
Comment fut transporté le rocher qui sert de base à la statue équestre de Pierre le Grand, ou l'ingéniosité d'un aventurier grec à Saint-Pétersbourg et ses vicissitudes

Michel Niqueux

Citer ce document / Cite this document :

Niqueux Michel. Comment fut transporté le rocher qui sert de base à la statue équestre de Pierre le Grand, ou l'ingéniosité d'un aventurier grec à Saint-Pétersbourg et ses vicissitudes. In: Revue Russe n°22, 2003. Saint-Pétersbourg. pp. 31-44;

doi : <https://doi.org/10.3406/russe.2003.2159>

https://www.persee.fr/doc/russe_1161-0557_2003_num_22_1_2159

Fichier pdf généré le 30/03/2018

Michel NIQUEUX

Comment fut transporté le rocher qui servit de base à la statue équestre de Pierre le Grand, ou l'ingéniosité d'un aventurier grec à Saint-Pétersbourg et ses vicissitudes

On sait que le rocher qui servit de base à la statue que Pouchkine immortalisera sous le nom de *Cavalier d'airain* fut trouvé dans les environs de Saint-Pétersbourg et transporté par voie de terre et d'eau jusqu'à la place du Sénat. Les détails de ce transport n'apparaissent que dans quelques ouvrages spécialisés¹, et des légendes sont reprises de livre en livre². Le maître d'œuvre de ce charroi pharaonesque est rarement cité: peut-être parce qu'il s'agit d'un aventurier étranger, le « comte Marin Carburi de Ceffalonie », qui dut affronter le discrédit et la calomnie, comme son ami Falconet. Encore maintenant, il est difficile de démêler le vrai du faux, et le transport du rocher reste un enjeu pour la mémoire nationale russe.

Cet ingénieur grec s'était réfugié en Russie à la suite de quelque affront ou forfait, et avait pris le nom de chevalier de Lascary³. Carburi révélera son secret (« qui n'en fut jamais un pour l'auguste Souveraine [Catherine II] », précise-t-il) dans un Avertissement au lecteur qui précède la relation des travaux qu'il conduisit, publiée à Paris en 1777 :

Une passion, toujours impétueuse dans la jeunesse, mais cent fois plus tyrannique encore dans les climats méridionaux, lui fit commettre une action de violence, que son âge pouvait rendre excusable, mais que son cœur devait détester, et que la loi ne pouvait se dispenser de poursuivre.

L'ouvrage de Carburi* est un in-folio de 48 pages, illustré de douze planches** dépliantes qui porte le titre suivant :

- * Par la suite, les références à cet ouvrage seront données avec la seule indication de la page. L'orthographe a été modernisée, sauf pour le titre.
- ** Planches gravées par d'Elvaux et Sellier d'après les dessins de Van Blarenbergh et Fossier. Voir les planches I, III, V, VII et VIII, p. 41 à 44 de cet ouvrage. Reproductions (considérablement réduites): Bibliothèque de l'Université de Caen.

Michel Niqueux est professeur à l'Université de Caen-Basse-Normandie.

MONUMENT
ÉLEVÉ À LA GLOIRE
DE PIERRE-LE-GRAND,
OU
RELATION DES TRAVAUX
 ET DES MOYENS MECHANIQUES
Qui ont été employés pour transporter à Pétersbourg
un Rocher de trois millions pesant, destiné à
servir de base à la statue équestre de cet Empereur;
 avec
 UN EXAMEN PHYSIQUE ET CHYMIQUE
 DU MEME ROCHER,
PAR LE COMTE MARIN CARBURI DE CEFFALONIE,
 ci-devant Lieutenant-Colonel au service de SA MAJESTÉ L'IMPÉRATRICE
 DE TOUTES LES RUSSIES, Lieutenant de Police & Censeur ayant la direction
 du Corps noble des Cadets de Terre de Saint-Pétersbourg.

À PARIS
 chez Nyon aîné, Libraire, rue Saint-Jean-de-Beauvais
 Stoupe, Imprimeur-Libraire, rue de la Harpe, vis-à-vis la rue S. Severin.
 M.DCC.LXXVII
 Avec approbation et permission.

Après avoir rendu hommage à Catherine, digne héritière de celui qui avait changé la face de la Russie (« L'honneur d'élever à Pierre Premier un Monument digne de lui semblait donc réservé à Catherine II, choisie par la Providence pour mettre la dernière main aux créations de ce Héros [...] elle ne s'occupe qu'à rendre ses Sujets heureux, et à illustrer l'Empire immense qui reçoit ses lois » (p. 6), Carduri expose en douze chapitres (« articles ») les différentes phases du choix et du transport du rocher. Il définit ainsi son but :

Je développe donc dans mon Ouvrage la marche que j'ai suivie, les ressources dont j'ai fait usage, les obstacles que j'ai surmontés, afin que ceux qui seraient dans le cas de tenter de semblables entreprises, puissent perfectionner les moyens que j'ai employés, ou en imaginer de nouveaux, en ajoutant leurs inventions aux miennes (p. 8).

L'idée de faire se cabrer le cheval de Pierre sur un rocher escarpé monolithique n'est pas née d'emblée. Falconet et Betzki avaient d'abord pensé à une base de rochers bien appareillés, mais Carburi fit valoir que des liens de fer ou de cuivre ne résisteraient pas au temps, et il défendit le projet d'un piédestal monolithique :

Ce projet, je ne le dissimule pas, parut si peu exécutable, que dans un rapport que fit au Sénat M. de Betzky, l'année 1768, il disait qu'il serait impossible de transporter une masse aussi prodigieuse que celle de ce rocher; que la dépense que ce transport occasionnerait serait excessive⁴ (p. 8).

C'est un paysan qui apprend à Carburi, en septembre 1768, la présence d'un grand rocher dans un marais, « près d'une baie du golfe de Finlande, à six verstes (et non pas à neuf, comme on l'a publié), ou à environ une lieue et demie de France du bord de l'eau, et à vingt verstes de la ville » (p. 11)⁵. Il s'agit d'un parallépipède de 42 pieds de longueur, 27 de largeur, 21 de hauteur, qui fut réduit sur place à 37x21x22 pieds (*sic*)⁶, soit 3 millions de livres, au lieu de 4 avant les retranchements. Il était enfoncé de 15 pieds dans le marais. La décision d'amener ce rocher à Saint-Pétersbourg fut elle aussi emportée de haute lutte :

Le cri général du public aveugle, ni les doutes des savants timides, ne purent influencer sur l'âme de l'Impératrice. Ses grandes vues, ses lumières, la hauteur de son génie, la mettaient au-dessus des craintes de la médiocrité et des clameurs de l'envie. Elle donna l'ordre de commencer l'ouvrage, et je m'y livrai tout entier (p. 12)⁷.

