, ne sera pas inutile si elle a pu faire comprendre au lecteur les raisons profondes de la révolution russe.

A côté de ces raisons, il y en a d'autres plus immédiates.

Le principe de la discipline russe, excessivement sévère, mais sans être cruelle, n'était pas toujours suivi. Souvent, malheureusement, les chefs complétaient cette discipline de vexations qui blessaient les hommes dans leur dignité. Dès lors, quel sol fertile pour la propagande. Une révolte eut lieu, particulièrement sévère en Mer Noire. Le lieutenant Schmidt, le meneur, était un esprit déséquilibré et nerveux. Guidé sans aucun doute par les meilleurs sentiments, il rêvait pour tous un avenir meilleur. Il était malheureusement sous l'influence des révolutionnaires qui, eux, n'aspiraient qu'à la destruction. Il ne put attirer à lui la majorité des vaisseaux, qui restèrent pour la plupart fidèles au gouvernement. Après une courte fusillade, en rade de Sébastopol, l'*Otchakov*, croiseur sur lequel le lieutenant Schmidt avait hissé son pavillon rouge, se rendit. Schmidt, traduit en conseil de guerre, fut jugé et condamné à mort. Il fut fusillé avec quelques-uns de ses complices dans l'île Beresagne.

Mais les instigateurs du mouvement, des Juifs pour la plupart, avaient pu passer la frontière et gagner l'étranger. On peut d'ailleurs remarquer que dans tous les mouvements révolutionnaires en Russie, depuis 1905, lorsque les événements tournaient mal, les leaders, presque toujours des Juifs, savaient s'éclipser et disparaître adroitement avant le danger.

En 1907, autre révolte dans la flotte de la Mer Noire.

L'escadre stationnait pour des tirs, en Baie de Tendra. A bord du *Prince-Potemkine de Tauride*, sous le prétexte d'une mauvaise nourriture, une partie de l'équipage, travaillée par la propagande, murmure, puis se révolte. Le commandant, une partie des officiers sont tués et jetés à la mer. Les autres sont mis à terre. Un officier de réserve, choisi par l'équipage, prend le commandement et marche sur Odessa. On y dépose les corps des marins tués, on les aligne sur la jetée avec sur la poitrine, l'inscription : « Chacun pour tous et tous pour chacun. » Cette manifestation avait pour but de faire

éclater une révolte dans la grande ville maritime, placée sous la menace des canons de 305 du *Potiemkine*.

L'arrivée du reste de l'escadre obligea le *Potiemkine* à quitter la rade. L'amiral, qui commandait l'escadre, peu rassuré de la fidélité de ses bâtiments, ne prit pas de mesure de violence contre le *Potiemkine*, qui put s'éloigner sans être inquiété. Le rebelle y gagna en assurance et alla rôder dans tous les ports, réquisitionnant vivres et charbon, espérant soulever la population. Puis des malentendus, des discussions, survinrent à bord. Il alla en Roumanie, à Constanza, où tout son équipage l'abandonna pour désertir à l'étranger.

La Roumanie, terrorisée, n'empêcha rien. Le vaisseau abandonné fut repris par l'escadre, amené à Sébastopol, et on en changea immédiatement le nom, il prit celui de *Panteleïmon*.

Un peu auparavant, la même chose arrivait en Baltique avec le croiseur *Pamiat Azova*. L'équipage révolté fut envoyé en expiation de ses fautes à la répression de la révolte des provinces baltes. La population, composée de lettons, d'esthoniens et d'allemands, fut cruellement châtiée et l'expédition triompha.

Mais on ne peut affirmer que le gouvernement fit preuve en cette circonstance de prudence et de clairvoyance. L'emploi de tels moyens ne lui faisait pas résoudre le problème, bien au contraire. La cruauté déployée encouragea la propagande, lui donna prise, dans la marine surtout.

L'idée révolutionnaire suivait son cours inéluctable dans la marine avec des alternatives de calme et d'agitation, prête à éclater et à tout engloutir.

L'insouciance de notre jeunesse nous fit vite oublier ce qui venait de se passer. Le 1<sup>er</sup> août, un service funèbre a lieu à bord du *Rurik*, anniversaire du combat coréen, hommage à ceux du vieux *Rurik*, morts d'une mort glorieuse.

L'histoire de ce vieux bateau, sa fin glorieuse étaient connues de tous, aussi est-ce de toute leur âme que matelots et offi-

ciers priaient pour l'âme de ceux dont le corps reposait au fond de l'océan. Le héros du jour c'était M..., un vieux chauffeur, qui avait été chauffeur sur le vieux *Rurik*. Cet homme, malgré ses états de service n'avait obtenu aucune récompense, aucun avancement, à cause de son penchant pour le vin et les disputes. Il descendait rarement à terre, mais quand cela lui arrivait, il rentrait à bord, sous la forme d'une masse inerte n'ayant plus figure humaine.

Pour ce jour-là, les chefs avaient décidé de le récompenser. Il fut promu sous-officier, et tout le monde le félicita de bon cœur. Mais c'était pour lui un nouveau prétexte pour boire. Il descendit à terre et ce n'est que trois jours après qu'on le retrouva, dans un état défiant toute description, quelque part dans les environs de la ville.

L'été finissait. De gros nuages s'amoncèrent lentement dans le ciel, une petite pluie fine obscurcissait l'horizon de la rade. On vit des silhouettes de bateaux inconnus doubler Narгуène. Une escadre de croiseurs anglais, l'*Invincible*, le *Warrior*, venait faire une visite automnale aux eaux russes. Les trois jours durant lesquels ces croiseurs restèrent à Reval passèrent vite. Il n'y eut ni grandes réceptions, ni fêtes. En face de nous était mouillé le *Warrior* qui devait périr à la bataille du Jutland.

Nous fraternisions beaucoup avec les aspirants de ce croiseur et nous nous visitons journellement.

Le quatrième jour, les croiseurs anglais appareillent l'équipage en ligne. Les « hurras » d'adieu rendirent ce départ impressionnant. Chacun de nous éprouvait à ce moment-là, pour nos visiteurs, une amitié sincère.

La nouvelle nous arriva, un jour, d'une campagne à l'étranger. Cette nouvelle comme l'on pense, fut accueillie avec joie.

Nos cours pratiques étaient terminés, nous n'avions que nos examens à passer, au retour de cette croisière.

Mais, comme toute l'escadre devait y prendre part, la nou-

velle se répandit que la croisière serait courte. Cela refroidit un peu notre enthousiasme, car tous nous brûlions d'envie de visiter l'Europe entière. Cette croisière se borna effectivement à une visite à Copenhague. C'était la première sortie de la flotte depuis la guerre du Japon et l'état des finances russes ne permettait pas une longue et lointaine croisière. Nous acceptâmes sans joie cette restriction, enviant nos aînés qui avaient vu tous les pays. Durant la traversée, exercices sur exercices. Le beau temps, pourtant rare en cette saison, nous favorisa beaucoup. L'officier de manœuvre en profita pour nous faire calculer de nombreux points, avec le soleil le jour, avec les étoiles la nuit.

En longeant la côte allemande, nous vîmes apparaître des croiseurs allemands, décidés, paraît-il, à nous accompagner pendant la nuit. Nous vîmes en effet leurs feux pendant la nuit, et au jour, ils disparurent brusquement. Personne ne songeait encore à la guerre, mais tous considéraient les Allemands comme un ennemi futur.

Le lendemain à la nuit, nous atteignions le passage du Grand Belt. Il pleuvait, faisait nuit noire. Dans ces conditions, le passage du détroit était difficile. Notre commandant, un bon marin cependant, était vaguement inquiet, mais l'amiral, qu'un tel passage n'effrayait pas, envisageait cette manœuvre par nuit noire, comme un excellent exercice. Il resta sur la passerelle pendant le passage, observant tous ses bateaux.

Tout se passa bien, sans accroc. Cela prouvait assez la capacité manœuvrière de nos vaisseaux et de leurs commandants. Ils entraient de nuit dans des passages où beaucoup d'autres ne se seraient pas risqués. L'année précédente, je ne me rappelle pas exactement à quel endroit, une division de nos cuirassés passa, par brume épaisse, un chenal étroit que les Anglais refusèrent de franchir. La précision de nos manœuvres était due au calcul exact de nos déviations de compas, et à la précision de nos appareils de manœuvre.

Au matin, l'armée navale russe, au complet, entre à Copenhague. Les saluts au canon troublent un instant le repos de cette calme cité. Nous fûmes reçus cordialement. Les torpilleurs allèrent mouiller jusque dans le port, auprès de l'*Etoile Polaire*, le yatch de l'Impératrice douairière, Maria Feodorovna, qui résidait en ce moment au Danemark chez sa sœur, avec aussi sa troisième sœur, la reine Alexandra d'Angleterre.

Le lendemain de notre arrivée, le roi de Danemark et l'Impératrice douairière visitèrent le *Rurik*. C'était la première fois qu'il m'était donné de voir la femme de l'Empereur Alexandre III. Elle passait lentement devant les officiers, tendant la main à chacun; chacun se découvrait et baisait la main tendue. Arrivée près de nous, l'amiral lui explique que nous étions des aspirants, sur le point d'être promus enseignes. Elle nous tend également la main à baiser, prononçant avec un accent étranger le bonjour russe : « *zdravstvoite* ».

Elle passa également devant l'équipage, saluant de la tête et prononça quelques paroles aimables.

Le roi de Danemark prononça le traditionnel salut : « *Zdorovo bratzy* » — « bonjour mes amis » avec un accent qui aurait fait rire en toute autre circonstance.

La visite des Majestés fut brève, leur débarquement fut salué au canon par toute l'escadre.

Dans l'après-midi, jusqu'au soir, le bord est envahi par les visiteurs, que les aspirants guident et accompagnent. Ces visites, qui recommencèrent le lendemain, nous furent vite fastidieuses, car nous nous donnions beaucoup de mal, pour montrer et expliquer aux Danois.

Le soir du troisième jour, qui était le dernier, l'amiral donna un bal grandiose à bord du *Rurik*. Toute l'aristocratie danoise, tout le corps diplomatique furent invités. Le croiseur était méconnaissable. La grande plage arrière, artisti-

quement décorée, parfaitement éclairée, était transformée en une grande et confortable salle de bal.

Vers 6 heures les invités commencent à affluer, on compte sur 500 personnes environ. En arrivant à bord chaque dame reçoit un bouquet, et l'on noue à son bras un ruban noir, portant, en lettres d'or, le nom du bâtiment. Ainsi voulait la vieille coutume à bord des bateaux russes. Le début de la soirée fut assez froid. Mais le champagne anima bien vite les froides danoises. Les jeunes officiers et les aspirants se déployèrent et bientôt une multitude de couples tourbillonna. Le bal fut très gai, réussi en tous points. En partant les dames affirmèrent ne s'être jamais tant amusées. Les messieurs dirent aussi qu'ils n'avaient jamais vu autant de gatté. Les Russes savaient s'amuser et leur entrain endiablé avait eu raison de la réserve habituelle des Danoises et des Suédoises. Aussi étions-nous invités de tous les côtés. Hélas le lendemain à l'aube nous partions.

Les côtes danoises défilèrent rapidement, le château d'Elseigneur, résidence du célèbre prince Hamlet, l'île Bornholm, froide et austère. Après quelques jours encore de navigation en Baltique, nous voilà de nouveau rentrés à Reval. Tous nos espoirs de voyages lointains, les mousses polaires et les aurores boréales, tout cela restait du rêve.

Nos examens se firent rapidement, nous n'avions plus que quelques jours à passer à bord du *Rurik*.

Je tentai d'embarquer sur un sous-marin. Le règlement, formel sur ce point, en interdisait malheureusement l'accès aux jeunes officiers ayant moins d'un an de grade. Premier essai infructueux.

L'avant-veille de notre départ, l'amiral nous invite à dîner à sa table. Nous étions flattés, mais combien intimidés ! Trop intimidés pour montrer de la gatté. Nous écoutions, déferents, les récits de l'amiral, de son chef d'Etat-Major et du commandant du *Rurik*. Ils parlaient du temps lointain passé à l'Ecole Navale. Leurs expéditions, la navigation à voile,

les glaces polaires, tout était si différent de ce que nous venions de vivre. Pour eux, c'était le passé ; pour nous, c'était l'avenir, et nous avions tous le désir de ces lointains voyages.

Le lendemain, tirage au sort de la mer à laquelle nous serons affectés. Les premiers, seuls, avaient le droit de choisir. Nous pouvions être appelés dans un des cinq postes suivants : Baltique, Mer Noire, Caspienne, Pacifique, Fleuve Amour.

La plupart d'entre nous cherchaient à rester en Baltique plus près de la capitale, où les beaux ports ne manquent pas : Helsingfors, Reval, Libau, Cronstadt.

Par contre la Caspienne et l'Amour n'avaient pas beaucoup d'amateurs. Pour ma part, l'Extrême Orient, le Kamtchatka, les îles Commandeur, m'attiraient. Mais le sort, en l'espèce le petit bout de papier que je dépliai fiévreusement, ne tint pas compte de mes aspirations. J'étais désigné pour la Mer Noire.

Trois jours après, par ordre de l'Empereur, nous étions nommés enseignes de vaisseau, et le 5 octobre 1912 chacun se mit en route pour sa destination.

## DEUXIÈME PARTIE

### VIE DE SÉBASTOPOL

---

Nous pûmes obtenir quelques jours de permission, avant de rejoindre nos destinations. C'était peu de chose, surtout pour ceux qui devaient aller en Mer Noire, où la situation n'était pas rassurante.

La Bulgarie et la Turquie étaient alors en guerre. Pour de nombreuses raisons, les sympathies russes étaient du côté bulgare. La Bulgarie marchait victorieusement sur Constantinople ; mais bien qu'elle eût toutes les chances de succès la Russie s'appêtait et s'armait dans le Sud.

Mais à notre arrivée à Sébastopol, ce n'était pas la politique qui retenait notre attention. Nous avions hâte de savoir à quel bâtiment nous serions affectés. La plupart souhaitaient un torpilleur, un petit bâtiment. Ceux qui voulaient une grosse unité étaient plus rares.

Nous étions tous très anxieux, car, naturellement, les chefs ne se préoccupaient en rien de nos préférences personnelles. Nous n'eûmes pas longtemps à attendre. Deux heures après notre arrivée, nous nous présentions à l'amiral Eberhart, qui commandait en chef la flotte de la Mer Noire. Nos désignations se firent immédiatement. J'étais désigné pour le cuirassé *Eustafi*, et je devais aller aussitôt me présenter à mon nouveau commandant.

Ayant quitté le *Kagoul*, bâtiment amiral, je retournai à terre, quittai ma redingote toute neuve, et rassemblant mon

modeste bagage, j'allai attendre, au débarcadère Grafaskaia, le canot de service de l'*Eustafi*. Un beau canot à vapeur vint accoster. Je suivis plusieurs officiers qui y prirent place. L'un d'eux, un lieutenant, attirait particulièrement mon attention. La taille élevée, barbe noire, c'était le prince U..., officier modeste, très simple; il était officier canonnier à bord. Je lui demandai, selon la coutume, l'autorisation d'embarquer, moi et mes bagages. Il me répondit aimablement. et nous liâmes conversation. Les autres officiers arrivèrent peu à peu; la conversation générale roulait sur les événements et les à-côtés de la guerre. Tout à coup, silence brusque. Le commandant, le capitaine de vaisseau G..., avançait pour s'embarquer. « A vos rangs » commande le plus ancien des officiers présents. Tout le monde se lève. Le commandant embarque, salue les officiers et donne l'ordre de pousser. Le canot part, glisse sur les eaux de la baie du Nord. Au bout de quelques instants, la silhouette de l'*Eustafi* surgit de la nuit. La voix de la sentinelle nous parvient : « Qui va là ». « Commandant » répond le premier officier. La coupée tribord s'éclaire brusquement, le canot bat en arrière et accoste.

Je n'eus le temps, ce premier soir, que de voir quelques officiers. Fatigué, je me rendis dans ma cabine. Elle se trouvait dans les casemates, je devais la partager avec un de mes camarades. J'y arrivai difficilement, obligé de marcher courbé sous les hamacs des matelots endormis. Mon ordonnance, un jeune matelot du nom de Solomko, petit russe, bavard et dégourdi, défit rapidement ma valise et arrangea ma couchette.

Suivant le règlement, le lendemain matin, ayant revêtu habit et tricorne, je me présentai au commandant au moment des couleurs, et fis connaissance avec les autres officiers du bord.

Ayant reçu du commandant en second toutes les instructions concernant mon service à bord, je pris connaissance de la vie de l'*Eustafi*.

Les jours passèrent pour moi monotones, remplis par le service et les quarts.

Mon premier quart fut, naturellement, celui de minuit à quatre heures, celui qu'on appelle le « quart du chien » parce qu'il est le plus dur, avec ses longues heures de nuit monotones. Combien en ai-je fait, de ces « chiens » à bord de l'*Eustafi*. Que de longues heures nocturnes j'ai passé à errer sur son pont, luttant contre le sommeil qui me gagnait. Parmi ces heures, il y en avait de belles pourtant, quand la claire nuit méridionale descendait sur Sébastopol, semblant l'ensorceler. Nuits éclairées de myriades d'étoiles d'argent, au clair de lune. Alors les rêves devenaient plus nets, plus précis, bercés par le vent frais venu de loin.

Tout dort à bord et en rade ; on entend par intervalles, rompant le silence nocturne, les coups répétés des heures, dont le son se meurt lentement dans l'air transparent ; et de nouveau le silence.

Quelquefois, le vent apporte les accords lointains d'un orchestre sur le boulevard maritime. Ces sons réveillent, ravissent. Un nouvel essaim de pensées, de nouveaux rêves m'envahissent. Les heures coulent plus vite.

Sébastopol est réellement belle, au clair de lune. Ses monuments, ses forts, ses bastions, tout rappelle de la grande, de l'héroïque épopée. Pas un pouce de terrain qui n'ait été arrosé de sang. On évoque les ombres de ceux qui l'ont versé, qui se sont sacrifiés pour le défendre. Nulle part ailleurs, l'âme et le caractère héroïque du soldat et de l'officier russes ne s'est révélée comme sur ces collines de Sébastopol.

L'histoire de Sébastopol, c'est celle de la flotte de la Mer Noire, l'histoire de ses chefs. L'amiral Lazareff en fut le fondateur. C'était un des marins les plus notoires du début du XIX<sup>e</sup> siècle. Commandant le sloop *Mirny*, il fit une expédition dans l'Océan Antarctique, atteignant des latitudes jusqu'alors inconnues. Les résultats de son expédition, les documents scientifiques rapportés, illustrèrent son nom. En dehors de

ce côté scientifique, l'amiral Lazareff était un brillant officier. C'est lui qui fonda cette école d'où devaient sortir les héroïques défenseurs de Sébastopol en 1854 : Nakhimoff, Korniloff, Istomine et d'autres encore.

Nakhimoff était le disciple préféré, le meilleur, de l'amiral Lazareff. Très longtemps il avait servi sous ses ordres, à bord de l'*Azoff*. Il reçut la croix de Saint-Georges en 1827, à la bataille de Navarin. Quelques années avant la guerre de Crimée, il était nommé commandant en chef de la flotte de la Mer Noire.

Suivant les principes de son maître, il pénétrait, avec une rare finesse, la psychologie du matelot. Qualité primordiale, en un tel siècle. Lorsque Nakhimoff conduisit son escouade au combat, il avait su acquérir une autorité totale et une confiance aveugle, depuis le simple matelot jusqu'à l'amiral. Il appelait les marins « ses petits enfants ». Il ne les aimait pas seulement comme un père, il avait su leur donner la conscience de leur dignité. « J'ai pu apprécier, dans ma jeunesse votre zèle et votre esprit de sacrifice, prêts à donner votre vie au premier signal ; nous sommes de vieilles connaissances, ma vieillesse est fière de vous », écrivait-il dans un ordre du jour au moment de sa promotion au grade d'amiral. Personne mieux que lui ne savait parler aux marins. Sa parole, simple et cordiale, était toujours comprise. Personne mieux que lui ne possédait l'art difficile des relations avec ses subordonnés, joignant une sévère justice à une grande mansuétude.

« La même manière n'est pas bonne à employer avec tous, disait-il. Un chef qui traite tous ses subordonnés de la même façon montre qu'il ne les connaît pas, qu'il n'a rien de commun avec eux, qu'il ne les comprend pas. Et cela est très grave. Le malheur veut que beaucoup de jeunes gens reçoivent une formation néfaste. Voilà le péril pour notre marine. Naturellement, je trouve bon qu'on parle bien les langues étrangères. Je les ai moi-même étudiées beaucoup dans mon

temps. Mais pourquoi admirer les choses de l'étranger au point de mépriser les nôtres? Les jeunes gens dont je vous parle, je le sais, ne lisent pas un journal russe, ils s'en vantent. Naturellement, ces messieurs qui se détournent de parti pris de tout ce qui est russe, repoussent tout rapprochement avec leurs compatriotes, avec le peuple. Et vous pensez que le matelot ne s'en aperçoit pas? Il le remarque très bien. Nous parlons mieux que nous observons. Le matelot observe. Alors, que deviendra le service lorsque le marin saura que son chef ne l'aime pas? Voilà la cause des mauvais résultats sur beaucoup de bateaux. Voilà pourquoi quelques jeunes chefs ne peuvent s'imposer que par la peur. Vous admettez qu'il n'est pas naturel de se faire obéir avec ce seul moyen. Le vrai stimulant, c'est la sympathie, l'affection. Alors, avec nos braves matelots, on peut faire des choses étonnantes. Beaucoup de jeunes officiers me déconcertent réellement, ils ne sont plus Russes, ne sont pas Français et ils ne ressemblent pas non plus aux Anglais. »

L'amiral Nakhimoff sentait clairement que la force d'une flotte repose sur ses équipages, que le lien entre officiers et marins influe aussi sur cette force. « Il est temps, disait-il, de considérer les marins comme des braves. Le matelot établit les voiles, il pointe les canons sur l'ennemi; le matelot se jette à l'abordage, s'il le faut. Le matelot fait tout, si nous, ses chefs, ne sommes pas égoïstes, si nous voulons ne pas considérer la discipline comme le moyen de nous hausser.

« Voilà ce qu'il nous faut apprendre : réveiller la bravoure, stimuler l'héroïsme de nos hommes. Vous vous souvenez du combat de Trafalgar? Quelle manœuvre y eut-il? Absurde! Toute l'habileté de Nelson a consisté en ceci : c'est qu'il connaissait la faiblesse de l'ennemi, sa propre force, et que, sans perte de temps, il s'est rué au combat. La gloire de Nelson, c'est d'avoir compris le sentiment d'orgueil de ses équipages, et d'avoir par un simple signal, sti-

mulé l'enthousiasme de gens qu'il avait formés, lui et ses prédécesseurs. »

Voilà quel était le principe de la méthode de l'amiral Nakhimoff. Elle donna rapidement de brillants résultats. Au combat de Sinope, la flotte turque, cependant protégée par des batteries de côte, fut entièrement anéantie par les vaisseaux russes.

La nuit du 30 novembre 1853 fut pluvieuse et orageuse. Un vent de tempête soufflait sur l'escadre. L'aube tardive éclaire enfin la rade et les bâtiments ennemis. Vers les 10 heures, l'amiral fait hisser le signal « ordre de se préparer à combattre et de faire route sur la rade de Sinope ».

Les bateaux, rangés en deux colonnes, font route sur l'ennemi. Tout est prêt pour le combat. Tous les regards se tournent vers le bateau amiral, attendant le signal de commencer le feu. Enfin, le signal monte. Fidèle aux traditions maritimes, l'amiral se montre. Il est midi !... Confiant en son escadre autant qu'en lui-même, il attend qu'aient grondé les canons de la côte pour ouvrir le feu.

Le résultat du combat de Sinope fut gros de conséquences et se fit sentir longtemps après.

La situation politique dans le proche Orient était devenue telle qu'un choc était désormais inévitable entre la Russie d'une part, la France et l'Angleterre, d'autre part.

L'expansion de la Russie dans le bassin occidental de la Méditerranée devenait de plus en plus grande; elle commençait à être un rival sérieux.

Le fait de l'existence en Mer Noire d'une flotte forte et dirigée par des chefs ingénieux et énergiques compliqua la situation. D'où la guerre de Crimée.

Une énorme flotte alliée avec des bâtiments cuirassés entre dans la Mer Noire. La flotte de la Mer Noire, malgré l'ardent désir de ses équipages, n'est pas en force de combattre. Le haut commandement décide de la couler pour barrer à l'ennemi l'accès de la rade Nord de Sébastopol. Les protesta-

tions furieuses de Nakhimoff et de Korniloff restent vaines, et la flotte dut aller au suicide. Le général prince Menchikoff exigea que la flotte fût coulée, car il avait besoin à terre des canons et des équipages des bateaux pour la défense de la ville. Aux protestations de l'amiral Korniloff, chef d'Etat-Major de la flotte, le commandant en chef répondit que s'il ne voulait pas exécuter les ordres reçus il n'avait qu'à se démettre. « C'est du suicide, répondit Korniloff. Mais ce n'est pas en pareil moment que je puis quitter Sébastopol. J'obéirai... » Et la flotte rendit son dernier service. Les beaux bateaux furent coulés. Beaucoup furent longs à couler. En particulier le *Tri Sviatitelia* ne voulait pas s'enfoncer. On dûl lui tirer des obus à la flottaison pour en finir avec lui. Les matelots, les larmes aux yeux, se signant d'horreur, regardaient ce tragique spectacle. Alors commença la grande épopée de la défense de Sébastopol, la plus belle page de l'histoire russe.

Et maintenant, sous la clarté lunaire, on aperçoit la colonne érigée sur le roc en souvenir de la tragique destruction de la flotte.

Nakhimoff fut l'âme de la défense de Sébastopol. Ce que fut ce chef, cet homme qui personnifie toute la défense, on peut en juger par tous les récits et légendes qui sont nées et vivent encore dans la population de Sébastopol. Toujours en redingote et épaulettes, toujours aux endroits les plus dangereux, il réveillait la bravoure de tous par son bel exemple. Plusieurs fois, le commandant en chef lui demanda d'enlever ses épaulettes, qui étaient une cible trop voyante pour l'ennemi. « Si vous m'aviez fait cette remarque, Excellence, au début du siège, répondait Nakhimoff, j'aurais satisfait à votre désir. Maintenant, les hommes sont tellement habitués à me voir en épaulettes, que j'aurais presque honte, si j'arrivais sans elles aux bastions. »

Un soldat, est mortellement frappé d'une balle aux côtés de Nakhimoff. Un officier passait devant lui. L'agonisant

supplie l'officier de s'arrêter : « Parle vite, lui dit celui-ci, j'ai d'autre besogne à faire. » « Nakhimoff, est-il vivant ? » demande le moribond. « Il est sain et sauf », répond l'officier. « Gloire à Dieu, alors je meurs tranquille » ; et il mourut.

L'amiral passait tout son temps aux bastions, parmi les combattants. C'est là seulement, dans cette atmosphère de feu et de mort qu'il se sentait à son aise. « C'est sur les bastions que l'on respire le plus librement », disait-il en riant.

Pendant le violent assaut du 17 octobre, Sébastopol perdit son héroïque amiral Korniloff. Il était le rival de gloire, en même temps que l'ami de Nakhimoff. Il mourut la jambe et le ventre emportés par un boulet. « Mon Dieu, protégez Sébastopol, la Russie et le Tzar, sauvez Sébastopol et la flotte », furent ses dernières paroles.

La Russie, reconnaissante, immortalisa sa mémoire en plaçant un monument à sa gloire, sur le mont Malakoff. Il y est représenté mourant, ses dernières paroles sur les lèvres. Nakhimoff pleura beaucoup la mort de Korniloff. Il augmenta encore son activité pour combler la perte irréparable que venait de subir la défense. Mais le destin aveugle devait s'accomplir. Quelques mois plus tard, il tombait lui aussi frappé d'une balle de carabine à la tempe. Nakhimoff, la gloire de sa patrie, l'âme de la défense de Sébastopol, chevalier sans peur et sans reproche, avait trouvé sa mort.

Il fit sa dernière croisière sur la rade de Sébastopol recouvert du pavillon du vaisseau *Impératrice-Marie*, troué par les boulets du combat de Sinope. Ce qui restait des bateaux de la flotte de la Mer Noire le salua une dernière fois ; le vent du Nord le berça d'une dernière chanson.

C'est sous la voûte de la cathédrale Saint-Vladimir, sous des dalles de marbre noir, que dorment ces deux héros et ces deux éducateurs. Une statue en bronze de l'amiral, une longue-vue dans la main droite, regarde la rade Nord de Sébastopol. Mais que voit-elle maintenant !...

L'école qu'ils avaient fondée cessa d'exister. Elle cessa parce que le traité de Paris interdisait à la Russie d'avoir une flotte constituée en Mer Noire. On lui permettait seulement quelques bateaux. De ce coup, la flotte de la Mer Noire ne se releva que longtemps, bien longtemps après, et à grande peine. Quelques officiers essayèrent bien, par la suite, de ranimer l'esprit mourant qu'ils avaient fait naître, mais leurs efforts n'eurent pas grand succès. Les nouvelles générations furent élevées dans un esprit qui ne ressemblait que de très loin à celui de la flotte des Séniavine et des Nakhimoff. Voilà pourquoi du troisième rang qu'elle occupait, la flotte russe descendit petit à petit pour aboutir à Tsoushima. Les équipages des bateaux n'avait pas changé; ils allèrent à la mort aussi bravement que leurs aînés, mais ils n'avaient pas le chef qu'il leur aurait fallu pour les conduire.

Les survivants du désastre en Extrême Orient furent les étincelles qui, comme le font les tisons arrachés par le vent à un foyer ardent, allumèrent et propagèrent la flamme de la révolution. Le foyer révolutionnaire éclata avec rage en 1905, surtout en Mer Noire. Les canons venaient à peine de se taire contre l'ennemi en Extrême Orient, qu'ils reprenaient leurs grondements en Mer Noire, dirigés contre leurs frères cette fois.

Ce premier foyer fut bien étouffé, mais les étincelles étaient lancées qui allaient tout rallumer en un instant.

Nous étions en tout environ trente officiers à bord de l'*Eustaf*. Ils se répartissaient en deux camps : les gens mariés d'un côté, les célibataires de l'autre.

Ces deux camps étaient nettement séparés, surtout en Mer Noire où les bateaux, amarrés à leur coffre, naviguaient peu et rarement. Les marins de la Baltique appelaient ceux de la Mer Noire : les « fermiers sédentaires », ce en quoi ils n'avaient pas tort.

La journée terminée, les « mariés » comme nous les appelions, se hâtaient vers le vapeur qui à 17 heures, les conduisait à terre, dans leur famille. Les célibataires, au contraire, passaient presque toute leur soirée ensemble, à bord, allant à terre de loin en loin, pour se distraire. Les distractions à Sébastopol étaient les distractions-types du port de guerre, c'est-à-dire rares : deux ou trois cinémas, quelquefois une troupe de théâtre de passage, quelques restaurants, de quoi passer quelques heures à terre. Dans de telles circonstances, le bateau représentait naturellement pour nous la maison et la famille. Et chaque jour, les heures du soir passaient insensiblement, en parties de tric-trac, ou bien en concerts et en chants.

Les amateurs de cartes se réunissaient au Cercle Naval, le règlement interdisant les jeux de cartes à bord.

De temps en temps, des dames étaient invitées au carré, leur présence rompait un peu la monotonie de notre vie. Mais c'était rare, car notre commandant en second, pédant et sévère, n'aimait pas beaucoup voir les dames à bord. Il trouvait que leur présence troublait la vie du bord, et il n'encourageait guère nos invitations.

Les officiers célibataires qui descendaient à terre étaient tenus de rentrer à bord le soir, par la dernière embarcation. Celui qui la manquait était généralement réprimandé par le second. Pendant treize mois que j'ai passé à bord de l'*Eustafi* je ne me souviens pas l'avoir vu descendre à terre plus de trois fois. Nous appelions entre nous cet événement « la grande sortie de satan ». Ces jours-là, le « vieux » n'était plus le même. Son épaisse barbe rouge se dressait et visiblement, il ne se sentait pas à l'aise. Notre commandant, grand joueur de bridge, descendait souvent à terre. Il arrivait qu'après avoir autorisé le second à aller à terre, il l'oubliait et lui disait : « Vassili Ivanovitch, voulez-vous me faire accoster ma vedette » — « Bien », répondait le second et sa sortie était remise aux calendes grecques.

Le règlement interdisait au second d'aller à terre quand le commandant n'était pas à bord. Cette disposition rendait très dur le métier de second. C'était une corvée obligatoire puisque, pour obtenir le commandement, il fallait avoir fait deux ans et demi de second.

Le dimanche rompait un peu la monotonie de la vie du bord. Après le service religieux, auquel tous devaient assister, les officiers et l'équipage se groupaient sur la dunette, où le commandant lisait quelques articles du règlement maritime. Après quoi, comme il était de tradition, le commandant venait déjeuner au carré. Notre commandant, aimé et respecté de tous, aimait se trouver et rester longtemps parmi nous. Le déjeuner, servi à midi, se prolongeait souvent jusqu'au dîner. Pendant ces six heures, il nous racontait de nombreuses et intéressantes anecdotes de sa vie maritime, que nous, les jeunes, écoutions toujours avec intérêt.

Ainsi, lente et calme, la vie du bord coulait. De rares appareillages pour manœuvres ou école de feu.

Au début de novembre, un événement se produisit qui agita tout le navire.

J'ai déjà dit plus haut que, pendant l'été de cette année là, un soulèvement avait été préparé dans la flotte de la Mer Noire, résultat de la propagande révolutionnaire.

Les conspirateurs se réunissaient habituellement dans les endroits les plus écartés du bateau : cales, soutes, chaufferies, pour élaborer le plan de la révolte. Au jour fixé, sur signal convenu on devait se rendre maître des officiers. De telles réunions avaient lieu à bord de tous les gros bateaux, naturellement d'après les instructions d'agents secrets. Sur l'*Eustafi*, un matelot dénonça le complot. Les meneurs furent arrêtés sur tous les bateaux. Le conseil de guerre en fit fusiller douze. Trois d'entre eux étaient de l'*Eustafi*.

L'exécution devait avoir lieu le lendemain au jour, dans la vallée d'Inkermann. Chaque bateau devait fournir un

piquet, composé de jeunes matelots et commandé par un officier. L'officier désigné par le sort fut le lieutenant V. J'étais justement de quart cette nuit-là. Le visage des hommes qui devaient procéder à l'exécution ne trahissait aucune émotion. Le lieutenant V., était très calme. Mais son visage était plus pâle qu'habituellement, et ses gestes me parurent plus nerveux. Il fit embarquer ses hommes et descendit le dernier dans la chaloupe. Les premiers rayons de l'aurore éclairaient la vallée de l'Inkermann. A toute vitesse, passent le long du bord des vapeurs du *Johan Zlatooust* et du *Pamiat Mercouria*, chargés d'hommes en armes. Trois heures plus tard, le piquet revient à bord, vivement l'équipage monte sur le pont. Le lieutenant V., me raconta comment se passa l'exécution, mais il était facile de voir que cela l'ennuyait et que cette exécution lui laissait une impression pénible.

A leur arrivée sur les lieux de l'exécution, tous les condamnés étaient déjà au poteau; à côté de chaque poteau, une fosse était creusée. Des délégations de toutes armes: fantassins, cavaliers, artilleurs, étaient massées tout autour. Après la lecture de la sentence, un prêtre vient donner le viatique à chaque condamné. Puis on met à chacun un sac sur la tête. Quelques-uns le refusent voulant rester le visage découvert. D'autres commencent à crier, mais leurs paroles sont couvertes par les roulements des tambours. Le piquet met en joue. On voit les armes trembler entre les mains des hommes. Puis la salve, et les corps des condamnés roulent à terre. Mais un de ceux de l'*Eustafi* n'est pas mort. Un matelot, en tremblant, s'approche de V., et lui dit en larmes: « Votre honneur, permettez qu'on l'achève » et sans attendre de réponse, il tire une seconde fois; le supplicié glisse le long du poteau et tombe mort. Juste à ce moment, le soleil se montre et fait briller les armes des fantassins. Les cadavres sont mis dans les fosses et toute la troupe: infanterie, cavalerie, artillerie, marine défile devant ces tombes fraternelles.

Ce jour-là fut pénible pour tous, à bord. Personne ne se sentait dans son assiette. Malgré moi je me rappelais cet épisode de l'histoire maritime anglaise, quand, dans l'escadre de l'amiral Jervis éclata une révolte. Le rude amiral avait exigé que les coupables fussent pendus à bout de vergue sur leur propre bateau. Il répondit au commandant du bâtiment qui voulait lui montrer les inconvénients de cette exécution à bord : « Dites plutôt que vous êtes incapable de commander votre bateau ! » Et l'exécution eut lieu sur-le-champ. Par mesure de précaution, les canons des autres bateaux étaient braqués sur le bâtiment coupable ; l'ordre fut exécuté sans hésitation.

Discipline, obéissance aveugle, voilà les principes indispensables pour la flotte actuelle. Elle ne peut pas vivre sans elles. Chacun d'entre nous, la plus grande partie de l'équipage aussi, le comprenait. Mais l'esprit de la révolte ne pouvait plus être aboli de la flotte russe par le seul emploi de telles mesures. Il devait renaître plus tard avec une force inouïe.

Quelques jours passèrent puis l'impression s'effaça, et l'*Eustafi*, ainsi que tous les autres bâtiments, reprit sa vie normale. Pendant ce temps, la guerre dans le Proche Orient se poursuivait. Elle prenait même un caractère tel que les grandes puissances européennes envoyèrent des escadres à Constantinople.

La Russie envoya le cuirassé *Rostislav* et le croiseur *Kagoul*, avec un détachement d'infanterie en garnison à Sébastopol.

La station dans le Bosphore fut gaie et amusante. Un incident arriva à l'escadre russe, qui aurait pu avoir de très graves conséquences.

Pendant un exercice de tir au canon, un soldat qui aidait à la manœuvre fit accidentellement partir un coup de canon de 37 millimètres dont l'obus atteignit la grille du palais du sultan.

On peut se douter de l'émotion causée par ce fait.

L'amiral qui commandait l'escadre se précipita à terre pour faire des excuses, et la chose finit par s'arranger, après de longs palabres...

Je me souviens qu'à Sébastopol les bruits les plus invraisemblables nous parvenaient, comme habituellement en pareil cas.

Il est de tradition dans la flotte de la Mer Noire que, le 30 novembre, en souvenir du combat de Sinope, le Cercle Naval donne une soirée qui ouvre la saison des bals.

Ce premier bal s'appelait « le bal de Sinope ».

Tout Sébastopol et l'escadre le préparaient activement. La journée commençait par un grand dîner au cercle, auquel tous les officiers de marine prenaient part. C'était une fête historique pour tous les marins de la Mer Noire.

Coquet Cercle Naval, combien d'heures gaies et agréables j'ai passées dans ses murs! Salle de restaurant confortable, grande et belle salle de réunion, calme salon de lecture. C'était pour nous, célibataires, une maison, un foyer où nous passions les heures que nous laissait le bateau.

Voilà donc le premier bal. Des dizaines de canots accostaient le débarcadère des Comtes.

Les accords de l'orchestre s'entendent jusqu'en rade; toutes les fenêtres du Cercle sont éclairées. Des centaines de dames et de jeunes filles l'ont paré. L'orchestre joue une belle valse qui entraîne jeunes et vieux. De nombreux couples tourbillonnent, où les épaules découvertes des dames alternent avec les épaulettes dorées. Comme il fut joli, ce bal de Sinope! Il est impossible de dépeindre la gaieté et le mouvement qui s'y déployèrent.

Ceux d'entre nous principalement qui n'avaient aucune famille à Sébastopol s'y amusèrent follement.

L'hiver, c'est-à-dire depuis la fin d'octobre jusqu'au mois de mai, toute l'escadre était mise en réserve, c'est-à-dire qu'à part de très rares exceptions les bateaux ne sortaient pas,

et restaient sur leurs coffres en rade du Nord. Cette réserve était bien plus agréable en Mer Noire qu'en Baltique, où les bateaux étaient pris dans les glaces.

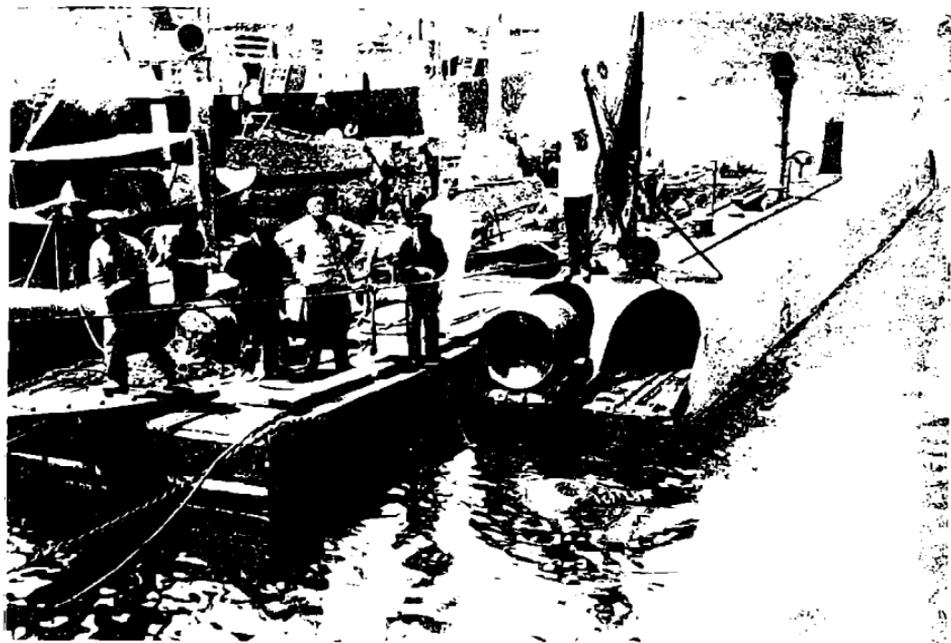
A Sébastopol, le soleil méridional nous souriait toujours, et seules quelques journées refroidies par le vent glacé du Nord nous rappelaient l'hiver.

Comme le temps était presque toujours beau, nous faisons assez souvent des promenades militaires, soit pour des tirs au fusil, soit pour de simples marches. Et les rues de Sébastopol voyaient défiler de longues colonnes noires de marins entraînées par de pimpantes marches militaires. Le lieu préféré pour ces promenades c'était le Boulevard Historique, où s'élevait le monument immense du siège, avec son tableau du peintre Roubaud, saisissant de force et de beauté, puis la tour Malakoff. De là on voyait toute la ville, ses baies, ses forts, encadrés par la mer bleue.

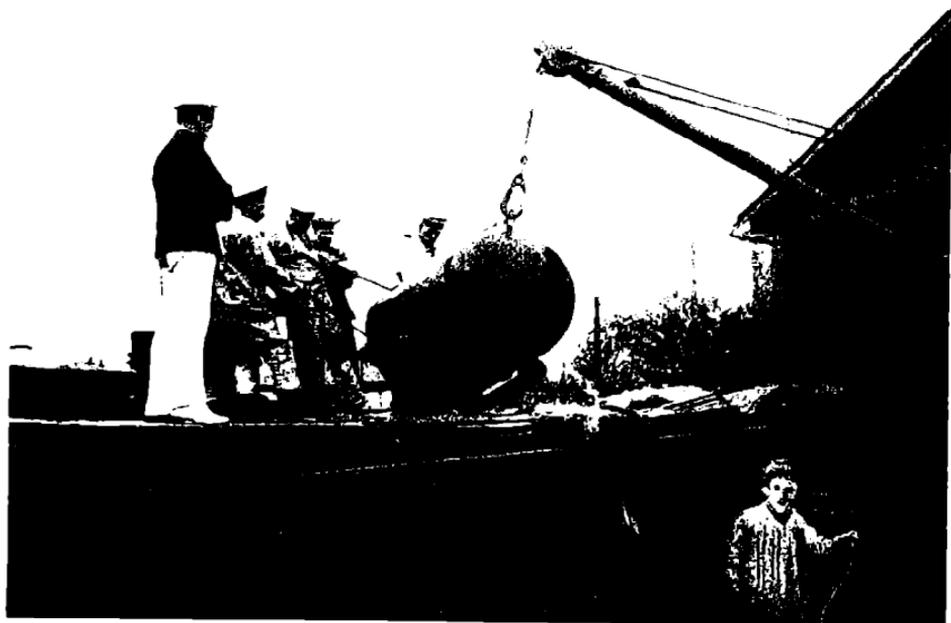
Toutes les redoutes, les bastions étaient restés presque comme à l'époque du siège, avec les sacs de terre, les canons de fonte sur leurs affuts de bois.

Sur le tertre Malakoff, le point stratégique le plus important de la défense, tout, jusqu'au moindre détail a été conservé. Bastion frais et sombre. C'est là qu'une poignée de braves sont restés, jusqu'au dernier soupir. Les voûtes sombres et humides conservent l'empreinte des combats furieux et de la mort. Des traces de balles et de grenades se voient partout. Dans un coin sombre quelques icônes, noircies par la poudre, où brûlent encore des cierges. Ils brûlent depuis, jour et nuit, et jamais ne s'éteignent.

Un vieillard, ancien matelot de l'*Impératrice Marie*, survivant du combat de Sinope et défenseur de Malakoff a la garde de ce sanctuaire. Il nous raconte l'histoire de la défaite du bastion, ses derniers jours. Son terne regard s'éclaire, ses joues ridées s'empourprent et sa voix, vieille et lente, trouble le silence séculaire du bastion. Tout ce que disait le vieillard, chacun de nous le savait déjà, mais sa



PREMIERS ESSAIS DE MOULAGE DE MINES PAR LE SOUS-MARIN *CLARI* A SURASTOPOL.



UNE MINÉ DE *CLARI*

voix était si pénétrante et sincère qu'il était impossible de ne pas l'écouter. On sentait que ce récit naïf était celui des plus beaux moments de sa vie, et qu'il les revivait encore en ce moment. C'est sous cette impression que nous sortîmes du bastion. Le vieillard nous accompagna et longtemps son regard perçant suivit la longue colonne noire qui s'éloignait au pas cadencé. Je le vis secouer la tête, murmurer quelque chose. Il me semblait voir dans son regard du regret, de la tristesse. Peut-être lui rappellions-nous sa lointaine jeunesse, lorsqu'en pleine force, son cœur battait plus vigoureusement. Peut-être avait-il le pressentiment de l'approche d'événements terribles...

Le printemps méridional arriva vite. Bientôt Sébastopol se para de fleurs et de jeune verdure. La flotte se préparait hâtivement pour la prochaine campagne. Le port reprit son activité.

La darse de l'artillerie et la darse du Sud étaient sillonnées de vapeurs, les remorqueurs déplaçaient des chalands, des charbonnières. Les bateaux charbonnaient.

Pour le charbonnage, tout le monde est enrôlé, à part quelques officiers. Les enseignes et les jeunes lieutenants s'habillaient de blanc pour cette occasion, vieux vêtements et vieux gants, bien entendu, et nous allions dans le chaland de charbon ou dans les soutes. La musique jouait constamment, remontant les énergies. La poussière noire se répandait sur toute la rade couverte de bateaux. C'était un sport original. A la fin de chaque heure, les bâtiments signalaient combien de tonnes ils avaient embarquées et si l'un d'eux était en avance de quelques tonnes, alors on voyait les corbeilles courir plus vite, car personne ne voulait être le dernier, c'était presque une honte. Le bâtiment qui avait fini le premier recevait un ordre de félicitations du commandant en chef. L'embarquement durait généralement du petit jour jusqu'au soir, après quoi grand lavage du bord. Et tous, pendant plusieurs jours, avaient les yeux maquillés par la

poussière de charbon. Le charbonnage était quelquefois rendu très pénible par la chaleur, ou bien par la pluie. Cela devenait alors un vrai cauchemar.

La vie du bord était bien réglée. Le matin, branlebas <sup>1</sup> à 5 h. 30 en été, à 6 h. 30 en hiver, d'après les ordres du cahier de service. Un quart d'heure était donné aux hommes pour leur toilette, puis une demi-heure pour le premier déjeuner. Les équipages russes étaient très bien nourris. Par exemple, pour ce premier déjeuner, chacun recevait du thé, une demi-livre de pain, avec du beurre de Sibérie, ce beurre qui, sans exagération est le meilleur du monde. Après ce déjeuner, lavage et nettoyage de tout le bâtiment, ce qui durait environ une heure. Tout devait obligatoirement être propre et en ordre pour huit heures moins le quart. Puis le clairon faisait entendre huit coups brefs. On enlevait les capots des canons, compas, et de tous les objets en cuivre qui étaient fourbis « à clair » comme disent les matelots. Pendant ce temps, le commandant en second, accompagné du maître d'équipage faisait une ronde générale pour s'assurer que tout était en ordre.

Nouvelle sonnerie de clairon retentissant par tout le bateau, signifiant que l'heure des « couleurs » approche.

Les derniers nettoyages sont expédiés. Le second regarde dans la mâture, réprimande le maître d'équipage pour un détail négligé.

Les timoniers et l'officier de quart veillent le bâtiment amiral qui, cinq minutes avant huit heures, hisse un signal qui veut dire : « Hisser les couleurs avec ou sans le cérémonial ». Si le pavillon « Ch. » monte seul, cela veut dire : grand cérémonial. L'officier de quart appelle alors la garde sur le pont, et tout le bateau se met en branle. A huit

1. Le branlebas, en terme marin, c'est le réveil, la diane. Dès la sonnerie achevée, les hommes se lèvent, décrochent leurs hamacs qu'ils montent sur le pont et rangent dans les bastingsages.

heures a lieu la cérémonie dont j'ai déjà eu l'occasion de parler.

Après les couleurs, l'équipage a une demi-heure de repos qu'il emploie à aller fumer sur le gaillard d'avant. Les officiers descendent au carré pour achever leur déjeuner interrompu. Ce premier repas, très abondant se composait de thé ou café à volonté, et de petits fours. Nous préférons tous prendre avec le café, au lieu de pain, de ces petites galettes turques, succulentes, et nous avons tous regretté, quand la guerre éclata, le départ des Turcs qui les préparaient. Ils emmenèrent avec eux le secret de leur recette que l'on n'a pas pu retrouver depuis.

D'après le règlement, un des officiers de la table, exerce pendant trois mois les fonctions de « chef de gamelle ». C'est lui qui gère la table. Ces fonctions étaient peu aimées, et il était rare de trouver un officier qui s'en chargeât bénévolement. Les restaurateurs, je ne sais pas pourquoi, ne restaient pas sur les bateaux. De plus, ils coûtaient horriblement cher. A bord de l'*Eustafi*, c'était un ingénieur mécanicien, M..., qui était « chef de gamelle ». Nous étions tous contents de lui. En réalité, il s'en remettait entièrement à notre mattre d'hôtel, le matelot P..., qui, moyennant 30 roubles par mois, ce que payait chacun d'entre nous, nous faisait manger très convenablement. Bien entendu, le vin n'était pas compris dans ces 30 roubles, sauf la « vodka » du Dimanche, qui était de tradition. Ceux qui ne descendaient guère à terre, préférant vivre à bord, prenaient beaucoup de liqueurs et de gâteaux au buffet, dont le gérant tirait un bon bénéfice. Et à la fin du mois, un pauvre enseigne ne touchait pas une grosse solde ! Il conservait précieusement ce qu'il lui restait d'argent après avoir réglé sa nourriture et son buffet, se disant à lui-même : « Ça, c'est pour mon tailleur, ça pour la blanchisseuse, ça pour m'acheter des souliers vernis ». Il était loin de son compte !... l'enseigne fronçait alors les sourcils, son visage devenait

soucieux. Puis, remettant son argent dans sa poche : « On y pensera plus tard. » Il est vrai de dire que les créanciers n'étaient pas durs pour les enseignes. Ils attendaient toujours avec beaucoup de patience. Ils savaient qu'avec des officiers de marine, ils finiraient bien par être payés, et le crédit courait. Mais ce crédit ne dépassait jamais la limite permise, surtout après l'histoire arrivée à Vladivostok quelques années plus tôt. Dans ce coin éloigné de la terre russe, se rencontrent beaucoup d'aventuriers de tout acabit. Il s'en trouva un qui prêtait volontiers à crédit aux officiers de marine, de préférence aux commandants de torpilleurs ou de petits bâtiments. Il en profitait ensuite pour forcer adroitement les factures de fourniture de sucre de ces petits bâtiments. Les jeunes officiers, inconscients, signaient la note sans la vérifier ; lorsque ces notes furent présentées pour être réglées, le contrôle découvrit l'affaire ; cette découverte eut pour résultat de sévères punitions aux officiers fautifs.

La presse fit beaucoup de bruit autour de cette « affaire du sucre », attaquant véhémentement la flotte et son organisation. Tout était naturellement exagéré, et montrait la haine incompréhensible qui régnait contre les militaires en général. Cette attitude caractérise tout à fait la société russe depuis la première révolution de 1905 ; cette animosité contre la classe militaire a même duré jusqu'à la dernière guerre.

Il faut rechercher les raisons de cette attitude dans le fait que l'armée et la marine étaient le soutien naturel du gouvernement, lequel perdait de plus en plus la confiance du peuple. On n'a pas voulu comprendre, on n'a pas compris que l'armée doit être tenue en dehors de la politique.

Le résultat de cette erreur fut que les officiers formèrent une caste que le peuple considérait comme hostile, puisque soutien d'un gouvernement dont on se méfiait.

En réalité, il en était tout autrement. Le corps des officiers, des officiers de marine plus particulièrement, appartenait

en grande partie à la classe noble (dvoriane), mais sans aucun préjugé de caste, et ayant une conception très haute de l'honneur militaire, sachant se montrer, dans de nombreuses circonstances, de véritables chevaliers, dans toute l'acception du terme. A part quelques très rares exceptions, personne ne s'occupait de politique. Les officiers s'intéressaient à leur service, aux sciences, aux arts, à la musique, aucunement à la politique. Les officiers issus de familles dont la bonne moitié ne comprenait pas de militaires ne formaient pas une caste opposée au peuple. Mais les cercles révolutionnaires en avaient fait naître et répandu l'idée. Je ne cherche pas à masquer les défauts indiscutables de l'éducation des officiers russes, mais l'on doit reconnaître que dans son ensemble leur classe était honorable, digne de confiance. Quant aux privilèges qui leur étaient accordés, ils se bornaient à ceci que leurs enfants étaient instruits gratuitement dans des écoles de cadets et institutions d'Etat, et aussi qu'ils pouvaient voyager en 2<sup>e</sup> classe avec un billet de 3<sup>e</sup>. C'était tout. La grande guerre, la révolution, puis la guerre civile ont montré jusqu'à quel point les officiers ont été unis et loyaux.

