

NEPTUNIA



REVUE DE L'ASSOCIATION DES AMIS DU MUSÉE DE LA MARINE

NUMÉRO 8

NOËL 1947

COMPAGNIE DES **B**ATEAUX
A **V**APEUR DU **N**ORD
S^{TÉ}-**N**AVALE DE L'**O**UEST
UNION **M**ARITIME
FRANCAFRICA
S. A. G. A.



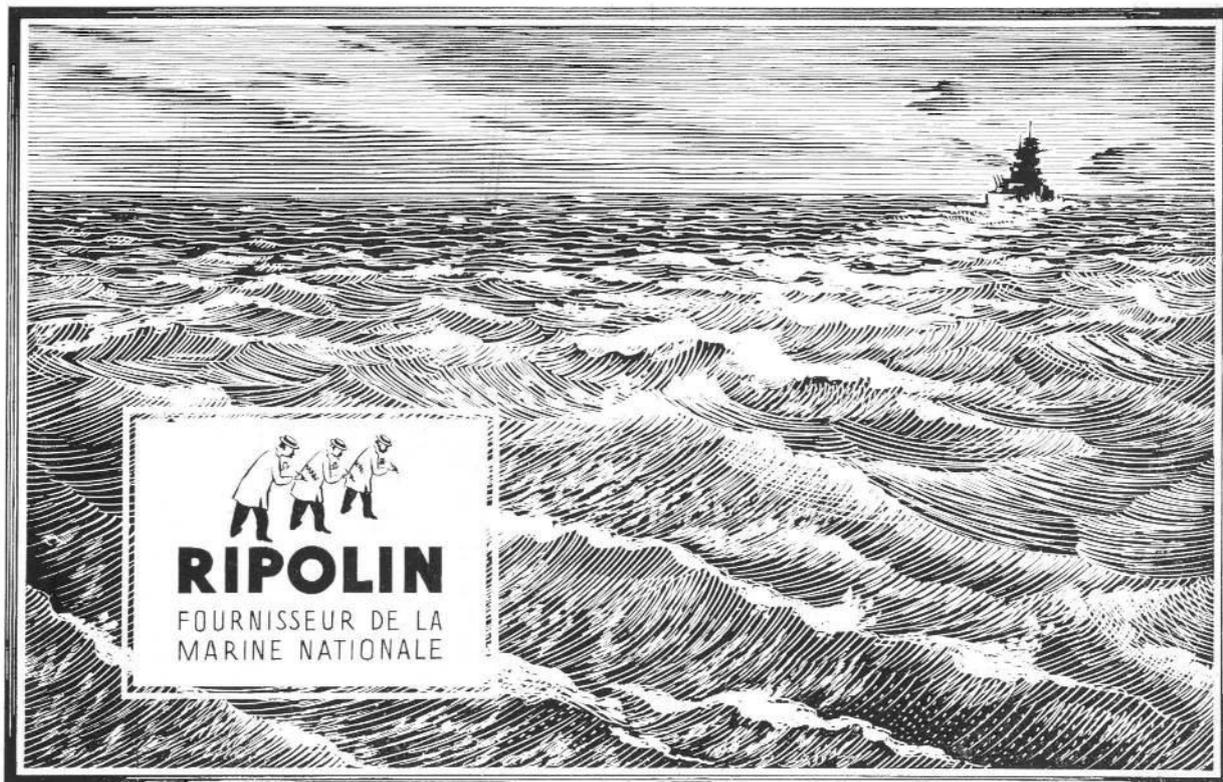
Pour tous renseignements s'adresser au Siège des Sociétés à PARIS :

SAGA, 9, rue de Montchanin
S. N. O., 8, rue Auber

CHANTIERS
NA**V**A**L**S
FRANCO-BELGES
Villeneuve-la-Garenne
(Seine) Tél. Plaine 18-20

BATEAUX DE
SERVITUDE
de tous types
REMORQUEURS
CHALUTIERS
MATÉRIEL
DE DRAGAGE
OUTILLAGE DE
PORTS
BATIMENTS
pour la
NAVIGATION
Fluviale et Coloniale





SOCIÉTÉ NOUVELLE
DES TRANSPORTS RAPIDES

CALBERSON

183, Avenue de CLICHY
MARCadet 76-06 et 89-10
241, Rue Saint-DENIS
GUTenberg 86-36

MARSEILLE

CASABLANCA ORAN ALGER TUNIS

CALVI AJACCIO BASTIA

FRANCE CORSE AFRIQUE

TOUS TRANSPORTS & DÉMÉNAGEMENTS
PAR RAIL, ROUTE, MER ET AIR

ABRIS DE NAVIGATION, ÉTANCHES
AUX GAZ * FENÊTRES COULIS-
SANTES * FENÊTRES OUVRANTES
A CHARNIÈRES * FENÊTRES FIXES
HUBLOTS TOURNANTS * HUBLOTS
OUVRANTS ET FIXES
TRANSMETTEURS D'ORDRES



CONSTRUCTIONS MÉCANIQUES
LAURENT MANTEGA

26, rue du Capitaine Ferber, PARIS, XX^e
Téléphone : MENilmontant 99.46

LORY



LA PLUS IMPORTANTE FABRIQUE
DE PEINTURES POUR LA MARINE

4 USINES

PEINTURES DE CARÈNE
PEINTURES DE COQUE
PEINTURES POUR DOUBLE-FONDS



ÉTABLISSEMENTS LORY
SOCIÉTÉ FRANÇAISE DE PEINTURES ET VERNIS
S. A. CAPITAL : 16.500.000 FRANCS
SIÈGE SOCIAL : 31, RUE JOUBERT - PARIS
FOURNISSEURS DE LA MARINE NATIONALE ET
DES PRINCIPALES COMPAGNIES DE NAVIGATION



Marc SIMON et Fils
DÉCORATEURS - ENSEMBLIERS
94, Boulevard Diderot PARIS-XII^e



"VILLE D'ALGER" Bar fumoir
de 1^{re} classe



B. SPADE DÉCORATEUR



SOMMAIRE

Editorial, par l'Amiral Lacaze, ancien Ministre de la Marine, Secrétaire perpétuel de l'Académie française, Président de l'Association des Amis du Musée de la Marine	1
La Floride française (1562-1565) 2e partie par le Capitaine de Corvette Vichot	2
Les modèles marins – Historique et philosophie (2 ^e partie), par Jean de la Varende	8
Une réforme centenaire L'Uniforme des Officiers de Marine sous la 2 ^e République, par M. le Commissaire Général de la Marine P. Jullien	16
Les armes portatives de la Marine, par M. le Médecin en Chef de la Marine Loyer	20
Voie de terre contre voie de mer - Le transport des mâts du Nord dans les ports du Ponant entre 1778 et 1783, par M. A. Reussner, de l'Académie de Marine	24
Le plan du modèle du " Richelieu ", par M. P. Faure-Beaulieu, Président du Yachting-Miniature de Paris	26
Les Conférences de l'A. A. M. M.	28
Ce que mes yeux ont vu au Salon nautique, par M. G. Thierry Vice-président de la Fédération Française de la Voile	29

Supplément encarté :

La Construction des Modèles réduits de bateaux (3^e partie), par M. P. Faure-Beaulieu.



PORT DU HAVRE, par GARNIER — *Collection de la Chambre de Commerce de Paris.*

Reproduction offerte par le
PORT AUTONOME DU HAVRE



ÉDITORIAL



NEPTUNIA entre dans sa troisième année.

Naissance difficile, enfance sévère, dans une époque de disette, de discorde, de crises économiques, sociales ou politiques. Mais la formule de notre revue est saine, nos Amis solides et les épreuves qu'il a fallu surmonter ont affermi le courage et l'ardeur de tous.

NEPTUNIA grandit, fière de son indépendance, garantie de sa vitalité. Le public l'apprécie chaque jour davantage et le cercle des Amis s'élargit sans cesse.

Je tiens à remercier ici les rédacteurs, artistes et collaborateurs bénévoles qui nous ont permis d'améliorer progressivement la qualité de notre revue et de lui donner un essor aussi rapide.

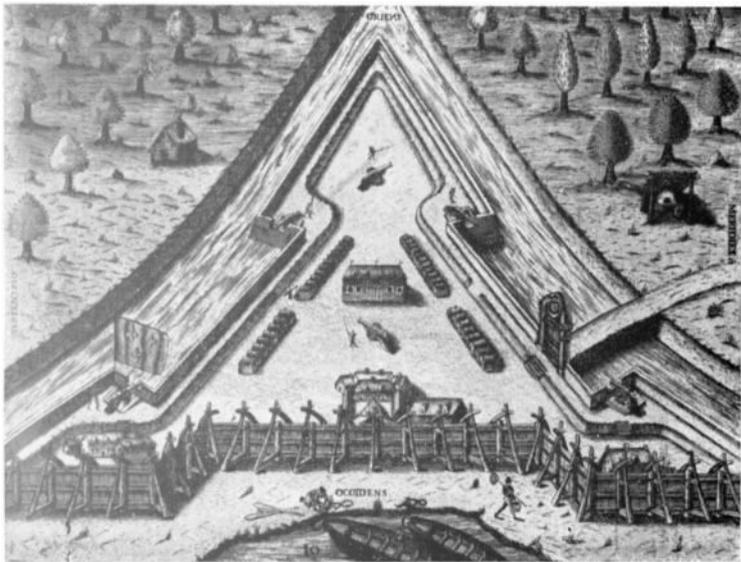
NEPTUNIA témoigne ainsi de l'activité de notre Association qui a marqué cette deuxième année de sa renaissance par l'organisation de conférences mensuelles et de la magnifique exposition « Vieille Marine ». L'édition de remarquables monographies des plus beaux modèles du Musée a été activement poursuivie et trouve un accueil enthousiaste chez les modélistes amateurs et professionnels, artistes, collectionneurs et bibliophiles.

En plus de cet effort de propagande, notre Association s'est attachée à soutenir l'activité du Musée qui est devenu un des Musées les plus admirés et les plus vivants de la Capitale. Outre les manifestations organisées par notre Association, le Bal de l'École du Génie Maritime et la Vente de Charité de l'Association pour le développement des Œuvres Sociales de la Marine ont attiré une nombreuse et élégante assistance dans les splendides galeries du Palais de Chaillot. L'éclairage aménagé dans une partie du Musée a permis d'apprécier les effets de lumière qui améliorent l'exposition de nos collections et préparent l'exploitation d'un Musée nocturne.



Le succès de toutes ces activités et la réputation acquise désormais par le Musée de la Marine ont amené à lui confier la réorganisation des Musées des Ports. On sait malheureusement qu'il faut déplorer la perte des deux tiers des collections de ces Musées et la ruine des immeubles qui les abritaient. Mais les textes promulgués auront au moins le mérite de permettre le sauvetage de ce qui reste, l'installation plus rapide de Musées provisoires, une répartition rationnelle et une gestion centralisée de nos collections maritimes. Notre Association se doit évidemment de favoriser la création de ces Musées de Marine satellites qui deviendront à leur tour d'intenses foyers de propagande. Ils bénéficieront de la proximité de la Mer et d'installations propres à développer dans la jeunesse le goût des sports nautiques prélude à l'initiation des multiples techniques et disciplines maritimes.

AMIRAL LACAZE



Pl. X. Le fort de la Caroline sur la rivière de Mai
(St-John's River)

LA FLORIDE

(1562

Pourvu par l'Amiral de Coligny de cent mille francs, et de blancs-seings pour conférer des grades, René de Laudonnière, avec la ténacité de gentilhomme huguenot qui le caractérise, appareillait de nouveau au printemps de 1564. Il emmenait des hommes de qualité et des gens de cœur: le Lieutenant d'Ottigny avec l'Enseigne suisse d'Erlach et le Sergent François de la Caille conduisaient les troupes; Jean Lucas de Honfleur, Michel Vasseur de Dieppe et Pierre Marchant, commandaient ses trois navires: *l'Ysabeau*, *le Petit Breton* et *le Faucon*. Au nombre des soldats, on comptait un volontaire auquel nous devons le précieux album de tableaux édités plus tard par les frères de Bry: c'était Jacques Le Moyne de Morgues qui allait, entre deux coups d'arquebuse, noter d'un crayon habile et scrupuleux les visages de ses compagnons et les mœurs des Indiens. Rien ne pouvait mieux nous transmettre l'aspect de ces terres vierges, de leur faune et de leur flore, que ces curieux et vivants petits chefs-d'œuvre. Dans leur peinture fraîche et naïve, ils constituent une somme ethnographique incomparable.

En ce mois de juin 1564, tout paraît beau et facile à nos découvreurs: la traversée s'est accomplie sans incident; les Anglais eux-mêmes, intimidés par leur fière allure, n'ont pas osé les attaquer en Manche. Déjà l'air embaumé des effluves sylvestres annonce les rivages et les forêts de la Floride. Que de souvenirs et d'enthousiasme dût réveiller cette « douceur odoriférante » chez les vétérans de la première expédition. Les marins connaissent bien cette puissance d'évocation des senteurs terrestres: chaque escale a son parfum qui vous rapporte par bouffées les joies et la nostalgie des jours

enfuis, un visage perdu dans la brume des ans, les fleurs à peine fanées d'un amour juvénile...

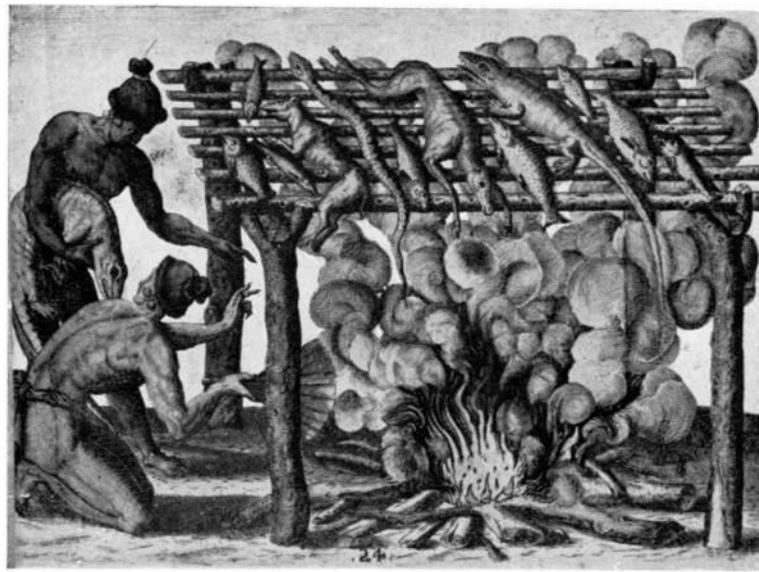
Gentilshommes, matelots et hommes de troupe, perchés dans les vigies, accrochés aux haubans, penchés sur les bastingages, virent bientôt poindre les hautes frondaisons sur la côte « couverte de cèdres, de palmiers et de lauriers de si souveraine odeur que baulme ne sentirait rien auprès ». C'était le 22 juin et dès le lendemain de la saint Jean, on mouillait dans la rivière de Mai.

