

Cuirassé

**VOLTAIRE**

Marine Nationale



**Nom :** VOLTAIRE <sup>1</sup>  
**Type :** Cuirassé (type Danton).

**Chantier :** Forges et Chantiers de la Méditerranée, La Seyne sur Mer.  
**Commencé :** 26 décembre 1906.  
**Mis à flot :** 16 janvier 1909.  
**Terminé :** 1911.

**En service (MN) :** Mai 1911.  
**Retiré (MN) :** 17 mars 1937.

**Caractéristiques :**

146,6 (ht.) 145 (pp.) x 25,8 m. ;  
TE AV : 8,10 m. ; TE AR : 8,50 m. ;  
18 400 t. ; 19 760 tpc. ;  
22 500 cv. ;  
4 groupes de turbines Parsons entre 2 groupes de chaudières ;  
26 chaudières Niclausse timbrées à 18 kg/cm<sup>2</sup> ;  
19,25 noeuds ; 19,7 noeuds aux essais ;  
921 h.

Rayon d'action :  
1 000 milles à 19 noeuds,  
8 500 à 10 noeuds.

Protection :  
Ceinture de 150, 270 et 150 mm. ;  
Pont supérieur : 480 mm. ;  
Pont inférieur : 45 mm. ;  
Tourelles de 305 : 300 mm. ;  
Tourelles de 240 : 220 mm. ;  
Blockhaus : 300 mm.  
Poids total de la protection : 4 950 tonnes.

Sister-ships : *Diderot, Mirabeau, Vergniaud, Danton et Condorcet.*

**Armement :**

IV de 305 modèle 1902 en 2 tourelles doubles ;  
XII de 240 modèle 1902 en 6 tourelles doubles ;  
XVI de 75 modèle 1906 ;  
X de 47 modèle 1902 ;  
II de 65 (débarquement) ;  
II TLT sous-marins de 450.

---

<sup>1</sup> **François Marie Arouet, dit Voltaire**, né le 21 novembre 1694 à Paris est un écrivain et philosophe français. Il est admis à l'Académie française en 1746, et meurt à Paris le 30 mai 1778.

## Principales dates :

Le **VOLTAIRE** fait partie des ultimes « pré-dreadnoughts » français <sup>(2)</sup>.

08 septembre 1910 : le capitaine de vaisseau Joseph Barnouin prend le commandement.

01 janvier 1911 : en préparation d'essais à Toulon.

Mai 1911 : le bâtiment est armé définitivement à Toulon.

03 novembre 1911 : affecté à la 1<sup>ère</sup> Escadre, 1<sup>ère</sup>, puis 2<sup>ème</sup> division.

Janvier 1912 : il entre à la 1<sup>ère</sup> Escadre de l'Armée Navale, 2<sup>ème</sup> division.

1912 : il fait des sorties courantes le long des côtes de Provence et de la Corse.

Mai – juin 1913 : il est en grandes manœuvres en Provence et en Tunisie. Il participe à la revue du Président de la République.

20 octobre – 20 décembre 1913 : le navire fait une croisière dans le Levant avec l'escadre. Il est en Égypte, en Syrie et en Grèce.

Mai 1914 : le **VOLTAIRE** fait des grandes manœuvres en Corse, en Algérie et en Tunisie.

Août 1914 : pendant la guerre, il est sous le commandement du CV de La Taste. Il fait partie de la 2<sup>ème</sup> division de la 1<sup>ère</sup> Escadre de ligne (CA Lacaze). Il effectue une croisière entre la Sicile et la Tunisie pour empêcher les croiseurs allemands de s'échapper vers l'Ouest.

16 août 1914 : le bâtiment fait une incursion en Adriatique. Le croiseur autrichien *Zenta* est coulé. Le **VOLTAIRE** patrouille dans les îles Ioniennes. Il fait de nombreux raids en Adriatique et des escales à Malte et à Bizerte.

Décembre 1914 – mai 1915 : il participe au blocus à distance de l'Adriatique.

Fin 1915 : il effectue les mêmes patrouilles, puis est à Malte et à Bizerte.

15 avril 1916 : figure à l'effectif de la 2<sup>ème</sup> division de la 2<sup>ème</sup> Escadre de l'Armée Navale (VA Favereau, C<sup>dt</sup> de l'escadre sur le *Diderot*) ; porte la marque du CA Daveluy, C<sup>dt</sup> de la division.

Décembre 1916 – septembre 1917 : le navire est à Corfou puis à Moudros. La compagnie de débarquement, transportée par le *Mirabeau* prend part aux affaires d'Athènes.

Mai – octobre 1918 : le **VOLTAIRE** est en refonte à Toulon.

01 juillet 1918 : figure à l'effectif de la 2<sup>ème</sup> Escadre de l'Armée Navale comme bâtiment de remplacement, (VA Amet, C<sup>dt</sup> de l'escadre sur le *Diderot*).

10 octobre 1918 : endommagé par 2 torpilles reçues à l'avant, lancées du sous-marin *UB 48* (KL Wolfgang Steinbauer) dans le canal de Cervi près de Moudros, alors qu'il rejoignait l'escadre escorté par quatre torpilleurs. Le tir particulièrement rapide du

---

<sup>2</sup> La série des six cuirassés est mise en service en 1911, alors que la course aux dreadnoughts et aux croiseurs de bataille bat son plein entre les Anglais et les Allemands. Fin 1911, les premiers ont déjà en service douze dreadnoughts et quatre croiseurs de bataille, les seconds sept dreadnoughts et un croiseur de bataille, et la France ne dispose d'aucun navire de type équivalent. Autant dire qu'à leur mise en service, ils sont déjà périmés.

cuirassé sur le point de départ des sillages des torpilles empêche les torpilleurs de contre-attaquer et le sous-marin s'échappe. Le **VOLTAIRE** rejoint alors Milo où il est réparé provisoirement, puis gagne Bizerte par ses propres moyens pour réparations.

1919 : il est à Toulon.

15 mars 1920 : mis en réserve.

15 septembre 1921 : affecté à la division navale de la Manche et de la mer du Nord dont il devient le navire amiral.

