

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Band: 51 (1906)
Heft: 1

Artikel: La chute de la puissance navale russe
Autor: Weber, R.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-338444>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 22.11.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

REVUE MILITAIRE SUISSE

LI^e Année

N^o 1

Janvier 1906

LA CHUTE

DE LA

PUISSANCE NAVALE RUSSE

1. La « Première escadre de l'Océan pacifique ».

Les efforts de la Russie pour constituer une flotte de guerre datent du jour où elle inaugura une politique de grande puissance. Pierre le Grand déjà, le fondateur de cette politique, s'employa personnellement de toute la force de sa volonté de fer, à créer une flotte de guerre et une flotte commerciale, qui lui servissent à conquérir la Baltique au nord, la mer Noire au sud. Pendant les guerres des siècles passés contre les Turcs, la flotte russe triompha de l'ennemi héréditaire. Cependant, même en ces jours-là, des Russes patriotes, considérant les qualités supérieures des marines occidentales, cherchaient à se consoler en répétant : « Nous autres Russes ne sommes point des gens de mer. » Mais les Turcs l'étaient moins encore et leur négligence administrative les faisait choir de quelques degrés au-dessous des Russes.

Il est certain que le Russe pur sang est foncièrement un terrier ; mais il est non moins certain que l'Empire russe aurait disposé d'un nombre respectable de marins, habitants les côtes de la Finlande, de l'Esthonie et de la Courlande, s'il avait utilisé toutes ces forces pour le service de ses escadres. Malheureusement, la toute puissante « raison d'Etat » l'engagea à éliminer ceux de ses sujets n'appartenant pas au rameau russe originaire et à l'Eglise orthodoxe. Et si les noms à consonance suédoise ou allemande sont plus nombreux dans la marine que dans l'armée de terre, le laisser aller dans l'accomplissement de ses devoirs

et la corruption administrative ne s'y rencontrent pas moins que dans tous les autres organes de l'Etat.

Au début de la guerre, la flotte russe, au point de vue de sa puissance matérielle, occupait le troisième rang dans le monde. Elle l'avait conquis dans les dernières années par un extraordinaire effort. En comptant les unités en construction mais dont l'achèvement était assuré pour le milieu de 1904, la flotte de la Baltique devait compter, à cette date-là, 15 vaisseaux de ligne et 14 grands croiseurs. La Russie devait ainsi surpasser ses rivales immédiates, la flotte allemande et celle des Etats-Unis. Seules l'emportaient encore, la flotte britannique — 51 vaisseaux de ligne et 66 grands croiseurs — et la flotte française, 28 et 25.

Il faut laisser à l'écart la flotte de la Mer Noire, — 10 vaisseaux de ligne et 4 grands croiseurs — que le traité de Paris de 1856 place dans une situation spéciale, en lui interdisant le passage du Bosphore et des Dardanelles.

Les sept vaisseaux de ligne et les huit grands croiseurs de la flotte japonaise procuraient à celle-ci le septième rang parmi les puissances navales.

La rapidité imprévue avec laquelle la paix fut rompue en février 1904 a été provoquée incontestablement par le fait que pour soutenir sa politique en Extrême-Orient, la Russie avait, sans éclat, amené sur les lieux, de 1900 à 1903, la majeure partie de sa flotte de la Baltique. Pendant les négociations avec le Japon, des renforts furent expédiés de Russie. Au moment de l'interruption des relations diplomatiques, les meilleurs éléments de la flotte étaient en Extrême-Orient, un échelon traversant encore la mer rouge, composé du cuirassé *Oslabia*, du croiseur *Aurora* et d'un certain nombre de torpilleurs sous les ordres de l'amiral Virénus. Que le Japon attendit quelques mois encore et la supériorité matérielle, soit numérique, aurait été du côté des Russes.

Or la situation politique du Japon exigeait impérieusement, s'il voulait s'opposer aux convoitises moscovites, qu'il gardât la maîtrise de la mer. Une supériorité marquée de la flotte russe aurait ruiné du coup la puissance japonaise sur le continent. Aussi le jour qui suivit la rupture des relations diplomatiques à St-Pétersbourg, la flotte japonaise entra en action sous le commandement supérieur de l'amiral Togo.