Aussitôt entouré d'Indiens « émus de joie » de retrouver leurs amis français, Laudonnière fut salué, comme le frère du Soleil et le fier cacique Satouriova n'eut de cesse qu'il l'eut mené voir le padrôn fleurdelysé pieusement honoré d'offrandes en l'absence des nôtres. Après avoir exploré la rive jusqu'à la Seine et la Somme, où elle fut encore accueillie fort « gaiement et humainement », la petite flottille revint en cette rivière de Mai « aux abords si plaisants que les mélancholiques y seraient contraints y changer leur naturel ». Le Capitaine choisit un lieu « propre et convenable pour bastir forteresse » à deux lieues de l'embouchure, près d'un « val délectable à l'œil où chayaient une infinité de cerfs ». A « l'interpellation des soldats », on le nomma Val de Laudonnière.

Le 30 juin 1564, la diane éveilla les colons de belle heure et, les prières faites, « chacun se mist à l'ouvrage, les uns remuant la terre, les autres coupant les fessines et formant le rempart. Satouriova et ses Indiens accoustrèrent un si grand nombre de palmites que la grange pour mettre les munitions se trouvast couverte avant deux jours. Notre fort étaist bâti en triangle », écrit Laudonnière, « J'avais fait

FRANÇAISE *

1565)



PL. XXIII. Indiens cuisant du gibier et du poisson sur un boucan.

faire une grand'place au milieu, de 18 pas de long et de large, au milieu de laquelle, tirant sur l'un des costés, vers le Sud, je feis bastir un corps de garde et une maison de l'autre costé vers le North, laquelle j'avais fait eslever un peu trop haut: car un peu de temps après le vent l'abbatit, et l'expérience m'apprit qu'il ne faut pas bastir à cest terre à haut estage, à cause des grands vents auxquels elle est subiecte ».

Le fort reçut le nom de la Caroline en l'honneur du Roi Charles. Mais ce n'est pas, comme on pourrait le croire, de notre établissement que les deux Carolines du Nord et du Sud tirent leur nom: elles furent ainsi baptisées par Clarendon auquel Charles II d'Angleterre avait concédé ces territoires en 1663.

La petite colonie avait à peine installé ses quartiers à l'abri des remparts qu'elle fut malheureusement entraînée dans les luttes fratricides des Indiens. Satouriova ne tarda pas, en effet, à réclamer salaire en exigeant le concours des Français dans la guerre qu'il allait entreprendre contre les tribus voisines. Laudonnière ne put éviter de lui accorder l'appoint de quelques auxiliaires sous les ordres de La Caille.

La victoire couronna les premiers combats de notre protégé mais il fallait rétablir la paix avec Outina le Roi des Rois qui commandait les passages vers les monts Apalaches où la légende situait l'Eldorado.

Pour favoriser la réconciliation, Laudonnière obligea Satouriova à rendre ses prisonniers qu'il fit conduire à son rival par le Capitaine Vasseur. Outina était également en guerre avec un autre cacique, Potavon, qui possédait un territoire où

l'on trouvait les pierres dures pour armer la pointe des flèches. Vasseur ne se fit point faute d'assister Outina des vingt-cinq arquebuses de l'Enseigne d'Erlach qui mirent promptement en déroute les guerriers de Potavon. Comprenant, bien qu'il nous devait la victoire, notre nouvel allié combla nos gens de mille cadeaux. Lorsqu'il sollicita de nouveaux concours, on lui envoya le Lieutenant d'Ottigny à la tête d'une trentaine d'auxiliaires et Potavon fut complètement écrasé dans une grande bataille rangée.

Grâce aux miniatures de Le Moyne de Morgues, nous imaginons plus aisément les étonnantes figures des chefs indiens et la vie de ces belliqueuses tribus.

Outina avait imposé une discipline rigoureuse à ses hommes et les avait longuement formés à ses méthodes de guerre: marchant au centre de ses troupes, il transmettait ses ordres par des répétiteurs comme nous le faisons avec les clairons et les tambours. Il se faisait éclairer aux ailes et sur les flancs de la formation par de jeunes Indiens dressés à reconnaître les empreintes de l'ennemi.

Elle devait avoir fière allure, cette armée, dont Le Moyne de Morgues nous a peint de si vivantes images. Mais l'artiste s'est attaché en outre à nous décrire toutes les curieuses coutumes et les industrieuses activités de ces peuplades, souvent très évoluées, en dépit des guerres incessantes qui les décimaient. Avec lui nous pénétrons au cœur de leurs villages jusque dans la cabane royale entourée des huttes rondes des guerriers les plus valeureux. C'est là que le cacique donnait audience chaque matin; c'est là

* II^e Partie. Voir Neptunia n° 7.

qu'il recevait l'hommage de ses sujets et tenait conseil. Il prenait avis des hommes d'âge et du sorcier, l'Iarua — le trembleur. — Oracle de la tribu, celui-ci, à force de contorsions et d'incantations, entrait en transes et dans le meilleur style de ces diaboliques magiciens, prédisait en formules sibyllines, heur ou malheur, tornade ou canicule, lamine ou ripaille. C'est évidemment ce redoutable Iarua, « sacrificateur de la loy indienne », qui olliciait en toutes cérémonies: affublé d'une grotesque défroque de peaux de bêtes, traînant une queue de renard et brandissant frénétiquement son fétiche, il danse le pas de la victoire, il préside à la fête du Soleil, il ensorcelle les flèches au départ pour les grandes chasses. Il est aussi l'Esculape révééré qui exorcise le mal; son escarcelle de cuir de cerf est une boîte à pharmacie bourrée de simples et d'ingrédients étranges. On y trouve du pétun qui « distille les humeurs du cerveau », des dents tranchantes de poisson pour les incisions et du roignon de Castor pour de toniques cataplasmes. Notre homme est expert en ventouses scarifiées et suce le sang à même « les fines playes ouvertes avec des escailles de moules bien aiguës ». Il recommande les cures de soleil « dans la créance que les dous rayons de cet astre sont plus puissants pour rendre la santé que toutes autres ordonnances ».

Le Moyne de Morgues n'a pas manqué de nous décrire les pittoresques scènes de chasse de ce Paradis cynégétique qu'était la Floride: ours, léopards, loups-cerviers, chiens sauvages, cerfs, chevreuils, daims, lièvres et lapins, dindons, pigeons, perdrix, tiercelets, faucons, grues, hérons, oies sauvages, canards et cormorans et même d'énormes alligators dont le charpentier Le Challeux appréciait la chair bien boucanée « aussi tendre et blanche comme celle du veau ».

Le boucan est une sorte de gril de bois « eslevé de terre environ de trois pieds » et sur lequel on dispose le gibier ou le poisson, voire les dépouilles des vaincus. Des poissons les plus gras « qu'ils sorissent, les Indiens tirent la graisse et s'en servent au lieu de beurre ou autre sausse ». Et ils ont « d'estranges menus: les personnes riches mangent des belettes, chauve-souris, sauterelles, aragnées, vers, mouches, pouls cruds, cuits et friz ».

Hardis chasseurs, pêcheurs industrieux, nos Floridiens étaient encore cultivateurs à leurs heures; ils s'adonnaient aux travaux des champs dans un esprit communautaire digne des plus aimables théories naturistes. On pourrait les prendre pour société modèle si on ne voyait que les touchantes et idylliques peintures de la famille traversant l'eau claire d'une rivière,

avec enfants et provisions, pour se rendre sur une île plantureuse, aux noces du cacique avec la plus belle de ces filles « qui savaient si bien » selon Laudonnière, « la manière de bien et estroictement garder l'honnêteté ». La tendresse conjugale des Indiens allait même jusqu'à pousser le mari à la « couvade », c'est-à-dire à garder le lit après l'accouchement de sa femme.

Mais cette vertueuse bucolique a de bien sanglants envers: tel le cruel holocauste du premier né de chaque famille à l'implacable cacique et l'horrible supplice des prisonniers, le scalpe et le dépeçage des vaincus avec des raffinements savants que tous les explorateurs ont décrits dans les relations publiées depuis lors.



Cependant, au fort de la Caroline, Laudonnière et ses gens achevaient d'installer la colonie. Mais bientôt sans doute préférèrent-ils aux labours et semailles, les combats et les risques de l'Aventure. Sans doute aussi cédèrent-ils aux mirages des trésors fabuleux de lointaines tribus, des mines d'or et d'argent.

On se mit d'abord en quête d'un guide et l'on pensa au soldat Ruffin, resté seul en Floride après le départ de la garnison de Charlesfort. Un autre vétéran de l'expédition de 1562 espérait retrouver sa trace auprès du cacique Audusta qui régnait sur les terres voisines de l'ancienne forteresse. On construisit deux grandes barques de quarante pieds sous la direction du charpentier dieppois Jean des Hayes et l'on remonta dans le Nord jusqu'à Charlesfort, mais Ruffin n'y était plus: les Espagnols l'avaient emmené à La Havane.

Néanmoins, Audusta nous fit bel accueil et nous combla de mil, de fèves, de perles et de peaux finement tannées. L'infatigable Vasseur, capitaine de la petite expédition, poursuivit ses explorations, rapportant à chaque voyage, outre des cargaisons de vivres, des moissons de renseignements sur les tribus et les pays visités. La carte de Le Moyne de Morgues s'enrichissait à chaque relation des merveilles rencontrées et des indications recueillies de la bouche des Indiens. Là une immense forêt d'acajous et de magnolias gigantesques peuplés d'araignées géantes, ici un lac si vaste que ses rives se cachaient derrière l'horizon, une île paradisiaque et tout au loin ces montagnes bleues qui semblaient inaccessibles.



Satouriova montre à René de Laudonnière le padron fleurdelysé qu'il a honoré de couronnes de lauriers et de paniers de mil, en l'absence des français.

Pl. VIII de l'Historiae Americanæ, Secunda Pars (Bibliothèque du Service Hydrographique de la Marine)



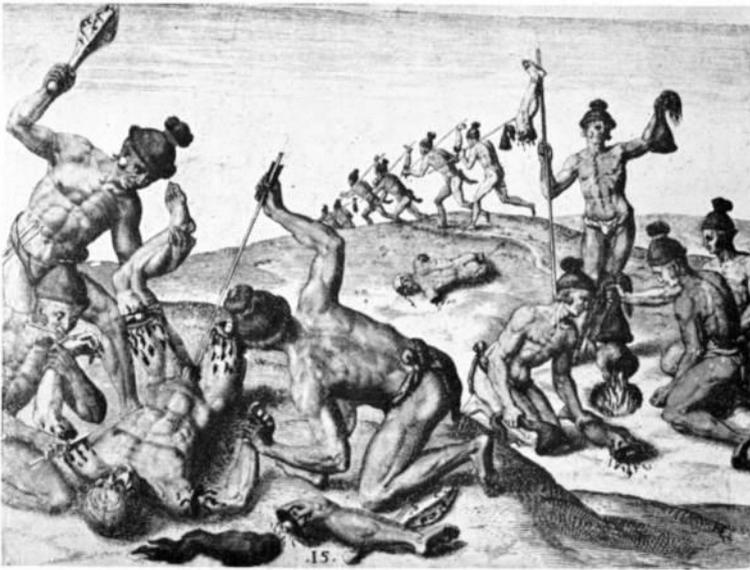
Pl. XV. L'année d'Outina, le Roi des Rois, en ordre de bataille.

Pourtant, les récits des indigènes concordaient: c'étaient dans ces monts Apalaches qu'ils situaient l'Eldorado mystérieux. Et l'ardeur des explorateurs se transforma en obsession de l'or; l'avidité folle devait aveugler les plus sages. Pierre Gambye, un des anciens familiers de l'Amiral Coligny, prit un jour son fusil, quelques objets de troc et s'en fut seul vers la montagne. Au retour, séduit par le charme de la délicieuse île d'Edelano, il épousa la fille du cacique, et gouverna quelque temps en l'absence du beau-père. Bientôt lassé de ses sujets, il résolut cependant de revenir à la colonie. Mais le magot qu'il remportait lui fut fatal: il fut proprement occis d'un coup de machete par ses payeurs, tandis qu'il soufflait sur son feu de cuisine.

Laudonnière le vengea en brûlant le village qui avait servi de cadre à son règne éphémère mais l'impatience des découvreurs n'en fut pas calmée pour autant. La Rocheferrière, bouillant gentilhomme du Midi, se faisait fort de traverser les territoires hostiles qui nous séparaient du pays de l'or et il réussit à convaincre son chef de le laisser partir. Il sut effectivement gagner l'amitié des caciques ennemis comme le prouaient les

boucliers d'or et d'argent, carquois et flèches incrustés d'or, pépites, émeraudes et saphirs qu'il reçut en présents et s'empressa d'expédier à son chef. Le messager rapportait aussi la nouvelle de prodigieux gisements de cuivre et d'argent qu'il avait vu exploiter. Du coup Laudonnière décida d'organiser la conquête des monts Apalaches. Les récits d'Espagnols, libérés après une longue captivité chez les Indiens, avaient par ailleurs appris aux colons français qu'outre les minerais précieux, on trouverait dans diverses tribus les lingots d'or, les bijoux mexicains, les monceaux de pesos que les galions naufragés avaient, depuis plusieurs lustres, jetés à la côte. L'annonce que le puissant cacique Oustaca, notre ennemi de la veille, offrait son alliance et ses 4.000 guerriers permettait de courir l'aventure aux moindres risques: cent arquebusiers suffiraient à vaincre.

Hélas ! Laudonnière n'était plus maître de ses hommes. Il avait dû les tenir dans une dure discipline au fort de la Caroline, pour éviter qu'ils ne cèdent aux appâts de tant de richesses qu'ils croyaient à portée de la main. Mais la routine, la monotonie des corvées n'étaient qu'une quasi oisiveté de caserne et leurs pauvres



PL XV. Le dépeçage des vaincus.

cervelles étaient hantées par les rêves fous de ces trésors défendus. Certains voulaient tenter la course dans la Mer des Antilles où tant de pirates français, anglais ou hollandais tondaient la laine sur le dos des Espagnols: c'était, on l'allait voir, le pire danger pour la colonie qui devait à tout prix éviter les représailles des hidalgos.

Cette mutinerie latente corrompait l'air. Un nommé Gièvre, qui soignait Laudonnière malade, avait résolu de l'assassiner. N'ayant pu décider l'apothicaire à verser quelque poison dans sa médecine, il réussit à voler un baril de poudre au magasin des artifices mais il fut heureusement surpris au moment où il allait le glisser sous la couche de son maître. On découvrit un libelle qu'il se proposait de faire tenir à la Cour et qui n'était qu'un tissu de calomnies sur ses chefs. Laudonnière le fit lire devant les troupes assemblées, puis il embarqua Gièvre et huit de ses complices sur le vaisseau du Capitaine Bourdet qui appareilla pour la France le 10 novembre 1564.