23 septembre 1921 : affecté à la division d'Orient.

01 avril 1922 : affecté à la 2<sup>ème</sup> division de la 1<sup>ère</sup> Escadre.

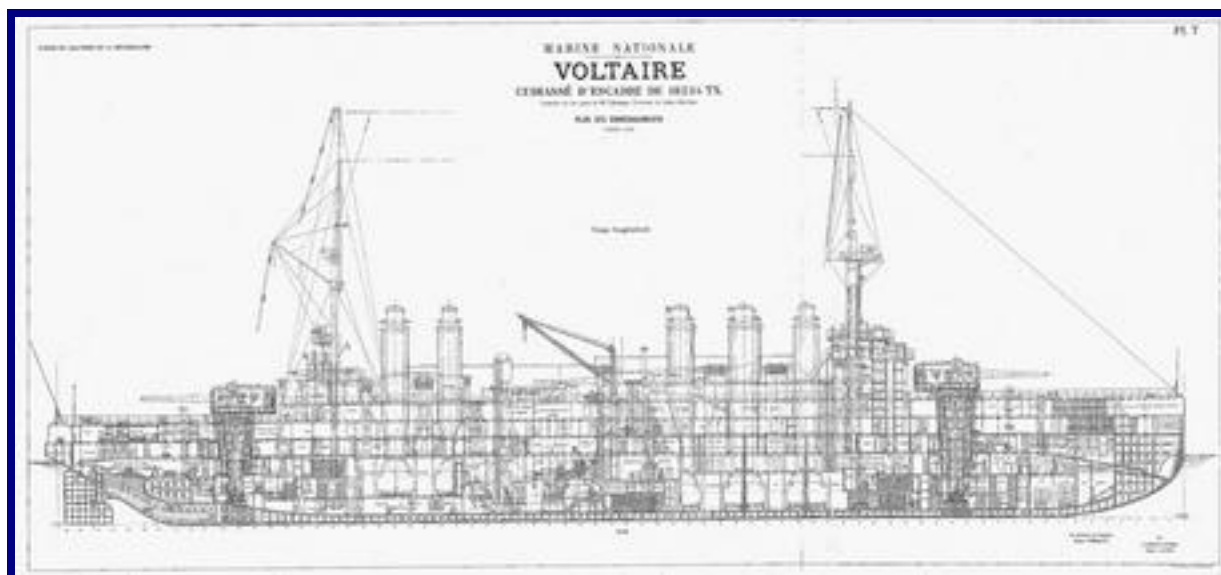
1922 - 1925 : en refonte, il est modernisé (protection sous-marine)

1927 : envoyé à Toulon, il sert de navire-école dans la 3<sup>ème</sup> Escadre ou Escadre d'instruction qui devient la division d'instruction de la 1<sup>ère</sup> Escadre le 12 avril 1930.

17 mars 1935 : retiré du service, il est condamné.

1939 : démantelé et démolì à Brest.

### Plans :



Les plans du cuirassé **VOLTAIRE** sont disponibles à l'adresse suivante :

<http://www.servicehistorique.sga.defense.gouv.fr/02fonds-collections/banquedocuments/planbato/planbato/fichebato/fichbato.php?id=416>

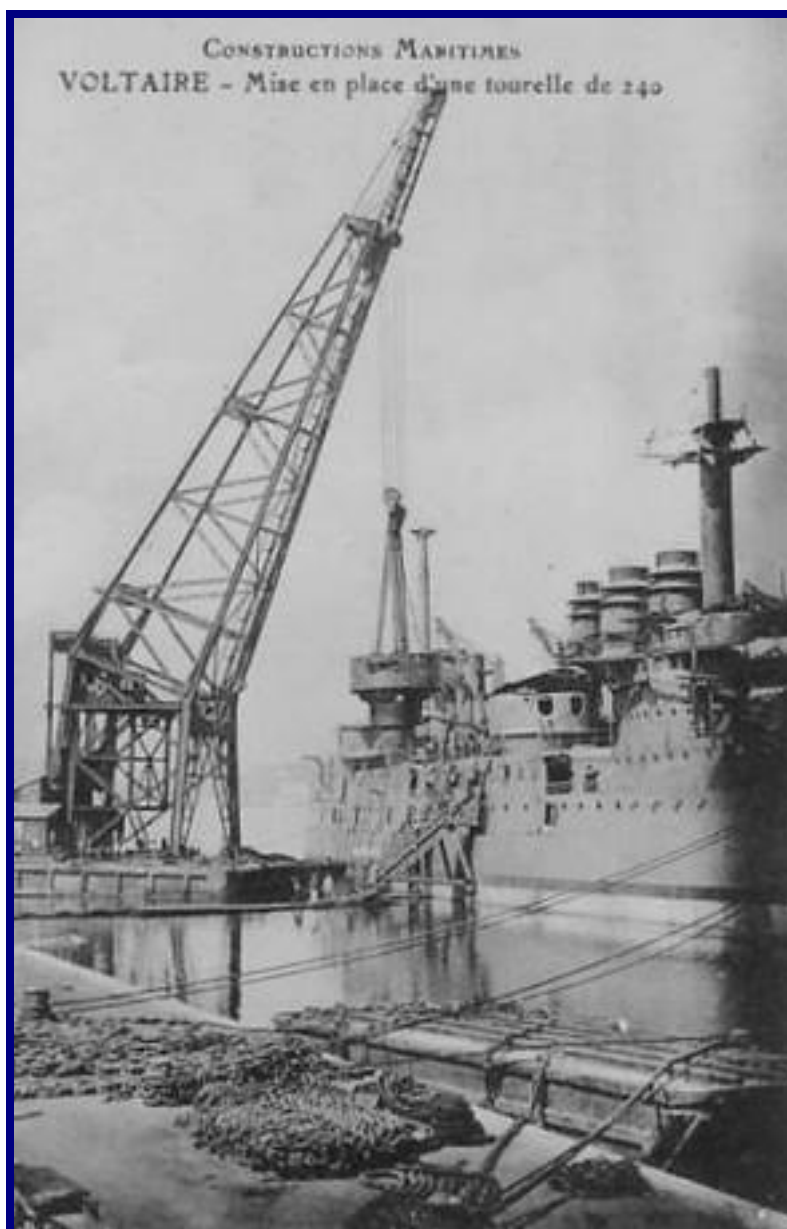
### Equipage :

Cf. annexes.

