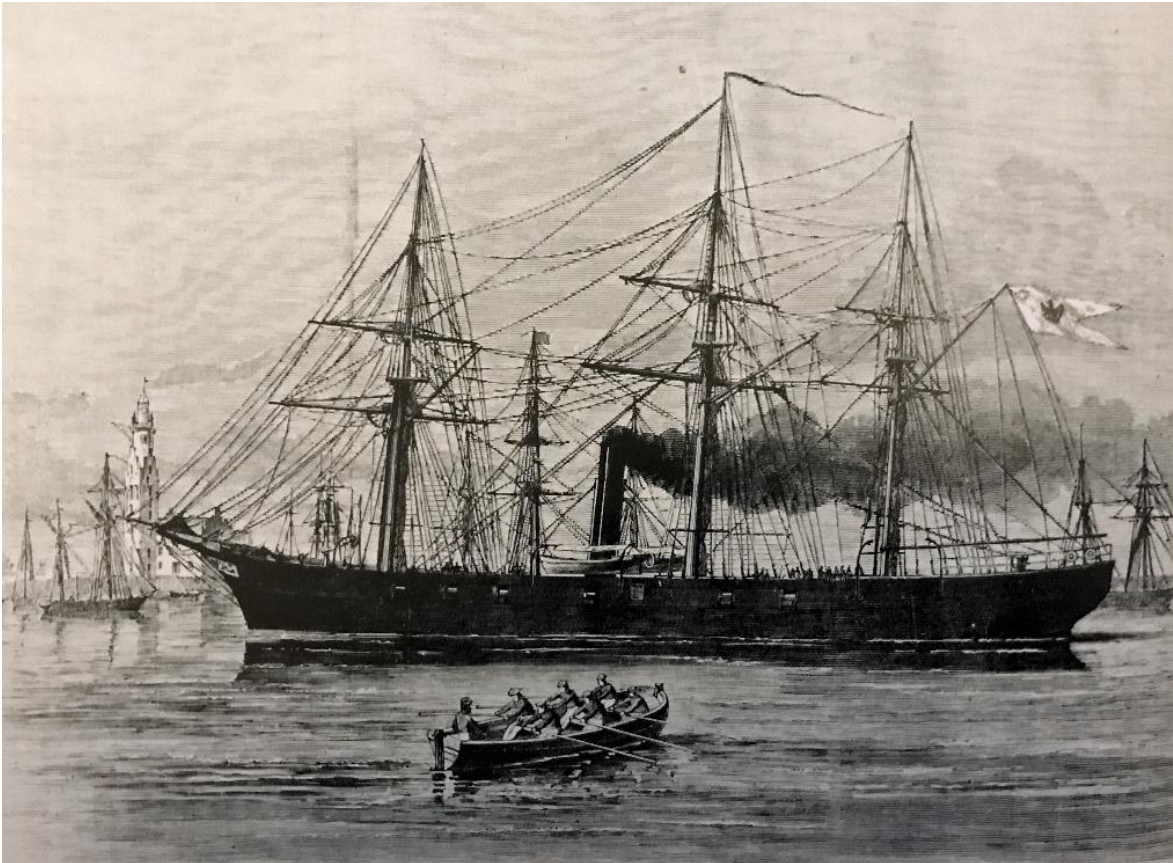


SMS AUGUSTA EN GIRONDE

Guerre Franco-Prussienne



La SMS Augusta est une corvette (appelée corvette à pont affleurant) de la marine prussienne, qui est incorporée à la marine impériale lors de la fondation de l'Empire allemand en 1871.

Les États confédérés avaient commandé deux navires aux chantiers Arman à Bordeaux pour une utilisation dans la guerre civile. Pour dissimuler cela et éviter une implication internationale, les navires sont construits sous les noms (apparemment japonais) Yeddo et Osaka. Le vrai nom du Yeddo aurait été Mississippi. La livraison est empêchée grâce à l'intervention personnelle de l'Empereur Napoléon III, qui veut éviter que la France ne s'implique dans la guerre.

Lorsqu'il n'est plus possible de les remettre au commanditaire, ils sont achetés par le royaume de Prusse le 13 mai 1864, pendant la guerre germano-danoise. Le Yeddo est entré en service sous le nom d'Augusta, nommé d'après la reine de Prusse et épouse de Guillaume Ier, Augusta I



Kaiserin Augusta, née le 30.09.1811 à Weimar, décédée le 07.01.1890 à Berlin

L'Augusta n'arriva cependant en mer du Nord qu'en juillet 1864, donc après la fin de la guerre, et reste en service jusqu'au printemps 1865 afin de former l'équipage.