PI. XLII. Assassinat du prospecteur français Gambye.



Cependant l'atmosphère du fort n'en fut pas longtemps assainie. Des matelots volèrent deux barques pour écumer les mers voisines; malgré quelques captures, la famine les poussa jusqu'aux approches de La Havane; ils ne tardèrent pas à s'y faire prendre, ce qui était plus grave pour notre colonie que leur fugue même. Puis un complot éclata dans le fort; soixante-six mutins cernant les cabanes des officiers en pleine nuit, s'emparèrent de Laudonnière et le jetèrent fers aux pieds dans la cale d'un vaisseau. Après avoir pillé les magasins et la salle d'armes ils obligèrent le vieux Michel Vasseur à les piloter dans les eaux de Cuba. Ayant ramassé quelque fretin sur les caboteurs, ils s'enhardirent un jour à l'attaque d'un navire qui portait le Gouverneur de la Jamaïque et ses enfants. Mais ils lurent joués par leurs prisonniers qui, au moment de faire payer la rançon, leur firent servir les bordées de trois vaisseaux espagnols. Seulement vingt-six d'entre eux s'échappèrent sur un brigantin, en Floride. Laudonnière cueillit les meneurs à moitié ivres, en fusilla quatre dont les corps furent pendus à l'embouchure de la rivière.

Mais le mal était fait : les pirateries des mutins avaient exaspéré les Espagnols et leurs prisonniers leur avaient révélé tous les détails de noire établissement dans la rivière de Mai.

En outre, les Indiens instruits de nos discussions, se montraient insolents et exigeants. Ils nous marchandaient impudemment les vivres. La disette commença de sévir. Laudonnière nomma de nouveaux chefs d'escouade, il reprit ses troupes en main et puisque aucun secours n'arrivait de France et que le seul navire qui lui restait, *le Petit Breton*, ne pouvait porter tout son monde, il décida de transformer en vaisseau une galiote déjà sur chantier. On répartit la besogne: d'Ottigny commandait aux bûcherons, d'Erlach aux scieurs, La Caille aux charbonniers tandis que Maître Hans, le garde aux munitions, fabriquait le brai. Les charpentiers promettaient, si l'on gardait tant de cœur à l'ouvrage, que tout serait fin prêt en août.

Mais « le principal estait de trouver vivres pour nous nourrir pendant nostre travail ». Devant les prétentions des sauvages qui « s'esclataient de rire et se mocquaient de nous à bouche bée », on sollicita les bons offices d'Outina qui avait reçu le concours de quelques auxiliaires. Mais « la nécessité faict changer le vouloir des hommes » et le rusé cacique nous le fit bien savoir.

« Esguillonez d'une telle moquerie », Laudonnière et cinquante des siens fondirent comme

des vautours sur le village d'Outina et le ramenèrent en otage à la Caroline dans l'espoir que ses sujets leur fourniraient des vivres. Mais les Indiens se contentèrent, tout bonnement, d'élire un successeur à ce roi qu'ils considéraient comme mort puisque prisonnier.

En mai, la détresse devint « hydeuse. Les os commencèrent à suivre la peau de si près qu'en plusieurs endroits ils la percèrent ». Ce que voyant, Outina promit de nous ravitailler si on le ramenait sur son trône. Mais il nous fit tendre deux embuscades qui faillirent tourner au désastre. Aguerri par nous, les Indiens étaient devenus de redoutables combattants. Ils se relayaient de deux cents en deux cents pour tirer et « l'œil et le pied si prompts qu'aussitôt qu'ils voyaient couler l'arquebuse en joue, aussi tost étaient ils à terre, et, aussi tost relevés pour répondre à l'arc ». L'affaire fut chaude : deux tués et vingt-deux blessés et l'on ne rapportait que deux sacs de vivres.

Heureusement les hostilités ouvertes avec Outina nous concilièrent son rival Satouriova qui régnait, sur les rives de la Somme où Vasseur put aller quérir une pleine cargaison de mil nouveau.

Il fallait se hâter de quitter la Caroline avec ces provisions. Août approchait. Sur les chantiers on s'affairait fébrilement à l'achèvement du vaisseau. Les baraques du fort démolies fournirent le charbon de bois pour le voyage, puis on abattit la palissade du côté de la rivière pour avoir du bois sec.

Le 3 août, coup de théâtre: Laudonnière du haut d'une « montaignette » aperçut quatre voiles. Redoutant une descente des Espagnols, il dépêcha Vasseur en éclaireur. On ramena un ancien compagnon de la première expédition. C'était Martin Atinas, un matelot dieppois, qui pilotait vers une aiguade la flottille du négrier anglais John Hawkins.

En dépit de son inhumaine profession, ce dernier était un gentleman, jovial et généreux. Il fit débarquer des barils de farine, de l'huile, du vin et moult denrées dont on avait perdu le goût. Ce fut une fameuse bombance. Mais ces libéralités ne laissèrent pas d'inquiéter notre capitaine qui craignait que le négrier « ne voulust attenter quelque chose en la Floride au nom de sa maîtresse ». Aussi refusa-t-il « tout à plat » de se faire rapatrier sur les vaisseaux anglais. Mais l'impatience de ses hommes le contraignit à négocier avec Hawkins le troc d'un de ses vaisseaux contre notre artillerie et « la meilleure de ses hardes ».



P. XIII. Victoire des guerriers d'Outina et des auxiliaires français sur les troupes du roi Potavon.

Les Anglais appareillèrent le 7 août, emportant de ce beau pays une impression profonde qui est peut-être à l'origine de la colonisation britannique dans cette région.

Désespéré d'abandonner son œuvre, René de Laudonnière faisait néanmoins presser l'armement de ses navires, lorsque, le 28 août, de nouveau des voiles suspectes furent signalées à l'horizon. Prise en chasse, la barque d'avis qu'il avait expédiée, s'en revint précipitamment. Le lendemain, mis à terre par sept chaloupes, des arquebusiers marchèrent, mèches allumées, sur le fort. L'inquiétude grandissait parmi les colons. On savait que les Espagnols ne feraient point de quartier. Repliés derrière leurs deux dernières pièces, prêtes à faire feu, tous regardaient anxieusement avancer les inconnus quand ceux-ci crièrent: « C'est le Capitaine Ribault qui vient ».

J. V.

(A suivre.)

Pl. XXVII. Famille indienne traversant une rivière.



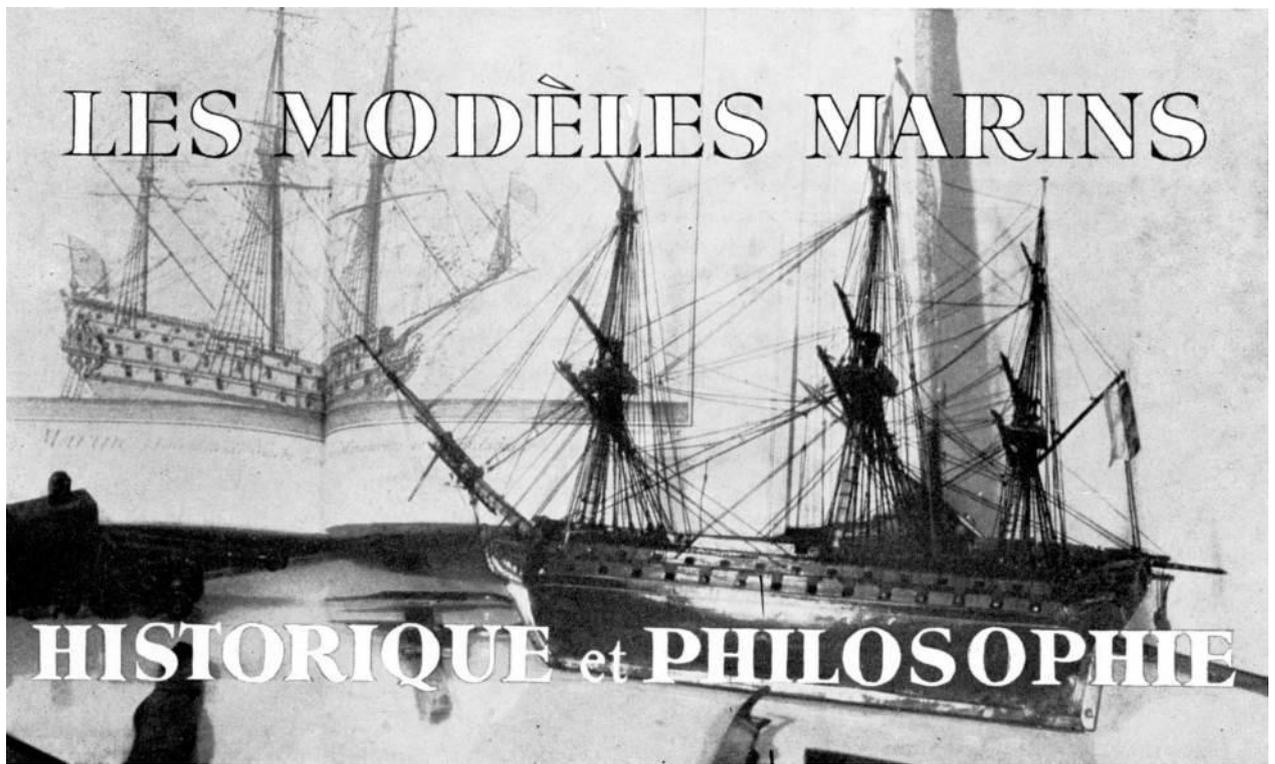


Photo R. Lallemand

Au modèle EX-VOTO, se rattachant, nettement les modèles décoratifs qui appartenaient aux mobiliers d'église et dont on retrouve encore tant de spécimens en Espagne; les naves et les navettes, dont le symbolisme évoquait la traversée de la vie et l'entrée vers le port céleste. Us furent d'un grand secours pour la perfection du modèle car, confiés aux bijoutiers, aux orfèvres, ils participèrent de leur art savant. Même aux navires purent-ils servir encore, car il est possible que l'art déployé pour eux, art purement orfèvré, montra quelle richesse pouvait intervenir dans la décoration du navire réel. Le *Royal Sovereign* qu'on nomma le *Navire Doré*, ou le *Diable Doré* (suivant les nations), comporte un décor de type nettement précieux beaucoup plus que marin. Il y eut émulation. Ainsi, le fameux galion conservé à l'*Armeria*, avec ses rinceaux et ses inscriptions: « *Par la grâce de Neptune et de Borée, je suis venu ici en 1523* », doit-il être un navire de gloire du type orfèvre. Lui aussi, une manière de reliquaire, comme les naves.

La nave d'église gardant encore quelque religiosité, envahit la riche maison et le palais. Entre autres les « naves de baptême », autorisées par la surabondance des richesses flamandes, et qui, sur leur or et leur argent, portent de somptueuses ciselures et, elles aussi, des inscriptions votives: « *Bon voyage (de la vie) aux nouveaux venus* »... On les utilisait pour la distribution du

vin baptismal, qui se dispensait bien plus que l'eau... Parfois, leurs coques utilisaient des nacres considérables, d'énormes escargots de mer, dégagés par la meule de leurs enveloppes rudes et scintillant alors de tout l'éclat de leur doublure prise dans les armatures de métal précieux. Bientôt les naves coopèrent à l'ornement du dressoir et de la table servie; on y présentait les épices. Finalement, cela devint uniquement objet d'art. L'illustration a publié la célèbre nave décorative, dite de Charles-Quint comme tant d'objets sans pareils, et qui, tout vermeil et émaux, était en outre pourvue d'un mouvement mécanique animant des automates.

Au point de vue du modèle, cet art des naves est extrêmement important. Beauté reconnue, intrinsèque et symbolique aussi, du modèle naval. On n'eut pas ainsi présenté un carrosse, un château. Les seuls modèles à pouvoir mettre en comparaison avec ces œuvres insignes d'orfèvrerie, sont les châsses-reliquaires en forme d'église, pour contenir et honorer les reliques des saints.

Plus humbles, toutes ces petites nacelles servant pour les chrêmes et l'encens... Et alors, au bi du bout de ces merveilles, les simples boîtes à tabac, des réceptacles, la plupart du temps sculptées par les matelots, et dont l'écouille servait, à l'approvisionnement, et pour le débit

II^e Partie. Voir Neptunia n°7.

desquelles on utilisait la poulaine. Le Seigneur avait prévu l'emploi du pétun en créant, au bas du pouce en extension, cette cavité parfaite dite « tabatière anatomique ». Mais les marins s'ingénièrent à son service (celui de la tabatière !) et, pour la remplir, façonnant de petites coques dont certaines sont de véritables petits modèles d'une étonnante sûreté et de fantaisie très plaisante dans l'emploi des divers matériaux qu'elles comportent.

A rattacher encore, à cette tendance devenue uniquement décorative, les petits navires d'ivoire sortis de l'industrie dieppoise. Chez ces manieurs héréditaires de la blanche denrée ramenée du continent noir, la prodigieuse habileté jointe au sens naval, réussit à créer des modèles qui, au début du XIXe siècle surtout, furent de réels et minuscules chefs-d'œuvre. Je possédais un cotre de six centimètres, à l'échelle même de la paroi.

Un des plus récents modèles de gloire, et des plus somptueux, serait la réduction en argent massif du yacht *Britannia*, offert au roi d'Angleterre, et qui figure, je crois, au *Royal Squadron*.



Mais il nous faut arriver après ces somptuosités à une autre splendeur du navire modèle, au modèle didactique, dont le modèle d'arsenal sera le roi sans conteste; celui près duquel tous les autres semblent inhabiles. Celui-ci fut réalisé par des spécialistes avec le but grandiose d'aider à la construction du navire réel; on voit que c'était exactement le contraire du modèle ordinaire. Il précède le vaisseau au lieu d'en découler. Combien émouvant alors et lui non plus dépourvu de sentimentalisme. Penser qu'ils ont été les germes de ces vaisseaux célèbres, chargés de gloire; qu'il y eut, qu'il y a un petit navire dont est sorti le *Héros*, Héros des six combats du grand Bailli. Mais laissons ce point de vue pour ne nous occuper que de leur caractère matériel.

Le modèle d'arsenal et de construction était déjà employé en Angleterre sous Charles 1^{er}; il fut rendu obligatoire chez nous par l'admirable effort de Colbert voulant reconstituer notre marine, et qui fut si près de nous rendre les maîtres de la mer.

J'ai dit les engouements de Tourville et du père Hoste pour le modèle. Le maréchal en construisit au moins deux, si ce n'est trois,

dans une surveillance appliquée et souvent même travaillant de ses mains patriciennes dont il avait relevé les manchettes de dentelles.