### Citation :

N.C.

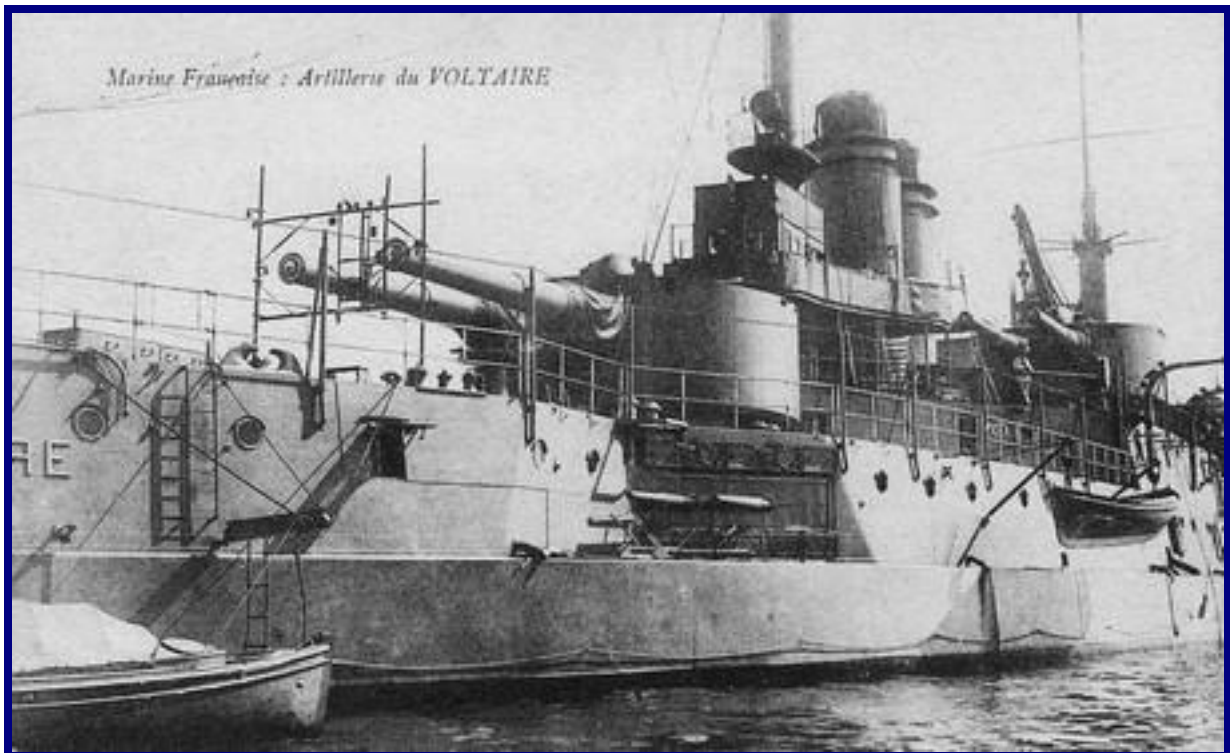
**Iconographie :**



Constructions maritimes.  
VOLTAIRE – mise en place d'une tourelle de 240.



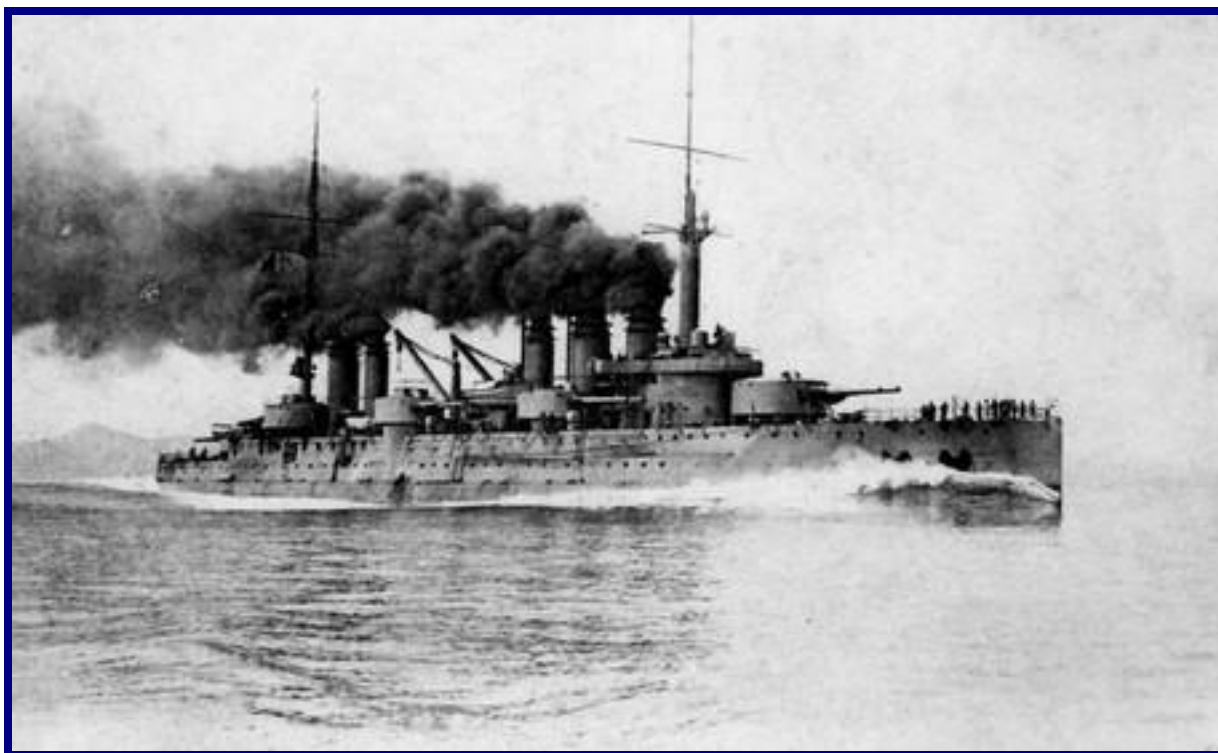
Constructions maritimes.  
VOLTAIRE – mise en place d'une tourelle de 240.