Je me réserve d'en dire quelques mots plus loin.

La journée maritime commençait après ce repos matinal et se poursuivait de 8 h. 1/2 à 11 heures, école et exercices. A 11 heures le signal « bas l'ouvrage » arrêtait les exercices, repas et repos. Un quart d'heure avant le repas, tout l'équipage monte sur le pont. Les capitaines de compagnie s'assurent que leurs hommes ont les mains propres, puis l'équipage va dîner. A 1 h. 1/2, après une tasse de thé, l'équipage reprend le travail qui dure jusqu'à 5 heures. Puis le souper.

Après souper les hommes sont libres d'employer leur temps comme ils le désirent. Les amateurs de chant se réunissent sur le gaillard. Et les chansons petites-russiennes, toujours mélodieuses et jolies, tantôt d'une gaieté folle et tantôt d'une profonde tristesse, se répandent sur la rade.

Entre deux chansons, dans le calme du soir, on peut entendre le petit bruit particulier des jetons d'os remués par les joueurs de « blange ».

Au carré, pendant ce temps, nous jouions au tric-trac, le jeu traditionnel dans la marine. Les amateurs de musique jouaient du piano, du violon ou du violoncelle. De temps en temps, on organisait des soirées musicales, avec chants, ce qui faisait grand plaisir à tous.

Au moment où le soleil va se coucher, pour la cérémonie des couleurs, tous les bruits s'arrêtent à bord. Et un silence absolu, impressionnant, règne à bord lorsque le Pavillon de Saint-André descend lentement de sa corne.

Puis les jeux et les chants reprennent.

Un peu après, on entend la voix de l'officier de quart :

« Les hommes de veille à leur poste. »

Puis : « Dégagez le pont, aérez la batterie, ouvrez les sabords. » Par toutes les ouvertures, l'air frais pénètre dans les batteries. Il assainit les batteries basses qui en manquent souvent, surtout l'été, quand un soleil de plomb grille le bateau.

Puis le soir tombe, l'humidité de la vallée d'Inkermann envahit toute la rade. Les sons du dernier signal de la journée se répandent sur le pont :

« Les capots <sup>1</sup> en place partout. »

Le bateau est prêt au sommeil.

Cependant au carré, derrière, les hublots restent éclairés longtemps encore ; les chants et la musique ne s'arrêtent que très tard.

C'est ainsi que se passaient les jours d'hiver à bord de l'*Eustafi* en réserve.

Au mois de février, la marine commémora ainsi que toute la Russie le tri-centenaire de la Maison Impériale des Romanoff.

1. Les capots sont des étuis de toile dont on revêt, pendant la nuit ou bien lorsqu'il pleut, les canons, compas, etc... et tous les objets de cuivre.

Toute la journée ce furent des revues et des services religieux sur tous les bâtiments de l'escadre. Un spectacle fut donné au Cercle Naval, un tableau vivant représentant la grande Russie et ses provinces en costumes nationaux, puis le soir un bal grandiose.

De nombreuses décorations furent données ; l'Empereur fit don à chacun d'une médaille de bronze au ruban noir, orange et blanc représentant le premier tsar Romanoff Michel Fedorovitch et le tsar régnant Nicolas II Alexandrovitch. Qui pouvait penser, à ce moment-là qu'il serait le dernier tsar ! Qui pouvait imaginer que nous allions être les témoins et les acteurs du plus grand drame de l'histoire, quatre ans plus tard !

Les desseins de Dieu sont impénétrables !

Les jours coulaient. Le printemps arriva et Sébastopol se couvrit de fleurs et de verdure. La flotte commença à se préparer à la campagne. Les bâtiments charbonnèrent, firent leur toilette de mer.

Les sorties fréquentes pour manœuvres d'ensemble et écoles à feu commencèrent. Tout se passait près de Sébastopol et les sorties étaient de quelques heures, ou bien de deux ou trois jours. Les tirs de combat s'effectuaient dans le golfe de Tendra, où les cuirassés séjournèrent environ trois semaines. Les tirs de combat se faisaient sur un vieux bâtiment, le *Tchesma*, ceint d'une cuirasse récente. C'était un des plus intéressants exercices. Il nous était possible de pratiquer des tirs réels et de constater les effets de nos obus. Quelques animaux placés à bord du *Tchesma* devaient nous renseigner sur l'effet des gaz d'explosion sur un organisme vivant.

Je me souviens que nous, les jeunes enseignes, étions singulièrement déroutés quand il nous fallait diriger le tir. Il ne s'agissait pas de dormir. Chaque seconde a une grosse importance. Notre officier canonnier le prince U..., homme très aimable et très posé, s'impatiait souvent, malgré ses efforts pour ne pas le montrer. Pour ne pas l'énerver, nous faisions de notre mieux, mais il s'en fallait de beaucoup que ce

fut parfait. Il se fâchait alors, devenait rouge, faisait claquer nerveusement le compteur, ne sachant que faire de nous. La perspective de recevoir une remontrance de l'officier canonnier d'escadre si son tir était mauvais ne lui plaisait guère. Nous le savions tous et nous nous efforcions de ne pas le desservir. Un jour où nous étions au plus fort d'un de ces tirs, un bâtiment apparaît à l'horizon. Bientôt, à la longue vue on peut reconnaître le navire de guerre allemand *Lorelei* le stationnaire de Constantinople, se rendant à Sébastopol. Sur signal, l'escadre cesse immédiatement le feu, peu soucieuse de montrer à l'étranger notre façon de tirer et ses résultats. Les Allemands passèrent près de notre but, dans l'intention évidente de voir l'efficacité de notre tir. Ils en furent pour leurs frais, et durent passer, saluant l'amiral du salut d'usage, sans avoir pu voir un seul coup de canon.

A la fin des écoles à feu, en manière de récompense, l'escadre est envoyée sur les côtes de Crimée et du Caucase. Cette sortie fut agréable à tous, après ces exercices monotones. Les raisons budgétaires faisaient que nous n'étions pas gâtés en grandes croisières; aussi est-ce avec un plaisir immense que nous pûmes respirer l'air pur du large. Les dix jours de cette sortie passèrent comme en rêve.

Les côtes caucasiennes, remarquablement belles avec leurs hautes montagnes couronnées de neige, nous ravissaient par leur charme sauvage. L'énorme Elbrous, conique, avec ses neiges éternelles se voyait de très loin en mer. Par beau temps clair, sa masse énorme était visible d'une centaine de milles.

Il faudrait être peintre pour décrire la splendeur de ce tableau. La Crimée, le Caucase, qui sont les jardins de la Russie ont des côtes merveilleuses, beaucoup plus belles que celles de Turquie.

Il m'a été donné de revoir ces côtes sous un autre aspect. Un jour d'automne, pour une démonstration militaire contre la Turquie, toute la flotte passa le long de la côte turque

de la Mer Noire. Le vent d'automne soufflait. Les nuages se traînaient bas sur la mer et des grains de pluie s'abattaient fréquents sur les bateaux. Longeant de près la côte, l'escadre doubla la baie de Sinope. Les Turcs se souvinrent-ils du 18 novembre 1853 ? Il paraît, puisqu'à notre retour à Sébastopol nous apprîmes que le différend politique était aplani.

L'horizon politique était loin d'être clair, alors. On ne songeait pas à la guerre, mais une vague inquiétude régnait.

Notre jeunesse s'en souciait fort peu, saisissant toutes les occasions de rire et de s'amuser. Nos distractions avaient, hélas, quelquefois des suites ennuyeuses !

Un beau dimanche, quelques camarades et moi résolûmes de faire la « tournée des boulevards ». Nous avions emmené avec nous un aspirant de nos amis. Les aspirants, pas tout à fait encore des officiers, n'avaient pas le droit de pénétrer dans les restaurants ni dans les casinos. La veille même de ce jour, un ordre du commandant en chef avait été communiqué, à ce sujet. Nous prîmes cependant place au restaurant, dans un coin retiré et discret, avec l'aspirant, que j'avais tenu à inviter. Installés confortablement, nous étions en pleine joie. Nos agapes se poursuivaient gaiement, et nous avions déjà bû passablement lorsqu'un groupe d'officiers du croiseur M... fit son entrée. Parmi eux, un lieutenant, apparemment de mauvaise humeur s'avança vers nous alors que nous riions bruyamment, exigea le départ immédiat de l'aspirant, s'appuyant sur l'ordre tout récent de l'Amiral. Mon sang ne fit qu'un tour. Je lui répliquai je ne sais plus quoi, mais d'une façon très incorrecte. Le lendemain un rapport du lieutenant amène toute une histoire. Le commandant en second du croiseur vient à bord, demandant des excuses. J'avais, paraît-il, insulté le croiseur en question. Je ne me souvenais d'aucune de mes paroles. Les camarades, qui m'accompagnaient me soutenaient, et l'affaire s'arrangea. Mais le rapport alla jusqu'à l'Etat-Major. Je craignis alors les pires conséquences. En attendant, le temps passa et nous

appareillâmes pour école à feu. A un moment donné, la moitié d'une charge de poudre s'enflamma spontanément dans une pièce de huit pouces arrière. L'incendie éclata dans la casemate.

Il y eut quelques blessés. Nous rentrâmes vivement en rade. L'Etat-Major vint rapidement à bord pour enquêter. Avant son départ, le contre-amiral Novitjky, chef de division, fût très gentil pour moi. Mon affaire ne me coûta que quinze jours d'arrêts de forteresse, sans inscription au livret. Sans l'incendie, je ne sais pas comment cette affaire aurait tourné pour moi.

Deux jours plus tard mon ami, l'enseigne G..., avec qui nous étions au restaurant, me conduisit aux arrêts. Je lui remis mon Kortik, comme il se doit, et nous nous quittâmes. Une telle ironie du destin excita les plaisanteries au carré : Voilà, disait-on. Ils se sont amusés ensemble, et maintenant le voilà tout seul. Je dois avouer que ces arrêts me furent tristes, d'autant plus que le bruit courait d'un départ de l'escadre pour l'étranger, Varna ou Constantza. J'étais prêt à m'arracher les cheveux de dépit, et je passais mes journées, dans ma chambre, les yeux fixés sur l'escadre pour voir si elle n'allait pas sortir. Mais les jours passaient sans qu'elle sortît. J'employais mon temps à lire et à apprendre l'anglais. La garde changeait tous les jours à 10 heures, grâce à cela je pus faire la connaissance de nombreux officiers d'infanterie. Ils étaient pour la plupart jeunes. Pour cette garde on choisissait de jeunes officiers de préférence aux capitaines « centenaires » sortant du rang. Parmi eux se trouvaient des types intéressants.

J'ai conversé un jour avec l'un d'eux, polonais d'origine. Ma conversation avec lui m'a fait comprendre que la Russie ne savait traiter adroitement ni les autres nations, ni ses dépendances, et combien cela lui nuisait. A moins que, peut-être cette maladresse n'existait-elle que vis-à-vis de la Pologne, ou que peut-être aussi mon interlocuteur se plai-

gnait de la cause de son infortune personnelle. Car, plus tard, j'ai eu quelquefois l'occasion de connaître des Polonais, soldats ou marins qui vivaient tout à fait bien. Le fait d'être polonais ne nuisait en rien à leur carrière.

Dans les premières années qui suivirent le partage de la Pologne, il y eut bien quelques différences restrictives à l'égard des Polonais, mais elles furent vite supprimées. Dans la marine, en particulier, les Polonais n'eurent jamais à se plaindre d'un mauvais traitement.

Aucun Russe n'a jamais songé à humilier les Polonais, ni à vexer leur susceptibilité nationale. Cela n'est pas du tout dans le caractère russe. Quelquefois, en plaisantant, on frappe sur l'épaule d'un camarade polonais en lui disant : « Eh bien Pan Poliak (Monsieur le polonais) la Pologne vit encore » (*Polska ne sguinela*).

Le Polonais et moi riions à ce sujet. Mais à l'entendre, on se rendait compte que la vie et le service lui étaient durs. Je fis mon possible pour le remonter. Qu'est-il devenu ? Est-il heureux maintenant dans sa Pologne ?

Un jour, de ma chambre, j'assistai à un curieux spectacle. Quelque chose qui ressemblait à un sous-marin manœuvrait en surface, puis plongeait. C'était le mouilleur de mines *Crabe*, qui venait de sortir des chantiers Nicolaïeff et qui faisait ses essais. Je ne me doutais pas alors que j'allais passer sur ce bateau la moitié de la guerre.

Le jour de ma libération arriva enfin. Je rentrai sur l'*Eustafi* le cœur joyeux.

Partout dans l'escadre et à Sébastopol il y avait de l'agitation. Tout le monde se préparait à recevoir l'Empereur qui devait arriver prochainement. Le yacht impérial *Standart* arriva quelques jours plus tard, venant de la Baltique, et vint mouiller devant le quai des Comtes en rade du Sud. L'Empereur avait décidé de vivre à bord pendant son séjour à Sébastopol.

Le jour de l'arrivée de l'Empereur, les bateaux furent ali-

gnés en rade du Nord, parallèlement à la voie de chemin de fer qui devait amener le train impérial.

Le train apparaît derrière la colline d'Inkermann. Il approche rapidement. En arrivant à hauteur du premier bateau le train ralentit et passe lentement devant la ligne. L'escadre commence alors le salut impérial. L'Empereur debout sur la plate-forme de son wagon tient sa main à la visière de sa casquette. Comme toujours, ce moment était impressionnant. L'Empereur et la famille impériale s'installèrent sur le *Standard*.

Il m'est arrivé plusieurs fois d'être de garde en rade du Sud et j'ai pu observer, jusqu'à un certain point la vie de l'Empereur. Il se levait de bonne heure, se baignait à la coupée même du yacht puis, avec le tsarévitch faisait une petite promenade à l'aviron. Puis le tsar rentrait chez lui. Le tsarévitch, qui avait alors dix ans, courait sur le pont, jouait avec tous, visiblement heureux d'être sur un bateau. L'Impératrice et les Grandes-Duchesses, ces dernières surtout, se promenaient très simplement en ville.

Au bout de quelques jours l'Empereur partit avec le *Standard* pour Yalta et Livadia, dans son château. L'escadre y alla également. Les aspirants de la Mer Noire allaient être promus enseignes. Ils furent présentés à l'Empereur qui les complimenta de leur promotion. Cet événement amena évidemment de la joie au carré. Notre séjour à Yalta fut gai. Nous fîmes une excursion splendide au sommet de l'Aï-Pétri, d'où l'on a un coup d'œil d'une remarquable beauté : la mer, puis la côte sud avec ses jardins, ses villas, ses collines à silhouette d'ours.

C'est à regret que nous rejoignîmes le bord, et le crépuscule couvrait déjà ce merveilleux panorama, lorsque nous nous décidâmes à descendre.

Nous quittâmes Yalta pour rentrer à Sébastopol après quelques jours en mer. C'était la dernière sortie, car l'automne approchait et avec lui la fin de la campagne.

Au mois d'octobre, un télégramme du ministère de la Marine demande le nom des officiers désireux d'entrer dans les sous-marins. Sans une minute d'hésitation je fis immédiatement ma demande au commandant. Celui-ci s'y opposa un instant, puis finit par consentir.

De sorte que deux jours plus tard, l'express du soir me transportait vers le Nord.

Adieu Midi chaud, gai et accueillant.

## TROISIÈME PARTIE

# L'ÉCOLE DE NAVIGATION SOUS-MARINE

---

J'arrivai à Libau à la fin d'octobre. Quelle différence de climat entre l'humide et sombre Baltique et le Sud, clair et ensoleillé. En approchant du port Empereur Alexandre III on commence à découvrir la mer Baltique. Elle était ce jour-là agitée par un fort vent du nord qui venait la briser avec fracas sur la grève. Le vent balayait rapidement de gros nuages sombres, très bas. A travers les rafales de neige, un voilier se montrait. Il était visible qu'il venait d'essuyer un coup de vent ; seules ses basses voiles étaient établies. Il est soudain masqué par un grain de neige.

Le port de Libau est de construction récente. Il était destiné à devenir une base russe et un point stratégique important en Baltique. Des travaux de grande envergure avaient été entrepris. On les abandonna plus tard alors qu'ils n'étaient pas encore à la moitié de leur achèvement.

D'abord parce qu'ils coûtaient très cher. Et puis, Libau est beaucoup trop près de la frontière allemande. Il est à la merci d'un coup de main en temps de guerre. Aussi les forts qui avaient été à moitié construits furent-ils démantelés et les canons enlevés.

Dans le port de guerre, cependant, étaient stationnés la première division de torpilleurs, forte d'une quarantaine

d'unités, un centre d'aviation maritime, des sous-marins d'étude et enfin l'Ecole de navigation sous-marine.

Le port de commerce le plus rapproché de la ville est le deuxième port russe de la Baltique. Durant tout l'hiver en effet, alors que l'accès de Pétrograd est impossible à cause des glaces, tous les bateaux vont à Libau, presque toujours libre. C'est ce fait qui avait milité en faveur de l'établissement du port de guerre. Mais cette raison, jugée très importante pendant un temps, était insuffisante pour motiver l'établissement d'une base navale dans un pays peuplé presque exclusivement d'Allemands, de Lettons et d'Esthoniens.

Quoi qu'il en soit, le port Alexandre III était construit, et j'étais appelé à y passer presque une année.

En arrivant, je m'installai au vieux Cercle Naval, où l'on trouvait toujours des chambres pour les officiers arrivants. Juste en face du vieux cercle, se dresse le nouveau Cercle Naval, un bâtiment superbe qui rehausse tout le port de son bel aspect. Nous nous installâmes, R... et moi, dans un appartement composé de deux pièces confortablement aménagées, pour lequel nous ne payions que 75 kopecks par jour.

Nous déménageâmes d'ailleurs peu de jours après, car il y avait, à l'Ecole, des chambres réservées aux officiers qui suivaient les cours. L'installation, bien que moins confortable était cependant satisfaisante.

Arrivés en retard à l'Ecole, nous dûmes travailler ferme pour rattraper, dans la préparation de l'examen d'entrée, nos camarades arrivés avant nous.

Cet examen était assez difficile ; aussi étions-nous obligés de travailler chaque soir jusqu'à des heures tardives.

Dans la journée nous suivions des cours qui commençaient à 9 heures pour finir à 6 heures du soir, avec seulement un repos d'une heure pour le déjeuner. Nous n'avions pas de temps à perdre.

Nous étions en tout vingt-deux officiers, dont dix-sept de

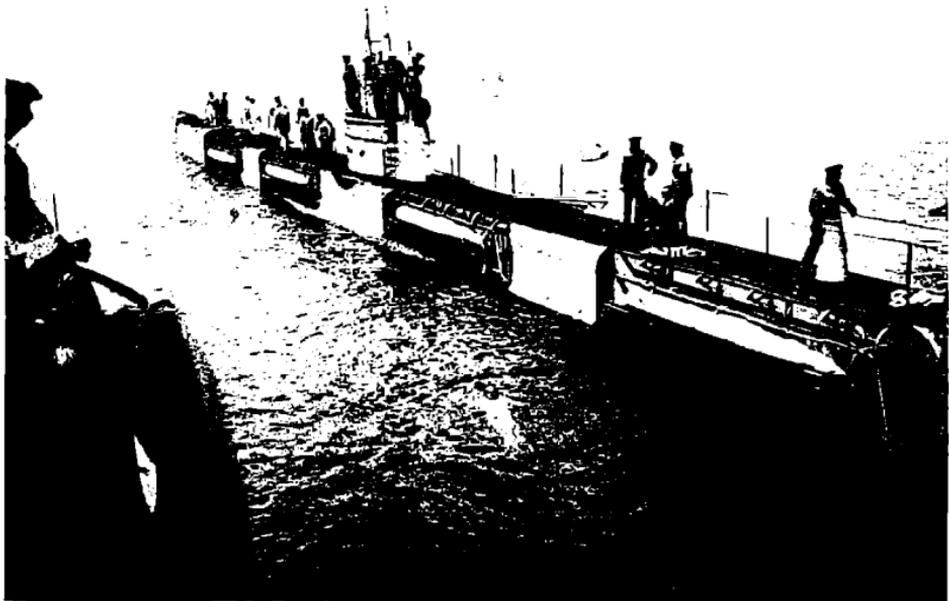
la Mer Noire. Nous nous connaissions bien tous, et nous vivions en famille. Presque tous célibataires nous mettions de la gaieté dans notre carré, malgré la présence de vieux lieutenants qui, nous considérant comme des « potaches », nous faisaient bien sentir tout le poids de la discipline.

Le lieutenant B..., chargé de notre instruction, était particulièrement sévère; il nous tenait très serré. Le moindre retard aux conférences, la moindre faute nous valait des sermons et souvent des arrêts de rigueur. L'Ecole de Navigation sous-marine était bien une « école » dans toute l'acceptation du mot.

Des maîtres et premiers-maîtres, spécialement choisis pour leurs capacités techniques, nous servaient d'instructeurs pour la pratique. L'un d'eux, pénétré de son importance avait été gratifié du surnom de « professeur ». Nous ne l'appelions que « le professeur Joukoff ». Quoique d'un grade inférieur du nôtre, et bien qu'étant placés sous nos ordres en service, ces maîtres avaient autorité sur nous dans cette école. Nous étions leurs élèves.

Joukoff nous enseignait l'électrotechnique et la pratique des accumulateurs. Son grand plaisir était d'écrire de belles formules au tableau, et de se livrer à de savants calculs mathématiques. Tout cela pour faire étalage de ses connaissances. Nous le regardions toujours faire d'un air très sérieux, malgré les nombreuses fautes qu'il commettait, dues à son manque d'instruction.

Il nous arrivait de faire du bruit et de rire, au milieu de ses explications. Il s'arrêtait alors, prenait un air digne et une pose avantageuse. Puis, voyant le peu d'effet que cela produisait sur nous, il nous disait d'un air sévère : « Messieurs les officiers, je vous prie de faire moins de bruit ! » L'un de nous répondait : « Excusez-moi, Monsieur le Professeur », et tout rentrait dans le calme. Le « professeur » sentait bien, et comprenait l'ironie que nous mettions dans nos réponses, mais il ne s'en vexait pas.



UN SOUS-MARIN RUSSE DEVANT LE BOSPHORE.



L'AMIRAL KOLTCHAK REMET LA CROIX DE SAINT-GEORGES  
AU COMMANDANT DU *CRABE*.

Un autre, le maître Konovaloff, nous enseignait la technique des moteurs à combustion interne et l'organisation des sous-marins. Il jouait aussi au professeur, mais il était bien moins sympathique que Joukoff. Le professeur, pour ces deux matières, était l'ingénieur mécanicien en chef de 1<sup>re</sup> classe S... dont les seules qualités étaient l'aplomb et un grand orgueil.

Il était décoré de la croix de Saint-Georges, qu'il avait obtenue pendant la guerre russo-japonaise, étant embarqué sur le croiseur *Variag* à Tchémoulpo. Dans la marine, ces croix de Saint-Georges n'étaient pas considérées, car l'Empereur en avait gratifié tout l'équipage du *Variag* et son état-major, sans exception. Cela avait fait mauvaise impression dans toute la marine, et l'on avait l'habitude de distinguer les vraies croix de Saint-Georges de celles-là.

Lorsque S..., commençait sa conférence, il s'installait d'abord confortablement dans un grand fauteuil, devant sa chaire, et, jouant négligemment avec le diamant de sa chevalière, il prononçait lentement quelques phrases. Sa conférence se terminait invariablement par ces mots : « Maintenant, Messieurs, le maître Konovaloff vous expliquera le reste. » Et il sortait rapidement. Konovaloff ne s'installait naturellement pas dans le fauteuil, mais une règle à dessin en main, il nous expliquait le mécanisme des moteurs.

Parmi nos professeurs l'un d'eux, le lieutenant Ch..., se distinguait. Type très original, d'une vive intelligence, très gai et aimant beaucoup la plaisanterie.

Après Noël commencèrent les examens du milieu du cours. Trois lieutenants furent refusés, les deux premiers parce qu'ils ne faisaient rien, le troisième un peu parce qu'il ne comprenait pas les sciences, surtout parce qu'il était la victime de sa femme acariâtre. Cette femme, anormale, aimait à la folie un petit chien, qui creva juste au moment des examens. Ce fut une véritable tragédie. Le pauvre mari perdit complètement la tête. Ils ne voulaient pas enterrer leur

chien qu'ils conservèrent dans une caisse dans leur appartement, jusqu'à ce qu'ils soient obligés de le jeter par suite de la mauvaise odeur répandue. Nous plaignions tous le pauvre lieutenant L... mais nous ne pouvions rien pour secourir cette pauvre victime d'une femme despotique qui, à cause d'un chien, le fit échouer à son examen.

L'hiver arriva, qui couvrit Libau de neige. Le port était couvert d'une légère couche de glace. Tous les jours, de grand matin, nous étions réveillés par des chants et des bruits sous nos fenêtres : « gauche, droite, fixe » commandements des sous-officiers aux recrues. Nous n'enviions pas nos camarades qui devaient piétiner dans la neige froide par ces matins glacés, et bien des fois nous nous félicitions de notre sort, travaillant avec plus de courage. C'était d'ailleurs l'époque du plus dur à l'école et le temps passait rapidement.

Au mois d'avril, lorsque la neige fond peu à peu, que la brise tiédit, nous cessâmes d'entendre les chansons de marche des recrues. On les avait envoyés à une revue impériale à Tsarskoïe Sélo. Cette revue de printemps des recrues de la Marine était traditionnelle. Après on les embarquait ou on les envoyait dans les écoles de spécialités. Nous préparions fiévreusement notre examen théorique. Au début de mai, l'examen passé, nous commençâmes les cours pratiques.

La division de torpilleurs quitta le port Alexandre III et prit la mer pour ses exercices de navigation. Le port était vide et, à part nous, les sous-marins d'étude, il ne restait plus personne.

Il y avait quatre petits sous-marins, sur lesquels nous devions nous instruire. Nous y passions tout notre temps, étudiant d'abord leur organisation, leur construction, démontant et remontant les appareils. Puis on commença les plongées, d'abord sur place puis dans l'avant-port. On nous apprit aussi à plonger en scaphandre et à travailler sous l'eau. Je me souviens de la sensation pas précisément agréa-

ble que j'éprouvai la première fois que je revêtis le costume de scaphandrier. Les lourdes semelles de plomb m'entraînaient vivement vers le fond, et je me cramponnais désespérément à la corde, comme pour me maintenir à la surface. A travers la vitre du casque je voyais l'eau défilier vivement, s'assombrir progressivement. Lorsque l'on est au fond de la mer on est envahi par un sentiment bizarre, fait de répulsion plus que de peur. On pense aux pieuvres, bien que sachant qu'il n'y en a pas à cet endroit, et à d'autres monstres sous-marins.

Et puis, le travail sous l'eau est pénible ; il est très difficile de rester en place. Au bout de quelques minutes un tel accablement vous saisit que l'on n'aspire plus qu'à une chose : remonter en surface pour revoir la lumière du jour.

La plongée en sous-marin est complètement différente. Bien que pour les novices que nous étions elle présentât un certain mystère, nous nous sentions bien plus à l'aise que dans l'incommode habit de scaphandrier.

Lorsque l'on commande pour la première fois la manœuvre de plongée sur un sous-marin, on est naturellement un peu nerveux, bien que rassuré par la présence, à côté de soi, d'un commandant expérimenté et d'un équipage d'élite. L'équipage, habitué à ces manœuvres d'école, fait sa besogne avec calme et sang-froid.

« Préparez-vous à la plongée », commande-t-on d'une voix qui tremble légèrement — « Fermez les panneaux — Remplissez la citerne milieu. Remplissez les ballasts. » L'air s'échappe en sifflant des robinets. Par le hublot, on voit l'eau monter sur les superstructures. Inexpérimenté, on prend plus d'eau qu'il n'en faudrait. Le sous-marin commence à piquer du nez rapidement. Le commandant se tient, calme, les mains dans les poches, près de l'indicateur d'immersion. Il ne dit rien. On comprend vite qu'il faut remplir les ballasts arrière. L'ordre à peine donné, le sous-marin reprend son assiette, mais s'enfonce rapidement. Il faut mettre les

machines en avant pour garder l'immersion désirée. Un regard interrogateur au commandant, qui ne dit toujours rien. On fait alors chasser l'eau de la citerne milieu, avec de l'air comprimé. Trop tard. Un léger choc. Le sous-marin vient de se poser sur le fond.

« C'est à peu près bien, dit le commandant en souriant. Mais faites attention, aux grandes profondeurs. Ici, cela n'a pas d'importance, il y a peu de fond, mais en pleine mer, on trouve des fonds de 200-300 pieds et plus. Ce qui est le plus important c'est de ne pas perdre son sang-froid et de prendre des décisions rapides. Recommencez encore une fois une manœuvre de plongée. »

On recommence, et cela va déjà mieux. C'est ainsi que pendant plusieurs jours, nous apprenions l'art de plonger sur place, avant d'aller en mer.

Avant la plongée, il faut bien s'assurer que toutes les ouvertures sont fermées. Tous avaient présent à la mémoire l'accident arrivé au sous-marin *Minoga* qui coula dans l'avant-port. On avait négligé de regarder soigneusement toutes les ouvertures. Un manche de pavillon était tombé dans une vanne d'aération. Le sous-marin plongea. La vanne qui n'était pas complètement fermée laissa pénétrer l'eau à l'intérieur et le sous-marin coula, par petits fonds heureusement. On put le relever assez facilement en moins d'un jour. Mais tous ceux qui étaient à bord avaient vécu des heures d'angoisse, s'attendant au pire. L'équipage avait dû se réfugier dans le compartiment avant, où l'eau ne pénétrait pas, pour y attendre du secours.

C'est pour qu'un tel accident ne se reproduise pas que l'on habitue dès le début les jeunes officiers à passer une inspection minutieuse de toutes les ouvertures. Cette opération devient en quelque sorte automatique. Elle ne retarde pas la plongée d'une minute et évite les pires catastrophes.

Fin mai, à tour de rôle nous passions sur les différents

sous-marins pour lancements de torpilles sur bâtiment en marche plongée, route favorable à l'attaque, etc...

Pour agrandir un peu nos connaissances et nous familiariser à tous les types de sous-marins, une division de sous-marins arriva à Libau en juin, détachée de l'escadre. Cela devenait bien plus intéressant et nous allions sur ces bateaux avec grand plaisir pour plonger et lancer des torpilles.

Le temps passait; nous n'avions guère le loisir de nous intéresser aux événements politiques. Nous ne prêtâmes guère attention à l'assassinat de Sarajevo. Nous ne croyions pas que quelque chose de grave pouvait découler de cet événement. Nous fûmes plus émus par la nouvelle de l'arrestation en Allemagne d'un officier de marine russe qui y suivait la construction de deux croiseurs légers commandés par la Russie. Nos arsenaux, absorbés par la construction de cuirassés, ne pouvaient suffire à tout. Le prétexte de son arrestation fut qu'il avait détourné une montre. Mais ce détournement avait été simulé dans le but de monter l'opinion publique contre les Russes. Ce fait n'était pas isolé, et dans toutes les occasions on poussait le peuple allemand contre les Russes.

Il est caractéristique de constater que ces faits eurent lieu en même temps que l'assassinat de Sarajevo. Qui aurait pu deviner, à ce moment-là, que c'étaient les premières étincelles du formidable incendie.

Des télégrammes furent échangés, l'officier arrêté fut relaxé. Le gouvernement allemand fit bien des excuses, mais le fait subsistait et nous étions tous profondément révoltés.

Quelque temps après, quand tout était à peu près calmé, une escadre anglaise vint à Cronstadt avec l'amiral Beatty, où elle séjourna quelques jours. Les journaux nous apprenaient quel chaleureux accueil reçurent à Pétersbourg et à Moscou les officiers et l'amiral. Après la visite de l'escadre anglaise vint une escadre française avec le président de la République auquel on fit un splendide accueil.

Je cherchais à ce moment-là l'explication de ces mouvements. Comment se faisait-il que, alors que tout était calme et tranquille on avait ces visites d'escadres, l'arrestation d'un sujet autrichien qui fomentait une grève parmi le personnel des usines de Pétersbourg et de Moscou, principalement les usines de guerre et de construction de bateaux.

Je n'eus pas longtemps à me poser la question. L'escadre française quitta rapidement les eaux baltes. L'Autriche envoya un ultimatum à la Serbie; la Russie intervint dans une intention pacifique. Pouvions-nous songer à la guerre, alors que neuf ans venaient à peine de s'écouler depuis l'échec contre le Japon, au moment où nous réorganisions notre armée et notre marine, où une humeur révolutionnaire se faisait sentir, alors que durant ces neuf ans, des explosions continuelles avaient eu lieu?...

La révolution de 1905 avait été étouffée, mais elle n'était qu'une première manifestation, qui devait être suivie d'une autre à la première occasion favorable.

Mais la guerre était dans l'air. La première division de torpilleurs, alors au repos, quitta Libau. L'infanterie partit également, je ne sais où. Notre chef de division recevait sans cesse des télégrammes, mais ne donnait aucune instruction. Les journaux donnaient des nouvelles alarmantes. Les uns disaient la guerre inévitable, les autres affirmaient que tout s'arrangerait. Mais nous ne savions rien de précis. Nous désirions la guerre, et nous étions prêts à nous mesurer à n'importe qui. C'est le propre de la jeunesse.

Notre situation s'éclaircit rapidement. Le gros transport de guerre *Anadyr* arriva à Libau, mouilla devant nos établissements à terre. Nos cours cessèrent et tout le matériel de l'école, en particulier les torpilles et les moteurs, furent transportés sur l'*Anadyr*. En deux jours, l'école se vida. Il ne restait que le matériel qu'on ne pouvait pas déplacer, prêt à être détruit en cas d'évacuation de Libau.

Au reçu d'un tel ordre, nous vîmes que l'affaire devenait

sérieuse. Sur les quatre sous-marins de l'école, trois devaient partir avec le transport. Le quatrième, le vieux *Sig* devait être coulé dans le canal. Ces préparatifs nous montraient que la situation se tendait avec l'Allemagne et que l'on pouvait s'attendre à tout. Pendant ce temps, la ville continuait sa vie de tous les jours, alors que le port avait l'air d'une fourmilière en alarme. L'*Anadyr* sur lequel avaient pris place officiers et équipage était prêt à partir. Les familles d'officiers commençaient à quitter le port. Beaucoup cependant restaient, se refusant à croire à la possibilité de la guerre.

Le 29 juillet, l'ordre fut donné à l'*Anadyr* et aux sous-marins de quitter Libau pour Reval. La première division de torpilleurs était sortie devant, comme pour une sortie habituelle, en réalité pour protéger le convoi. Il ne restait à Libau qu'un petit noyau d'équipage pour faire sauter les docks au dernier moment, et couler les vieux bâtiments dans le canal. Il y avait beaucoup de monde sur la jetée, pour voir partir le convoi et le saluer au passage. Il faisait déjà nuit lorsque l'on fit route vers le Nord, changeant à chaque instant de route et de vitesse, pour tromper une attaque possible.

Dans la nuit du 30, le temps fratchit beaucoup, et l'on dut réduire la vitesse à 2 nœuds, car les sous-marins à la remorque tanguaient fortement, risquant de briser les remorques et incommodant fortement leurs équipages. La nuit et la journée du lendemain se passèrent sans incident. Les télégrammes chiffrés affluèrent. L'un d'eux nous apprit que nos bâtiments mouillaient des mines en Baltique. Le doute n'était plus possible; il fallait s'attendre à la guerre. Nous passâmes au carré une grande partie de la nuit, à deviser de la situation.

A l'aube, je fus réveillé par des cris venant du pont : « Hurrah, hurrah!... » on venait de recevoir ce simple télégramme « Feu! Feu! Feu! » ce qui voulait dire : se prépa-

rer à la guerre. D'heure en heure il fallait s'attendre à être attaqués, car l'ennemi, vraisemblablement, avait été averti de notre départ de Libau. Aussi, pour ne pas être coupés, nous augmentâmes la vitesse dans la mesure du possible. Le 2 août de grand matin, en doublant l'île Odenskholm qui se trouve à l'entrée du golfe de Finlande nous rencontrâmes nos croiseurs qui patrouillaient. Un peu plus loin nous croisâmes des torpilleurs courant après les bâtiments de commerce pour les faire retourner au port, puis des sous-marins en position d'attente. En passant auprès du *Minoga*, son commandant nous cria par le porte-voix : « La guerre n'est pas encore déclarée, mais nous nous y attendons d'un instant à l'autre, vous avez eu la chance d'arriver à temps. Au revoir. Bon voyage. »

En arrivant devant l'île Narguène, nous rencontrâmes une ligne de bâtiments de garde qui étaient là pour guider les bateaux à travers les champs de mines qui avaient été établis la veille. 2.200 mines avaient été mouillées, barrant presque entièrement le golfe de Finlande. Nous arrivâmes sans encombre à Reval quelques heures plus tard. Nous apprîmes que l'on avait vu le matin des bâtiments de guerre à l'horizon. Sans aucun doute possible ils avaient été envoyés pour nous donner la chasse.

Le soir, la guerre était déclarée. Le temps était froid et pluvieux. Le croiseur *Aurora* passa devant nous, envoyé en mer. La nuit tombait. Un silence sépulcral régnait à bord. Tous ses feux éteints, sa masse disparut rapidement. Nous le suivions des yeux, silencieux, et un sentiment pénible s'empara de nous. Involontairement, chacun se disait : Reviendra-t-il ?

Tous nous voulions rester en Baltique, ne pas aller en Mer Noire. Mais au matin, un télégramme catégorique enjoignait à tous les officiers de la Mer Noire de rallier l'État-Major Général à Pétersbourg. Je dus plier bagage rapidement et prendre le train du soir.

La gare de Reval avait un aspect invraisemblable. Le train était bondé et c'est à grand'peine que, portant nos valises, nous pûmes trouver de la place en troisième classe. Il y avait avec nous quelques femmes d'officiers de sous-marins, qui se rendaient à Pétersbourg.

Comme cela arrive toujours en pareil cas, les bruits les plus divers circulaient sur la guerre. On disait que l'escadre allemande était devant le golfe de Finlande, qu'il y avait eu un engagement, qu'un de nos sous-marins avait été coulé. On peut penser quel effet cela pouvait faire sur ces femmes, que nous eûmes de la peine à rassurer. Tous ces bruits étaient de la pure imagination ; les pauvres dames souffrirent inutilement toute la nuit. De grand matin le lendemain, nous croisâmes des trains de troupes se dirigeant vers le Sud. Nous stationnâmes avec l'un d'eux dans une gare. Il contenait un régiment de cosaques de la garde. C'étaient tous des gaillards d'élite qui partaient gaiement pour le front, jouant et chantant. Puis nous vîmes passer des hussards, encore et encore des troupes... Tous partaient avec enthousiasme à la rencontre de la mort.

Pétersbourg était complètement changé. Des manifestations patriotiques, avec le portrait du tsar, parcouraient les rues. Les grèves dans les usines avaient cessé d'elles-mêmes. La veille de notre arrivée, une foule de plus de 10.000 manifestants était allée devant le palais d'hiver, pleine d'enthousiasme.

Le tsar s'était montré à un balcon. Toute la foule, d'un seul mouvement s'était mise à genoux. Beaucoup pleuraient d'attendrissement. Mais de telles scènes ne peuvent pas se décrire. Il faut les avoir vues pour comprendre la force du sentiment qui animait la foule à ce moment solennel.

En de tels instants, le peuple russe était capable d'accomplir des prodiges de bravoure et de montrer son génie de grand peuple slave. L'étranger ne peut pas comprendre, ni apprécier ces contradictions de l'âme russe, capable de mon-

ter à des hauteurs inaccessibles, et de descendre à des abîmes sans fond. Pour comprendre cela, il faut avoir vécu avec ce peuple, connaître son histoire, son caractère.

Le cœur battant nous nous rendîmes à l'Etat-Major Général, pour y recevoir des instructions. En passant devant l'ambassade d'Allemagne, nous fûmes frappés par son aspect. Toutes les vitres de ce grand bâtiment étaient brisées ; tous les ornements en pierre de taille gisaient dans la rue. On nous avait déjà dit que la foule avait voulu détruire l'ambassade, qu'elle avait été maintenue à grand'peine par la police. Ce mouvement anti-allemand était général en Russie. Il atteignit à Moscou une violence inouïe. En moins d'une heure nous avions gagné l'Etat-Major Général. Le sous-chef d'Etat-Major, capitaine de frégate Slavinsky nous reçut et nous transmit, d'un ton autoritaire, l'ordre de partir pour Sébastopol. On avait reçu un télégramme du commandant en chef de la Mer Noire demandant cette désignation. Notre indignation ne connut pas de bornes. Comment ? Partir pour le Sud alors qu'ici c'est la guerre, ça jamais !! Devant cette attitude et ces protestations, le sous-chef d'Etat-Major partit en courant. Le chef d'Etat-Major lui-même, le contre-amiral Stezenko, arriva en personne. De très petite taille, il avait reçu le surnom de « Pépin le Bref ». Sur nos figures bouleversées, il lisait que nous allions insister sérieusement pour être désignés sur des bâtiments de la Baltique et que nous ne voulions pas partir à Sébastopol.

« Messieurs, nous dit-il, votre devoir est d'aller en Mer Noire, on a besoin de vous là-bas. Ne vous impatientez pas ; là-bas aussi l'on se battra. On a besoin d'officiers en Mer Noire et, ici, les cadres sont archi-pleins. Partez aujourd'hui même. »

Tout désappointés, nous quittâmes l'Amirauté.

« Maudite flèche (Amirauté), me disai-je en moi-même, que le diable t'emporte !... » Mais n'y avait rien à faire, il fallait partir.

Le rapide du soir me ramena encore vers le Sud. Le soleil se couchait. La ville, comme toute la nature, rentrait dans le calme. Le tintement des cloches de Saint-Isaac parvint jusqu'à moi, apporté par l'air pur et transparent. Je venais encore de tourner une page au livre de ma carrière maritime.

## QUATRIÈME PARTIE

### LA GUERRE

---

Moins de quarante-huit heures plus tard, j'étais de nouveau à Sébastopol. En route, j'avais pu voir comment on se démenait en Russie. Tous les trains étaient bondés, et les wagons s'enlevaient de haute lutte. On ne pouvait pas compter avoir de l'ordre sur les chemins de fer ; c'était totalement impossible. Quelques jours auparavant, pendant les opérations de mobilisation, on avait eu l'excellente idée de supprimer la vente des boissons alcooliques ; grâce à cette mesure, la mobilisation put s'effectuer sans aucun incident. Les hommes mobilisés affluaient de partout et les détachements étaient dirigés vers le S. O. Tout le pays avait alors l'aspect d'une fourmilière en alarme. Il en était ainsi en Russie centrale, et en Petite-Russie. La presqu'île de Crimée, Sébastopol faisaient contraste. Là, tout était beaucoup plus calme. On semblait attendre quelque chose.

En arrivant à l'Etat-Major, tous les officiers furent désignés pour embarquer. Quatre d'entre nous seulement, les plus anciens, sortant de l'Ecole de Navigation sous-marine, furent affectés aux sous-marins. Tous les autres, dont moi, furent désignés pour des bâtiments de surface.

J'embarquai sur le navire auxiliaire *Grand-Duc Alexis*. Ce fut une grosse désillusion pour moi, car j'étais bien persuadé

qu'un bâtiment comme celui-là ne prendrait jamais une part active dans un combat. Mais je n'y pouvais rien et c'est sans enthousiasme que j'embarquai sur ce navire, qui venait d'arriver d'Odessa. Son équipage, mobilisé, restait à bord, on y embarqua en complément un noyau d'équipage militaire, composé presque exclusivement de réservistes. Le commandant, le lieutenant S..., et moi, eûmes fort à faire pour militariser le bateau. Une grosse difficulté existait du fait de la dualité de direction sur ce bateau. D'une part nous, officiers de marine de guerre ; d'autre part l'administration commerciale du bord, composée de gens respectables par l'âge, mais n'ayant aucune notion des principes et des règles militaires. Au début, il y eut du frottement. L'équipage militaire ne voulait absolument pas être placé sous les ordres de civils. Et il se passa pas mal de temps avant que tout s'arrange et que le bateau prenne une tournure militaire.

Nous reçûmes bientôt l'ordre d'embarquer 400 mines et de nous préparer au départ. Ce c'est que petit à petit que notre équipage commercial se fit à l'idée de naviguer avec, sur le pont, un chargement aussi dangereux.

Entre temps nous apprîmes que les deux croiseurs allemand *Gæben* et *Breslau* sous le commandement de l'amiral Souchon avaient pénétré dans les Dardanelles. Ce fait montre avec quelle décision et quelle énergie agissaient les Allemands, dans le domaine diplomatique comme dans les choses militaires, alors que nous et nos alliés restions dans l'indécision. Comment expliquer autrement que ces deux croiseurs aient pu rester à croiser plus d'une semaine en Méditerranée après que la guerre était déclarée par la France et l'Angleterre. L'escadre française ne sortit de Toulon qu'après le bombardement des côtes d'Algérie par les deux croiseurs, et elle fit route à l'Ouest pendant que l'ennemi cinglait à l'Est ; quelques heures seulement avant la déclaration de guerre, l'escadre anglaise avait rencontré les Allemands. Des saluts furent échangés et chacun s'en alla

de son côté en paix. L'amiral anglais entra à Malte et ce n'est que quelques jours plus tard qu'il sortit avec son escadre pour donner la chasse aux croiseurs, qui, quelques heures après entraient dans les détroits hissant le pavillon turc.

Et l'apparition à Constantinople du *Gæben* et du *Breslau* eut une importance énorme. Le parti turc germanophile, entièrement soumis à l'influence de l'ambassadeur d'Allemagne en Turquie, un homme excessivement énergique, commença à se remuer et, avec un tel atout, à agir efficacement, à l'insu du sultan et du gouvernement. « L'homme malade », tenu en bride par les Allemands, se décida à la guerre, qu'ils déclarèrent peu après, nous prenant à l'improviste.

L'arrivée des deux croiseurs allemands aux Dardanelles changeait totalement la situation en Mer Noire. Ce fait avait pour la Russie une très grosse importance.

En effet, à ce moment-là, la flotte russe de la Mer Noire se composait de cinq cuirassés démodés, dont la vitesse maximum était de 14 nœuds, de deux vieux croiseurs et de quatre grands contre-torpilleurs modernes d'une vitesse de 33 nœuds. En dehors de cela, beaucoup de bâtiments de la flotte auxiliaire. En fait, il n'y avait pas de sous-marins. Ceux qui existaient vieux et petits, pouvaient à peine croiser devant nos côtes. Nous pouvions nous mesurer avec succès à la flotte turque seule, notre personnel et notre matériel lui étaient bien supérieurs.

L'arrivée du *Gæben* changeait totalement les positions. Le *Gæben* pouvant marcher 28 nœuds, possédait une puissante artillerie, obligeant notre flotte à rester groupée. La moindre dispersion de nos forces pouvait nous devenir fatale. Le commandement supérieur en Mer Noire comprit cette situation. Voilà pour le point de vue tactique. Au point de vue stratégique, c'était encore plus grave. Lorsque la Turquie devint notre ennemie, la Russie fut coupée de tous ses alliés. Elle devait avec de très faibles moyens techniques subvenir

aux besoins de son énorme armée en action. Restaient, comme moyens de communication : Mourmansk par l'Océan Glacial, et Vladivostock par le Pacifique. Un coup d'œil sur une carte montre que ces routes sont longues, presque impossibles. Combien de temps fallait-il au matériel venant d'Europe pour gagner Vladivostock, puis traverser toute la Sibérie pour nous arriver. Cela représente plus de 20.000 milles marins.

Du côté de Mourmansk, ça ne valait guère mieux. Le chemin de fer qui devait le réunir à Pétersbourg n'était pas encore fini. Arkangel, sur la Mer Blanche, est bloquée par les glaces pendant de longs mois.

La Russie était donc privée de ce dont elle avait le plus besoin, l'aide technique de ses alliés en matériel de guerre. Elle ne pouvait pas non plus donner à ses alliés ce qu'ils attendaient d'elle : un appoint de soldats.

Voilà quel fut le résultat de l'arrivée aux Dardanelles de ces deux croiseurs allemands, bouleversant la situation stratégique de la Russie en l'isolant, avec son immense territoire et tout son matériel brut qui avait besoin d'être manufacturé.

La nature de notre caractère nous fit, par malheur oublier les paroles de Pierre le Grand : « Retard veut dire ruine ». Et au lieu de nous organiser par nos moyens, avant tout, et de nous préparer à une guerre de longue durée, nous nous jetâmes, en dépit de la saine raison, à la défense de Paris menacé. Sacrifiant nos meilleures troupes, nos moyens limités, en si petite quantité et sans espoir d'en obtenir de nouveaux.

L'offensive russe aida l'armée française, qui put battre les Allemands sur la Marne et les y arrêter. Notre offensive foudroyante fut arrêtée par les troupes que les Allemands retirèrent du front français, et se termina par la défaite d'Augustovsky. Notre parole était tenue, mais à quel prix!!

Alors, que, sur notre front terrestre se déroulaient de durs combats, il n'y eut, en Mer Baltique que des engagements insignifiants entre les navires allemands et les nôtres. D'après leur caractère, on voyait que les adversaires s'observaient, évitant de s'engager.

Les Allemands avaient mouillé un champ de mines à l'entrée du golfe de Finlande. Découvert immédiatement par notre service de liaison, il fut dragué aussitôt. Deux petits dragueurs sautèrent pendant cette opération. Le jour de la déclaration de guerre, Libau, comme il fallait s'y attendre, fut bombardée par des croiseurs ennemis. Un champ de mines fut mouillé à son entrée. On fut aussitôt averti de sa présence, mais il était bien inutile. La première opération active de l'ennemi fut bien manquée. Le *Magdeburg* un bon croiseur tout récent, s'approcha de nos côtes à la faveur de la nuit. Craignant les mines, il longeait la terre de près, et heurta dans la brume les rochers de l'île Odensholm. Son équipage le fit sauter, mais pas complètement, et on commença aussitôt les opérations pour le renflouer. Malheureusement le mauvais temps gêna beaucoup et la tempête acheva de le briser sur les rochers. Notre flotte de la Baltique perdait un trophée. Le *Magdeburg* était perdu le 20 août. Peu de temps après, le 11 octobre un de nos croiseurs, le *Pallada* qui patrouillait fut attaqué et coulé dans le golfe de Finlande par un sous-marin ennemi. Tout son équipage, 800 hommes, disparut avec lui. Il n'y eut aucun survivant malgré l'arrivée immédiate de torpilleurs, tellement son naufrage fut rapide. Au même moment, à quelques jours près, un sous-marin allemand coulait dans la mer du Nord les trois croiseurs anglais *Aboukir*, *Hogue* et *Crécy*. Un tel succès des sous-marins allemands produisit une très forte impression. On commença à comprendre l'importance et l'efficacité des sous-marins, on étudia les moyens de s'en protéger.

Ayant de bonnes raisons de supposer que la flotte alle-

mande était massée dans la Baltique, l'amiral Essen qui commandait en chef notre flotte de la Baltique, ne se décida pas à tenter, avec sa faible flotte, des opérations de grande envergure. Nos nouveaux dreadnoughts n'étaient pas encore complètement armés. L'amiral Essen se borna à mouiller, avec nos torpilleurs des mines sur la côte allemande. C'est sur un de ces champs de mines que le croiseur cuirassé allemand *Friedrich Kart* coula, le 4 novembre, ainsi que quelques torpilleurs et bâtiments auxiliaires. Ce fut une compensation à la perte de notre *Pallada* et un avertissement pour notre ennemi. Les combats qui suivirent montrèrent que nos mines lui produisaient une grosse impression. et qu'il ne pouvait pas être le seul maître en mer Baltique.

Je suivais avec beaucoup d'attention et d'intérêt les récits que donnaient les journaux des rencontres entre escadres allemande et anglaise. Je ne pouvais m'empêcher d'admirer les opérations audacieuses de l'*Emden*, le sens marin et la décision de son commandant.

Lorsque la guerre éclata, deux de nos croiseurs l'*Askold* et le *Jemtchoug* se trouvaient à Vladivostock. Ils reçurent l'ordre de se réunir à l'escadre alliée qui opérait contre l'escadre allemande de l'amiral Von Spee. Le *Jemtchoug* qui avait si heureusement échappé au désastre de Tsoushima, trouva une fin sans gloire en rade de Poulo-Penang, dans le détroit de Malacca. L'*Emden*, qui avait mis une cheminée postiche, franchit de nuit la défense française et torpilla le *Jemtchoug*. Ce dernier ouvrit le feu, trop tard hélas. Quelle vilaine fin pour ce pauvre croiseur ! Cette nouvelle m'affecta beaucoup, et aussi l'équipage.

Pendant que je suivais les combats lointains, marquant soigneusement sur la carte les déplacements de l'ennemi, les affaires suivaient leur cours en Mer Noire. Notre escadre sortait quelquefois en mer, se montrait aux Turcs, s'approchant des côtes d'Anatolie. Nous apprenions de Constantinople que

les deux croiseurs allemands faisaient avec la flotte turque des manœuvres près de leurs côtes. Il n'y eut cependant aucune rencontre. Les deux partis se préparaient à la guerre. Personne ne pouvait prévoir ce qu'elle allait être. Cette période d'observation et d'attente dura deux bons mois. A la fin, le dénouement arriva.

La matinée du 29 octobre était exceptionnellement claire. La mer était d'huile. Toute l'escadre, qui rentrait juste de la mer, était groupée en rade du Nord, se préparant à ressortir. Les transports, avec leurs mines sur le pont se trouvaient là aussi, mais tout au fond de la rade, à l'exception de notre *Grand-Duc Alexis*, entré la veille au bassin, avec son plein de mines.

De grand matin je suis réveillé en sursaut, dans ma cabine confortable, par des coups de canon. Ne comprenant rien à ce qui se passait, je m'habille rapidement et vole sur le pont. J'assiste alors à un spectacle aussi étrange qu'inattendu : des groupes d'ouvriers du port qui se rendaient au travail errent sur les quais, effrayés. Des femmes, les yeux agrandis de frayeur, courent en criant de tous les côtés.