Le ministre de la Marine, Roon rejette initialement le stationnement permanent d'un navire en raison d'un manque de capacités, mais assure le déploiement temporaire de l'Augusta dans les Caraïbes. Sous son commandant Franz Kinderling, la corvette est mise en service le 27 août 1867 pour l'hiver 67/68 pour les Indes-Occidentales.

En plus de la demande du ministère des Affaires étrangères, Kinderling reçoit de la marine elle-même, par l'intermédiaire du prince Adalbert, celle de mener des études préliminaires pour la création éventuelle d'une base navale prussienne dans une baie peu connue appelée Limón, sur la côte caraïbe du Costa Rica. Ce n'est qu'après de nombreux retards d'ordre technique que la corvette atteint sa zone d'opération en mars 1868. C'est ainsi que débute la présence de la marine allemande dans la station navale des Antilles.

Après de brèves visites au Venezuela et en Colombie, l'Augusta fait escale à Aspinwall le 1er avril, puis dix jours plus tard dans la baie de Limón (actuel Puerto Limón). Pour négocier avec le président du Costa Rica, Castro, Kinderling, accompagné d'un guide indien et de quelques membres de l'équipage de l'Augusta, part le 17 avril 1868 pour San José, que le groupe atteint le 24 avril à travers la forêt vierge en mule et en canoë. Dès le 25 avril, Kinderling rencontre le président Castro, mais les négociations avec le gouvernement costaricien n'aboutissent pas. Kinderling lui-même suppose que, par égard pour les États-Unis, une cession de terrain serait tout au plus envisageable à une société privée, mais pas à un gouvernement étranger³. Du 7 au 9 mai 1868, les Allemands, accompagnés d'un officier costaricien, se rendent à cheval à Puntarenas et visitent en bateau l'île San Lucas dans le golfe de Nicoya, que l'on pense pouvoir accueillir une base navale. Kinderling reprend la mer vers le nord pour reprendre sa mission première, à savoir la protection des Allemands au Mexique. Le 30 mai 1868, l'Augusta atteint Veracruz, mais les autorités refusent toute communication. C'est sur la rade de Sacrificios que l'ordre de rappel du 30 avril lui parvient. L'Augusta retourna donc en Europe via la Nouvelle-Orléans et arrive à Kiel le 20 juillet 1868.

Guerre commerciale dans la guerre franco-prussienne. Lors de la guerre franco-prussienne, la marine prussienne prévoit de lancer la guerre de croiseurs contre les livraisons d'armes et de munitions françaises. L'Augusta est donc mise en service le 26 octobre 1870 et navigue de Dantzig à Kiel avec l'équipage expérimenté de la Nymphé. Le commandement est assuré par le capitaine de corvette Johannes de Weickhmann. L'ordre de mission est retardé car Bismarck craint initialement que la guerre des croiseurs ne perturbe les relations avec la Grande-Bretagne et les États-Unis, mais il se laisse finalement convaincre. En conséquence, l'Augusta quitte Kiel le 12 décembre 1870.



Capitaine Johannes de Weickhmann (1819-1897)

Sous le pavillon d'un navire marchand, elle fait le tour des îles britanniques et arrive à Castletownbere le 22 décembre. Là, le pavillon de la marine prussienne est mis en place et les stocks de charbon provenant d'un bateau à vapeur allemand sont complétés. Dans la nuit du 25 décembre, l'Augusta quitte l'Irlande à la recherche de navires marchands transportant illégalement des armes des États-Unis vers la France. Le capitaine Weickhmann, partant du principe que de tels navires seront déchargés à Brest, commence à patrouiller au large de l'île d'Ouessant, à l'ouest du port. Le lendemain, l'équipage de l'Augusta inspecte deux navires neutres, ne trouve aucune marchandise de contrebande et les autorise à poursuivre leur voyage. Des tempêtes empêchent la recherche d'autres navires pour les jours suivants. Le 2 janvier 1871, Weickhmann décide de patrouiller dans la zone au large de l'estuaire de la Gironde dans l'espoir de trouver des navires transportant du matériel de guerre. Deux jours plus tard, elle arrête le brick français Saint-Marc, qui transporte des vivres à Bordeaux pour l'armée française. Un cadet de la marine et cinq membres d'équipage montent à bord du navire, qui est saisi comme prise, et le conduisent au nord de l'Écosse vers un port allemand.

L'Augusta

Le *Times* publie la dépêche suivante :
Plymouth, 17 janvier.

Le brick français *St-Marc*, capitaine Lotelier, allant de Dunkerque à Bordeaux, avec un chargement de farine et de fèves, a été capturé à 6 milles, à hauteur de la Gironde, par la frégate *Augusta*. Le bâtiment capturé est entré hier à Plymouth pour reprendre de l'eau et des provisions, et avec perte de ses voiles. Indépendamment de son équipage, fort de 7 hommes, le brick français a à bord un officier et 6 marins prussiens.