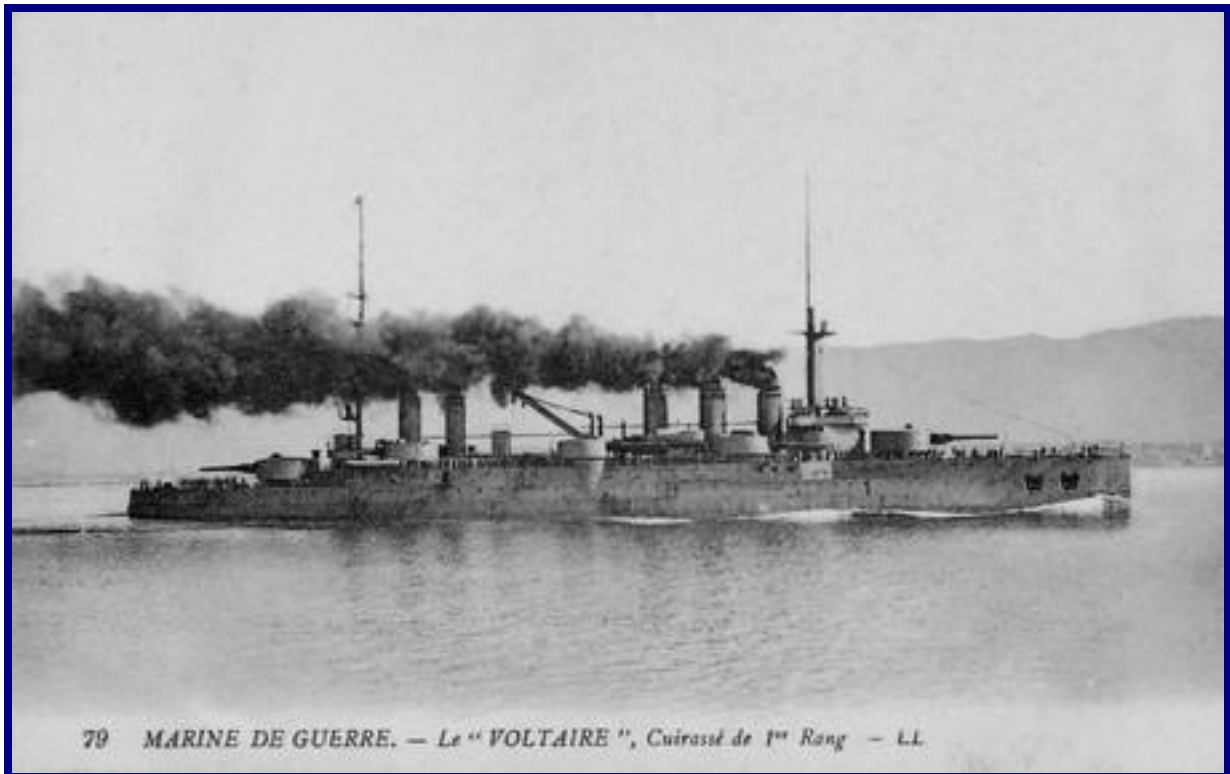
Marine Française – Artillerie du VOLTAIRE.



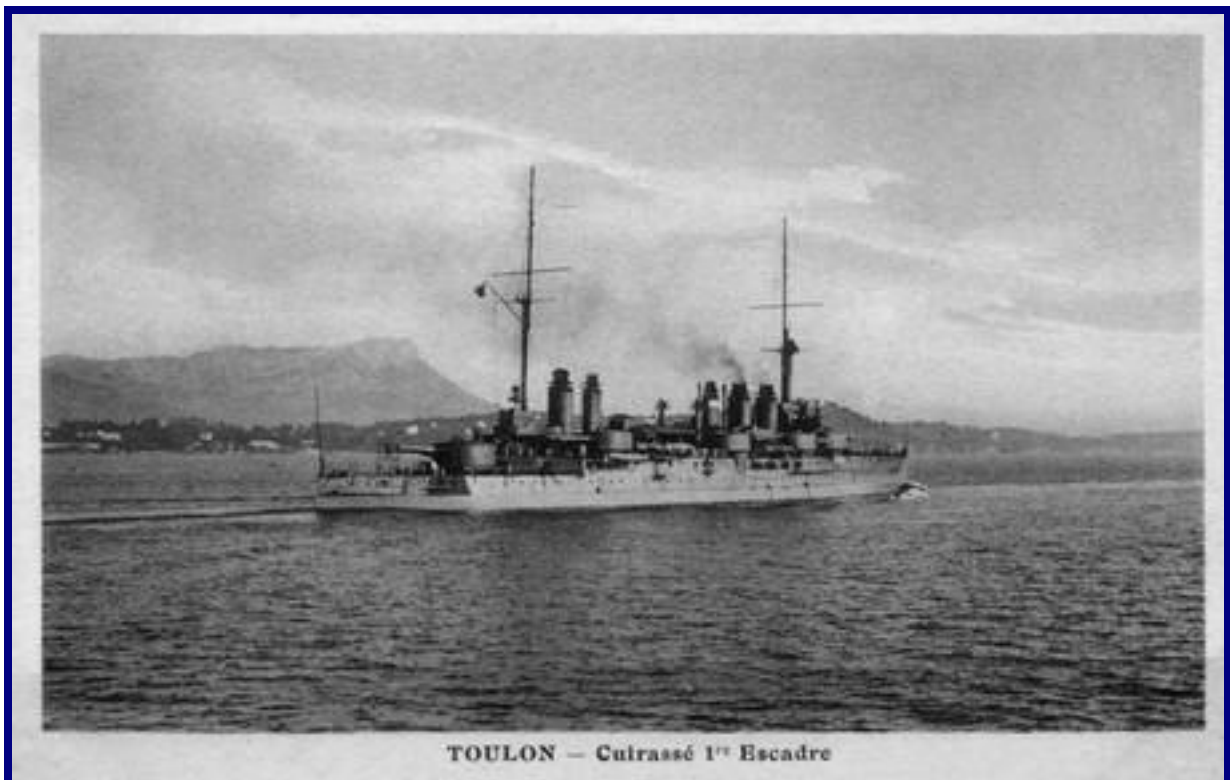
Photo prise depuis le VOLTAIRE lors de la revue navale du 9 Septembre 1911.  
Derrière le VOLTAIRE viennent les cuirassés de la même série Condorcet, Diderot, Danton et Mirabeau.