Des détonations d'obus nous parviennent de la rade du Nord. Puis des coups de canon. Le bruit indique que ce sont les batteries de côte qui tirent, et non l'escadre, comme je le pensais tout d'abord. Je n'avais pas fait dix pas sur le pont lorsqu'à quelques mètres, tout près du dock, un obus arrive, éclate en projetant un nuage de pierres et de poussière. Un sifflement au-dessus de ma tête... Un autre obus vient frapper la porte du bassin. J'attends quelques instants, puis je cours à l'endroit où l'obus est tombé. J'en trouve un gros éclat. Je compris tout de suite que l'obus venait du *Goeben*.

Saisissant l'éclat encore brûlant, je le monte avec peine sur le pont et je le pose triomphalement sur la table du carré : « Messieurs, voici un cadeau du *Goeben*. Acceptez-le et remerciez ». Le commandant et les officiers, surpris,

le regardent de loin, avec méfiance. Ivan, notre matelot d'office, pas des plus braves, blême et tremblant de peur, n'ose plus entrer au carré. « — Ivan, que diable, apporte le café, tu es en retard », lui dis-je. « — Pour l'amour de Dieu, Votre Honneur, enlevez-le, demande-t-il d'une voix suppliante. S'il allait éclater, tout d'un coup. »

En dépit de ce moment tragique, je ne puis m'empêcher de rire aux éclats, devant la physionomie affolée du pauvre Ivan. A la fin, voyant que le fragment d'obus est bien tranquille sur la table, et n'a pas l'air de vouloir éclater, il se rassure quelque peu et commence à servir le petit déjeuner.

A ce moment, la canonnade s'arrête. La 4<sup>e</sup> division de torpilleurs, qui se trouvait en patrouille, commandée par le capitaine de vaisseau prince Troubetskoï, rentrait à Sébastopol au point du jour, et rencontre le *Goeben*. Le *Goeben*, voyant se rapprocher les torpilleurs, cesse le feu sur la terre et se dirige sur eux. A son tour, le commandant de l'escadrille voyant qu'il ne peut pas rentrer au port, décide d'attaquer le croiseur. Celui-ci ouvre le feu avec son artillerie contre torpilleurs. Marchant à la vitesse maxima, changeant constamment sa route, la division se rapproche du *Goeben*. Mais voilà un obus du *Goeben* qui atteint le torpilleur de tête *Lieutenant-Poustchine*. Sa vitesse diminue instantanément, et il commence à piquer du nez. L'obus l'a atteint à l'avant, lui faisant une voie d'eau. Il n'en continue pas moins à mener l'escadrille à l'attaque, tirant du canon sur le *Goeben*. La situation des torpilleurs devenait tragique, et il y avait peu d'espoir pour eux, lorsque, tout à coup, paraît à l'horizon, du côté de Balaklava, une silhouette de bateau. C'est le *Prout* parti d'Yalta de grand matin qui rentre à Sébastopol. Le *Goeben* cesse aussitôt le feu sur les torpilleurs et marche sur lui à toute vitesse, croyant que c'était un bâtiment de guerre. Le feu du *Goeben* se concentre en entier sur le malheureux transport sans défense. Grâce à cette diversion les torpilleurs, qui avaient

des morts et des blessés sur le *Poustchine*, purent rentrer au port. Le *Prout* était transformé en cible. Son commandant, jugeant la situation désespérée, se décide à le couler, plutôt que de se rendre. Il donne l'ordre d'ouvrir toutes les vannes et d'embarquer l'équipage dans les embarcations. Là se place un épisode digne d'être rapporté dans des annales.

Le *Prout* coulait lentement. Le second du bord, lieutenant Ragousky, pour hâter le dénouement, fit sauter les soutes et s'engloutit avec le bateau. Le vieux prêtre Antony, l'aumônier du bord depuis de nombreuses années ne voulut pas non plus quitter le transport. En grande tenue sacerdotale il resta sur le pont, bénissant de la croix les chaloupes qui s'éloignaient. Il coula ainsi, entouré des flammes de l'incendie ; une partie de l'équipage et des officiers, dont le commandant, furent faits prisonniers par le *Gæben*. La plus grande partie cependant réussit à échapper au croiseur.

L'apparition du croiseur ennemi, son bombardement du port donna lieu, naturellement à de nombreux commentaires. Le bruit courait que c'était exprès que l'on n'avait pas placé de mines. En réalité les mines de défense n'avaient pas été mises en place parce que le commandant en chef, attendant les torpilleurs et le *Prout*, ne voulait pas les mettre en danger de sauter dessus.

L'attaque inattendue du croiseur allemand avait eu un résultat positif : la perte de notre transport *Prout*. Mais le *Gæben* avait essuyé de nombreux obus. Il avait des morts et des blessés. Quant au résultat de son tir sur le port, il fut nul. Aucun obus ne tomba sur les bâtiments au mouillage. Un obus sur un des cargos chargés de mines aurait pu avoir un effet désastreux.

Quelques heures après, quand l'escadre fut sous pression, elle leva l'ancre au complet et prit la mer, faisant route sur la côte turque, où se trouvait un centre de ravitaillement charbonnier et le bombardé. Elle n'y rencontra aucun navire ennemi.

Pendant que le *Gæben* bombardait Sébastopol, le *Breslau* n'était pas inactif. Accompagné d'un mouilleur de mines il alla en placer dans le détroit de Kertcheu, qui réunit la Mer Noire à la Mer d'Azov. Le matin même, un cargo sautait. Le croiseur turc *Hamidié* bombarda les villes de Féodossia et Novorossisk, mettant le feu à quelques puits de naphte.

Deux torpilleurs turcs, commandés comme les autres bâtiments par des officiers allemands entrèrent à Odessa dans la nuit du 29 octobre. Juste à ce moment, un remorqueur entra dans le port, remorquant deux chalands. Les torpilleurs, profitant de cette circonstance propice, entrèrent dans le port derrière lui, sans éveiller aucun soupçon. Il faut remarquer, en passant, que l'on entendit nettement parler russe à bord des torpilleurs turcs. En entrant dans le port, le premier torpilleur lança une torpille sur la canonnière *Donetz*, qui était accostée au brise-lame, et la coula.

Le second attaqua la canonnière *Konzanetz*, mais la manqua. Sa torpille alla éclater sur le môle. Les canonnières ouvrirent le feu et les torpilleurs, après avoir tiré quelques obus au hasard sur la ville, sortirent du port à toute vitesse.

Deux mois plus tard, le *Donetz* était renfloué et réparé. Il navigua jusqu'à la fin de la guerre, occasionnant de lourdes pertes à l'infanterie allemande, en opérant sur le Danube.

Le plan allemand avait parfaitement réussi, les résultats n'en étaient pas négligeables. Nous sûmes plus tard comment la Turquie avait déclaré la guerre. Je ne crois pas inutile de le rapporter.

Comme je l'ai déjà dit, V..., l'ambassadeur d'Allemagne en Turquie était un homme énergique et résolu, qui cherchait par tous les moyens à entraîner la Turquie dans la guerre. Lui et les émissaires allemands, travaillaient depuis longtemps dans ce sens l'opinion publique turque, placée jusque-là sous l'influence anglo-française. Une mission navale

anglaise, sous la direction de l'amiral Limpus avait, pendant assez longtemps formé et dirigé la marine turque. A la veille de la guerre, elle avait quitté Constantinople, laissant de la sorte la place aux Allemands, qui, rapidement, transformèrent la flotte turque à leur manière. Le terrain avait été bien préparé par leur ambassadeur, qui gagna brillamment la bataille diplomatique. Succès couronné par l'arrivée dans le Bosphore des deux croiseurs allemands. L'amiral Souchon fut immédiatement nommé amiral turc, et hissa sa marque à trois étoiles sur le *Gæben*, recevant pleins pouvoirs de commandant en chef. Pour ne pas froisser l'opinion, les officiers et les matelots des croiseurs allemands se mirent à porter le fez. La masse, bien entendu, ignore ce qui se passe, et est terrorisée par le parti germanophile, Enver Pacha en tête.

Au moment où l'amiral Souchon prit la mer, un conseil de guerre se réunit à bord du *Gæben*, à l'issue duquel les bateaux reçurent l'ordre d'aller bombarder les côtes russes. Le gouvernement turc, pas plus que le ministre de la Marine ne soupçonnait rien. On raconte que ce dernier jouait paisiblement aux cartes quand lui parvint la nouvelle de l'attaque contre la Russie. Mais la chose était faite. Il était trop tard pour revenir en arrière. La Turquie était bien entre les mains de l'Allemagne, et la guerre commença.

Depuis le début des hostilités, je rongerais mon frein sur mon transport. J'essayais de toutes mes forces et par tous les moyens de me faire désigner pour un torpilleur. Mes efforts, à la fin, aboutirent et je fus nommé sur le *Jarky*; c'était un torpilleur du même type que ceux qui avaient attaqué le *Gæben* dans la matinée du 29 octobre.

Le commandant venait d'être changé; son remplaçant le lieutenant S..., fut désigné en même temps que moi, et ce n'est que quelques heures avant l'appareillage que nous arrivâmes à bord. C'était le 13 novembre 1914.

Je me rappelle nettement cette soirée de vilain temps. Les

torpilleurs marchent en ligne de file. La brise fratchit. Une tempête du Nord siffle dans la mâture, soulevant des paquets de mer qui viennent se briser sur la passerelle et sur le pont. Les cuirassés sont loin devant nous et, dans le crépuscule, on distingue à peine leur masse. Parfois les bateaux disparaissent sous des grains. Leur ratière, l'éclat bref des signaux indiquent seuls leur place. Les torpilleurs augmentent de vitesse. La nuit devient si noire qu'on ne voit plus rien à une encablure. De temps en temps, il semble que l'on va aborder son matelot d'avant, ou bien que l'on est trop loin de lui. On hésite à faire augmenter ou diminuer le nombre de tours des machines. Voilà un signal à la ratière. L'amiral ordonne : Route, 140, vitesse 10 nœuds. L'escadre double le phare de Kersonèse et gagne la pleine mer. Les torpilleurs rectifient la ligne. Maintenant, le quart est plus tranquille, mais le roulis augmente. La mer durcit. Les embruns noient la passerelle. On n'a plus un fil de sec. Et encore trois heures de quart ! Involontairement, on envie les cuirassés, où l'on peut faire le quart sans être mouillé. Le petit torpilleur danse tellement, qu'il faut s'agripper pour ne pas être renversé ou emporté par les vagues qui balayent le pont ? On espère trouver un peu plus de calme après le cap Saritch. Mais ce qu'il fait noir ! De gros nuages noirs passent très bas au-dessus de nous. Des lames couronnées d'écume frappent le bateau et viennent s'écraser avec fracas sur le pont. Dans l'obscurité apparaît et disparaît la silhouette imprécise du *Joutky*, ou bien une rapide étincelle sortie de ses cheminées. Bientôt minuit. Je pourrai enfin descendre dans ma cabine, boire une tasse de thé brûlant, mettre des vêtements secs et m'endormir. Dormir dans une bonne couchette. Quel bonheur ! Encore cinq minutes. Mon Dieu qu'elles sont longues ! A la fin la silhouette sombre du lieutenant V..., monte l'échelle. Je lui rends le quart vivement et je descends. Maintenant je suis bien couché, sous une couverture bien chaude. Combat de nuit. Attaque à la torpille, peut-

être... En attendant, je m'allonge et m'endors. Mes pensées errent, fatiguées. Les pattes de velours du sommeil m'emportent.

Comme il fallait s'y attendre, le temps se calma pendant la nuit, et nous entrâmes dans une zone calme. Comme si une énorme main avait apaisé la mer, le petit jour nous trouva sur une mer calme et claire.

L'escadre prend la formation de jour et continue sa route vers le Sud-Est dans l'espoir de rencontrer l'ennemi. Mais le jour et la nuit passent, et l'on ne voit personne, pas la moindre fumée. Le jour suivant, toute l'escadre stoppa. Les torpilleurs accostent les gros bateaux pour charbonner. Nous n'avions pas eu le temps de terminer qu'il fallut se remettre en marche à toute vitesse vers le Sud. L'amiral venait de recevoir l'avis de la présence de l'ennemi à Trébizonde. De grand matin, nous sommes en vue des côtes d'Anatolie et de Trébizonde.

« Préparez-vous au combat ». Tous les bateaux répètent le signal, et donnent toute leur vitesse. On s'aperçut bientôt qu'il n'y avait aucun bâtiment ennemi en rade. L'amiral donne l'ordre au *Rostislav* et aux torpilleurs d'entrer en rade et de bombarder les casernes et les forts. On entre en rade, on démolit au canon toutes les constructions du port. Les Turcs restent silencieux.

Après avoir détruit tout ce qui était possible, nous ralions l'escadre, qui marche à ranger la côte. A part quelques barques à voile, qui ne font pas attention à nous, nous ne rencontrons rien. Il est évident que les Turcs, effrayés par la perte, la veille même, de toute une division de gros transports de guerre, contenant artillerie et munitions pour l'armée turque, ont suspendu toute opération. Cela s'était passé près du Bosphore même, et avait durement éprouvé le commandement allemand, car ils avaient très peu de transports de ce genre. Après avoir longé presque toute la côte d'Anatolie, et ne voyant toujours rien, l'amiral Eberhardt

décida de retourner à Sébastopol, pour y charbonner et faire des vivres. Dans la matinée du 18 novembre l'escadre approche de la presqu'île de Crimée, par une brume assez épaisse. Les croiseurs éclaireurs sont à quelque trente encablures du gros de l'escadre. La mer est calme; une légère brise chasse le brouillard qui devient moins dense. Le croiseur auxiliaire *Almaz* aperçoit dans la brume les silhouettes du *Goeben* et du *Breslau* qui sont stoppés. Il fait demi-tour et à toute vitesse vient prévenir l'escadre de la présence de l'ennemi.

Il était midi. Nous étions tranquillement à table, lorsque parvinrent jusqu'à nous le fracas de la canonnade et la sonnerie du branle-bas de combat. Chacun de nous court à son poste de combat. La première chose que je vois, c'est l'*Eustafi* qui marche à toute vitesse venant de 90° sur la gauche. Derrière lui apparaissent le *Johan Zlatooust* et le *Panteleïmon*. Les autres bâtiments n'ont pas encore viré de bord et sont à peine visibles dans la brume. Quittant la tête, notre division vient à toute vitesse se placer parallèlement à l'*Eustafi*. Ses tourelles sont pointées sur tribord. Ses canons crachent une épaisse fumée jaune. Il tire par salves sur l'ennemi. On aperçoit, dans le brouillard les éclairs du *Goeben* qui lui répond. Ses obus, passant par-dessus l'*Eustafi* tombent près de nous, soulevant de grosses gerbes d'eau. Une détonation plus forte que les autres, au milieu du *Goeben* me fait supposer que l'*Eustafi* a mis au but; d'autant plus que la canonnade cesse quelques minutes après et que l'ennemi cesse d'être visible. A ce moment-là, la brume se disperse et bientôt l'horizon devient clair. On ne voit plus d'ennemi. L'escadre reprend sa route pour Sébastopol. Notre division prend la gauche de la ligne et c'est alors seulement que je remarque des trous d'obus sur l'avant de l'*Eustafi*. Mais il continue à marcher comme si de rien n'était. En arrivant au port, nous connûmes tous les détails de l'engagement. Aussitôt que l'*Almaz* avait été prévenu de la présence de l'ennemi,

l'amiral Eberhardt avait pris une route parallèle à la sienne. L'officier canonnier attendait, comme le veut la règle, que le *Johan Zlatooust* tire pour ouvrir le feu. Mais l'*Eustafi*, sur ordre de l'amiral, commença à tirer. Le *Goeben* n'avait pas encore tiré. La distance était d'environ 40 encablures, la visibilité était mauvaise et la fumée des cheminées cachait le but. La première salve de l'*Eustafi* atteint le *Goeben* en plein milieu. Celui-ci répond par une première salve trop longue, celle qui est venue tomber près de nous. C'est seulement à la troisième salve qu'il atteint l'*Eustafi*, dans les casemates avant et dans l'infirmerie : 4 officiers et 29 matelots sont tués. Un officier et 24 matelots sont blessés. Parmi ceux-ci, mon bon camarade, l'enseigne de vaisseau Gnilosiroff, avec qui j'avais été embarqué sur ce cuirassé a reçu un éclat d'obus dans le ventre. Il mourut peu après à l'hôpital. Le lendemain, la ville et l'escadre en deuil, enterrait les morts. Sous les voûtes de la cathédrale Saint-Michel, dont les murs sont noirs des noms de ceux qui ont péri pendant le siège de la guerre de Crimée, les cercueils sont dressés, recouverts du pavillon de Saint-André. Imposante et calme, la cérémonie religieuse se déroule lentement, troublée seulement de temps en temps par les sanglots étouffés des mères. Le service funèbre terminé, les cercueils des victimes, portés sur les épaules par leurs compagnons d'armes sortent en une longue file. L'orchestre joue « Kol Slaven... » Ses accords accompagnent ceux qui sont partis dans un monde meilleur.

Des communications secrètes nous apprirent bientôt que le *Goeben* après le combat du 18 novembre, avait été avarié et avait perdu quelques dizaines d'hommes. Mais ses avaries ne devaient pas être très graves, puisqu'un mois après il se présentait devant Batoum et bombardait la ville. La défense de Batoum était alors très faible, quelques forts, munis de vieux canons ; pas un navire de guerre. La seule protection du côté de la mer, était une ligne de mines qui avait été

établie au début de la guerre. Mais le *Goeben* bombarda à grande distance, sans approcher jusqu'au champ de mines. Le seul dommage qu'il causa, fut d'abattre le pignon d'une maison. Ni le port, ni les forts n'eurent à souffrir. Il aurait pu faire beaucoup de dégâts, car le port est rempli de réservoirs de naphte, la provision de la flotte. Un « pipe-line » fait communiquer Batoum à Bakou qui, par la Caspienne reçoit tout le pétrole du Caucase. Batoum est donc un endroit important. Comment expliquer une telle négligence du *Goeben* qui partit sans rien détruire ? Je ne sais...

En tous cas, sans répondre au tir trop court de nos batteries, le *Goeben* partit. Sa démonstration fut sans résultat. Elle fut pour nous une excellente leçon.

Au commencement de décembre, l'escadre reprit la mer, après réparations indispensables, espérant rencontrer l'ennemi. En arrivant sur les côtes du Caucase, près de Batoum, l'escadre stoppa pour le charbonnage des torpilleurs. Les grands torpilleurs mazoutiers entrèrent dans le port pour faire leur plein. Une petite avarie à notre condenseur obligea le commandant à demander deux heures pour sa réparation. L'amiral nous donna l'ordre d'entrer à Batoum pour réparer notre avarie. C'est alors qu'il nous arriva une aventure, dont nous fûmes honteux pendant longtemps. Tant que nous faisons route avec l'escadre, nous ne prêtions pas grande attention à notre point et aux routes que nous faisons, puisque nous étions toujours dans ses eaux. Aussi ne savions-nous pas exactement où nous nous trouvions quand nous reçûmes l'ordre de nous rendre à Batoum. Le commandant voulut demander le point au bateau avec qui nous charbonnions. Mais comme nous étions en train d'appareiller le bruit des sifflets et des machines nous empêcha d'entendre nettement la réponse. Aussi nous fîmes route vers la terre, pas trop sûrs de nous. Nous marchions à bonne allure et l'escadre disparaissait à l'horizon. Dans une autre direction j'aperçus une division de gros torpilleurs, qui sortait sans doute de Batoum

après avoir pris leur mazout. Nos routes étaient très différentes, et il me semblait bien que nous devions nous tromper. Mais la terre était assez proche. Le commandant décida de se rapprocher encore pour se reconnaître sûrement. Le soir approchait. Dans le Sud nous vîmes un croiseur, un des nôtres. Nous apercevant il s'approche de nous, nous demande où nous allons. Quand il sut que nous nous rendions à Batoum il nous signala que nous étions à 18 milles dans le sud-ouest du phare de Batoum. C'était très ennuyeux, et le commandant était furieux, d'autant plus que nous avions demandé par T. S. F. à Batoum de nous envoyer un petit vapeur pour nous faire passer le champ de mines. Il devait nous attendre inutilement. Mais il n'y avait rien à y faire. Nous marchâmes à toute allure et ce n'est qu'à la nuit faite que nous approchâmes du port, franchissant sans encombre le champ de mines, dont naturellement nous connaissions la position. Mais on comprendra qu'il est désagréable d'entrer en pleine nuit dans un port dont les feux sont éteints. Aussi nous fallût-il demander l'allumage du projecteur *Béresan*. Inutile de dire que le commandant reçut un sévère rappel à l'ordre pour cette aventure. Le résultat fut qu'au lieu de rester quelques heures à Batoum, nous y restâmes plusieurs mois. Non pas que nous fussions retenus par notre avarie, qui était très légère et que nous avions déjà réparée en mer, mais en raison de la situation dans ces parages.

Au moment de notre arrivée, dans les derniers jours de novembre, Batoum était entourée par les Turcs de tous les côtés. Seule une bande de terre longeant la côte, celle qui contenait les voies ferrées, relativement étroite, restait entre nos mains. Dans le Caucase, au début de la guerre, il y avait très peu de troupes. Des renforts venant du Nord étaient attendus. Les Turcs, profitant du moment favorable, commencèrent l'attaque. Ils marchèrent en masse sur Batoum, et se fixèrent en deçà de la rivière Tchorokh. Nos troupes se reti-

rèrent d'abord à l'abri des forts, puis aidées par des forces navales, marchèrent en avant, maintenant les Turcs sur la rivière. Ces derniers commencèrent leur concentration pour marcher sur Tiflis, s'approchèrent de Sarakamich, s'établissant sur la ligne de montagnes qui s'étend derrière Batoum. L'ennemi était donc très près. Je pus d'ailleurs m'en convaincre dès le lendemain de notre arrivée, en entendant dans les montagnes le bruit du canon et de la fusillade.

Nous nous trouvions pour ainsi dire, dans une place assiégée. C'était nouveau pour moi, et je voulais aller en ville pour voir et me rendre compte de la situation. Nous attendîmes quelques jours, pensant être rappelés par l'escadre, quand nous parvint l'ordre de nous joindre aux forces navales de Batoum pour des opérations sur la côte. Ce fut d'abord une désillusion pour nous. Mais « à la guerre comme à la guerre » comme disait certain général. La force à laquelle nous appartenions maintenant n'était pas sans intérêt. Elle était commandée par le capitaine de frégate Schubert, homme d'un caractère bizarre, très indépendant. Il arborait son pavillon sur le *Béresan*, un courrier armé de canons de 75 millimètres. Il y avait encore deux ou trois petits vapeurs, avec des canons de campagne d'un vieux modèle qui, lorsque l'on tirait valsaient d'un bord à l'autre. Cela nous amusait beaucoup et nous les avions baptisés les « cuirassés chinois ». L'un d'eux, le *Dykh-Taou* garda ce nom durant toute la guerre et, à chaque fois qu'il nous arrivait d'opérer avec lui, cela nous faisait toujours rire. Le commandant des forces navales se trouvait lui-même sous les ordres du commandant de la place de Batoum et commandant les opérations du secteur, le général major Liakhoff. Comme toujours en pareil cas, le militaire et le marin n'étaient pas d'accord. Le général L..., un cavalier, même un vrai cosaque, avait ses idées sur la marine. Il ne se représentait pas très bien la tactique navale et les problèmes maritimes, aussi, cela n'allait pas tout seul entre lui et notre chef direct. En une certaine circonstance,

que je raconterai plus loin, cela se vit très nettement. Donc, à Batoum, le *Jarky* était le seul vrai bâtiment de guerre. C'est sur lui que s'appuyèrent toutes les opérations, qui commencèrent trois ou quatre jours après notre arrivée. Pendant ces quelques jours, j'avais pu me familiariser avec l'aspect de la ville. J'étais déjà allé à Batoum avant la guerre. J'en avais conservé le souvenir d'une ville très gaie et très curieuse avec ses arméniens et ses populations indigènes. Elle était presque vide, maintenant. La plupart des établissements, les écoles, avaient été évacués vers l'intérieur. Heureuse précaution. Dans les rues, aucune animation, ni le jour, ni naturellement la nuit, puisqu'aucun feu ne brûlait dans toute la ville.

Quelquefois le soir, en rentrant du restaurant pour gagner le torpilleur, nos voix résonnaient et nos pas éveillaient les échos des rues complètement désertes. Le beau temps nous permettait d'admirer la beauté du Caucase et de ses montagnes.

Le soir du troisième jour, nous recevons l'ordre de sortir pour visiter la côte turque, dans le but de savoir si des felouques turques ne viennent pas approvisionner les troupes par mer. En outre, l'Etat-Major avait appris que des bâtiments de guerre se montraient parfois, depuis l'établissement de l'ennemi. Jusqu'à quel point cela était-il vrai? Toujours est-il que le deuxième bataillon de marine, qui était en première ligne et s'était posté dans la montagne près du rivage, fit savoir qu'on avait vu, pendant la nuit, la silhouette d'un bâtiment de guerre. Aussi c'est fort impatient, et dans l'état d'esprit du chasseur partant à la chasse, que le *Jarky* appailla. La nuit est des plus noires. Les pièces sont chargées, chacun est à son poste. Les tubes lance-torpille sont traqués par le travers. Le torpilleur passe aussi près de terre que le lui permet le fond. Chacun s'efforce de percer l'obscurité pour découvrir l'ennemi. Le *Jarky* fait route au sud. Les noires montagnes forment à gauche une ligne imprécise.

Je suis à la pièce avant, pas loin d'un groupe de servants, qui bavardent tranquillement. De temps en temps, un rire étouffé se lève, puis meurt. Un homme court à la machine pour y allumer une cigarette. Tous se mettent à fumer, en prenant bien soin de cacher leur feu dans la paume de la main. La conversation de l'équipage montre leur bonne humeur. Ils ne parlent pas de la guerre. Personne ne pense que le bateau qui a été vu était peut-être un mouilleur de mines, et que nous allons peut-être sauter. Cette pensée me vint, mais ne resta pas. Et puis ! mourir comme cela, ce n'est rien... l'affaire d'un instant. Pas de souffrances. C'est merveilleux, pensais-je, de servir dans la marine. On se bat, mais entouré de confort. Tout à coup, attention ! On a vu, près de terre, clignoter quelques feux. Le *Jarky* vient en grand, met le cap dessus. Fausse alerte. Ce ne sont que les feux de quelques chaumières, au bord de la mer. Nous allons plus loin. Ça et là, des bûchers nous indiquent les bivouacs des troupes turques. Nous avons bien envie de tirer, tous. Mais le commandant ne veut pas, pour ne pas éveiller l'attention de ceux qui sont peut-être en mer, que nous cherchons et que nous pouvons rencontrer. Près de moi, à la pièce, se tient un maître mécanicien qui se trouvait à Port-Arthur, dans l'escadre au moment de la guerre du Japon. Il me raconte la première attaque de nuit des torpilleurs japonais sur Port-Arthur. Puis il me raconte des faits de toute la campagne, faits que l'on n'a pas l'habitude de relater.... Je connaissais bien l'histoire de la guerre du Japon. C'est avec d'autant plus de plaisir que j'écoutais les récits sans artifice d'un homme simple, devant les yeux de qui s'était déroulée toute cette triste épopée. Il me raconta des épisodes de combats qui montrent jusqu'à quel point le soldat russe peut être brave. Mais cette bravoure, il faut savoir la réveiller ; il faut savoir faire naître en lui ces qualités. Alors, l'armée russe serait invincible. Mais de tels chefs, sachant faire cela, sachant allumer ce feu, étaient trop rares en Russie. Il y

avait bien de rares étoiles, mais elles étaient perdues dans la masse des incapables. Il y avait bien des officiers intelligents et capables. Mais ils ne pouvaient pas arriver à se faire jour parmi la masse des non-valeurs qui enveloppaient la Russie comme d'un brouillard. Et ce qu'il y avait de terrible, c'est que cette ignorance profonde régnait parmi ceux qui gouvernaient la Russie. Dans l'escadre de Port-Arthur, en particulier, il n'y avait pas un seul amiral qui sache commander et conduire ses hommes au combat.

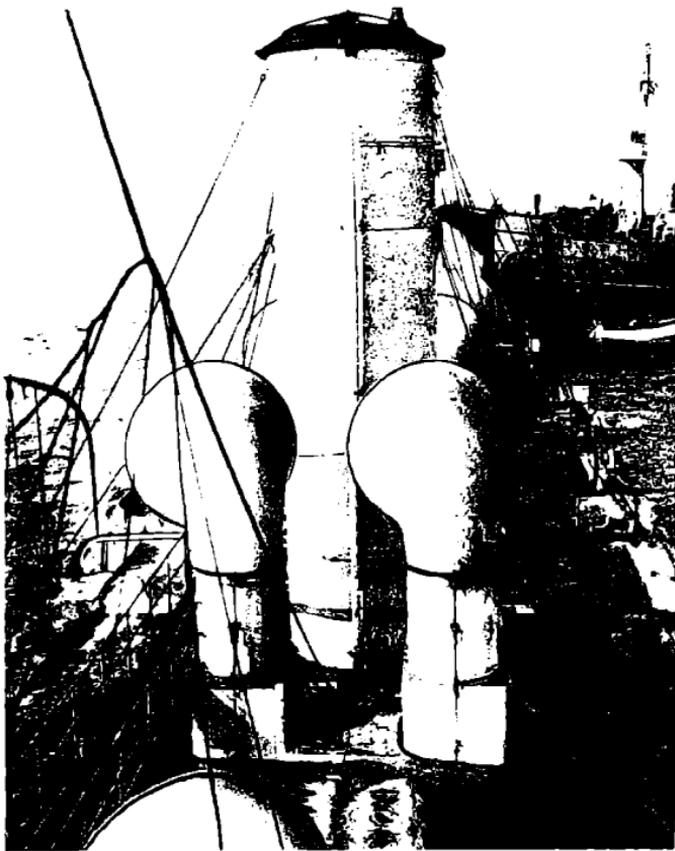
L'arrivée de Russie de l'amiral Makaroff, un homme énergique, un chef habile et aimé, remonta le moral de tous. Ce fut une nouvelle vie pour l'escadre. Malheureusement, à la joie des Japonais, le vaisseau Amiral, le *Petropavlosk* toucha une mine et coula, engloutissant l'amiral.

Les Japonais pouvaient s'en réjouir. Avec Makaroff, ils n'auraient pas bloqué Port-Arthur, et le Japon ne serait pas maintenant une grande puissance maritime.

Du côté russe, la guerre du Japon était une aventure stupide et tout à fait inutile, résultat d'un gouvernement ignorant. Le simple soldat sentait cela d'instinct et c'est pourquoi il n'y eut pas d'enthousiasme. Aussi, pourquoi s'en aller si loin chez les jaunes, alors que derrière il y avait un immense territoire russe, riche en blé, en or et en mines ! Existe-t-il au monde un autre pays qui puisse vivre, comme la Russie, sur ses propres ressources ? Tous les pays ont besoin de colonies sans lesquelles ils ne pourraient pas vivre. A la grande Russie, il ne manquait rien, ... que le savoir-faire.

Voilà où me conduisaient mes pensées, sous l'accompagnement du récit monotone de mon compagnon.

Nous suivîmes la côte ennemie pendant quelques dizaines de milles. Les feux de bivouacs turcs étaient cachés depuis longtemps, et le *Jarky* allait toujours vers le Sud, dans l'espoir tenace d'une rencontre. Mais la terre était silencieuse, et la mer restait vide. Il est bien plus de minuit, il faut virer de bord pour être rentrés à Batoum avant le jour. A quoi bon



LE *MEDIDIEH* COULÉ DEVANT ODESSA.



LE CROISIERE *PROTET*, ANCIEN *MEDIDIEH* PRIS AUX TURCS.

montrer aux Turcs que nous entreprenons des excursions nocturnes, dans le but de couler et de détruire. Il vaut mieux qu'ils s'en aperçoivent par le résultat.

Nous rentrions, déjà assez près du port, lorsque le torpilleur s'approcha d'un retranchement turc, pour tâcher de voir quelque chose, malgré la grande obscurité. L'ennemi nous avait vu. Une grêle de balles s'abattit sur le pont et la passerelle du *Jarky*. Par bonheur, personne ne fut blessé.

« Ouvrez le feu » commande-t-on de la passerelle.

Nos deux pièces commencent à arroser le ravin d'où est partie la fusillade. Je ne sais si notre tir fut efficace, ni quels furent les dégâts causés à l'ennemi. Toujours est-il que la fusillade cessa immédiatement et que nous rentrâmes tranquillement à Batoum. C'est de cette façon tout à fait inattendue que nous reçûmes le baptême du feu.

Le lendemain matin, le commandant reçut l'ordre de se mettre au courant de la situation et des positions du front terrestre, pour pouvoir soutenir, par notre tir, les troupes qui doivent attaquer d'ici quelques jours. Le commandant prit avec lui l'officier canonnier de la division et moi. On nous donna des chevaux du Caucase et, comme garde, un cosaque du Kouban. De grand matin, notre cavalcade se dirige vers le front. Cela devait être drôle de nous voir, nous agrippant au pommeau pour ne pas tomber de nos selles. Notre cosaque riait discrètement devant nous, voyant que les chevaux ne voulaient pas nous obéir. Ils sentaient à quel genre de cavaliers ils avaient affaire. Et nous avons un gué à franchir ! Ce fut une véritable tragédie. Les chevaux, qui sentaient probablement le gué, marchaient tout seuls. Mais il nous semblait qu'il fallait les diriger. Je tirais sur les rennes à tort et à travers. Mon cheval se fâcha, ne voulant rien savoir. A la fin, il se cabra et me jeta à l'eau. C'était heureusement peu profond. Je me rehissai à grand'peine sur ma selle et, cette fois, je laissai toute initiative à ma monture

qui me conduisit mieux et nous gagnâmes l'autre rive sans encombre.

C'était une bonne leçon d'équitation. Mais heureusement que l'on nous avait donné des chevaux calmes et habitués, qui savaient bien où il fallait passer. Sans cela, je crois que nous ne serions jamais parvenus jusqu'au front.

De l'autre côté du Tchorokh, la rivière que nous venions de traverser, en marchant encore quelques verstes, on arrive en territoire turc. Naturellement, il n'y avait plus aucun chemin. Seul un sentier de chèvre grimpait dans la montagne.

Nous étions à l'endroit où nos troupes venaient de marcher en avant. Nous vîmes des cadavres de soldats, turcs et russes. Ce spectacle n'avait rien d'agréable, pour nous qui n'avions jamais rien vu de semblable. Aussi, fouettant nos chevaux, nous grimpâmes plus vite dans la montagne. Comme à l'Etat-Major on nous avait dit d'être prudents à partir de cet endroit, que nous pourrions y recevoir des coups de fusil, nous regardions de tous les côtés avec attention. De çà, de là on entendait des détonations. A tout moment nous pouvions recevoir une balle, et tombant de cheval dégringoler dans les pierres et les lianes qui poussaient partout autour de nous. A la fin, nous parvîmes au quartier du 2<sup>e</sup> bataillon de marine.

Nous avons dépassé en chemin toute une caravane de mulets, portant des cartouches et des obus.

Voilà les tentes, puis une ligne de tranchées, c'est là qu'est installé l'Etat-Major du commandant du bataillon.

Du haut de la montagne, on a une vue très étendue sur toute la vallée, et sur la montagne d'en face, où l'on voit les tentes de l'ennemi. Toute fusillade avait cessé, et la position semblait très calme. J'allai rôder entre les tentes, examinant les environs, et cherchant des points remarquables qui me serviraient pour le tir. A quelques pas de moi je vois une silhouette trapue, portant une casquette de marin enfoncée

jusqu'à la nuque. En me voyant, sa physionomie s'éclaircit d'un large sourire et il me salue : « Bonjour, Votre Honneur, vous ne me reconnaissez pas ? Je suis un chauffeur de l'*Eustafi*. Je me le rappelai bien vite : « Bonjour. Comment es-tu ici ? » Il avait été libéré peu de temps avant la guerre, et était réserviste. Il m'expliqua alors qu'il avait été mobilisé et envoyé dans l'infanterie pour se battre avec les Turcs. Il me supplia de lui faire reprendre du service sur les bateaux, et me demanda de le prendre à bord du *Jarky*. Naturellement je lui répondis que j'essayerai de le faire, mais qu'il ne fallait guère qu'il y comptât car la flotte n'avait besoin de personne en ce moment. Le malheureux baissait la tête, regardait la terre d'un air désolé. Il sentait bien qu'il ne pourrait plus retourner sur un bateau. Je lui dis encore quelques mots de consolation et d'encouragement, et je continuai ma visite. Quand je repassai au même endroit, quelques instants après, je revis mon interlocuteur qui, ayant vraisemblablement oublié son chagrin, dansait gaiement le « trepak ». Je m'en réjouis pour lui. Nous passâmes toute la journée sur le front. Pas une seconde je ne pensai au *Jarky*. Comparant leur vie à la nôtre, je plaignais secrètement le sort de nos camarades, officiers de marine, qui se battaient ici dans les montagnes. De temps en temps, mais rarement, une salve éclatait de ci de là. Nos deux canons de montagne y répondaient à tour de rôle. Ils représentaient toute l'artillerie du front côtier. Le soir, après avoir pris congé de tous et leur avoir souhaité bonne chance pour la prochaine offensive, nous redescendîmes vers la ville.

Comme on est mieux à ton bord, vieux *Jarky*, même lorsque par gros temps on ne peut ni s'asseoir, ni dormir, ni manger comme le reste des humains.

Le jour qui suivit notre retour se passa à l'embarquement des obus qui devaient nous servir pour le bombardement du lendemain. De bon matin, alors que le soleil ne s'était pas encore montré derrière les montagnes, le *Jarky* appareilla

pour être à l'endroit fixé à l'heure convenue. Nous nous approchâmes tout près de nos tentes, et ayant reçu les dernières instructions, nous gagnâmes le côté ennemi, prenant une bonne position pour pouvoir tirer aisément. Le torpilleur ouvrit le feu quand le signal en fut donné. Tirant d'abord des shrapnels, puis des fougasses, pour économiser les shrapnels. A ce moment le soleil se montra au-dessus de la montagne, éclairant la vallée du côté ennemi, tandis que notre versant restait dans l'ombre. Notre colonne d'assaut descendait la vallée, cachée par les buissons et les lianes. Un long ruban de troupes, officiers en tête se mit en mouvement sur la rive. Une demi-heure plus tard, les détonations des fusils et des cris de hurrah parvinrent jusqu'à nous. Les canons de montagne nous indiquaient l'endroit que nous devions arroser de shrapnels.

Notre tir était très précis, et la troupe allait toujours de l'avant. Les Turcs, visiblement effrayés par une telle canonnade répondaient rarement et quittaient leurs tentes. A la jumelle et au télémètre, nous suivions les nôtres qui montaient à l'assaut. Les salves de fusil tantôt crépitaient avec force, tantôt se calmaient. Un silence sinistre finit par régner sur la montagne puis le tonnerre des canons et des fusils reprit de plus belle. Au bout de trois heures, nos troupes avaient atteint le sommet de la montagne ennemie et se reposaient. Les Turcs battaient en retraite. Nous nous rendimes plus loin, continuant à bombarder les fuyards pour donner aux troupes le temps de se reposer et de continuer plus loin. Et ainsi jusqu'au soir, nous continuâmes à bombarder jusqu'à la fin de l'attaque et ce n'est que quand nos troupes furent solidement établies pour la nuit que nous cessâmes le feu. Mes tympan, comme pour tout le monde d'ailleurs, me faisaient horriblement mal, malgré la quantité d'ouate que nous avions dans nos oreilles. C'est vraiment dur, de rester toute une journée près d'un canon qui tire.

Pendant plusieurs jours d'affilée, l'offensive russe se dé-

roula et, autant qu'il m'en souvient, du 9 au 19 décembre les Turcs furent repoussés de Gonia à Limane. Le *Jarky* courut à Batoum pour se reposer un peu, et reprendre des munitions.

Je me souviens qu'un jour, en exploration sur la côte, on aperçut du pont du torpilleur, un petit hameau turc semblant abandonné. Le commandant fit mettre une embarcation à la mer, et avec quelques hommes j'allai le visiter. J'avoue que ce qui nous intéressait le plus, c'était les mandariniers que nous commençons à apercevoir, plutôt que le pauvre village, visiblement inhabité. Nous commençâmes à l'inspecter, fusils et revolvers prêts à tirer. Ces chaumières abandonnées me firent une pénible impression. On voyait qu'elles avaient abrité de pauvres gens, vivant avec peine de leur dur labeur, et qui n'avaient quitté leur bien que forcés par les événements. Quelques poules abandonnées gloussaient, cherchant les maîtres absents, un chien, des instruments agricoles jetés un peu partout. Des arbres chargés de belles mandarines dorées entouraient les chaumières. Après avoir inspecté le village, nous pénétrâmes en hâte dans les jardins, cueillant ces beaux fruits, en remplissant tout ce que nous avions à notre disposition. Bientôt le canot en fut plein jusqu'au bord. Nous étions absorbés par cette cueillette, lorsque du torpilleur nous parvint une sonnerie. Il est probable qu'ils ont vu quelque chose. Il faut se dépêcher de rentrer. Il est presque impossible d'arracher les matelots à une pareille fête. Il fallut que j'aie moi-même les ramener au canot. A l'horizon, on apercevait une fumée qui se rapprochait. Comme je savais que nos bateaux n'étaient pas dans ces parages, j'en conclus que ce devait être l'ennemi.

A force de rames nous regagnâmes le bord, où je fus attrapé par le commandant pour n'être pas rentré au premier appel.

— Vous devriez comprendre que c'est peut-être le *Bres-*

l'au qui est à l'horizon, et que nous n'avons pas de temps à perdre.

— Excusez-moi, mon commandant, mais que voulez-vous le jardin où nous étions était si agréable!...

L'embarcation est hissée vivement et le *Jarky* fait route pour voir ce qu'est cette fumée. Mais au fur et à mesure que nous avançons, la fumée se fait plus petite, puis disparaît à l'horizon. Il ne pouvait y avoir aucun doute, c'était un croiseur allemand. Nous donnions 27 nœuds et il marchait plus vite que nous.

Rentrés à Batoum, nous eûmes un peu de repos. Mais vers minuit, alors que tout reposait à bord, on entendit des coups de canon du côté de la mer. L'obscurité était complète. Pas loin de la côte, un peu plus au Sud que les forts, on pouvait voir la lueur des coups de canon. Dans les forts et dans la ville, pas un feu. Le calme est complet. Le bâtiment ennemi canonna en vain pendant un quart d'heure. Il avait dû se tromper, car tous ses obus tombèrent dans la brousse de la vallée du Tchorokh. Heureusement que les forts n'avaient pas répondu, car ils auraient révélé leur position, et il aurait pu y avoir de la casse.

Le temps que le *Jarky* lève l'ancre et sort du port, la canonnade avait cessé. La nuit était trop noire pour nous permettre de rechercher l'ennemi en mer. Aussi le *Jarky* revint-il à sa place. L'insuccès de l'ennemi fut longtemps matière à plaisanterie.

Mais il était visible que le commandement germano-turc était contrarié par la présence du torpilleur sur les côtes turques. Un aussi petit torpilleur pouvait ainsi tirer des journées entières sur les campements turcs, détruire du matin au soir les ponts et les tranchées, couler des bateaux à voile et, comme pour une mouche, on ne pouvait rien contre lui!

C'était révoltant. Aussi, un beau matin, vers la mi-décembre, alors que le *Jarky* s'appêtait à sortir encore pour sou-

tenir l'armée, et qu'il se balançait tout doucement à quai, un cosaque venant des remparts à bride abattue nous apporta un pli. On nous apprenait qu'un bateau était en vue à l'horizon et que nous avions à appareiller sur l'heure. Le cosaque n'avait pas eu le temps de s'éloigner, qu'un motocycliste arrivait, pour nous communiquer que le bâtiment était un torpilleur à deux cheminées. Le *Jarky* appareillait déjà quand un second motocycliste vint nous apprendre qu'il s'agissait d'un croiseur à quatre cheminées qui se trouvait maintenant tout près de terre, devant nos campements.

On force le tirage dans les chaudières, et nous sortons du port aussi vite que possible. La matinée était superbe, le temps calme. Une légère brume matinale masquait nos campements, et nous ne voyions pas le navire qui nous était signalé. Mais voilà que lentement le brouillard se lève et se fait moins dense.

Devant nos yeux se précise soudain la silhouette d'un croiseur à quatre cheminées : le *Breslau*. Le *Jarky* stoppe immédiatement : que faire ? Aller à l'attaque ? Folie, absurdité. Il fait si clair maintenant que nous serons coulés avant que nos canons ou nos torpilles puissent l'atteindre. Sa vitesse est supérieure à la nôtre. Que pouvons-nous faire. Le commandant et les officiers sont sur la passerelle. Une espèce de conseil de guerre impromptu. C'est la première fois que je vois d'aussi près et aussi nettement un bâtiment ennemi. Il commence à aller de l'avant, se dirigeant sur nous.

A la jumelle, on voit ses canons se braquer dans notre direction. Le commandant hésite à aller à sa rencontre. L'officier canonnier et l'officier mécanicien se taisent. Je supplie le commandant d'aller sur lui : « Commandant, marchons dessus ! c'est une occasion si rare. Nous n'avons rien à craindre, nous sommes sûrs de nous. Nous pouvons au moins échanger quelques coups de canon. »

« Il va ouvrir le feu tout de suite », dit le mécanicien d'une voix morne. « La distance est encore trop grande pour

lui, dit l'officier canonnier, sans quitter ses jumelles. Télé-métriste, quelle est la distance ? » « 70 encablures, Votre Honneur. »

« C'est curieux qu'il ne tire pas », murmure le commandant, perplexe. Les minutes passent lentement. J'attends avec impatience la première salve du *Breslau*. Que se passe-t-il. Pourquoi donc ne tire-t-il pas ? Il est évident que le croiseur ne tirera qu'à coup sûr et à petite distance. Le voilà qui augmente de vitesse puis tout d'un coup vire de bord et se dirige vers la terre.

« Comme c'est bizarre, pense tout le monde, qu'est-ce qu'il attend ? » Le commandant décide de rester là où nous sommes et d'attendre en observant l'ennemi. Mes suggestions : s'approcher et ouvrir le feu, n'ont pas de succès. Le commandant ne veut pas risquer le torpilleur et nous restons en place. Le *Breslau* et le *Jarky* s'observent encore longtemps. A la fin, le commandant décide de rentrer à Batoum. Mais avant il voulut pousser un peu vers le croiseur. Celui-ci vire de bord, mais ne tire toujours pas. A droite toute, commande le commandant. En arrivant près des forts, on entend les salves du *Breslau* qui tire sur nos campements.

Mais, pendant le temps que nous nous observions, nos troupes avaient quitté leurs campements. Les Turcs, naturellement, les avaient aussitôt occupés, de sorte que c'était sur ses alliés que le *Breslau* était en train de tirer. Cela dura deux bonnes heures.

A peine amarré à quai, le commandant va rendre compte de sa mission, avec le commandant des forces navales, au général commandant en chef.

— Pourquoi n'avez-vous pas attaqué le croiseur, demande le général d'une voix courroucée.

— Mais, Votre Excellence, c'est tout à fait impossible en plein jour, aussi clair. Il nous aurait coulé avant que nous ayons pu nous approcher.

— Comment. Mes cosaques, à moi, attaquent en toute circonstance. Vous ne le pouvez pas ? vous ?

Le commandant essaya vainement de lui faire comprendre l'inutilité d'une attaque de torpilleur dans ces conditions. Le brave général ne comprenait pas. Il partit, très en colère.

A partir de ce moment-là, les forces navales et le *Jarky* en particulier furent en disgrâce auprès du général. Mais cela ne dura pas longtemps, et son courroux tomba vite, car sans la participation du torpilleur, les troupes n'auraient pas pu avancer aussi vite et aussi facilement. Son tir fut si précis et efficace, pour l'attaque d'une position fortifiée, que l'affaire du *Breslau* fut complètement oubliée. Pendant longtemps, au carré nous nous sommes souvenus de cette conversation du commandant avec le général, et nous riions sous cape du bon général qui comparait une attaque de torpilleur avec une attaque de cosaques. Des faits de ce genre n'étaient pas rares avec les autorités militaires. Je ne demande pas, bien entendu, que les officiers de l'armée de terre connaissent toutes les questions maritimes ; mais il arrive que l'on perde patience en essayant de leur expliquer certaines questions d'ordre maritime, tant ils sont ignorants à ce sujet. Pendant que nous opérions sur le bord de la mer, les Turcs au fond du Caucase, enhardis par des premiers succès, et n'éprouvant aucune résistance de nos faibles effectifs, marchèrent sur Tiflis, la capitale du Caucase.

Au milieu de décembre, ils se trouvaient à Sarakamicha, située non loin de Tiflis, et ils comptaient bien l'occuper bientôt.

A ce moment-là, l'armée du Caucase se déploya et porta, à Sarakamicha et à Karakilissa, un tel coup aux Turcs qu'ils en perdirent la tête et, abandonnant armes, artillerie et voitures, se sauvèrent en débandade. A partir de ce moment-là, l'armée du Caucase ne cessa pas de progresser, accomplissant de vrais miracles dans ces montagnes sauvages, sans

routes, couvertes de neige, tenant un large front qui s'étendait des côtes de la Mer Noire jusqu'aux rives de l'Euphrate. Il a fallu la révolution pour arrêter ces vaillants guerriers du Caucase qui n'avaient jamais connu que la victoire.

Depuis la retraite de la principale armée turque, notre marche en avant s'effectuait rapidement. De Sébastopol on avait envoyé un second torpilleur, le *Jivoy*, du même type que le *Jarky*. Aussi notre service était bien allégé puisque nous avions maintenant une relève. Les opérations des forces navales devenaient plus importantes. De temps en temps toute l'armada : le *Beresan*, les cuirassés chinois et nous, faisons des sorties d'ensemble. Je me rappelle une fois où, avec nos canons de toutes les espèces, nous étions allés bombarder Kopa, une petite ville au bord de la mer et qui, au dire des espions, servait de base de ravitaillement aux troupes turques. La pauvre petite ville trinqua fortement. La moitié des maisons étaient en ruine et les felouques turques qui se trouvaient sur rade étaient toutes coulées ou démolies. Nous ne respectâmes qu'une mosquée, bien que les espions nous aient dit qu'elle servait de magasin. Dès le début du bombardement les habitants s'étaient enfuis. Il n'en restait d'ailleurs pas beaucoup. Alors que le *Jarky* bombardait le pont qui reliait la ville à la rive, une femme, tenant un enfant dans ses bras commença à s'y engager. Nous attendîmes qu'elle ait traversé pour reprendre le feu que nous avions cessé en la voyant. Et ce n'est que lorsqu'elle fut assez loin que nous détruisîmes le pont. Nous aperçûmes alors une mine qui flottait près de la côte. Elle avait dû dériver et, comme quelqu'un d'entre nous aurait pu la rencontrer plus tard, il fallait la couler ou la détruire. Le commandant m'envoya avec un youyou pour cette opération. Comme j'approchais de la côte, je fus accueilli par une grêle de balles. Personne ne fut touché, mais notre youyou fut troué comme une écumoire. La mine était une ruse ; sans perdre de temps, je la fis sauter à la carabine et fis demi-

tour. Le *Jarky*, qui avait vu que l'on nous tirait dessus, s'approchait et bombardait les bois et les broussailles d'où l'on tirait sur nous. Les Turcs tirèrent alors sur le torpilleur, jusqu'à ce que notre bombardement les oblige à fuir. Les opérations n'allaient pas toujours aussi bien. Quelquefois, toute une escadrille de torpilleurs venait de Sébastopol pour bombarder la côte turque, un peu plus au Sud de l'endroit où nous opérions habituellement. Un jour qu'ils avaient organisé un débarquement pour visiter des felouques accostées à la berge, le petit détachement, composé de quelques hommes, fut reçu à coups de fusil, et le pauvre enseigne A... fut tué d'une balle dans la tempe, et c'est avec peine que les matelots survivants purent ramener son corps à bord du torpilleur. Les Turcs profitaient de toutes les occasions pour nous canarder au fusil et à la mitrailleuse dès que nous approchions à bonne distance. L'exemple de ce torpilleur nous rendit plus circonspects, et lorsqu'il fallait aller visiter une felouque, nous nous assurions qu'il n'y avait personne autour. Si par hasard on nous tirait dessus, le torpilleur coulait alors tous les voiliers sans visite.

Comme je le disais tout à l'heure, l'arrivée du *Jivoy* alléga notre service. Et puis les sorties n'avaient plus maintenant le même caractère. Auparavant nous opérions toujours en liaison avec l'armée. Maintenant on nous envoyait plus loin pour des attaques ou des reconnaissances. C'était plus amusant pour nous. Nous marchions à deux. Notre première sortie à deux fut pour le cap Ioros, à l'ouest de Trébizonde, pour y prendre voiliers et vapeurs. Mais pendant deux heures, nous eûmes beau fouiller partout, nous rentrâmes bredouilles. Puis, dans un but d'intimidation, il nous fut ordonné d'aller bombarder les grandes villes. Le *Jivoy* alla à Trébizonde et nous à Risé. Dans ces deux places, tout ce qui avait un caractère militaire fut détruit. L'effet produit fut énorme. La division de Batoum s'enrichit encore de deux torpilleurs envoyés de Sébastopol. Il semblait que les opé-

rations sur ce front allaient prendre une grande envergure.

Le commandant d'un des torpilleurs nouvellement arrivés assurait qu'il avait été attaqué par un sous-marin au large du phare Pizonde, qu'il avait mis le cap dessus et qu'il était passé sur son périscope. Effectivement, lorsqu'on mit le torpilleur au sec on vit que ses hélices avaient reçu un choc. Mais on n'avait encore vu aucun sous-marin allemand en Mer Noire, aussi tous les autres commandants croyaient qu'il avait dû toucher une roche et qu'il mettait son avarie sur le dos d'un sous-marin. Mais après tout, il était possible que ce fut un sous-marin. Personne ne discuta cette affaire, attendant l'avenir pour éclairer ce point ténébreux de l'histoire guerrière du torpilleur S...y.

A l'arrivée des autres torpilleurs, nous entrâmes en période de repos. On nettoya les chaudières, on démonta les machines pour les visiter. J'en profitai pour excursionner dans les environs de Batoum. Ce coin du Caucase est véritablement merveilleux et original. Cela ressemble beaucoup plus à l'Afrique qu'à la Russie. Palmiers, orangers, citronniers, plantations de thé, petits torrents de montagne rapides dévalant les montagnes, donnaient à ce pays un caractère exotique, surtout pour un Russe habitué aux grandes plaines et aux grandes forêts de la Russie. De même que son paysage, la population de la région de Batoum, comme toute celle du Caucase d'ailleurs, est composée d'éléments divers qu'il est souvent difficile de conduire. Il fallait beaucoup de prudence et de doigté. Musulmans, turcs, arméniens, adjerberdziens se coudoyaient. Il ne fallait aucun faux mouvement.