Chose savoureuse, cette étude préalable du navire par réalisation complète, tenait à une déficience scientifique. Cinquante ans plus tard, on n'en aurait pas eu besoin. Mais, à l'époque, la construction restait essentiellement empirique et livrée aux divers secrets des maîtres-de-hache, ou, comme l'on disait plus souvent, des « Maîtres d'hache ». On ne partait guère que sur deux propositions: navire de charge ou navire de vitesse, et la longueur donnée, on y adaptait le maître couple. Charge, couple en U; vitesse, couple en V. Une fois le montage de l'étambot, de la quille, du maître, de l'étrave sur les tins du chantier, le balancement des couples suffisait. On obtenait par l'intercalage de deux autres couples, soit le navire quadrangulaire, soit le navire fusiforme. Une lisse, deux lisses de soutien, et l'on bordait, les autres couples réalisés sur place à la demande.

Mais quand Euler interviendra avec sa science de la descriptive et du dessin géométral, quand Sané et Chapmann auront vulgarisé leurs admirables épures, alors la construction du modèle avec lequel on préludait au balancement des couples, ne sera plus aussi nécessaire. Sous Louis XIV, elle évitait d'infinis tâtonnements. Cependant, on ne l'a pas abandonnée tout à fait. Le coup d'oeil, en effet, est encore un des plus sûrs critères qui soient; il correspond au diagnostic visuel du grand médecin, qu'aucune analyse ne remplace.

Ainsi s'édifièrent dans les arsenaux, ces petits monuments marins incomparables que sont les modèles d'époque. D'une échelle rigoureuse, tenace au dernier point, même dans ce qui ne s'apercevait pas; d'une finition poncée à l'ongle, calibrée, polie, passé à l'agate; et pour lesquels on ne se contentait plus de la structure, et on voulut que la décoration elle-même figurât; de sorte qu'à des tours de force d'habileté, si l'on peut dire, s'adjoignirent des délicatesses de sûreté de main, de ciselure plus que de sculpture. Ces temps où l'utilité ne se pouvait concevoir sans une beauté adjointe, le modèle devint un magnifique objet d'art.

Il semble bien que tous y furent sensibles, même ces gens de cour que toute idée militaire retenait. Quand on parlait cavalerie ou infanterie, qu'il était donc facile de mobiliser, Roi en tête, ces hommes de guerre terrestre, mais, pour les navires, vraiment, l'enthousiasme était plus difficile à susciter.

Colbert espérait le faire naître, certainement, puisque les plus riches, les plus précieux



Photo R. Lallemand

Figure de proue du vaisseau le " Rivoli " de 74 canons(1812)
(modèle n° 17 MG 4 du Musée de la Marine)

modèles ne restaient pas dans les ports; que parmi les grands chefs-d'œuvre de la construction réduite certains demeurèrent près du prince, à Trianon, si je ne me trompe.

C'est ainsi qu'a survécu un des plus beaux modèles qui soient au monde, la galère Réale, vaisseau du général des galères, qu'on peut admirer au Palais de Chaillot et qui vraiment à lui seul suffirait pour créancer le Musée de la Marine. Modèle volontairement et purement artistique car on n'avait plus rien à chercher quant à la galère. Depuis quarante ans, la galère était absolument fixée; l'on savait même le nombre de bordages, le poids de la clouterie qui entreraient dans sa construction. Volonté somptuaire qui fit demander à un grand artistes

ses hauts et bas-reliefs, ses *gigantes* aux trompettes, son tableau apollonien, et qui allongea jusqu'à l'irréalité son long corps fusiforme.

La Réale est tonturée comme un luth, cambrée et légère comme, en effet, un instrument de musique; elle semble déjà en mouvement et prête à monter sur la longue lame ou à écornifler les crêtes des flots courts; l'impression marine est si forte qu'elle participe un peu de l'hallucination, surtout qu'ici on a évité l'effet d'inertie des voilures mortes qui restent le côté irréalisable du modèle. La Réale porte, en soi, dans sa forme, son mouvement, son élan, et, avec sa richesse sans pareille, sa carène blanche, son bordé d'azur aux fleurs de lys sans nombre, ses statues dorées et l'écarlate de

sa doublure, elle paraît scintiller sous le soleil. Il aurait fallu pour mettre en pendant un modèle d'un des quatre Soleil Royal, du plus somptueux, celui de 1669, qui fut édifié pour gagner le Roi à la Marine, vainement. Du Soleil Royal entièrement bleu et or, sans chène visible, dont la gouache de Vary nous donne l'étonnante vision. Mais l'édification des modèles n'était pas encore obligatoire.



PENDANT, il y eut une curieuse création qui aboutit au modèle: la flotte à petite échelle de Versailles, avec laquelle Colbert voulait intéresser le Roi et qui, en dehors des navires de promenades, ne cherchait d'autre but qu'une suggestion maritime, avec laquelle on répétait les manœuvres des batailles navales. On réunit en réduction des navires de toute catégorie, depuis le trois-ponts jusqu'au yacht, à une échelle assez restreinte pour que les rives du Grand Canal leur permissent de manœuvrer. On y cachait les deux hommes chargés de les conduire, et ainsi, sans rien attendre de la vision, les petits navires viraient de bord, tiraient le canon, jetaient l'ancre. Ce qu'on en a retrouvé indique l'excellence et le soin et le goût de leur réalisation. Ils ne déparaient point les perspectives; ils y concouraient même par leur fausse échelle, et rendaient infinies les avenues d'eau.

De ces navires modèles peut-on rapprocher ceux qui servirent directement à l'éducation des princes, tels que le Royal Dauphin, la frégate de Fontainebleau, et tous ceux qui dans le but d'une éducation des jeunes gardes-marines, encombraient leurs salles de travail, y introduisant le sens de la mer et la présence incessante de la navigation. Hélas, il y eut, au cours du XVIII^e siècle, des instants d'une telle pénurie navale que seuls les modèles pouvaient rappeler aux malheureux dévots de la profession qu'elle existait encore. Les modèles restaient presque les seuls navires français. « Il n'y a plus de marine en France que celles de M. Vernet » avait dit, dans une raillerie triste, le roi Louis XV. La misère des officiers de marine attendrissait jusqu'aux intendants. On les laissait embarquer des pacotilles quand ils pouvaient arriver à prendre un commandement. Les autres restaient en face des modèles dont certains évoquaient des victoires, des campagnes heureuses. De didactiques, les vaisseaux modèles revenaient au sentimental. Ils entretenaient l'émouvante et stoïque fidélité du Grand Corps.



OUS rattachons aux modèles didactiques anciens, les réalisations préalables des constructeurs actuels. On aperçoit, dans les vitrines des grandes compagnies de navigation, des paquebots à petite échelle dont la perfection est admirée de tous et qui achalandent la devanture. Il semble impossible de pousser plus loin le rendu; on sait qu'ils coûtent des sommes immenses... Malheureusement, leur fréquence les a quelque peu banalisés et je ne sais si l'effet esthétique du modèle en général n'en souffrirait pas. Impossible de les placer ailleurs que dans une agence ou un bureau de directeur. De plus, leur perfection même pourrait leur nuire. Elle éveille l'idée de travail d'usine, et, par là même, l'idée (fausse) de la contrainte et de répulsion qui l'accompagne. Le travail accepté paie toujours son homme. Inadmissible que les spécialistes qui les ont créés aient pu échapper à l'amour et à l'orgueil, rien que par la qualité de leur art. Mais on peut regretter l'amateur; de même que celui-ci se décourage: on ne peut mieux faire... Non, mais on peut faire *autrement*.



AUTRES modèles didactiques sont extrêmement dignes d'intérêt: les modèles mécaniques qui concourent aux épreuves de vitesse et réalisent des performances inouïes. Tout y est étude et recherche. Les passionnés qui les construisent sont des novateurs de haute classe. Sans mépriser le passé, ils instaurent l'avenir. Nous leur devons un accroissement général de l'allure marine. Seraient-ils des mécaniciens plus que des poètes ? Non, il y a toujours une poésie qui s'émeut quand on touche au navire et à l'élément. On dit que la Vie est sortie de la mer, cet instinct qui nous attire aux rivages en pourrait être une preuve inconsciente. Des coques de soixante centimètres qui atteignent cent kilomètres à l'heure... Quel triomphe !



la fin du XVIII^e siècle et au début du XIX^e, le modèle ne connut pas la mode, ce serait mal dire; il satisfait obscurément, il garda son influence, la développa même mais dans l'intimité, ce qui ne permet pas, en effet, de parler mode. Il fut à la fois modèle SENTIMENTAL et MODÈLE JOUET dans un mélange délicat et même émouvant.

Impossible de nier qu'il ne servit pas à distraire les rêveurs obligatoires ou diminués, qu'il ne fût le pauvre amusement du galérien, du matelot, du prisonnier, du retraité, mais impossible aussi de ne pas le voir comme un divertissement intellectuel, un excitant, une évocation poétique de la jeunesse, de la liberté et des grandes randonnées navales. Nous donnerons un coup d'oeil sur le modèle jouet en tant qu'on lui demande de distraire par sa navigation; ici, nous ne l'évoquons que dans son mélange avec le sentimental, dans sa confection. Le curieux engouement intervint dans les dures mélancolies, dans les nostalgies inapaisables. Avec le petit navire, les sédentaires par force, naviguèrent encore, les reclus s'évadèrent des bagnes et des pontons. Les galériens réalisaient de petits navires mais qui n'étaient jamais des galères, qui développaient au vent toutes leurs voiles, et les malheureux des pontons s'appliquaient à des travaux minutieux où il serait injuste de ne voir qu'un but lucratif.

Ceux-ci, presque tous des marins, atteignirent à un degré remarquable de rendu et de justesse. Les modèles sortis des prisons flottantes anglaises, même en Angleterre, devinrent vite célèbres et recherchés. Encore aujourd'hui, sous le nom réduit de *French Prisonners*, ils ont gardé leur notoriété et font prime. Ils sont faits avec plus que de la science: avec de l'amour.

Et ils nous amènent aux modèles sentimentaux par excellence, à ces modèles qu'on a joliment surnommés « de douanier », les modèles, souvent bien humbles, que confectionnent encore les gens retirés du service, et qui restent pour eux non pas des moyens, par une vente facile, d'améliorer leur demi-solde, mais bien des actes de ferveur; ferveur sourde, sans éloquence, quasi inconsciente, mais qui les ramène sans cesse au morceau de bois que l'on pioche, au morceau de verre qui sert de grattoir et polit la vergue, le mât de hune, au fil de chanvre bis que l'on toronne « fil au Chinois »; au modèle qui attend avec une bonne pipe, après la tournée sur le sentier de douane, dans le vent déchaîné, au bruit de tonnerre des lames...

Le petit navire, justement par les déformations sentimentales qu'il subit, est bien instructif, par son lyrisme secret, qui le façonne et le transforme. Les matières employées, les objets adaptés. Par l'acharnement qu'il révèle. Pour employer un mot un peu trop moderne mais qui, comme les remèdes nouveaux agit encore: on y perçoit une évaison.

D'autres laissent entendre un attachement incoercible pour le bateau, et, en même temps,

le goût de l'artisanat naval poussé à la limite; ce sont ceux que réalisèrent, à bord même, les matelots libres, entre autres les longs-courriers pris dans les stagnations sporadiques de la voile. Tous travaillaient, et entouraient leur travail d'une attention, d'une affection incoercibles. Ceux qui ne besognaient pas regardaient, avec une déférence complète; qu'une poulie échappât au constructeur, et voilà cinq derrières en l'air, à la recherche de la fugitive. Ici, pas de pensée lucrative. C'est pour lui, pour sa maison, pour « plus tard », que travaille le gabier. Son premier soin est de fabriquer un coffret qui préserve le chef-d'œuvre, qui suivra avec le sac du matelot. Préserver le modèle d'abord ! La mode des navires en bouteille est venu certainement de la nécessité initiale de conservation. Le bateau est un autre « cacheté », et en bouteille ou en vitrine — Dieu sait que la vitrine est difficile à réaliser; j'ai considéré comme une importante victoire de pouvoir en monter une par jour, au temps de ma frénésie — il finira ses jours contre la cheminée de « la maison », la cheminée, foyer domestique, cœur de l'habitation, autel inavoué dédié aux mânes et aux lares, près des diplômes, des photographies du frère péri en mer, du certificat de communion de la fillette. Le petit navire y demeurera comme une plastique lettre de noblesse de l'homme basané et tranquille qui maintenant vieillit près de la braise.

La nécessaire simplification du bateau-bouteille lui a réussi; à l'ordinaire des quatre-mâts dont la forme se prête particulièrement au contenant, ils sont étonnamment dans leurs lignes, quand, le plus souvent, le navire sentimental subit d'extraordinaires malversations émotives; fautes, oui, mais combien suggestives.

La figure de proue est toujours d'une excessive grandeur dans le modèle sentimental. C'était un des organes les plus remarquables du navire. En allant à la poulaine, aussi bien qu'au service du beaupré, le matelot lui lançait un coup d'oeil amical, ou hostile. Il y a eu des haines. Mais quand en tirant la langue à s'essouffler, il la modelait, il ne pouvait pas l'exprimer sans lui donner au moins le double de sa grandeur. La figure, dans l'évocation brusque du navire, serait sans doute le premier détail à surgir de la brume mémoriale. Puis, la hauteur de la mâture, toujours d'un tiers plus élevée. Influence des deux points de vue; celui du pont, où le raccourci entraîne une vision confuse, où les pommes et les girouettes se perdent dans la brume; celui des barres de perroquet, où se produit le grossissement, l'agrandissement des lieux élevés. Exagération très nette de la quille, à l'ordinaire du double. Et, chose curieuse, dimi-



Photo R. Lallemand

*Figure de proue du vaisseau de 1er rang le " Valmy " (1847)
(modèle n° 21 MG du Musée de la Marine)*

nution des pavillons quand les caps-de-moutons arrivent au triple, les canons au quadruple... La grande enseigne sortait peu, et jamais vous ne la trouverez réglementaire, ayant en battant la largeur du maître-bau.

Avant tout, il faut constater l'extraordinaire attachement du modéliste pour son œuvre, qu'il soit un exécutant de haute classe ou un gratte-bois. Ce qui a débuté comme « un passe-temps » devient une vocation; ce qu'on réservait aux « moments perdus », envahit la journée. Passion incroyable ! Cela commence par vous piquer, puis vous mordre, enfin presque par vous étrangler. Pas de bons fabricants de modèles sans Palissicisme; on sacrifie tout au dada, à

l'idée fixe. On a vu de vieux amiraux retrousser leurs feuilles de chêne et empoigner la râpe pour ne plus la quitter jamais. Qu'un objet soit d'utilisation possible (dans les premières atteintes, car, la science venant, on n'utilise plus rien, on fabrique tout), il disparaît. Dés à coudre pour faire les cloches, engrenages de montre pour réaliser une roue de gouvernail, grains de chapelets pour les poulies, pièces d'échecs pour les balustres, et ce nombre incalculable d'épingles à cheveux... Le débrouillage du créateur en présence de la chose à façonner est une des sensations les plus touchantes que rencontre l'amateur de modèles dans ses pèlerinages. Il fallait voir les appareils et instruments

rudimentaires employés par le docteur Sottas pour ses fameux modèles: une boîte à chaussures aurait suffi à les contenir. Ne se servait-il pas, autant que je me souviens, du tiroir de son bureau comme étau à sculpter, loin des tourments à mâchoires de buffle et de liège ?