Une circonstance malencontreuse pour les Russes, origine de tous leurs revers subséquents, fut l'état de dissémination dans lequel l'escadre d'Extrême-Orient se laissa surprendre : à Vladivostock, sous l'amiral Reitzenstein, une escadre de croiseurs, le *Rurik*, la *Rossia*, le *Gromoboi*, grands croiseurs cuirassés de récente construction, un bâtiment plus petit, le *Bogatyr*, et un certain nombre de torpilleurs ; dans le port de Chemulpo, pour la protection de la légation russe de Séoul, le *Varyag*, croiseur rapide, et la canonnière *Koreetz* ; à Port-Arthur enfin, le gros de la flotte, soit les sept vaisseaux de ligne *Petropawlowsk*, *Poltava*, *Cesarewitch*, *Sebastopol*, *Pereswiet*, *Pobjeda*, *Retwisan* ; six croiseurs protégés, *Askold*, *Diana*, *Pallada*, *Bajan*, *Novik* et *Bojarin*, et une vingtaine de torpilleurs.

Des hommes de mer experts en la guerre navale ont, avec raison, critiqué ce groupement. C'était une première et lourde faute que de répartir les escadres de croiseurs et de cuirassés, dans deux ports séparés par une distance de 800 milles et par le détroit de Corée que commandent les ports ennemis. On ne pouvait espérer un succès que de la réunion des forces de combat. La seconde faute fut de vouloir s'appuyer avec des forces importantes sur Port-Arthur, dont le port militaire était exigü et incomplet, exposé au bombardement du côté terre comme du côté mer, et dont le goulet est si étroit qu'il peut facilement être barré par l'ennemi et, dans tous les cas, ne permet à la flotte de sortir au combat qu'avec peine et perte de temps.

Au contraire, le port de Vladivostok est suffisamment spacieux pour assurer contre les effets d'un bombardement la plus grande flotte du monde. Il dispose de deux larges canaux de sortie convenablement fortifiés, ce qui rend très malaisé de le bloquer. A la vérité, Port-Arthur, par sa situation, se prêtait mieux à entraver les débarquements japonais sur la côte de la Mandchourie méridionale, mais encore, cet avantage stratégique ne pouvait-il être pris en considération que si la supériorité tactique permettait d'en tirer parti. Or, on renonçait précisément à celle-ci en disséminant la flotte et en basant ses forces principales sur un port pareillement insuffisant. Et c'est ainsi que s'applique à la stratégie navale ce principe invoqué par Moltke pour la guerre sur terre, dans son ouvrage de la guerre

de 1870-71. « Des erreurs dans la première répartition des troupes ne se laissent plus corriger souvent pendant toute la durée d'une campagne. » L'exiguité du port de Port-Arthur engagea le commandant de la principale escadre russe, l'amiral Stark, à s'ancrer dans la rade extérieure afin d'être prêt au combat. On sait ce qui advint : l'attaque des torpilleurs japonais, dans la nuit du 8 au 9 février, mit hors de combat pour de longs mois les cuirassés *Retvisan* et *Cesarewitch* ainsi que le croiseur *Pallada*. Puis, le lendemain dans l'après-midi, le *Varyag* et le *Koreetz* étaient détruits dans la rade de Chemulpo. Ces premières défaites furent décisives pour toute la suite des opérations maritimes.

Je ne reviens pas sur les efforts des Japonais pour « embouteiller » la flotte russe dans le port, efforts qui n'aboutirent jamais qu'à des résultats momentanés. Je ne rappelle également que pour mémoire les sorties de la flotte russe, sous les ordres de l'amiral Makarof, pour attirer les Japonais sous le feu des batteries côtières, sorties qui, le 13 avril, conduisirent à l'explosion du *Petropawlowsk* et à la perte du courageux amiral avec trente officiers et plus de cinq cents marins.

Plus heureux, Reitzenstein réussit deux fois à tromper le blocus de Vladivostok et, croisant dans la mer Jaune, infligea des pertes appréciables aux Japonais en coulant de leurs transports.

La guerre maritime prit un nouveau tour, toujours au désavantage des Russes, lorsqu'à fin juillet 1904 les Japonais serrèrent Port-Arthur de si près du côté de terre, qu'il fut loisible à leurs gros canons de siège de bombarder le port par dessus la ville. L'alternative s'imposa à la flotte ou de se laisser anéantir ou de gagner Vladivostok à tout prix. Une sortie eut lieu le 10 août, sous les ordres de l'amiral Witheft. L'escadre ayant réparé ses avaries du 8 février, comptait six cuirassés, quatre croiseurs, huit contre-torpilleurs. Togo lui barra le passage avec cinq cuirassés, onze croiseurs et plus de quarante torpilleurs. Après un duel d'artillerie de plusieurs heures au cours duquel la flotte russe maintint sa direction vers le détroit de Corée, Witheft tomba mortellement frappé et fut remplacé par le vice-amiral Uchtomski. Celui-ci donna aussitôt l'ordre de la retraite sur Port-Arthur. Les Japonais poursuivirent. Le *Cesarewitch*, l'*Askold*, la *Diana*, et quelques torpilleurs, commandés par