VOLTAIRE – Cuirassé d'escadre à turbines – Marine Militaire Française.

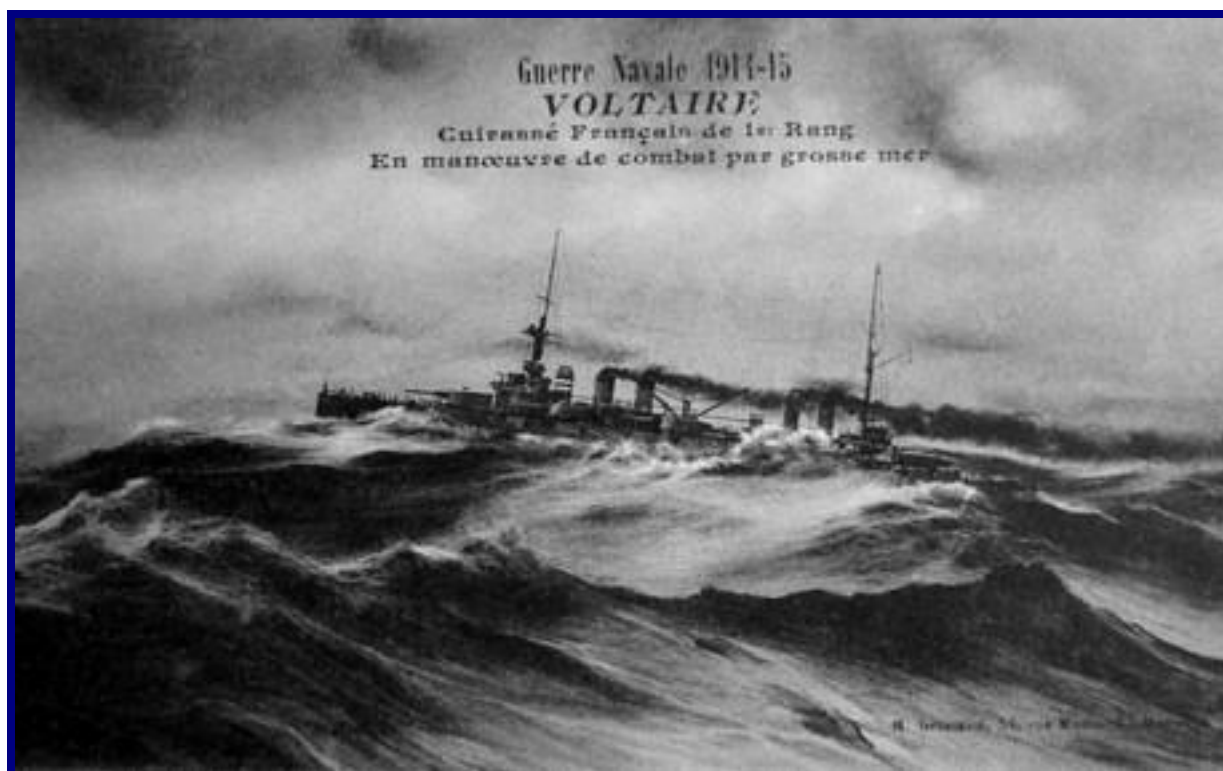


Marine de Guerre – Le « VOLTAIRE », Cuirassé de 1<sup>er</sup> Rang.



TOULON – Cuirassé 1<sup>ère</sup> Escadre (VOLTAIRE).





Guerre Navale 1914 – 15  
VOLTAIRE - Cuirassé Français de 1<sup>er</sup> Rang.  
En manœuvre de combat par grosse mer.



Navires de la Grande Guerre – Navire VOLTAIRE  
Fiche récapitulative mise à jour le 05/07/2008 – V3  
Auteurs : Yves DUFEIL – Franck LE BEL – Marc TERRAILLON

## Sous-marin :

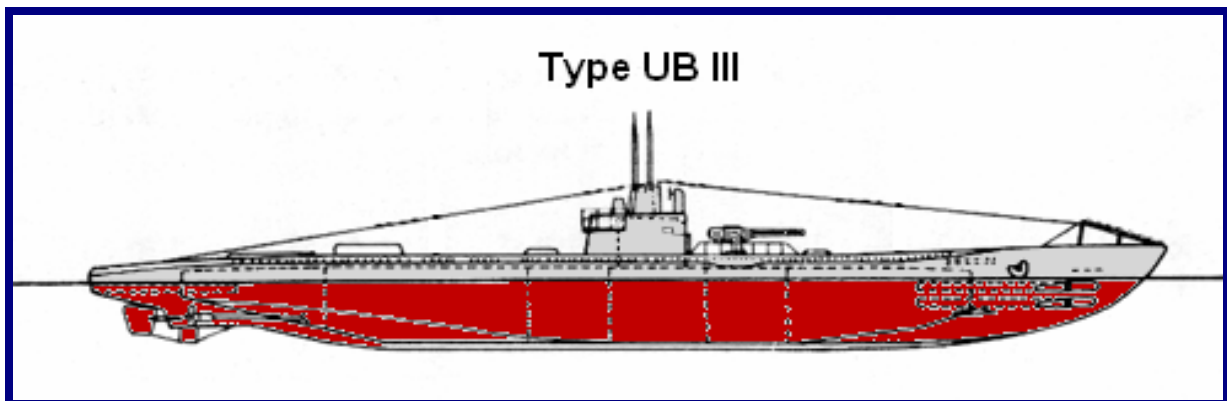
### UB 48 - Type UB III

#### Patrouille - octobre 1918.

Ce mois d'octobre 1918 allait être particulièrement actif pour Wolfgang Steinbauer et son équipage. L'UB 48 avait appareillé une première fois le 2 pour une mission de surveillance dans le secteur de Durazzo. De retour à Cattaro dans la matinée du 5, il n'avait que le temps de compléter ses approvisionnements pour reprendre la mer aussitôt avec pour zone d'opérations un secteur au large de la Crète.