Le nombre d'heures passées au travail, de nuits blanches, déconcerte. Le métier de modéliste ne peut guère être demandé qu'à des amateurs; au prix de la C.G.T., chaque modèle vaudrait cent mille francs. D'ailleurs je ne crois pas qu'il y ait dix modélistes sur mille, hors les semi-professionnels, qui eussent jamais pensé pouvoir aliéner l'objet qu'ils étaient en train de peaufiner. Si on le vend, c'est un an plus tard.



Le modèle d'ensemble ou d'atmosphère, pour user d'un terme nouveau mais sensible, peut se défendre. Réaliser le navire, fortement simplifié, très exact dans sa facture générale d'ensemble, et dans sa vitrine, disposé de manière à rappeler sa navigation, les parages qu'il fréquente, les combats qu'il put soutenir. Hybride et beaucoup moins de pure intellectuel; confusion des genres, sans doute mais fructueuse, en somme, si vous l'estimez comme une introduction à la vie dévote. Sa simplification relèverait de celle que la distance donne au navire; le bateau vu à cent mètres laisse oublier bien des détails et cependant demeure viable. Débuter par ce genre de modèle pour finir au modèle dépouillé et minutieux, serait une excellente école pour le modéliste et pour le postulant.

D'abord, par la simplification, une plus grande vitesse, une grande abondance, et qui a son prix intellectuel. Voyez l'effet psychologique de ces silhouettes voisines souvent données par les dessinateurs navals, et combien le caractère spécial à chaque navire s'affirme dans le rapprochement. Puis, par le décor que vous ajoutez, vous réalisez une sorte de commentaire, vous devenez un peu cicérone et aidez la sensibilité du spectateur. C'est une légende sous l'image. Enfin vous représentez le navire dans son allure, sous une de ses allures, dans un de ses gestes. Imaginez, avec des modèles schématisés mais encore sensibles, la représentation d'une bataille navale; voyez l'intérêt ! Et la logique, pour initier au navire intrinsèque ! C'est aller du composé au simple, ce qui est le mode naturel des sensibilisations.

J'avais tenté quelque chose comme cela et dans ces deux cent cinquante — et plus —

modèles entrepris, j'eusse réalisé une histoire imagée de la Marine, qui aurait servi de départ à ceux pour qui le modèle pur reste par trop cérébral. Une préface, que des artifices de composition, de décor auraient rendue moins ennuyeuse qu'à l'ordinaire. Navire dans les glaces; vieille coque de Peggoty, brûlot aux flammes électriques ; Surveillante, hâlée par tous les picoteux d'Ouessant. Malheureusement, des contingences inévitables ont détruit la continuité de mes vitrines, et la collection est tronquée ; et maintenant, je ne pourrai jamais plus me plier aux douze heures de travail quotidien; la littérature, d'autre part, a déferlé, bien que pendant vingt-cinq ans je l'aie tenue sous la baille. Mais il y a beaucoup à faire.

Un autre modèle, je l'avoue, encore bien plus scabreux: le modèle caricatural ou d'exagérations délibérées. Pour le réaliser, on se donnerait quelque chose du retraits chez qui le souvenir exalté déforme l'esprit de relativité. Délibérément, parce que c'est la partie que vous tenez à mettre en valeur, vous fabriqueriez, vous aussi, une sirène en figure de proue, deux fois trop grosse. Délibérément, tenté par la masse d'une coque, vous réduiriez le grément. Une poupe à étudier deviendrait telle que les batteries seraient un damier étroit. Je l'ai tenté avec de gros échecs et quelques réussites, car c'est peut-être le point où l'art du modèle pourrait parvenir à l'art tout simple, l'homo additus naturae ajouterait sa conception à l'imitation pure.

Je n'insiste qu'à peine car je sens le danger d'une pareille facture et que, Seigneur, nous sommes déjà, esthétiquement parlant, trop prêts à déformer, à nous substituer, et que la conscience du bon modéliste est, au milieu des prétentieux bafouillages des soi-disant artistes, un tel réconfort visuel et moral. Mais, comme j'écris pour les Amis du Musée de Marine, je tiens à présenter toutes les formes de modèles dont il devrait être gardé des échantillons pour la joie de l'intelligence et de la sensibilité.

A ce genre se rattacherait une variété issue aussi de la demi-coque: le bas ou haut-relief de navire, orienté, attirant le regard sur le point à étudier, le reste filant dans les fonds; et ceci gréé, voilé en forme, et dans un cadre à accrocher, comme certains clippers des matelots, sur des murs de mastic, mais alors doués d'une recherche beaucoup plus attentive.

Puis encore, et j'espérais beaucoup de cette semi-nouveauté, des sections au naturel du navire figurées en boîte-cadre, comme celles que le peintre réalise dans son tableau, mais alors

jouissant de cette vigueur, de cette efficacité que donne le réel, sous un éclairage. Par exemple, la vue d'une hune, avec ses lattes, le ton du mât inférieur, le chouque, la caisse du mât supérieur, les gambes de revers, tout ceci sous l'afflux solaire d'une modeste lampe de dix bougies. Cela permettrait la fixation de savoureux détails. Nous glissons, il est vrai, vers le diorama restreint mais, rappelons-nous, puisque nous nous adressons à des compagnons plus qu'à des maîtres, le succès étonnant de ces présentations foraines. Propagande.



Le modèle jouet, destiné à l'enfant est, fut, trop achalandé pour qu'on ne doive s'en occuper dans l'histoire de la réduction navale. Il est né du ruisseau et de la mare, plus que de la mer; le jouet marin est plus d'eau douce que d'eau salée. Il a débuté par la coque de noix, et encore, non, ce serait déjà le navire: il commença par le débris, la brindille qu'emportait le courant et qu'on dirigeait, qu'on déséchouait. Puis la noix, en effet, que souvent l'on charge d'une feuille pour faire voile; puis l'écorce que l'on taille avec un couteau à bout rond (huit à dix ans); puis la planchette de sapin que l'on grée; alors l'enfant est déjà modéliste.

Abandon des navires personnels et accès aux navires commerciaux. Ceux-ci ont fait les plus grands progrès; jadis informes, vraiment ignobles, demandés aux prisons, eut-on dit, mais aux « maisons centrales », avec les chaussures de tulle et les sacs de papier, ils ont évolué vers 1900, sans doute grâce à un goût plus répandu des choses navales et portuaires qu'entraînaient les villégiatures; les fabricants ont eu la raisonnable pensée de les réclamer à ceux qui jadis ne créaient que pour leur plaisir personnel. Et il exista des retraités qui doublèrent leur pension par la vente des modèles-jouets; modèles qui marchaient, eux, et comment! Trop bien pour leurs possesseurs! On cite les cotres de tels modélistes bretons qui plusieurs fois ont gagné l'Angleterre, et en revinrent, renvoyés avec une petite fiole bien cachetée et un bout d'écrit. Quelle différence avec ces épouvantables carcasses que nous connûmes dans notre enfance, dont certaines étaient même embouties en fer et dont le gréement, en vérité, ne répondait

à rien... on se demande où les fabricants avaient pu chercher des choses pareilles.

Les résultats furent et restent semblables. D'un dégoûtant modèle, le fanatique tirera la volonté d'un bon navire. D'un beau modèle, le même, piqué d'émulation, aspirera à quelque chose d'encore meilleur.

Aujourd'hui, à part quelques grands magasins encore un peu éléphants, le petit d'homme a tout ce qu'il lui faut; trop peut-être, car le navire jouet devient un gros luxe. Les magasins de modèles jouets s'occupent aussi de modèles de vitrine et, l'un entraînant l'autre, deviennent exigeants. Ces magasins s'approvisionnent aux bonnes sources; chez des modélistes amateurs qui, curieusement, deviennent professionnels, et qui parviennent à une habileté digne des modélistes d'arsenal. Ils sont de deux sortes, les uns s'occupent de la Vieille Marine, les autres, de la jeune. Les premiers font preuve d'une science chèrement acquise, je m'en doute, d'une patience infinie, car ils sont beaucoup moins aidés que les constructeurs modernes. Il faut aller aux documents difficiles. Les autres se jouent des difficultés et nous créent de splendides modèles métalliques. Des mécènes les encouragent. Les navires faits pour M. Philippe Keller seront dignes d'entrer au Palais de Chaillot, et ceux que commande Augustin Normand, finiront peut-être un jour par remplacer l'admirable collection qui disparut dans la destruction du Havre.

Partout, il se forme des clubs de modélistes où l'émulation surexcite les habiletés. Je me souviendrai toujours du petit groupement de Saint-Lô qui, lui aussi, a dû périr, corps et biens. Quelle ardeur, quel dévouement au modèle, à la carène, au gréement.

Vraiment, il se dépense parmi tous ces jeunes, une ferveur qui doit, si réellement on l'associe à l'abnégation qu'elle réclame, au lyrisme qui la soutient, vous émouvoir jusqu'au tréfonds, et je comprends bien l'initiative du Musée de la Marine de vouloir approvisionner ces petits apôtres en leur fournissant alors des documents complets, parfaits, et qui ne décevront pas l'immense travail de ces ateliers d'amour d'où sortent, de plus en plus définis, de plus en plus certains, de plus en plus chéris, les NAVIRES-MODÈLES.

(à suivre)

LA VARENDE.





UNE RÉFORME CENTENAIRE



L'UNIFORME DES OFFICIERS DE MARINE SOUS LA DEUXIÈME RÉPUBLIQUE

Il y a cent ans, à l'approche de Noël, encore qu'il eut d'autres préoccupations en cette fin d'année 1847, le Roi Louis-Philippe 1er demandait au Capitaine de Vaisseau Bouët-Villaumez de lui proposer des mesures tendant à simplifier les vêtements d'uniforme des Officiers de Marine.

Nous rappellerons brièvement que ceux-ci portaient depuis 1837 (1) un habit bleu marine doublé de rouge ainsi qu'une redingote à une rangée de boutons et étaient coiffés de volumineuses casquettes pourvues de larges galons d'or.

Le Commandant Bouët-Villaumez, particulièrement qualifié pour remplir la mission délicate qui lui était confiée, se mit résolument au travail et étudia différents projets de costumes surtout dans le but très louable de réduire les dépenses vestimentaires des Officiers. Il sut s'entourer de très bons artistes pris parmi les illustrateurs de journaux de mode de l'époque. Il put ainsi juger de visu des nouveaux uniformes projetés et constituer un dossier très vivant qui sera utilisé un an plus tard par ses successeurs.

La place nous manquant ici, il n'est pas possible de reproduire tous ces projets, néanmoins nous en donnerons les plus caractéristiques, exemple, ce dessin d'un Enseigne de Vaisseau qui porte la mention suivante de la main même de Bouët-Villaumez : « Petite tenue journalière de bord — c'est la redingote

actuelle qui est croisée au lieu d'être droite, ce qui est infiniment plus commode, puisqu'elle se porte ouverte ou fermée; sur le collet sont placés les insignes brodés de chaque grade, tels que je les indique sur la feuille ci-jointe ; on peut donc au besoin porter cette redingote sans les épaulettes pour certains services, ceux des bâtiments à vapeur, par exemple ».

Bouët-Villaumez étudia également un habit de grande tenue très simple qui rappelle l'habit de petite tenue 1837. Il s'occupe ensuite et tout particulièrement d'un nouveau vêtement; un caban à brandebourgs noirs et doublure bleu de ciel. Ce caban porte, chose nouvelle et pour le moins curieuse, des ancrées dorées, insignes de grade, brodées sur le collet. On peut critiquer ce dernier uniforme, prévu, suivant Bouët-Villaumez, comme tenue d'embarcation et de mauvais temps, à cause de sa doublure fragile et de son collier d'ancres. La reproduction de la page 18 montre un Capitaine de Corvette revêtu de ce vêtement, le lecteur jugera.

Autre projet, non retenu cette fois, d'une redingote croisée dont les avant-bras sont abondamment garnis de soutaches d'or, type Armée d'Afrique. Le dessinateur avait proposé comme modèle un Lieutenant de Vaisseau, que nous reproduisons.

Le Commandant Bouët-Villaumez modifie profondément la forme de la casquette 1837, il l'allège et la rétrécit, remplace sur la cuve les

(1) Cf. NEPTUNIA n°1. — L'Uniforme des Officiers de Marine sous Louis Philippe.



En haut : Uniforme de Lieutenant de Vaisseau (1848).

A droite : Projet d'uniforme de Lieutenant de Vaisseau (1848). (Collection P. Jullien)

gros galons par des petits, comme actuellement, et place une ancre en or sur le milieu de la toque. C'est exactement la coiffure que nous portons aujourd'hui.

L'auteur ajoute au pied de l'un des dessins « les insignes de la casquettes sont simplifiés, rendus moins coûteux et mieux appropriés au bord ».

Mais le temps passe. Février 1848, la Révolution chasse Louis-Philippe. Le Capitaine de Vaisseau Bouët-Villaumez arrête là son étude (1) non sans avoir laissé croquis et aquarelles dans les cartons du Ministère et ses conclusions dans les bureaux de la Direction du Personnel.

(1) Il rejoint la division Navale des Côtes Occidentales d'Afrique pour en prendre le commandement Pavillon sur la *Pénélope*.

La deuxième République poursuit durant l'année 1848, l'étude dans le même sens et utilise le dossier Bouët-Villaumez dont elle adopte en grande partie les propositions.

C'est ainsi que, s'en inspirant, le Président du Conseil chargé du Pouvoir Exécutif, par arrêté du 1er décembre 1848, prescrit un nouvel uniforme aux Officiers de Marine, qui vraisemblablement ont dû en avoir connaissance pour Noël.

A vrai dire, c'est un changement radical, qui durera peu il est vrai, puisque aussi bien Napoléon III, quelques années plus tard (décret du 29 janvier 1853), rapportera l'arrêté.

Néanmoins l'idée d'économie et surtout de simplification des tenues émises par Louis-Philippe, reprise par la deuxième République, concrétisée dans le rapport de Bouët-Villaumez et réalisée lentement au cours d'un siècle, demande qu'on se penche un instant sur l'arrêté du 1er décembre 1848.