Le travail proprement dit commença en décembre 1768, « les gelées étant déjà un peu plus fortes ». Il fallut d'abord dégager le rocher de toute la terre qui l'entourait: il fut entouré d'un vide de 14 toises de large « pour placer les machines nécessaires pour élever et renverser le rocher, sa forme étant telle que ce qui était en largeur devait être en hauteur » (p. 16). Le rocher fut soulevé et renversé à l'aide de leviers mus par des machines (treuils, cabestans, mouffles, poulies portées par de grandes pyramides de troncs de sapin) (planche III) [cf. p. 42 de cet ouvrage]. En mars 1769, le rocher fut placé sur un radier recouvert d'un lit de mousse et de foin, et il fut remonté de l'excavation par un glacis (p. 17). Le marais avait été débarrassé de sa végétation sur une largeur de 20 toises, jusqu'à la Néva, distante de 6 verstes. Le sol, d'où la neige était régulièrement balayée pour qu'il gelât en profondeur, avait été par endroits renforcé par des pilotis :

Je fis d'abord enfoncer des pieux très gros à cinquante toises de distance les uns des autres, pour y attacher les cordages qui retenaient les mouffles et les cabestans dont j'avais besoin.

Je fis aussi enfoncer des pilotis dans le chemin même, partout où le marais ne pouvait pas geler jusqu'au fond. Dans tout le reste du chemin, je fis ôter la mousse dont les marais de ce pays sont presque uniquement couverts, et une couche d'un limon gras qui empêche ces marais de geler à une profondeur considérable. Là je fis transporter du gravier que je trouvai près du chemin dans quelques endroits, et que je mêlai par couches alternatives avec des petits sapins ébranchés, dont la forêt fournissait assez abondamment (p. 21).

L'invention principale de Carburi porte sur « la Machine qui a servi à transporter le Rocher » (article III). S'étant vite rendu compte qu'il était impossible, étant donné le poids du rocher, d'employer des rouleaux de bois ou de

métal, Carburi imagina de les remplacer par des « corps sphériques fixés entre deux parallèles: j'observai encore qu'il avaient bien moins de poids que les rouleaux, que leur mouvement était bien plus prompt, et leur frottement bien moins considérable, puisqu'en posant sur les surfaces, ils ne portent que sur des points; au lieu que les rouleaux portent sur des lignes fort longues » (p. 13). Un modèle réduit, avec une pierre de 3 000 livres, lui avait permis de convaincre ses commanditaires des avantages de ce roulement à billes. Il fit donc construire un châssis de poutres (planche I, CC) reposant sur des boules disposées dans deux poutres parallèles posées sur le sol (AA), creusées en gouttière et recouvertes d'une couche de métal de deux pouces d'épaisseur [p. 41 de cet ouvrage]. Les boules, de 5 pouces de diamètre, au nombre de 30 à 32, étaient de bronze (cuivre mêlé d'un peu d'étain et de calamine, le même alliage étant utilisé pour les gouttières). Carburi avait fait faire six paires de ces coulisses, « de façon que dès qu'une serait libre derrière le rocher, on pût la conduire devant » (p. 19 et planche V) [cf. p. 43 de cet ouvrage].

Sur le plat, deux cabestans à bras (avec deux moufles à trois poulies) mus chacun par 32 hommes, suffisaient pour tirer le rocher (p. 24). Les câbles étaient d'un pouce et demi de diamètre. Sur les plans inclinés, on employait quatre, et même six cabestans. Sept hommes placés sur des nattes de chaque côté du rocher, veillaient au bon jeu des boules (p. 20 et planche V). Deux tambours, juchés sur le rocher, donnaient à toutes les opérations « l'ordre et la précision nécessaires » (p. 18). Une forge, établie elle aussi sur le rocher, permettait de réparer ou de forger les outils nécessaires (planche I). De grands traîneaux, attelés au rocher, portaient tout l'attirail nécessaire et une garde (p. 20). Au début, quarante tailleurs de pierre travaillèrent dessus à lui donner la forme désirée⁸ (p. 25). Une foule de spectateurs assistait aux travaux, et l'Impératrice vint le 30 janvier avec sa suite: le rocher, tiré par 400 hommes, avança de 200 sagènes. Une médaille avec l'inscription *Derznoveniju podobno* (Confinant à la témérité) immortalisa la scène.

Le rocher avançait de 80 à 100 toises par journée de 4 à 5 heures. Après les 60 premiers pas, il s'enfonça de 18 pouces: « ce ne fut contre moi qu'une voix, qu'un murmure très désagréable » (p. 26). Il ne fut pas possible d'aller en droite ligne jusqu'à la Néva, à cause de la profondeur du marais. Il fallut donc inventer un dispositif spécial pour changer de direction: une sorte de plateau circulaire, qui faisait pivoter les extrémités du rocher. À chaque changement de direction (il y en eut cinq), il fallait soulever un peu le rocher pour substituer au châssis roulant le plateau pivotant, puis de nouveau le châssis roulant (p. 23). Douze énormes vis de fer, sous le rocher, tournées par des leviers, permettaient de le soulever; des arcs-boutants le soutenaient, l'arrière pesant plus que l'avant:

Ayant fait enfoncer des pilotis, afin de donner des points d'appui aux vis, je fis soulever le rocher et dégager les coulisses et le châssis parallélogramme, pour leur substituer le châssis circulaire (p. 26).

Une fois arrivé au bord de la Néva (le 27 mars 1770), après six semaines de transport sur une lieue et demie, le rocher fut embarqué sur une barge.

Un môle en bois, terre et rochers, protégé des glaçons par une palissade, avait été préalablement construit « au bord de l'eau, sur lequel on pût conduire le Rocher assez en avant dans la rivière pour trouver la profondeur d'eau que demandait la barque sur laquelle il devait être conduit à Pétersbourg » (p. 22).

L'Amirauté avait fait construire une barque de 180 pieds de longueur et de 66 de large, sur 17 de hauteur, avec un triple rang de poutres transversales à la cale, et un radier au milieu (p. 28)⁹. La barque fut d'abord remplie d'eau et coulée au fond de la rivière, de façon à recevoir le rocher sans être renversée. On ouvrit le côté de la barque pour y faire rentrer le rocher, mais une fois remise à flot, « le centre, trop chargé, restait au fond de la rivière, et la poupe et la proue seulement s'élevaient » (p. 29 et planche VII) [p. 43 de cet ouvrage]. Les ais se disjoignirent, l'eau pénétra, 400 hommes furent employés à écoper avec seaux et pompes, mais en vain.