Le 10 au soir, il interceptait le cuirassé **VOLTAIRE** qui était escorté par quatre destroyers japonais et entamait une attaque en plongée. Sitôt en position de tir, le sous-marin lançait deux torpilles. La première faisait but sur tribord avant du cuirassé, provoquant une brèche de 4 mètres de haut sur 16 de long tandis que la seconde explosait à très courte distance du navire, ne provoquant que des dégâts mineurs. Le **VOLTAIRE** parvenait à se maintenir à flot et à gagner difficilement le port de Moudros où il était immobilisé jusqu'à la fin de la guerre.

Le 22 octobre, un message radio de l'Amirauté ordonnant la cessation de la guerre au commerce était reçu par le sous-marin qui prenait alors le chemin du retour et regagnait l'arsenal de Pola. Le 28, à la capitulation des forces austro-hongroises, l'UB 48 n'étant pas en état de prendre la mer pour regagner l'Allemagne, il était sabordé sur place.



Chantier :	N.C.
Lancé le :	N.C.
En service :	N.C.

#### Caractéristiques

Dimensions :	
Longueur :	55,30 m. (ht.)

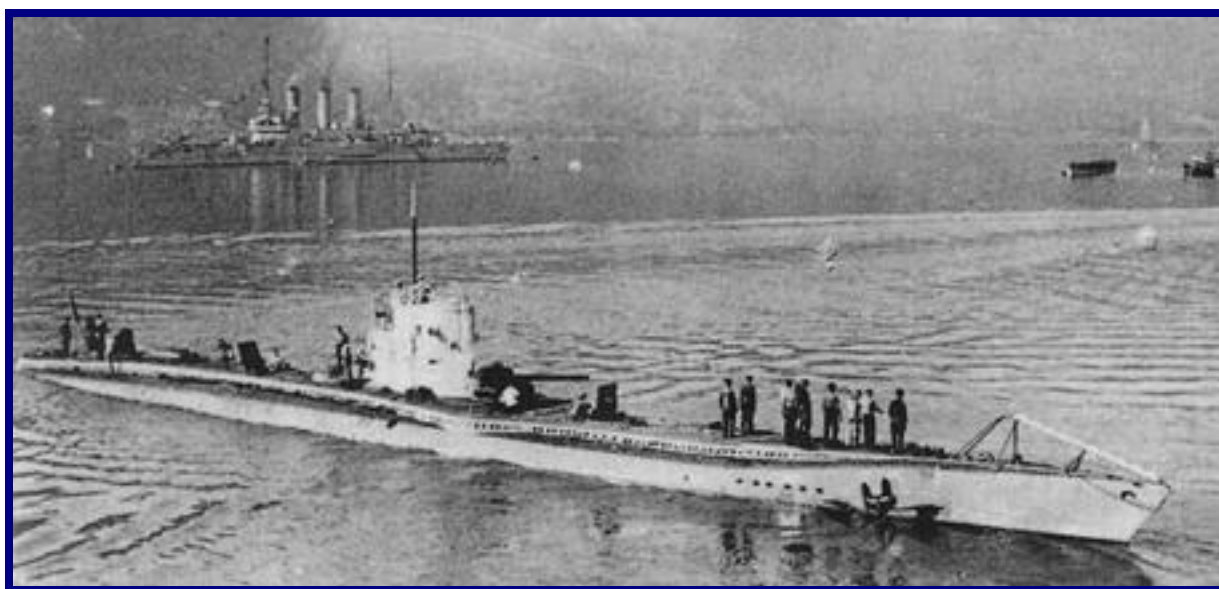
Largeur : 40,10 m. (ce.<sup>3</sup>).  
 5,80 m.  
 3,90 m. (ce.)  
 Hauteur : 8,25 m.  
 Tirant d'eau : 3,70 m.  
 Profondeur certifiée : 75 m.  
 Propulsion : 2 Diesels - 1100 CV.  
 2 Electriques - 788 CV.

	Déplacement	Vitesse	Autonomie (milles/nœuds)
En surface	516 tonnes	N.C.	9040 nm à 6 nds.
En plongée	651 tonnes	N.C.	55 nm à 4 nds.

Carburant : N.C.

Armement :  
 TLT Avant : 4  
 TLT Arrière : 1  
 Canon : 1 x 88mm armé à 160 coups.  
 Torpilles : 10

Equipage : 4 officiers, 30 hommes.



Le sous-marin *UB 48* à Cattaro – A l'arrière plan, le cuirassé *KuK Sankt Georg*.

<sup>3</sup> ce : coque épaisse.

Sort final :  
Sabordé dans l'arsenal de Pola.

### **Kapitänleutnant Wolfgang Steinbauer.**



Né le 6 mai 1888 à Strasbourg (alors allemande).

Avril 1908 : Wolfgang Steinbauer entre dans la Marine Impériale à l'âge de 20 ans.

A la déclaration de guerre en août 1914, il se trouve à bord du croiseur *SMS Pommern*.

Décembre 1914 – Avril 1915 : Ecole de Navigation sous-marine

Avril 1915 – mars 1916, Officier de quart sur l'*U 35* avec pour Commandant Kophamel puis von Arnould.

4 juillet 1916 – 31 mars 1917 : Commandant de l'*UB 47*.

11 juin 1917 – 28 octobre 1918 : Commandant de l'*UB 48*.

03 mars 1918 : Steinbauer est décoré de « Pour le Mérite ».

28 avril 1918 : Promu au grade de Kapitänleutnant.

16 février 1920 : Il quitte définitivement le service.

Avec 50 navires coulés pour plus de 180 000 tonnes, il est le 7<sup>e</sup> au classement des as des forces sous-marines.

