

*Pont supérieur du Peresvet '*

## **Le salut au canon**

Les navires de guerre se saluent avec des salves d'artillerie dans certaines circonstances. La même chose est faite pour les amiraux et les hauts fonctionnaires de l'État.

Dans ces occasions, le navire qui salue hisse la marque de celui à qui le salut est rendu, et l'équipage se met en rang selon le cérémonial.

Le nombre de coups tirés varie selon l'importance de la personne.

Le plus grand nombre de coups de canon était tiré, bien sûr, pour Sa Majesté l'Empereur et en général pour les chefs d'État, puis pour les amiraux - selon leur rang ou leur fonction. Les généraux n'avaient pas droit à un salut, mais les forteresses et le commandant en chef y avaient droit.

La marine rendait de grands honneurs aux diplomates et au clergé, mais ne tenait pas en grande estime les fonctionnaires civils, même les ministres.

Un ambassadeur avait droit à des honneurs presque royaux. Un consul - à des honneurs d'amiral. Lorsqu'ils montaient à bord d'un navire, leurs drapeaux distinctifs étaient hissés et des salves d'artillerie étaient tirées.

Un archevêque (qu'il soit orthodoxe, d'une autre confession ou d'une autre religion) recevait des honneurs d'amiral, avec l'appel en rang de la garde, des officiers et de l'équipage, et le commandant lui-même allait accueillir l'archevêque à l'échelle, en lui rendant hommage.

Lorsque, en 1916, le Gakham des Karäims de Tauride et d'Odessa, S.M. Chapchal, rendit visite au commandant de la flotte de la mer Noire, le vice-amiral Kolchak, sur son navire amiral, des honneurs militaires dus à un archevêque orthodoxe de même rang lui furent rendus.



*L'Empereur Nicolas II et sa famille, avec le Gakham des Karaïms de Tauride et d'Odessa  
S.M. Chapchal, à Eupatoria en 1916*

Lors de la visite et du passage sur un navire de guerre russe des chefs d'États étrangers, les pavillons nationaux de leurs pays étaient hissés et des salves d'artillerie étaient tirées. La même chose était faite lors de la visite de ports étrangers et lors de la rencontre en mer avec des navires de guerre d'autres États.

### **Le salut au pavillon**

Lors de la rencontre en mer avec des navires de commerce de toutes nations, ils saluaient en abaissant et en hissant trois fois le pavillon de poupe. Selon la coutume, le navire marchand saluait le premier le navire de guerre. La force prime le droit !

## Le salut aux avirons

Un salut particulier, propre uniquement à l'ancienne marine à voile, était le salut aux avirons, qui était encore courant il y a cinquante ans dans la marine marchande.

Dans l'escadre du Pacifique, bien que techniquement très avancée pour la marine à vapeur, les habitudes, les compétences et les coutumes de la marine à voile n'avaient pas encore disparu. Non seulement nos amiraux, mais aussi de nombreux commandants de navires étaient des marins à voile dans leur jeunesse.

Même sur les cuirassés de 15 000 tonnes, à côté des canots à vapeur et des canots et barges à moteur (avec des moteurs à combustion interne), il y avait encore beaucoup de canots à avirons. Sur notre *Peresvet*, il y avait deux baleinières à six avirons. L'une d'elles était spécialement affectée aux déplacements solennels du commandant, avec des nageurs forts et lestes et un quartier-maître intrépide comme barreur. En plus, il y avait des canots à six avirons et des barges pour le débarquement, et en grand nombre, ils pendaient des deux côtés du navire.

À cette époque, on était déjà habitué aux canots à vapeur et on les utilisait davantage pour communiquer avec la terre, mais on se méfiait des moteurs à combustion interne, craignant les pannes et les arrêts en cours de route.

Les exercices de canots étaient fréquents. Il y avait même l'ordre - « *Aux canots à avirons!* »

Chacun devait savoir diriger un canot à avirons. Je me souviens qu'une fois au cours d'un entraînement, en approchant rapidement du navire avec mon canot, j'ai mal calculé le virage et j'ai heurté la coque du cuirassé avec la proue, manquant de briser le canot.