L'article XI est intitulé « Des moyens que j'employai pour faire reprendre à la barque sa première forme, et pour empêcher qu'elle ne se courbât une seconde fois lorsqu'on épuiserait l'eau ». Après deux semaines de manœuvres inutiles, Carburi (qui n'était responsable que du transport terrestre) prit les affaires en main: plutôt que de ramener le rocher sur le môle, il fit charger la poupe et la proue de pierres, pour les forcer à s'asseoir de nouveau au fond de l'eau. Il répartit également le fardeau sur toute la surface de la barque par des vis et des arcs-boutants (planche VII) [cf. p. 43 de cet ouvrage]. On vida l'eau, on enleva les pierres, et « la barque s'éleva en conservant parfaitement sa forme » (p. 30). Carburi réussit ce travail en six jours.

La barge, escortée de chaque côté par un vaisseau auquel elle était fixée avec des câbles (planche VIII) [cf. p. 44 de cet ouvrage], remonta la Petite Néva puis descendit dans la Grande, « et enfin, le 22 septembre, ce jour cher à la Russie, qui est l'époque du couronnement de son illustre Souveraine, le Rocher arriva devant son Palais, et dès le lendemain, on conduisit la barque vis-à-vis la Place où devait être le Monument de Pierre le Grand » (p. 30).

Débarquer le rocher nécessita aussi de l'ingéniosité. La Néva étant ici trop profonde pour faire asseoir la barque sur le fond, Carburi utilisa un autre procédé:

J'avais fait enfoncer dans l'eau, tout près du quai, six rangées de pilotis, et je les fis couper huit pieds au-dessous de la surface de l'eau, afin que la barque, qui ne tirait que huit pieds d'eau, pût y trouver un appui » (p. 31).

Des mâts horizontaux maintenaient la barque, pour éviter qu'elle ne s'arquât ou ne se dressât. Et le rocher glissa « presque en un clin d'œil de la barque sur le môle » (p. 32).

La relation de Carburi, essentiellement technique, laisse cependant transparaître des sentiments humains: une admiration, d'abord, pour les ouvriers russes: « Presque tous les Paysans et Soldats Russes sont Charpentiers, ce qui ne facilite pas peu la promptitude des Ouvrages. Ils ont une telle adresse à manier la hache, qu'il n'est aucun ouvrage de charpente qu'ils n'exécutent avec elle seule et un ciseau » (p. 19). Un regret, aussi, celui de ne pas avoir fait d'abord « saigner le marais au point de le dessécher » (p. 16).

L'article IV est intitulé « Des Établissements que je fis pour loger les Ouvriers qui devaient être employés à diverses manœuvres que j'avais à faire faire pour exécuter mon entreprise, et des inconvénients qui en résultèrent pour eux et pour moi, malgré les précautions que je pris pour rendre le lieu plus sain qu'il ne l'était » (p. 16). Carduri n'indique pas le nombre de victimes parmi les ouvriers, pour lesquels il avait fait construire des casernes de 400 places, mais on sait qu'elles furent nombreuses. Quant à lui, il dit que sa santé succomba « aux vapeurs infectes et à l'humidité » (faiblesse, troubles gastriques, rhumatismes, scorbut): « de longues fièvres me mirent aux portes du tombeau » (p. 16). Et enfin, Carburi témoigne de difficultés peut-être encore plus grandes que celles de nature technique :

Je désire que mon exemple enhardisse et donne la confiance nécessaire à ceux qui oseront se frayer de nouvelles routes dans les arts, et tenter ce qui paraît impossible aux hommes médiocres. [...] Je désire enfin qu'ils aient le courage, plus rare peut-être, qu'on me permette de le dire, que celui qui porte à s'exposer aux dangers de la guerre, et qui nous fait braver pour un temps l'opinion des hommes et les cris aveugles de la multitude, pour achever une entreprise utile et glorieuse à un grand Empire (p. 32).

Comme Falconet qui, découragé par les critiques et les inimitiés, disgracié, quitta la Russie en 1778 sans attendre l'inauguration de sa statue (le 7 août 1782), Carburi eut à vaincre les mêmes obstacles que Pierre le Grand: « La nature et les hommes lui opposaient les difficultés les plus rebutantes; la force et la ténacité de son génie les surmontèrent »¹⁰.

L'ouvrage se termine par un appendice dû au frère de Marin Carburi: « Examen physique et chymique du Rocher, par le Comte J.-B. Carburi, Médecin-Consultant du Roi, de Madame, et de Madame la Comtesse d'Artois; ancien Professeur de Médecine-pratique de l'Université, et Médecin de l'Hôpital royal de Turin; Membre des Sociétés royales de Londres et d'Édimbourg, etc. » (p. 34-46). Géologue improvisé, J.-B. Carburi avança que le rocher de granit avait été formé sur place, à partir de la terre ferrugineuse du marais. On sait qu'il s'agit en fait d'un bloc erratique.

Carburi revint dans sa belle île de Céphalonie, après un « naufrage que je fis en quittant la Russie, et dans lequel j'ai eu le malheur affreux de perdre mon fils » (p. 10):

C'est dans cette Ceffalonie, autrefois guerrière et malheureuse, et maintenant paisible et fortunée, que, jouissant du plus beau climat et de la plus douce retraite, il aura un fréquent sujet de méditation; en se rappelant que tandis que les lagunes de Venise donnent des lois à une partie de la Grèce, une Princesse, née sur les bords de l'Elbe, fait fleurir, chez les Hyperboréens, et les Lois de Rome, et les Arts d'Athènes (p. 4).

Tout passionnant et instructif qu'il soit, le témoignage de Carburi doit être recoupé avec d'autres sources. Comme il s'agit essentiellement d'archives ou d'ouvrages inaccessibles en France, nous nous appuyerons sur l'étude de A. Kaganovitch (1918-1976) indiquée à la note 1, qui est la plus documentée.