### **Bibliographie :**

Dictionnaire des bâtiments de la flotte de guerre française de Colbert à nos jours - Tome II – 1870 / 2006 - LV Jean-Michel Roche.

La guerre navale dans l'Adriatique - CV A. Thomazi – Payot, 1927.

La guerre navale dans la Méditerranée - CV A. Thomazi - Payot, 1929.

Les Cuirassés Français de 23500 tonnes – Robert Dumas et Jean Guigliani – Editions des 4 Seigneurs – Grenoble – 1980.

La Royale - Jean Randier.

La Grande Guerre sur mer - Yves Buffetaut.

Histoire Maritime de la Première Guerre Mondiale - Paul Chack et Jean Jacques Antier.

Cent ans de cuirassés français - Eric Gille.

Les navires français – 1914 / 1918 - Jean Moulin.

Les cuirassés français - Jean Moulin.

Les Flottes de Combat en 1917 - Commandant de Balincourt.

Les Flottes de Combat en 1925 - Commandant de Balincourt.

Les Flottes de Combat en 1929 - Commandant Vincent-Bréchnignac.

Histoire des marins français - Tome III – 1870 / 1940 - CA Hubert Granier.

Ehrenrangliste der Kaiserliche Deutschen Marine - K.Adm A. Stoelzel.

Die UB-Boote der Kaiserlichen Marine - Harald Bendert.

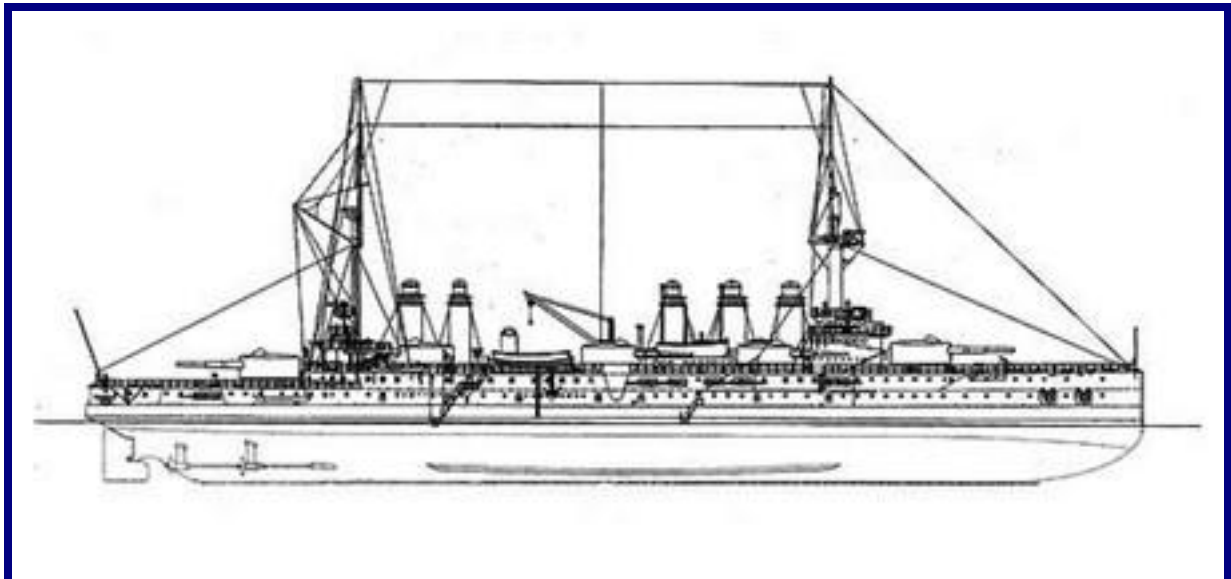
Revue : N.C.

**Internet :**

<http://www.histomar.net/>

**Remerciements :**

A l'attention de  
**Gilles Jogerst**, généalogiste de Marine.  
**Olivier Prunet**.



Silhouette

**Annexe 1 :**

**Etat major au 1<sup>er</sup> janvier 1911.**

En préparation d'essais à Toulon.

Commandant : Joseph Barnouin, Capitaine de vaisseau (depuis le 8 septembre 1910).

Capitaine de frégate : Prosper Barthes.

Second - Gérard de Cacqueray, Chef des services offensifs.

Lieutenants de vaisseau :

Claude Héritier (can.).

Marc Motet (torp.).

Urbain Roqueplo (fus.).

Enseigne de vaisseau : Pierre Fabre (can.).

Mécanicien en chef : Charles Gigon.

Mécanicien principal de 1<sup>ère</sup> classe : Marius Gabert.

Commissaire de 1<sup>ère</sup> classe : Louis Bourgain.

Médecin-major : Jean Baptiste Vincent, Médecin principal.

## Annexe 2 :

### **Les ultimes pré-dreadnought français - Les cuirassés de 18000 tonnes type Danton.**

Le bâtiment de 18000 tonnes paraissait, aux environs de 1904, atteindre des dimensions rendant sa réalisation difficile. Les nécessités de l'utilisation de l'artillerie allaient obliger la construction navale à atteindre rapidement ce tonnage, puis à le dépasser.

Si en France, le passage de 15000 à 18000 tonnes correspondait à un accroissement de 20 %, en Angleterre, du *Dominion* (16000 t.) au *Dreadnought*, il s'agissait à peine d'une augmentation de 10 % ; et pourtant, ce pas décisif semblait difficile à franchir et suscita des oppositions.

C'est en Grande-Bretagne que la question fut tout d'abord posée. Les distances de tir envisagées depuis 1900, celles des combats russo-japonais (6 000 à 7 000 m), imposaient à l'artillerie des méthodes de tir différant notablement de celles du passé.

L'emploi des appareils d'optique, lunettes de visée et télémètres, avait fait la preuve de leur efficacité.

Malgré l'adoption d'une artillerie moyenne de 234 mm sur les types *Dominion* en construction, on craignait que des navires étrangers munis de canons plus nombreux de 300 mm ne prissent une supériorité décisive sur les navires anglais munis seulement de quatre canons de ce calibre.