Reitzenstein, furent dispersés dans des ports neutres ; le *Nowik* pourchassé vers l'île de Sakaline s'échoua sur la côte ; les autres bâtiments regagnèrent le port non sans de graves avaries.

L'amiral Jessen commandant les trois grands croiseurs de Vladivostok, ne fut pas plus heureux. Il s'était porté au devant de la flotte de Port-Arthur. L'escadre de Kamimoura lui livra un combat, le 14 août, dans lequel le *Rurik* fut coulé, tandis que la *Rossia* et le *Gromoboï*, très endommagés, s'enfuyaient à Vladivostok.

On a fait un reproche à l'amiral Uchtomski de son ordre de retraite. Il devait à tout prix continuer sa marche dût-il lui en coûter tous ses vaisseaux. On pouvait au moins espérer la destruction de quelques uns des gros bâtiments japonais et favoriser ainsi la tâche de la deuxième escadre venant d'Europe.

La première escadre russe n'existait plus comme force navale. Troupe, canons, munitions, projecteurs furent attribués à la défense du front de terre de Port-Arthur. Sa destruction fut définitivement scellée lorsque, le 1^{er} décembre, les Japonais s'emparèrent de la colline de 203 mètres qui commandait directement le port. Ce que le bombardement de l'ennemi n'atteignit pas, les Russes le détruisirent avant la reddition de la place. Pendant des mois, la forteresse et les restes de la première escadre avaient en vain nourri l'espoir des renforts que devait leur apporter cette deuxième escadre de l'Océan pacifique à la formation de laquelle l'immense empire avait employé fiévreusement tous ses efforts dans les ports de la Baltique.

2. Le voyage de la « deuxième escadre ».

Tout ce que la Russie comptait de bons bâtiments et de marins valides au début de la guerre avait été affecté à la première escadre et se trouvait à Port-Arthur et à Vladivostok. Cependant, avec une hâte fébrile, on travaillait dans les ports de St-Pétersbourg et de Cronstadt à équiper une deuxième escadre. Quatre grands vaisseaux de ligne, presque achevés lorsqu'éclatèrent les hostilités, devaient constituer le noyau de celle-ci : le *Prince Souwaroff*, l'*Orel*, l'*Empereur Alexandre III*, le *Borodino* ; jauge, 13 700 tonnes ; armement : 4 gros canons (30,5 cm.), 12 moyens (15 cm.), 40 légers. L'*Oслиabia*, de construction plus ancienne, était à peu près de même force. A ces

grosses unités devaient s'ajouter des vaisseaux de ligne également plus anciens, d'un moindre tonnage et d'une moindre rapidité : le *Navarin*, 9600 tonnes ; le *Sissoï-Weliki*, 9100 ; douze croiseurs protégés : *Amiral-Nakhimoff*, *Aurora*, *Svetlana*, *Almas*, *Jemtschoug*, *Kuban*, *Oural*, *Terek*, *Oleg*, *Izoumroud*, *Rion*, *Dnieper*, et douze contre-torpilleurs.

Une « troisième escadre » devait suivre, commandée par l'amiral Nebogatoff, composée des cuirassés *Empereur-Nicolas I*, 9650 tonnes, des gardes-côtes cuirassés *Amiral-Senavine*, *Amiral-Outchakoff*, *Général-Amiral-Apraxine*, et des croiseurs *Wladimir-Monomach* et *Russ*.

Au total, une force combattante de onze vaisseaux de ligne et quatorze croiseurs dont le tonnage et l'artillerie étaient au moins égaux, sinon supérieurs par le nombre à ceux des unités japonaises.

Des bruits circulèrent aussi que la Russie agissait diplomatiquement auprès des puissances pour obtenir le passage de sa flotte de la mer Noire à travers les Dardanelles ; d'autres bruits parlaient d'un achat de bâtiments de guerre dans l'Amérique du Sud. Il est certain que l'appoint de la flotte de la mer Noire aurait procuré à la Russie une importante supériorité matérielle. Aussi sa presse défendit-elle cette opinion que c'était une énormité que de voir une puissance comme la Russie se laisser lier les mains par un traité humiliant, vieux de cinquante années, et que le sultan ne laisserait pas que d'accorder la libre traversée des détroits.