Kaganovitch expose en détail les recherches entreprises pour trouver des pierres pour le piédestal, à partir de mai 1767. C'est le 10 septembre 1768 que Lascary informa Betzki de l'existence d'un gros rocher près de Konnaïa Lakhta, d'après les renseignements d'un paysan d'État, Semen Vichniakov, charpentier et carrier qui avait déjà fourni de la pierre pour des quais et des monuments de la capitale. On est ensuite frappé par le parti pris de Kaganovitch, qui semble (par la modalisation de son discours) reprendre à son compte les rumeurs et les insinuations des détracteurs de Lascary. On sent se manifester, chez les contemporains de Carhuri comme chez l'auteur soviétique de cette étude, un amour-propre national froissé, qui conduit à discréditer « le Grec » : « On nomme auteur du projet l'omniprésent Lascary¹¹, qui avait proposé son moyen de transporter le rocher. Les contemporains rapportaient (*pogovarivali*), que l'habile Grec avait utilisé l'idée d'un forgeron russe versé en mécanique. Il en est question dans les carnets du secrétaire de l'ambassade de France¹². On disait que Lascary avait acheté pour 20 roubles au forgeron sinon les plans, du moins l'idée technique et s'était ainsi attribué une gloire indue. On désignait aussi un horloger, qui aurait été le véritable auteur du projet. Cependant, dans sa relation de l'histoire du transport du rocher, Lascary se présente comme le seul inventeur du moyen de transport et le conducteur de tous les travaux. De plus, il indique que c'est lui qui aurait personnellement persuadé Falconet d'approuver l'idée d'une pierre d'un seul bloc »¹³. Plus loin, au sujet des moyens utilisés pour redresser la barge, Kaganovitch ne mentionne que les arcs-boutants, sans en attribuer la paternité à Lascary. *In fine*, il trace un portrait de Lascary, « intermédiaire permanent entre Falconet et le Bureau des constructions », en reprenant pour l'essentiel les insinuations calomnieuses des contemporains de Carhuri, dont fut aussi victime Falconet :

C'était un personnage remarquable, un aventurier manifeste [...] Ayant vite appris le russe, il commença comme précepteur dans une pension privée, puis il fit la connaissance de Betzki et passa à son service, avec le grade de capitaine de régiments de ligne. Son esprit d'initiative et son entregent (*lovkost*) le rendirent irremplaçable, et Betzki le nomma, alors qu'il était déjà lieutenant-colonel, lieutenant de police au corps des cadets. Il en fut même un moment le directeur. Falconet protégeait de toutes les manières Lascary, qui était de son côté dans ses relations difficiles avec Betzki. [...] Falconet ne connaissait pas le vrai visage de Lascary, ne savait pas que toute l'énergie et l'ingéniosité de cet aventurier, son don d'organisation, tout n'était dirigé que vers un seul but : la carrière personnelle et l'enrichissement. Apparemment, sa vie privée ne se distingue pas par la vertu. On sait qu'en deux ans Lascary trouva le moyen de se marier trois fois, et d'enterrer ses trois jeunes femmes, après avoir profité de leur dot¹⁴.

Bien qu'ayant trouvé en Russie un refuge commode et des protecteurs, qu'il ait vite fait carrière, au fond de son âme, il méprisait tout ce qui l'entourait, les gens qui l'avaient comblé de bienfaits. Le véritable Lascary ne se révèle que dans ses rapports avec quelques étrangers. Le diplomate français Corberon a bien vu son caractère, en écrivant que le Grec « s'indigne de la méchanceté et de l'injustice qui accablent les talents étrangers, dont les Russes ne peuvent pas se passer, mais qu'ils haïssent¹⁵... »

Comme on le voit d'après ces paroles envenimées, il est impossible de compter Lascary au nombre des étrangers qui, venus en Russie, ont servi avec noblesse et honnêteté la science et la culture russes.

Le destin ultérieur de Lascary est fort intéressant. Il quitte la Russie pour Paris, où il édite un album dans lequel il publie les dessins techniques qu'il a emportés avec lui (*prixvačennye čerteži*) de Saint-Pétersbourg, et raconte l'histoire du transport de la Pierre de foudre en s'attribuant naturellement le principal mérite de toute cette épopée. Puis il retourne dans son pays, en Grèce, et acquiert une propriété avec des plantations d'indigo et de canne à sucre, où il est bientôt tué par ses ouvriers, victime de sa cruauté¹⁶.

Ce portrait en noir demande lui aussi à être recoupé. Faute d'avoir pu lire la biographie grecque de Carhuri¹⁷, nous ferons simplement appel à la notice de la *Nouvelle biographie générale* de Hoefer¹⁸, qui s'en inspire, et qui infirme presque tout ce que rapporte Kaganovitch. Après des études de physique et de mathématiques à l'Université de Bologne, « à cause d'un égarement de jeunesse, [Carhuri] dut bientôt s'éloigner de la famille qu'il avait offensée ». Réfugié en Russie, il fut présenté à Catherine II par le général Melissino, son compatriote¹⁹. Après qu'il eut achevé le transport de la pierre, Catherine II nomma Carhuri aide de camp de Betzki et lui confia la direction du corps des cadets de terre. Carhuri revint ensuite en France²⁰, où il publia son livre.

Par ordre du gouvernement français, un modèle du mécanisme de Carburis fut déposé au Conservatoire des arts et métiers. Carburis demeura quelque temps en France, où il épousa une Française et retourna à Saint-Pétersbourg avec sa famille. L'Impératrice lui accorda de larges récompenses, et il obtint du gouvernement de Venise [possesseur des îles Ioniennes] la révocation de son bannissement et même le don en toute propriété d'une plaine marécageuse dans l'île de Céphalonie, pour y mettre à exécution ses projets d'amélioration. Il s'établit dans cette île; et depuis quatre ans ses essais de culture de l'indigo, de la canne à sucre et du coton d'Amérique prospéraient, lorsqu'une nuit, quelques laboureurs de Laconie, qu'il avait pris à son service, attaquèrent et pillèrent sa maison, croyant trouver de grandes richesses. Les assassins l'égorèrent, ainsi que l'agriculteur américain qui le secondait dans ses travaux. Sa femme, couverte de blessures, lui survécut²¹.

Cette fin tragique survint en 1782, l'année où fut inaugurée, en l'absence de Falconet, la statue de Pierre le Grand, qui sans Carhuri de Céphalonie n'eût pas eu le socle qu'elle méritait.