En approchant de l'échelle de coupée par mauvais temps, il est possible de se retrouver dessous et de chavirer avec la vague suivante.

Lorsqu'on monte dans un canot, l'officier de marine le plus ancien est considéré comme le patron. Il donne les ordres au barreur, qui dirige effectivement le canot. En l'absence d'officiers de marine, le commandement passe à l'officier le plus ancien présent dans le canot.

Lors de la rencontre de canots, le barreur salue les officiers présents dans le canot opposé. Parfois, les officiers échangent des saluts (en se saluant mutuellement).

Si un amiral se trouve dans le canot opposé, ce qui est indiqué par une marque d'amiral spéciale à la proue du canot ou de la baleinière à rames, alors le barreur du canot à rames, après s'être aligné avec l'amiral, commande d'abord :

– « *Lève rames, les pelles à plat!* » Les nageurs (13) lèvent les avirons hors de l'eau, les tenant perpendiculairement au bord du canot, à la hauteur des tolets au-dessus de l'eau.

Puis vient l'ordre :

– « *Mâtez les avirons!* »

Les nageurs posent les avirons verticalement sur le fond du canot, les pelles vers le haut. Le barreur et les officiers présents dans le canot portent la main à la visière, et tous ceux présents dans le canot, y compris les nageurs, tournent leur regard vers l'amiral qui passe. Si l'amiral ne fait pas de signe, tout le monde reste dans cette position respectueuse jusqu'à ce que le canot de l'amiral soit passé.

Ensuite, les ordres inverses sont donnés : D'abord : « *les pelles à plat!* »

Puis : « *Les avirons dans l'eau ! En avant, deux* ».

13) Les hommes qui manient les avirons ne « rament » pas, d'ailleurs il n'y a pas de rames ! Ils « nagent » c'est pourquoi on les appelle « nageurs ».

## Funérailles en mer

J'ai eu l'occasion de voir cette triste cérémonie, encore plus triste dans l'immensité désertique de l'océan, non pas sur un navire de guerre, mais sur un navire auxiliaire, le paquebot de la flotte auxiliaire *Ekaterinoslav*, en avril 1902. Nous faisons route d'Odessa vers l'Extrême-Orient. Il y avait peu de passagers : quatre en première classe, une dizaine en troisième, et en quatrième classe, réservée aux émigrants, quelques femmes de soldats se rendant auprès de leurs maris dans la région du Primorié (14).

Dans la Flotte auxiliaire, les commandants de navires et la plupart des officiers et des membres de l'équipage étaient des marins de guerre, et seule une minorité était composée de marins civils. En mer, l'ordre militaire était observé, d'autant plus que l'équipage militaire et les officiers étaient en uniforme de la marine de guerre, et considérés comme en mission.

Les passagers de première classe dînaient avec les officiers du navire. Lors du dîner, le médecin du navire (un civil) m'a dit qu'il avait un passager de troisième classe gravement malade, souffrant d'une inflammation de l'oreille moyenne et d'une mastoïdite. À cette époque, il n'y avait ni vaccins, ni sulfamides, ni pénicilline. La seule solution était une opération, très complexe et spécialisée. Il n'y avait pas de chirurgien et le patient est rapidement décédé dans l'air tropical humide.

Nous venions de passer l'île de Périm (Yemen) et étions entrés dans l'océan Indien. Il fallait encore au moins dix jours pour atteindre le port le plus proche, Colombo.

Il a été décidé de confier le corps à l'océan.

Vers dix heures du matin, l'équipage et les officiers se mirent en rang sur la dunette. Tous les passagers, peu nombreux, sortirent pour dire adieu à leur compagnon inconnu dans son dernier voyage jusqu'au fond de l'océan.

La cérémonie était dirigée par le capitaine du paquebot, le capitaine de 2<sup>e</sup> rang Morozov.