En fait le gouvernement avait bien en main toutes ces populations, et à part quelques rébellions de la part des adjerberdziens, le reste de la population a toujours été loyal. Même les sauvages montagnards, tartares et circassiens, se sont montrés de vrais enfants de la Russie, la servant avec honneur et dévouement.

Un jour, j'ai vu une armée, infanterie et cavalerie, compo-

sée de tartares, arméniens et circassiens traverser Batoum. C'était une scène intéressante, que je garderai toujours dans la mémoire. En avant, marchait un régiment de Géorgiens. De beaux cavaliers, en grandes pèlerines à capuchon blanc, étaient montés sur de petits chevaux de montagne, à l'allure noble. C'étaient de noirs circassiens, sanglés étroitement dans leurs ceinturons d'argent, armés de sabres d'argent et portant leur carabine en bandoulière. Puis venaient des Arméniens, dans la même tenue, mais avec le capuchon rouge. Puis des Tartares et des Circassiens en uniforme national. Tout cela était très beau, et s'harmonisaient parfaitement avec le décor environnant : hautes montagnes, couronnées de neige, scintillement et cliquetis des armes, sons curieux d'un orchestre oriental. Cela me faisait songer aux lectures de mon enfance, à un conte des *Mille et une nuits*, et cela me donnait joie et orgueil de voir ces gens qui allaient se battre allègrement pour la cause russe.

Mes visites aux ouvrages de défense autour de Batoum me persuadèrent de la vétusté et de l'insignifiance de l'armement des forts, c'était d'ailleurs bien suffisant autrefois contre les Turcs. L'expérience avait montré qu'il n'était pas besoin d'avoir mieux. Heureusement cependant il y avait, pour la défense contre la mer, une grosse batterie de 10 pouces. Son utilité nous fut révélée un jour.

Au commencement du mois de février, les 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> divisions de torpilleurs arrivèrent de Sébastopol. Leur charbon embarqué, les torpilleurs, auxquels nous nous joignons, sortent pour aller bombarder la côte. On commença à bombarder une petite ville dans laquelle se trouvaient des troupes turques et des approvisionnements.

Nous allions rentrer, ayant détruit tout ce qu'il était possible de détruire, lorsqu'une petite fumée, qui se rapprocha rapidement, apparut à l'horizon. L'escadrille, en ligne de file, se met à toute vitesse en route sur la fumée. Au bout d'un instant, l'air décidé et furieux du torpilleur de tête

change brusquement. Il vient en grand sur la droite, en même temps qu'il hisse le pavillon « B » à la plus grande vitesse possible.

Nous n'avions pas eu le temps de nous retourner, que nous étions environnés des obus du *Breslau* qui nous encadre de gerbes. Nous étions pour lui une proie facile.

Si nous avions été un peu plus loin en mer, il aurait eu le temps de nous rattraper et de nous couler tous. Une demi-heure de plus, et nous y laissions nos plumes. Mais le croiseur allemand ne devait pas avoir ce plaisir. Il nous gagnait de vitesse, mais son tir, mal réglé se dispersait sur la mer. Nous arrivâmes à temps dans la limite de protection de la batterie de 10 pouces. Et à peine quelques obus étaient-ils envoyés sur le *Breslau* que ce dernier reprit le large, nous laissant rentrer sans dommages ni avaries.

Je me représente le commandant du *Breslau* sur sa passerelle, s'arrachant les cheveux de dépit, en nous voyant lui échapper.

Le 13 février, arrivait à Batoum l'exarque de Géorgie, Mgr. Pitirime. Le *Jarky* eut la mission de le conduire au théâtre des opérations. Il était accompagné du gouverneur et du commandant des troupes. En arrivant devant Makrial, on mit une embarcation à l'eau, et je reçus la mission de conduire à terre ces hôtes de marque. A Makrial, séparé des positions ennemies par une crête neigeuse, l'archevêque célébra un *Te Deum*, puis harangua les troupes.

Le lendemain, une délégation de la population musulmane qui avait lourdement fauté contre les autorités russes, vint demander à l'archevêque d'intercéder en leur faveur, promettant de châtier eux-mêmes les coupables.

C'était la première fois, dans l'histoire du Caucase, que des musulmans venaient demander la médiation et l'appui d'un archevêque chrétien. Après les avoir reçus, l'archevêque s'en alla sur le front pour bénir les combattants.

A notre retour à Batoum, j'appris que j'étais désigné pour l'escadrille de sous-marins, je le désirais depuis longtemps. Mais cela me faisait beaucoup de peine de quitter le *Jarky*, son commandant, son équipage et mes camarades, avec lesquels j'avais vécu beaucoup de minutes de danger.

Je dois me mettre en route le lendemain matin de bonne heure. Ce soir, c'est le dernier dîner dans le petit carré du *Jarky*. Petit, mais combien agréable ! On m'offre un gobelet d'argent, avec deux noms gravés, Gonia-Liman, les endroits où nous nous étions battus ensemble. C'est avec émotion que je bois dans ce gobelet au succès des armes du *Jarky*. Nous trinquons suivant la vieille tradition russe. Vieille et douce coutume ! As-tu pu survivre à la haine maudite de la Révolution ?

Le *Jarky* quitta la région de Batoum peu de temps après moi, rentrant à Sébastopol pour reviser les machines qui avaient été soumises à une longue et rude épreuve. Le *Jarky* arrivé plus tard rentrait aussi.

Le commandant en chef des opérations à Batoum ne voulut pas laisser partir les deux torpilleurs sans leur témoigner sa satisfaction et sa reconnaissance. Il leur adressa l'ordre que je transcris ci dessous :

SECRET

ORDRE

du général gouverneur commandant en chef  
de la forteresse Mikhaïlovsky et de la région de Batoum.

N° 78.

11 mars 1915, Batoum.

I. — Les torpilleurs *Jivoy* et *Jarky* vont quitter définitivement Batoum aujourd'hui.

C'est avec beaucoup de peine que j'ai appris que ces deux unités allaient m'être enlevées.

Pendant tout votre séjour ici, votre travail, *Jivoy et Jarky*, fut mené avec un rare enthousiasme.

Je ne me souviens d'aucune occasion où vous n'ayez pas été prêts sur-le-champ à répondre à mon appel. Cela témoigne de votre incomparable ardeur au combat. Le résultat de votre bravoure est tout en votre honneur.

Au nom du pays, et en mon nom personnel tous, commandants, officiers et équipages, je vous remercie et je vous félicite.

Je me souviendrai toujours de vous avec plaisir, et je vous citerai en exemple. Les places de Trébizonde, Rizé, Atiné, Kitsé, Soumli et Khopa se souviendront aussi de vous. Vous laissez des traces partout.

Merci à tous. Je vous souhaite gloire et honneur.

Signé :

*Le général gouverneur commandant en chef  
de la forteresse Mikalovsky et de la région de Batoum.*

Général-Major LIAKHOFF.

La deuxième partie de cet ordre attribuait des médailles et croix de Saint-Georges aux marins des deux torpilleurs qui s'étaient distingués.

Du wagon qui m'emmenait, je regardai encore une dernière fois les quatre cheminées du *Jarky*. Elles fumaient. Il allait prendre la mer... Mon cœur battait plus vite... Je regrettais mon départ. Mais la végétation tropicale du cap vert me cacha vite le port et la rade.

Le train suivait la chaîne du Caucase. J'embrassais pour la première fois tout le panorama caucasien : forêts, riches vergers, vignes s'étendaient sur le versant des montagnes. Le beau site de Tiflis, capitale du Caucase, les innombrables réservoirs à pétrole de Bakou, capitale du pétrole... tout cela défila rapidement... Et je pensais que la Russie était grande et riche.

Avec mon modeste bagage d'enseigne agrémenté d'une collection d'armes de toutes sortes provenant de l'ennemi, je descendis en gare de Sébastopol.

Le lendemain, je fis ma visite officielle à mon nouveau chef, le capitaine de vaisseau Klotchkovsky commandant l'escadrille de sous-marins.

— Vous êtes désigné pour le sous-marin mouilleur de mines, me dit-il. Vous serez officier torpilleur. Présentez-vous à votre commandant aujourd'hui-même.

Je pris congé du chef d'escadrille, pressé de connaître mon nouveau bateau.

Le commandant et les officiers étaient au travail à bord. Je pataugeais dans la boue noire du port, me dépêchant vers le *Crabe*. Je l'aperçus bientôt, couvert de charpentes, sale, taché de rouille. Il avait l'air d'un bâtiment à moitié achevé, que l'on aurait abandonné. Ma mauvaise impression augmenta encore lorsqu'après avoir grimpé l'échelle de bois qui conduisait sur le pont, je descendis dans l'obscurité des fonds. A l'intérieur, tout était démonté. Pas d'accumulateurs, machines incomplètes. Combien de temps allait-il falloir pour que ce bateau soit en état de marche, pensais-je en moi-même.

— Vous ferez mieux d'attendre ici, Votre Honneur, me dit un matelot. Vous allez salir vos vêtements neufs; tout est sale et gras partout. Attendez, je vais aller prévenir le commandant. Voici le carré.

Je regardai autour de moi. Rien n'indiquait que ce fût un carré d'officiers. Cela semblait même inhabitable. Les tôles des cloisons étaient nues, sans peinture. A mes pieds s'ouvrait une fosse d'accumulateurs vide.

« J'ai changé mon cheval borgne pour un aveugle, pensai-je. Sur le *Jarky* c'était tout de même mieux. Et puis, on naviguait, on se battait. Ici, que de crasse, combien de temps faudra-t-il pour nettoyer tout cela et mettre ce pont en état de marche... »

Quelques instants passèrent, puis le commandant arriva, accompagné des officiers et de l'officier mécanicien. Je me présentai au commandant qui m'accueillit fort aimablement.

— Je suis très heureux de votre arrivée. Nos réparations vont bientôt prendre fin. Vous prenez les fonctions d'officier torpilleur. Mettez-vous au courant du bateau et de votre service.

Je connaissais bien les officiers du bord. Ils étaient avec moi à l'école de navigation sous-marine. Par eux, j'appris l'histoire du *Crabe*. Il avait été mis en chantier en 1908. C'était le premier bateau de son type, non seulement en Russie mais partout au monde. A cause de cela, il avait beaucoup de défauts, qui nécessitaient des modifications continuelles. C'était un monstre, pour son époque. Il déplaçait 550 tonnes, portant 66 mines et quatre torpilles. Sa vitesse atteignait 14 nœuds. Mais l'usine « Navale » de Nikolaïeff, qui en avait entrepris la construction, avait désespéré de le finir. Reculant devant les grosses dépenses et le temps qu'il fallait, elle en abandonna l'achèvement. C'est alors que l'ingénieur qui en avait dressé les plans, se décida à l'achever, à ses risques et périls, prenant les dépenses à sa charge. Ses moyens étaient naturellement faibles, et les travaux avancèrent lentement. Il disposait seulement de trois ou quatre ouvriers spécialistes, le reste de la main-d'œuvre étant fourni par l'équipage, que l'ingénieur payait de son argent. Une telle organisation laissait beaucoup à désirer. La guerre arrivant, il était intéressant d'avoir un sous-marin mouilleur de mines.

Aussi tout le monde à bord s'efforçait en conscience à faciliter la tâche de l'ingénieur. Le malheureux se remuait comme un diable, faisait preuve d'une énergie pas ordinaire, travaillant jour et nuit. Nous, les officiers qui voulions voir le *Crabe* prêt à marcher, l'aidions de toutes nos forces, chacun dans sa partie.

Mais cela n'allait pas sans cris et sans disputes.

L'ingénieur Nalioff, au bout de ses ressources, voulait se tirer d'affaire. Nous insistions pour avoir au moins l'indispensable, faisant valoir que, en fin de compte, ce n'était pas lui, mais nous qui allions nous servir du bateau. Comme Nalioff voyait que, sans nous, il n'arriverait pas au bout, il était obligé de faire des concessions. En 1913, le *Crabe* avait été classé comme dangereux en plongée. C'est pourquoi il avait été décidé qu'on modifierait sa coque et qu'on lui adjoindrait des ballasts supplémentaires.

La construction du *Crabe*, cela se comprend, intéressait aussi toutes les marines étrangères, qui n'avaient aucun bâtiment de ce type, un sous-marin mouilleur de mines.

Ces bâtiments n'apparurent que pendant la guerre, et les premiers étaient beaucoup plus petits que le *Crabe*.

Toutes ces raisons stimulaient au travail. Enfin, au mois d'avril, le *Crabe* fut mis à l'eau et quelques jours après nous effectuions une première plongée. Elle fut satisfaisante, mais beaucoup d'appareils avaient un fonctionnement défectueux. A chaque plongée, à chaque sortie, nous découvriions un nouveau point faible, auquel il était nécessaire de remédier pour participer à une opération de guerre.

J'étais pris par tous ces travaux, ne pensant à rien d'autre lorsque je fus agréablement surpris par l'arrivée d'un ordre du commandant en chef, qui me conférait une décoration de guerre, pour mon séjour sur le *Jarky*. Je reçus bientôt le brevet officiel de la Chancellerie impériale.

Avec un sentiment de fierté, je dépliai la feuille de parchemin et la lus :

NOUS, NICOLAS II

*par la grâce de Dieu*

Empereur autocrate de toutes les Russies.  
Tsar de Pologne, grand-duc de Finlande, etc...

A notre Enseigne de vaisseau Monastereff, sanctionnant la décision prise par l'autorité compétente, en vertu des pou-

voirs que nous lui avons conférés, et en récompense de la distinction dont vous avez fait preuve dans les opérations contre l'ennemi. Nous vous avons fait chevalier de 3<sup>e</sup> classe de Notre ordre impérial de Sainte-Anne, avec glaive et ruban, par oukase donné à la Chancellerie le 1<sup>er</sup> mai 1915.

Nous avons ordonné à la Chancellerie des Ordres impériaux Russes de certifier ce décret, d'y apposer le sceau de l'ordre et de vous envoyer les insignes de l'ordre.

Fait à Pétrograd, le 10 janvier 1916.

Inutile de dire que ma décoration fut joyeusement fêtée, et que ce jour-là, je n'étais pas d'humeur à continuer mon travail.

Pendant que nous nous débattions sur notre *Crabe*, de gros sous-marins arrivèrent de l'arsenal de Nikolaïeff. En décembre arriva le *Nerpa*, dont la grande taille était impressionnante, puis, en février le *Tulén*, en mars le *Morj*. La comparaison avec le *Crabe* n'était pas en faveur de ce dernier. Ces bâtiments étaient de 700 tonnes environ, avaient 12 torpilles, des appartements somptueux, des machines parfaites. Ils prenaient la mer à tour de rôle, restant de 14 à 17 jours en croisière près du Bosphore, coulant des bâtiments ennemis, épiant le *Goeben* et le *Breslau*.

Quelques commandants de sous-marins avaient émis le désir de pénétrer dans le Bosphore pour y attaquer l'ennemi. Le commandant en chef le leur interdit formellement. Cela se comprenait. Il y avait en tout trois sous-marins capables de naviguer effectivement. Les huit autres, tout petits (125 tonnes) — parmi lesquels quatre venaient d'arriver de Vladivostock par voie ferrée — ne pouvaient pas entrer en compte. Le *Crabe* ne comptait pas. Il était classé dans la division des « boîtes à surprise ». Nos camarades des autres sous-marins nous faisaient assez enrager avec cela. Notre officier mécanicien M..., en particulier, se mettait facilement en rage. La plaisanterie agissait sur lui comme le rouge sur un taureau. Il nous fallait souvent nous réunir tous pour le calmer.

— « Dis-moi, mon cher Michel, pourquoi tu empoisonnes toute l'escadrille avec la fumée de tes machines? Tu m'as tout rempli de suie », lui demande un jour en plaisantant le gros petit L. Ch... M... s'enflamme comme une fusée et lui répond vivement : « Tu commences à m'assommer, sais-tu? Raconte plutôt comment on s'est moqué de toi sur le *Nerpa*. »

Ce fut le tour de L. Ch..., d'être sur la sellette.

Il avait été victime d'une bonne plaisanterie sur le *Nerpa*. Pendant plusieurs jours, le mauvais temps et la pluie n'avaient pas cessé. Quand il fait ce temps-là, sur un sous-marin, il faut mettre bottes et ciré, car les vagues arrivent sur le pont, envahissent le kiosque, et il faut être habillé en conséquence pour ne pas être trempé jusqu'aux os.

Un jour, le joyeux et facétieux K..., dit au timonier qui allait réveiller L. Ch... pour le quart, de le prévenir qu'il faisait mauvais temps, et qu'il devait se vêtir en conséquence. En réalité, le vent était tombé pendant la nuit, la mer était très calme et le soleil, qui avait boudé pendant de longs jours se montrait souriant. Tous les lieutenants et enseignes étaient sur la passerelle. Au bout de quelque temps, la silhouette ronde et emmitouflée de L. Ch... se montre dans l'échelle.

Pour bien le persuader qu'il fait très mauvais, on lui verse sur la tête un grand seau d'eau, comme si c'était un embrun qui lui arrivait. L. Ch... monte l'échelle en grommelant contre le mauvais temps et l'obligation de faire le quart dans ces conditions. Il se hisse sur le pont, tout ruisselant d'eau. Il est accueilli par une bordée de rires. Il s'aperçoit alors qu'il fait tout à fait beau et qu'un clair soleil joue sur la mer tranquille.

« Attendez, mes amis, dit-il. Je ne me tiens pas pour battu », et il se mit à rire lui aussi de cette innocente plaisanterie.

C'est ainsi que pendant toute la durée de ces croisières de trois semaines, le temps passait sans que l'on s'en aperçût, entre le quart, les bavardages et les farces. Le petit carré de ces sous-marins était toujours gai.

On ne voyait jamais ni bâtiments de guerre, ni cargos ennemis. Le plus qu'il arrivait, c'était de couler des petits voiliers turcs qui allaient approvisionner l'armée. A ce moment-là, au milieu de 1915, les croisières étaient plutôt des promenades que des opérations militaires. Témoin ce sous-marin, qui stoppa en surface devant le Bosphore, et dont l'équipage put prendre un bain autour, sans penser à l'ennemi.

Mais cela changea à la fin de 1915. Notre base était le vieux transport *Dnestr* sur lequel vivaient officiers et équipages, chaque sous-marin ayant sa place séparée. Mais un tel état de choses n'allait pas sans heurts. Les intérêts de chaque petit bateau étaient souvent contraires. C'étaient des querelles entre les seconds de tous les sous-marins. Querelles qui n'avaient rien de bien sérieux, d'ailleurs. Aussi la vie sur le *Dnestr* était malgré tout agréable et gaie.

Les amateurs de musique de l'escadrille avaient organisé deux orchestres : un à cordes et l'autre à vent.

L'orchestre à vent servait pour les cérémonies. L'autre, composé de 6 ou 7 exécutants, jouait pendant les repas au carré.

Au bout de la table, où se tenaient les seconds de sous-marins et les autres officiers, on était toujours très gai. Tous de joyeux vivants et de bons officiers.

Le chef de l'escadrille, capitaine de frégate Klotchkovsky, respecté de tous, et très réservé, riait souvent en entendant nos plaisanteries.

Toutes les occasions nous étaient bonnes pour nous amuser : attaque d'un bateau ennemi, destruction d'un voilier, insuccès d'une attaque ennemie. En ces occasions, l'orchestre qui connaissait bien nos goûts, changeait son répertoire.

Le lieutenant Ch..., un athlète, maître-nageur, très intelligent et très gai, avait réussi à former avec des matelots amateurs un véritable cirque, qui produisait d'excellents numéros, pleins de gaieté et d'humour.

C'était aussi un véritable artiste, peignant d'excellentes marines. Mais il ne travaillait que rarement, attendant, disait-il, l'inspiration. Je me souviens lui avoir demandé un petit tableau, un jour, pendant la révolution.

— Mon cher, me répondit-il, moitié sérieux, moitié plaisantant, l'art fleurissait sous l'Empire; il est mort avec la Révolution.

— Tu as raison, Vania, lui répondis-je. L'Empire, c'était la beauté. La république ne la connaît plus.

Et je n'eus pas mon tableau.

A la fin, après quatre mois d'un travail sans relâche, le *Crabe* était en ordre de marche. Il ne restait plus qu'à entraîner le personnel au mouillage des mines, et à éprouver le sous-marin aux grandes profondeurs. La première partie de ce programme m'était réservée. Et c'est avec joie que je vis réussir nos essais. L'élévateur fonctionnait tout à fait bien et toutes les mines furent mouillées correctement. Le lendemain de cet essai, nous sortîmes pour plonger en eau profonde. Mais ni l'ingénieur qui avait construit le bateau ni les ouvriers qui l'avaient monté ne sortirent avec nous. C'est assez dire la confiance qu'ils avaient en lui. Nous réussîmes malgré tout à rester deux heures par des fonds de 220 pieds. Le *Crabe* obéissait très bien à ses gouvernails. Seul un gouvernail vertical était dur à manœuvrer. Mais c'était un tout petit défaut, qui pouvait passer inaperçu à côté de tant d'autres que nous avions eus à corriger tant bien que mal.

Le commandement nous faisait presser nos essais.

Au mois d'avril 1916, l'Empereur vint à Sébastopol. Il demanda à voir le *Crabe*. L'ordre nous fut donné d'aller accoster au quai impérial, au fond de la darse du Sud, devant le train. Quand nous arrivâmes, l'Empereur était allé visiter un hôpital sur la rive Sud. Au coucher du soleil le Tsar arriva en automobile. L'équipage et les officiers étaient rangés sur le pont. L'enseigne I., et moi étions en piquet

à la coupée. Le souverain portait l'uniforme de cosaque.

Je fus frappé par sa mauvaise mine. Il était visiblement fatigué. Son visage était blême. Ses yeux, tristes, reflétaient une grande douleur. De grosses poches les soulignaient, donnant à sa physionomie une impression indéfinissable de souffrance et de chagrin. Il passa rapidement près de nous, monta sur le pont du sous-marin, salua les officiers, s'entretint un instant avec le commandant, lui posant diverses questions, puis, sans pénétrer dans le sous-marin, il redescendit sur le quai d'où il se fit expliquer et regarda comment on mouillait les mines. Prenant ensuite congé de tous, il remonta dans son wagon. La revue était terminée. Le *Crabe* regagna son poste.

Maintenant que quelques années ont passé, depuis le tourbillon qui a tellement bouleversé la vie de ceux d'entre nous qui ont survécu aux horreurs de la révolution et de la guerre civile qu'ils en ont oublié ces beaux moments qui galvanisaient nos énergies et éveillaient en nous le désir d'accomplir des choses surhumaines, maintenant je revois nettement ce jour. Je me souviens du vague pressentiment que j'avais alors de l'approche de quelque chose de terrible, lorsque je vis le Tsar pour la dernière fois. Son profond regard, bon et bienveillant s'était posé sur moi. Un léger sourire éclairait son visage. Il me sembla que son regard disait que le pouvoir lui pesait trop, que sa couronne lui était lourde, qu'il cherchait un appui et qu'il n'en trouvait point....

Puis je me souviens de la conversation des officiers du bord, après la revue.

— Je suis bien content qu'il ne soit pas descendu à bord, disait le lieutenant K.

— Pourquoi?

— Mes amis, la visite de l'Empereur n'a jamais porté chance aux bâtiments qu'il a visités.

Et ce qu'il y a d'étrange, c'est que K..., avait raison. Il arrivait toujours quelque chose aux bateaux visités par l'Empe-

reur. Aussi dans le fond, K..., était content que, sur la cloison étanche du *Crabe* ne figurât pas la signature « Nicolas » de l'Empereur, qu'il apposait toujours sur les bateaux qu'il visitait.

La situation militaire en Mer Noire demandait l'entrée rapide en ligne du *Crabe*. Aussi le commandant décida-t-il, après avoir terminé les plus grosses réparations, de faire savoir aux autorités que le *Crabe* était prêt.

Auparavant, en 1915, il n'y avait eu aucun événement particulier. Les croiseurs allemands ne se montraient que bien rarement. A chaque rencontre, ils refusaient le combat en se servant de leur grande vitesse. Le raid sur Odessa, dans la nuit de Pâques n'avait eu aucun succès. Deux croiseurs turcs, accompagnés de torpilleurs commandés par des officiers allemands s'étaient approchés d'Odessa pendant la nuit. Le *Medjidié* convoyé par deux torpilleurs s'approcha de la ville, pendant que le *Hamidié* restait en surveillance au large. Le *Medjidié* n'avait plus beaucoup de chemin à parcourir pour pouvoir ouvrir le feu sur Odessa, lorsqu'il heurta une mine et commença à couler. Pour le rendre inutilisable, les deux torpilleurs après avoir recueilli l'équipage, lui lancèrent deux torpilles et le coulèrent rapidement. Mais il était sur des petits fonds, et ses canons émergeaient. On entreprit immédiatement des travaux pour le renflouer et au bout de deux mois, le *Medjidié* entra au bassin à Odessa pour y être réparé. Quelques mois plus tard il entra dans la flotte russe sous le nom de *Prout*.

Notre escadre bombardait périodiquement les côtes turques. Zangouldak, le centre charbonnier, et les forts turcs eurent à souffrir cruellement de ces bombardements. Les forts du Bosphore furent copieusement bombardés par les bateaux et par nos hydravions. Nos hydravions survolèrent Constantinople, lâchant des bombes sur les forts. Ces opérations concordaient avec l'attaque par nos alliés des Dardanelles, dont la prise aurait eu pour nous une importance

capitale. Cela aurait complètement changé le caractère de la guerre, qui aurait été bien abrégée, sans aucun doute.

Le 10 mai, alors que l'escadre bombardait le Bosphore, le *Gæben* apparut dans l'Est. Le moment était favorable pour lui, notre escadre étant dispersée : deux bâtiments bombardaient, tandis que les trois autres les couvraient en mer. Grâce à sa grande vitesse, le *Gæben* aurait pu attaquer avec succès. L'*Eustafi* ouvrit le feu, et quatre obus atteignirent le croiseur ennemi. Pendant ce court engagement, les deux navires qui bombardaient le détroit eurent le temps de rallier. Le *Gæben* tira plus de deux cents obus sans résultat. Puis, à toute vitesse il disparut dans le détroit.

Nos espoirs de voir les Dardanelles prises rapidement étaient déçus. Nos alliés manquèrent de décision, et durent abandonner l'attaque, après avoir subi de lourdes pertes, alors que nous apprenions de Constantinople que les Turcs étaient prêts à lâcher pied et qu'ils évacuaient déjà Constantinople.

La capitale turque était en alarme et n'avait plus d'espoir de résister aux alliés. L'avenir a montré que ces dires étaient tout à fait exacts, et que si les alliés avaient persévéré seulement trois jours, Constantinople aurait été prise.

Cet échec produisit sur tous une pénible impression. Tout espoir de brusquer la fin de la guerre devait être abandonné.

Au mois de juin, la flotte de la Mer Noire s'enrichit d'une unité, le dreadnought *Impératrice-Marie* qui arriva à Sébastopol, venant d'être achevé à Nikolaïeff.

Avant son arrivée, le *Crabe* reçut l'ordre de faire son plein chargement de mines et d'aller les mouiller dans le Bosphore pour lui assurer son entrée libre en mer. Cette précaution était indispensable, car l'*Impératrice-Marie* n'avait pas encore son artillerie prête à fonctionner.

Le jour que nous attendions depuis si longtemps arrivait enfin. Le 29 juillet, de grand matin, le *Crabe* quitta son appontement, ayant à son bord, en plus de son état-major,

le chef d'escadrille et encore deux autres officiers. Les appartements du *Crabe* étaient si petits que nous étions là-dedans comme harengs en caque. Le *Morj* et le *Tulen* partirent avec nous, pour la surveillance de l'ennemi.

Nos moteurs à pétrole mis en marche, un bruit d'enfer se produisit, comme toujours, et une épaisse fumée noire couvrit la rade. C'était toujours ainsi, et heureusement au bout de une ou deux minutes, tout rentrait dans l'ordre, et nos moteurs marchaient alors comme des montres. Ce défaut nous valait toujours les plaisanteries de tous les autres sous-marins. Cette fois encore, on nous regardait en souriant, du *Morj* et du *Tulen*. Mais le *Crabe* donna ses 14 nœuds et nous laissâmes bien vite derrière ceux qui se moquaient de nous, en leur montrant une remorque.

C'est une plaisanterie courante dans la marine, quand, à la voile, on dépasse une autre embarcation, on lui montre toujours un bout de cordage, comme pour lui dire : « Veux-tu que je te prenne à la remorque ? » Cette plaisanterie a toujours le don d'exaspérer ceux que l'on dépasse.

Et nous marchions de l'avant. A notre arrière flottait le pavillon national aux trois couleurs. Le *Crabe* n'était pas encore incorporé dans la flotte, et puis, de cette façon, tout le monde à Sébastopol pensait que nous sortions pour essais comme d'habitude.

A midi, le commandant rassembla tout le monde sur le pont : « Au pavillon. Hissez les couleurs ! » et le pavillon de Saint-André fut hissé à la corne. La mer est calme comme un miroir ; tout est tranquille alentour. Le soleil darde, et il fait chaud sur le pont.

Mais dans ce silence, il nous semble entendre comme un bruit de moteur, loin, loin... A tout hasard, nous préparons notre petit canon de 37 millimètres et notre mitrailleuse. Les premiers hydravions allemands avaient fait leur apparition, et il fallait compter sur eux.

Le lendemain matin nous étions au rendez-vous fixé avec

les autres sous-marins. De la passerelle, j'aperçus d'abord une vague forme, extraordinairement tourmentée, à cause de la réfraction, puis, au bout de quelques instants je pus identifier le *Morj*. Puis à droite, un point semblable se rapprocha, c'était le *Tulen*. Le *Crabe*, machines stoppées, attendait ses deux camarades.

Comme la veille, la mer était très calme. Le Bosphore était loin. Le chef d'escadrille permit la baignade. De partout, sur les trois bateaux, on vit des matelots se jeter à l'eau du pont, du kiosque, de la passerelle. Pendant ce temps, les hommes de veille surveillent l'horizon. Il ne faut pas se laisser surprendre par un sous-marin ou un avion. Une demi-heure se passe. La baignade est terminée, et les trois sous-marins se quittent. On nous souhaite bonne chance. « N'y restez pas », nous crie-t-on.

Encore un peu de bruit, de fumée, et le *Crabe* va de l'avant. Quelques heures à toute vitesse, et les côtes d'Anatolie nous apparaissent. Le vent s'était levé, à la satisfaction générale, et en quelques instants, la mer avait changé d'aspect. Des moutons blancs se formaient un peu partout. Bientôt, nous pûmes distinguer les amers et les phares du Bosphore. Le commandant vérifia la position : encore un mille, et nous allions plonger. Nous avons le soleil derrière nous : on ne nous verra pas de la côte.

« Stopper les machines ! » Instantanément, le *Crabe* s'arrête. Encore quelques instants à respirer l'air pur. Tout l'équipage monte sur le pont pour profiter de ces dernières minutes. Devant nous, le beau panorama de la côte turque.

Nous sommes au Nord du détroit, entre les champs de mines ennemis. Il nous faut marcher en plongée vers le détroit, pour mouiller nos mines à l'endroit où passent les bateaux ennemis. Les chances de réussite sont faibles, surtout avec notre *Crabe*, cette boîte à surprise. Cela, tout le monde le sait, mais nous sommes tous tellement faits à cette idée qu'elle n'effraye plus personne. Tout le monde « crâne ».

On entend l'équipage plaisanter. Les officiers devisent gaiement sur le pont.

— Préparez-vous à la plongée. Fermez les panneaux partout.

Tout le monde disparaît à l'intérieur du sous-marin. Les ventilateurs qui amenaient de l'air frais à l'intérieur s'arrêtent. Le silence règne à bord. On entend les vagues qui frappent notre coque et l'eau qui court dans le puits à mines. Tout le monde se tait.

— Emplir le ballast milieu, et le ballast principal...

L'eau se précipite avec bruit dans les ballasts, on l'entend courir dans les tuyaux.

— Les barres à plonger! commande le commandant à l'homme de barre... Je regarde l'indicateur de plongée. Le *Crabe* s'enfonce.

— 70 pieds, crie la voix du commandant. Quelques secondes, et l'aiguille du manomètre se fixe sur 70 pieds.

— 150 pieds, rapidement! — Le sous-marin plonge vivement.

— Revenir à 70 pieds! et s'y maintenir.

Encore quelques exercices, pour s'assurer que le sous-marin obéit. Le *Crabe* manœuvre à la perfection et tient très bien la plongée. Maintenant, tous les quarts d'heure, nous montrons notre périscope, pour porter le point. Il faut naviguer avec beaucoup de précautions et d'exactitude, pour aboutir. Les courants, dans le détroit changent constamment et ne sont pas les mêmes à toutes les profondeurs.

Nous marchons 4 à 5 nœuds. Deux heures passent. Tout va bien à bord. Mais, il commence à faire chaud; les gens ne gardent sur eux que le minimum de vêtements. La pression augmente rapidement sur un sous-marin en plongée et l'aiguille du baromètre monte.

La voilà à 780 millimètres. A l'arrière, on est très mal. La chaleur, les vapeurs de pétrole gênent l'équipage. Les

yeux pleurent. Ces vapeurs sont caustiques. Je commence à les sentir. Mon nez pique.

De temps en temps, un homme vient faire un tour devant, où l'air est meilleur, pour y respirer, se plonger la tête dans un seau d'eau.

Je veux aller remplacer un peu l'enseigne I..., à l'arrière. Je n'y étais pas depuis deux minutes que je sentais combien c'était dur de rester dans ce compartiment. Ce n'est plus de l'air, mais du pétrole que l'on y respire. Malgré tout, chacun est à son poste. Il faut compter au moins une heure avant d'arriver à l'endroit où nous devons mouiller les mines. L'équipage pourra-t-il durer jusque-là? Faire surface? Et mettre les ventilateurs en marche? Il n'y faut pas compter. Nous sommes trop près de la terre et nous pourrions être découverts par une batterie.

Je demande au commandant à regarder par le périscope.

— Remontez à 18 pieds, commande-t-il. J'inspecte l'horizon tout autour. Les côtes du détroit, très près, sont bien visibles. Les maisons, les amers, les phares se distinguent parfaitement. Beau tableau qui me rappelle le temps passé gaiement, autrefois, dans le Bosphore et à la Corne d'Or.

— Plongez à 100 pieds, ordonne le commandant. Il a aperçu un hydravion. Un regard sur la carte, nous sommes dans la zone dangereuse minée par les Turcs. Drôle de situation. Des mines sous notre quille, et des bombes au-dessus de nous!

Mais bah!... Pourquoi se faire de la bile. Un tout petit moment à passer, un clin d'œil, et l'autre monde... Tous nous attendons d'un cœur léger.

Tout à coup, le *Crabe* était à 70 pieds, lorsqu'on entend raguer sur la coque... Chacun se regarde, on se comprend mais personne ne dit mot.

Nous venions certainement de frôler un orin de mine (chaîne qui relie la mine à son ancre).

Le bruit entendu passe rapidement, gagne l'arrière

Allions-nous ramasser l'orin avec nos hélices? Si oui, c'est la fin.

Enfin le bruit cesse, nous n'avons rien accroché, mais nous venons de l'échapper belle.

— « Paré au lancement des torpilles! » Le porte-voix m'apporte le commandement.

— « Paré » — « Attention à gouverner. Tenez à 20 pieds. » Les commandements se suivent, méthodiquement.

J'entends par le porte-voix le commandant qui avertit le chef d'escadrille, qu'un bâtiment ture est en surveillance dans le détroit. On voulait commencer par le couler à la torpille, mais le commandant décide de mouiller les mines d'abord, puis de revenir le couler ensuite. La première opération était la plus importante. Autrement, nous nous serions fait repérer. Je cours regarder au périscope. Je vois le bâtiment ennemi tout près; quel beau but pour une torpille. Le soleil est couché, mais il fait encore assez clair. Comme c'est dommage d'y renoncer!

Nous marchons encore pendant une demi-heure, puis nous arrivons au lieu où nous devons mouiller nos mines.

— « Paré au mouillage des mines — ouvrez l'embrasure. » Le bruit du moteur qui manœuvre la porte nous arrive de l'arrière. Les hommes qui avaient presque perdu conscience d'eux-mêmes, pendant cette longue plongée dans une aussi mauvaise atmosphère, commencent à revivre. Mais, il est visible que c'est le dernier effort. Encore une heure de plongée et personne n'aurait pu y tenir davantage.

« Commencez le mouillage. »

Je mets moi-même en marche l'élévateur et je regarde avec anxiété le manomètre qui indique le passage de chaque mine. Pourvu que tout fonctionne bien! Je n'ai plus que cette seule pensée. Heureusement, tout va bien. Voilà déjà 64 mines de mouillées, il n'en reste plus que deux. Le manomètre de plongée indique 70 pieds. Tout à coup, un gros choc à l'avant. Quelques lampes s'éteignent. On allume rapidement

des fanaux de secours. Un deuxième, puis un troisième choc. Le *Crabe* donne de la bande, pique du nez... Le manomètre de plongée marque maintenant 120 pieds! Le sous-marin n'obéit plus à son gouvernail de plongée! Il s'enfonce lentement.

Mais je n'entends aucune rentrée d'eau. Il n'y a donc pas de voie d'eau. La situation n'est pas désespérée. On a dû toucher une épave, ou bien un rocher qui ne figure pas sur la carte. Nous sommes si près de terre! Que faire? Faire surface en chassant l'eau des ballasts? Nous pouvons être vus à 150 pieds!... Il faut remonter vivement. Notre gouvernail est certainement faussé et bloqué. On chasse dans le ballast milieu. Le sous-marin remonte. Le périscope émerge. Rien alentour. Il fait déjà sombre. Le crépuscule est bien avancé. Mais la côte est si près!... « A plonger. » Puis je reçois l'ordre de mouiller les deux dernières mines.

Maintenant, il nous faudrait aller attaquer le bâtiment ennemi que nous avons aperçu tout à l'heure. Mais, le *Crabe* ne manœuvre plus bien en plongée, et puis les tubes lance-torpille de l'avant ont été faussés par le choc. Il faut y renoncer, et le patrouilleur ennemi peut se réjouir. Il l'a échappé belle! Puis, l'atmosphère devient intenable. On a déjà amené de l'arrière, où c'est de beaucoup le plus dur, deux hommes qui ont perdu connaissance.

Il faut faire surface pour avoir de l'air frais.

Mais nous en avons encore pour une demi-heure de plongée! Il est nécessaire, avant de faire surface d'être sortis du détroit. Mon Dieu que les minutes sont longues! Comme on respire difficilement! Tous les yeux pleurent. Une espèce de brouillard règne à bord. Le maître K., près de moi, continue à gouverner dans un suprême effort. J'essaie d'encourager les gens autour de moi, mais je sens que, moi-même, je suis à bout de forces.

Enfin, l'ordre de faire surface arrive. Encore un instant, puis, par le panneau ouvert pénètre une bouffée vivifiante



*L'IMPERATRICE MIKAO A SEVASTOPOL*



EXPLOSION DE L'ÉCARTOISE DE L'IMPERATRICE MIKAO EN RAVIN DE SEVASTOPOL  
LE 20 OCTOBRE 1916

d'air marin. Je bondis sur le pont, et respire à pleins poumons, quelle délivrance ! On monte l'enseigne I., sans connaissance. Il est resté jusqu'au bout dans la machine, et n'est tombé qu'à la dernière minute. Nous l'aspergeons d'eau et il revient vite à lui.

Quelques instants après, le *Crabe* cinglait à toute vitesse vers le Nord. Au matin, nous étions déjà loin du Bosphore.

*L'Impératrice-Marie* attend notre message radiotélégraphique l'informant que les mines sont mouillées. Il vient d'être expédié.

Jamais de la vie je n'oublierai ce jour du retour à Sébastopol. Ce jour fut rempli de la joie du succès, et du sentiment du devoir accompli. Accompli au prix de longues peines, mais oubliées, puisqu'elles étaient récompensées. Nous rentrions pleins d'espoir.

Le lendemain matin, la côte de Crimée nous apparut dans toute sa splendeur originale. A l'horizon du côté de Sébastopol s'élèvent de petites fumées. Nous approchâmes rapidement. Bientôt nous pûmes distinguer la flotte de la Mer Noire, au grand complet, qui allait à la rencontre de *l'Impératrice-Marie*. Un signal, à nous adressé, monte aux vergues du bâtiment amiral : « Remerciements pour le bon accomplissement de votre mission. » Cela nous fait plaisir à tous. Tout le monde est joyeux et satisfait. Maintenant, il restait à savoir si notre travail allait être efficace. Le maître K..., et moi, attendions avec impatience, car c'est de nos mains que nous avons préparé et exécuté le mouillage des mines.

Comme nous accostions à notre base, dans la darse Sud, tous les officiers et marins viennent à notre rencontre, impatients d'avoir des détails. Le *Morj* et le *Tulen* n'étaient pas encore rentrés, et personne, naturellement, ne savait si nous avions réussi.

Aussi, lorsque les officiers des autres bâtiments apprirent que la vieille « boîte à surprises » avait bien marché et avait correctement accompli sa mission, ce fut à notre tour

de nous moquer d'eux. Nous n'enviions plus les autres gros sous-marins, ni leurs logements confortables. Nous étions fiers de notre *Crabe*.

Deux jours après notre retour dans le *Journal de Crimée* je lus, le cœur battant : « On nous communique que le croiseur turc *Breslau* a touché une mine. On ne sait pas ce qu'est devenu le croiseur. »

Sans perdre un instant je bondis chez le commandant pour être le premier à lui apprendre la bonne nouvelle. Inutile de dire que la joie régna au carré ce soir-là.

Quelque temps après, une information de nos agents secrets en Turquie nous apprenait qu'effectivement le *Breslau* avait eu une avarie en touchant une mine en sortant du Bosphore.

Tout le monde, sur le *Crabe* en était très fier, surtout quand le commandant de la flotte communiqua au commandant du *Crabe* l'ordre du jour suivant, du Grand-Duc Nicolas Nicolaïevitch, commandant en chef des armées russes.

### Sébastopol, n° 253.

A l'occasion des premières opérations de guerre d'un bâtiment d'un type spécial, couronnées de succès malgré les circonstances difficiles, j'exprime ma satisfaction et je remercie le capitaine de vaisseau Klochkorsky, et le cap. de corvette Fenschau, pour leur grande vaillance et leur activité.

Général-Adjudant NICOLAS.

Un mois plus tard, alors que je ne m'y attendais pas du tout, je reçus l'ordre de ma promotion pour faits de guerre au grade supérieur. L'officier mécanicien fut aussi promu. Le commandant et le second reçurent des décorations.

Je fus littéralement confus lorsque, peu de temps après, j'appris par un ordre que Sa Majesté l'Empereur pour me

récompenser, m'offrait un porte-cigare d'or avec les armes impériales.

Le commandant en chef de la flotte, bien avant notre sortie dans le Bosphore, et dès que la refonte et les essais du *Crabe* avaient réussi, avait demandé, pour l'équipage et les officiers, une récompense à leurs longs efforts.

Le cadeau de l'Empereur me fit d'autant plus plaisir que j'avais déjà une décoration de guerre d'un ordre plus élevé que celles de tous les autres officiers du bord.

Ces récompenses, ces décorations nous stimulèrent à continuer la mise au point du *Crabe* dont on pouvait avoir besoin à tout moment pour un nouveau mouillage de mines.

En peu de temps, l'Etat-Major du *Crabe* changea. Le commandant, le second et l'officier mécanicien furent débarqués, appelés à d'autres fonctions. Le lieutenant de vaisseau P... fut nommé au commandement du *Crabe*. Homme remarquable, c'était le meilleur des officiers de l'escadrille. Il connaissait déjà le *Crabe*, et était venu avec nous pour les essais. Je devins son second.

Notre expédition heureuse avait donné l'idée au commandement que le *Crabe* pouvait être considéré maintenant comme un autre sous-marin et faire le service en mer avec les autres. Mais le commandant objecta que les nombreux défauts de construction du *Crabe* l'empêcheraient de faire un service continu. Ses objections furent accueillies, et le *Crabe* fut réservé pour les mouillages de champs de mines.

Pendant que le *Crabe* restait inoccupé au port, on me fit naviguer sur les autres sous-marins, par suite de l'insuffisance du nombre des officiers. Ces sous-marins étaient bien plus agréables. On y était bien, avec de la place et de l'air. En été, ces croisières de deux ou trois semaines étaient très agréables.

... Voilà une semaine aujourd'hui que nous bourlinguons sur le *Morj*, devant le Bosphore et le cap Baba.

Depuis quatre jours, la tempête du Nord qui régnait à

notre départ de Sébastopol a beaucoup molli. Pendant trois jours, on n'a pas pu risquer son nez à l'extérieur. La houle courte, hachée, de la Mer Noire se brisait sur le pont et le kiosque du sous-marin et frappait avec force le gouvernail horizontal avant. A chaque lame, le pauvre *Morj* était secoué et tremblait de tout son corps. Nous nous demandions, anxieux, si le gouvernail allait résister. Mais les sous-marins russes, s'ils n'étaient peut-être pas bien établis, étaient construits très solidement, et l'on pouvait sans trop d'inquiétude entendre les coups sourds de la lame.

A peine le vent du Nord s'était-il calmé, qu'un ouragan de l'Ouest, presque aussi fort lui succéda. Le baromètre montait très vite. Signe de grand vent. Cela ne manqua pas.

Voilà huit jours que nous attendons le beau temps. Tous nos vivres frais sont achevés. Matin et soir, nous mangeons du « singe » et nous commençons à en être fortement dégoutés. Le dixième jour, tous les sujets de conversation sont épuisés, cela commence à devenir triste. Pas moyen de dormir, rien à manger, impossible de jouer au tric-trac. Voilà dix jours que nous toussons, quand est-ce que cela va finir ? Nous avons encore huit jours à rester en mer. Est-ce que ce vent ne finira pas par tomber ?

Enfin, dans la nuit du quatorzième jour, le vent cesse. Les « moutons » deviennent plus rares sur la mer, les lames s'aplatissent. Au lever du soleil, on peut ouvrir les panneaux, et bien aérer le sous-marin, faire sécher le linge.

Estompées par une légère brume bleuâtre, les montagnes de Zangouldak se montrent dans le lointain. Peut-être que là-bas la chance nous sourira, en compensation de ces mauvais jours. La terre est encore loin. On peut encore marcher plus près, avec nos Diesel. Au bout de trois heures, nous nous sommes suffisamment rapprochés. Il faut plonger maintenant, s'approcher du port et attendre une proie. Vers midi, on aperçoit nettement au périscope, deux vapeurs qui charbonnent.

Ils se hâtent de finir, pour appareiller de nuit. Peut-être seront-ils convoyés par un torpilleur, ou une canonnière ? Le commandant est content. Le *Morj*, montrant par instants son périscope, attend sa victime. La petite houle empêche les longues-vues turques de nous repérer. Au périscope on voit très nettement les constructions du port, même les gens sur les quais. Nous n'avons pas été repérés, sans quoi les hydravions allemands, et il y en a ici, seraient déjà venus nous attaquer. Ces heures d'attente passent lentement. Les parties de tric-trac, le thé, nous aident à tromper l'attente. Le soir approche... Sur le môle, les corvées se hâtent d'achever le chargement des transports. Le soleil se couche et l'obscurité vient vite. Le *Morj* s'approche encore. On peut distinguer au périscope que le premier transport est en train de virer son ancre. Voilà son étrave qui apparaît, une fumée noire sort de ses cheminées.

« A gauche. Restez à 18 pieds ». Le *Morj* est en position. « Tube étrave droit. Attention!... Feu! ».

La torpille du tube droit est expulsée avec bruit. Le sous-marin tremble. Quelques secondes, puis une explosion lointaine. Notre torpille vient d'exploser. Elle a atteint le transport en plein milieu. Le commandant voit, au périscope, la flamme de l'explosion, puis une grosse gerbe d'eau.

Quelques minutes plus tard, nous attendions le second transport. Mais il n'avait pas encore eu le temps de déraper qu'il voyait son compagnon couler. Aussi, il attend pour sortir qu'il fasse encore plus sombre. Nous nous rapprochons encore. On voit à peine, dans le périscope. Nous ne pourrions pas l'attaquer.

Pendant la nuit, nous communiquons par radio avec le *Nerpa* qui vient nous relever. Le *Nerpa* nous répond, et nous remontons tranquillement vers le Nord.

Le lendemain matin, on aperçoit des fumées à l'horizon. Elles se déplacent rapidement, changent de route, s'éloignent, puis se rapprochent. Ami ou ennemi?... Un bateau se dé-

tache, fait route sur nous. Nous plongeons, et marchons sur lui à toute vitesse. C'est le *Breslau*. Nous nous apprêtons à l'attaquer. Mais il est encore trop loin. A gauche, nous apercevons des mâts qui ont l'air de ceux de nos torpilleurs. Il faut attendre encore au moins dix minutes pour pouvoir attaquer. Tout à coup, le *Breslau* change rapidement de direction. On voit des flammes et de la fumée sortir de ses canons.

Le commandant est furieux. Quelle guigne!!... Encore deux ou trois minutes, et nous l'avions...

Nous faisons surface et continuons notre route à dix nœuds, dans l'espoir d'une nouvelle rencontre. Mais les fumées que nous avions vues disparaissent une à une à l'horizon.

Quelle guigne, quelle guigne!!!...

Tout le monde grogne. Nous sommes tellement vexés que même la vue de Sébastopol, après dix-huit jours de dure navigation, ne parvient pas à nous déridier.

Tandis que nous nous lamentions sur notre insuccès, le *Nerpa*, qui nous succédait en croisière, lui, se réjouissait.

Il croisa devant le Bosphore, en surface, par une journée de pluie. Les hautes vagues rendaient la surveillance difficile. Tout d'un coup, l'officier de quart aperçoit un sillage de torpille. Sans perdre une seconde, il vient en grand sur la droite, dans le but d'éviter la torpille, et commence à plonger. La torpille vint frapper sur l'étrave, mais comme le *Nerpa* avait déjà tourné, l'incidence était très petite et la torpille n'éclata pas. Son avant se brisa et se détacha.

De la passerelle, tout de suite avant la plongée, on vit la pointe de la torpille sauter hors de l'eau. Représentez-vous la tête du commandant du sous-marin allemand qui, au dernier moment, voit la main de la Providence détourner son coup.

La Providence était favorable au *Nerpa* qui, une autre fois fut sauvé d'une position critique. Une nuit, peu de temps avant l'aurore, s'étant approché trop près de terre, il ne peut plus tourner et traîne sur le fond. Les machines sont

mises en avant, en arrière, les ballasts remplis et vidés, rien n'y fait. Et le jour approche ; nous sommes juste sous les coups de l'ennemi. A la fin, un choc, le *Nerpa* s'est déplacé, a trouvé une fosse, flotte, commence à tourner ; il est sauvé.

On force l'allure des machines et le *Nerpa* comme un cheval emballé, franchit le banc malencontreux. Il était temps car le jour point, et l'on commence à distinguer les détails de la côte. Les jours se suivent, monotones. On détruit tout ce que l'on rencontre de voiliers. Pas un navire de guerre, pas un transport ne se montrent ! Nos vivres frais épuisés, nous en avons assez du « singe ». Il nous faudrait trouver quelques provisions. Voilà justement toute une caravane de felouques turques qui longent la côte. Nous plongeons pour ne pas les effaroucher et nous nous mettons à leur poursuite. Il n'y a presque pas de brise, leurs voiles pendent, sans effet ; nous les rattrapons vite. Choissant la plus grosse et la plus riche des felouques, nous allons près d'elle, toujours en plongée.

Il fallait voir la tête des Turcs quand ils virent, comme une nymphe, le monstre sous-marin émerger le long de leur bord. C'est la panique sur le voilier. L'équipage grimpe dans les mâts, largue les voiles, met à l'eau les embarcations pour se sauver à terre. Mais, du panneau du sous-marin, quelques hommes sortent, armés de carabines. Nous voulons prendre des poules, des œufs, ce qu'il y a de bon, et couler le voilier. Les autres felouques, alentour, nous ont aperçus. Elles forcent de voiles vers la terre. Ce spectacle de frayeur indescriptible et de fuite est d'un tel comique que personne ne peut retenir son rire. Tout à coup, on tire sur nous de la terre. Un obus tombe derrière nous ; un second, un troisième, un quatrième, un cinquième ; tous derrière nous, mais assez près. Le *Nerpa* est à toucher la côte. Il faut virer de bord. Heureusement les obus tombent tous longs. Il est probable que la batterie est assez haut dans la montagne. Comme nous

sommes très près à ses pieds, elle ne peut pas nous atteindre. Vivement nous virons de bord et plongeons à grande vitesse. Au fond, nous entendons les explosions des obus sur l'eau. Nous étions sauvés, mais nous avons dû abandonner les poules. Tout est bien qui finit bien.

Comme je l'ai dit plus haut, le *Crabe* n'était envoyé en mission que dans des circonstances exceptionnelles. L'amiral qui ne voulait pas gêner la navigation de ses bateaux, limitait le mouillage des mines dans les eaux ennemies. On nous conservait pour une occasion. A l'arrivée au commandement de la flotte de la Mer Noire du vice-amiral Koltchak, le caractère des opérations en Mer Noire changea beaucoup.

L'amiral Koltchak avait prouvé, en Baltique, dans une attaque de la flotte allemande près du golfe de Riga, qu'il était un grand chef. C'était un amiral actif et énergique. Voyant qu'il était impossible de faire accepter le combat aux croiseurs allemands qui, grâce à leur vitesse, s'échappaient toujours, dans les rares occasions où notre flotte les rencontrait, il décida d'aller les bloquer dans leurs eaux. Depuis la rencontre du *Gæben* avec l'*Impératrice-Marie*, puis avec l'*Impératrice-Catherine II*, il ne fallait plus compter sur leurs sorties en mer. Et puis, l'entrée en guerre de la Bulgarie, qui nous obligeait à des débarquements sur la côte, fit que l'amiral décida de mouiller des mines en grand nombre dans le détroit. Le *Crabe* fut encore envoyé et s'acquitta encore très bien de sa mission. Les torpilleurs mouillèrent aussi des mines aux alentours du Bosphore, qui fut littéralement barré. Le *Gæben* en toucha par deux fois, mais ne coula pas. Quelques transports, des canonnières, des torpilleurs et des sous-marins ennemis sautèrent sur nos mines. Les croiseurs allemands cessèrent alors complètement leurs sorties, et la mer était libre. Deux fois seulement des sous-marins allemands sortirent, coulèrent deux bateaux-hôpitaux et quelques transports.