NOTES

1. A. Kaganovič, « *Mednyj vsadnik* ». *Istorija sozdanija monumenta*. L. Iskusstvo, 1982, chap. 5 (« Grom-Kamen' ») ; L. Réau, *Étienne-Maurice Falconet*, t. 2, P., Demotte éd., MCMXXII, p. 372-378 ; M. I. Pyljaev, *Staryj Peterburg*, SPb., 1889, p. 274-276.
2. H. Troyat rapporte par exemple que « cent chevaux sont prévus pour l'attelage » (H. Troyat, *Catherine la Grande*, P., Flammarion, 1977, p. 266).
3. Les Lascary, ou Lascaris, sont une vieille famille byzantine de princes et de savants. Carhuri dit de lui-même : « Sa famille, sortie du Péloponnèse, et précédemment de Candie, a l'honneur d'être alliée aux plus anciennes et aux plus considérables familles que les révolutions de l'Empire d'Orient forcèrent de chercher un asile à Ceffalonie, et entre autres à celle de Lascary. » Ceffalonie (Céphalonie) est la plus grande des îles Ioniennes.
4. « M. de Betzky, alors Lieutenant-Général, Intendant des Bâtiments et des Arts, sous les ordres duquel j'avais servi quatre ans comme Aide-de-camp, m'avait choisi pour diriger sous lui les ouvrages du Monument » (p. 10). Carhuri chiffre le coût final de l'opération à 70 000 roubles. Catherine avait offert une récompense de 7000 roubles à qui indiquerait le moyen de transporter le rocher. Le comte Ivan Beckij (ou Betskoï, 1704-1795), chargé de l'Assistance publique et des Beaux-Arts, était un « vieillard vaniteux et tyrannique » (L. Réau, *op. cit.*, t. 1, p. 96), dont Falconet (lui-même atrabilaire) eut souvent à se plaindre.
5. Note de Carhuri : « Je crois devoir prévenir le Public contre les descriptions pleines d'erreurs qu'on a publiées de ce rocher. Le merveilleux qu'on a prétendu y trouver n'est que dans l'imagination de quelques Écrivains. C'est dans l'Almanach de Gotha, imprimé l'année 1769, qu'on trouve toutes ces merveilles » (p. 11).
6. Falconet donne comme dimensions du bloc originel 44 x 22 x 27 pieds. Carhuri a sans doute interverti le chiffre de la largeur et celui de la hauteur.
7. Cf. L. Réau, *op. cit.*, p. 372 : « Catherine et Betzki se laissèrent séduire par son côté grandiose [de l'entreprise] et s'y rallièrent par gloriole et mégalomanie. » Et citant *l'Entretien d'un voyageur avec un statuaire* de Falconet (1778), L. Réau écrit : « Si le bloc ne fut pas coupillé sur place, ce fut pour des raisons de temps, mais "aussi pour avoir le mérite de la difficulté vaincue et que l'opération fit plus de bruit dans l'Europe" » (*op. cit.*, p. 378).
8. Le rocher fut encore réduit de hauteur (17 pieds) sur la place du Sénat (selon les instructions de Falconet), tout en voyant sa base allongée à 50 pieds par le rajout d'un morceau lézardé du rocher : on est loin de la « pierre brute » (*dikij kamen'*) célébrée par les contemporains, et dans laquelle il est possible de voir un symbole maçonnique (cf. J. Breuillard, « Paris et Londres, ou les ambiguïtés de la modernité dans les *Lettres d'un voyageur russe* de Nikolaj Karamzin », *Modernités russes* 3, Lyon 2001, p. 226, avec référence à Ju. Lotman). Des voyageurs étrangers déploreront cette taille du rocher : « Il me parut que l'art s'y fait trop sentir, et que l'effet aurait été beaucoup plus sublime si la pierre avait été laissée autant qu'il était possible dans son état naturel avec ses dimensions étonnantes et sa forme brute et sauvage » (William Coxe [*Voyage en Russie*, 1786], cité in L. Réau, *op. cit.*, p. 376). Masson (*Mémoires secrets sur la Russie*, t. 1, Paris, An VIII (1800), p. 107) trouve qu'« à présent, c'est un petit rocher écrasé sous un grand cheval ». L. Réau s'associe à ces jugements : « Il semble bien que Falconet aurait eu intérêt à laisser à ce socle un aspect un peu plus "nature" » (*op. cit.*, p. 378).
9. A. Kaganovič indique que la barque fut construite par une équipe de charpentiers du district d'Olonec, conduits par S. Višnjakov (l'inventeur du rocher), à la suite d'un appel d'offres qui mit plusieurs équipes en concurrence, et il donne d'intéressants détails sur le contenu des contrats de travail (*op. cit.*, p. 114-116).
10. Observations de Falconet à Diderot (sur une lettre de septembre 1766), in Diderot, *Œuvres complètes*, P., Garnier 1876, t. 18, p. 186.

11. L'auteur n'a jusqu'ici mentionné Lascary que deux fois, sans donner de renseignements sur le personnage.
12. Kaganovič ne donne pas les références de chacune de ses affirmations (il y a une bibliographie générale par chapitre). Il semble qu'il se réfère ici au *Journal intime* du chevalier de Corberon (cf. note 15), mais il n'y a rien de tel dans ce Journal.
13. A. Kaganovič, *op. cit.*, p. 110. Dans l'*Entretien d'un voyageur avec un statuaire* (1778), où Falconet répond à ses détracteurs, le sculpteur dit expressément que « le tout fut pensé, conduit et fort heureusement exécuté par M. le Comte Marin Carhuri, Céphalénien » (L. Réau, *op. cit.*, p. 374). Et dans une lettre à Catherine du 23 juin 1771, il écrit : « M. Lascary a *seul* imaginé les moyens et composé la machine pour transporter la roche qui doit servir de base à la statue ; il en a conduit l'entreprise sans que personne y ait eu part que lui » (*ibid.*).
14. Kaganovič n'indique pas sa source, mais on la trouve chez Pyljaev (*op. cit.*, p. 473) : S. N. Šubinskij, *Rasskazy o russkoj starine*, SPb., 1871 (Lascary aurait empoisonné ses trois femmes...). K. Waliszewski rapporte d'autres rumeurs : après avoir été confondu comme « faux Lascaris » par une vraie Lascaris, femme d'un consul de Raguse, « le drôle se fait chasser du corps des cadets sous le coup d'une accusation honteuse que le chapelain de l'endroit croit devoir porter contre lui. On trouve à l'employer alors dans la police. » (*Autour d'un trône. Catherine II de Russie*, P., Plon 1904, p. 310).
15. Dans l'original français, on lit : « J'ai voulu éclaircir le fait [de la diminution de la pierre rapportée par Lascaris, "ce qui a donné lieu à la calomnie, qui a fait dire que Falconet avoit diminué cette pierre par mauvais procédé pour M. Betzky"], et j'en ai eu la satisfaction vis-à-vis M. le chevalier de Lascaris, qui a amené lui-même la pierre, à qui en appartient la gloire, et non à M. Betzky ; et M. le chevalier de Lascaris ne m'a point paru mécontent du procédé de Falconet, dont il est même l'ami. Je l'ai vu, au contraire, indigné contre l'injustice et la méchanceté qui dénigrent ici les talents étrangers, dont les Russes ne peuvent se passer et qu'ils détestent par petitesse et basse jalousie. » (*Un diplomate français à la cour de Catherine II. 1775-1780. Journal intime du Chevalier de Corberon, chargé d'affaires de France en Russie*, t. 1, Paris 1901, p. 154 ; cf. p. 138).
16. A. Kaganovič, *op. cit.*, p. 124-126.
17. Biographie (en grec) que me signale aimablement M. Alexandre Stroev, in Anthimos Mazarakis, *Biographies des hommes illustres de Céphalonie*, Venise, 1843 (p. 71-118).
18. *Nouvelle biographie générale* [...] publiée par MM. Firmin Didot frères sous la direction de M. le Dr Hoefer, t. 8, Paris MDCCCLV, col. 679-681 (article Carburis, Marin, comte). Contient aussi la biographie de J.-B. Carburis, médecin renommé, qui analysa la pierre.
19. Piotr Melissino : né vers 1730 à Céphalonie, polyglotte, « possédait la partie théorique de presque tous les métiers », perfectionna l'artillerie russe, fonda son propre système maçonnique (les philadelphes). Mort en 1804 (*Biographie Universelle ancienne et moderne* de Michaud, 2^e éd., t. 27, p. 575-576). T. Bakounine (*Répertoire des francs-maçons russes XVIII^e-XIX^e siècle*, P., Institut d'études slaves, 1967) donne des dates différentes : 1724 ou 1726-1797. Vers 1770, Melissino était maître en chaire de la loge *Modestie*. Son frère Ivan était procureur général du Saint-Synode.
20. Fin 1776, d'après Corberon (*op. cit.*, t. II, p. 87). Kaganovič (*op. cit.*, p. 124) donne 1773.
21. *La Biographie universelle* de Michaud (t. 6, Paris, 1843) indique qu'« ayant pris querelle avec ses ouvriers, ceux-ci l'assassinèrent avec sa femme en 1782 » (p. 659).