Des profondeurs de la coursive couverte apparurent des marins-infirmiers sans casquette. Ils portaient le corps, amarré à une planche et enveloppé d'une bâche.

Les pieds étaient portés avec difficulté par deux marins, car des sacs de lest étaient amarrés aux pieds du défunt. La tête était portée par un seul marin.

Tout le monde se découvrit et chacun pensa avec tristesse qu'il pourrait lui aussi connaître une telle fin dans cette immensité désertique.

Les marins posèrent le défunt sur un support au milieu de la dunette (Lieu sacré du navire).

Il n'y avait pas de prêtre à bord. Il était remplacé, selon la tradition maritime, par l'officier en second.

Un Lieutenant, homme d'âge déjà avancé, sortit du rang et se mit à côté du défunt. Il donna un ordre. Les machines furent stoppées, et le *Ekaterinoslav* continua d'avancer sur son erre par inertie.

La visibilité était bonne, le ciel nuageux. Il faisait une chaleur incroyable, mais les ponts étaient mouillés par l'humidité de l'air tropical au-dessus de l'océan.

La mer était agitée et le bateau roulait. Des bancs de poissons volants jaillissaient de sous la coque du navire, volaient sur plusieurs dizaines de sagènes, puis plongeaient tous ensemble dans les profondeurs de l'océan.

Au loin, on voyait des traînées d'écume. Nous étions suivis par de gros poissons.

Il était effrayant de regarder la surface de l'océan, cachant dans les profondeurs de ses eaux vert foncé un monde animal étranger, avide de nourriture et terrifiant pour nous.

14) Primorié : région d'Extrême-Orient russe englobant Vladivostok.

– « *Notre Père...* » commença distinctement, mais pas fort, l'officier en second.

Lorsqu'il eut fini cette prière, grande par sa simplicité, sa concision et la profondeur de la pensée qu'elle contenait, le bosco de quart et ses assistants s'avancèrent. Ils tirèrent un grand crochet, descendant de l'extrémité de la vergue la plus proche du mât. Le crochet fut passé dans une boucle de cordage fixée à la planche près de la tête. Au sifflet du bosco, le matelot à la vergue commença à reprendre lentement le mou, jusqu'à ce que le cordage soit vertical au-dessus de la tête du défunt. Le bosco siffla à nouveau, et l'extrémité de la planche sur laquelle se trouvait le défunt se mit à monter. Le défunt se mit debout, puis monta verticalement en l'air et se mit à se balancer. Le sifflet du bosco retentit à nouveau, le matelot commença à tourner lentement la vergue, dont l'extrémité supérieure se déplaça à l'extérieur du navire. Le défunt se trouva suspendu au dessus de la mer sans fond.