Ce texte supprime la doublure rouge de l'habit et les Officiers, quelles que soient leurs tenues, sont habillés uniquement et uniformément de drap bleu marine. Les broderies sont





Projet d'uniforme de Capitaine de Corvette (1848).
(Collection P. Jullien)

également supprimées. La casquette simplifiée, dont le volume diminue, est pourvue de petits galons et d'une ancre en or.

Qu'il s'agisse de l'habit ou de la redingote, l'uniforme des Officiers de Marine de ce Noël 1848 va se rapprocher beaucoup de notre uniforme actuel (1). Il n'en est meilleure preuve que la reproduction que nous donnons page 17 d'un Lieutenant de Vaisseau de la deuxième République, en redingote — on disait alors « en capote ».

Le caban Bouët-Villaumez devient réglementaire mais il est doublé de noir et n'a pas d'ancres au collet.

(1) Cf Numéro spécial NEPTUNIA, 2^e trimestre 1947. — Les uniformes de la Marine, p. 18. — Capitaine de Frégate petite tenue, et Capitaine de Vaisseau grande tenue, en reproduction.

L'arrêté du 1^{er} décembre 1848 peut, pour les Officiers de Marine, se résumer ainsi: les Officiers et les aspirants (1) portent en grande et en petite tenue un même habit de drap bleu national doublé de même, croisant sur la poitrine et garni de chaque côté de neuf boutons. Cet habit est à retroussis ornés d'une ancre en or. Le pantalon de grande tenue est garni d'un galon d'Or. Les Officiers peuvent porter un pantalon blanc en été.

Le règlement prévoit aussi une redingote bleu marine croisée garnie de chaque côté de cinq boutons. Elle ne dépasse pas le genou. Ce vêtement fait couler beaucoup d'encre. Tout d'abord il est interdit aux aspirants qui portent, en échange une petite veste bleue qui boutonne droit au moyen de douze boutons d'or à ancre (2),

Malgré leur changement d'appellation les aspirants avaient dû conserver l'esprit tant soit peu frondeur des élèves de marine puisque un an après la parution de l'arrêté, le Contre-amiral Romain-Desfossés, alors Ministre de la Marine, écrivait (lettre du 5 décembre 1849), aux Préfets Maritimes et aux Officiers Généraux Commandants à la mer: « Je vous recommande aussi de faire interdire formellement aux aspirants de porter la redingote, ce qui constitue de leur part une infraction à l'article 6 de l'arrêté du 1^{er} décembre ».

Puis ce sont les Officiers de Vaisseau qui placent eux-mêmes les attentes et les épaulettes sur la redingote. Mais ils sont rappelés à l'ordre toujours par l'Amiral Romain-Desfossés qui, dans une lettre du 18 février 1850 aux Préfets, interdit même le port des attentes sur la redingote.

Toutefois, premier succès, en 1851 (Décret du 14 octobre) cette interdiction est levée. Mais ce ne sera qu'en 1876 que les épaulettes seront rendues réglementaires sur la redingote pour tous les Officiers de Vaisseau.

La casquette de 1848 ressemble à s'y méprendre à notre coiffure actuelle et nous avons vu que les grades se reconnaissent comme maintenant par de petits galons d'or également espacés. Ces insignes sont appliqués aussi sur le parement de la redingote.

(1) François Arago, Ministre de la Marine et des Colonies, remplace le titre d'élève de marine par « l'appellation républicaine » d'aspirant de marine (arrêté du 2 avril 1848).

(2) Les aspirants ne seront autorisés à porter la redingote qu'en 1858 (circulaire du 14 décembre).

Les épaulettes, différentes suivant les grades, permettent de distinguer les Officiers quand ils portent l'habit. Ce vêtement comme le caban d'ailleurs ne comportant aucun insigne.

Les Officiers sont coiffés en grande tenue d'un chapeau noir, bordé d'un galon en poil de chèvre, orné d'une cocarde aux couleurs nationales et d'une ganse en or. Les glands, caractéristique du Grand Corps, sont logés dans les cornes du chapeau.

Les Officiers de Vaisseau de tous grades et les aspirants portent un sabre dont la poignée est noire, la garde et les garnitures en cuivre doré. Ce sabre est suspendu au moyen de bélières à un ceinturon bleu et or pour la grande tenue, en cuir noir verni pour les autres.

Petit détail: le premier ceinturon est porté par-dessus l'habit de grande tenue; le second, sur la redingote ou sous l'habit, en petite tenue, pour le service à bord.

La dragonne est en poils de chèvre noirs ainsi que le gland et le coulant.

Les Officiers Généraux de la deuxième République continuent de porter l'uniforme de grande tenue des Officiers Généraux de l'Armée de terre avec toutefois le pantalon de Casimir blanc à bande d'or. En petite tenue ils portent un habit bleu croisé semblable à celui des Officiers de Vaisseau, avec pantalon à bande d'or et sont coiffés de la casquette réglementaire mais dont le galon comme sous Louis-Philippe est large de 45 mm. Sur ce galon sont appliquées les étoiles du grade.

La deuxième République par un Décret postérieur, en date du 17 avril 1850, apporte quelques modifications et quelques précisions à l'Arrêté de décembre 1848, mais, les uns et les autres, sont de si peu d'importance qu'il est inutile de les mentionner ici (1).

Le nouveau Gouvernement n'a garde d'oublier même la silhouette des Officiers de Marine et c'est ainsi que le Ministre prescrivait le 5 décembre 1849 les mesures suivantes: « la moustache et la mouche, sous la lèvre inférieure, sont interdites aux Officiers et aspirants de Marine. Les cheveux ne dépasseront pas la partie supérieure du col-cravate; la barbe taillée courte pourra se porter en collier ».

Puis la deuxième République cède, en décembre 1852, la place au Second Empire qui

(1) Mentionnons seulement que les Officiers Généraux sont autorisés à porter, en petite tenue, la redingote sans autre insigne que les épaulettes du grade.



Projet d'uniforme d'Enseigne de Vaisseau (1848).
(Collection P. Jullien)

s'empresse (1) — manifestation classique d'un Régime nouveau — de modifier l'uniforme et de rétablir les broderies des habits de grande tenue.

Et les habits brodés des Officiers de Marine, à nouveau réglementaires, dureront encore un demi-siècle (2), nous en reparlerons plus longuement au cours du prochain article consacré à l'uniforme des Officiers de Vaisseau sous Napoléon III.

P. JULLIEN.

(1) Décret du 29 janvier 1853

(2) L'habit de grande tenue a été supprimé par décret du 4 août 1903 puis rétabli à nouveau, pour quelques années, par décret du 14 décembre 1912.



*Pertuisane de galère (xvii^e siècle)
Hallebarde de Marine (fin xvii^e siècle)*

LES ARMES PORTATIVES DE LA MARINE



*Hallebardes de Marine (fin du
xviii^e siècle et 1^{er} Empire)*

Les Aides-mémoire de Gassendi et de rares règlements sont les seuls documents qui nous permettent de donner quelques renseignements précis sur les armes portatives usitées dans la Marine. Ils laissent malheureusement de larges lacunes et les identifications de nombreuses pièces restent délicates. Sous nous bornerons donc, faute de mieux, à un rapide exposé d'ensemble.

*
**

ARMES D'HAST

L'ordonnance de Louis XIV de 1689, titre III, art. 1, porte: les Hallebardes et pertuisanes seront montées sur du bois de frêne qui sera plus fort que celui dont on se sert à terre, les lames seront d'un bon 1^{er} net et point pailleux, celle de la hallebarde sera de 9 à 10 pouces de long et celle de la pertuisane de 18 à 19, l'une et l'autre auront une cannelure au milieu et seront bien attachées à la hampe par les oreilles endentées dans le bois et bien clouées.

Les Gardes du Pavillon et les (lards de l'Etendard sont représentés, comme les officiers de l'armée de terre, tenant un Esponton ou Sponton. C'est une pique de 7,5 à 8 pieds de long, les uns dorés, les autres de relief ou tout unis à vive arête, la lame d'un grand pied sur bois de Biscaye. Les ordonnances des 31 octobre et 9 décembre 1758 suppriment esponton et pertuisane.

La pique d'abordage. Modèle 1833, 1m60 fer compris, ce dernier est droit de 0 m 33 tenu par 4 vis; le talon du bois est armé d'une rondelle de cuivre.

La Bayonnette. La Marine a toujours adopté le modèle de l'armée.

ARMES BLANCHES

Poignard d'abordage, modèle 1837. Laine triangulaire de 180 mm. Monture se composant d'une petite garde en laiton avec manche en bois noirci, la rivure faite sur une rosette surmontée d'un passant. Fourreau primitivement en cuir garni comme un ancien fourreau de baïonnette avec tirant, postérieurement en tôle.

Quant au *poignard d'officier*, arme de parade portée sous de nombreux modèles jusque vers 1860, il n'a jamais

La gravure que nous reproduisons ci-contre appartient à une série de trois documents très rares que nous avons découverts, avec l'émotion que tous les prospecteurs d'archives devineront, dans les cartons poussiéreux, gonflés de vieux papiers du Service des Plans et cartes de la Marine, versés aux Archives nationales au début du siècle. Il représente le plus ancien uniforme connu des troupes de Marine: celui des bombardiers du Corps Royal de Marine créés en 1689. Ils portaient le bonnet spécial sans bords des grenadiers, et non les chapeaux de feutre des troupes de l'époque, pour permettre le mouvement du bras près de la tête pour le lancer de la grenade. Ce bonnet est garni de peau d'agneau et d'une tête de tigre en broderie de laine. « Le justaucorps est de drap écarlate, parement, colet, veste et culotte bleue, la doublure de l'habit et les bas de même couleur, les boutons de tombac blanc sur moules. » Les sergents sont armés de la pertuisane.

On ne connaissait jusqu'à présent que le bonnet de bombardier, assez différent d'ailleurs, représenté sur une aquarelle du début du xviii^e et reproduit dans le bel ouvrage de M. Despréaux sur les uniformes de la Marine.

Il semble bien que la gravure de Marbot sur l'artillerie de côtes soit inspirée du document que nous reproduisons.

On admirera non seulement la finesse du dessin de ce modeste modèle de tailleur mais encore ce souci du beau qui n'excluait pas les considérations de bon sens et d'économie. N'est-ce pas la marque du grand siècle que cet esprit d'équilibre et de mesure qui a produit dans tous les domaines, fût-ce les plus humbles, des œuvres toujours empreintes d'une sage et harmonieuse beauté.

J. V.



manche de l'habit du
Bombardier suivant
le modèle, Que
Monsieur a envoyé



Vous que les caporaux
ne laissent à la main
qu'un peu par mois
comme les bombardiers
on a augmenté seulement
cette poche pour les
dixmes des bombardiers

Sergent habillé de la manière de ceux de Rochefort dont M.
de Chauagnac est convenu suivant les ordres de Monsieur
avec les' de la Sauvagerie, attendu qu'il laisse deux loeus
par mois à la main.

Fait à Paris le 14^e Novembre 1703.

Chambault





Fusil des troupes des galères (XVII^e siècle) — Musée naval de Toulon

été réglementaire. Les types de la Révolution et de l'Empire sont généralement montés sur le talon de lames d'épée plate, la monture à croisière droite et le pommeau de la forme de celui de l'épée à l'anglaise, la poignée en ébène quadrillé. Les catalogues de fournisseurs indiquent cette forme ainsi que celle d'un petit sabre à la turque dont les quillons sont terminés par des têtes d'aigles et le fourreau en cuir. Sous la Restauration et pendant la monarchie de juillet, un modèle fut réglementaire pour les aspirants. C'est un petit sabre à la turque à poignée de nacre, le fourreau en cuivre ciselé. L'autre modèle droit, la poignée ronde en ivoire avec une petite garde discoïdale, a été également porté par les officiers. Le poignard fut supprimé au commencement du Second Empire pour les aspirants, qui ne reçurent le sabre que plus tard.

Épées d'officier. Rien de précis sur les épées portées pendant l'ancien régime, il est probable qu'elles étaient du modèle de celles des officiers d'infanterie décrit dans l'ordonnance du 25 avril 1767, modèle « à la mousquetaire », lame plate de 26 pouces (705mm), pommeau en forme d'olive cannelée, la pièce de garde se compose d'une branche, d'un quillon et de deux pas d'âne dont l'importance décroît à mesure que l'on s'approche de 1788, d'une double coquille ou pontat et d'une fusée à section carrée recouverte de filigrane d'argent. Sous

le Premier Empire et la Restauration les officiers portèrent des épées de fantaisie semblables à celles des officiers de terre et ne s'en distinguant que par des attributs maritimes. Le plus souvent une ancre recouvrait l'une des coquilles de la garde ou était disposée dans l'axe de la lame. A partir de 1837 les officiers de marine portèrent des dérivés de « l'Épée d'Etat-major » 1816: lame à section losangique de 812 mm 4, monture en laiton doré, demi coquilles fines, poignées en filigrane, fourreau en cuir noir à deux garnitures liras.

Sabres de Marine dits « *Sabres d'abordage* », l'ordonnance de 1689 se borne à dire: « Les sabres et haches d'armes seront d'un bon 1er, bien tranchant et, pour les proportions, on suivra l'usage ordinaire ». Nous ne pouvons décrire que le modèle 1783, monture en laiton, garde à coquille et à 3 branches dont deux en S, poignée en laiton comme au sabre de grenadier, lame de faible courbure plate à une gouttière, large de 45 mm au talon et à biseau de 122mm, fourreau du sabre de grenadier. Notons en passant que la Marine eut à la fin du XVIII^e siècle des sabres « à la Montmorency » puis le briquet d'infanterie et le sabre bien connu des Marins de la Garde qui armait encore les milices gardes-côtes de 1848. Enfin le modèle cuillère à pot de 1833: lame à faible courbure et à pans creux de 750mm. Monture en laiton, poignée en bois à huit pans, calotte en fer,



Pistolet d'Officier de Marine et de Maréchaussée de Ports (fin XVIII^e siècle) Coll. Ariès.

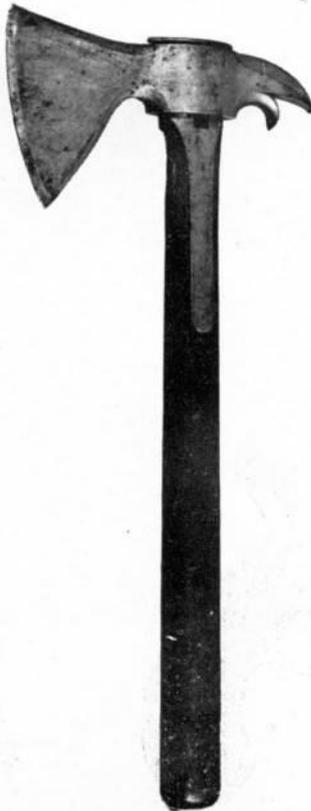


Tromblon de Marine (Révolution) Musée naval de Toulon.

fourreau en cuir noir avec chape à poulet et bout en laiton; tirant en cuir noir qui a duré jusqu'en 1880.