Il fallait donc envisager le calibre de 305 comme d'un emploi décisif et prévoir le réglage à grande distance uniquement avec ce calibre ; le nombre des gerbes pouvant être observées devait donc entraîner, dans tout le secteur de tir, la nécessité d'avoir deux ou trois tourelles en action.

L'amiral Fisher craignant d'être distancé et redoutant l'effet des études Cuniberti (1903) précipita les réunions d'une commission nommée en 1904, qui termina son travail en moins de deux mois.

On s'était mis d'accord sur 10 canons de 305, en 5 tourelles, dont la commission avait étudié et fixé la répartition. On avait adopté un dispositif général de protection ; on avait, enfin, considéré les 18000 t comme le maximum à ne pas dépasser.

D'autre part, il était admis que la vitesse était un élément primordial pour pouvoir engager le combat et manœuvrer. Aux cuirassés de 18/19 nœuds, on opposera donc un bateau de 21 à

21,5 nœuds. Mais la puissance nécessaire excéda celle admise pour les cuirassés et le poids d'une machine alternative sera impossible à admettre. Fisher fit trancher la question par l'adoption des turbines à vapeur, qui donnèrent satisfaction sur des navires de commerce.

Tous les éléments du nouveau navire furent fixés et les plans purent être terminés. La construction fut poursuivie en toute hâte, afin de n'être distancée par aucune autre marine.

L'achèvement des travaux de la commission est du 22 février 1905. Le lancement du *Dreadnought* a lieu le 10 février 1906, le début des essais le 3 octobre 1906 (vitesse réalisée 21,6 noeuds) et les essais d'artillerie le 18 octobre 1906.

Cette construction n'alla pas sans oppositions assez bruyantes. En France, Emile Bertin restait l'adversaire des gros tonnages et par ses théories d'apparence scientifique, démontrait l'inutilité et le danger de ceux-ci. En Angleterre, White combattait l'adoption de tels navires.

Les essais de tir de toute une bordée de 8 pièces de 305 eurent lieu sans incidents ni dégâts. La suite logique fut la limitation à deux unités des navires dérivés des types *White* (*Lord Nelson* et *Agamemnon*) et la commande de toute la série des *Dreadnought* qui en 1914, feront la force et le gros du corps de bataille britannique.

L'élaboration, en France, du type de 18000 tonnes fut beaucoup plus pénible et tâtonnante ; la construction en fut plus lente aussi. En août 1905, le ministre de la Marine (G. Thomson) déposa un projet de budget pour 1906, prévoyant la construction de trois cuirassés dont le type paraissait déjà fixé : déplacement, 18000 t. ; vitesse, 18 noeuds ; artillerie, 4 canons de 305 et 12 canons de 240.

C'était un agrandissement des types de 15000 t., avec machines alternatives. Le conseil supérieur fut amené à comparer trois projets :

Cuirassé armé de 10 canons de 305.

Cuirassé armé de 4 canons de 305 et de 12 canons de 240.

Cuirassé armé de 6 canons de 305 et de 12 canons de 194.

Les 194 offraient l'avantage d'une plus grande rapidité de tir, le 240 d'un tir à plus grande distance. L'un des membres aurait préféré un seul calibre, le 274 (ce qui rappelle les solutions allemandes avec calibre unique de 280). Un autre préférait le



305. Deux membres optèrent pour le type n° 2. On estima que la solution de 10 canons de 305 conduirait à un déplacement excessif (20000 t.).

Le 12 mars 1906, on s'orienta vers les 305 et 240 ; on admit que la rapidité de tir plus grande des 240 (3 coups par minute pour deux coups de 305) était avantageuse. On fit la comparaison des poids des diverses solutions :

Poids d'une tourelle de 305 : 885 t. à l'avant, 792 t. à l'arrière.

Poids d'une tourelle de 240: 540 t.

Les tonnages :

17200 t. pour 4 canons de 305 et 10 canons de 240.

18000 t. pour 4 canons de 305 et 12 canons de 240.

17400 t. pour 4 canons de 305 et 16 canons de 194.

La limite de 18000 t. se précisa, conduisant à la solution antérieurement indiquée.

Mais si les idées se concrétisèrent ainsi en mars 1906, il n'en résulta pas que les projets soient définitifs.

Toute l'année 1906 sera employée à les mettre au point, à peser les avantages des turbines et des machines alternatives. On consulta les fournisseurs de turbines, on compara les prix et les délais.

Le 8 mai 1906, on attribua au port de Brest la construction du *Danton*, et au port de Lorient celle du *Mirabeau*. Mais les plans n'étaient pas encore approuvés et seront remaniés plusieurs fois.

En octobre 1906, le directeur des constructions navales. M. Dubeout, proposa de munir 3 navires de machines alternatives, 3 de turbines.

Les turbines ne furent définitivement adoptées que le 29 décembre 1906. Cependant, le *Dreadnought* avait été achevé, il était déjà en essais et avait quitté Portsmouth le 2 octobre pour sa première sortie.

La tâtonnante élaboration des cuirassés français de 18000 t. n'a pas manqué de soulever des critiques. Il ne manquait pas de détracteurs des turbines, et on attaquait vivement la décision d'équiper les 6 navires, tout le programme 1906, avec les turbines, dont les qualités étaient fort discutées et qui risquaient de compromettre le succès des 6 cuirassés modernes, notre principal corps de bataille.

Des commissions parlementaires et des commissions d'enquête furent nommées : le directeur des constructions navales. M. Dudebout et le chef de la section technique durent prendre leur retraite. Un certain discrédit s'attacha aux navires, qualifiés de « *pré-Dreadnought* » dans toutes les listes des flottes, ce qui était les reléguer dans une catégorie déclarée ainsi inférieure.

Notre retard dans le tracé des coques de 15000 tonnes s'était même aggravé dans les 18000 tonnes : alors que le *Dreadnought*, de 5 ans antérieur consommait 800 kg au mille à 21,25 noeuds pour 24 712 cv., le *Danton* et le *Diderot* donnaient à 20,15 noeuds, 1 162 et 1 188 kg/mille, soit presque 30 % de plus.