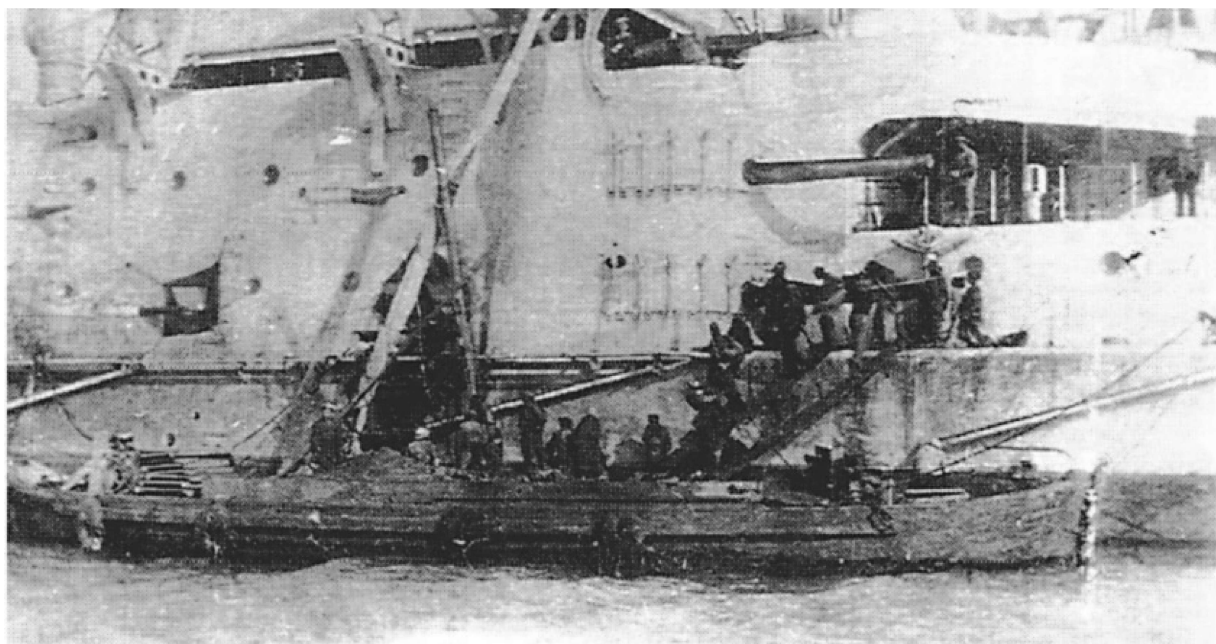
Sur un ordre bref du chef de quart, le corps, enveloppé dans sa bâche avec le lest suspendu à l'extrémité inférieure de la planche, se détacha du crochet de la vergue et disparut dans les eaux de l'océan Indien. Tout le monde se signa.

Le timonier, qui se tenait tête nue près du mât de pavillon arrière du navire, salua le défunt confié à l'océan en abaissant et hissant trois fois lentement le pavillon de poupe et le *Ekaterinoslav* reprit sa route.

Actuellement à Paris vit un émigré, ancien capitaine du vapeur de la Flotte Auxiliaire *Vladimir*, M. Snejkovski. Il y a un demi-siècle, jeune homme, il était officier en quatrième sur le *Ekaterinoslav* pendant mon séjour à bord. Il a si bien conservé son apparence qu'il semble être un jeune vieil homme. Je suis sûr qu'il se souvient de ces funérailles dans l'océan Indien.

## Cérémonies sur le gaillard d'arrière.

Parmi les cérémonies sur le gaillard d'arrière, ou « à l'arrière », il faut inclure trois procédures périodiquement répétées, auxquelles participent presque tout l'équipage et de nombreux officiers. Il s'agit du chargement du charbon, du lavage du linge et de l'inspection corporelle.



*Chargement du charbon sur le « Peresvet' », 1903*

La flotte actuelle qui marche au pétrole, ne connaît pas le chargement du charbon, cette corvée de la flotte à charbon. L'ancienne flotte à charbon était très accablée par le chargement du charbon. Opération fréquente, sale, nécessitant l'effort de tout l'équipage, perturbant la propreté habituelle sur un navire de guerre, mais très importante sur le plan opérationnel, c'était à notre époque un véritable cérémonial.

Cette opération était généralement suivie du lavage du linge. Toute la proue du navire était décorée, colorée comme avec des pavillons, des chemises, des caleçons et des mouchoirs. Maintenant, sur les navires, il y a des buanderies mécaniques et des séchoirs à vapeur.

L'inspection corporelle de l'équipage, effectuée une fois par mois par le médecin junior du navire, était un acte très nécessaire et utile, complétant ainsi la trilogie.

## « Picador »

Pour autant que je m'en souviens, la garde du navire était peu nombreuse, car il n'y avait que trois postes permanents : près du pavillon de poupe, de l'enseigne du navire près de l'étai de misaine, et le troisième près du coffre-fort, situé à l'entrée de la chambre du commandant du navire, à la poupe. Ces factionnaires s'y tenaient jour et nuit.

Mais il y avait aussi des postes externes près des détenus, près de la prison pour les matelots et près de la chambre d'un officier aux arrêts. Ces factionnaires près de leurs chambres, les officiers les appelaient « *picadors* ».