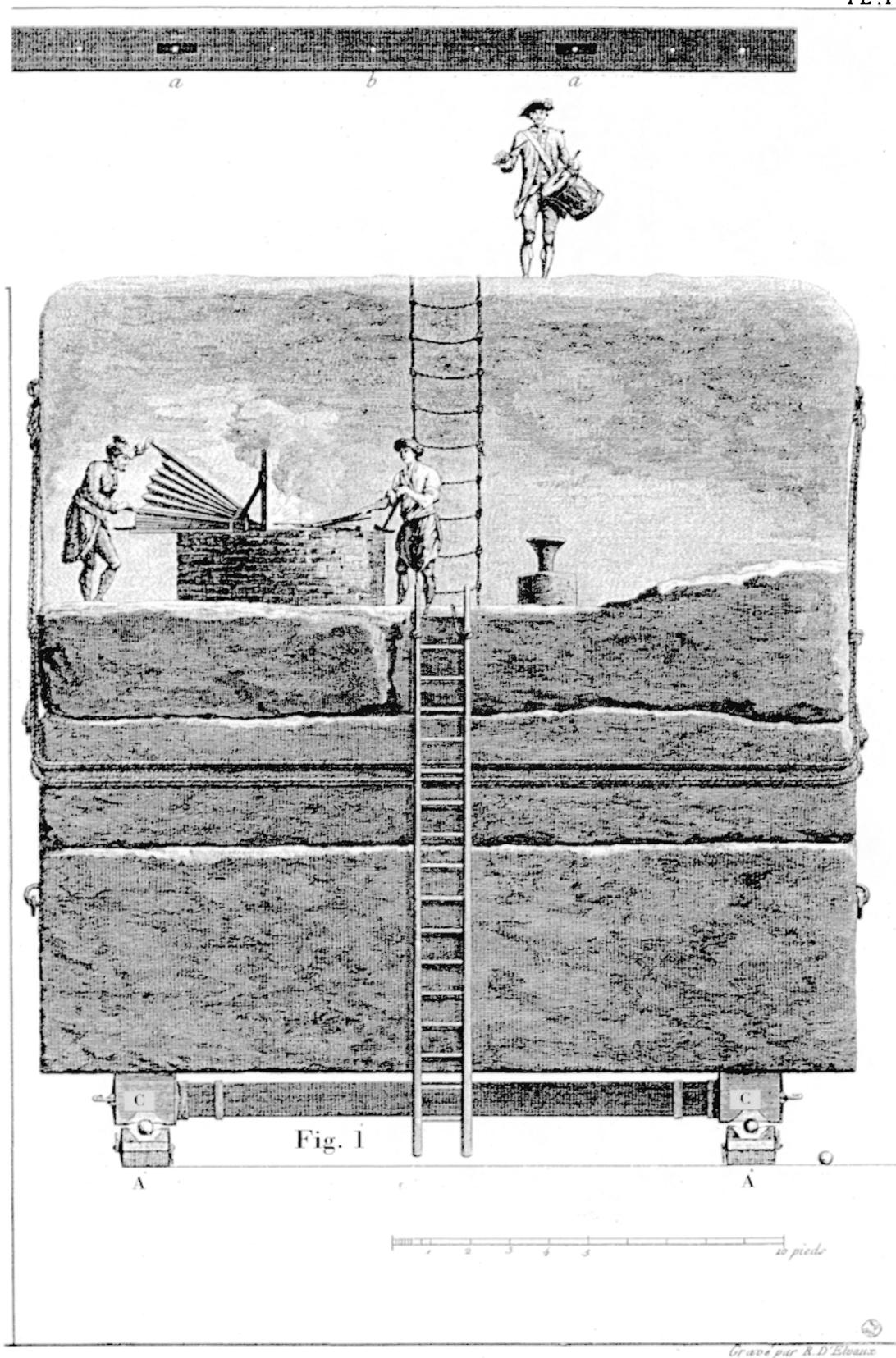


Planche I: Le rocher (vu de l'arrière) est posé sur un châssis à coulisses (CC) qui roule sur des boules de fonte posées dans deux poutres parallèles creusées en forme de gouttière (AA). Une forge, et un tambour au son duquel s'opèrent les manœuvres, se tiennent sur le rocher. [Échelle de la planche: 10 pieds]