Mais sur terre, les Allemands avaient remporté une grosse

victoire. Allemands, Autrichiens et Bulgares marchaient sur la Roumanie. L'armée roumaine soutenue en vain par nos troupes, battait en retraite.

Pour entraver tous les transports par mer entre la Turquie et la Bulgarie, il y avait toujours des bateaux à la mer, attrapant vapeurs et voiliers qui à la faveur de la nuit tâchaient de passer en suivant de près la côte. Il devenait indispensable de miner Varna.

L'amiral Koltchak ordonna au *Crabe* d'aller poser un champ de mines à l'entrée même du port. C'était au commencement de septembre. Nous prîmes la mer l'après-midi. Il faisait calme, le baromètre nous promettait du beau temps. Le *Crabe* faisait route à grande vitesse vers l'Ouest, portant sa terrible cargaison. Le soleil était rouge quand il disparut à l'horizon. Un petit vent du sud-ouest se leva. Trois pétrels tournaient autour de nous. Ils s'envolaient très haut, à perte de vue, puis, comme des pierres, se laissaient retomber et venaient frôler les vagues de leurs ailes. Le baromètre commençait à descendre vivement. En même temps, le vent forçait et la mer se creusait. Vers minuit, nos vieilles machines commencèrent à flancher. La mer durcissait, le *Crabe* dut mettre en route ses moteurs de plongée qui, d'un moment à l'autre pouvaient stopper.

La mer, haute et hachée faisait sauter le sous-marin comme un bouchon. Quelques accumulateurs furent déplacés de leurs loges. Des courts circuits se produisaient çà et là, répandant à bord une odeur de caoutchouc brûlé. Il fallut, par ce fort roulis, ouvrir le pont et réparer les avaries. Tout à coup les machinent stoppent. Le *Crabe*, n'ayant plus de vitesse, ne gouverne plus et tombe en travers à la lame. Le moment était tragique. Le *Crabe* roule bord sur bord. L'axiomètre accuse des roulis de 55°. Avec un lourd chargement de mines dans les hauts, le sous-marin va peut-être se retourner. A un moment donné, il me semble que les accumulateurs se renversent... une mort atroce nous attend.

Mais après être resté quelques secondes fortement incliné, le sous-marin se redresse lentement. A partir de ce moment-là, je fus convaincu des qualités marines du *Crabe*. Comme un pouska, il pouvait être renversé, il finissait toujours par se redresser. Maintenant nous pouvions être tranquilles à ce sujet : le *Crabe* ne « fera pas le tour ».

Mais il ne fallait pas compter pouvoir réparer nos machines en mer, d'autant moins qu'une grande partie de l'équipage avait le mal de mer et ne pouvait pas travailler. Avec une seule de nos quatre machines, nous ne pouvions pas arriver à temps à l'endroit où nous devons mouiller nos mines. Le commandant décida, en conséquence, que nous irions dans le port le plus proche pour réparer. Le plus voisin des ports était Constanza, port roumain. Debout à la lame, nous y arrivâmes péniblement.

Après cette nuit pénible, tout le monde avait un réel besoin de repos. Notre avarie de machines, assez sérieuse, demandait deux ou trois jours de réparation. On découvrit aussi plusieurs autres avaries. Le *Crabe* était bien un invalide. On ne pouvait guère avoir confiance en ses machines.

Le commandant reçut l'ordre de réparer le plus vite possible. Constanza nous fit à tous une très bonne impression. Une coquette petite ville, propre, bien située, avec un port bien disposé. Il nous fallut chercher chez l'habitant un logement pour l'équipage et pour nous, car on ne pouvait habiter le sous-marin. On trouva pour l'équipage une bonne baraque, tout près du port : quant à nous, nous allâmes coucher dans un hôtel voisin. Un officier et une partie de l'équipage restaient pour la garde, sur le *Crabe*.

En arrivant à Constanza on nous prévint que le port était souvent visité par des avions allemands. Nous nous en aperçûmes le lendemain matin. Je dormai encore lorsqu'une bombe éclata près de notre hôtel. Je me précipitai à bord du *Crabe*. Heureusement le commandant était déjà arrivé, et avait plongé pour cacher la présence du sous-marin dans

le port. Deux hydravions, volant à grande hauteur, jetaient des bombes sur le port et les puits à mazout. Beaucoup de bruit pour rien. Les hydravions partirent, chassés par le tir de notre équipage et des soldats roumains.

Il fallait s'attendre à une nouvelle visite après-midi. C'était, paraît-il, l'habitude prise par les Allemands. Aussi, escomptant quelques heures de tranquillité, nous en profitâmes pour aller faire un tour en ville. Bien qu'il fasse un temps splendide, la ville est déserte et semble abandonnée. Tous les habitants qui ont pu partir l'ont fait, à l'exception de quelques-uns. La nuit à Constanza est calme. Tout est sombre. Les patrouilles tirent des coups de fusil dans les fenêtres qui restent éclairées, car il est interdit d'avoir de la lumière, pour ne pas attirer l'attention de l'ennemi. En plus de cela, ainsi qu'on nous en avait averti, la ville était pleine d'espions, et c'est pourquoi l'on prenait tant de précautions.

Tard le soir, après le travail, nous retournâmes à l'hôtel, où se trouvaient aussi quelques officiers en missions spéciales. A notre arrivée à Constanza, il n'y avait pour ainsi dire pas de Russes, à part les officiers dont je viens de parler. Parmi ceux-ci se trouvait le capitaine de vaisseau B..., un linguiste distingué de notre flotte. Il arrivait du front bulgare, et nous raconta beaucoup de choses intéressantes sur les opérations de ce front, des choses peu rassurantes, d'ailleurs. La Roumanie avait besoin de secours urgents, car les Allemands avançaient sans arrêt.

Mais ces récits, qui nous attristèrent un moment, n'eurent pas raison de notre optimisme. Et puis, le capitaine de vaisseau B... n'avait pas l'air de voir ça non plus au tragique. Il mettait même de l'humour dans ses récits. Sa connaissance approfondie des langues, ses qualités indiscutables, faisaient du capitaine de vaisseau B..., un agent secret de haute valeur. En Turquie, avant la guerre, en Allemagne ensuite, il avait rendu de très précieux services. Son métier n'était pas sans risques, car un agent secret découvert est

naturellement désavoué par son gouvernement, cela se comprend, et abandonné à ses propres ressources.

Un beau matin, il sortit en civil du ministère de la Marine, et se dirigea sur la gare de Varsovie pour se rendre à Berlin. Tout alla bien et il débarqua sans encombre à Berlin. Il n'avait pas eu le temps de faire dix pas qu'il est accosté par quelqu'un qui lui demande ses papiers. B..., exhibe un faux passeport. « Non, vous n'êtes pas cette personne, lui répond son interlocuteur, vous êtes un officier de marine russe, M. B..., capitaine de vaisseau », puis, sortant une photographie de sa poche, il la lui montra. Elle représentait B..., alors qu'il sortait du ministère de la Marine, le jour de son départ!!

B..., fut immédiatement arrêté et mis en prison. Il y resta quelques jours, sachant bien ce qui l'attendait. Il se préparait à mourir. Au bout de deux ou trois jours d'angoisse, on le sort de prison, on le met dans une voiture fermée, escortée de gendarmes ; on le mène à la gare, on le met dans un train, dans un coupé isolé. Quelques heures de voyage, puis on le libère à la frontière russe... On eut bien vite le mot de cette aventure extraordinaire. En même temps que B..., un espion allemand était arrêté en Russie, où le même sort l'attendait. Les deux agents furent échangés, et tout fut fini.

Pendant toute la soirée, jusqu'au petit jour, B..., nous raconta ses aventures à l'étranger. Métier intéressant que le sien, mais combien dangereux, et qui demande beaucoup de connaissances spéciales et un très grand sang-froid. Il y a toujours du mystère, dans ces aventures. Nous avons tous présente à la mémoire une mystérieuse aventure qui s'était passée juste avant la guerre.

Un de nos officiers de marine, d'un grade et d'une situation très élevés, fut envoyé en France, avec des instructions secrètes d'une extrême importance touchant les deux pays. Cet officier revint de Paris avec des papiers très importants.

Il était accompagné de sa femme. Pendant la nuit, sa femme étant sortie du compartiment un instant, le trouva mort en revenant. Toutes leurs valises avaient été ouvertes, le désordre régnait dans le coupé. Des recherches entreprises immédiatement ne donnèrent aucun résultat. Les criminels s'étaient bien cachés.

Aucun argent, aucun objet n'avait disparu. Ils cherchaient évidemment autre chose, certainement les documents. Comme, à ce moment là ils étaient sur la femme de l'officier, les agresseurs avaient manqué leur coup. L'agression avait eu lieu avec une extraordinaire rapidité, le train étant en marche. Le mystère de ce drame ne put jamais être éclairci.

Le lendemain matin, nous fûmes encore réveillés par des éclatements de bombes. C'étaient nos visiteurs aux ailes marquées de la croix noire. Leurs visites plus nombreuses commençaient à nous ennuyer. A notre grande joie, vers midi, nous vîmes entrer au port notre croiseur porte-avions, avec quatre hydravions à bord. Maintenant, nous serons plus tranquilles, et nous aurons de quoi répondre. En même temps, deux avions terrestres arrivèrent. Nous commençons à avoir des forces aériennes. Un de nos avions, un « bébé », nous étonnait par ses évolutions rapides et audacieuses. Les Allemands, certainement avertis par des espions de la présence d'avions russes à Constanza, cessèrent aussitôt leurs visites. Une seule fois, par une nuit de lune, un appareil ennemi vint lancer quelques bombes sur la ville et s'en fut.

Sur ces entrefaites, nos réparations terminées, nous étions prêts à reprendre la mer. Mais le commandant reçut l'ordre d'attendre un torpilleur, qui devait nous prendre à la remorque, pour ménager nos machines. Un torpilleur du type Z arriva le même jour. Les essais de remorquage furent infructueux. La mer était assez forte, le torpilleur, trop faible, cessait les remorques. Il fallait attendre l'arrivée d'un plus gros torpilleur.

Il faut dire qu'à la déclaration de guerre, les Roumains

avaient mouillé des mines à Constanza, mais sans méthode, et jusque dans le port même, de sorte qu'elles étaient plus dangereuses pour nous que pour l'ennemi. En plus de cela, l'officier roumain qui les mouillait se fit sauter, et avec lui le plan du mouillage qui n'était donc pas connu exactement. Le résultat de cette situation ne se fit pas attendre. Le *Bez-pokoiny*, arrivant pour nous prendre le lendemain n'était plus qu'à trois encâblures du quai où nous étions accostés, quand il toucha une mine et commença à couler. Heureusement qu'il était tout près. On eut le temps de le conduire au port, de l'échouer sur un fond de sable et de l'épuiser. Il fut rapidement réparé et put continuer à naviguer. Le *Gnevny* nous fut envoyé, qui nous remorqua sur la côte bulgare. Le remorquage marcha bien. L'aussière en acier qui nous servait de remorque se coupait un peu aux tôles légères de notre superstructure, mais ce n'était presque rien, et pour si peu de chose je ne voulais pas arrêter le convoi.

La mer était calme, il y avait apparence de beau temps pour la journée. De bon matin, au lever du soleil, je remontai sur le pont pour vérifier la remorque. Il aurait fallu la rectifier, mais comme le *Gnevny* devait nous lâcher bientôt, on décida de ne rien toucher. Le soleil était déjà haut. On commençait à apercevoir la côte et un phare, lorsque tout à coup, un hydravion est aperçu, qui approche rapidement. Nous signalons au *Gnevny* de larguer la remorque. Tous nos efforts pour la larguer restent vains : elle s'est coincée entre deux tôles. Pendant ce temps, le *Gnevny* a augmenté de vitesse, il commence à zigzaguer et à tirer sur l'avion. Voyant que nous ne pouvons pas larguer, le *Gnevny* largue de son côté, et la remorque pend à notre avant. Nous voilà empêtrés : impossible d'aller de l'avant, impossible de plonger.

L'avion, voyant que nous avons stoppé revient sur nous. Il n'est pas à plus de 600 mètres d'altitude, et ses mitrailleuses trouent l'eau autour de nous. Nous voyons très nettement une bombe se détacher de l'avion et nous descendre

dessus. Quel moment d'anxiété inoubliable ! La bombe tombe à quatre ou cinq mètres de nous. Elle explose et ses éclats volent sur le sous-marin. Un instant après, une autre bombe tombe de l'autre côté, un peu plus loin. Le *Gnevny* tourne sans cesse autour de nous et tire sur l'avion, qui prend de la hauteur et revient sur nous. Nous tirons dessus avec nos fusils. Une nouvelle bombe arrive, qui tombe à moins d'un mètre du bord. L'avion revient encore pour attaquer une troisième fois. Un shrapnell du *Gnevny* explose à le toucher. Il reprend encore de la hauteur, mais continue à venir sur nous. Quatre bombes nous arrivent encore. Elles nous encadrent parfaitement, et de si près qu'il est incroyable que nous ne soyons pas touchés. Une photographie de cet instant précis a été prise à bord du *Gnevny*. Furieux de l'insuccès de ses attaques, l'allemand tourne brusquement vers la terre, accompagné de la canonnade du contre-torpilleur. Tout heureux d'avoir échappé à cette vilaine affaire, nous échangeons joyeusement nos impressions. Le temps a passé. Je puis donc dire qu'à l'exception de deux ou trois jeunes matelots, personne n'a eu peur à bord au moment de l'attaque. Mais lorsque j'ai vu l'hydravion se diriger sur nous, qui étions à découvert et sans défense, j'ai bien senti la peur. Ce sentiment, qui n'a duré que quelques secondes, a bientôt fait place à un grand calme indifférent, surtout lorsque je vis que tous mes efforts pour larguer la remorque restaient vains. Je croisais les bras et attendais la bombe, sans aucune émotion. Comment appeler ce sentiment ? Comment l'expliquer ?... Je ne sais... Je sais seulement qu'à ce moment-là il n'y avait eu aucune panique sur le pont du *Crabe*. Peut-être quelques hommes claquaient-ils des dents ; en tout cas, personne ne le voyait.

C'est ainsi que nous sortîmes sains et saufs de cette attaque. Mais, je n'avais aucun doute là-dessus, nous allions bientôt en essuyer une seconde. Inévitablement l'hydravion ferait

connaître notre présence, et reviendrait en force pour nous attaquer de nouveau. Il fallait se dépêcher de larguer l'assière d'acier qui nous empêtrait. Au bout d'une demi-heure de travail acharné et d'efforts désespérés, nous y parvînmes. Mais il ne fallait plus songer à aller mouiller nos mines, puisque nous avions été découverts. Aussi le commandant décida-t-il de retourner à Constanza, et de ressortir de nuit pour poser nos mines. Nous mîmes donc en marche. Le *Gnevny* marchait un peu devant nous. Pour ne pas nous laisser surprendre par l'ennemi aérien, les meilleures vigies furent appelées sur la passerelle.

Il nous fallait assez longtemps pour plonger. Le *Morj* et le *Kachalot*, eux, pouvaient, en moins d'une minute se trouver à une grande profondeur. A nous, il nous fallait au moins huit minutes.

Il nous restait encore quelques 20 milles à courir pour atteindre Constanza, lorsque les timoniers signalèrent l'arrivée d'hydravions. Il était près de midi; le soleil était aveuglant. Il fallait plonger, plonger tout de suite, sans perdre un instant. Au moment où je descendais, donnant l'ordre de remplir les ballasts, je vis trois avions qui volaient de droite et de gauche. Nous n'étions pas encore en plongée quand nous fûmes attaqués. Les bombes tombèrent assez loin, mais on entendit leur explosion. Les suivantes se rapprochèrent. Le bruit de leurs explosions venait frapper notre coque comme de grands coups de marteau. J'ai pu compter trente explosions tout près de nous. Le torpilleur nous dit plus tard que quatre avions attaquaient le pauvre *Crabe* de tous côtés. Nous n'en menions pas bien large dans notre botte d'acier, à 40 pieds sous l'eau. A la fin, tout bruit cessant, nous refaisons surface. On ne voit plus rien en l'air. Un hydravion est sur l'eau, glissant à toute vitesse. Le *Gnevny* l'apercevant tire dessus. L'avion prend son vol et disparaît à l'horizon. Nous revînmes à Constanza, heureux d'avoir échappé à ces attaques forcenées.

Après un tel échec, il nous fallait attendre un peu avant de reprendre notre expédition.

Quatre jours après, à la remorque du même *Gnevny*, nous reprenions la mer. Cette fois les conditions étaient plus favorables. Favorisés par une journée sombre, nous quittâmes le *Gnevny* après lui avoir fixé un rendez-vous. Nous plongeâmes pour essai, puis revînmes en surface, baissant les ballasts assez pleins pour que notre kiosque seul dépasse hors de l'eau. Mettant le cap sur Varna, nous marchions à petite allure pour y arriver au crépuscule. Inutile de dire que les timoniers regardaient en l'air avec anxiété. Mais la mer était assez agitée, et le ciel était bouché. Nous avons toutes les chances de notre côté. En bas, il faisait froid. Aussi, malgré la fatigue et le besoin de sommeil, nous montions tous sur le kiosque pour respirer l'air pur. Michel K..., qui était venu en qualité de pilote, nous amusait par ses réflexions amusantes sur tous sujets, principalement sur les officiers roumains, que nous avions été étonnés de voir fardés et presque corsetés.

La côte ennemie se rapproche. On commence déjà à distinguer les maisons de la ville. Le vent fratchit et la pluie se met à tomber.

Le commandant décide, comme l'autre fois, dans le Bosphore, pour gagner du temps, d'aller tout droit et de passer sous les champs de mines bulgares. En dehors du commandant, seuls le pilote et moi le savons. Personne d'autre, et cela vaut mieux. Nous plongeons donc à 60 pieds. Comme l'autre fois, on entend grincer sur notre coque, une fois... deux fois... La même émotion nous reprend. En haut, c'est le crépuscule, et la pluie qui tombe. Le *Crabe* passe entre la terre et le champ de mines ennemi. Le passage n'est pas large !... Un coup de périscope. Le port apparaît derrière un cap. C'est là que nous allons poser nos mines, en arc de cercle devant l'entrée. Tout est prêt, tout va bien quand tout à coup l'élévateur de mines s'arrête. Enfin il repart.

Je sens que quelque chose ne va pas. Mais quoi ? L'indicateur nous montre que les mines se mouillent correctement.

Notre mouillage effectué, nous continuons encore un peu notre route en plongée, puis nous faisons surface. Il fait mauvais temps. La pluie et le vent font rage. Nous allons être secoués au large... Mais que se passe-t-il ? Nous donnons de la bande à babord. Il est évident qu'une partie des mines de babord n'ont pas été mouillées. Le treuil est probablement avarié. En tous cas, nous ne pouvons pas songer à le réparer sur place. On redresse le bateau et nous partons. La nuit est très sombre. A tribord, tout près de nous, la masse noire de la côte bulgare se devine. A babord, c'est le champ de mines. Il faut marcher encore dix milles pour être libre de tout danger. Mais nous sommes tous trop fatigués pour penser au danger. A la fin, nous gagnons la mer libre.

Au matin, nous retrouvons le *Gnevny* au lieu fixé. Il essaie de nous prendre en remorque. Mais la mer est trop mauvaise. Nous marchons par nos propres moyens. Nous faisons route au Nord, espérant trouver un meilleur temps. On voit des incendies à terre. Le soir, nous sommes par le travers de Constanza. On y voit des incendies aussi, d'épaisses colonnes de fumée. Le temps mollit sensiblement. Un de nos torpilleurs, que nous rencontrons, nous apprend que les Allemands marchent sur Constanza, que la ville est évacuée, et que nous devons rentrer directement à Sébastopol. Nous changeons de route et marchons à toute vitesse. Le lendemain matin, calme plat... La mer est comme un miroir. On peut monter sur le pont, et se rendre compte de nos avaries. On voit qu'une des mines est sortie de son rail, s'est couchée bloquant toute la rangée. Mais, le pire de tout, c'est que son appareil de mise de feu a fonctionné. Elle est maintenant armée, donc dangereuse. Et elle y est peut-être depuis plusieurs semaines. Si nous n'avons pas sauté,

c'est que le Saint Nicolas nous protège! En arrivant à Sébastopol, nous débarquons cette mine avec précaution. Tout se passe bien. Mais il ne faut cependant pas trop tenter le sort. C'est la dernière expédition du *Crabe* que nous venons de faire. Il est décidé qu'on le transformera complètement....

Je suis alors désigné pour embarquer sur le *Kachalot*. Adieu *Crabe*. Adieu, boîte à surprises.... Tu m'as donné beaucoup d'expérience. Mais, sincèrement, je ne veux plus naviguer à ton bord, même quand tu seras transformé.

Je ne me réjouis guère, lorsque j'appris ma nomination sur le *Kachalot*. Voilà pourquoi. Son commandant, le capitaine de corvette Stolitza, bien que très gentil et très sympathique, venait de prendre son commandement. Son stage à l'École de Navigation sous-marine avait été très court, et c'était un véritable novice pour toutes les questions sous-marines. Le chef d'escadrille m'avait prévenu et m'avait demandé de mettre S..., au courant peu à peu. Cela ne me plaisait guère, et, en mon for intérieur, je décidai de ne pas rester longtemps à bord du *Kachalot*. D'autant plus que des sous-marins du type A. G., sous-marins de 350 tonnes achetés au gouvernement américain venaient d'arriver et étaient en armement à Nikolaïev. Il devait y avoir 6 sous-marins de ce type en Mer Noire, et je cherchai à obtenir le commandement de l'un d'eux. Le *Kachalot* était la copie de ces A. G., seulement deux fois plus gros. Je restai donc encore sur le *Kachalot*, étudiant bien ce bateau, pour qu'à mon arrivée sur un petit A. G. je l'aie bien en mains. Je n'eus pas à sortir beaucoup avec le *Kachalot*. Un jour où nous étions sortis sur les côtes de Crimée; un radio du *Tulen*, un de nos sous-marins, nous apprend qu'il a eu un engagement avec un transport turc, commandé par des officiers allemands, et qu'il l'a fait prisonnier.

Ce combat est certainement le seul de ce genre pendant la guerre. Il ne manque pas d'intérêt :

Le transport turc était armé de deux canons, dont l'un

était de calibre supérieur à ceux du *Tulen*. La rencontre eut lieu de nuit. Le *Tulen* marchait sur ses Diesels et ses accumulateurs pour donner la plus grande vitesse possible et ne pas laisser échapper le transport. Il ne restait plus que quelques obus à bord du *Tulen* lorsqu'un coup heureux avaria un des canons de l'ennemi, et un autre tomba dans la machine. Le transport stoppa. Une partie de son équipage se jeta à l'eau pour se sauver à la nage, tandis que le reste mettait les embarcations à la mer.

Le commandant du *Tulen* voyant que l'ennemi ne tirait plus, s'approcha et envoya à bord une garde armée. Le commandant et les officiers du transport, restés à bord, furent faits prisonniers. Notre équipage répara vivement l'avarie et le transport, convoyé par le *Tulen* fit route pour Sébastopol. Le commandant du transport expliqua plus tard qu'il croyait avoir eu affaire à un torpilleur et il était furieux d'avoir été fait prisonnier à l'issue d'un combat d'artillerie avec un sous-marin.

La croix de Saint-Georges, décernée par Sa Majesté l'Empereur, récompensa de son audace le commandant du sous-marin.

A part ce combat, le théâtre des opérations en Mer Noire restait tout à fait calme. Depuis l'arrivée au commandement de l'amiral Koltchak, les navires ennemis ne se montraient plus. On commençait à s'ennuyer, malgré les fréquentes sorties. Les sous-marins allemands, eux-mêmes, cessèrent leurs croisières. Ils avaient pourtant des proies tentantes, car nos navires ne cessaient de sillonner la Mer Noire.

Je crois que l'explication d'une telle inaction de notre ennemi est que, sachant l'entrée du Bosphore minée par nos soins, et ayant déjà perdu de ce fait quelques sous-marins, il ne voulait plus en sacrifier.

A la fin de l'année 1916, notre situation militaire, en Mer Noire comme en Baltique, était des plus satisfaisantes, malgré les grandes difficultés auxquelles se heurtait notre flotte

de la Baltique. Elle les surmonta toutes, sortit victorieuse de toutes les tentatives de l'ennemi pour pénétrer les golfes de Riga et de Finlande. Toutes ces tentatives avaient été repoussées, avec de grosses pertes pour l'ennemi.

Malheureusement, la fin de cette année devait être attristée par un événement pénible... Le 20 octobre, de grand matin, une explosion se produit à bord du cuirassé *Impératrice-Marie*, explosion formidable, qui secoue le bateau de la pomme du mât à la quille. Le mât avant, la cheminée sont arrachés. Une fumée noire s'échappe par les orifices qu'ils ont laissés. La tourelle avant est renversée. Le feu se déclare, envahissant bientôt tout le bateau. Des centaines de cadavres carbonisés jonchent les coursives. Le bord retentit des gémissements des blessés.

L'explosion s'est produite à l'avant, dans une soute contenant des munitions des pièces de 30 centimètres de la tourelle avant. Dix minutes plus tard, une nouvelle explosion se produit, dans les soutes d'artillerie secondaire. Les embarcations de tous les bâtiments sur rade arrivent à l'aide. Mais l'*Impératrice-Marie* brûlait de partout. Elle devenait un terrible danger pour les bâtiments voisins, en particulier pour l'*Impératrice-Catherine II* qui se trouvait tout à côté. Non seulement les bateaux, mais toute la ville de Sébastopol avait à redouter l'explosion, surtout le grand bassin. Le commandant en chef l'amiral Koltchak se rendit à bord de l'*Impératrice-Marie*. Voyant que la situation du bâtiment était désespérée, et craignant pour le sort de toute l'escadre, il donna l'ordre de couler le bâtiment après qu'il aurait été évacué par son équipage. Les officiers et matelots qui allèrent dans les fonds pour ouvrir les vannes n'eurent pas le temps de remonter ; ils furent tous engloutis. Le bâtiment se retourna. Les tourelles sortirent de leurs pivots, et en quelques secondes le bateau s'abîma sous l'eau.

L'un des deux dreadnoughts de la Mer Noire venait de disparaître, emportant avec lui le mystère de sa perte. Que

s'était-il passé ? Accident fortuit, concours malheureux de circonstances, ou bien sabotage organisé ? Personne ne le sait.

Il est cependant curieux de remarquer qu'à la même époque, pour des raisons toujours inconnues, des cuirassés alliés disparurent de la même façon. A Mourmansk également, quelques transports remplis de matériel de guerre à destination de nos armées sautèrent dans des circonstances aussi mystérieuses. Tout cela était bien étrange et pesait durement sur les esprits.

Peu de temps après, 6 destroyers allemands, des plus récents, sautèrent sur nos mines à l'entrée du golfe de Finlande qu'ils voulaient forcer.

Au commencement de janvier, le cuirassé *Peresvet*, qui revenait d'Extrême Orient, toucha une mine en Méditerranée et coula, engloutissant avec lui presque tout son équipage.

Cela m'attrista d'autant plus que mon bon camarade, le Lieutenant K..., avec lequel j'étais lié par une grande amitié et de longs mois de navigation, y trouva la mort.

Nos dernières sorties sur le *Crabe* avaient cependant porté leurs fruits, et quelques bâtiments ennemis vinrent finir leur carrière sur nos champs de mines. J'avais été fait chevalier de l'ordre de Saint-Georges avec l'inscription « Pour la bravoure ». Notre commandant, quelque temps après, reçut la croix de Saint-Georges. L'amiral Koltchak vint en personne à la station des sous-marins pour épingler sur la poitrine de notre cher commandant cet insigne des braves. Je me souviens bien de ce jour, qui fut le dernier jour heureux pour la famille des sous-marins...

Le carré, grand et lumineux de notre transport-base *Trebizonde* était pimpant ce jour-là. Tous les officiers y étaient réunis, attendant le commandant en chef de la flotte. Conversations bruyantes, rires, plaisanteries, bruit... Au-dessus, on entend les clairons sonner le rassemblement. Tous les officiers grimpent sur le pont et s'alignent. L'amiral monte

rapidement, salue tout le monde. Sa physionomie respire l'énergie et une volonté inébranlable. Il en impose à tous, on sent que tout le monde, officiers et matelots, le respecte, l'aime et le vénère. Il va au commandant du *Crabe*, le décore, prononce une brève allocution sur les services rendus par le *Crabe*. Puis, après un rapide *Te Deum* prononcé sur le pont, nous descendons tous au carré, pour y recevoir l'amiral qui a accepté de dîner avec nous.

L'amiral lève son verre à la santé des nouveaux chevaliers de Saint-Georges. Notre chef de division lui répond et boit à la santé de l'amiral. Un « hurrah » fort et nourri se répand sur le bateau, dans lequel chacun, surtout les jeunes, a mis son enthousiasme pour l'amiral. Le dîner officiel est terminé, ce qui ne nous empêche pas de porter un dernier toast à l'amiral, en chantant un air traditionnel.

Beau jour inoubliable. Il fut le chant du cygne de l'escadrille de sous-marins. Personne ne savait alors que c'était le dernier jour de joie et de fête.

L'hiver commençait, et avec lui le mauvais temps et les coups de vent en Mer Noire. La patrouille, dans ces conditions n'avait rien d'amusant. Les jours étaient si courts et les nuits si longues ! En mer, nous n'avions qu'une hâte : rentrer au mouillage en rade du Sud et se reposer du mauvais temps et du froid. Chacun se sentait fatigué, découragé. Depuis le début de la guerre, c'était la première fois que je constatais cette dépression des énergies.

Le 26 novembre (date russe), anniversaire de la fondation de l'ordre de Saint-Georges, a toujours lieu une grande fête militaire.

Avant la guerre, la tradition voulait que l'Empereur invitât, sans distinction de classe ou de grade, tous les chevaliers de Saint-Georges. Un dîner était servi dans la salle de Saint-Georges. Tout le monde y prenait place, officiers et soldats. A l'issue du dîner, chaque chevalier recevait un objet d'argent cadeau de l'Empereur. Partout, dans toutes

les garnisons il y avait une revue, commandée, quel que soit son grade par le plus ancien des chevaliers de Saint-Georges. Maintenant, la fête a été beaucoup simplifiée. La cérémonie consiste en une simple réunion dans la cathédrale de Vladimir, où un service divin est célébré, au-dessus des tombes des amiraux, héros du siège de Sébastopol en 1855. Pour moi, comme pour beaucoup d'autres, ce fut la première et la dernière réunion de Saint-Georges.

J'ai déjà dit que, à la fin de cette année 1916, chez les officiers comme chez les soldats et les marins, on était fatigué d'une guerre qui durait trop longtemps, et sans aucun succès sur le front principal. L'armée, cependant, commençait à être mieux approvisionnée en matériel et en munitions. Elle se préparait à une offensive de printemps qui avait toutes les chances d'avoir du succès. La flotte également s'était améliorée en personnel et en matériel. La victoire semblait devoir sourire à nos armes très prochainement.

Mais un point noir inquiétait tout le monde, et agissait fortement sur le moral des armées. A l'intérieur, le gouvernement ne comprenait visiblement pas la situation ; il ne sut pas s'adapter aux circonstances, contrecarrant les désirs du peuple. Les ministres succédaient aux ministres sans aucun profit.

Dans la masse du peuple, dans l'armée, un bruit se fit jour : la trahison de l'impératrice, on parlait de Raspoutine qui, ayant su subjuguier la famille impériale, gouvernait en fait le pays. On parlait également de l'immense influence qu'avait prise le parti germanophile à la cour. Le bruit courait de corruptions, de paix séparée, de désordres dans le pays.

Tout cela énervait et ébranlait la confiance.

Parmi les officiers, qui, auparavant, ne parlaient jamais de politique, les conversations à ce sujet se firent de plus en plus fréquentes. Raspoutine en était le principal thème, avec son

influence néfaste sur le pays. Les matelots nous demandaient des éclaircissements sur ces bruits divers. Nous ne pouvions rien leur répondre. Beaucoup d'entre nous sentaient qu'il se passait quelque chose d'anormal, et ne pouvaient réfuter ces bruits. Tout le monde sentait qu'il allait se passer quelque chose.

Le tsar était aux armées, ne prenait aucune décision. Et cela augmentait l'inquiétude. Le peuple et l'armée étaient en effervescence. A la fin, en décembre, le bruit court que Raspoutine a été assassiné par des gens très haut placés. Les journaux donnaient tous les détails du meurtre. Un souffle de détente passa sur le pays. Mais le gouvernement faisait faute sur faute. Les gens compétents étaient remplacés par des nullités, incapables de sortir de l'impasse. La moindre petite étincelle pouvait allumer le formidable incendie.

De tous temps un élément révolutionnaire existait en Russie, qui préparait méthodiquement son action. Il renforça sa propagande chez le peuple et dans l'armée, et prépara une révolte de l'armée. Péetrograd, plein d'éléments dangereux et indisciplinés, était le foyer de cette propagande. Les régiments disciplinés et encadrés étaient sur le front. En cas d'émeute il n'y avait personne pour la réprimer.

Dans la famille impériale même, beaucoup de membres étaient mécontents de l'empereur, et surtout de l'impératrice. On pouvait s'attendre à ce que le mouvement vienne d'en haut et non d'en bas, ce qui aurait des conséquences effroyables pour tout le pays. Mais le destin voulait sans doute infliger une dure épreuve à la Russie... L'année 1917 commençait sous de bien tristes auspices.

## CINQUIÈME PARTIE

# LA RÉVOLUTION ET LA GUERRE CIVILE

---

Au début de l'année 1917, la flotte de la Mer Noire continue comme en 1916, ses opérations militaires. Tout allait comme par le passé et la discipline était toujours ferme à bord des bateaux.

C'est alors qu'éclata la révolution de février à Pétrograd. Dès qu'il apprit ce qui se passait dans le Nord, les crimes qui y avaient été commis, le commandant en chef, l'amiral Koltchak se rendit bien compte du danger de la situation.

Il inspecta, calme et tranquille, tous les bateaux et établissements à terre. Par sa grande autorité, il sut retenir les équipages, et éviter les atrocités, les tueries d'officiers qui à la même époque se produisaient en Baltique.

Là-bas, à Helsingfors et à Cronstadt particulièrement, quelques dizaines d'officiers payèrent de leur vie leur fidélité au devoir et à la discipline. Ils furent sauvagement torturés, et assassinés d'une façon impossible à décrire.

Il s'en fallut de bien peu que la même chose n'arrivât à Sébastopol. A la nouvelle du meurtre des officiers en Baltique, les matelots de la mer Noire se réunirent en meeting dans les casernes de Sébastopol. Une liste des officiers qui devaient être tués fut bientôt arrêtée. Heureusement les officiers étaient soutenus par la majorité de leurs équipages, et,

comme je l'ai dit plus haut, l'autorité de l'amiral évita des atrocités.

Pendant cette période d'agitation, je partis en mer à bord du *Nerpa* et, quinze jours durant, nous ne reçûmes aucune nouvelle. Croisière pénible et angoissante. Dans le fond de moi-même, je sentais bien que quelque chose de formidable, d'effrayant, se préparait.

La *Nerpa* rentra à Sébastopol au milieu du mois de mars. En passant devant la batterie de Constantin, nous remarquâmes tout de suite que l'inscription en grosses lettres qu'elle avait : « Dieu protège le Tsar », avait été mutilée. Le mot « Tsar » avait été noirci. La ville était pavoisée aux couleurs nationales, mais les pavillons avaient été hissés à l'envers, le rouge en haut.

A peine arrivés à notre mouillage en darse Sud, nous sommes assaillis par les nouvelles. Le tsar avait abdiqué. Son frère, le grand-duc Michel avait refusé le pouvoir. Un « gouvernement provisoire » et un certain « conseil des députés ouvriers et soldats » ont pris la tête du pays.

Chacune de ces nouvelles m'entraînait douloureusement dans l'esprit. Égaré, désorienté, je regardais autour de moi, comme pour trouver quelqu'un qui puisse démentir ces nouvelles.

« Bonjour, mon lieutenant... », entendis-je à mes oreilles. Je regardai. Mon ordonnance était près de moi, venant chercher mes affaires. Ce terme « Mon lieutenant » au lieu de l'expression habituelle « Votre Honneur » me surprit étonnamment. Je n'en voulais pas croire mes oreilles.

Alors, le désordre du bateau, l'allure indisciplinée des matelots, la saleté du pont, tout cela s'expliquait du même coup. Je compris que les principes sur lesquels reposaient l'ordre et la discipline avaient disparu. En pleine guerre, les fondations de l'organisation militaire s'effondraient. Je compris... une angoisse indicible, une désolation sans borne emplirent mon cœur.

C'est alors que fut pris le fameux ordre N° 1, signé des autorités du moment, gens qui ignoraient tout de la discipline; cet ordre autorisait les soldats et les marins à se réunir en meetings. Il parlait beaucoup des droits du soldat, mais passait sous silence ses obligations et ses devoirs.

La base sur laquelle reposait tout l'édifice militaire était ruinée du coup. Les équipages interprétèrent cet ordre à leur manière, commencèrent à tenir des meetings, critiquant les officiers, et, d'une façon générale, toute autorité.

Avec l'autorisation du gouvernement, des comités se créèrent sur les bateaux, formés de matelots et d'officiers choisis par l'équipage; ces comités, qui contrôlaient le service du bord, s'immisçaient à tout, même à la direction des opérations militaires. En fait les officiers n'avaient plus les moyens de diriger et de commander. Comme ces comités comprennent une forte majorité de matelots, il n'y a plus de discipline. Un matelot fautif est toujours excusé. Des meetings avaient lieu continuellement à bord ou à terre, en ville, dans lesquels des discours incendiaires étaient prononcés. La propagande socialiste et bolcheviste s'exerçait au grand jour. Cette bacchanale de meetings échauffa les sentiments. Les équipages, ayant goûté le charme de la liberté sans contrôle et sans punitions, devinrent indisciplinés.

Le gouvernement, qui commençait déjà à perdre du terrain, était franchement du côté des matelots. Ses décisions inconsidérées, ses hésitations aggravèrent la situation.

Un bateau devait-il appareiller? Le comité se réunissait, discutait, modifiait les ordres reçus et prenait la décision qui lui plaisait. Il fut question d'enlever le carré aux officiers, puis de leur faire laver le pont et embarquer le charbon.

Chaque jour la propagande bolcheviste faisait des progrès. Le gouvernement trop faible, ne pouvait l'enrayer; il ne l'essaya même pas, excitant les matelots contre les officiers qu'il appelait les ennemis du peuple. Responsables de la

guerre, on devait les faire expier. Les officiers sévères étaient éloignés sous divers prétextes. Ils étaient remplacés par des officiers faibles et sans volonté qui partageaient leurs opinions. On chicanait sur tout. Des officiers d'origine étrangère, principalement allemande, étaient accusés d'espionnage, ce qui, naturellement, était faux.

Des tendances séparatistes se firent jour. Certains bateaux hissèrent le pavillon ukrainien, d'autres le pavillon rouge, d'autres enfin le pavillon noir de l'anarchie. L'amiral Koltchak comprenait parfaitement la situation. De toute son énergie et de toute sa courageuse autorité, il s'efforça de maintenir la discipline avant tout, persuadant aux équipages qu'il était nécessaire de mener la guerre à bout avant de s'occuper des affaires intérieures. Était-il écouté?...

Une partie des officiers, mais bien insignifiante, commença à faire de la politique. Mais la plus grande partie ne pensait qu'à conserver une valeur militaire à la flotte. Cela ne plaisait pas aux matelots qui jugeaient ces officiers partisans de l'ancien régime, bien que, à part quelques exceptions, ils aient prêté serment au gouvernement provisoire républicain. Mais la propagande, habilement menée faisait son œuvre. Le pays était en danger.

Le gouvernement, débordé, envoyait ses ministres parler aux soldats et aux marins. Kerensky, en particulier, qui était ministre de la Guerre, prononça des discours sans fin. On l'appelait déjà le « grand bavard » dans tout le pays. On l'écoutait encore, mais les choses n'en allaient pas mieux pour cela, et la discipline se ressentait des discours timorés de cet homme. La masse des gens, aveuglée par les idées révolutionnaires, croyait que cet homme était capable de faire de grandes choses. Les gens sains d'esprit ne s'y trompèrent pas.

L'amiral Koltchak, une fois de plus, vit juste, et toutes ses forces étaient employées à vouloir continuer la guerre. Il se heurtait à des difficultés sans nombre.

Au printemps, je quittai le *Kachalot*, ayant été nommé sur l'*Orlan* et le *Bourevestnik*, deux sous-marins en achèvement à Nikolaïeff. Je ne devais pas rester longtemps sur l'*Orlan*. J'embarquai sur le *Bourevestnik*.

J'arrivai à Nikolaïeff. Cette petite ville était si calme que les chantiers de constructions navales qui y avaient été établis n'avaient pas réussi à la faire sortir de sa torpeur.

Au début de la Révolution, tout changea. Les milliers d'ouvriers des arsenaux, et les équipages des bâtiments en construction en changèrent complètement la physionomie.

Le lendemain de mon arrivée, j'allai sur mon bateau, et je pris aussitôt contact avec les délices de la liberté dans la flotte révolutionnaire. L'équipage de l'*Orlan* décida d'abord de juger si, oui ou non, ils avaient besoin d'un nouvel officier. Une réunion eut lieu, où il fut décidé que l'on refuserait de m'accepter à bord, parce que, officier de l'ancien régime, je ne leur convenais pas. Voulant éclaircir la situation, je demandai au commandant de réunir l'équipage et de m'autoriser à dire quelques mots, bien décidé à l'avance à ne jamais naviguer sur un pareil bateau.

Mais je voulais leur montrer la stupidité de leur décision, et leur prouver qu'ils avaient tort.

Au jour fixé, l'équipage se réunit, d'abord seul ; puis les officiers furent admis. J'écoutai avec calme l'exposé de tous les griefs qui m'étaient reprochés à savoir que j'étais dur, partisan de l'ancien régime, que je ne parlais pas aux matelots, laissant rarement les gens descendre à terre, etc...

Deux hommes de l'équipage avaient été autrefois sur le *Crabe*. Ils me connaissaient très bien. L'un deux, sous-officier électricien, avait été puni par moi parce qu'il avait insulté son chef.

A toutes ces accusations, je répondis par un grand discours dans lequel je leur fis voir la sottise de leurs griefs contre moi. Je terminai en disant que la révolution n'avait pas changé ma façon d'envisager la discipline et le devoir mili-

taire et que j'étais maintenant tel que j'avais toujours été. Mes paroles produisirent une impression. L'équipage me demanda de rester encore un peu, les hommes voulaient se concerter. Toute cette comédie confirmait malheureusement mes appréhensions sur le sort de notre pauvre flotte. Mais que faire. C'était une impasse. Impossible d'en sortir. Le gouvernement en ruinant l'autorité des officiers, avait établi cette situation sans issue.

A la fin, l'équipage me fit dire que, malgré tout, je pouvais rester à bord. Je remerciai de l'honneur que l'on me faisait, mais je refusai. A bord du *Bourevestnik*, une cérémonie à peu près semblable eut lieu. Je restai cependant, sur les instances du commandant, qui me demanda de ne pas le laisser seul, et d'essayer de faire mon service. J'acceptai, mais je ne pensais qu'à partir au plus vite loin de ce cauchemar.

Je passai près d'un mois à Nikolaïeff. Pendant ce mois, je vis comment tout s'effondrait. La construction de gros sous-marins de 1.000 tonnes, de gros destroyers et de croiseurs légers de 30 nœuds entreprise sous l'ancien régime, cessa peu à peu.

Les usines, avec des ouvriers en effervescence ne songeant qu'aux meetings, commencèrent par mal marcher, puis cessèrent tout travail. Cependant le dreadnought *Volia*, ex *Empereur Alexandre III* avait pu être achevé et avait rejoint Sébastopol. Il navigua sous le pavillon de saint André, mais les tourelles étaient pavoisées de couleurs différentes, suivant les opinions de leurs servants.

Il est inutile de dire que tous les bateaux qui portaient les noms d'Empereurs ou de héros nationaux avaient été débaptisés et portaient des noms révolutionnaires.

La marine révolutionnaire commençait déjà à souffrir de son manque de discipline et du désordre croissant qui régnait : plusieurs bâtiments de guerre coulèrent.

Un accident extraordinaire, quoique n'ayant pas une impor-

tance directement militaire arriva au sous-marin *A g 15*. Après avoir achevé ses exercices d'immersion il s'approcha pour le temps du repos de sa base. Le commandant avait donné l'ordre de rester paré pour une nouvelle plongée. Après le dîner le sous-marin recommença ses exercices, comme à l'ordinaire le second s'était fait rendre compte que tout était hermétiquement clos. Cependant comme il faisait très chaud dans la cambuse le cuisinier du bord avait ouvert le panneau du troisième compartiment et l'avait oublié. A la question du second il répondit que le panneau était fermé. Tout à coup tous ceux qui se trouvaient dans le troisième compartiment entendirent le bruit de l'eau qui s'engouffrait dans le navire. Le commandant se précipita vers le panneau mais ne put le fermer à cause de la pression de l'eau. Alors il sauta sur le pont en s'efforçant de fermer le panneau d'en haut. Il y réussit enfin mais pas complètement, car la poignée se mit en travers. A ce moment l'eau qui submergeait déjà la tourelle enleva le commandant qui fut bientôt sauvé par une embarcation.

Le maître d'équipage et l'officier des montres eurent eux aussi le temps de sortir. Une partie de l'équipage se sauva dans la chambre des machines et s'y enferma. Le second rassembla l'autre partie dans le compartiment de l'avant, ouvrit les robinets de distribution d'air comprimé du poste central pour pourvoir au fonctionnement de la station d'avant et ferma la porte étanche. Tout ceci se passait dans l'obscurité complète, car l'électricité s'était éteinte.

Tous ceux qui se trouvaient dehors comprirent tout de suite qu'il était arrivé une catastrophe. Mais comme ceci se passait dans la rade de l'île de Luhm, loin de Reval et de Helsingfors, il n'y avait aucun moyen de sauvetage excepté les scaphandriers et les bouées. Le premier scaphandrier annonça que le sous-marin se trouvait à 84 pieds de profondeur un peu enfoncé dans la vase; que le panneau milieu était ouvert et que des bulles d'air en sortaient continuellement. Au



UN CANON DU SOUS-MARIN *TULEV*. AU CENTRE, L'AUTEUR.



TRANSPORT RUSSE TORPILLÉ EN 1917 PAR UN SOUS-MARIN ALLEMAND PRÈS DE SÉBASTOPOL.



CANONNIÈRE *GROSNY*, COULÉE PRÈS DE BIZERTE PAR SES PROPRES OFFICIERS.

bout d'un certain temps on réussit à fixer des remorques à l'A. g. 15 et on essaya de le tirer sur un haut-fond. Mais tout à coup on vit une torpille sortir de l'eau et se diriger vers l'île. Une embarcation alla la chercher et on trouva, attaché à sa pointe un petit morceau de papier sur lequel on lut à grand'peine les mots suivants, à demi effacés par l'eau :

« Nous sommes 13, dans le premier compartiment. L'eau monte. Elle nous vient déjà jusqu'à la ceinture. Pas de lumière. Une petite lampe du compas Sperry nous éclaire. Sauvez-nous. Lieutenant du vaisseau Matzievitch ».

Les essais de remorquage du sous-marin n'eurent aucun succès. Les scaphandriers travaillaient sans relâche. A 11 heures du soir l'air qui jusqu'à ce moment sortait par petites bulles, sortit en trombe, formant pendant quelques secondes comme un grand chapeau sur la surface de l'eau. Les vedettes et les embarcations furent projetées de tous les côtés. Au centre d'un vaste cercle se débattait le scaphandrier enlevé du fond. On crut d'abord que la batterie des accumulateurs avait sauté. Après une minute d'attente pleine d'angoisse une nouvelle trombe d'air apparut et cette fois quand elle se fut dissipée on aperçut à la surface de l'eau un homme enveloppé d'une capote imperméable noire. Porté par le courant vers une chaîne d'ancre, il s'y accrocha et se mit à crier d'une voix épouvantée. Une vedette le recueillit aussitôt sain et sauf. Pendant ce temps les trombes d'air se succédaient et chaque fois apparaissait un homme dans une capote noire. Ce fut l'officier en second qui apparut en dernier lieu. Aucun de ces hommes ne perdit connaissance mais leur corps était couvert de taches causées par des éclatements de petites veines qui les faisaient beaucoup souffrir.

D'après les récits de ces morts vivants ceux qui s'étaient enfermés dans le premier compartiment étanche espéraient pouvoir y attendre l'arrivée d'un navire qui viendrait les délivrer. Malheureusement la pression de l'eau était trop

forte, la caisse à eau centrale fut déplacée et la cloison étanche ne put résister à la pression : l'eau commença à s'infiltrer dans le compartiment. Pour tout éclairage on avait une petite lampe de 2 volts alimentée par la batterie du compas Sperry. Le second voyant que l'eau montait et que la cloison résistait mal ouvrit un robinet d'air comprimé pour augmenter la pression intérieure. Il put ainsi ralentir l'entrée de l'eau, mais non l'arrêter complètement car la cloison laissait échapper l'air par en haut. Les hommes écoutaient anxieusement le bruit que faisaient les scaphandriers travaillant à l'extérieur. Quand ils ne l'entendaient plus ils soutenaient leur courage en chantant et en faisant jouer le gramophone.

L'eau qui continuait à monter couvrit la table du carré où tout le monde était assis et où était posé le gramophone. Bientôt celui-ci fut submergé et cessa de jouer ; complètement trempés les hommes tremblaient de froid : leur forces les abandonnaient, la provision d'air diminuait et l'espoir d'être sauvés s'évanouissait peu à peu. Le second proposa d'essayer de sortir par le tube lance-torpilles mais personne ne voulut s'y risquer et on décida d'envoyer de cette façon une lettre ; d'abord on pensa à l'écrire sur le bois de l'icône, mais on y renonça par crainte que ce fût pris pour un miracle. On écrivit quelques mots sur une feuille de papier et on fit partir la première torpille mais elle s'enfonça dans la vase. La seconde marcha normalement.

Mais les hommes les moins forts perdaient connaissance. Tous avaient de l'eau jusqu'au cou et il ne restait plus que cinq vivants. Personne ne savait l'heure qu'il était. En tout cas il devait être tard. On ne pouvait plus se tenir qu'en relevant la tête. Les morts flottaient au milieu des vivants.

Comme il ne restait presque plus d'air le second décida qu'il fallait en finir en employant le seul moyen de sauvetage possible : se lancer par le panneau. Tous les survivants endossèrent des capotes imperméables et à tour de rôle s'approchèrent du panneau. Le second en laissant sortir des

réservoirs la dernière provision d'air, équilibra la pression intérieure avec celle de l'eau et on ouvrit le panneau. Le compartiment fut inondé, la dernière lampe s'éteignit. A la sortie se forma une poche d'air. Tous les hommes se pressaient vers cet air sauveur, têtes relevées et bouches grandes ouvertes, se tenaient à l'échelle, montaient vers le panneau et s'élançaient l'un après l'autre vers la surface. Le second, le lieutenant de vaisseau Matzievitch, se tenait au bas de l'échelle et dans les ténèbres complètes tâchait de reconnaître ceux qui passaient; quand le quatrième fut parti il entendit un faible gémissement : c'était le tour du cinquième mais personne n'était plus là. En vain l'officier étendit les bras : Il comprit que celui qui venait de gémir, le dernier homme vivant de son équipage, avait été rejeté en arrière par la force du courant et s'était noyé. Il gravit alors l'échelle et fut projeté vers la surface avec une force inouïe; ces 84 pieds d'eau furent franchis avec une telle vitesse qu'il ne s'en rendit même pas compte.

Les survivants ne passèrent que quelques heures à l'infirmerie : ils se portaient à merveille. Six jours après arriva le convoyeur de sous-marins *Volkhoff* spécialement aménagé pour les relever. Il remonta le *A. g. 15* où l'on trouva 17 cadavres : 8 dans le premier compartiment 9 dans la chambre des machines. Deux ou trois s'étaient suicidés avec leurs revolvers.

A la fin du mois d'avril, le gouvernement provisoire décida de changer la tenue des officiers. Les pattes d'épaules étaient supprimées, et remplacées par des galons sur les manches. La cocarde de la casquette était remplacé par une ancre d'argent sur fond rouge. Cet ordre parvint à Nikolaïeff la veille du premier mai, jour de manifestations. Beaucoup d'officiers n'avait pas eu le temps matériel de changer leur uniforme. Des voyous leur arrachèrent leurs pattes d'épaule et les insultèrent. Ces manifestations se faisaient au grand jour, leurs auteurs étant sûrs de l'impunité.

Toutes ces vicissitudes que durent subir les officiers n'étaient cependant rien en comparaison des tortures qu'il fallait endurer sur les bateaux où siégeaient les comités. Il fallait défendre son honneur et celui de la Marine, combattre la sottise des décisions de l'équipage, et faire échec à la propagande communiste. Mais, comme il n'y avait plus de lois, on n'avait recours qu'à la persuasion.. Qu'était-il possible de faire avec des gens qui n'avaient plus leur bon sens?...

La mort naturelle à l'hôpital d'un matelot était prétexte à une grande démonstration politique, où on présentait le mort comme une pauvre victime de l'ancien régime.

On traîne dans les rues de grandes affiches — « Mort à la bourgeoisie » — « Vive l'anarchie », etc... Des meetings de protestation s'organisent. Protester contre quoi?... Personne ne le sait.

Au commencement de l'été, des agitateurs de la Baltique commencent à arriver en Mer Noire. Ils mènent une active propagande contre l'amiral Koltchak et ses officiers. Ils disent : « Pourquoi obéissez-vous encore aux officiers, à ces ennemis du peuple, qui veulent faire durer encore cette guerre fratricide pour satisfaire leurs intérêts!... Ce sont des soutiens de l'Empire. Ils ne peuvent pas marcher avec la révolution. Ne les croyez pas. Regardez plutôt ce que nous en avons fait en Baltique !... Assez de la guerre ! Nous voulons vivre en paix avec les Allemands ; ils sont nos amis. Mort à la guerre et vive la Démocratie universelle. Nous, bolcheviques, nous vous donnerons de la terre ».