Une scène particulièrement amusante, et même honteuse, d'un officier assis dans sa chambre avec un « *picador* » pouvait être observée sur les petits navires, où les petites chambres donnaient toutes directement sur le carré des officiers.

Le « *picador* » devait toujours être armé d'un fusil, porter le bonnet à rubans et une cartouchière, se tenir dans l'étroite salle à manger et emmener l'officier pour ses besoins aux yeux de tous les autres officiers, et se tenir constamment, en dehors des repas, dans la seule salle commune, surtout en hiver.

## Ce qui ne reviendra pas

Et les avirons mâtés comme des bougies, rangés régulièrement le long du canot,  
Et le pavillon soyeux de saint André flottant à la poupe du navire par temps calme,  
Et le factionnaire s'ennuyant près de lui avec son fusil,  
Et la marque de l'amiral battant avec un claquement particulier sur le mât par gros temps,  
Et les rangées de jeunes et braves matelots en blanc immaculé l'été pendant les cérémonies,  
Et la rangée des officiers en tricornes, uniformes brodés d'or et d'argent et en belles épaulettes -  
aux jours du Tsar,  
Et les invités passant respectueusement la coupée du navire de guerre, têtes nues,  
Et les dames élégamment vêtues les accompagnant, accueillies solennellement, avec des visages  
heureux, par le commandant de la garde, le chef de quart et les officiers supérieurs du navire,  
Et les salutations mutuelles, les amabilités et les plaisanteries,  
Et le rituel digne des déjeuners et des dîners au carré,  
Et les chants et les danses des matelots sur le gaillard d'avant,

Et le repos tranquille de l'équipage après le déjeuner,  
Et le jeu calme des officiers amateurs de dames et d'échecs,  
Et leurs bavardages légers,  
Et la satiété, et le confort des chambres,  
Et l'aisance matérielle de tout le personnel,  
Et les nouvelles de l'escadre et les mouvements de service,  
Et les ragots rapportés de la terre,  
Tout cela non seulement égayait la journée de travail du matelot et insufflait aussi de la joie et faisait vibrer le cœur des jeunes gens, tant officiers que matelots de cette époque lointaine au cours des longues navigations en Extrême-Orient, au large des côtes chinoises étrangères, à dix mille verstes (15) et plus et à deux ou trois mois de route des frontières natales.  
Un demi-siècle plus tard, je me souviens avec tendresse de ce passé et... de ce qui ne reviendra plus.

### III. LES GRANDS DUCS À L'ESCADRE

Une semaine avant ma nomination sur le *Peresvet'*, les Grands Ducs Kirill et Boris Vladimirovitch en avaient débarqué. Les deux frères étaient arrivés sur le *Peresvet'* de Russie, après un long voyage à travers l'Europe et l'Asie.

Kirill Vladimirovitch remplissait sur le *Peresvet'* les fonctions de plus ancien des lieutenants, comme assistant du commandant en second. Boris Vladimirovitch était passager.

Boris Vladimirovitch fut transféré du *Peresvet'*, comme officier supérieur sur le croiseur de 1<sup>er</sup> rang *Amiral Nakhimov*, armé par l'équipage de la Garde. Bientôt, le *Nakhimov* partit pour la Russie avec le Grand Duc. Pendant leur long embarquement sur le *Peresvet'*, le carré s'était lié avec les Grands Ducs. Les souvenirs qu'ils avaient laissés étaient encore frais à bord. Tout le monde aimait Boris Vladimirovitch pour sa simplicité et son attitude camarade envers ses collègues.

On racontait beaucoup d'anecdotes amusantes sur son séjour. L'attitude envers Kirill Vladimirovitch était plus réservée ; les officiers n'aimaient pas son arrogance et son avarice. Le Grand Duc Kirill Vladimirovitch était à cette époque un très bel homme.