C'était incontestablement juste, mais l'Angleterre, alliée du Japon, veillait sur la neutralité des Dardanelles. La flotte britannique fit la valeur du traité ; il en est toujours ainsi ; les traités internationaux ne valent que par la force et par l'intérêt, et très peu par leur contenu et par leurs signatures.

Les circonstances furent analogues pour l'achat de vaisseaux dans l'Amérique du Sud. La flotte du Chili est depuis longtemps à vendre, son entretien en temps de paix étant d'un poids trop lourd pour cet Etat. Un léger signe de l'Angleterre laissant entendre que le marché constituerait une violation de la neutralité que le Japon aurait toute liberté de punir, suffit pour mettre fin aux pourparlers.

La Russie dut donc entreprendre avec ses seuls moyens sa gigantesque entreprise du périple autour du monde d'une flotte

de guerre. Quoique des sommes folles eussent été dépensées déjà, que des ingénieurs, du matériel de construction, des canons, des munitions, des effets d'équipement, du charbon, eussent été tirés en masse d'Angleterre, de France et d'Allemagne, la flotte ne put se mettre en route à l'échéance précédemment fixée du milieu d'avril. La grosse difficulté était l'organisation du ravitaillement en combustible. Dans le monde entier, des centaines de vapeurs de commerce furent achetés ou loués, et, sous pavillon neutre, échelonnés sur tout le parcours de la flotte russe en des points convenus, pour lui procurer les approvisionnements nécessaires. Pour se rendre compte des difficultés d'une semblable entreprise, a écrit le capitaine russe Clado, il suffit de constater que la deuxième escadre du Pacifique consommait 3140 tonnes de charbon par jour, à la condition d'adopter l'allure la plus économique qui représente la consommation du tiers de la quantité nécessaire en pleine vitesse. N'oublions pas non plus que même au stationnement, les bâtiments, s'ils restent sous vapeur, brûlaient 420 tonnes par jour. En outre, après cinq jours à la vitesse la plus économique, permettant un parcours de mille milles marins, il fallait compter trois jours de stationnement pour se ravitailler en combustible et laisser reposer les machines. D'où il appert que le parcours de mille milles marins absorbait 17 000 tonnes de charbon. De Libau à Vladivostok, le trajet est d'environ 18 000 milles en nombre rond, ou 33 000 kilomètres. Comme le chargement du charbon n'est pas autorisé dans les ports neutres il était nécessaire de transborder en pleine mer, ce qui n'est possible que par un temps calme.

Le voyage de la deuxième escadre pour ressaisir la maîtrise de la mer en Extrême-Orient était une opération gigantesque à tous égards. L'amiral Rojdestvenski semble avoir réalisé son exécution matérielle aussi habilement que possible. Mais il ne pouvait remédier à certains défauts capitaux qui résidaient dans la construction des navires. Ainsi, le capitaine Clado rapporte que la Russie avait commandé le *Cesarewitch* en France, afin de construire un grand nombre de bâtiments de ce même type dans les chantiers russes. Mais les ingénieurs russes auraient si bien voulu corriger partout les mesures que les copies auraient été bien différentes et fort inférieures au modèle : ceinture cuirassée mal placée protégeant insuffisamment la coque, centre

de gravité trop haut, exposant le navire à chavirer facilement ; et l'on peut admettre aussi que sur les chantiers russes toutes les fournitures de matériel n'ont pas été conformes au modèle ni parfaite l'attention portée au travail. En outre, un gros inconvénient résultait de la vitesse inégale des navires ; théoriquement, elle variait de 14 à 18 nœuds, mais en fait, pendant un aussi long voyage, elle devait descendre sensiblement au-dessous de ce chiffre.

Il semble que le personnel ait été inférieur encore au matériel. L'escadre comptait environ 12 000 hommes ; mais nombre de capitaines, d'ingénieurs, d'officiers de vaisseaux, d'officiers d'artillerie et même de simples marins manquaient d'expérience et de savoir. On avait mobilisé maints personnages âgés déjà, depuis longtemps désaccoutumés du service actif, pris dans les bureaux des ministères de la guerre et de la marine ; de même des cadets de dix-huit ans avaient été promus officiers ; on avait admis des recrues qui jamais encore n'avaient vu de navires et et des réservistes qui depuis des années n'étaient pas montés à bord. Cela devait marcher néanmoins ; le tsar avait ordonné que cela marchât !