Tous ces discours ne pouvaient naturellement pas rester sans effet, et peu à peu, les équipages commencèrent à considérer leurs officiers comme des ennemis. Le résultat fut qu'au mois de juin, quelques officiers furent arrêtés. Il devenait de jour en jour plus difficile de maintenir les matelots.

Les comités décidèrent de désarmer les officiers. Lorsque la délégation se présenta à l'amiral Koltchak, pour le désarmer, il leur dit : « Ce n'est pas de vous que je tiens cette

arme » et il la jeta par-dessus bord. C'était un sabre à garde d'or qu'il avait reçu à Port-Arthur. Les matelots, confus, se retirèrent.

Cette attitude fit grosse impression sur les marins, et le désarmement des officiers cessa. Mais, pour éviter de graves complications possibles, l'amiral donna l'ordre aux officiers de remettre leurs armes à leur commandant. Celui-ci devrait ensuite les confier au comité du bord. Cet ordre sauva la vie à beaucoup d'officiers qui étaient résolus à mourir plutôt que de s'incliner devant l'ordre des comités.

Jugeant la situation désespérée, l'amiral Koltchak partit pour Pétrograd, demandant au gouvernement de prendre d'urgence des mesures sévères et énergiques qui enrayeraient le mouvement et sauveraient la flotte. Le gouvernement, faible et irrésolu, ne voulut pas prendre de telles mesures. L'amiral partit. Aussitôt après son départ, les choses prirent mauvaise figure en Mer Noire. Ce ne furent, à bord des bateaux, que meetings, jugements d'officiers, etc. Le commandant en chef n'existait plus que de nom. En réalité, la flotte était soi-disant dirigée par un Comité Central, composé de délégués des bateaux. Ce fut alors un déluge d'ordres stupides et de mesures dépourvues de bon sens. En fait, d'ailleurs, personne n'en tenait compte, et chaque bâtiment faisait ce qu'il lui plaisait.

Tout l'été se passa en parlottes, meetings et autres passe-temps révolutionnaires. Les matelots de la Mer Noire avaient oublié la guerre. Les bateaux sortaient très rarement, et on n'eut à enregistrer que quelques engagements sans importance avec l'ennemi. L'ennemi ne pouvait pas ignorer la décomposition de la flotte, qui ne pouvait plus avoir de valeur militaire. Il agit en conséquence, renforça sa propagande, envoya des agitateurs. Cela lui réussit on ne peut mieux.

A cette époque, je commandais le sous-marin *Skat*, qui avait pris rang dans la 4<sup>e</sup> flottille, dont la base était à Bala-

clava. Mon équipage, qui venait d'Extrême Orient différait complètement des autres. N'ayant pas été touchés par la propagaude anarchiste, ils avaient le jugement sain, étaient encore braves et disciplinés. Je n'eus pas l'occasion de naviguer longtemps avec eux, mais je m'en souviens toujours avec plaisir. Cela me fait l'effet d'une tache claire sur le fond noir de la période révolutionnaire.

Comme je me trouvais suffisamment loin de Sébastopol, observant ce qui s'y passait, je voyais clairement encore vers quel abîme nous allions. Il n'y avait aucun secours à espérer. Mais, comme le noyé essaie de se rattraper à un fétu de paille, je tentai par la voie de la presse de faire quelque chose pour le salut. J'écrivis alors dans le *Morskoï Sbornik* (*La Revue maritime*), journal édité par l'Amirauté.

« Notre marine souffre d'un mauvais mal, mais on peut la guérir. Il faut dire ouvertement que nous n'avons plus la force navale, organisée et disciplinée, sur laquelle le pays est en droit de compter pour défendre ses frontières maritimes. La guerre politique absorbe entièrement la flotte. Assez de temps s'est écoulé depuis qu'elle a commencé, pour que l'on puisse regarder en arrière, en tirer un enseignement et trouver la voie qui rende à la marine sa force et sa discipline. De cela dépendent notre honneur national et le salut de la Patrie.

« Les comités des bâtiments sortent trop souvent de leur compétence, comprennent mal leur rôle. Ils ne doivent pas, ne peuvent pas prendre de décisions dans les questions tactiques et militaires. Le commandant et les officiers sont là pour prendre de telles décisions. Or il arrive souvent que les comités, voire même tout l'équipage, empêchent le commandant et les officiers de prendre ces décisions. Il n'en peut résulter que du mal, et c'est la patrie seule qui en souffre. La plupart des matelots croient que la révolution leur a donné tous les droits, en les enlevant aux officiers. Je ne discute pas le rôle des comités pour l'administration et

l'organisation de la vie intérieure des bâtiments. Je ne leur conteste même pas les droits disciplinaires, bien que je pense qu'ils doivent rester entre les mains des officiers, du commandant en second, principalement.

« Les particularités du service à la mer exigent que le rôle de comités soit limité, en les matières dont j'ai parlé tout à l'heure.

« Tout individu, s'il est sain d'esprit, doit bien comprendre qu'un bateau ne peut pas être régi par un comité. Une direction collective ne peut que lui être funeste. Je ne suis pas adversaire de la démocratisation de la flotte, mais l'application des mesures pour y parvenir demande mûre réflexion et un gros travail préparatoire. Les équipages ont besoin de s'y habituer, et cela demande du temps.

« Autrement, cette démocratisation ira de travers et aura une influence néfaste sur tout l'organisme maritime. La liberté mal comprise des matelots prend en effet parfois des formes inattendues comme l'installation de l'équipage au carré des officiers, comme cela eut lieu sur quelques bateaux.

« L'autorité des officiers ayant été ruinée aux yeux de l'équipage, la discipline meurt. Et cependant, les événements de ces derniers jours ont montré que les officiers se sont conduits loyalement pour la liberté de la patrie.

« La marine a besoin de mesures énergiques, mesures appliquées et maintenues avec fermeté. Pour le salut de notre flotte, le moment est arrivé pour nous, officiers, de prendre une part active au conflit, de mettre en action, sans faillir à l'honneur, notre amour de la patrie. C'est trop sérieux, pour ne pas y réfléchir.

« Il ne nous faut pas retomber dans les mêmes erreurs, dans les mêmes fautes qui furent commises dans la marine française pendant la grande révolution. Placée entre des mains ignorantes à tous points de vue, la marine française sombra rapidement, au point de perdre son prestige sur toutes les mers.

« Chabot-Arnault, dans son *Histoire des Marines de guerre* nous dépeint d'une façon saisissante la situation :

« Avant que le gouvernement de la France, dit-il, ait porté son attention sur la marine, des émeutes avaient éclaté partout, dans les ports et sur les bâtiments. Tous les jours amenaient des heurts, de plus en plus fréquents, entre les officiers et les meneurs dont l'amour-propre trop exalté avait fait naître l'anarchie. Les chefs furent insultés, puis arrêtés, mis en prison et même tués.

« Les amiraux et les officiers, amoindris et bafoués, furent souvent obligés de quitter leurs bateaux, abandonnant derrière eux un passé de bravoure et de gloire dont le pays, il n'y a pas si longtemps, s'enorgueillissait encore ».

« Parmi les membres du gouvernement d'alors de la France, pas un n'aimait la Marine. Aussi ce gouvernement détruisit-il sans s'en douter la puissante organisation qui était l'œuvre du grand Colbert. Le résultat de tout cela fut rapide : toute une série de défaites : Toulon, l'Expédition d'Irlande, Aboukir, et enfin Trafalgar.

« Tout cela montre clairement qu'une flotte ne peut vivre qu'avec de la discipline. Chez nous, maintenant, il serait criminel de continuer sur cette route. Surtout en temps de guerre, l'armée et la marine doivent être indépendantes ; au delà de ceci se trouve notre ruine. C'est dur et amer, mais c'est une vérité dont chacun doit se pénétrer ».

Les événements du mois d'août montrèrent qu'il n'y avait plus de salut possible. Le général Kornilov, héros sans peur et sans reproche, essaya de sauver l'honneur du pays et d'arrêter l'émeute bolcheviste. Mais le gouvernement timoré, et incapable, en particulier Kérénsky, effrayé par cet homme énergique, le démonta en le déclarant traître à la patrie et à la révolution. Le mouvement des troupes vers Pétrograd, ordonné par le haut-commandement qui voulait écraser l'hydre de la propagande et renforcer le gouvernement, fut arrêté.

Le commandant en chef et les généraux commandants d'armée sur le front, partisans de Kornilov furent arrêtés et mis en prison.

L'événement Kornilov eut des conséquences pénibles pour les officiers. Bien que leur attitude fût loyale envers le gouvernement provisoire, ils étaient de cœur avec le général Kornilov en qui ils voyaient l'homme capable de sauver la situation. Mais la situation était désespérée. Le mouvement était trop prononcé et avait déjà été trop loin pour qu'on puisse l'arrêter. Il était trop tard.

Les bolcheviques profitèrent du chaos du moment pour assaillir sauvagement les officiers en qui ils voyaient leurs principaux adversaires. En Mer Noire, heureusement, malgré de nombreux incidents, on put éviter une effusion de sang. Mais en Baltique, beaucoup d'officiers payèrent leur loyalisme de leur vie.

A l'automne 1917, il n'y avait pas de doute que la propagande bolcheviste avait fait de gros progrès parmi les équipages comme dans l'armée. Des émissaires envoyés en masse par les bolcheviques avaient pour mission de circonvenir les gens du peuple.

Ils leur disaient : « Tout vous appartient. Allez et prenez ».

— « Allez et prenez la terre, elle est à vous. Morts aux bourgeois ».

— « Paix à la chaumière, guerre aux palais. A bas la guerre ».

Le soldat simple d'esprit trouvait cela très clair et très simple. Cela s'adressait à ses aspirations intimes. Que voulait le pauvre soldat : la paix et un coin de terre. Il était naturellement du parti de ceux qui le lui promettaient. Il n'avait pas peur que l'ennemi surgisse et lui prenne sa terre. Le peuple russe savait bien qu'il n'y a pas de force au monde qui puisse assujettir son pays. La ruine de la grande armée de Napoléon était présente à toutes les mémoires et

les rassurait sur ce point. « On ne peut pas nous atteindre ». Voilà ce que pensait tout Russe. C'était vrai. Le conquérant s'enfonçait, s'embourbe et n'en revient pas. S'il en revient, il est bien malade. Et c'est ce qui arriva aux Allemands.

L'innombrable armée russe mit donc bas les armes et les soldats abandonnèrent le front pour rentrer au foyer.

Ce n'était d'ailleurs plus une armée, mais une masse incohérente de soldats, pillant et détruisant tout sur son passage. Des milliers d'officiers furent tués pendant ces tristes jours.

Les partisans du général Kornilov se groupèrent péniblement sur le Don, un noyau de patriotes qui devaient former l'Armée volontaire.

Là-bas, sur le Don, les patriotes sincères et énergiques s'apprétaient à racheter de leur vie le bonheur de la Patrie. Ils étaient bien peu, au commencement. Mais chaque jour leur nombre augmentait.

Une Juive, du nom d'Ostrovskaya, se distinguait parmi les bolcheviques, pour sa cruauté et son amour du meurtre. Elle venait souvent à bord des bateaux, pour y organiser des meetings. Ce monstre féminin leur disait alors, en montrant les officiers : « Voilà vos vrais ennemis. Ce sont eux qui veulent faire durer la guerre, ce sont eux qui versent le sang des ouvriers et des paysans. Qu'attendez-vous pour les détruire ? »

Les résultats de ces discours ne se firent pas attendre. Des bandes de matelots, sales et débraillés, mais armés jusqu'aux dents, drapeau rouge et musique en tête, défilèrent dans les rues de Sébastopol, et marchèrent vers le Don, en expédition de représailles,

Toute la flotte avait remplacé le pavillon de Saint André par un pavillon rouge, emblème de la « Troisième Internationale ». Ce qu'était la troisième internationale, il y avait bien 95 pour cent des hommes qui l'ignoraient. Je n'y comprenais rien, moi non plus. Il était triste de voir ces chiffons rouges

hissés sur les bateaux. Les gens ne savaient plus ce qu'ils faisaient.

La folie générale commençait à gagner l'équipage du *Skat*. Je sentais bien que je ne pouvais plus commander. Je décidai de partir. Je quittai mon bateau la veille du jour où l'on devait hisser le drapeau rouge. La plus grande partie de l'équipage ne voulant pas le hisser, préféra quitter le sous-marin. Seuls restèrent à bord les partisans des bolcheviques et des communistes.

Ma tentative de quitter définitivement la marine échoua. Tous les officiers étaient surveillés et pistés. Il n'y avait aucun moyen de partir. Mais je n'en abandonnai pas l'idée. Je n'avais pas la force de rester et de voir s'accomplir autour de moi de telles folies, et d'être impuissant à les arrêter. Il me semblait me débattre dans un cauchemar, sans espoir de m'en libérer. Je me rappelle une fois, dans mon enfance, avoir été réveillé par un rêve atroce. Une sorcière aux grands pieds s'approchait de moi, et me regardait féroce-ment, s'appêtant à m'égorger. Je criais en rêve, appelant à l'aide et tentant de fuir. Mais en vain. Mes bras étaient paralysés, mes jambes ne remuaient pas, je n'avais pas de voix!...

Je vécus, pendant tous ces jours-là, le même sentiment d'horreur et d'effroi impuissant.

Le Don était donc le centre où commençaient à se grouper ceux qui voulaient changer le sort de la patrie. Mais il était difficile de s'y rendre. Les officiers, de marine principalement étaient épiés pas à pas, mot à mot. Tous les officiers étaient suspects. Les bolcheviques, voyant le danger de ce mouvement sur le Don, l'entravaient de toute leur force.

En octobre, une révolution se produisit à Moscou et à Pétrograd, et le pouvoir tomba aux mains des bolcheviques.

Le général Doukhonine, commandant en chef des armées, tomba sur les coups de matelots ivres. Les bolcheviques conclurent un armistice avec l'Allemagne.

En Mer Noire, où tous les bâtiments étaient aux mains des « comités », toute action militaire avait cessé. Les comités de la première division de torpilleurs voulaient se mêler aux affaires du Don. Les équipages se réunissaient et ils voulurent imposer aux officiers de gagner la mer d'Azoff. Les commandants et les officiers refusèrent, malgré les menaces. Cela suffisait pour que commençât la terreur. Les officiers réfractaires furent arrêtés et mis en prison, où se trouvaient déjà ceux qui s'étaient opposés à l'émeute de 1912. Les prisons se remplissaient. Le moment de verser le sang était arrivé.

Au début de décembre, un détachement de marins revint du Don, battu par les cosaques. Il apportait ses morts et ses blessés. C'est tout juste si toute cette troupe n'avait pas été fouettée par les fouets cosaques. Aussi, les matelots rentraient-ils pleins de désirs de vengeance. Les blessés furent installés à l'hôpital maritime. C'est alors qu'arrivèrent de la Baltique de nouveaux agitateurs, convoquant des cours martiales, pour le jugement sommaire des officiers et des bourgeois.

Sur le torpilleur *Fidonici*, le 25 décembre 1917, l'enseigne de vaisseau Skorodinsky, presque un enfant, fut blessé grièvement d'une balle de mousqueton dans le dos, alors qu'il montait sur le pont. Il mourut quelques instants après. Ce fut le premier sang innocent qui coula en Mer Noire.

Pendant ce temps, comme j'avais obtenu une permission de quinze jours, je quittai Balaklava pour gagner Sébastopol. J'avais eu la chance d'obtenir cette permission trois jours avant que les pouvoirs du chef d'escadrille ne soient détruits.

L'aspect de Sébastopol, et de toute l'escadre battant le pavillon rouge m'attrista infiniment. La ville était aux mains des matelots qui s'aventuraient jusque dans les appartements des officiers, pillant et volant ce qui leur plaisait, sous la menace de leurs armes.

Il fallait songer à cacher sa famille. Des bandes de matelots faisaient la loi en ville. Comme il n'y avait plus d'autorités, il ne fallait plus compter que sur soi.

Le fait que je vais rapporter donnera une idée bien nette du manque complet de sens moral et d'honneur de ces bandes.

A la fin du printemps, un petit voilier faisait route, sur la côte Sud de Crimée. Il était armé par quelques officiers anglais. Ils appartenaient au corps expéditionnaire de Mésopotamie, et avaient été faits prisonniers près du Kut-el-Amar. Un des camps de prisonniers se trouvait à quelques dizaines de kilomètres de la mer. Un groupe d'officiers décida de s'évader. Ils atteignirent la mer au prix de grosses souffrances, et s'installèrent sur un petit voilier. Ils firent route sur la côte russe.

Tous, à l'exception de l'un d'eux, le capitaine Kiling rentrèrent en Angleterre. Le capitaine Kiling resta pour organiser l'évasion d'un second groupe d'officiers, qui devait, à un jour convenu se trouver à l'endroit désigné. Le jour dit approchait. Le pauvre capitaine suppliait les matelots de lui fournir les moyens de secourir ses camarades évadés. Ses instances, ses prières furent sans effet. Il se heurta à un refus impitoyable. Le pauvre Kiling s'arrachait les cheveux de désespoir. Il pensait à ses pauvres camarades qui là-bas comptaient sur lui. Pris de pitié, je réunis quelques camarades et nous lui offrîmes nos services. Toute la difficulté était de trouver un bateau. Il ne fallait pas compter sur les embarcations des bâtiments de guerre, qui étaient tous au pouvoir des matelots. Le seul espoir qui restait, c'était de demander à l'Aviso français *Jeanne-Blanche*, qui tout au début de la guerre était venu de Constantinople, où il était stationnaire. Il était mouillé dans le port de Sébastopol. Nous nous rendîmes à bord. Un matre français nous expliqua que leurs machines étaient en avarie et ne pouvaient pas marcher. Nous n'avions plus que la ressource d'un voilier, et

presque tous avaient été réquisitionnés par les matelots. Nous finîmes par trouver un petit raffiot. Le vent du Nord soufflait en tempête depuis quelques jours. La mer était démontée. Je dis à Kiling que nous étions prêts à partir, après l'avoir averti que, sur un aussi petit bateau et par un tel temps, nous étions loin d'être sûrs d'arriver sans encombre au moment voulu. Il ne restait plus que deux jours. Le vent du Nord nous aurait conduits jusqu'au Bosphore, mais il nous restait encore trois ou quatre cent milles à faire, ce qui nous aurait demandé quatre jours, à condition que le vent se calmât. Nous décidâmes cependant de tenter cette folie. Nous préférions tous fuir, plutôt que d'assister aux événements de Sébastopol. Qu'avions-nous à perdre. Qu'est-ce qui nous attendait?...

Mais le capitaine Kiling voyant autour de lui cette mer démontée, refusa notre sacrifice. Il avait raison. Jamais nous ne serions arrivés. Mais cela nous était bien égal alors, nous ne pensions qu'à nous en aller, à fuir...

Les journées sanglantes continuèrent. Les équipages des torpilleurs voulaient aller en Mer d'Azov. Le 28 décembre, l'équipage du torpilleur d'escadre *Hadjibey* voulut imposer au commandant de conduire le bâtiment en Mer d'Azov. Le commandant ayant refusé, il fut fait prisonnier, lui et son état-major. Le 29 au matin, conduits sur le mont Malakoff, ils furent exécutés lâchement. De nombreux officiers furent extraits de prison le même jour et sauvagement massacrés. Cette journée compta trente-six victimes, qui marchèrent courageusement à la mort.

Le soir du 28 décembre, ignorant de ce qui allait se passer, je me trouvais avec ma femme à bord du navire hôpital *Pierre le Grand*, le bâtiment partait pour Batoum et nous avions pris passage à bord pour passer ma permission à Tiflis. Quelques jours plus tard, j'appris ainsi que je devais la vie à ce déplacement.

J'ai su depuis qu'alors que nous nous trouvions sur le

*Pierre le Grand*, des matelots s'étaient présentés chez moi en ville, pour m'arrêter et me fusiller. Notre servante, heureusement, leur répondit que nous étions chez des amis et que nous ne tarderions pas à rentrer. Les matelots partirent, puis revinrent bientôt. Pendant ce temps, nous avons pris la mer. Des radiotélégrammes nous parvinrent, nous mettant au courant des arrestations et des exécutions d'officiers. J'eus peur pour tous les camarades que j'avais laissés à Sébastopol.

En arrivant à Batoum, nous trouvâmes les quais encombrés de soldats attendant l'arrivée du bateau. Le bateau était à peine à quai qu'une vague d'uniformes gris l'envahissait littéralement. Ces soldats provenaient de l'armée du Caucase dont une partie avait abandonné le front. Tous les bâtiments au port grouillaient de ces silhouettes grises, sans ordre et sans discipline.

Sur les chemins de fer, même affluence. Nous eûmes du mal à prendre place dans un compartiment fait pour huit personnes, mais qui en contenait bien le double. Il y avait des gens sur le toit des wagons, sur les marchepieds, partout. Le train marchait lentement, s'arrêtait longuement à chaque station, assailli par des soldats. Nous parvînmes avec peine à Tiflis.

Le calme de la capitale du Caucase faisait contraste avec le désordre de toutes les autres villes de Russie. L'ordre régnait et tout était tranquille. C'était Noël. Tout le monde s'amusa. Théâtres, cinémas, restaurants, tout était ouvert. Cela avait l'air du bon vieux temps. Beaucoup de militaires portaient encore l'ancien uniforme, alors qu'il avait été supprimé partout et que les officiers étaient obligés de se mettre en civil pour ne pas être inquiétés, voire même fusillés.

Il existait alors au Caucase un gouvernement régional provisoire, composé de socialistes, mais qui maintenait dans le pays un ordre relatif, contrairement au gouvernement russe. On ne parlait cependant pas de séparatisme, alors. Il n'avait que peu de partisans. Naturellement, les relations avec le

reste du pays n'existaient plus. Plus de télégraphe, plus de poste.

Des bandes provenant de l'armée du Caucase se battaient entre elles, agissaient comme en pays conquis, détruisant tout sur leur passage, les transports et le reste. Le gouvernement régional provisoire s'efforça de rétablir l'ordre. Il y parvint à grand'peine, aidé par des détachements bien organisés.

C'est à Batoum que la situation était la plus mauvaise ; des torpilleurs y étaient arrivés, venant de Sébastopol pour faire la chasse aux officiers. C'était la terreur de tout le monde. Je rencontrai à Tiflis le capitaine de vaisseau P..., dont le frère avait été fusillé à Sébastopol. Il me raconta les massacres. Son récit remplissait d'horreur, rappelant les pires moments de l'Inquisition.

Quelques jours plus tard, au crépuscule, dans l'avenue Golovinski, un soldat hâve, harassé, la capote en lambeaux s'approcha de moi. J'eus du mal à reconnaître en lui le lieutenant R... Arrêté par les matelots à Batoum, il avait été mis en prison, d'où il avait réussi à s'évader, échappant au massacre. Il allait à Bakou, d'où il espérait gagner l'étranger. Il me prévint que j'étais également recherché, et que j'avais besoin d'être plus prudent. Ses paroles ne firent que me confirmer les nouvelles que j'avais reçues, suivant lesquelles les matelots qui me cherchaient à Sébastopol avait pillé notre appartement et que j'avais été condamné par le tribunal révolutionnaire.

Au bout d'un mois, n'ayant plus de nouvelles qui puissent m'inquiéter, je décidai de retourner à Sébastopol, profitant du départ d'un transport pour la Crimée. M'étant fabriqué un vague transport, avec un nom d'emprunt et les cachets de je ne sais plus quelle formation automobile, ma femme et moi nous nous mîmes en route.

J'appris en route qu'un décret avait été pris, qui licenciait la flotte. Dans ces conditions, je pouvais me considérer

comme libéré du service. Par bonheur, le transport passait à Théodosie.

A peine descendu à terre, le hasard voulut que je rencontrais un vieil ami, le lieutenant N..., qui m'informa que je ne pouvais plus rentrer à Sébastopol, sous peine d'être pris et fusillé. Sans perdre une minute nous décidâmes de quitter la ville immédiatement, et d'aller dans une ferme que nous connaissions, pour demander que l'on me cache pendant quelque temps. Cela me réussit, et je me trouvai à l'abri du danger.

Ma femme partit pour Sébastopol, pour savoir de quoi il retournait. Elle revint, m'apprenant qu'il n'y avait rien d'autre à faire que de rester à la ferme et attendre.

La ferme où je vécus, avec deux jeunes aspirants d'une école militaire, se trouvait à trois kilomètres de la ville. On avait une belle vue sur la ville et sur le port, et l'on pouvait voir tout ce qui s'y passait. J'allais en ville de temps à autre, habillé en soldat, pour avoir des nouvelles. Il y avait quelquefois des bâtiments de guerre au port, des torpilleurs battant pavillon rouge, dont les équipages terrorisaient la population, pillant, saccageant et buvant. Ils tiraient des coups de fusil dans les rues, répandant la panique sur leur passage.

Au début de mars, de la terrasse de la ferme, je vis arriver du large deux bâtiments que je ne reconnaissais pas pour des russes. Je pus bientôt distinguer le pavillon turc.

Ils entrèrent dans le port, s'accostèrent près du torpilleur *Pronzitelny*, arrivé à Théodosie la veille. Je ne pouvais plus rester en place. Endossant ma vieille capote trouée, j'allai voir ce qui se passait. C'était une canonnière et un transport turcs, amenant, pour les échanger, des prisonniers mutilés et grands blessés.

Les officiers de marine turcs, vêtus à l'allemande, descendirent en ville, escortés par les matelots du *Pronzitelny*. Ils

se promenaient en vainqueurs. Ce sentiment, leur physionomie l'indiquait d'une façon si nette, que mon cœur se remplit de honte et de chagrin. « Pourquoi pensais-je, ces ennemis séculaires de la Russie, que toujours et partout nous avons défait sur les champs de bataille, pourquoi se promènent-ils en vainqueurs dans une ville qu'ils n'ont pas soumise ? Et qu'ai-je fait moi, pour être obligé de me cacher comme un criminel pour ne pas être fusillé ? Voilà ma récompense, d'avoir toujours été prêt à verser tout mon sang pour le salut de ma patrie ! ». A ce moment-là je regrettais bien sincèrement de n'avoir pas été tué d'une balle ennemie. Au moins, je n'aurais pas vécu ce cauchemar, ni éprouvé cette mortification, cette honte et cette douleur.

Je rentrai à la ferme plein de ces mornes pensées. Notre vie était loin d'être tranquille. Des bandes armées parcouraient la campagne, s'en prenant aux paisibles habitants, les pillant et les tuant.

Aussitôt après la paix de Brest-Litovst, les Allemands, malgré leur signature, avancèrent en Ukraine. Les troupes bolcheviques, des bandes plus exactement, furent refoulées. Elles affluèrent à Théodosie et emplirent la ville de leurs crimes. S'étant emparés de toutes les casernes, ils terrorisèrent la ville et ses environs. La fusillade ne cessait pas, ni jour ni nuit, dans les rues. La population, effrayée, se cachait où elle pouvait. Ce furent des jours atroces. A chaque instant, il fallait être prêt à défendre sa vie. Les journaux, bolchevistes naturellement, que nous nous procurions à grand'peine, parlaient de l'avance allemande, de la création d'une garde rouge pour la sauvegarde de la liberté.

Cette fameuse garde, soit dit en passant, lâcha pieds dès les premiers engagements, et les Allemands continuèrent à avancer sans être autrement inquiétés.

Il ne nous restait plus qu'à attendre que le peuple russe se ressaisît. Au mois de janvier, eut lieu en Crimée ce

que l'on appela le « Soulèvement tartare ». Une partie des forces tartares, sous la conduite d'officiers et de soldats, s'organisa pour se défendre contre les pillages continuels. Les bolcheviques, naturellement, présentèrent ce fait comme une contre-révolution. Ils réunirent des troupes, composées de matelots et d'ouvriers du port, pour annihiler le mouvement.

Les dissidents, trop faibles, durent se rendre. Les prisons de Sébastopol étaient bondées. En février, de nouvelles exécutions eurent lieu. J'en tiens le récit d'un officier qui était détenu depuis longtemps :

« Les vieux prisonniers que nous étions, avaient organisé leur petite « Croix-Rouge », qui remontait le moral, et nous procurait des provisions. Les « camarades à ruban » c'est-à-dire les matelots, qui nous gardaient, se moquaient bien de nous quelquefois et nous menaçaient de la fusillade, mais pour le moment, tout allait bien. C'est alors que commença à siéger le « tribunal révolutionnaire ». Nous occupions notre temps à lire, à apprendre surtout les langues étrangères, à jouer aux échecs, au jeu du « Combat naval », à scier du bois, à garnir les poêles. Nous avons monté un chœur superbe et, aux jours de fête, nous chantions dans la chapelle de la prison. Nous attendions avec impatience les jours où il nous était permis de voir nos familles. Ces jours nous étaient particulièrement précieux. Chacun d'entre nous était autorisé à s'entretenir pendant un quart d'heure avec sa famille. Après, nous nous communiquions et commentions les nouvelles, jusqu'à ce que la cloche nous rappelât à nos cellules.

« Ainsi coulait, doucement, notre vie de captifs. La veille de la nuit atroce de mars, après la ronde habituelle du soir, on nous enferma dans nos cellules. Dans notre cellule n° 8, nous entendîmes, jusqu'à 11 heures du soir, le rire et les plaisanteries de l'enseigne de vaisseau K., qui habitait la cellule n° 4, en face de la nôtre. Puis, vers onze heures, tout se

calma, chacun s'endormit. Pendant ce temps, sur les bateaux une chose atroce se décidait. Le destin de beaucoup d'innocents venait d'être arrêté. Ce soir-là, une bande de matelots « la fleur et l'orgueil de la révolution » excitée par la lecture de journaux internationalistes, et par les discours et harangues de Trotsky et autres commissaires, décidait, en un serment d'Annibal, de détruire les officiers et la bourgeoisie. Nous, prisonniers des autorités soviétiques, dormions tranquillement, confiants dans les déclarations des dites autorités qui nous avaient assurés que nous ne courrions aucun danger, et qu'en l'occurrence le Soviet saurait prendre toutes les mesures nécessaires à notre sauvegarde. Nous dormions, et déjà le sort de beaucoup d'entre nous était décidé.

« Le 23 février, à 3 heures du matin, une première bande de matelots fit irruption dans la prison. Ils demandaient 5 officiers, dont ils avaient la liste. Le commissaire demanda au téléphone la communication avec le Soviet qui siégeait cette nuit-là au palais du Commandant en chef. On lui répondit qu'il n'avait qu'à satisfaire la demande des matelots. La liste comprenait le contre-amiral Lvoff et encore quatre officiers. On leur attacha les mains derrière le dos et on les emmena. Pendant tout le trajet jusqu'au lieu de l'exécution, ils furent outragés, battus à coups de crosses. Ils tiraient la barbe de l'amiral.

« Nous autres, restés à la prison, attendions notre tour. Nous écrivions un mot rapide, un dernier adieu à nos familles. A 4 heures du matin, une autre bande pénètre dans la prison. Ceux-là n'avaient aucune liste. Ils prirent tous ceux qui leur tombèrent sous la main. Le capitaine de frégate V..., les lieutenants-colonels Ch..., et Ia..., le lieutenant P..., les enseignes Ts..., D..., et K..., et encore quelques autres. Ils partirent au supplice les mains liées, sans demander grâce à leurs bourreaux. Seul, le jeune Enseigne Ts., laissa échapper quelques larmes. En partant, les exécuteurs nous dirent « Ce sera votre tour tout à l'heure ». Un quart

d'heure après, le bruit d'une salve pénètre jusqu'à nous. Encore quelques coups de fusil isolés, puis le silence... Nous attendons notre tour, et déjà le petit jour commence à éclairer la fenêtre grillagée de notre prison.

« Il fait calme, alentour. Couchés sur nos grabats, nous regardons alternativement les icones et la fenêtre par laquelle l'aurore nous arrive lentement. Aucune plume ne pourrait décrire les moments que nous vécûmes alors...

« On entend des pas, des bruits de conversation. Les serrures de la prison grincent. Nos cœurs battent à grands coups. Ce sont eux, pensons-nous. Mais ce sont les surveillants qui nous rassemblent pour l'appel dans le corridor. La cellule d'où sortait hier soir encore le rire frais du pauvre enseigne est vide. Combien de gens furent exécutés pendant cette nuit tragique, personne ne le sait. Au matin, des camions transportèrent les cadavres jusqu'à un appontement. De là, ils furent empilés sur des chalands qu'on remorqua au large. Là, ils furent jetés à la mer, une gueuse aux pieds.. »

Dans les autres ports de la Mer Noire, s'il n'y eut pas d'exécution en masse comme celle-là il y eut cependant beaucoup de meurtres d'officiers et de paisibles habitants.

Quelques dizaines d'officiers périrent de cette façon.

En janvier 1918, une affaire d'une cruauté invraisemblable eut lieu à Novorossisk. L'équipage du *Kertch* s'empara de tous les officiers d'un bataillon du 491<sup>e</sup> régiment d'infanterie qui se trouvait là. Ils furent tous tués férocement, et leurs corps, dont quelques-uns encore n'avait pas cessé de vivre, furent jetés à l'eau.

La Crimée, ce jardin fleuri de la Russie, était la proie du meurtre et du pillage.

Naturellement, tous les équipages de la flotte de la Mer Noire n'étaient pas parmi les pillards. Un certain nombre de matelots, honnêtes et tranquilles, avaient quitté le service. Restaient les fortes têtes et les brigands.

C'est ainsi que passa l'hiver 1917-1918. Malgré le traité de Brest-Listovsk, la paix conclue, malgré les communiqués de victoire de l'armée Rouge, les Allemands avançaient dans le Sud de la Russie. La « brave » armée rouge s'enfuyait devant les bataillons allemands, à la seule nouvelle qu'ils avançaient. A la fin d'avril, les Allemands pénétrèrent en Crimée.

Une frayeur animale s'empara des Bolcheviques qui, affolés littéralement, ne savaient où se tourner pour avoir du secours. C'est alors que les matelots s'aperçurent que sans officiers, ils ne pourraient pas résister. De plus en plus souvent, dans les meetings, des voix s'élevèrent demandant que l'on redonnât de l'autorité à l'amiral et aux officiers, parce qu'eux seuls pouvaient sauver la situation. Hélas, cette résolution venait trop tard.

A Sébastopol, c'est la panique. Les bolchéviques font des préparatifs de défense fiévreux. A quoi bon. Ils n'ont pas d'armée, pas de chefs. Ils cherchent un chef, et n'en trouvent pas.

Alors la flotte rouge et toutes les organisations bolchéviques se préparèrent à la fuite, perdant ainsi toute autorité sur les matelots et les ouvriers.

A la fin, le 29 avril, les équipages des cuirassés *Svobodnaya Rossia* et *Volia* décident de demander à l'amiral Sabline de prendre entre ses mains le commandement. Les matelots promettent solennellement d'exécuter fidèlement les ordres de l'amiral, et de contraindre à l'obéissance, par le feu de leurs canons, si c'est nécessaire, les bateaux insoumis. Jugeant la situation désespérée, et ayant peu confiance dans les déclarations et les engagements des matelots, l'amiral Sabline hésite, puis finit par accepter de prendre le commandement.

Il fait hisser le pavillon ukrainien. En rangeant ses bateaux du côté ukrainien, l'amiral comptait les sauver. En Ukraine, en effet, après l'occupation allemande, un gouvernement avait

été institué par l'hetman Skoropadsky. Ce gouvernement sous le contrôle et l'autorité du commandement allemand, s'intitulait « gouvernement indépendant ».

L'amiral envoya un télégramme au gouvernement ukrainien et au commandant allemand, leur demandant d'arrêter la marche sur la Crimée. Il envoya en même temps des parlementaires, pour engager des pourparlers. Son télégramme ne reçut pas de réponse et les troupes allemandes avancèrent jusqu'à Simféropol. Les parlementaires n'eurent pas plus de succès. Les Allemands marchaient sur Sébastopol.

L'amiral avait sous ses ordres tous les cuirassés et quelques torpilleurs. Mais la plupart des torpilleurs avaient gardé le pavillon rouge, et se préparaient à prendre la mer. Toutes les tentatives des officiers, pour les amener à la soumission restèrent vaines.

Alors, pour éviter toute effusion de sang, et les conséquences qu'elle aurait pu avoir en ville, l'amiral ordonna lui-même aux torpilleurs de prendre la mer. Cet ordre fut rapidement exécuté. Les cuirassés et les quelques torpilleurs restant, se groupèrent alors dans la darse nord, attendant des ordres.

Le 30 avril, les Allemands arrivés devant Sébastopol installent, au Nord, des batteries de campagne.

Sébastopol s'était vidé. Tous les pillards et autres soutiens de la révolution s'étaient enfuis. Il ne restait plus qu'une population tranquille qui ne souhaitait que deux choses : le calme et la sécurité.

L'amiral ordonna aux cuirassés d'appareiller. A peine sont-ils en route que les batteries allemandes ouvrent le feu sur eux. Quelques obus tombent sur la *Svobodnaya Rossia* blessant 3 matelots. Les sous-marins, qui sortaient derrière les cuirassés, virèrent de bord pour rentrer. Leurs équipages ne voulaient plus obéir, et pour tout dire, il n'y avait pas de bons officiers sur ces sous-marins, seulement quelques tout jeunes officiers, qui ne savaient ni manœuvrer, ni plonger. Les

hommes avaient peur de prendre la mer dans ces conditions. A peine accostés à leur base les sous-marins sont abandonnés de leurs hommes, qui s'enfuient à droite et à gauche.

Le matin du 1<sup>er</sup> mai, les Allemands entrèrent à Sébastopol, musique en tête. Les rues sont désertes, mais les habitants respirent plus légèrement. Ils savent que cette nuit personne ne viendra les piller ou les massacrer.

Tous les bâtiments partis de Sébastopol sont sous les ordres de l'amiral, se rendirent à Novorossisk. Cette escadre, faite des dreadnoughts achevés pendant la guerre, comprenait les meilleures unités de la flotte de la Mer Noire (Tous les vieux bateaux, abandonnés de leurs équipages, étaient restés à Sébastopol. Le *Gnevny* qui s'était échoué en voulant sortir, avait sauté, et reposait sur le fond).

Mais cette escadre manquait de personnel. Les officiers étaient en nombre infime. Une partie des officiers de la Mer Noire avait été tuée. D'autres étaient réfugiés dans les montagnes de Crimée, d'autres avaient gagné le Don, où s'organisait une armée-volontaire, d'autres enfin étaient restés à Sébastopol.

Pour les équipages, même pénurie. Beaucoup de vieux marins, profitant du décret de démobilisation et de licenciement, avaient regagné leurs foyers. Il ne restait pour ainsi dire plus que les jeunes marins, arrivés ces dernières années, pleins de mauvaise volonté.

Le port de Novorossisk, où venait d'entrer l'escadre, est un excellent port de la côte du Nord du Caucase, mais pas outillé pour recevoir des bâtiments de guerre.

Avant l'arrivée de l'escadre, il s'était créé, dans la partie Nord du Caucase, la République du Kouban, qui n'existait que de nom et qui avait fait naitre le même chaos que dans tout le reste de la Russie.

Dans la ville même, étaient entassés des détachements de l'armée rouge qui avaient fui Odessa et la Crimée devant l'avance allemande. Ils étaient presque exclusivement compo-

sés de bandits qui, après avoir pillé tout le Sud de la Russie, se disposaient à continuer leurs exploits à Novorossisk et dans le Caucase. La population de cette pauvre ville attendait avec frayeur l'arrivée de la flotte au pavillon rouge. Elle se souvenait en effet des visites des bâtiments bolcheviques, les fusillades, les massacres et les pillages. Aussi n'attendait-elle que du mauvais de cette arrivée.

Mais les dernières bagarres de Sébastopol et le départ pour Novorossisk avaient un peu calmé les équipages. Les matelots avaient fini par s'apercevoir qu'au moment critique leurs soi-disant chefs avaient disparu, s'étaient éclipsés en emportant l'argent, les abandonnant à leur sort. Ils savaient maintenant par expérience que tous ces faiseurs de discours n'étaient réellement que des lâches. Tandis que ceux qu'ils avaient persécuté et massacré, étaient à leur côté au moment du danger.

La mentalité des équipages avait donc changé du tout au tout. Cela allait mieux. Dans les premiers jours de mai, tous les commandants, comités et représentants de l'équipage se réunirent sur l'un des bâtiments et demandèrent à parler à l'amiral S... Celui-ci accepta l'entrevue, à condition que les bâtiments hissent le pavillon de Saint-André, et que les comités et délégations soient supprimés.

A cette réunion, l'amiral prononça un discours énergique qui produisit sur tous les assistants une très grosse impression.

« En prenant le commandement dans de telles conditions, et après vos promesses, dit-il, je n'ai pas eu d'autre but que de rendre à la flotte sa puissance militaire. Mais, quant à sauver la flotte, je ne puis pas m'en charger. Cela ne dépend pas de moi. Pour la sauver il faudrait avoir, ne serait-ce qu'en tout petit nombre, des bataillons d'infanterie disciplinés et entraînés, qui couvriraient Novorossisk du côté de la terre. Mais d'où tirer ces régiments? Il n'y en a pas.

« C'est maintenant que vous vous adressez à moi et aux officiers, à tous ceux que vous avez massacrés, humiliés et

torturés. Ces officiers, et ils sont ici plus d'une centaine, ont tout oublié et ont quitté leurs familles pour venir avec vous au secours de la flotte. Voyez combien est fort leur dévouement à notre marine.

« Eh bien, respectez et protégez vos officiers. Vous voyez vous-mêmes maintenant où vous a conduit le mot d'ordre des rouges, et les belles phrases de vos meneurs bolchéviques. Au moment du danger, ils ne sont plus auprès de vous. Où sont-ils ? »

« Abandonnés d'eux, vous revenez vous adresser au vieillard malade que je suis, en lui demandant de vous sauver. J'accepte, mais je dois vous prévenir que vous serez encore excités par des agitateurs contre moi et vos officiers. Il y a déjà parmi vous des gens qui commencent leur sale besogne. C'est à vous de vous en débarrasser.

« Vive notre pauvre Russie meurtrie, vive le pavillon de Saint André ! »

Un hurrah formidable répondit aux paroles de l'amiral.

Le lendemain à 8 heures, le pavillon de Saint André était hissé sur tous les bâtiments de l'escadre.

Les vieilles habitudes reprenaient peu à peu sur les bateaux. L'escadre assura l'ordre et la sécurité dans la ville.

Tous les débris de l'armée rouge disparurent. On commença à repeindre les bateaux, à les nettoyer, à visiter les machines, à entraîner les équipages. Le fait suivant en est un témoignage typique.

Dans les prisons de Novorossisk étaient emprisonnés 49 officiers partisans du général Kornilov. Ils s'attendaient au pire à l'arrivée de l'escadre.

Les matelots, apprenant la chose, les délivrèrent immédiatement et leur offrirent de prendre du service sur les bateaux, se montrant pour eux d'une rare prévenance.

A tout hasard, on commença à fortifier les alentours de la ville, on installa, sur certains points, des canons débarqués des bateaux.

Un peu après l'arrivée de l'escadre, l'amiral reçut le télégramme suivant du feld-maréchal Eichorn.

« Amiral Sabline, Novorossisk. — Les bâtiments de l'ancienne flotte de la Mer Noire ayant pris position contre les Allemands et n'ayant pas, de ce fait, tenu les engagements pris à Brest-Litovst, aucun pourparler ne pourra avoir lieu tant que ces bâtiments n'auront pas regagné Sébastopol. Si cette condition n'était pas remplie, le haut commandement allemand dans l'Est se verrait dans l'obligation de poursuivre l'occupation des côtes. Eichorn ».

Effectivement, les sous-marins allemands se montraient de plus en plus fréquemment devant le port, et les avions allemands survolaient la ville.

En réponse à ce télégramme, l'amiral fit savoir au feld-maréchal Eichorn que des champs de mines ayant été établis sur les côtes du Caucase, les sous-marins allemands risquaient des accidents dangereux. Ce télégramme n'eut pas de réponse, mais il eut comme résultat que les sous-marins et les avions allemands se montrèrent de plus en plus rarement.

Au bout de quelque temps les bolchéviques, qui jusque-là s'étaient retirés dans un silence prudent, redressèrent la tête et recommencèrent leur propagande contre les officiers. Cette propagande resta sans effet jusqu'au jour où les affaires prirent une nouvelle tournure.

Au commencement de juin, arriva, porteur de documents secrets, un membre du conseil supérieur de la marine (un ancien matelot).

L'amiral communiqua à quelques officiers supérieurs le contenu de ces documents secrets et décida d'aller à Pétrograd pour tâcher d'éclaircir la situation et d'obtenir pour l'escadre du matériel dont elle avait grand besoin.

Le commandant du *Volia*, le capitaine de vaisseau Tikménev prit le commandement par intérim de l'escadre. Ayant réuni tous les commandants des bâtiments, il leur

communiqua les fameux documents secrets. Ces documents, signés de Lénine, de Trotsky et du chef d'Etat-Major Général, contenaient l'ordre de couler la flotte, sans autre explication.

C'est alors que le commandant de l'escadre expédia le télégramme suivant : « A Lénine et Trotsky, Moscou. Le conseil des commandants des bâtiments s'est réuni aujourd'hui 7 juin sur le cuirassé de ligne *Volia*, pour prendre connaissance des instructions secrètes de l'Etat-Major Général. Etant donné qu'il n'y a pour le moment aucun signe de l'avance réelle des forces allemandes et que l'escadre ne court maintenant aucun risque immédiat, le conseil considère comme prématurée la mesure ordonnée de couler la flotte, ce qui constituerait une trahison flagrante. »

A ce moment-là, le bruit se répandait déjà à Novorossisk de la mise au supplice du capitaine de vaisseau Stchasny qui, commandant l'escadre de la Baltique, avait refusé d'exécuter un ordre semblable des bolchéviques après avoir sauvé la flotte en la faisant passer d'Helsingfors à Cronstadt.

Une pluie de télégrammes arriva le 10 juin, d'après lesquels il apparaissait nettement que le commandement allemand posait un ultimatum pour le retour de l'escadre à Sébastopol avant le 19 juin. En même temps, arrivaient de Moscou deux télégrammes, l'un, en clair, ordonnant de conduire la flotte à Sébastopol et l'autre, chiffré, ainsi conçu : « Vous recevrez, en clair, l'ordre d'obtempérer à l'ultimatum allemand et de mener la flotte à Sébastopol. Vous n'en ferez rien ; au contraire, vous coulerez la flotte. »

Plus aucun doute n'était possible. Le gouvernement « ouvrier et paysan », avec ses manœuvres louches et son double jeu ne cherchait qu'une chose : anéantir la flotte.

Lorsque l'équipage eut connaissance de ce télégramme, il y eut immédiatement division. Les uns étaient adversaires, d'autres partisans de l'exécution de l'ordre.

Les discours et les meetings recommencèrent à bord des bateaux. Les agitateurs bolchéviques donnèrent tout leur effort : L'escadre, disaient-ils, placée sous la domination des officiers, est devenue une menace pour le gouvernement bolchévique. Il faut la détruire. Et ils donnaient comme autre argument, faisant vibrer la corde patriotique, qu'il vaut mieux détruire la flotte que de l'abandonner aux mains de l'ennemi.

Le commandant de la flotte essaya de sauver ses bâtiments et de sortir d'une telle situation. Mais il n'avait à espérer d'aide de nulle part ni de personne...

Il fallait choisir : ou bien aller à Sébastopol, ou bien couler les bateaux. Pour fixer le sort de l'escadre, le commandant eut recours à un référendum de l'équipage. Le vote donna les résultats suivants :

900 voix environ étaient pour le retour à Sébastopol, 450 pour la destruction des bateaux, 1.000 abstentions.

Parmi les officiers, les opinions étaient également partagées. Les partisans de la destruction étaient cependant en minorité.

Jamais, dans l'histoire des peuples, n'avait été enregistré un dilemme comme celui dans lequel était engagée la pauvre Russie.

D'un côté, ne pas obéir à l'ultimatum allemand et couler la flotte, c'était donner aux Allemands le droit d'occuper la contrée la plus riche de la Russie et de s'y approvisionner.

De l'autre côté, le retour à Sébastopol était contraire aux traditions guerrières. Si les Allemands ne tenaient pas leur parole et prenaient les bateaux? Mais quel avantage leur donnerait, sur les alliés, la possession de cette flotte, dans une mer fermée comme la Mer Noire? Seraient-ils plus forts sur mer pour cela? Certainement pas. Tandis que la destruction de cette flotte serait un coup terrible pour la Russie du Sud.

A en juger sainement, il fallait reconduire les bateaux à Sébastopol ; d'autant plus que les communiqués militaires, et de nombreux symptômes, indiquaient nettement que l'Allemagne avait perdu la guerre.

Les choses se passèrent alors de la façon suivante : le commandant ordonna, le 16 juin au matin, de se préparer à l'appareillage. Tous les bâtiments étaient accostés à quai ou aux appontements. Chacun pouvait donc, à volonté, quitter le bord. Cela eut lieu sur beaucoup de bateaux, sur les torpilleurs en particulier, résultat de l'active propagande bolchevique. Pendant ce temps, la nouvelle du départ de l'escadre s'était répandue dans la ville et une foule, ameutée par les bolcheviques s'empressa vers le port, en vociférant et chantant, dans le but certain de gêner l'appareillage. Devant cette manifestation, une partie des équipages quitta les bateaux, surtout les torpilleurs. Inutile de dire que tous ceux qui n'avaient pas la conscience nette débarquèrent, appréhendant le retour. La foule, voyant à quai les torpilleurs abandonnés, commença à les envahir et à les piller. Les cuirassés sont sous pression, mais n'appareillent pas encore. Quelques agitateurs viennent encore décider des matelots à abandonner leurs bateaux. Voyant une telle situation, le commandant en chef ordonne aux bâtiments d'aller mouiller en rade.

Le cuirassé *Volia*, les torpilleurs *Pylky*, *Pospechny*, *Dersky*, *Bezpokoiny* et le *Jarky* à la remorque du *Jivoy* exécutèrent l'ordre donné, ainsi que le croiseur porte-avions *Troyane*. Tous ces bâtiments mouillèrent sur rade. Des embarcations vinrent bien autour pour tenter une dernière fois de faire désertir les matelots, mais ce fut sans succès. Tard dans la soirée, le torpilleur *Gromky* sortit du port avec une partie de son équipage, et son commandant, dans le but de couler le bateau. On lui offrit de le prendre en remorque. Il répondit qu'il pouvait aller seul là où il avait besoin. Une fois un peu éloigné, il ouvrit ses vannes et s'enfonça lentement.

On essaya de sortir le dreadnought *Svobodnaya Rossia*, qui avait été abandonné de son équipage. Le vapeur *Kherson* refusa de le prendre à la remorque, circonvenu lui aussi par les bolchéviques.

A la nuit, l'escadre sortit, sans attendre les bateaux accostés. Après le départ de l'escadre, un commissaire arriva à Novorossisk, envoyé par Pétrograd pour ordonner la destruction de la flotte.

Il prit la direction de cette opération. Le cuirassé *Svobodnaya Rossia* fut mené par des fonds de 60 mètres et coulé par des torpilles lancées par le torpilleur *Kertch*. Le reste des torpilleurs et quelques transports furent conduits sur la rade extérieure et coulés par petits fonds. Ainsi finirent les jours tragiques de la flotte de la Mer noire. Les tortures morales endurées par les officiers de marine russes ne peuvent pas être décrites. Elles ne peuvent être comprises que de ceux qui ont vécu sur un bateau, l'ont aimé et ont consacré leur existence à la Marine.

Au matin du 19 juin, le reste de la pauvre escadre de la Mer Noire arrivait à Sébastopol. Les Allemands l'attendaient, ayant pris toutes les mesures de sécurité nécessaires. Ils enlevèrent les culasses des canons, confisquèrent les armes, mais ne prirent pas les bateaux. Ils les laissèrent, au fond de la rade, avec leur pavillon de Saint André, avec les équipages qui les avaient amenés.

Pendant ce temps, à Théodosie, complètement isolée du reste du monde, ne recevant de nouvelles que de loin en loin, et le plus souvent déformées par plusieurs bouches, le calme revenait peu à peu.

Les bandits rouges qui régnaient là disparurent brusquement. La population de la ville et des environs put respirer librement et dormir en paix. Le bruit courait que les Ukrainiens avançaient en Crimée. On ne parlait pas du tout des Allemands. Tout le monde s'attendait à voir arriver d'un jour à l'autre les forces ukrainiennes. La ville s'appêtait à

les accueillir avec des fleurs, comme des libérateurs. Tout le monde en était joyeux. Le printemps, qui faisait son apparition, versait de la gaieté au cœur de la population.

A la fin du mois, étant sorti de bonne heure, j'entendis le ronflement d'un moteur et je vis au-dessus de ma tête un avion qui évoluait. Il alla tourner sur la ville et disparut derrière les montagnes de Crimée. J'étais persuadé, et tout le monde avec moi, que c'était un avion russe, qui devait éclairer l'armée en marche. Deux jours passèrent, puis de grand matin je vis, de la ferme, une troupe de fantassins en marche.

Ils étaient encore loin de la ville, mais, à leur allure, on voyait que c'était une troupe régulière, sans rapport avec les bandes désordonnées que nous étions habitués à voir ces derniers temps. Toute la population était dans les rues, pavoisant la ville aux couleurs nationales et ukrainiennes.

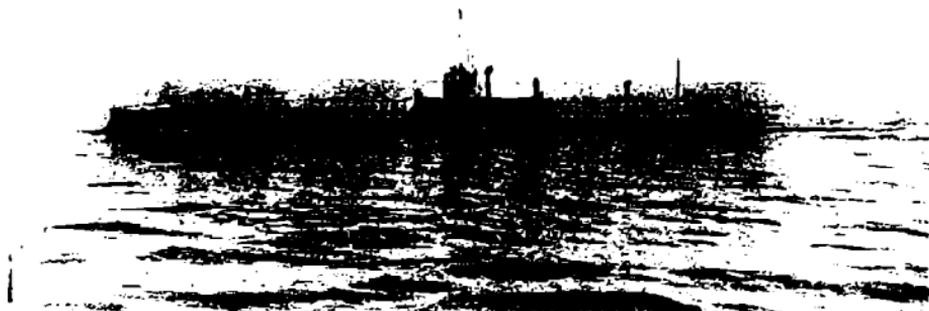
— Les Ukrainiens arrivent, entendait-on partout. Enfin, ce n'est pas trop tôt.