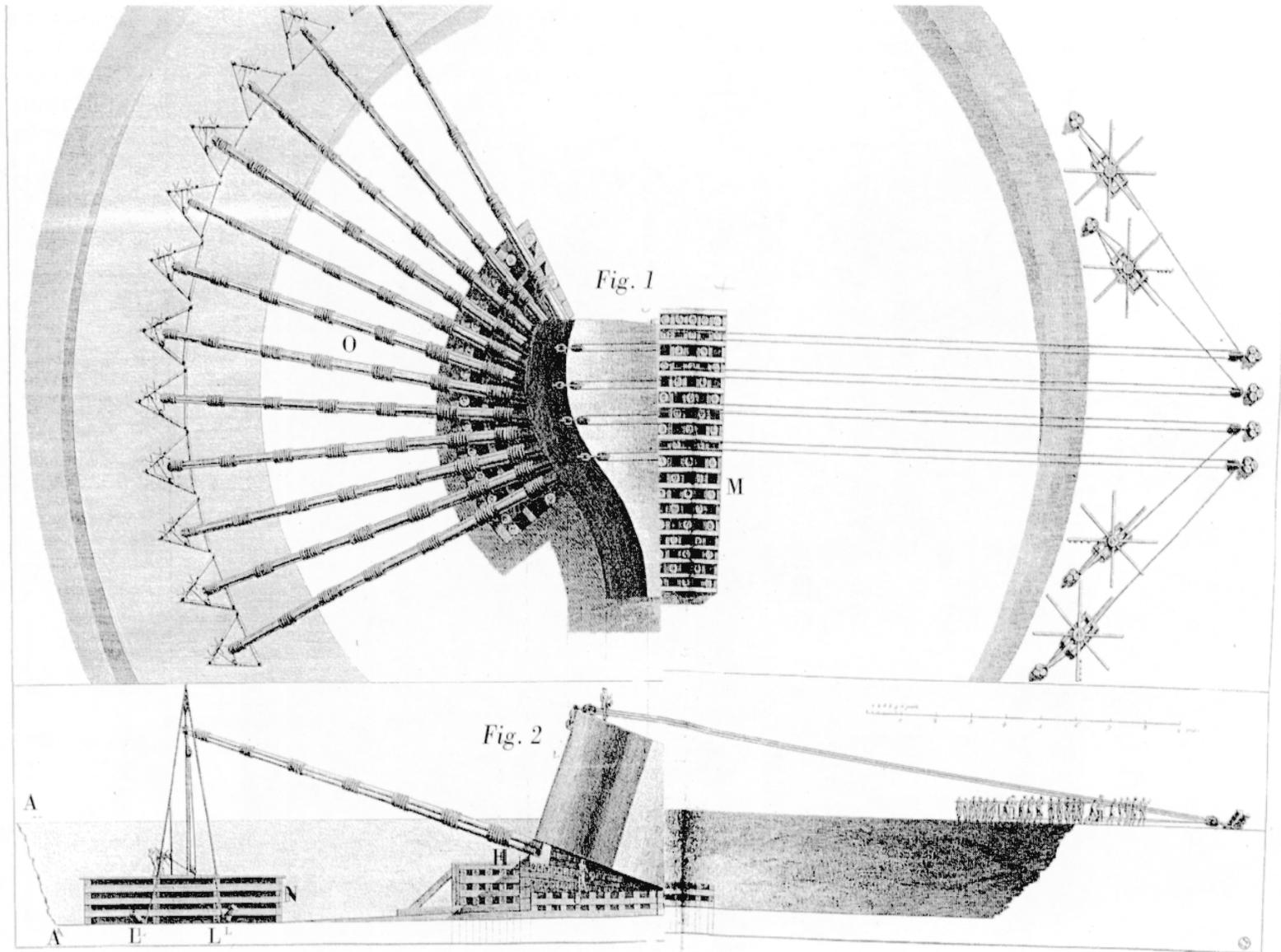


Planche III. Fig. 2: le rocher a été dégagé de la terre dans lequel il était enfoncé (AA) et il est soulevé au moyen de leviers de 30 mètres suspendus à des trépieds de troncs. Fig. 1: plan des 12 leviers (O). « La base de la pyramide étant fixée solidement sur le terrain par des pilotis (L) les points d'appui étant fort loin de la force mouvante, et très près du mobile, trois hommes suffisaient à chaque pyramide pour cette manœuvre » (p. 18). À droite, on voit les cabestans à bras, mus chacun par 32 hommes. Des hommes mettent dessous le rocher des poutres et des coins forcés à coups de massue (fig. 2). [Échelle : 9 toises]