Peu après, *Augusta* arrête la barque française *Pierre Adolphe*, qui transporte également à son bord des vivres pour l'armée. Un autre cadet et cinq marins prennent le navire. Sur les deux navires, les équipages français continuent à exploiter les navires sous la direction du personnel naval prussien. À 4 heures. Le 4 janvier, l'*Augusta* arrête également le navire à vapeur *SS Max* du gouvernement français, qui transporte des armes de guerre comme cargaison. Comme l'*Augusta* ne peut pas fournir d'équipage supplémentaire pour le troisième navire, l'équipage du navire est capturé et le navire coulé.

On dans les *Tablettes*, de Rochefort :

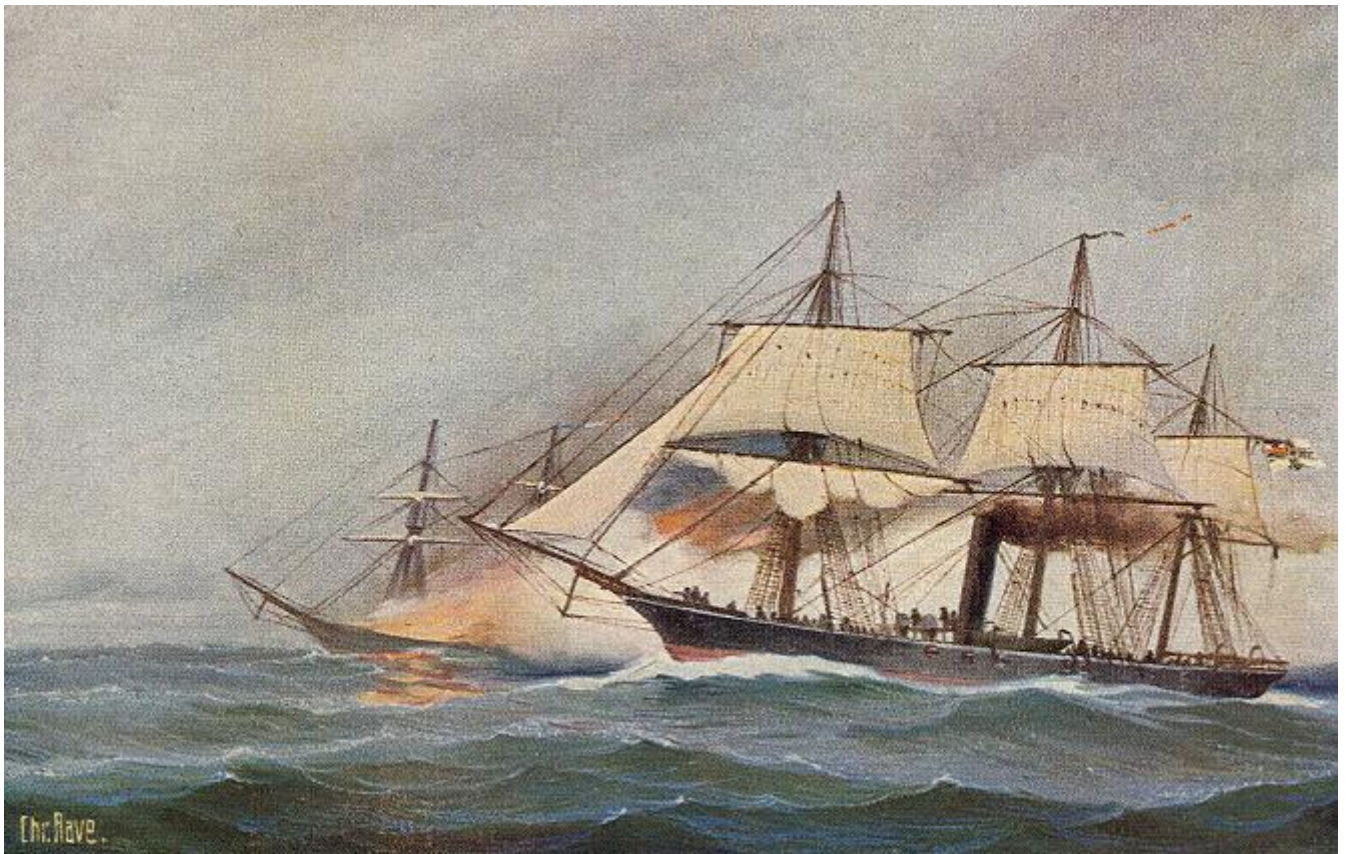
La perte de l'avisos à vapeur le *Mor*, bâtiment de servitude de notre port, n'est plus douteuse : le *Mor* a été surpris en mer par la corvette prussienne à hélice l'*Augusta*, au moment où il se rendait de Rochefort à Bordeaux, avec des objets d'approvisionnement : son équipage a été fait prisonnier et le navire coulé. Les trente hommes qui le montaient auraient eux-mêmes mis le feu à leur bâtiment : ils sont présentement à Vigo, où s'est réfugiée l'*Augusta*, fuyant devant les cuirassés français envoyés, au premier signal, à sa poursuite,