Les habitants sautaient de joie. Enfin, la troupe arrive aux portes, avançant avec précaution. Mais, quels drôles d'uniformes ils ont, en aucun point semblables aux uniformes russes. L'avant-garde allemande venait de faire son entrée. En un clin d'œil, drapeaux, fleurs et population disparurent. Deux heures plus tard, les rues de la ville étaient remplies de troupes allemandes, attendant leur logement.

Quelle amère désillusion pesait alors sur le cœur de chaque russe. Le pavillon allemand flottait sur le bâtiment qui servait de poste de commandement.

Mais, les pauvres habitants n'avaient plus à trembler pour la vie de leurs fils et l'honneur de leurs filles, comme ils avaient fait pendant les six mois du règne des rouges.

Le lendemain matin, je partis pour Sébastopol ; quand le train arriva près de la darse Sud, je vis les bâtiments de guerre russes sous pavillon allemand, abandonnés, comme morts.



MOUILLER DE MINES SOUS-MARIN *CRABI*



SOUS-MARIN *SKIFF* EN RADE DE SÉBASTOPOÛL.



En rade, battant le pavillon au croissant turc, le *Gæben* faisait le fier. Une angoisse affreuse me pinça le cœur.

Devant moi, gisait dans l'abîme tout ce qui m'était cher, tout ce qui embellissait la vie, tout ce qui valait la peine qu'on vive et qu'on se sacrifie. Tout espoir était parti et la foi était ébranlée.

Où aller ? que faire ? Questions angoissantes qui me tourmentèrent tous ces jours-là. Je n'étais pas le seul à souffrir ainsi. Tous les officiers restés sans pavillon, sans bateau enduraient les mêmes tourments. Il restait bien l'armée volontaire... Mais où était-elle ? Que devenait-elle ? Existait-elle réellement ; nous ne savions rien.

Le gouvernement ukrainien de l'hetmann Skoropadsky, aidé des Allemands, essayait de rétablir l'ordre en Ukraine. Mais il n'avait à sa disposition que bien peu de troupes, et quelques fonctionnaires qu'il avait répartis dans les agglomérations les plus peuplées. Kieff était devenue capitale de l'Ukraine et était le siège du gouvernement. Il y avait même un ministère de la Marine, Odessa et Nikolateff étant englobées dans l'Ukraine, mais il n'y avait pas de bateaux, à part quelques petits chalutiers.

Les officiers de marine russes qui siégeaient au Ministère de la Marine voyaient, dans le gouvernement ukrainien un moyen provisoire de rétablir l'ordre dans le pays et d'en chasser les bolchéviques.

Il était ridicule de parler d'un rapprochement avec l'Allemagne. On admettait l'occupation allemande, qui devait être de courte durée. La plus grande partie des officiers de marine était restée sans moyens de vivre, et devait, pour subsister travailler à n'importe quoi. Beaucoup avaient dû, ainsi que leurs familles, accepter les plus durs travaux. Le gouvernement ukrainien vint en aide aux officiers dont la situation était trop difficile. Il admit, comme officiers de réserve tous ceux qui le demandèrent, et leur paya une solde

de 450 karbovante (monnaie ukrainienne) ce qui était suffisant pour le strict nécessaire.

C'était un simple secours, donné dans un but charitable et sans arrière-pensée.

Pendant le temps de l'occupation allemande, les autorités militaires allemandes agirent comme en pays conquis, mais, il faut leur reconnaître cela, se conduisirent correctement.

Naturellement, ils réquisitionnèrent tout ce dont ils avaient besoin, surtout le blé et les denrées alimentaires, et pesèrent fort sur la population ; mais cela valait tout de même mieux que le pillage effréné des rouges. Ils rétablirent l'ordre dans les pays agités, employant pour cela un très gros effectif qu'ils durent retirer du front. Mais en occupant cette riche partie de la Russie, ils renforçaient leur situation matérielle qui en avait grand besoin. Mais sans s'en apercevoir, ils se contaminaient au poison bolchévique.

Le corps d'occupation était constamment renouvelé. Les hommes venaient du front comme au repos. Et la propagande bolchevique faisait son œuvre. Les soldats allemands retournaient au front avec d'autres idées, qu'ils communiquaient à l'armée.

Tant qu'il y eut des succès militaires, tout alla bien. Mais lorsque leurs positions commencèrent à être ébranlées, l'idée communiste se fit jour et prit de l'importance.

Les officiers allemands, indubitablement, ne comprirent pas cela. Je disais à quelques-uns d'entre eux, que je connaissais que, malgré la brillante apparence de leur situation, ils seraient battus et cela beaucoup plus tôt qu'ils ne le pensaient.

J'avais la ferme conviction que ce qui s'était passé en Russie devait intéresser le monde entier, et que le danger communiste était un danger général contre lequel il fallait lutter dès maintenant, sans perdre un instant, sans quoi l'Europe serait ruinée. Mais à ce moment-là, personne n'y croyait que ceux qui avaient vu les communistes et connais-

saient leurs moyens d'action, qui peuvent se résumer par la devise :

« Pille autant qu'il te plaira, tu ne seras pas inquiété ». La belle armée allemande, si bien disciplinée, ne devait pas résister au fléau.

Je ne veux pas prétendre par là que la propagande communiste ait été la cause de la défaite allemande, mais je suis convaincu que ce fut, pour l'Allemagne, un coup plus dur que l'entrée en guerre de l'Amérique aux côtés des alliés.

L'Allemagne avait épuisé ses forces vitales avant l'entrée en guerre de l'Amérique et elle perdit définitivement la guerre après qu'elle eut miné la discipline de son armée par le contact du poison communiste. Il fallait peu de chose à un peuple fatigué de la guerre pour l'abattre entièrement.

L'occupation de la Russie du Sud y fut pour beaucoup. En ce qui concerne les affaires maritimes, les Allemands prirent deux torpilleurs et deux sous-marins de Sébastopol. Chose curieuse, ils ne purent jamais plonger avec ces sous-marins. Il m'est arrivé, à plusieurs reprises, d'assister à leurs essais de plongée. Ils soutenaient le sous-marin par une grue en cas de fausse manœuvre. Le spectacle était assez comique. Ne pouvant réussir à plonger, les Allemands finirent par laisser ces sous-marins, se contentant de naviguer en surface.

Les Turcs, dès l'arrivée à Sébastopol, s'empressèrent de ramener à la remorque le croiseur *Prout ex Medjidiéh*, qui était encore en réparation depuis la révolution.

Les ateliers de l'Arsenal, naturellement, avaient été réquisitionnés par les Allemands. Mais le travail fourni était insignifiant, et il y avait des grèves continuelles.

Les magasins qui, malgré le règne bolchevique, contenaient encore beaucoup de choses, en particulier des métaux et du matériel d'armement pour les bateaux, furent vidés par les Allemands.

A la fin du mois de septembre, alors que les Allemands

savaient qu'ils avaient perdu la guerre, ils occupèrent avec leurs équipages, contrairement à leurs engagements, les bateaux revenus de Novorossisk, et en chassèrent les équipages russes. Trois jours plus tard, ils hissèrent le pavillon allemand.

Avec une rapidité incroyable, ils travaillèrent sur le *Volia* et le mirent très vite en état. Ils remontèrent ses machines, embarquèrent ses munitions. Leurs travaux furent arrêtés par l'armistice.

Du temps de l'occupation allemande, le contre-amiral Klotchkovsky, ex-commandant de la flottille des sous-marins, avait groupé autour de lui les officiers de marine russes.

Il était à ce moment-là représentant maritime du gouvernement ukrainien à Sébastopol. Son rôle était insignifiant, mais tout le monde officier comptait sur lui en cas de besoin.

Il faut dire qu'il existait alors une société secrète d'anciens officiers de sous-marins pour aller rejoindre avec lui l'armée du Caucase. Cette organisation agissait prudemment pour ne pas éveiller l'attention des Allemands ; on avait décidé, au moment propice, de s'emparer d'un sous-marin pendant la nuit, de plonger sur place et de sortir de Sébastopol en plongée.

Tout était presque prêt lorsque l'amiral Klotchkovsky, subitement, appela le capitaine de frégate Pogoretzdky qui devait prendre le commandement du *Tulen*, et lui dit que les autorités allemandes rendaient les sous-marins aux officiers russes et demandaient qu'ils les occupent le soir-même. Comme nous étions prêts, avec nos équipages, une heure plus tard nous primes possession de la division. Les Allemands l'avaient déjà évacuée. Nous étions tous heureux de retrouver nos bateaux, en bien mauvais état, il est vrai. Nous nous mîmes immédiatement au travail. Le lendemain les machines marchaient déjà et les accumulateurs étaient en charge.

Les autres bâtiments aussi nous furent rendus, et armés tant bien que mal, avec des officiers comme équipage.

Nous ne savions pas du tout ce qui se passait sur le front, car les Allemands ne communiquaient et n'imprimaient aucune nouvelle.

Ici, on recommençait à voir les scènes auxquelles nous étions habitués. Les soldats et matelots allemands, jusqu'alors disciplinés, s'étaient relâchés, parcourant les rues en tenue débraillée, organisant réunions et meetings. Leur lieu de réunion était le cercle naval, occupé par les officiers allemands. Il nous suffisait de voir cela pour comprendre la situation.

Il était clair que l'Allemagne était en révolution et qu'elle avait perdu la guerre. Je ne dirai pas que nous nous en réjouissions, mais au fond de l'âme, nous voyions avec plaisir le désastre de nos ennemis.

Mais lorsque, quelques jours plus tard, nous vîmes arriver à notre base quatre sous-marins allemands de Constantinople, quand nous les vîmes amener leur pavillon victorieux, nous comprîmes la détresse des officiers allemands et compatîmes à leur douleur.

Les forces allemandes quittèrent Sébastopol. Une escadre alliée devait les remplacer peu après.

En octobre, arriva d'abord le croiseur léger anglais *Canterbury* accompagné de torpilleurs. C'étaient les éclaireurs. Peu après eux arriva toute une flotte alliée. La population l'attendait avec impatience, comme une manne céleste. Elle espérait être aidée dans sa pénible situation, être comprise. Elle pensait que les alliés se rappelleraient le sang versé en commun, le sacrifice de plusieurs millions de soldats pour la cause commune. La naïve population se trompait. Les alliés furent à peine arrivés qu'ils s'emparèrent de tous les bateaux, chassant les officiers russes qui n'avaient cessé de combattre pour leur cause. Même les Grecs qui, pendant la guerre, n'avaient rien fait que du mal aux alliés, prirent deux torpilleurs. Pourquoi ceux-là étaient-ils parmi les vainqueurs ?

De toute la flotte russe, seuls les sous-marins nous furent laissés. Nous avons manifesté si nettement l'intention de les

couler au cas où l'on voudrait les prendre, que les Anglais et les Français nous laissèrent en paix. Les Anglais, pour exécuter les ordres venus d'en haut, se bornèrent à détruire quelques pièces sans grande importance.

Quand les Français voulurent prendre le *Tulen* ils rencontrèrent un tel mécontentement et une telle résistance, qu'ils durent y renoncer.

Il faut dire que tout cela fut l'œuvre de notre chef de division, le commandant Pogoretzky qui, énergique et opiniâtre, en imposa au commandement anglais et français. Mais nous restions sous leur contrôle, et si nous voulions prendre la mer pour essais, nous étions toujours accompagnés d'un officier anglais. Les alliés craignaient évidemment que nous tentions quelque chose contre leur escadre. Nous ne pensions pourtant qu'à sauver nos bateaux des bolcheviques et des Allemands.

Le temps passa, l'armée volontaire s'empara de Novorossisk, et le *Tulen* y partit, pour se joindre à elle et servir ses intérêts.

Le printemps de 1919 arriva. Les bolcheviques, qui avaient occupé l'Ukraine au départ des troupes allemandes, marchèrent sur la Crimée. Les alliés, craignant manifestement l'arrivée des bolcheviques, décidèrent de quitter Sébastopol.

Devant l'invasion menaçante des bolcheviques, un petit parti de nationalistes russes prit position dans l'isthme de Perekop. Il était soutenu, du côté de la mer par des remorqueurs et vedettes armés de canons. Au mois de mars, le *Tulen* fut envoyé en mer d'Azoff, pour aider une petite colonne d'infanterie qui se trouvait sur la pointe d'Arabatsky.

Il nous a fallu opérer dans la glace. En même temps que nous, le contre-torpilleur français *Dehorter* se trouvait en mer d'Azoff. Il nous aida beaucoup, par le tir de son artillerie contre les bolcheviques.

Au mois d'avril, il était devenu évident qu'il nous faudrait évacuer Sébastopol. Nous n'avions aucun moyen de défendre

la Crimée. La colonne d'infanterie de la pointe Arabatsky battit en retraite et se reforma à Kertch. Le *Tulen* retourna à Sébastopol. L'amiral Sabline prit le commandement du groupe des bâtiments qui s'y trouvaient. Dans ce groupe se trouvaient : le croiseur *Kagoul*, la canonnière *Koubanetz*, le sous-marin *Tulen* et quelques bâtiments auxiliaires.

L'amiral Sabline reçut, au milieu d'avril, l'ordre de quitter Sébastopol qui allait être incessamment occupé par les rouges. Quelques torpilleurs, les sous-marins *Outka* et *Bourevestnik* purent être pris à la remorque par les transports.

Tous les gros bateaux, qu'on ne pouvait déplacer et qui ne pouvaient marcher par leurs moyens furent laissés à Sébastopol. Mais leurs machines furent démolies; et les sous-marins qui restaient : *Kit*, *Narval*, *Kachalot*, *Orlan*, *Crabe*, *A. G. 21*, et quatre petits bateaux furent coulés par grands fonds par les Anglais. Tous les canons des forts furent mis hors d'usage par les Français. Les Français se maintinrent pendant quelque temps à Sébastopol parce que le cuirassé *Mirabeau*, qui s'était échoué en rade du Nord et qui avait pu être déséchoué, n'était pas encore prêt à prendre la mer.

Le 16 avril, après-midi, nous quittâmes Sébastopol avec femmes et enfants à bord du *Tulen*. Heureusement, le temps était beau et nos passagers n'eurent pas trop à souffrir.

Nous rencontrâmes en mer le croiseur *Kagoul* battant le pavillon de l'amiral Sabline. Il tenait la mer, en attendant l'arrivée de tous les bâtiments qui quittaient Sébastopol.

Les rues et le port de Novorossisk grouillaient d'émigrants venus de tous les coins de Crimée. Tout ce monde-là campait dans la rue. Pour nos femmes et nos enfants, nous avions pu les loger tant bien que mal sur l'*Outka* et le *Bourevestnik* en attendant mieux.

Avant notre départ, de Sébastopol Novorossisk avait été occupée par l'Armée Volontaire, vainqueur des rouges, et qui progressait vers le Nord. Le quartier-général et le gouvernement se trouvaient à Ekaterinodar, où le général Dénikine

kine, commandant en chef, résidait aussi. Grâce aux succès de l'armée volontaire, la situation s'améliorait et faisait regarder l'avenir avec un peu de confiance.

C'est pourquoi ce qui restait des bateaux de la flotte de la Mer Noire se mirent à compléter leurs équipages et commencèrent leur mise en état. Mais les équipages que l'on trouvait étaient formés de jeunes étudiants, ou de cosaques. Aussi les officiers avaient-ils beaucoup de mal pour former tous ces hommes et les rendre aptes au service à bord. Il fallut beaucoup de temps, beaucoup d'énergie de la part des officiers pour arriver à former ces jeunes terriens et les familiariser aux machines et aux moteurs des bateaux. Mais la foi et l'espérance sont des stimulants puissants, et les travaux de mise en état avançaient à grands pas. En six semaines, trois sous-marins de la flottille : *Outka*, *Bourevestnik* et *Tulen*, étaient prêts.

Je reçus le commandement de l'*Outka*. Avec toute mon âme, je m'efforçai à tout mettre en ordre. Je fus bien secondé par tous mes officiers. Nous fîmes si bien que quinze jours plus tard l'*Outka* était en ordre de marche et prêt à prendre la mer.

Il y avait naturellement encore beaucoup à faire ; il fallait entraîner l'équipage. Mais pour cela, il fallait du temps, et des sorties fréquentes.

Pendant ce temps, la situation générale devenait la suivante : L'armée volontaire, avec les forces cosaques du Don et du Kouban, avait occupé toute la partie nord du Caucase et avançait vers le sud de la Russie. Les forces laissées près de Kertch, rétablies, s'avançaient à l'intérieur de la Crimée, chassant les rouges. A ce moment-là les Anglais soutinrent et approvisionnèrent l'armée volontaire, appuyant du feu de leur flotte les détachements qui opéraient au bord de la mer.

Ce n'était naturellement pas désintéressé. Les Anglais sentaient le pétrole, qu'ils ne manquèrent pas de prendre en abondance dans le Caucase.

La Géorgie, située sur les derrières de l'armée volontaire, se sépara en gouvernement indépendant, trahissant la devise qui était : La Russie une et indivisible.

Cette tendance avait été encouragée et soutenue par les Anglais qui de ce fait, n'étant plus gênés par l'armée volontaire, purent, sans contrôle, prendre tout le pétrole qu'ils voulurent. Aussi malgré ses succès et l'énergie de ses chefs, la force et le moral de l'armée volontaire commencèrent à décliner rapidement. Le commandement de cette armée blanche le voyait bien. Mais, sans aide et sans appui, il aurait fallu être un surhomme pour pouvoir y remédier.

Cependant, les événements suivaient leur cours. En juin, Sébastopol et toute la Crimée sont occupés par l'armée blanche, et bientôt après toute l'Ukraine. Les bâtiments de guerre purent rentrer à Sébastopol. L'espoir était dans le cœur de tous. On voyait déjà la proche résurrection de la Russie.

Aussi, c'est plein de joie que je donnai l'ordre d'appareiller. Avec quel plaisir l'*Outka* sortit du port et, glissant rapidement en surface, fendit de son étrave la mer bleue !

Tout marchait bien à bord, malgré le peu d'entraînement du personnel. Je rentrai à Yalta pour montrer la ville à mon équipage et donner à ces jeunes gens le goût de la mer et des voyages. Yalta avait eu le temps de laver les souillures de l'occupation bolchevique, elle nous accueillit avec enthousiasme.

Puis, ce fut Sébastopol, la darse sud, le retour au nid. Nous nous mîmes au travail pour redonner à cette petite base le bon aspect qu'elle avait pendant la grande guerre.

Chacun travaillait de bon cœur et dépensait joyeusement ses forces. La flotte commençait à renaitre. Mais nous voyions bien qu'il nous faudrait longtemps, longtemps, pour refaire la belle flotte de la Mer Noire. Il fallait, pour cela, que la Russie entière renaisse. Pour le moment, nous n'avions que la foi et l'espoir. La plupart des moyens dont nous disposions

étaient employés pour les besoins de l'armée. La flotte était regardée comme un jouet précieux, mais sans utilité pour le moment.

A l'automne, les bâtiments qui avaient été pris par l'étranger nous furent rendus : Le cuirassé *Volia*, dont on changea le nom pour l'appeler *Général-Alexéeff*, l'*Almaz* et des torpilleurs.

C'est alors que l'armée volontaire, après avoir pris Orel, fut défaite par une vive attaque des rouges, et dut se replier rapidement. Les événements tournèrent alors à son désavantage. Seuls les éléments formés et encadrés par les vieux volontaires lui restèrent. Cela était dû en grande partie à ce que, en Ukraine, il y avait beaucoup de chefs des bandes qui passaient, suivant les circonstances et les chances de succès, des rouges aux blancs, et inversement. Ils profitaient du moindre incident pour tourner casaque et pêcher en eau trouble.

En janvier 1920, ce qui restait des cosaques de l'armée volontaire battit en retraite sur le Don. Et là-bas, derrière l'armée, se préparait sa ruine. L'élément mécontent, encouragé par les succès des rouges, stimulé par leur propagande commença à s'agiter. Des différends naquirent parmi les cosaques, qui cessèrent de former une armée unie.

Des escadrons entiers de cosaques passèrent du côté des rouges et quittèrent le front. L'avance des rouges était limitée au Don et au Caucase. La Crimée tenait toujours, grâce à sa situation géographique. Elle restait le seul endroit où l'armée pût se reposer et reprendre des forces. Au mois de mars, la nécessité d'abandonner le Caucase devint évidente.

L'*Outka*, ainsi que presque tous les bâtiments de guerre était alors à Novorossisk, pour soutenir les éléments côtiers du Caucase.

Quand j'arrivai à Novorossisk, le commandant et l'état-major de l'armée volontaire s'y trouvaient déjà, logés dans des

wagons de chemins de fer. Je reçus l'ordre de rester près d'eux pour les protéger, car leur situation n'était pas sans danger. L'armée qui battait en retraite devait venir à Novorossisk, pour, de là, être transportée en Crimée. Le port était rempli de transports et de bâtiments de guerre anglais et français.

L'agonie de l'armée volontaire commençait. Jamais je n'oublierai les choses qu'il me fut donné de voir à Novorossisk, pendant les derniers jours.

Le 12 mars, une grande partie de l'armée en déroute arrivait à Novorossisk. Les transports les prenaient aussitôt et les transportaient à Théodosie, le port de Crimée le plus rapproché. Là, on les débarquait et les transports revenaient à Novorossisk en hâte, car ils n'étaient pas assez nombreux. Les bâtiments de guerre français et anglais embarquèrent aussi des bataillons entiers. Le 13 au soir, je reçus l'ordre de me tenir dans le port au premier appontement. On s'attendait à une attaque des rouges. Le 14 de grand matin, je remorquai à l'extérieur le yacht *Zabava* et je revins à mon poste. Dans les montagnes, le canon et la fusillade faisaient rage. A quelques verstes de la ville, sur la ligne de chemin de fer, un train blindé entravait l'avance des rouges. Le cuirassé anglais *Emperor of India*, des croiseurs français et nos torpilleurs ouvrirent également le feu sur les rouges qui arrivaient.

A peine étais-je revenu à l'appontement que l'artillerie rouge ouvrait le feu sur les troupes massées sur le quai qui n'avaient pas encore pu embarquer. J'ouvris le feu avec mes deux canons de 75 sur le point d'où l'on voyait partir leurs salves. Le port se vidait. En dernier sortit le *Pylky*, traînant à la remorque un torpilleur français. Le torpilleur *Capitaine-Saken*, ayant à son bord le commandant en chef, général Dénikine, continuait, malgré le feu à embarquer des troupes. Mais il en restait encore beaucoup. Une partie des troupes restées sur le quai, voyant qu'il n'y avait plus de bateaux

dans le port pour les prendre, s'enfuirent dans la montagne. Les rues de la ville étaient pleines de voitures automobiles, de télégas abandonnées. Des centaines de chevaux, affolés, galopèrent en hennissant. Des incendies s'allumaient un peu partout. La fusillade augmentait de force. Une compagnie de musulmans, aux insignes verts, se tenait sur le quai, suppliant qu'on l'embarquât. Je crois que le *Pylky* ou le *Bezpokoiny*, pleins à couler, la prirent à leur bord. L'*Outka* était déjà sortie du port. Quelle horrible tragédie ! L'espoir de sauver la patrie venait de sombrer !!

Que nous restait-il ? Une malheureuse petite presqu'île, et pour la garder, les débris d'une minuscule armée !...

Mais, ce petit coin de terre existait encore, et l'espoir ne nous avait pas abandonnés. Le général Dénikine remit au général Wrangel le commandement de ce qu'on avait pu évacuer de son armée.

Le nom du général baron Wrangel jouissait d'une grande popularité dans l'armée. où il était connu pour être un homme brave, énergique et habile. Depuis le désastre, ce qui restait de l'armée et la population le réclamaient au pouvoir. Il était le seul, en la circonstance, capable de rallier tous les débris épars et de protéger et défendre la presqu'île. Le général Wrangel ne trompa pas la confiance qu'il avait inspirée. En quelques jours, littéralement, il reconstitua une véritable armée blanche et après lui avoir laissé quelques jours de repos, il la tourna de nouveau contre les rouges.

Dans un discours qu'il prononça aux pieds du monument de l'amiral Nakhimov, adressé à ses troupes et à la population, il ne fit pas de promesses, mais il réussit à faire renaître l'espoir et le courage.

C'était beaucoup, pour tous ces gens torturés et fatigués à mourir. Et cependant la situation de la Crimée, isolée, sans argent, sans provisions, sans ressources, était désespérée. L'Angleterre refusa de la soutenir, la France hésitait, donnant des raisons vagues. Il n'y avait donc d'aide à attendre

de nulle part. Comment, dès lors, lutter contre les bolchéviques qui avaient entre les mains toutes les ressources de la Russie.

Malgré tout cela, pendant sept mois, la petite armée blanche résista victorieusement aux attaques des rouges. Mais ses forces et ses ressources s'épuisaient. Le sort de l'armée volontaire du Caucase l'attendait inévitablement.

Pendant cette période de la résistance, la flotte joua un rôle primordial. Elle se maintint en état grâce au dévouement de ses équipages. Son commandant, l'amiral Guérassimoff se montra malheureusement un piètre commandant de flotte, et son chef d'Etat-Major, le capitaine de frégate Riabinine était intelligent mais, visiblement, ne comprit jamais la situation. Je ne comprends pas comment, en une période aussi critique, cet officier put entraîner dans ses erreurs tous les jeunes officiers des bateaux. Dans ses discours, il disait que la situation était désespérée, et qu'il fallait se rapprocher des rouges. Une telle attitude du chef d'Etat-Major de l'escadre causa du mouvement. Le général Wrangel interpréta cette manœuvre comme de la propagande communiste, et prit des mesures rapides. Le commandant en chef de l'escadre fut relevé de ses fonctions, et le chef d'Etat-Major fut cassé. Cette aventure n'eut pas d'autre conséquence. Les discours de Riabinine n'avaient pas beaucoup porté sur les officiers et, de leur côté les commandants des bateaux avaient pris des mesures pour que rien ne sorte de cette histoire.

On avait à peine eu le temps d'oublier l'affaire du capitaine de frégate Riabinine qu'une nouvelle affaire se produisit, qui émut la flotte entière. J'y fus mêlé personnellement d'une façon inattendue et tout à fait incompréhensible.

Le 29 mai, de grand matin, je fus réveillé, dans mon appartement, par des bruits de crosses de fusil. On me demandait d'ouvrir immédiatement. Ma première pensée fut que les bolchéviques étaient entrés à Sébastopol. Mais un officier, suivi de soldats en armes pénétra chez moi et m'expliqua

qu'il avait l'ordre de perquisitionner chez moi, puis de me conduire aux arrêts. Ne comprenant rien à cette histoire, je l'invitai à fouiller partout chez moi ; je n'avais aucun document compromettant. Après sa perquisition, l'officier m'invita à le suivre à la citadelle, et ordonna aux soldats de marcher derrière moi.

Je lui demandai d'attendre l'arrivée de mon second à qui j'avais des instructions à donner. Il accepta. Mon émotion était très grande à ce moment-là. La pensée que j'étais peut-être accusé de communisme me faisait horreur. Après avoir vu mon second, je dis à l'officier que j'étais prêt à le suivre, mais je lui demandai de renvoyer les soldats qui étaient inutiles. Nous partîmes donc tous les deux à la citadelle. La garde était particulièrement nombreuse, ce qui me donna à penser qu'il y avait beaucoup d'arrestations.

On me conduisit dans une pièce où l'on m'enferma à clef. En proie à toutes sortes de pensées, je commençai à marcher de long en large dans la cellule. Un jour passa. Le lendemain, par la porte de ma chambre entr'ouverte, j'aperçus le capitaine de vaisseau Choubert, commandant d'un cuirassé, que l'on enfermait dans la chambre en face de la mienne. Cela me soulagea. Quelques heures après, l'officier de garde étant entré dans ma chambre, je lui demandai s'il savait de quoi il était question, s'il n'avait entendu parler de rien. « Complot monarchiste », me répondit-il, et il sortit brusquement.

J'en étais abasourdi ! Quel complot ? Je n'y comprenais rien.

Ce ne fut que le troisième jour que ma femme, qui avait été autorisée à me rendre visite, put m'expliquer de quoi il s'agissait.

Beaucoup de commandants de bateau avaient été arrêtés pour la même raison « complot monarchiste ». Il n'y avait qu'à attendre l'instruction.

Le quatrième jour de mes arrêts, tard dans la soirée, j'eus la visite d'un général, commissaire du gouvernement,

qui commença à m'interroger au sujet de ce complot. Je sentais, par sa façon de parler, que c'était une affaire stupide, une vraie comédie.

A toutes ses questions, je ne pus que répondre que j'ignorais tout de ce complot dont j'entendais parler aujourd'hui pour la première fois. Je connaissais à peine les organisateurs du complot, qui n'étaient pas des officiers du cadre. Le bon vieux général s'en alla, en me disant que je serais vraisemblablement libéré le lendemain matin. Effectivement le lendemain matin, on me permit de sortir. Une vingtaine d'officiers avaient été comme moi. Nous étions tous réunis dans une salle de la citadelle, lorsqu'un officier d'ordonnance du général Wrangel vint nous prévenir que le général nous demandait d'urgence au palais.

En route, j'appris par le capitaine de vaisseau Schubert et le capitaine de frégate Tchirikoff, de quoi il retournait dans cette affaire. Il paraissait que quelques jeunes officiers par étourderie, pour ne pas dire plus, avaient résolu d'installer sur le trône le lieutenant Duc de Leuchtenberg.

Ils comptaient déclencher un mouvement monarchiste dans la flotte. C'était une véritable gaminerie, à laquelle les commandants de bateau et les officiers n'avaient pris absolument aucune part. Mais ils avaient d'eux-mêmes établi une liste des commandants de bâtiments qui, selon eux, seraient favorables au mouvement. C'est pourquoi nous avons été arrêtés. Ce soi-disant complot se produisait juste en même temps qu'une offensive de l'armée russe contre les rouges. Le commandant en chef se trouvait alors sur le front, et cette affaire, c'était compréhensible, l'avait inquiété.

Il avait besoin que l'ordre et le calme règnent à l'arrière. C'est pourquoi le général Wrangel nous avait fait arrêter. Tout en reconnaissant ce que cette mesure pouvait avoir eu de désagréable pour nous, il nous en montra la nécessité, et nous pria de retourner à nos occupations, comme par le passé. Les jeunes gens instigateurs du complot furent sim-

plement retirés des bateaux et envoyés sur le front en première ligne. Ainsi se termina le complot monarchiste. Tous les officiers qui avaient été arrêtés gardaient cependant l'impression que le soi-disant complot ressemblait beaucoup à une provocation faite dans le but de troubler l'arrière du général Wrangel, et par suite d'affaiblir son armée.

Tout cela n'eut aucune influence sur la réorganisation et la vie de la flotte, qui continua à aider l'armée dans sa difficile entreprise. Dans le courant de l'été, la flotte se montra active. Des débarquements furent effectués en Mer Noire et mer d'Azov. Une escadre composée du cuirassé *Général Alexiev*, du croiseur *Kornilov* et de nombreux torpilleurs et bâtiments auxiliaires, entreprit dans le golfe de Tendrovsky une opération contre Otchakov et Odessa. La petite armée se conduisit héroïquement dans la lutte contre les rouges.

J'eus beaucoup à faire, avec l'*Outka*, remplissant des missions de toute sorte, et restant des semaines devant Odessa ou Otchakov. Je fus envoyé quelques fois au Caucase, où l'on disait que les cosaques avaient repris la lutte contre les bolcheviques. Il fallait les approvisionner en armes et en munitions.

Pour donner une idée du caractère de ces diverses observations, j'extrais ci-dessous les passages importants de mes rapports en mer.

Croisière du sous-marin *Outka* du 27 juin au 10 juillet 1920. En exécution des ordres du commandant en chef de la flotte, appareillé à 20 h. 20 le 14 juin 1920, ayant à bord le général-major A..., en mission auprès du commandant en chef. A 22 heures, doublé le phare de Kersonèse. Route au 143°, vitesse 9 nœuds 1/4. Temps calme. Légère brise de S. W. Le 15 juin à 19 heures aperçu la côte du Caucase et le phare de Doob.

J'essayai d'abord de m'approcher de la côte au crépuscule, pour débarquer des éclaireurs. En approchant, je m'aper-

çus que l'horizon, à l'Ouest était trop éclairé par la lune. Pour augmenter nos chances de succès, je décidai de retourner jusqu'au village de Kabardinka ; à 2 encâblures de la côte, par fond de 20 pieds, je mouillai à 24 heures.

Le temps était sombre. De temps en temps, une pluie fine tombait. Des éclairs brillaient ; le tonnerre grondait sur Novorossisk, dont les lumières étaient très visibles, ainsi qu'un incendie en pleine ville. Parmi les éclaireurs envoyés en reconnaissance à terre se trouvaient l'enseigne F..., et le maître électricien L... J'ordonnai à l'enseigne de rester dans l'embarcation, et au maître électricien d'aller dans le village pour tâcher de connaître la situation chez les rouges.

A 1 h. 30, retour de la mission. L..., me rapporta qu'il entra d'abord dans une des premières maisons du village. Elle était occupée par un détachement de 7 soldats rouges qui dormaient, ayant à leur portée leurs armes et leurs munitions. Il alla plus loin et put parler avec des paysans. L'un d'eux lui donna des renseignements très importants.

Il n'y a aucun soulèvement ni à Novorossisk, ni dans les environs. Les communistes y règnent en maîtres.

La population opprimée ne peut rien tenter par elle-même. Le mécontentement est grand contre les bolcheviques, surtout chez les gens du peuple. Il est dû, en grande partie au fait que les bolchéviques ont arrêté et mis en prison les prêtres de la cathédrale. Les femmes, surtout, ont tout fait pour qu'on les libère, mais sans succès. La suppression du sacrement du mariage les mécontente fortement.

Les magasins sont fermés ; il n'y a plus aucun commerce. Tous les produits sont réquisitionnés et sont délivrés sur la présentation de cartes. Le pain coûte 6 roubles la livre. Le marché est inexistant. Tous les jours un train militaire part de Novorossisk avec deux wagons chargés de marchandises.

Dans le port, à part le dock flottant, la grue et quelques vedettes à moteur, il n'y a plus rien.

Il y a peu de troupes à Novorossisk même, mais des détachements assez nombreux sont répartis sur la côte.

Après avoir reçu tous ces renseignements, je levai l'ancre le 29 juin à 2 heures, et fis route au 271°.

Le vent fraîchissait de Nord-Est. Le temps se gâtait, et bientôt ce fut la tempête, avec gros grains de pluie. Impossible d'envoyer un message par T. S. F. Je vais dans la baie de Kertch. Nous en sortons au matin et j'envoie à l'état-major un message résumant les renseignements obtenus.

A 12 h. 40 je fais route sur Batoum. Par le travers de Touapse, je croise une goëlette que j'observe. De nationalité turque, elle fait route sur Kertch. Le lendemain vers 9 heures devant Batoum, je rencontre un torpilleur anglais, le *F. 22* qui me fait un signal au code international. « Rapprochez-vous, j'ai à communiquer avec vous ». Il stoppa et mit une embarcation à la mer. Je stoppai également. Un officier anglais et un officier russe vinrent à bord. L'officier anglais me souhaita la bienvenue, me demanda d'où nous venions et si nous avions été à Novorossisk. Nous entrâmes à Batoum à 11 h. 45, et je mouillai à côté du torpilleur *Jarky* et du transport *Margarita*. J'allai faire visite à l'amiral Guérassimoff et au général Dratjenko.

A Batoum se trouvaient le cuirassé anglais *Emperor of India*, battant pavillon de l'amiral Seymour, les torpilleurs *F. 22* et *F. 35.*, les torpilleurs américains 213 et 214, une canonnière italienne, et de nombreux transports anglais. Avec l'amiral Guérassimoff, j'allai faire visite à l'amiral Seymour. Mon impression personnelle fut que l'arrivée d'un sous-marin russe n'était pas très agréable aux Anglais. Ils suivaient attentivement, comme s'ils craignaient quelque chose, mes moindres mouvements dans le port.

Une nuit, même, sous un prétexte quelconque, un officier anglais vint à bord, envoyé par son commandant. Je lui donnai à entendre que sa visite était déplacée, et je lui dis qu'il pouvait rassurer son commandant.

La situation à Batoum était la suivante. Les Anglais comptaient en partir le 10 ou 12 juillet, en donnant le gouvernement de Batoum aux Géorgiens, qui se trouvaient près de Tchakva. Mais les Adjariens, qui ne voulaient pas se soumettre à l'autorité Géorgienne, les inquiétaient par des attaques incessantes. Au Sud, une armée turque se trouvait à 15 verstes de la ville. La situation était telle que le gouvernement de Batoum pouvait facilement tomber aux mains des Turcs.

La population se conduisait avec nous, russes, d'une façon très correcte.

Le 5 juillet, je reçus l'ordre de faire le plein d'huile et de mazout. Appareillé le 8 à 18 heures, pour Yalta. Le 10 juillet à 20 heures retour à Sébastopol, ayant parcouru 1050 milles.

### *Sortie du 3 au 9 août 1920.*

En exécution des ordres du commandant en chef, appareillé à 23 h. 50 et sorti pour arrêter un vapeur italien qui devait sortir d'Odessa. A 0 h. 45 route au 238° sur la bouée du banc du *Dnestr*, sur laquelle je me propose de rester pour la surveillance des bâtiments sortant d'Odessa. A 9 heures, je suis sur cette bouée. Vers 13 heures aperçu dans le S. W. un bâtiment de guerre faisant route au Nord-Est. Je quitte la bouée et je m'approche de lui et lui signale : « Vous faites une route dangereuse ». En approchant, je reconnais l'avisofrançais *Yser* avec lequel j'entre en conversation. Le commandant me dit qu'il ne va pas à Odessa, mais qu'il attend la sortie d'un torpilleur et d'un vapeur français, retenus par les bolchéviques. Je lui signalai une zone minée. Il me remercia. Je revins à la bouée, et l'avisofrançais mouilla à 3 mille de là. Ignorant les intentions des Français, j'avais jugé indispensable de les prévenir de la présence du champ de mines, pour les empêcher également d'entrer à Odessa. Je

prévins par T. S. F. le commandant en chef de ma rencontre, mais je ne reçus pas de réponse.

Le 5 au matin, aperçu un voilier dans le Nord. Je vais sur lui pour le reconnaître. C'est un voilier turc allant à Varna avec un chargement de sel.

A 16 heures, aperçu dans l'Est un croiseur français du type *Waldeck-Rousseau* avec quelques petits bâtiments. Ils mouillent à une dizaine de milles de la bouée. Je décide de les surveiller, mais sans m'approcher. Je rends compte au commandant en chef de la présence de ces bâtiments. Toujours pas de réponse. Vers 24 heures, les Français lancent des fusées et allument leurs projecteurs. Leurs postes de T. S. F. ne cessent pas d'envoyer des télégrammes, clairs ou chiffrés.

D'après ces télégrammes, on devine qu'ils attendent la sortie de leurs bâtiments retenus à Odessa. Pensant que le vapeur italien peut sortir convoyé par les Français, je décidai de rester sur la bouée, qui était l'endroit le plus propice à l'observation. Bientôt, près du phare de Tsarigrade, j'aperçus la lueur d'un faible projecteur, français probablement. Je reste sur la bouée. Les bâtiments sortant d'Odessa sont obligés de passer tout près de moi, pour rejoindre l'escadre française. Au bout de quelque temps les projecteurs s'éteignent. Les bâtiments ne sont pas sortis d'Odessa.

Au matin ne recevant toujours aucune réponse à mes télégrammes, je pars pour Tendra. Je vois au passage deux avisos français qui coupent ma route, marchant au 345.

A 15 heures, rencontré le sous-marins *Tulen*, qui m'apporte l'ordre d'abandonner le cargo italien et de rentrer à Sébastopol. Après avoir mis le commandant du *Tulen* au courant de la situation, je mis en route au 97.

*Sortie du 17 au 25 août 1920.*

Appareillé à 20 heures conformément aux instructions de l'amiral. Ont pris passage à bord : le lieutenant-colonel doyen des Cosaques Baloneff, 7 officiers d'infanterie, une infirmière. J'emène à la remorque une embarcation à moteur. On m'a chargé à bord 410 mille cartouches de fusil, 300 fusils et 7 mitrailleuses, pour les remettre au petit parti qui opère contre les rouges dans les montagnes du Caucase. Ayant doublé Kersonèse, je fais route au 106, sur Sotchi.

Le 19 août après-midi, aperçu à l'horizon deux voiliers. Ce sont deux goëlettes géorgiennes allant de Pot en Crimée. Ces deux goëlettes avaient été arraisonnées par une chaloupe à moteur bolchévique, qui les avait retenues trois jours.

J'apprends par elles qu'Adler et Sotchi sont pris par les bolchéviques. Je m'approchai de la côte, dans l'intention de prendre l'arraisonneur rouge. Dans le crépuscule, je crus apercevoir la chaloupe, qui disparut rapidement dans l'obscurité. J'abandonnai sa recherche et décidai de me rendre à Adler, pour éclaircir la situation. A l'aurore, je donnai l'ordre de préparer la chaloupe à moteur, pour l'envoyer à terre avec quelques officiers cosaques. Mais le moteur était en avarie, et je décidai de continuer mes recherches à Gagry.

Je restai dans la zone neutre, à 4 milles de la côte, comme j'en avais reçu l'ordre, et j'expédiai mon youyou à terre, avec deux officiers cosaques. Les officiers revenaient six heures plus tard, apportant les renseignements suivants :

Le 27 juillet un groupe de cosaques, encadré d'officiers, s'empara d'Adler, puis de Sotchi. Mais ils ne purent y tenir un seul jour, les bolchéviques ayant envoyé du renfort et les ayant battus. Les cosaques se dispersèrent les uns dans la montagne, les autres dans la zone neutre. Ils sont maintenant, parait-il à Loo.

Le général Matchiavéli, avant la prise d'Adler, se tenait en territoire rouge, rassemblant des cosaques pour marcher sur Sotchi. Les cosaques manquent d'armes et de munitions. Le général Fostinov se trouve dans le district de Batalpachinsk. Il a avec lui 6.000 cosaques, mais pas une cartouche. Il a dû battre en retraite dans la montagne. D'après les derniers renseignements de l'état-major géorgien, le district de Batalpachinsk est libre de bolchéviques.

La situation politique paraît être la suivante :

Il existe, à Tiflis, un comité révolutionnaire du Kouban qui mène campagne à la fois contre les bolchéviques et contre le général Wrangel. Il essaie, sans grand succès, de gagner les cosaques à sa cause.

D'un autre côté, le comité de libération de la Mer Noire rassemble des « verts », qui sont prêts à obéir au général Wrangel au premier signal.

Du côté géorgien, « neutralité bienveillante ». Le général Matchiavéli commandant l'armée géorgienne a répondu à l'officier que nous avons envoyé : « Faites ce que vous voulez, pourvu que vous ne violiez pas notre neutralité. » Après cela, je ne jugeai pas nécessaire de cacher que je transportais des munitions dans l'intention de les débarquer. Les ayant mises à terre, je dus les rembarquer faute de magasin pour les loger. Après cela, ayant laissé à terre des officiers destinés à organiser la liaison, j'appareillai pour Sébastopol. En passant tout près d'Adler, j'essayai le feu d'une batterie d'artillerie. Sans changer ma route, j'ouvris le feu de mes pièces, après quoi la batterie rouge se tut. Deux de mes obus avaient éclaté près de la batterie, et je suppose qu'elle fut endommagée.

Mon impression est que Sotchi peut être pris avec peu de troupes, à condition qu'elles soient appuyées du côté de la mer. L'occupation de ce point du Caucase allègerait beaucoup la situation des groupes dispersés et permettrait l'établissement d'une base sans laquelle les opérations sur la côte

seront vouées à un échec certain. Les forces rouges sur la côte sont peu nombreuses, mais il est indispensable que l'armée agisse en liaison avec les bâtiments de guerre.

*Sortie du 3 au 20 octobre 1920.*

Le 3 octobre à 13 heures, conformément aux ordres du commandant en chef, appareillé avec l'ordre de convoier un transport sur les côtes du Caucase. Je pars devant, ayant convenu d'un rendez-vous avec le commandant du transport.

Dans la soirée, le vent de Nord-ouest se lève, force pendant la nuit. Après minuit, perdu de vue les feux du transport. Je continue ma route, pensant revoir le transport au jour. Au matin, la tempête fait rage. Je ne trouve pas le transport et décide d'aller à Théodosie. Le lendemain matin, le temps ne s'est pas calmé, je sors néanmoins de Théodosie, comptant trouver un temps plus maniable sur les côtes du Caucase. Mais le vent fratchit encore, et je rentrai dans le golfe de Kertch, où je mouillai à Kig-loul pour attendre la fin de cette tempête.

En sortant le lendemain matin, je tombai sur un véritable ouragan. Jugeant impossible de faire route par un tel temps, je décidai d'aller à Kertch, où j'arrivai à 14 heures.

Le lendemain, le vent ayant molli, je partis à toute vitesse pour Sotchi. Dans la nuit, je communiquai par T. S. F. avec le croiseur *Almaz*. Au matin, je fus accueilli devant Sotchi par un tir d'artillerie. Je répondis avec mes canons et continuai ma route vers l'*Almaz*. Ayant pris contact avec le commandant de l'*Almaz* qui était commandant supérieur, je restai dans la zone neutre. Le soir, j'aperçus des signaux dans les broussailles de la côte. J'y envoyai une embarcation pour savoir ce que c'était. L'embarcation revint, ayant à bord le colonel L..., qui m'apprit que trois jours plus tôt les cosaques avaient dû abandonner Adler et gagner la zone

neutre. Ayant pris à bord le colonel L..., j'allai rendre compte à l'*Almaz*. Je reçus l'ordre de demeurer dans la zone neutre et de débarquer les munitions avec l'aide d'un remorqueur qui venait d'arriver. J'allai de temps en temps près d'Adler pour tirer sur les forces rouges. Le colonel Ch..., arrivé en canot de la zone neutre, m'apprit que les troupes étaient internées en Géorgie et se trouvaient au cap Pizonde où le général Fostikov demandait que l'on envoyât un transport pour les embarquer. Je rendis compte de ce fait par T. S. F. à l'*Almaz*.

Le 17 octobre au matin, je vais prendre contact avec l'*Almaz* qui se tenait en haute mer avec les transports, pour ne pas que de terre l'on puisse suivre ses mouvements. Les transports devaient atterrir de nuit, pour embarquer les troupes. J'allai canonner Adler pour détourner l'attention de l'ennemi. Le soir, j'appris qu'une partie des troupes avait été embarquée, mais que les Géorgiens s'opposaient au mouvement.

Le 16 octobre à la nuit, tout le monde n'était pas encore embarqué, bien que l'on ait envoyé un transport.

Le commandant de l'*Almaz* me mit au courant de la situation : aucun pourparler n'étant possible avec les Géorgiens, il ne cherchait plus qu'un moyen : le recours aux armes. Je reçus l'ordre de rester auprès des transports, au cas où les négociations aboutiraient. Un parlementaire fut envoyé pour insister encore sur notre demande de laisser embarquer les troupes. Il devait ajouter, qu'en cas de refus, nous étions disposés à prendre toutes les mesures que comportait la situation. Le 17 octobre au soir, aucune réponse ne venant, on commença l'embarquement. Les Géorgiens commencèrent à tirer du fusil sur nos troupes, mais leur feu cessa rapidement lorsqu'ils me virent me rapprocher de terre, prêt à les canonner. Ils tirèrent bien encore quelques salves, voire des shrapnells, mais sans conviction. C'était plutôt une vague démonstration, par crainte des représailles

rouges. D'ailleurs, nous n'eûmes aucune perte, et au matin, l'embarquement terminé, le convoi entier prenait la mer.

Pendant ce temps, la situation de notre armée devenait de plus en plus difficile. Les bolchéviques jetèrent sur la Crimée la masse des troupes rendues libres par leur paix récente avec la Pologne. Le froid hâtif de cette année les favorisa encore. Le Sivach, gelé, leur permit d'établir un très large front. Notre pauvre petite armée n'en pouvait plus. Le général Wrangel donna l'ordre de préparer l'évacuation. Mais l'arrière ignorait la situation, et le calme régnait dans la presqu'île.

Le 9 novembre au matin, je reçus l'ordre de me rendre à Yalta. Les « verts » avaient été aperçus dans les environs.

Le sous-marin A. G. 22. m'accompagnait, pour la relève. Dans la soirée, des bruits commencèrent à courir en ville. On disait que nos troupes avaient beaucoup de peine à contenir une forte attaque des bolchéviques et qu'en quelques endroits, même le front était rompu.

Tard dans la soirée, un transport m'apportait un pli secret : l'ordre d'évacuation, avec le plan d'exécution.

Puis, par télégramme, l'état-major me donnait l'ordre de me rendre d'urgence à Théodosie, pour y prendre l'argent de la trésorerie, puis de rentrer à toute vitesse à Sébastopol.

Il n'y avait plus aucun doute dans mon esprit : les rouges envahissaient la Crimée. C'était la fin, l'anéantissement de notre espoir de sauver la patrie. C'était aussi l'incertitude de l'avenir, l'obligation de l'exil, et peut-être pour toujours.

Après avoir pris quelques sacs d'argent, je rentraï à toute vitesse à Sébastopol. Pendant la nuit, je rencontrai quelques transports, venant pour l'évacuation.

J'entrai dans la darse sud le 12 novembre au matin. Elle avait un aspect inaccoutumé. Une masse de gens se pressait sur les quais, pour embarquer sur les transports. L'évacuation battait son plein. Le commandant en chef autorisait tout le monde à partir, mais faute de moyens, chacun ne devait compter que sur soi.

Je commençai par débarquer les matelots de mon équipage qui ne voulaient pas partir. Douze hommes en tout.

Je donnai l'ordre à mes officiers de surveiller de près le bateau, en particulier les machines, et ne les autorisai à descendre à terre qu'à tour de rôle, pour s'occuper de l'embarquement de leurs familles sur les paquebots.

Sans perdre une minute, nous primes dans l'arsenal tout ce qui nous était nécessaire pour un long voyage. Nous nous rendîmes bientôt compte qu'il ne fallait plus songer à embarquer nos familles sur les paquebots et les transports, déjà bondés, et qu'il nous restait la seule ressource de les prendre à bord du sous-marin.

Le soir, nous avions à bord 17 femmes et 2 enfants. Le lendemain, après avoir chargé mes batteries d'accumulateurs, je sortis de la darse sud, car je considérais comme dangereux de rester près de terre. Déjà des incendies s'allumaient en ville; le pillage commençait.

Malgré tout, l'évacuation se fit dans le calme. Des troupes restées à terre maintenaient l'ordre. Il n'y eut pas de panique.

Lorsque j'apportai l'argent de la banque à l'état-major, je reçus l'ordre de me rendre dans le Bosphore et, à l'entrée, d'arborer le pavillon français; car la France prenait sous sa protection ce qui restait de notre flotte.

Mouillés dans la darse nord, nous attendions l'ordre de départ. On en profita pour mettre un peu d'ordre à bord et arrimer les bagages. Il y en avait tellement, qu'il fallut en mettre jusque dans les ballasts.

La nuit fut calme. De temps en temps, des bruits de fusillade nous parvenaient, venant de la ville et des environs. Au matin du 17 novembre, un brouillard opaque se leva, qui dura jusqu'à 9 heures. Puis le soleil se montra, dégageant Sébastopol. La cathédrale de Saint-Vladimir se découvrit à nous, comme pour nous rappeler une dernière fois la patrie, que nous allions quitter, peut-être sans espoir de retour.

Lentement, l'un derrière l'autre, les bateaux prennent la

route de l'exil. La mer est calme et semble vouloir nous faire bon accueil. Elle est tout ce qui nous reste; elle représente tout ce qui peut nous consoler, ou au moins alléger notre souffrance.

Les croix des églises russes brillent devant nous pour la dernière fois; pour la dernière fois nous apercevons les mouvements de Sébastopol, dont chacun évoque un souvenir. Les yeux restent secs, qui regardent ce spectacle déchirant et inoubliable. Adieu Patrie, adieu Sébastopol, qui fus le berceau, le nid de la flotte de Mer Noire.

## SIXIÈME PARTIE

### L'EXODE

---

La mer était calme. Une légère brise de S. W. imprimait au sous-marin un léger roulis, juste ce qu'il fallait pour calmer nos nerfs à vif, et reposer l'esprit des dures épreuves que nous venions de subir.

Le soleil était chaud. Les dames, passagères malgré elles, purent monter sur le pont et respirer de l'air pur, qui manquait un peu en bas. Le cap Fiolente doublé, nous prenions la route que nous connaissions si bien pendant la guerre. Combien de fois l'ai-je prise, cette route, je ne saurais le dire. Mais quelle différence entre les sentiments éprouvés autrefois, fier enthousiasme, espoir de combats, et ce que nous éprouvions en ce triste jour.

Les rives de la Crimée s'éloignaient rapidement. Belle Crimée, jardin opulent et fleuri de la Russie. Elle a déjà disparu à nos yeux. Seules, les hauteurs de Ai Petri font encore briller au soleil leur sommet neigeux puis tout finit par disparaître.

Plus rien ne nous reliait plus à la terre natale. Chacun de nous se raccrochait, comme un noyé à la perche tendue, à l'espoir de revenir un jour, de revoir les forêts, les steppes et les fermes russes.

Par bonheur, le temps restait beau. Les femmes et les enfants n'eurent pas à souffrir du mal de mer. S'il avait fait mauvais, cela aurait pu devenir tragique.

Il n'y avait pas assez de place pour tout le monde à l'intérieur du sous-marin. Les chambres, le carré, tout avait été mis à la disposition des dames; c'était encore insuffisant, et nombre d'entre elles durent coucher sur le pont du carré. Les officiers et l'équipage se casèrent comme ils purent.

De la passerelle on voyait, devant, derrière, à babord et à tribord, partout, des transports en route vers le Bosphore. Exode invraisemblable, sans précédent dans l'histoire des peuples.

Le 16 novembre, de grand matin, j'entrais dans le Bosphore, après avoir hissé sur le mat de misaine le pavillon français, comme j'en avais reçu l'ordre. Visite sanitaire en baie de Kavak. Là aussi je reçus la visite d'un officier français, qui venait chercher des renseignements sur l'équipage et les passagers.

Après quelques heures passées à Kavak, je reçois l'ordre d'aller à Serkendjé, près du pont de Galata, où se trouvait la base navale française. Nous descendîmes le Bosphore avec le *Tulen*, le *Bourevestnik* et l'*A.-G. 22*. Cette traversée du Bosphore est un enchantement, surtout pour celui qui la fait pour la première fois. Même par ce temps maussade, qui éteint les couleurs, sa beauté nous ravit.