Après plusieurs courses d'essais par fraction d'escadre, essais qui ne furent pas particulièrement favorables et qui obligèrent à des réparations et à des ajournements du départ, la deuxième escadre quitta Cronstadt le 14 octobre, sous les yeux du tsar. Le 21 octobre se produisit l'incident du Doggerbank qui témoigna du haut degré de nervosité dans lequel les bruits qui avaient circulé de la présence de Japonais dans les mers d'Europe avaient jeté les Russes.

Le 3 novembre, l'escadre russe atteignit Tanger où elle se divisa : une division sous les ordres de l'amiral Fölkersam prit la route du canal de Suez, tandis que la plus grande partie de la flotte continuait sa marche par le Cap de Bonne-Espérance. Trois mois plus tard, le 27 janvier 1905, les deux divisions se réunissaient de nouveau près de l'île de Nossi-bé, et s'ancraient dans les eaux françaises, à l'ouest de l'extrémité nord de Madagascar.

Entre temps, par capitulation du 2 janvier, Port-Arthur était tombé aux mains des Japonais. La question du déblocus s'évanouissait, mais avec elle l'espoir qu'un reste de la première escadre fut en mesure de retenir devant la place, pour l'avan-

tage de l'amiral Rojdestvenski, une partie, si petite fût-elle, de la flotte japonaise.

Dans ces circonstances, Rojdestvenski n'avait plus à se presser et la question se posa même s'il ne conviendrait pas de le rappeler, et d'ajourner à des temps passablement plus éloignés et jusqu'après amélioration du matériel, la tentative de ressaisir la domination de la mer. On se résolut toutefois à renforcer la flotte de tous les éléments disponibles, et à continuer alors le voyage.

Le 17 novembre, une division de renfort sous l'amiral Bodorovski avait quitté Libau ; elle rejoint Rojdestvenski au milieu de mars. Puis le 15 février 1905, partant de Libau également, une « troisième escadre du Pacifique » se mit en route, commandée par l'amiral Nebogatoff.

Rojdestvenski profita de la période d'attente pour mettre sa flotte dans le meilleur état possible, former le personnel au moyen de courses d'essais, d'exercices de tir, de manœuvres, inspectant son monde avec attention et le disciplinant en punissant avec sévérité les actes de négligence.

Cette halte prolongée dans les eaux françaises de Madagascar et plus tard dans celles de l'Indochine provoqua un débat sur la question de neutralité. La France ne violait-elle pas celle-ci au préjudice du Japon en autorisant un séjour de quelque durée dans ses eaux ? La presse anglaise affirma toujours que oui. L'interprétation officielle des devoirs de la neutralité par la marine anglaise est qu'une flotte belligérante ne peut s'arrêter plus de vingt-quatre heures en des eaux neutres.

Cette opinion est naturellement dans l'intérêt de l'Angleterre dont la flotte, supérieure à toute autre, domine les mers. Elle lui permettrait de saisir ou de détruire le bâtiment belligérant qui serait obligé de quitter l'abri du port neutre après le court séjour de 24 heures. Les autres puissances maritimes n'ont pas admis ce principe. Elles accordent le séjour de vaisseaux belligérants dans leurs eaux neutres à la condition qu'en les quittant, ils ne poursuivent pas d'opérations de guerre mais gagnent le port de leur nationalité le plus prochain. A la vérité, cette clause elle-même n'a pas été observée avec une rigueur absolue par la France, qui, à maints égards, a fermé les yeux sur les actes de son alliée. La guerre russo-japonaise a donc prouvé, en cette circonstance aussi, combien souvent les questions de neu-

tralité sont des questions de force et non de droit. La France a pu s'accorder telle privauté à laquelle un moindre Etat n'aurait pas osé prétendre. Donc, le 16 mars, après un séjour de trois mois, Rojdestvenski leva l'ancre et mit le cap sur l'orient.

Des croiseurs japonais avaient été aperçus dans les détroits de Malacca et de la Soude ; on attendait une rencontre dans ces parages ; mais lorsque dans les premiers jours d'avril l'escadre russe franchit le détroit de Malacca, les Japonais avaient disparu sans lâcher un coup de canon.

L'escadre atteignit la baie de Kamran le 14 avril. C'est un port naturel et spacieux au N.-E. de Saïgon, c'est-à-dire de nouveau en une eau française.