#### Le service opérationnel de la flotte

Lorsque la guerre russo-japonaise commença, les deux frères revinrent à Port-Arthur. Kirill Vladimirovitch fut nommé sous-chef d'état-major « Opérations » de l'état-major du Commandant de la flotte du Pacifique. Il était embarqué sur le *Petropavlovsk*, portant la marque de l'amiral Makarov. C'est la première fois qu'un tel poste était créé dans notre flotte, avant même la création de l'État-Major Général de la Marine. Il y avait aussi dans l'état-major de l'amiral Makarov un officier de l'armée de terre, le colonel Agapeiev, vraisemblablement comme collaborateur du Grand Duc pour les opérations. C'était également une première dans la flotte. Il était aussi embarqué sur le *Petropavlovsk* et périt avec lui.

15) Verste : une verste est à peu près égale à un km.

Avec la mort de l'amiral Makarov, sous l'amiral Vitgeft, on revint à l'ancien système du capitaine de pavillon avec un état-major purement technique  
Une fois de plus la pensée tactique fut étouffée dans la conscience du haut commandement.

## Une circonstance révélatrice

Je m'écarte constamment du sujet prévu, qui est de décrire la vie à bord du *Peresvet* en 1903, et je saute involontairement en avant, tellement la période de la guerre contre le Japon reste ancrée dans ma mémoire, car ces périodes proches sont étroitement liées. La guerre contre le Japon est un tournant dans les destins de l'Empire Russe dans son ensemble, et de chacun de nous. Elle a tout bouleversé, non seulement dans notre patrie, mais dans le monde entier pour les races blanche et jaune. Il est peu probable que je réussisse à écrire beaucoup sur la guerre dans mes mémoires «*Sur le passé...*», c'est pourquoi je ne veux pas négliger ces détails, en apparence peu importants, mais qui sont, selon ma compréhension du passé, les causes cardinales qui ont prédestiné l'issue malheureuse pour nous de la guerre russo-japonaise. La faiblesse et la léthargie de la pensée combattante dans la flotte sont la racine du mal, car elles ont engendré un cycle de l'histoire moderne du monde qui ne s'est pas encore épuisé. Or, le service opérationnel dans la flotte est de première importance !

## Organe de la pensée combattante dans l'ancienne flotte

Je parle de cela parce que la pensée opérationnelle, surtout combattante, n'était pas en faveur même parmi les excellents et jeunes techniciens. Alors quelle pouvait-elle être chez les vieux amiraux, qui avaient grandi et vieilli sous les voiles, avec des navires marchant à dix nœuds et des canons courts de 6 pouces ? Et pourtant la radio fonctionnait déjà à 14 milles (16) nautiques et était alors installée sur tous les navires de 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> rang.

Dans la flotte de cette époque, il n'y avait même pas d'organisation s'occupant des grandes questions militaires. À la tête de l'escadre du Pacifique, c'est-à-dire de toute notre flotte en Extrême-Orient, il y avait un état-major pitoyable, composé du seul capitaine de pavillon (il était la seule pensée combattante de l'amiral, sa tactique et sa stratégie), et de ses trois officiers de pavillon, des gamins de 19-20 ans, tout juste bons à être des estafettes.

Les spécialistes de l'amiral : l'artilleur, le torpilleur, le mécanicien, le médecin et autres n'étaient que des techniciens, à la manière des armuriers dans l'armée.

## Jeu de billard du lieutenant M. V. Ivanov le 14<sup>ème</sup>

Un jour, pendant mon embarquement à bord du *Peresvet*, je suis entré dans le cercle de la Marine de Port Arthur, et j'y ai rencontré mon ami le lieutenant Ivanov le 14<sup>ème</sup> (Ivanov le 14<sup>ème</sup> est une

16) Un mille nautique est égal à la longueur d'une minute de latitude d'un arc de méridien, soit 1852 mètres. On prononce mille comme le chiffre, et l'on évite de la confondre avec le mile anglais (prononcez; mail'le), dit mille terrestre international, qui vaut 1609,344 mètres, ni avec le mille terrestre américain, qui vaut 1609,347 mètres. notez qu'au Québec, l'orthographe du mile anglais est mille (prononcez comme pour le mille nautique). Je pense que c'est juste pour nous embrouiller !