Un peu avant la Corne d'Or, des pilotes français viennent à notre rencontre, et font entrer les quatre sous-marins dans la base française, tandis que tous les autres bateaux sont envoyés en rade de Moda, sur la côte d'Asie, en mer de Marmara, avec interdiction de communiquer avec la terre.

A peine arrivés, on nous envoie dans un train sanitaire pour la désinfection, officiers et équipage, d'abord, puis les femmes et les enfants.

Au retour du bain, nous recevons l'ordre du commandement français de ramasser nos bagages pour rejoindre l'un

des transports en rade de Moda. Seuls le commandant, un officier et deux matelots doivent rester à bord. Nous ne comprenions absolument rien à cette décision ; nos protestations furent vaines, l'amiral français fut inflexible. Les pauvres femmes avec leurs enfants furent obligées de passer en chaloupe plusieurs heures sous la pluie et dans la boue.

Pourquoi cette cruauté vis-à-vis des femmes ? Je n'ai pas encore pu me l'expliquer.

Cela, puis la liste des officiers et matelots, que l'on nous demanda me produisirent l'impression d'une méfiance inutile et vexante. Je commençai à comprendre que notre situation devenait irrémédiablement tragique.

Le soir, des officiers français vinrent à bord, avec l'ordre de confisquer les parties principales des appareils électriques, les oculaires de nos périscopes, les culasses de nos canons et les fusils. Cela nous fut pénible, à tous ceux qui étaient restés à bord. Mais que faire?... Où trouver un soutien?... A qui s'adresser ?

Le commandant de la base française répond à nos protestations qu'il a reçu des ordres, qu'il les exécute et qu'il n'y peut rien changer.

Il ne nous restait qu'à attendre l'arrivée de notre amiral qui se trouvait encore en Mer Noire avec le commandant en chef. Ce soir-là, j'étais en proie à de sombres méditations.

J'étais presque seul sur mon bateau qui venait brusquement de passer de vie à trépas. De plus je ne savais rien du sort de ma femme, partie plus tôt de Sébastopol et dont je n'avais aucune nouvelle depuis quelques jours. Mes nerfs avaient beau être forts ; tout cela dépassait mes forces. Quoi de plus horrible en effet, que la perte de sa patrie et la ruine de tous ses espoirs ; puis une incertitude atroce, dévorante de ce que sera l'avenir.

Pendant quelques jours, du matin au soir, les transports et les bateaux de guerre, tous surchargés de troupe, passèrent près de nous. Tous allaient mouiller en rade de Moda.

Les troupes souffrirent horriblement du manque d'eau et de vivres, jusqu'à ce que les Français aient pu les approvisionner.

Les gens de proie indigènes s'abattirent sur ces malheureux qui donnaient tout, argent et bijoux, pour un verre d'eau et un morceau de pain.

Tous les bâtiments partis de Kertch eurent à subir une grosse tempête. Ils arrivèrent heureusement à Constantinople, à l'exception du torpilleur *Jivoy* qui, remorqué et plein de troupes, fut perdu corps et bien ; toutes les recherches effectuées pour le retrouver restèrent vaines. Il avait dû chavirer et couler.

Trois jours après nous, le croiseur *Général Kornilov*, ayant à bord le commandant en chef, arrivait sur rade. Notre situation changea alors du tout au tout. Dès le lendemain équipages et familles revenaient à bord. On nous conduisit à la Corne d'Or devant l'amirauté turque. Un petit bateau, le *Zaria* fut mis à la disposition des familles, que l'on y installa sans tarder. Cela nous permit de remettre un peu d'ordre à bord, et de reprendre une vie presque normale.

Nous apprîmes bientôt que dans quelques temps l'escadre allait être envoyée à Bizerte, et que les troupes seraient campées dans les environs de Constantinople, à Gallipoli et dans l'île de Lemnos.

Le général Wrangel employa toute sa force et son énergie pour installer ses troupes et fit tout ce qu'il était possible de faire dans une situation aussi difficile. Par sa volonté de fer, sa compréhension de la situation, il réussit à sauver son armée de la ruine, et à l'empêcher de devenir une horde d'affamés. La Russie ne l'oubliera pas.

De son côté, l'amiral Kedrov, commandant l'escadre, fit tout ce qu'il put pour la flotte.

Le commandement français, qui avait compris notre situation, mit beaucoup de bonne volonté à nous aider. Plus de cent bateaux étaient sortis de la Mer Noire. Ils amenaient

avec eux 120.000 affamés; il fallait les nourrir, et nous n'avions pas d'argent.

Les bateaux russes restèrent presque un mois en rade de Moda. Pendant ce temps, on débarquait les troupes aux points désignés. Le gouvernement serbe avait accepté de prendre une grande partie des réfugiés. Un certain nombre de transports y conduisirent les volontaires.

Les bateaux de guerre, débarrassés de leurs passagers, commencèrent leurs préparatifs pour le long voyage.

Eux seuls devaient aller à Bizerte. Les transports et les navires auxiliaires restèrent en partie à Constantinople. La plus grande partie alla en France.

La situation morale de tous les émigrés était pénible. Nous étions des hôtes forcés, dont on cherchait à se débarrasser. C'était dur, cela faisait mal de le sentir.

Je veux transcrire, ci-dessous, quelques ordres pris du commandant en chef pendant ces jours pénibles.

## ORDRE

Du commandant en chef de l'armée russe.

N° 4187

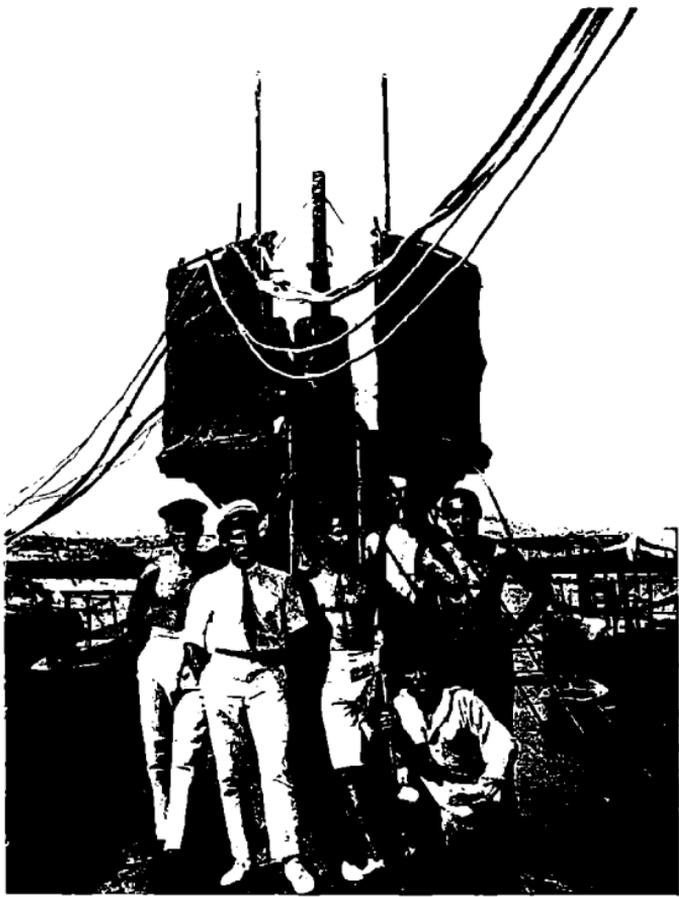
Croiseur *Général-Kornilov*.

21 novembre 1920.

La position pénible de l'armée russe, depuis la fin d'octobre, m'a amené à décider l'évacuation de la Crimée, plutôt que de sacrifier cette armée dans un combat inégal et désespéré.

Notre vaillante flotte a porté tout le poids des efforts pour la victoire, côte à côte avec l'armée; elle en a partagé les fatigues et les privations pendant les combats livrés en Crimée contre les oppresseurs de notre patrie.

L'effort demandé à la flotte était rendu encore particulièrement pénible du fait du mauvais temps possible en automne, et des 120.000 soldats, citoyens, femmes et enfants



LE DERNIER ÉQUIPAGE DU SOUS-MARIN *OUTKA* SOUS LE SOLEIL D'AFRIQUE.  
BIZERTE.



LE MARECHAL PETAIN INSPECTE L'ÉCOLE NAVALE RUSSE A BIZERTE.

qui, malgré que je les aie prévenus du sombre avenir, ont préféré l'exil dans l'inconnu à la soumission à la violence et à l'iniquité.

Les efforts dévoués de la flotte ont permis à chacun d'exécuter sa décision. Tout ce qui flottait fut mobilisé, du paquebot au ponton. Et c'est dans le plus grand ordre que bâtiments de guerre, transports, etc., sortirent l'un derrière l'autre pour les rives lointaines de Tsarigrade.

Nous avons sous les yeux un spectacle unique dans l'histoire de l'humanité; les rives du Bosphore abritant plus de cent bâtiments russes, transportant des milliers et des milliers de patriotes russes que la vague rouge s'apprêtait déjà à submerger, mais qui restent prêts à lutter jusqu'à la mort pour vaincre l'ennemi de la terre russe.

Ce prodige, la flotte russe vient de l'accomplir, sous la direction brillante de son chef, le contre-amiral Kedrov.

A lui comme à tous, du plus gradé au plus jeune, j'adresse remerciements et félicitations pour cet exploit qui, une fois de plus maintient l'honneur du pavillon de Saint André.

Je remercie également de tout cœur tout le personnel de la flotte de commerce qui par ses efforts et son énergie a permis d'évacuer l'armée.

#### ORDRE

Du commandant en chef de l'Armée Russe.

N° 3793.

Croiseur *Général-Kornilov*.

6 décembre 1920.

Soldats russes!

Il y a huit mois que, me trouvant loin de la patrie, je fus appelé en Crimée où les restes de l'armée russe continuaient à combattre pour leur vie.

A ce moment-là, la Grande-Bretagne, qui jusque-là nous avait aidés, a cessé de le faire, jugeant notre situation déses-

pérée. Elle demandait que nous abandonnions la lutte, pour éviter de nouvelles effusions de sang.

Sans la moindre hésitation, j'ai répondu à votre appel. Pendant deux ans j'avais partagé avec vous la gloire d'une guerre honnête. Il devait m'échoir aussi de boire avec vous la coupe amère.

Pendant plus de six mois vous avez mené une lutte inégale, montrant à l'univers la vraie bravoure du soldat russe.

Nous pensions que le monde finirait par reconnaître les mérites de notre cause. Privés de secours, nous avons dû nous résigner à quitter la patrie.

Le doute s'élève dans beaucoup d'âmes, en considérant ces six derniers mois. N'aurait-il pas mieux valu, au printemps, abandonner la lutte? N'est-ce pas en vain que tant de larmes, tant de sang ont été répandus?

Et moi-même qui pendant ces six mois vous ai inlassablement demandé tant de sacrifices, moi qui, placé à votre tête, porte toute la responsabilité de l'entreprise, je me suis également demandé si j'avais alors raison, d'espérer malgré tout en la victoire. Le sang et les larmes de ceux que j'ai entraînés derrière moi, n'en suis-je pas responsable?

Il y a huit mois, l'armée russe parvenue presque jusqu'au cœur de la Russie était prête à cesser le combat. Cette fin aurait été déshonorante.

Nous avons derrière nous la moitié la plus riche de la Russie.

Largement soutenus par la Grande-Bretagne, nous n'étions pas seuls dans la lutte. Au Nord, l'armée du général Miller avançait. A l'Est, il y avait l'amiral Koltchak, à l'ouest le général Ioudénitch et les Polonais. Tout nous promettait la victoire.

A l'intérieur, la révolte grondait, le mécontentement et la haine contre la violence et l'iniquité. Le monde entier hésitait. Il était en droit de le faire, et de se demander de quel côté était le droit, et pour quoi penchait le peuple russe.

Six mois ont passé, et 126 navires russes de la Mer Noire arrivent dans le Bosphore, toute la flotte russe, qui ne veut pas changer le pavillon de Saint André pour le drapeau rouge.

C'est cette flotte qui vous a amenés, soldats russes, affamés, sans vêtements, abandonnés du monde entier.

Il a six mois, vous étiez divisés par des luttes intestines ; maintenant vous conservez votre aspect militaire, vous êtes soudés par le sang versé et par l'esprit qui vous anime. Le peuple russe a versé des larmes en vous voyant quitter le sol natal. Vous avez gardé immaculé le drapeau russe et je crois que tous ceux qui se sont rassemblés sous cet insigne, trouveront des forces pour supporter les privations temporaires, en attendant la reprise de la lutte.

Notre armée a déjà accompli des choses remarquables. Elle a retenu d'un pas périlleux le monde prêt à s'élancer dans les bras des bolcheviks. En parant au coups de ces trahisons, notre armée a détourné le péril rouge de l'Europe ; elle a permis au monde entier de discerner où était la vérité et l'ordre et de quel côté étaient les sympathies du peuple russe.

Maintenant, le devoir de ceux qui ont fait cause commune, est de conserver notre armée. Et c'est avec la conscience d'un devoir accompli, que vous pouvez envisager le monde.

Ce que vous avez fait était grand et ce n'est pas en vain que le sang russe fut versé pendant ces six mois c'est pour le bonheur de l'univers, pour le bonheur de votre pays natal, pour l'honneur, possession suprême de chaque homme et de chaque nation.

Et moi qui vous avais promis de vous sortir avec honneur d'une situation qui semblait sans issue, moi, j'attends hardiment le jugement de la future Russie.

Tout le temps de séjour à Constantinople fut employé à la préparation de notre longue croisière.

Une grande partie des équipages avaient voulu demeurer à Constantinople. Cela valait peut-être mieux. Il est toujours

préférable d'avoir un équipage restreint, mais sur lequel on peut compter.

Le 7 décembre, les sous-marins reçoivent l'ordre de quitter la Corne d'Or et de rejoindre Moda après avoir pris, à la base française, tout ce qui leur était nécessaire.

Au matin, des remorqueurs français viennent pour nous prendre à la remorque. Un brouillard opaque empêche l'opération. A midi, nous partons tous les quatre par nos propres moyens.

Nous trouvons, à Moda, les familles des officiers et équipages de sous-marins, installés sur le *Dobitiha*, un vieux vapeur turc capturé pendant la guerre. Mais il était tellement vieux que nous hésitons à y laisser nos familles.

Mais, n'ayant pas le choix, nous dûmes rapidement le mettre en état de marche. En deux jours, tout fut bâclé. Le départ de l'escadre était fixé au 10 décembre. Jusque-là, tous les bateaux avaient reçu du commandant français tout ce qui leur était nécessaire pour la traversée. Notre chef d'escadrille, le capitaine de vaisseau Pogoretjky étant parti, le capitaine de corvette Kopiev le plus ancien des commandants de sous-marins prit sa place.

Dans la soirée du 8 décembre, un ordre nous parvenait du commandant en chef :

## ORDRE

Du commandant de l'escadre russe.

Croiseur *Général-Kornilov*.

7 décembre 1920.

§ I. — Le commandement français nous a proposé un refuge pour l'escadre à Bizerte. Chacun ici sait quels efforts exige de nous une telle traversée de 1200 milles.

Je suis persuadé que, malgré le mauvais état de notre matériel, nous réussirons encore cette épreuve.

Pour faciliter l'expédition, l'escadre sera répartie en quatre groupes. Un rendez-vous est fixé plus loin.

Je demande la stricte exécution du programme fixé. Aucune infraction ne sera permise sans mon autorisation.

Ce programme est connu des autorités françaises, qui envoient leurs navires pour nous convoier.

Je rappelle à tous les commandants que notre situation politique nous oblige à certains devoirs.

Comme on verra plus loin, les points de ravitaillement prévus seront surveillés par des bateaux de guerre français. J'ordonne que tout arrangement avec les autorités locales de ces escales passe obligatoirement par les commandants des bâtiments français.

En cas d'absence de bateaux français, l'on devra s'adresser au représentant de la France à terre, en lui expliquant la signification du pavillon français hissé en tête de mât. (Ordre n° 2193 du 30 octobre 1920 (vieux style) au sujet de la mise de la flotte russe sous la protection de la France).

## § 2. — Ordre de départ de la flotte pour Bizerte.

A. Le premier groupe (vitesse 5 à 6 nœuds), comprenant le cuirassé *Général-Alexeev*, le transport atelier *Cronstadt* le charbonnier *Daland*, sous le commandement du commandant de l'*Alexeev*, partira le 8 décembre à 9 heures pour sortir des Dardanelles le 9 au matin et se diriger sur la rade de Navarin.

En arrivant à Navarin, l'*Alexeev* charbonnera et fera de l'eau sur le *Dalland*, puis donnera 100 tonnes de mazout à chacun des torpilleurs *Pylky*, *Dersky* et *Bezpokoiny*, qui seront à Navarin en même temps. Ayant exécuté ces instructions, le *Alexeev* continuera sa route pour Bizerte. Le croiseur français *Edgar-Quinet* l'attendra à la hauteur de Malte et le convoiera jusqu'à Bizerte. Les transports *Cronstadt* et *Dalland* se rendront ensemble à Argostoli, dans l'île de Céphalonie, pour y rencontrer les 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> groupes.

B. Le 2<sup>e</sup> groupe de bâtiments (vitesse 4-5 nœuds), composé du croiseur *Almaz* contre-amiral Osteletjky et de deux divisions.

La 1<sup>re</sup> comprenant les brise-glaces *Gaidamak*, *Ilia*, *Mourometz*, *Djignit*, *Vsadnik* et le remorqueur *Holland*, ayant respectivement à la remorque les torpilleurs *Capitaine-Saken Gnevny*, *Zorky*, *Zvonky*, *Jarky*.

La 2<sup>e</sup> comprenant le transport *Dobytcha* les sous-marins A.-G. 22, *Bouvestnik*, *Tulen*, *Outka*, les remorqueurs *Tchernomore* et *Kitoboy*.

La 3<sup>e</sup> comprenant les canonnières *Yakout*, *Strage* et *Crosny* ayant à la remorque le navire-école *Svoboda* et le bateau de pilotage *Kazbek*, quittera la rade de Moda le 9 décembre à 10 heures et fera route sur la baie et Kalomaki (à l'entrée du canal de Corinthe). A Kalomaki le 2<sup>e</sup> groupe prendra un pilote pour passer le canal de Corinthe, puis se rendra en baie d'Argostoli (Céphalonie). Le remorqueur *Tchernamore* aidera le croiseur *Almaz* à franchir le canal de Corinthe.

C. Le 3<sup>e</sup> groupe (vitesse 8-9 nœuds) composé du croiseur *Général-Kornilov* et du vapeur *Constantin* quittera Moda le 10 décembre à 17 heures et fera route sur Kalomaki, puis en baie de Navarin en doublant le cap Matapan. Le *Kornilov* se rendra à Argostoli tandis que le *Constantin* suivra les torpilleurs du 4<sup>e</sup> groupe pour les assister en cas de besoin, et en arrivant à Bizerte se mettre aux ordres du contre-amiral Berhens.

D. Le 4<sup>e</sup> groupe (vitesse 11-12 nœuds) composé des torpilleurs d'escadre *Bezpokoiny* (contre-amiral Berhens) *Pylky* et *Dersky* partira le 10 décembre à 17 heures derrière le 3<sup>e</sup> groupe. Il aura ensuite, au sortir de la mer de Marmara, liberté de manœuvre pour se rendre à Navarin en doublant le cap Matapan.

Après avoir fait de l'eau et du mazout, il se rendra directement à Bizerte.

E. De nouvelles instructions seront données par moi aux

bâtiments qui se trouveront à Argostoli (2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> groupes, transports *Cronstadt* et *Dalland*) pour se rendre à Bizerte.

F. Avant la traversée du canal de Corinthe, le croiseur français *Edgar-Quinet* s'y rendra et, avec moi ou l'amiral *Osteletjky*, règlera avec les autorités grecques toutes les formalités relatives à la traversée du canal.

Après quoi l'*Edgar-Quinet* se rendra à Argostoli, puis aux environs de Malte pour y rencontrer le cuirassé *Alexeev*. L'avis français *Tahure* sortira de Moda avec le 4<sup>e</sup> groupe et le convoiera jusqu'à Navarin, où il la quittera pour se rendre à Argostoli.

L'avis français *Bar-le-Duc* quittera Moda avec le 2<sup>e</sup> groupe et gagnera Argostoli par le canal de Corinthe. Les torpilleurs français *Marocain* et *Arabe* partiront de Bizerte à notre rencontre.

G. Si un retard se produit pour le départ du 1<sup>er</sup> groupe, le départ des autres groupes sera décalé d'autant.

§ 3. — Tableau fixant les départs et arrivées aux rendez-vous.

§ 4. — En prévoyance d'avarie pouvant survenir sur des bâtiments isolés, ou de leur disjonction par suite de mauvais temps, j'ordonne les mesures suivantes pour en faciliter les recherches :

1<sup>o</sup> Tous les groupes suivront exactement les routes générales indiquées, en particulier :

En Mer de Marmara, laisser à babord l'île Marmara, sortir des Dardanelles en laissant l'île aux Lapins à 4 ou 5 milles par babord, route directe sur le détroit Doro, etc...

2<sup>o</sup> En cas de séparation sur la route, rejoindre au plus proche des points définis ci-dessous, où la surveillance sera plus attentive. En Mer de Marmara à Tchanak, en passant le canal de Doro en baie de Koristos.

3<sup>o</sup> Les bâtiments obligés, par force majeure, de quitter la

route fixée devront immédiatement en rendre compte par T. S. F. à leur chef de groupe et au commandant en chef.

§ § 5, 6, 7. — Ordre des bâtiments. Signalisation. Emploi de la T. S. F.

§ 8. — Il importe, pour la traversée, de veiller particulièrement aux économies d'eau et de charbon. Il en a été embarqué le plus possible sur le *Cronstadt* et le *Dalland*. Aucun des points d'escale ne nous fournira de l'eau. Il sera impossible de faire des vivres pendant toute la traversée.

*Signé* : Vice-Amiral KEDROV.

Le 10 décembre, les groupes, sur signal de l'amiral commencèrent à lever l'ancre. Le long ruban de notre 2<sup>e</sup> groupe commença à se déployer. Le temps était sombre, mais il faisait calme. L'*Outka* et l'*A. G. 22*, marchaient par leurs propres moyens, leur machine étant en état de marche. Nous étions partis pour la lointaine escale, mystérieuse et inconnue pour nous. Qu'est-ce qui nous attend là-bas ? Que nous réserve encore le cruel destin ? Personne ne pouvait répondre à ces questions, mais chacun sentait bien que la route allait être épineuse. Le groupe s'engagea au matin dans les Dardanelles. Pour franchir le détroit, nous avons reçu l'ordre d'augmenter la vitesse autant que possible. Dans le brouillard, je vis surgir tout près de moi l'avis *Bar-le-Duc*, qui convoyait notre groupe. Lorsqu'il nous dépassa lentement, j'étais avec le lieutenant Z..., sur la passerelle. Nous regardions attentivement sa silhouette sombre tout en devisant sur les dangers de la mer...

Deux jours plus tard, le *Bar-le-Duc* n'existait plus. Dans la soirée du 12 décembre, en mer Egée, un fort coup de vent de N. W. s'éleva, qui tourna en tempête.

Les feux de nos bateaux s'apercevaient dispersés sur la mer. A cause de la pluie intense, on ne pouvait pas voir les éclats du phare Kapé-Fossa, qui montrait l'entrée du

détroit de Doro. Le pont et la passerelle de l'*Outka* étaient mangés par la mer. On aurait dû voir le phare, d'après le point. On ne voyait rien.

Les abords du détroit sont pleins de récifs. Je commençais à m'inquiéter sérieusement, scrutant l'horizon obscur. Aucun indice, ni phare, ni terre...

J'avais des doutes sur l'exactitude de notre route, pensant que la tempête nous avait fait dériver sur la droite. Nous ne voyions plus les feux de nos bateaux. Je vérifiai la route; pas d'erreur, nous devons être sur la bonne route. J'augmentai de vitesse et continuai. Enfin, vers minuit, le phare se montra. Je poussai involontairement un soupir de soulagement. Les marins seuls connaissent et peuvent comprendre ce sentiment. On peut le comparer au sentiment qui s'empare de quelqu'un qui, en proie à un cauchemar atroce, se réveille et s'aperçoit qu'il rêvait.

Cette même nuit, près de moi, le *Bar-le-Duc* heurtait un rocher et coulait, engloutissant une grande partie de son équipage. Il appela au secours par T. S. F., mais la tempête nous empêcha de comprendre ses signaux. Mais, par cette nuit d'encre qui aurait pu s'approcher de lui et lui porter secours?

Le *Bar-le-Duc* avait à son bord un certain nombre de pièces de rechange pour nos sous-marins, qui furent englouties avec lui.

Nous étions tous inquiets, également, sur le sort de nos bateaux infirmes. Allaient-ils pouvoir tenir la mer. Il ne leur restait qu'à se maintenir à la cape et à attendre. Par bonheur, tout marcha bien.

Nous pensions surtout au vieux *Dobytcha*, qui transportait nos familles. A l'aurore du lendemain, nous l'aperçûmes marchant bien, non loin de nous. Mais je me demandais ce qu'avaient pu devenir nos familles. Le *Dobytcha*, sur l'est, roulait comme une balle. Je m'approchai de lui. Naturellement, on ne voyait pas de femmes sur le pont.

A la fin, nous pûmes nous mettre à l'abri et reconstituer le groupe. Nous entrâmes en bon ordre et à bonne vitesse dans la baie de Kalamaki.

Le croiseur français *Edgar-Quinet* vint nous retrouver pour nous indiquer les positions prises pour le passage du canal de Corinthe.

En sortant du golfe de Patras, la mer Ionienne nous réservait également du mauvais temps. Les bateaux se dispersèrent de nouveau. A midi, le 15 décembre, j'approchai de l'île de Zante, lorsque je rencontrai un fort vent de S. W.

Nous étions donc vent de travers, et nous roulions bord sur bord. Passant devant Zante et Céphalonie, le vieux passé surgit à ma mémoire. Plus d'un siècle plutôt, les bâtiments de l'amiral Ouchakoff et de l'amiral Seniavine ont sillonné ces eaux pendant plusieurs années, apportant la victoire et la liberté au peuple grec et au peuple italien, opprimés.

Pendant cinq ans, l'amiral Seniavine tint tête victorieusement aux forces de Napoléon. Le pavillon de Saint-André régnait sur les îles de l'Adriatique et de la Méditerranée, et le nom de la Russie était prononcé avec respect par ces peuples délivrés.

La mémoire de Seniavine est encore respectée sur les côtes de l'Adriatique et les côtes dalmates.

L'Angleterre n'aurait pas dû oublier qu'en 1797, alors que d'un côté se trouvait la France, et de l'autre la flotte anglaise en révolution, Lord Grenville disait :

« Seule la Russie est restée une alliée fidèle à la pauvre Angleterre. L'Empereur russe ne l'a pas abandonnée. Il lui a envoyé l'escadre de l'amiral Makarov, pour la soutenir en une période critique. » Le roi George remercia alors sincèrement l'Empereur Paul, et récompensa dignement l'amiral russe.

..... Mais tout passe, et tout s'oublie. La roue tourne. Nous qui, il y a cent dix ans parcourions victorieusement ces eaux,

passons maintenant abîmés par un combat inégal contre l'ennemi de tout l'univers : l'Internationale Rouge, pour chercher refuge en un pays lointain.

Seule la France nous tendait une main désintéressée. Mais le malheur avait voulu que cette lutte que nous menions arrivait au moment où l'Europe entière, fatiguée, exténuée par une longue guerre, ne comprenait pas le danger bolchevique. Et de longues années encore passeront avant que ceux qui ont abandonné l'armée blanche comprennent quel était son but, et le rôle qu'elle a joué pour l'humanité entière. Le brouillard rouge enveloppera longtemps encore toute la terre, et, pour le dissiper, il faudra de longues et cruelles luttes. Nous fûmes soutenus seulement par le sentiment de faire notre devoir envers notre patrie. Obligés à la retraite, il ne nous restait plus qu'à attendre...

Tous les bâtiments du deuxième groupe se trouvèrent en baie d'Argostoli. Le temps, toujours trop frais, nous empêchait de prendre la mer. Presque tous les bateaux avaient besoin de réparations pour pouvoir continuer leur route.

Enfin le 23 décembre à minuit, notre groupe appareille et prend la mer. Le vent est tombé ; il y a apparence de beau temps.

Le 4<sup>e</sup> jour, le 26 décembre à 18 h. 45, j'entrai dans l'avant-port de Bizerte et mouillai. Le lendemain matin, un pilote me fit remonter le canal de Bizerte, et entrer dans le lac, où je mouillai devant la Baye-Ponty, où se trouvaient déjà quelques-uns de nos bâtiments.

L'*Outka* venait de faire, par ses propres moyens, sans réparations et sans avarie, une traversée de 1.380 milles. Cela est à l'honneur des officiers et de l'équipage. Nous pensions alors à un prompt retour en Russie. Il devait en être autrement. Nous avons passé près de quatre ans dans ces eaux, et avons fini par être obligés de quitter nos bateaux.

Trois jours après l'arrivée de l'escadre à Bizerte, le com-

mandant en chef, vice-amiral Kédrov, est appelé à Paris.

Le contre-amiral Behrens lui succède au commandement. Conformément aux prescriptions des autorités françaises, aucune communication avec la terre. Nous sommes en quarantaine. La population totale de nos bateaux atteignait, y compris femmes et enfants, le chiffre de 5.600.

La question se posait donc de l'installation à terre de tout ce qui ne constituait pas l'équipage proprement dit.

Au début de janvier, on envoya toutes les familles à la désinfection, à l'hôpital maritime de Sidi-Abdallah, et de là dans des camps aménagés à cet effet : Aïn-Draham, Tabarka, Monastir, Nador, Rara, Saint-Jean et El-Euch, répartis en divers endroits de la Tunisie.

On nous communiqua que ceux qui le désiraient pouvaient retourner à Constantinople, ou aller en Serbie. Un millier d'hommes voulaient profiter de cette faculté. Ils étaient déjà embarqués sur le bateau qui devait les transporter lorsque, je ne sais pour quelle raison, le voyage n'eut pas lieu, et tous ces gens furent répartis dans les camps du Nador et de Ben Négro, tout près de Bizerte.

Au milieu de janvier, les brise-glaces que l'on avait renvoyés à Constantinople ramenèrent à la remorque les torpilleurs *Cerigo* et *Gnevny*. L'ancien cuirassé *Georges-Pobedonostseff*, qui avait servi à l'armée à Gallipoli arriva lui aussi. Ce bateau devait servir de logement aux familles d'officiers de l'escadre. Il fallut installer les aménagements et les cabines.

L'Ecole navale, qui était venue à bord du cuirassé *Alexeev* fut installée au fort du Djebel Kebir et au Sfaïat.

Des premiers jours de février jusqu'au 10 mars, tous les bâtiments, tour à tour, furent désinfectés au gaz sulfureux.

Puis les gros bateaux revinrent sur rade, et les torpilleurs, et canonnières furent mis sur des coffres dans la petite baie de Carouba. Les sous-marins furent accostés en Baie-Ponty, à la station des sous-marins français.

A notre arrivée, le capitaine de frégate Fabre, qui commandait l'escadrille de sous-marins, nous reçut d'une façon fort aimable. Nous fûmes tous fort touchés de sa sympathie et de sa cordialité.

Avec l'autorisation des autorités françaises, l'amiral permit aux volontaires de débarquer, pour aller s'employer à divers travaux.

Une petite partie seulement de l'équipage partit, d'abord. Mais lorsque les travaux dans les champs commencèrent, les débarquements se firent très nombreux, malgré l'insuffisance des salaires offerts. Bientôt l'effectif tomba au-dessous du maximum permis par les autorités françaises.

Avec ce qui restait d'équipage sur les bateaux, on procéda à la mise en état des machines que l'on mit en état de gardiennage.

A ce moment, on eut à enregistrer la vente à terre des pièces diverses. Mais ces ventes furent opérées par des individus qui n'avaient rien de commun avec la flotte et qui avaient été embarqués temporairement au moment de l'évacuation. Des mesures sévères empêchèrent le renouvellement de pareils faits, et l'escadre fut débarrassée de tous ces mauvais éléments indésirables.

Les autorités s'occupèrent de trouver du travail aux réfugiés des camps. Eux-mêmes en cherchèrent de leur côté, car la vie dans ces camps n'était pas agréable. Les camps se vidèrent rapidement et bientôt il ne resta plus que ceux dans lesquels vivaient les familles et les invalides.

A la fin des travaux agricoles, des centaines de réfugiés allèrent à Tunis pour y chercher du travail.

On reprit à bord, dans la limite permise, tous les bons sujets. Les autres, à la demande du commandant de l'escadre, furent admis au camp du Nador en attendant de trouver du travail.

Une « Commission des intérêts des réfugiés russes en

Afrique du Nord » fut créée en escadre pour l'organisation des secours de diverses natures aux réfugiés.

Mais faute d'argent, et surtout de moyens d'organisation, cette commission ne put presque rien faire.

Les émeutes qui eurent lieu à Cronstadt en mars et avril nous agitèrent beaucoup. Nous espérions que la flotte de la Baltique allait secouer le joug bolchevique. Nous suivions avec passion sur les journaux tout ce qui se passait là-bas. Hélas, le soulèvement fut réprimé plus tôt qu'on ne l'aurait pensé.

Pendant ce temps, la vie sur les bateaux commençait à s'arranger. Le travail à bord allait bon train, malgré le manque de main-d'œuvre. On faisait tout ce qu'il était possible de faire avec nos faibles moyens. Les familles des officiers s'installèrent sur le *Georges Pobedonostseff* que l'on accosta dans le canal en plein centre de Bizerte. La ration de vivres que nous donnait l'autorité française était suffisante. On nous donna également du linge et des vêtements. Cela permit à beaucoup, qui n'avaient plus ni vêtements ni argent, de s'habiller décentement. Au début de juin, on commença à recevoir une solde. Cette solde était minime : 21 francs par mois pour un commandant de bâtiment, 10 francs pour un matelot. Cela payait à peine du tabac et un kilogramme de sucre !

Au mois de juillet, il y eut, à bord du *Cronstadt*, quelques cas de peste. Le bateau fut transféré à Sidi-Abdallah, isolé et désinfecté. Huit hommes de son équipage moururent.

Aucun cas ne se produisit sur les autres bâtiments, et l'épidémie fut rapidement enrayée.

Peu de temps après le *Cronstadt* fut envoyé à Toulon et pris par la marine française, pour servir d'atelier flottant.

Le *Cronstadt* était merveilleusement outillé comme atelier, et contenait un grand approvisionnement de matériel. Après son départ, l'escadre russe n'eut plus d'atelier, et cela lui manqua beaucoup. On dut faire les réparations par

les moyens du bord, car nous ne pouvions faire appel à l'arsenal français que dans de très rares circonstances.

Pour ce qui est de l'état-major, on s'occupa de former de jeunes officiers. On organisa une école de canonnage et une école de navigation sous-marine. Pour entretenir le goût de la mer chez les jeunes, et tenir chacun au courant des faits maritimes de l'après-guerre, on imprima une *Revue maritime* qui parut mensuellement pendant presque trois ans. Malheureusement, faute d'énergie de la part du commandement et des jeunes officiers, tout cela n'aboutit à rien. Alors, que, dans l'armée, tout le monde était maintenu en haleine. Mais, l'armée avait un chef volontaire et énergique. Dans la marine, nous n'en avons pas!...

Des nouvelles nous parvinrent d'Extrême Orient, d'après lesquelles toute la côte avait été débarrassée des rouges, et Vladivostock occupé par les blancs. Chacun attend les nouvelles avec impatience, et pense déjà à se rendre à Vladivostock. Chose impossible, mais, pour le comprendre, il faut se mettre à notre place à nous, qui attendions et espérions...

Au mois d'octobre, le Préfet maritime de Bizerte reçut l'ordre de réduire à 200 l'effectif de l'escadre russe. C'était bien la liquidation... Après de nombreux pourparlers, nous réussissons à conserver 348 hommes. Mais nous ne perdions pas l'espoir de voir ce nombre augmenter prochainement.

Le 7 novembre, le Préfet maritime reçut de Paris des instructions lui ordonnant d'exécuter immédiatement les mesures prescrites au sujet de la diminution de notre effectif.

C'était un coup dur pour l'escadre. Notre amiral fit alors l'ordre suivant :

## ORDRE

Du commandant en chef p. i. de l'escadre russe.

N° 690.

Bord *Général Kornilov*. Bizerte, le 31 octobre 1921.

En raison de la diminution du budget du ministère de la marine française, dont nous dépendons actuellement, le Préfet maritime a reçu de Paris des instructions pour réduire jusqu'à la limite l'effectif de notre escadre.

Ces circonstances imprévues m'obligent à congédier une grande partie des équipages. A vous qui avez avec honneur et désintéressement contribué à conserver et à mettre en état le bien national qu'est notre escadre, j'adresse mes plus profonds remerciements. Le sentiment du devoir accompli sera votre récompense.

Contre-amiral BEHRENS.

## ORDRE N° 694.

Au moment où ceux qui ont été désignés pour partir à terre vont nous quitter, je tiens à leur dire que l'escadre ne leur dit pas « adieu », et qu'elle continuera à les compter parmi les siens. Elle soutiendra et aidera, dans la mesure de ses moyens tous ceux qui en auront besoin.

Instruit par des circonstances passées, je veux leur donner les conseils suivants :

1° En arrivant au camp, soyez disciplinés. Il vaut mieux subir une rude discipline que l'on s'impose qu'une fêrule étrangère.

2° En vous rendant au travail, il vous arrivera de rencontrer des Juifs ou des Italiens mal intentionnés, qui chercheront à vous boycotter, et à semer parmi vous l'agitation.

Employez contre eux les armes dont ils se servent : unissez-vous, restez unis. Soutenez-vous mutuellement. Cherchez de bonnes places pour vous et les vôtres. Ne vous quittez pas, l'union fait la force.

3° N'ajoutez pas foi aux bruits qui vous parviendraient d'un retour en masse en pays slave.

Si un jour une telle occasion se présentait, vous en seriez officiellement prévenus par moi ou par l'état-major. Un passe-port personnel est actuellement indispensable pour s'y rendre.

Contre-amiral BEHRENS.

Grâce à l'influence du vice-amiral Kédrov et de l'agent naval à Paris, le capitaine de vaisseau Dmitriev, l'effectif de l'escadre fut porté à 700. Mais beaucoup de ceux qui étaient partis dans les camps avaient eu le temps de trouver un emploi et ne revinrent pas sur les bateaux. En dehors de cela, Paris avait prévenu que si la situation politique ne changeait pas, l'effectif serait réduit à 350 au mois d'avril 1922. Force nous fut donc de fermer les yeux pour que les jeunes officiers aient le temps de chercher du travail au dehors.

Beaucoup d'aspirants partirent en Tchécoslovaquie, en France et ailleurs pour continuer leurs études.

Les bateaux passèrent au bassin l'un après l'autre, pour nettoyer et peindre leurs carènes. On les peignait au mazout, par mesure d'économie.

A la fin de l'année, l'arsenal finit par nous délivrer de la peinture, car les bateaux se rouillaient fortement.

Les gens partis à terre préférèrent chercher du travail, plutôt que de rentrer dans les camps. Ils purent trouver à s'employer pour de rudes travaux manuels. Bien peu trouvèrent une situation en rapport avec leurs capacités.

Au bout de peu de temps, cependant, les colons reconnurent la valeur des Russes comme spécialistes, et leur situation s'améliora. A la fin de décembre, on demanda des Rus-

ses pour le Maroc; 113 partirent, et trouvèrent de bonnes places comme géomètres, ingénieurs hydrographes, etc.

Sur le *Georges Pobedonostzeff* et au camp du Nador, on organisa des écoles pour les enfants. A Tunis même, une coopérative russe, un restaurant, fonctionnèrent, aidés par l'escadre.

En janvier 1922, les bateaux continuèrent à passer au bassin à tour de rôle, puis le tour devint moins régulier, les bassins étant occupés par des bateaux français.

Au mois d'avril deux bateaux russes, qui ne faisaient pas partie de l'escadre, le transport *Don* et le pétrolier *Bakou* furent vendus au gouvernement français.

Le bruit courait que les bâtiments auxiliaires et les brise-glaces allaient être également vendus. Il fallait s'y attendre, car le prix de leur vente servait à couvrir les dépenses du séjour à Bizerte.

Au mois de février, le Préfet maritime prévint par lettre notre commandant en chef qu'au 1<sup>er</sup> avril l'effectif devrait être réduit à 311.

Une commission de professeurs vint de Prague pour choisir des jeunes gens qui voulaient poursuivre leurs études supérieures. Il y avait 82 places, pour lesquelles 800 candidats.

Une partie des nouveaux étudiants partit au mois de mars. A la même époque, beaucoup de gens quittèrent l'escadre pour chercher du travail en France.

A l'automne, l'effectif de l'escadre avait tellement diminué qu'il ne fallait plus songer à entreprendre de réparations. On suffisait à peine à maintenir de l'ordre et de la propreté. Par chaque paquebot, des dizaines, voire des centaines de Russes partaient en France.

Aussi, lorsqu'arriva l'hiver, aucun travail n'était plus possible à bord. Les sous-marins en souffrirent particulièrement, eux qui étaient obligés, pour l'entretien de leurs batteries d'accumulateurs, de faire tourner souvent leurs moteurs.

Pour ce qui est de l'École Navale, les mesures suivantes avaient été prises. Les élèves de première classe devaient avoir passé leurs examens au 1<sup>er</sup> mars, ceux de deuxième classe, au 1<sup>er</sup> juillet, et les autres au 1<sup>er</sup> novembre.

Pendant l'été, on leur fit faire de la navigation pratique, à la voile sur le *Moriak*, dans le lac de Bizerte. Après leurs examens, les élèves étaient nommés aspirants. Les uns embarquèrent, d'autres cherchèrent du travail. Au 1<sup>er</sup> novembre, il ne restait plus à l'école que 150 cadets. Les camps étaient évacués peu à peu. On n'y laissait plus que les infirmes, les malades, les femmes avec des enfants. Et même celles-là partirent bientôt car leurs maris avaient fini par trouver du travail en Tunisie, et surtout en France.

A la fin de l'année, les bâtiments auxiliaires de l'escadre, *Dobytcha*, *Ilia-Mourometz*, *Gaidamak*, *Holland*, *Kitoboy*, *Vsadnik*, *Yakont* et *Dzignit*, ainsi que les transports qui se trouvaient en France, furent vendus par le gouvernement français.

En Extrême-Orient, la petite armée russe dut battre en retraite, après le départ de l'armée japonaise. Cette armée, ainsi que la flottille de l'amiral Stark eut le même sort que nous. Mais, alors que nous avions trouvé l'aide et l'appui de la France, la pauvre petite flotte, composée presque exclusivement de bateaux auxiliaires, ayant à leur bord des femmes et des enfants, fut cruellement repoussée par les jaunes, et dut traverser l'Océan, chassée de tous les ports, pour se réfugier à Manille, aux Philippines, où le gouvernement américain leur donna, pour un temps, un refuge et du pain.

Pendant leur traversée, par tempête, ils avaient perdu l'avisos *Lieutenant Dydyloff* et plus tard, pendant la traversée Shangai-Manille, le *Ajaks* se brisa sur les récifs des îles Pescadores. L'exode de Vladivostock fut une encore plus triste épopée que la nôtre. Nous souffrions d'autant plus de la détresse de nos pauvres frères, encore plus malheureux

que nous, que nous étions dans l'impossibilité absolue de les secourir.

C'est ainsi, triste et monotone, que s'écoula cette année-là. Au début de janvier 1923, tous les petits bâtiments auxiliaires de la flotte, partis avec nous de Sébastopol, mais demeurés à Constantinople, passèrent sous le commandement français à Marseille. Leur situation à Constantinople n'était plus sans danger. L'occupation interalliée finissait, et ils durent partir rapidement. La traversée de cette flottille naviguant sous pavillon français, mais avec un équipage et un état-major russes, n'est pas dépourvue d'intérêt.

Dans un port italien où elle avait dû mouiller, port dans lequel fascistes et communistes vivaient en bonne intelligence, elle se vit refuser par Mussolini l'autorisation de communiquer avec la terre, alors que le roi d'Italie voulait tendre la main aux malheureux marins de son cousin qui avaient versé leur sang dans la lutte contre le communisme.

Alors que l'escadre russe vivait dans le calme, dans le lac de Bizerte, un événement se produisit, qui émut tout le monde. Voilà l'affaire. Dès le début de l'année, le bruit courait qu'on allait vendre deux canonnières, le *Strage* et le *Grosny*. A vrai dire, ces deux bâtiments n'avaient rien de bâtiments de guerre, et le commandement français avait envisagé leur vente pour continuer à couvrir les frais d'entretien de l'escadre.

Dans la nuit du 26 au 27 février, deux jeunes enseignes exaltés du *Grosny* ouvrirent les vannes et coulèrent leur bateau. Leur intention était de protester contre la vente d'un bâtiment de guerre russe, et ces jeunes gens croyaient ainsi agir suivant l'honneur militaire. Ils furent arrêtés et mis en prison. Les autorités françaises les prirent pour des communistes; mais après avoir examiné l'affaire, elles décidèrent seulement de les expulser de France et des colonies françaises, comme indésirables. Dans ce but, ils furent envoyés à Marseille sous la surveillance de la police.

En arrivant là-bas, ils apprirent qu'on allait les envoyer en Russie des soviets. Tous les deux préféraient la mort au retour entre les mains des rouges. Ils décidèrent de se suicider, et pour cela se tranchèrent la gorge avec un rasoir. Leur geste n'eut pas de conséquence fatale. Ils guérèrent après de longs mois d'hôpital. Le gouvernement français, fixé sur ce point qu'ils n'étaient pas bolcheviques les laissa provisoirement en France. Au bout d'un certain temps ils purent obtenir un passe-port pour la Serbie.

Cet incident montre une fois de plus qu'il n'y avait pas à la tête de l'escadre de chefs qui s'occupassent des jeunes gens ne s'intéressant à leur sort, en aidant la formation de leur esprit. Qu'avait vu notre jeunesse : les horreurs de la révolution, les cruautés de la guerre civile, et le morne exode sur les bateaux. N'était-il pas du devoir des chefs de les former et de leur donner les moyens nécessaires à la lutte pour la vie. En escadre, les hautes autorités mises à part, ils ne rencontrèrent qu'indifférence. Et, malgré nos faibles moyens, il était possible de faire beaucoup.

On avait à l'escadre, les moyens d'en faire de bons spécialistes et de les empêcher, ainsi, de rester privés de tout moyen sur une terre étrangère.

Quand il fallut quitter l'escadre, ils furent obligés, en se privant de nourriture, de dépenser leurs derniers sous pour apprendre le métier de chauffeur, mécanicien, etc... Tout cela, on aurait pu le leur apprendre à l'escadre.

Mais pour le faire, il aurait fallu autre chose que des chefs indifférents. De cela, tout le monde souffrit, mais plus particulièrement nos jeunes gens.

Quinze jours plus tard, le *Grosny* était ronfloué. Naturellement cette opération fut portée au compte russe, l'augmentant de quelques dizaines de mille francs.

Après le départ de tous les bâtiments auxiliaires, il ne restait plus, en baie de Carouba, que des bâtiments de guerre. Les sous-marins y furent envoyés. Le sous-marin A. G. 22

fournissait l'électricité à tous les bâtiments, et il s'acquitta de cette tâche jusqu'au dernier jour.

La Pologne, voulant profiter de la situation de l'escadre russe, essaya d'obtenir des torpilleurs et des sous-marins. La France refusa d'en livrer, lui répondant! « La vieille Russie a toujours été honnête avec nous, nous agirons de même envers elle. ».

L'été 1923 s'écoula sans changements, sans incidents. L'effectif de l'escadre continuait à diminuer peu à peu. Il ne restait en tout et pour tout, pour les quatre sous-marins, qu'un noyau d'équipage de huit hommes, parmi lesquels deux infirmes impropres à tout travail. Malgré cela, l'A. G. 22 fournissait la lumière à toute l'escadre, et les machines des quatre sous-marins étaient en ordre de marche.

La *Revue maritime* continuait de paraître. Son dernier numéro est du mois de novembre.

Le capitaine de vaisseau D..., agent naval russe à Paris, nous apprit qu'il fallait s'attendre, en France, à un changement de gouvernement. La situation de l'escadre pouvait alors tourner au pire. Nous eûmes, après cela, l'impression que l'affaire allait finir et qu'il ne restait plus à chacun qu'à penser à son propre avenir.

Nos fêtes du Nouvel An furent mornes, comme l'on pense. Que nous réservait la nouvelle année? Dans l'épaisse brume de l'avenir, chacun de nous cherchait à distinguer la silhouette des côtes natales; 1924 allait nous en éloigner encore davantage, et plus que jamais.

Au mois de mai, le nouveau gouvernement français commença des pourparlers avec les Soviets, qu'il finit par reconnaître officiellement au mois de novembre.

Deux jours après, le Préfet maritime de Bizerte, l'amiral Exelmans, ordonna de réunir à bord du *Dersky* les officiers et les aspirants. Il nous fit une petite allocution. Le vieil amiral était ému et à plusieurs reprises, les larmes lui remplirent les yeux. En vrai marin qu'il était, il nous avait com-

pris et participait à notre douleur. Mais son devoir d'officier était d'exécuter les ordres reçus : Nous devons quitter les bateaux... Et nous sommes partis...

Le 6 novembre, pour la dernière fois, j'ordonnai de mettre les machines en marche, pour remettre le sous-marin à la commission française qui avait été désignée, et lui montrer que le bateau vivait encore et que ses machines étaient en état de marche.

Je me tenais près des dynamos. Je voulais, une dernière fois entendre de plus près leur bruit familier, sentir le bateau frémir lorsque les Diesels sont en marche.

Je venais de passer onze ans de ma vie sur les sous-marins. Ces onze années défilèrent sous mes yeux en un instant, avec leurs jours de belle espérance et les sombres jours de la désillusion.

Ce jour-là finissait ma carrière d'officier de marine. Je ne l'avais pas rêvée ainsi, dans ma jeunesse. Je ne voyais alors qu'océans, contrées lointaines et vie joyeuse....

Le destin en avait décidé autrement....

Il fait calme en baie de Carouba. Une légère brise fait claquer le pavillon de poupe du torpilleur d'escadre *Dersky*. Le char empourpré du soleil s'abaisse sur les montagnes d'Afrique. Lorsque son disque disparut de l'horizon, le pavillon blanc à la croix bleue descendit lentement de la corne.

Le pavillon de Saint-André est amené, amené pour toujours pour beaucoup d'entre nous...

La nuit tiède et étoilée enveloppa de son ombre les bateaux que nous venions de quitter. J'ai l'âme vide et froide. Je viens de perdre tout ce que j'aimais, tout ce qui m'était cher.

# TABLE DES ILLUSTRATIONS

---

	Pages
Sous-marins avec leur convoyeur à Libova. . . . .	17
Le port de Sébastopol. Baie sud . . . . .	17
Premiers essais de mouillage de mines par le sous-marin <i>Crabe</i> à Sébastopol . . . . .	49
Une mine du <i>Crabe</i> . . . . .	49
Un sous-marin russe devant le Bosphore . . . . .	65
L'amiral Koltchak remet la croix de Saint-Georges au commandant du <i>Crabe</i> . . . . .	65
Le <i>Medjidieh</i> coulé devant Odessa . . . . .	97
Le croiseur <i>Prout</i> , ancien <i>Medjidieh</i> pris aux Turcs . . . . .	97
L' <i>Impératrice-Marie</i> à Sébastopol . . . . .	129
Explosion du dreadnought <i>Impératrice-Marie</i> en rade de Sé- bastopol, le 20 octobre 1916 . . . . .	129
Un canon du sous-marin <i>Tulen</i> . Au centre, l'auteur. . . . .	161
Transport russe torpillé en 1917 par un sous-marin allemand près de Sébastopol. . . . .	161
Canonnière <i>Grosny</i> coulée à Bizerte par ses propres officiers. . . . .	161
Mouilleur de mines sous-marin <i>Crabe</i> . . . . .	193
Sous-marin <i>Skat</i> en rade de Sébastopol. . . . .	193
Les torpilleurs russes à Bizerte. . . . .	193
Le dernier équipage du sous-marin <i>Outka</i> sous le soleil d'Afrique. Bizerte. . . . .	225
Le maréchal Pétain inspecte l'école navale russe à Bizerte. . . . .	225

## TABLE DES MATIÈRES

---

	Pages
PREMIÈRE PARTIE. — La vie dans la marine russe . . . . .	7
DEUXIÈME PARTIE. — Vie de Sébastopol. . . . .	34
TROISIÈME PARTIE. — L'étude de navigation sous-marine. . . . .	62
QUATRIÈME PARTIE. — La guerre . . . . .	76
CINQUIÈME PARTIE. — La révolution et la guerre civile . . . . .	154
SIXIÈME PARTIE. — L'exode. . . . .	220

**Wehrkreisbücherei  
Münster i. W.  
6. Division - Wehrkreis VI**

PAYOT, 106, BOULEVARD SAINT - GERMAIN, PARIS

---

**LETTRES  
DE L'IMPÉRATRICE  
ALEXANDRA FEODOROVNA  
A L'EMPEREUR NICOLAS II**

Préface et notes de J.-W. BIENSTOCK

Un volume in-8 de la *Collection de Mémoires,  
Etudes et Documents pour servir à l'Histoire de  
la Guerre mondiale* . . . . .

24 fr.

---

**JOURNAL INTIME  
DE  
NICOLAS II**

Traduction de A. PIERRE, agrégé de l'Université

Un volume in-8 de la *Collection de Mémoires,  
Etudes et Documents pour servir à l'Histoire de  
la Guerre mondiale* . . . . .

18 fr.

PAYOT, 106, BOULEVARD SAINT - GERMAIN PARIS

---

# LETTRES DES GRANDS-DUCS A NICOLAS II

Traduit du russe par M. LICHNEVSKY

Un volume in-8 de la *Collection des Mémoires,  
Etudes et Documents pour servir à l'Histoire de  
la Guerre mondiale* . . . . . 24 fr

---

# L'AUTOCRATIE RUSSE CONSTANTIN POBIEDONOSTSEV

PROCUREUR GÉNÉRAL DU SAINT-SYNODE

Correspondance et documents inédits relatifs à l'histoire  
du règne de l'Empereur Alexandre III de Russie (1881-1894)

Un volume in-8 de la *Bibliothèque Historique*. . 40 fr.