Cette fois-ci, le Japon adressa à la France des représentations diplomatiques. « Malheureusement », le câble électrique de Saïgon se trouvait justement interrompu, si bien que la présence des Russes à Kamran et leurs opérations de ravitaillement ne purent être rapidement signalées au gouverneur de la colonie ; de même l'enquête sur la violation de neutralité et l'invitation aux alliés russes de s'éloigner, exigèrent, du fait de cette rupture, de plus longs délais. Des « agents japonais » mal intentionnés devaient avoir coupé le câble (?).

Le voyage fut repris le 22 avril, mais seulement jusqu'à la baie française voisine de Honkohé où la troisième escadre de l'amiral Nebogatoff vint, saine et sauve, opérer sa jonction. En même temps se présentèrent une quantité de bateaux neutres de toutes les nations qui vinrent encore une fois ravitailler la flotte en charbon et denrées alimentaires avant son entrée dans les eaux de l'ennemi.

3. La catastrophe.

Le 19 mai 1905, l'escadre Rojdestvenski quittait la baie de Honkohé et faisait route au nord-est. La majeure partie des vapeurs de transport furent laissés en arrière, une rencontre devenant possible dès que l'on atteindrait les parages japonais de Formose. Mais la flotte japonaise ne se rencontra point encore là. Le 21, à l'horizon, se profilaient des bâtiments éclaireurs rapides, dont la présence prouvait assez que l'amiral Togo ne perdait pas de vue les mouvements des Russes.

On stoppa du 24 au 26 mai près de l'île Saddle en vue de

Shangaï, et un dernier échelon de charbonniers « neutres » vinrent compléter les approvisionnements. Ceux-ci se trouvaient être suffisants dès lors pour permettre de gagner Vladivostok par le plus court. Rojdestvenski en était éloigné de 1800 km. ou 1100 milles marins. En faisant le long détour par le détroit de Tsungaru, 2000 milles, ou par celui de La Pérouse, 2600 milles, il courait le risque de se heurter à l'ennemi dans des conditions particulièrement défavorables.

Le matin du 27 mai, l'escadre pénétra dans le détroit de Corée. Entre Fusan, le grand port situé à l'extrémité sud de la Corée et le port militaire japonais de Shimonoseki, le défilé mesure une largeur de 200 km., séparé en deux bras par l'île allongée de Tsushima. Le bras le plus étroit, celui du nord-ouest, forme le détroit de Broughton, l'autre, au nord-est, le détroit de Tsushima. Ce dernier, quoique diminué par les îles qui s'étaient devant la côte japonaise, n'en mesure pas moins environ cinquante kilomètres de large en son point le plus resserré.

Rojdestvenski, imparfaitement renseigné, semble-t-il, sur la situation de la flotte japonaise, la supposa du côté de la rive japonaise du détroit. Il adopta une formation de marche appropriée sur trois colonnes. A tribord, c'est-à-dire à droite, du côté de la côte japonaise, les vaisseaux de ligne, sur une file continuèrent leur marche dans la direction du nord-est, tandis la colonne de gauche avec le cuirassé *Oslibia* en tête était composée des croiseurs. Au centre, les vapeurs de transports, couverts par quelques petits croiseurs et derrière, les torpilleurs. A l'extrême-droite et à l'extrême-gauche les croiseurs *Jemtchoug* et *Izoumroud* accompagnaient la marche des trois colonnes pour assurer les flancs. Pendant le long voyage, les coques des vaisseaux s'étaient chargées de varechs, les machines s'étaient rouillées, si bien que l'escadre pouvait à peine marcher à neuf nœuds.

L'amiral Togo avait rassemblé vers Fusan le noyau de sa flotte : trois cuirassés des plus modernes d'un gros type (15 000 tonnes), un cuirassé plus ancien, huit croiseurs cuirassés, 20 croiseurs protégés plus petits et plus de 60 torpilleurs. Des croiseurs observaient les deux bras de mer du détroit de Corée. L'escadre japonaise était dans le meilleur état ; une succession de combats heureux avaient élevé à un haut degré le moral du personnel et lui avaient inspiré la confiance en soi-

même ; les pertes avaient été réparées ; les vaisseaux remis en état et ménagés pendant plusieurs mois atteignaient une vitesse moyenne de 16 nœuds ; et, de tous les côtés, des ports nationaux pouvaient recueillir les unités endommagées.