Sabre d'officier. Le modèle 1837 actuellement porté: monture en bronze doré très ornée portant au milieu de la coquille une ancre surmontée ou non de l'attribut du régime; calotte à queue; poignée en buffle avec filigrane. Lame modèle 1837 plate avec le dos en baguette arrondie; accolé au dos, un biseau long, placé de manière à ce que la baguette l'orme arête au milieu de la pointe. Ce modèle de lame a été remplacé par le modèle 1841. Fourreau en cuir noir à trois garnitures ornées, boulon en l'orme de coquille sur la chape; le nombre des bélières a varié.

Hache de Marine
(1833)



Hache d'abordage, le premier modèle officiel du XIX^e siècle est de 1833: 1er à pic ajusté par des ailettes en T rivées sur le bois avec crochet de ceinture en acier, manche en frêne noirci.

Sabre d'artillerie de marine. Modèle 1770 : poignée en cuivre en tête de lion et croisée fondue d'une seule pièce. Laine à deux tranchants à arête médiane à soie plate de 15 pouces (487 mm), fourreau en cuir de vache noirci à chape et bout de cuivre.

Poignard d'abordage
(Second Empire)



*
* *

ARMES A FEU

En 1689: « Il y aura deux sortes de mousquets pour le Service des Vaisseaux: les uns seront plus fournis en fer et pèseront 8 à 9 livres dont on ne se servira que dans le bord; les autres ne pèseront que 6 à 7 livres et serviront à la mer et à terre dans les occasions de descente ou autres, où l'on pourra en avoir besoin». L'ordonnance île 1765 précise que « Les fusils... qui seront embarqués pour le Service des Vaisseaux seront du calibre d'usage dans les troupes de Sa Majesté ». Et il en est à peu près constamment ainsi, à part quelques détails dont les principaux consistent à façonner en laiton ou bronze les garnitures pour éviter leur oxydation.

Nous passerons donc en revue très rapidement les différents modèles qui se sont succédés: modèle 1777, hauteur 1m 463, canon de 34 pouces (0m920), garnitures en laiton, y compris la grenadière, battants en laiton. Le modèle de l'an IX présente les dispositions générales du fusil de dragon. Citons en passant un modèle spécial aux marins de la garde fabriqué par la Manufacture de Versailles et dont le seul exemplaire existant peut-être, figure dans la collection « Jean Brunon ». Modèle 1816. Modèle 1822 aux garnitures et boucles



Fusil de rempart à piston (Louis-Philippe) — Musée naval de Toulon

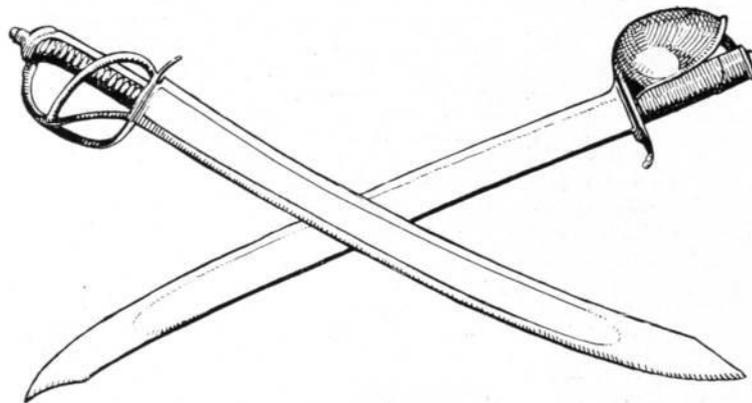
en cuivre allégées. Avec le *modèle* 1841 commence la série des armes à percussion. *Modèle* 1853, le *modèle* 1857 avec ses rayures au pas de 2 m, le *modèle* 1861 ou fusil double de gendarme sénégalais, le Chassepot 1866 qui se charge par la culasse, le fusil Gras 1874. En 1878 la Marine employa le Kropatchew, premier fusil à répétition avec lequel on effectuait encore des tirs réduits dans les Dépôts des Equipages en 1911. Enfin les armes actuelles.

Le *pistolet*. La marine a utilisé tantôt les mêmes modèles que l'armée, tantôt des modèles particuliers dont le plus ancien connu est le *modèle* de 1777, plusieurs fois modifié; ce pistolet est connu sous le nom de « pistolet de bord ». Le crochet de ceinture n'est pas toujours son apanage et souvent le moyen le plus sûr de reconnaître les armes ayant appartenu à la Marine c'est le poinçon à l'ancre figurant sur les pièces métalliques.

Revolvers modèle 1853, calibre 0m12, système Lefauchaux cartouche à broche transformé en 1870, percussion centrale. *Modèle* 1886, revolver dit d'ordonnance commun à toutes les armes.

LOYER,

Médecin en chef de la Marine.



*Sabre de bord modèle 1881
et modèle (1792-1814)*



VOIE DE TERRE CONTRE VOIE DE MER

Le transport des mâts du Nord dans les ports du PONANT entre 1778 et 1783



Sur la foi des historiens nous considérons la guerre de l'Indépendance Américaine comme un conflit où, sans exercer la maîtrise de la mer, nous avons néanmoins usé de celle-ci aussi librement que notre adversaire: les glorieuses campagnes de La Grenade, d'Yorktown et des Indes, la sécurité dont jouirent alors les convois des Antilles - un des fondements de l'économie nationale - ne suffisent-ils pas à le témoigner? Mais si, de l'Atlantique ou du Golfe de Bengale, nous détournons nos regards vers la Manche, combien l'impression est différente! Le fourmillement des corsaires, ceux des îles anglo-normandes en particulier, ajouté à la supériorité dont les ports britanniques disposaient sur les nôtres, à la fois par le nombre, par les aptitudes naturelles et par la qualité des aménagements, avait rendu nos communications dans cette mer extrêmement précaires dès l'automne de 1778; il finit par les interdire à peu près, sans qu'aucune des mesures défensives prises par nous - patrouilles, convois escortés, usage des routes entières, recours aux pavillons neutres, dénationalisation de nos navires - réussît jamais à redresser la situation.

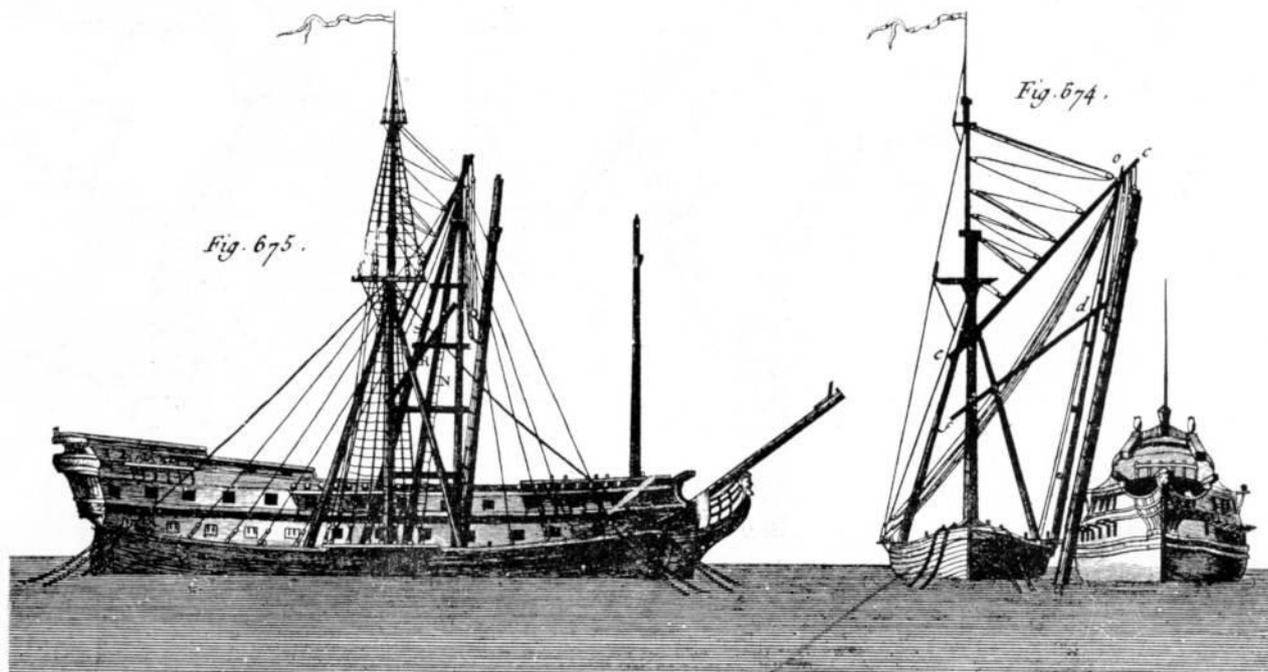
Les archives de la marine abondent en exemples de cette incapacité. L'expédient paradoxal imaginé en 1780 par le ministre Sartines pour ravitailler nos ports du Ponant en bois de mâture est, croyons-nous, un des plus mal connus; il mérite, tant il est chargé de sens, qu'on le tire de l'oubli.

On sait quel rôle jouaient alors dans l'armement de nos escadres les mâts du Nord, surtout ceux de Pétersbourg et de Riga, les fameux pins de Riga aussi remarquables par leur élasticité que par leurs fortes propor-

tions, martelés aux deux clefs en sautoir qui représentaient les armes de la ville. Le sieur Dujardin de Ruzé, qui en avait la fourniture depuis 1769, en taisait assurer le transport par les Hollandais, grands maîtres du commerce de la Baltique et possesseurs de toute une Hotte spécialisée de gabarres à sabords d'arcasse.

Les hostilités bouleversèrent évidemment ce trafic: le 19 avril 1781, le ministre informait le comte d'Hector, commandant de la Marine à Brest, que quelque 1.100 mâts avaient été capturés par l'ennemi à bord de navires hollandais. Sur la prière instante du lieutenant de vaisseau de Lironcourt, qui remplissait les fonctions de consul de France à Amsterdam, nombre de cargaisons avaient dû être déchargées dans cette ville ou au Texel dès le mois de décembre 1778, pour éviter que les bâtiments qui les portaient ne fussent amarqués par les corsaires pullulant sur la côte hollandaise; les pâtures négligées à terre s'échauffaient et pourrissaient. Tit, les envois continuaient d'affluer de la Baltique sans qu'on sût comment les acheminer jusqu'en France. Cependant Brest, Lorient et Rochefort se lamentaient sur leur dénuement.

Ce serait sortir des limites de cette courte élude que d'évoquer les négociations interminables et vaines poursuivies en 1779 par Lironcourt et notre ambassadeur La Vauguyon pour encourager les Hollandais à nous conserver leur concours, ou de rappeler comment les États Généraux rejetèrent l'offre française de faire escorter leurs convois par l'escadre de Paul Jones arrivée au Texel le 4 octobre. En désespoir de cause, Sartines prit, à la mi-juillet 1780, la décision, d'autant plus hardie



qu'elle contrariait en apparence toutes les règles d'une saine économie, d'expédier à Brest par voie de terre les mâtures en souffrance au Texel et à Amsterdam. L'itinéraire adopté, après quelques hésitations, fut celui des canaux de Hollande et de l'Escaut par Dordrecht et Gand jusqu'à Cambrai (jusqu'à Bouchain seulement pour les très gros mâts à cause du resserrement de l'Escaut dans Cambrai: les mâts ne pouvaient y passer que par lots de deux ou trois), puis de la route Cambrai-Saint-Quentin, du canal Crozat entre Saint-Quentin et Chauny, de l'Oise et de la Seine jusqu'au port fluvial de Saint-Mammès près de Fontainebleau, des canaux du Loing et d'Orléans, enfin de la Loire jusqu'à Paimbeuf, où les trains de mâts devaient être chargés à bord des gabarres du Roi pour être distribués entre Brest, Lorient et Rochefort.

En même temps que les ministres intéressés ordonnaient d'élargir l'Escaut dans Cambrai et de réparer quelques tronçons en mauvais état de la route de Cambrai à Saint-Quentin, Sartines se préoccupa sans tarder d'organiser le nouveau trafic. Il passa marché avec le négociant Romberg, de Bruxelles, pour le rassemblement des moyens nécessaires (flotteurs et charretiers, véhicules), ainsi que pour l'exécution des transports entre Gand et Nantes sous le contrôle d'un commissaire de la marine. Dujardin de Ruzé refusant que la recette de ses fournitures, exposées à tous les aléas d'un trajet infini, eût lieu à Brest seulement, comme c'était la coutume, cette recette fut transportée à Amsterdam, où le comte d'Hector délégua l'aide maître mâteur Barbé cadet déjà renommé pour la sûreté de son coup d'œil. Un chargement d'essai de 91 gros mâts quitta Gand dans les derniers jours de juillet 1780.