Nous savons que l'*Augusta*, trompant la surveillance des navires chargés de sa garde, a pu quitter Vigo. — Quand donc notre marine débarassera-t-elle le commerce français de ce dangereux croiseur ?

Une frégate prussienne en Gironde. On communique, à la Gironde, l'extrait suivant du rapport de mer du capitaine Chollet, commandant le brick UNICO, arrivé de St-Malo à Bordeaux : "Le 4 janvier, à une heure de l'après-midi, j'ai aperçu devant moi un grand navire à vapeur, que j'ai pris pour un navire de guerre. Auprès de lui, et à très petite distance, se trouvait un trois-mâts barque en panne, tous les deux sans pavillon. A deux heures en vue de la Coubre, à la distance de 3 milles environ, le phare relevé au sud-est du compas, j'ai passé sur leur arrière, à la distance d'une encablure environ. Il y avait alors près du trois-mâts une baleinière du vapeur, qui quelques minutes après, est retournée à

son bord. A trois heures et demie, je mettais en panne dans l'ouest-nord-ouest de la Coubre, en attendant un pilote. Tout le reste de la journée, ces deux navires se sont maintenus dans la même position. Vers huit heures, j'ai aperçu le même vapeur ayant un navire à sa remorque et gouvernant alors pour rentrer en rivière, avec très-petite vitesse. Ces navires n'avaient aucun feu de position. Quelque temps après, je les perdais de vue, et vers neuf heures du soir, j'ai entendu, ainsi que plusieurs hommes de l'équipage, neuf coups de canon tirés presque sans interruption. Le navire à vapeur était un trois-mâts carré, noir au-dessus de la flottaison, rouge en dessous; l'arrière rond, ayant ses mâts de perroquet sans flèche; les embarcations peintes en blanc dans les hauts, vert en dessous. Le trois-mâts-barque était frais peint en noir, un liston jaune sur l'arrière, beaucoup de sculptures, le nom écrit en lettres dorées, que malheureusement je n'ai pu lire. Ce navire était chargé et pouvait porter 400 tonneaux. Un courtier maritime de Bordeaux ajoute: "Le fait grave énoncé dans le rapport ci-joint m'est confirmé par l'administration. C'est une frégate prussienne qui s'est montrée en Gironde, et qui est maintenant réfugiée en rade de Vigo. Trois bâtiments de guerre français sont actuellement à sa poursuite.

L'Electeur du Finistère. (Mardi 17 Janvier 1871)



Comme les réserves de charbon s'épuisent à ce moment-là et que le risque de rencontrer des navires de guerre français augmente en raison de ses succès dans la région, l'Augusta poursuit sa route vers le cap Finistère, où elle inspecte trois navires neutres. Le 7 janvier, il fait escale dans le port espagnol de Vigo afin de compléter son approvisionnement en charbon. L'approvisionnement en charbon ne commence cependant que le 12 janvier et c'est ainsi qu'arrivent des navires de guerre français, dont le cuirassé Héroïne, bloquant la rade et immobilisant ainsi l'Augusta. Le blocus n'est levé qu'avec la paix préliminaire de Versailles du 26 janvier. Le 7 février, l'Augusta quitte Vigo et arrive à

Wilhelmshaven le 21 février, après une escale charbonnière à Mandal. Entre-temps, la prise Pierre Adolphe a évité les navires de guerre français et atteint les côtes norvégiennes. Le 13 février, il s'y échoue et l'équipage est sauvé par des pêcheurs norvégiens. Après la signature du traité de paix de Francfort, les équipages français à bord du Saint-Marc sont rapatriés en France. Weickhmann reçoit la croix de fer de 2e classe pour son service avec l'Augusta.

En 1884, elle est reclassée en tant que corvette de croisière. Elle coulera dans un cyclone en 1885.

Sources :

"Die Schiffe der deutschen Flotten 1848–1945", Hans Jürgen Hansen, ISBN 3-86047-329-8 ; L'Electeur du Finistère. (Mardi 17 Janvier 1871) ; Le Phare de la Loire (28/01/1871) ; The Times (January 18, 1871) ; <https://archeosousmarine.net/bdd/fichetech.php?id=17645> ; Wikipedia.