Le 27, au matin, la vague était forte ; un léger brouillard limitait la vue. Vers 11 heures du matin, les Russes constatèrent la présence de groupes de croiseurs japonais qui disparurent à l'ouest après avoir essuyé quelques coups de canons. A 1 h., surgirent du nord-ouest les cuirassés de Togo ; la pointe des colonnes russes longeait justement l'île de Ikishima, située vers la côte japonaise, au sud-ouest de Tsushima. Rojdestvenski se prépara au combat et donna l'ordre de renforcer la colonne de gauche par des cuirassés tirés de celle de droite, tandis que la colonne de transports rompait vers l'est sous la protection des petits croiseurs *Almaz*, *Svetldana* et *Oural*. Mais avant que cette manœuvre fut accomplie, l'engagement, à 1 h. 40, battait déjà son plein. Il avait débuté par un combat d'artillerie aux portées de 4000 à 8000 m. Du côté japonais, l'infériorité en cuirassés, 4 contre 11, était compensée par 8 croiseurs cuirassés alors que les Russes ne disposaient que de croiseurs protégés, c'est-à-dire munis simplement d'une légère cuirasse, immédiatement sous la ligne de flottaison, pour la protection de la chambre des machines ; les batteries étaient dépourvues de tout cuirassement.

En artillerie, les unités japonaises possédaient 51 pièces des calibres de 20,3 à 30,5 cm., les Russes 53, avec cet avantage que pour les plus gros calibres (au-dessus de 20 cm.), leur proportion était de 41 à 21. En revanche, en 15 cm., les Japonais disposaient de 164 pièces contre 92. Le poids des projectiles est de 340 kilos pour le 30,5 cm., de 90 pour le 20 cm., de 40 pour le 15 cm.

Rojdestvenski avait arboré son pavillon sur le *Souvaroff* qui marchait en tête de la colonne de tribord. Les Japonais dirigèrent leur première attaque contre ce cuirassé et contre l'*Oslia-bia* qui ouvrait la marche de la colonne de bâbord, prenant les deux vaisseaux sous un feu concentrique, tandis que les croiseurs se portaient contre la colonne de gauche. Les Russes maintinrent leur direction nord-est, mais les bâtiments japonais plus rapides furent en mesure de former le cercle autour d'eux, tout en les précédant continuellement. Leur vitesse supé-

rieure leur permettait de se soustraire au feu des Russes où ceux-ci amenaient plusieurs unités et de gagner une grosse supériorité là où l'occasion se présentait de se réunir contre une unité isolée de l'ennemi.

L'artillerie japonaise, rompue aux combats navals, tirait avec sûreté ; celle des Russes, inexpérimentée, laissait à désirer. Un peu après 3 heures, l'*Osliaha*, percé de part en part à la ligne de flottaison coula ; le *Souwaroff*, avarié à tribord, demeura en arrière et, vers le soir, succomba sous une attaque de torpilleurs. Rojdestvenski, très gravement blessé dès le début de la bataille, avait quitté le bâtiment et remis le commandement en chef à Nebogatoff. Entre temps, les nombreux petits croiseurs japonais renforcés de contre-torpilleurs étaient tombés sur la flotte de transports et, malgré les croiseurs de protection, l'avaient dispersée à tous les vents.

Le combat d'artillerie se prolongea jusqu'à la nuit, les flottes engagées se portant toujours vers le nord-est dont Nebogatoff gardait la direction. Cependant la situation des Russes allait empirant ; plusieurs de leurs vaisseaux, en feu, avaient dû quitter la ligne de combat, perdant le contact avec le gros de l'escadre ; parmi eux, les cuirassés *Borodino* et *Alexandre III*. Tous deux, une fois leurs canons éteints, furent coulés par des torpilleurs.

A la nuit, la mer s'était calmée. Togo cessa le feu d'artillerie et fit donner toutes ses divisions de torpilleurs contre les vaisseaux russes qui luttèrent encore. Nebogatoff se maintint aussi longtemps qu'il put, conservant le cap au nord-est. Mais ses projecteurs, à l'aide desquels il cherchait à s'assurer contre les attaques des torpilleurs, trahissaient d'une façon ininterrompue sa situation et Togo l'accompagnait prêt à renouveler l'attaque au matin.

Cependant Rodjstvenski blessé avait été transporté à bord d'un contre-torpilleur, le *Bedowy* ; il caressait l'espoir d'atteindre Vladivostok sur ce bâtiment rapide. Mais vers le soir, deux contre-torpilleurs japonais le capturèrent et le conduisirent à Sasebo.