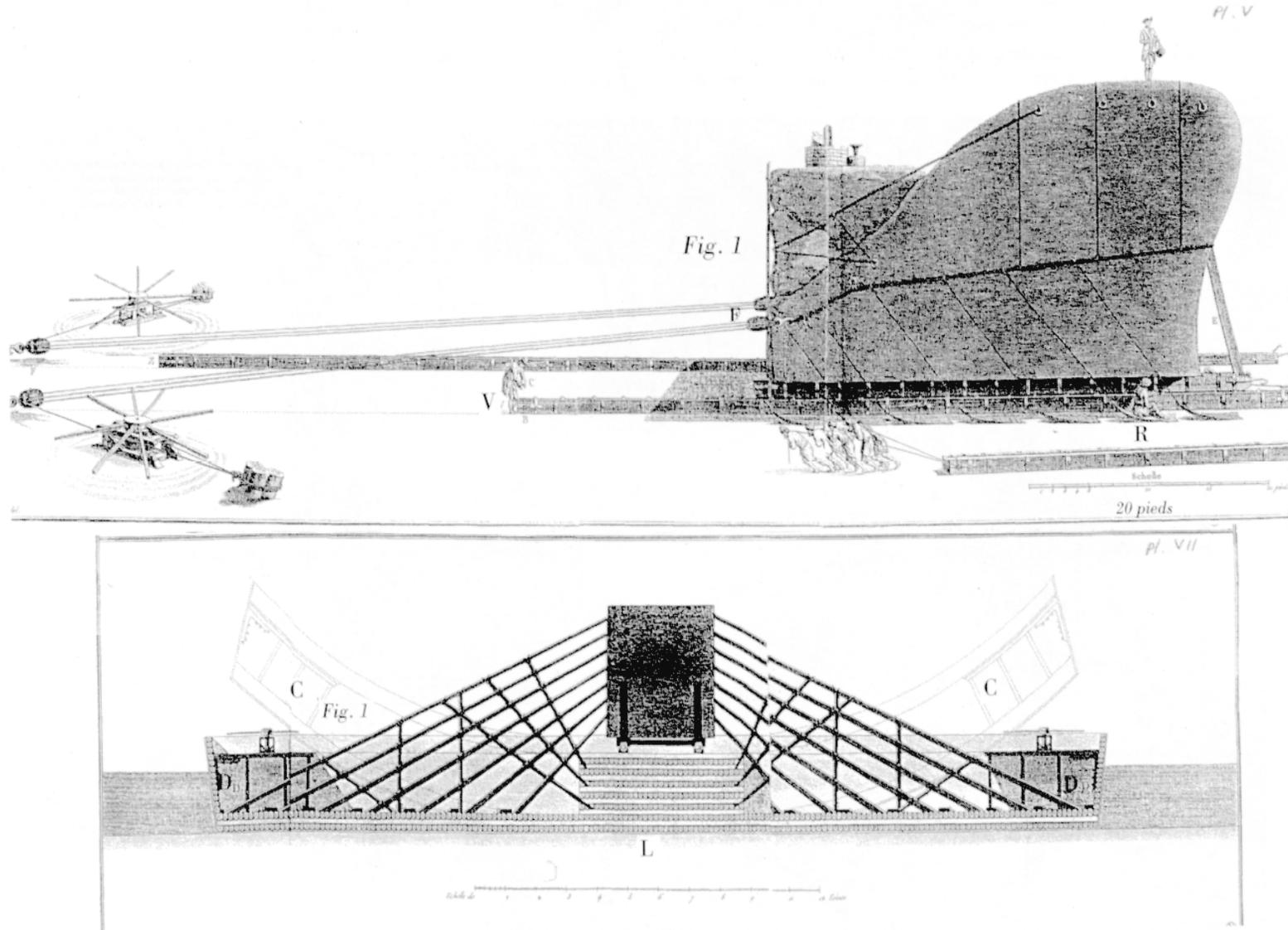


Planche V: Le rocher avance sur les coulisses, tiré par des cabestans à bras, les câbles passant sur des moufles à trois poulies. Six hommes traînent une coulisse de l'arrière pour la placer en V. En R, « des hommes placés sur des nattes de part et d'autre du rocher sont prêts à ranger et à pousser avec un bâton de fer les boules qui cessaient de se mouvoir » (p. 20). On distingue bien la forge et le tambour.

Planche VII: Le rocher repose sur un radier de poutres au milieu de la barque, qui s'est d'abord arquée (en pointillé). Pour la redresser, Carhuri a fait remplir la proue et la poupe de pierres (D) et étayer le rocher par des arcs-boutants portant sur toute la surface de la barque pour répartir la charge. Les pierres ont ensuite été enlevées. [Échelle : 12 toises]

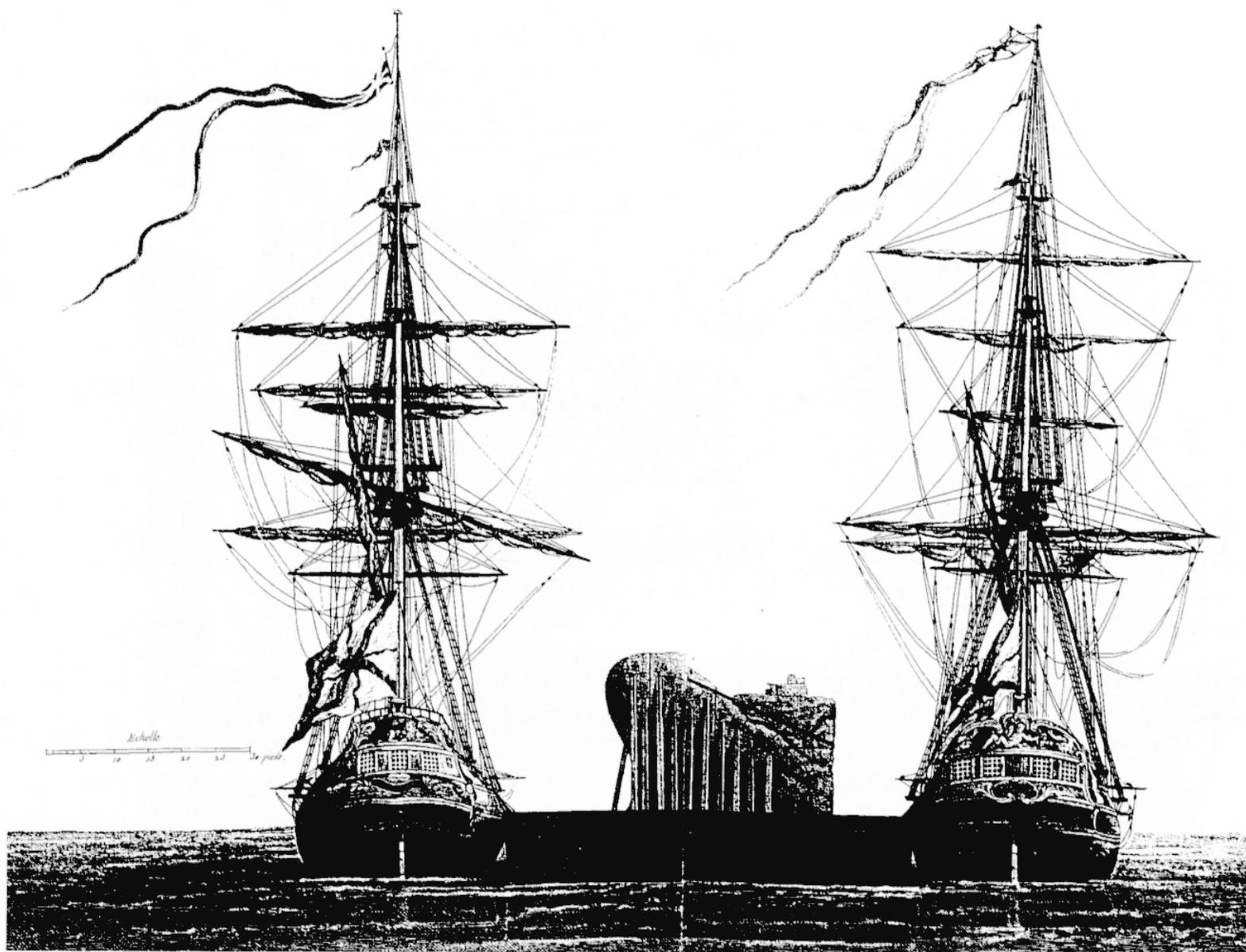


Planche VIII: La barque est encadrée par deux vaisseaux, auxquels elle est fixée par des câbles. « Non seulement ces vaisseaux soulageaient la barque, mais encore ils la soutenaient contre les divers mouvements qu'elle pouvait recevoir du vent ou de l'agitation des flots » (p. 30). [Échelle: 30 pieds]