L'amiral Enquist avec les croiseurs *Oleg*, *Aurora* et *Shemtoug* qui, dans l'obscurité de la nuit avaient été séparés de la flotte, s'enfuit vers le sud quand il vit la bataille perdue et se réfugia dans le port neutre de Manille où il fut désarmé. Le cuirassé *Sissoi*

Weliki, le grand croiseur *Amiral Nachimof* et le garde-côte cuirassé *Amiral Uschakof* furent chassés vers l'Orient sur l'île de Tschuchima et coulés le 28 au matin. Coulés de même sur les rives de la Corée et de Tsuchima par des attaques de torpilleurs les croiseurs *Swetlana*, *Dimitri Donskoï* et *Vladimir Monomach*.

A l'aube, l'amiral Nebogatof avait réussi à maintenir sa direction. Il était à bord de l'*Empereur Nicolas I* et accompagné du cuirassé *Oriol*, des garde-côtes cuirassés *Général-amiral Apraxanine* et *Sensavine* et du croiseur *Isumroud*. Mais Togo se trouvait de nouveau sur sa route, avec ses cuirassés, près des rochers de Liancourt, au milieu de la mer Jaune, à 400 km. environ du lieu où la bataille avait commencé. Il lui offrit de rechef le combat. Nebogatoff se vit contraint de capituler. Il se fit conduire auprès des Japonais à bord d'une chaloupe portant le drapeau blanc et rendit ses quatre vaisseaux. Seul l'*Isumroud* parvint à s'esquiver, se dirigea vers le nord, mais s'échoua sur un banc de sable. Son capitaine le fit sauter après avoir débarqué l'équipage.

La deuxième escadre du Pacifique était anéantie, la victoire des Japonais complète et telle que l'histoire n'en fournit peut-être pas d'exemple.

Des huit cuirassés russes et des trois garde-côtes cuirassés, sept étaient coulés, quatre capturés. Des neuf croiseurs, cinq étaient coulés, trois désarmés dans des ports neutres ; le neuvième, l'*Almas*, avait pu gagner Vladivostok où il avait apporté la première nouvelle de la bataille. Deux contre-torpilleurs avaient également atteint Vladivostok. 6142 prisonniers tombèrent aux mains des Japonais ; 4508 marins environ furent tués ou noyés. La perte matérielle fut d'un milliard de francs et les frais du voyage de l'escadre sont évalués à un second milliard. Les Japonais qui appellent cette bataille « bataille navale dans les mers du Japon » accusent 587 tués et blessés et trois torpilleurs coulés. Ils prétendent n'avoir pas subi d'autre dommage important. Mais il ne faut pas oublier qu'ils surent garder secrète pendant près d'une année la perte de leur cuirassé *Shikishima* ¹.

¹ A la bataille de Tsushima, l'amiral Togo a disposé des cuirassés *Mikasa* et *Asahi* ; les deux autres du même type, *Hatsuse* et *Shikishima*, avaient été détruits par des mines sous-marines devant Port-Arthur au cours de la campagne. Le cuirassé *Jashima* avait coulé dans une collision avec le croiseur *Kasuga*. Restaient avec le *Mikasa* et l'*Asahi*, le *Fuji* (12 600 tonnes) et le *Tschiu Jen* (7300 tonnes).

Il est tout-à-fait invraisemblable que les Japonais aient servi des sous-marins comme on l'a raconté. L'usage de ces engins, plus dangereux pour les amis que pour les ennemis, sera longtemps encore limité à la défense des ports. Il ne faut pas non plus chercher l'explication de la victoire japonaise dans quelque autre perfectionnement technique, par exemple, dans une portée sensiblement plus grande des canons.

La supériorité décisive fut, cette fois-ci encore, et comme presque toujours, dans la valeur plus grande des hommes. Une discipline de fer, une absolue fidélité au devoir, un savoir technique développé, toutes qualités qui favorisent la confiance réciproque et le légitime sentiment de sa valeur et conduisent aux grandes actions, l'ont emporté sur la paresse et l'indifférence. Il en fut ainsi pour la honte de cette croyance puérile que la confiance, la discipline et le savoir peuvent être remplacés encore au dernier moment par des achats de matériel ou des phrases patriotiques et le rappel de la valeur des ancêtres, alors qu'ils ne peuvent s'acquérir que par un solide travail du temps de paix.

W.