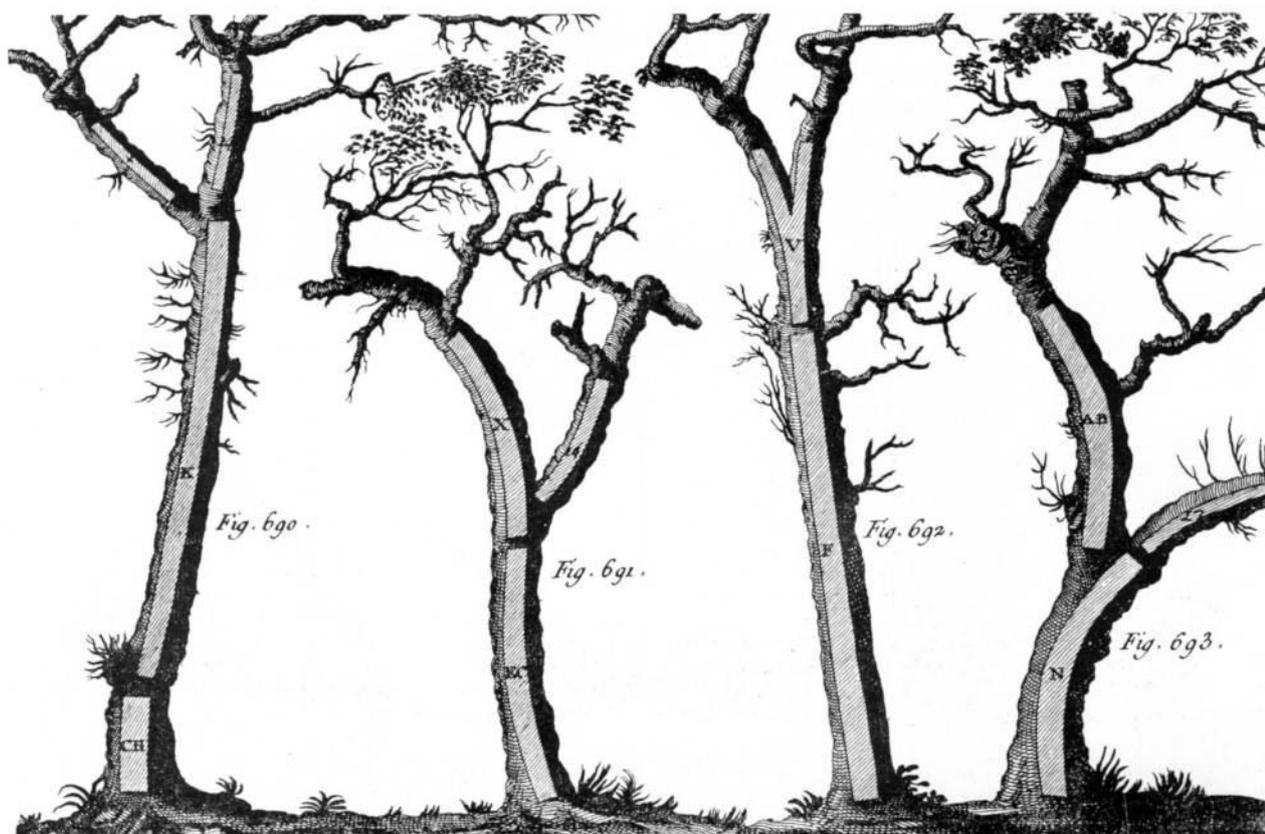
Fort renseignés sur les intentions du ministre, nous le sommes moins sur la façon dont elles se traduisirent dans la pratique: trop de précisions numériques manquent dans les archives. C'est ainsi que, faute de connaître le coût effectif de l'entreprise, nous ignorons dans quelle mesure (évidemment considérable) elle dépassa les prix moyens des transports maritimes en temps de guerre. Nous savons cependant que, dans les conditions les plus favorables, les mâts partis d'Amsterdam ne ralliaient Brest qu'au bout de quelque six mois, quand une douzaine

de jours aurait suffi par la voie de mer. Du reste il fallait que le calendrier des expéditions fût exactement calculé, car les canaux du Loing et d'Orléans étaient fermés chaque année pour réparations du 29 juillet au 1^{er} novembre: d'autre part, les glaces et les crues de l'hiver dans la Basse-Loire risquaient de gâter les mâtures ou de les emporter: une arrivée trop tardive au dépôt de Saint-Mammès ou à celui de Paimbeuf exposait Brest à manquer pendant trois mois des bois nécessaires, ou compromettrait la sécurité des trains.

Il semble cependant que ces difficultés aient été surmontées, à en juger par la correspondance échangée de 1781 à 1783 entre Castries, successeur de Sartines, et le comte d'Hector: à la fin de l'année 1781, les gabarres du Roi (la Guyane, la Loire, la Porteuse, etc.) avaient déjà chargé à Paimbeuf près de 2.000 mâts de toutes dimensions. Le port de Brest, auquel il manquait encore 655 mâts le 1^{er} juin pour assurer le service, cessait de se plaindre, sinon de l'échantillon trop faible et de la médiocre qualité de certaines fournitures. Mais, comme l'écrivait Castries le 28 juillet, « nous sommes à cet égard servis comme les autres nations. La concurrence très grande qu'il y a à Riga pour les achats rend d'ailleurs le choix très difficile ». Quand le 20 janvier 1783 furent arrêtés les préliminaires de paix, un nouveau programme de transports, évalué par le ministre à environ 1.900 mâts, était en pleine exécution.

Assurément nos ports du Ponant n'ont pas vécu alors que des mâtures qui leur venaient d'Amsterdam par l'intérieur du royaume: leur correspondance garde la trace de quelques arrivages sous pavillon neutre, suédois, russe, etc. Les forêts des Pyrénées, qu'on avait à peu près délaissées depuis 1770 à cause du manque d'élasticité de leurs produits, avaient été remises en exploitation. Mais il suffit de parcourir les lettres des commandants de la marine et des intendants pour s'apercevoir de la déplorable insuffisance de ces palliatifs. Si Brest a réussi en 1781 et en 1782 à armer la quasi totalité des escadres et des convois militaires que nous avions à la mer, il le doit dans une large mesure au choix — peut-être absurde pour l'économiste, mais politiquement irréprochable — que Sartines avait su faire en 1780.

A. REUSSNER.



Démonstration pour le choix des bois d'assemblage. Pl. 100 de l'Encyclopédie.



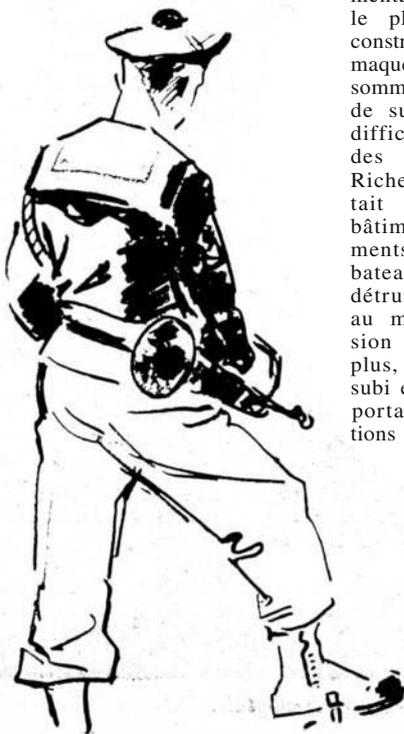
Au moment où l'A.A.M.M. édite le plan du *Richelieu*, il nous a paru intéressant de faire connaître aux lecteurs de *Neptunia*, les difficultés que nous avons rencontrées dans le dessin de ce plan et comment nous sommes parvenus à établir un document qui, nous l'espérons, donnera satisfaction à tous les amateurs de marine de guerre moderne.

Lorsque le modèle du *Dunkerque* fut terminé, l'atelier du Musée de la Marine mit tout en œuvre pour entreprendre et mener à bien la construction du modèle au 1/100^e du *Richelieu*. Il fallut donc rassembler la documentation et dessiner

le plan permettant la construction d'une telle maquette. Nous nous sommes heurtés tout de suite à de grosses difficultés pour obtenir des plans exacts du *Richelieu* car il n'existait pas d'Atlas du bâtiment et les documents concernant ce bateau avaient été ou détruits ou dispersés au moment de l'invasion allemande. De plus, le *Richelieu* avait subi en Amérique d'importantes transformations sur lesquelles nous n'avions en France aucun document précis. La Direction des Cons-

truction et Armes navales nous transmit des plans concernant la version 1939 du *Richelieu* ce qui nous permit d'établir une base de travail pour la coque notamment qui n'avait pas subi de transformation aux U.S.A. Pour les nombreux détails de superstructures il n'y avait qu'une solution c'était d'aller à bord et de relever sur place toute la documentation qui nous manquait. C'est ce que l'on décida et je fus envoyé à Cherbourg au mois de mai 1946 pendant le séjour du *Richelieu* dans la forme du Homet. Je reçus à bord un accueil particulièrement cordial et je tiens à remercier ici tout l'état-major du *Richelieu* et plus particulièrement le Commandant, Capitaine de Vaisseau Gely et le Commandant en second, Capitaine de Frégate Cirier qui mirent, tout en œuvre pour me faciliter ma tâche et me permettre de rapporter au Musée une documentation abondante et sérieuse. Les documents possédés par le bord consistaient, pour la partie qui nous intéresse, en plans français partiellement périmés et en plans américains portant sur l'installation des pièces A.A. de défense rapprochée. Tous ces documents, le bord offrit spontanément de nous les prêter pour que nous en prenions copie au Musée. Cette offre généreuse fut évidemment acceptée avec enthousiasme et cette documentation fut complétée par de nombreux schémas cotés que j'ai relevés sur place et surtout par une foule de photos prises sous tous les angles et permettant de faire le point de nombreuses modifications de détails non portées sur les plans officiels.

Sitôt en possession de ces documents, les dessinateurs de l'atelier de maquettes modernes du Musée se mirent au travail sous la direction de M. Le Chapelain pour exploiter les photos et les transformer en plans précis, ce qui n'est pas un travail aussi aisé qu'on pourrait le croire. Les plans américains furent contrôlés car certains concernaient des projets non réalisés et il fallut donc procéder avec beaucoup de prudence et de méthode

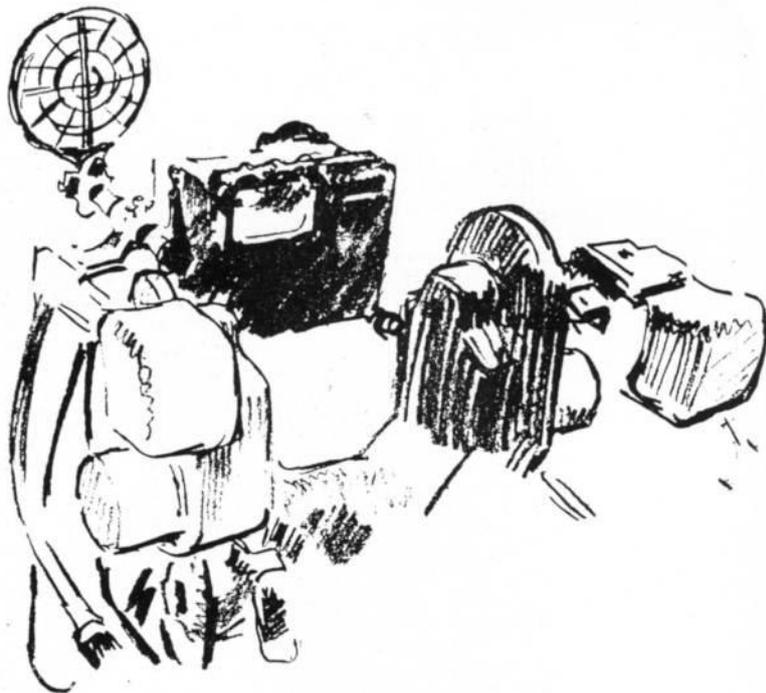


pour éviter de voir des erreurs d'interprétation se glisser dans le dessin définitif du plan. Ce véritable travail de bénédictin prit beaucoup de temps et l'atelier commença la construction de la maquette avant que le plan ne soit terminé.

Au cours de l'élaboration du plan il était inévitable de découvrir des points restés imprécis ou oubliés dans la prospection à bord. On eut recours alors par correspondance à l'aide du bord lui-même qui nous envoya obligeamment de belles photos des détails demandés avec cotes à l'appui qui nous permirent de préciser notamment certaines embarcations des appareils de passerelle et quelques claires-voies. Que le Capitaine de Vaisseau Rossel, l'actuel Commandant du *Richelieu*, en soit ici remercié.

M. Brenet, peintre de la Marine, fut un auxiliaire précieux pour les dessinateurs du Musée car sa documentation immense, faite d'une multitude de croquis d'une rare précision technique, et l'aisance avec laquelle il s'explique à l'aide d'un crayon, permirent d'élucider de nombreux points litigieux. Ses conseils nous furent fort utiles quand on commença à parler couleur pour la peinture du modèle car sur cette question bien particulière les avis étaient souvent partagés. Pendant tout le cours de ce travail nous fîmes évidemment appel à tous les maquettistes expérimentés et plus particulièrement à M. Lequesne dont la compétence en cette matière n'est plus à démontrer.

Le plan fut terminé et corrigé au printemps 1947 mais la construction de la maquette qui se poursuivait et se poursuit toujours d'après ce plan a permis de constater certaines lacunes qu'il était bon de corriger avant de passer à l'édition définitive. Enfin, pour faciliter la lecture des plans, l'Association a l'ait tirer, par un excellent spécialiste, 4 phototypies, sur forte carte satinée de 30 x 22,5cm de la magnifique maquette réalisée par le Musée, sous les divers angles les plus intéressants pour l'exécution des travaux des modélistes.



*Télépointeur du canon de 40 m/m Baufors
(Croquis de A. Brenet)*

C'est donc une documentation minutieusement étudiée que l'A.A.M.M. met à la disposition des modélistes et le but de ce court exposé est de montrer à nos lecteurs ((ne l'élaboration d'un plan tel que celui du *Richelieu* demande beaucoup de travail et qu'il ne suffit pas comme on le pense quelquefois à tort de décalquer un plan d'un Atlas pour pouvoir fournir un document aux modélistes. Nos bâtiments ont en général subi de grandes modifications pendant la guerre pour les adapter aux nouvelles



conditions du combat; ces transformations ont été faites dans des arsenaux étrangers et ont consisté à embarquer du matériel étranger sur lequel nous avons peu de renseignements dans nos archives. Ce n'est qu'en procédant comme nous l'avons fait pour le Richelieu, en allant directement à bord pour se documenter sur place que nous arriverons à obtenir une documentation sérieuse

et exacte. Cela demande du temps et de la patience mais cela nous permet de garantir à nos documents une authenticité absolue et c'est bien la principale qualité que réclament d'un plan les modélistes sérieux.

P. FAURE-BEAULIEU,
Président du Yachting-Club Miniature.



LES CONFÉRENCES DE L'ASSOCIATION DES AMIS DU MUSÉE DE LA MARINE

M. Gustave Alaux, peintre officiel du Département de la Marine et membre de l'Académie de Marine, a inauguré, dans une brillante et humoristique causerie sur les « Aventures de Mer du temps passé », le deuxième cycle de conférences de l'année 1947. Il nous a conté avec sa verve coutumière, les curieuses coutumes des marins d'autrefois, la vie à bord des navires où la discipline était beaucoup moins stricte qu'on l'imagine de nos jours et les mésaventures de certains capitaines qui n'étaient point du tout les « maîtres après Dieu » que la loi de la Mer nous semble devoir imposer sur tout ce qui flotte.

La deuxième conférence sur « Le livre d'or de la Belle-Poule », par le Contre-amiral Wietzel et M. Charliat, membre de l'Académie de Marine, a été également très applaudie par un nombreux auditoire. Nous en reparlerons d'ailleurs dans un prochain numéro.

Maître Peytel, fervent champion du sport de la voile, nous a entretenu avec tout le talent et l'autorité qu'on lui connaît, de l'avenir du yachting qui est plein

de promesses pour les jeunes générations. Nous aurons aussi l'occasion de reproduire bientôt dans ces pages, les intéressantes conclusions et les espoirs que nous a donnés ce brillant conférencier.

Rappelons que MM. Le Masson et Bohé feront une conférence sur les « Monstres de la construction navale » à 18 h 15 le vendredi 26 décembre aussitôt après l'Assemblée Générale de l'Association que l'Amiral Lacaze présidera à 17 h.

Le programme des conférences de l'hiver 1947-1948 est indiqué sur la carte ci-incluse. De nombreux yachtsmen ont en outre demandé à Maître Jean Peytel de renouveler son magistral exposé sur "l'Avenir du yachting" à l'occasion de l'Assemblée Générale de la Fédération Française de la Voile.

Ces diverses manifestations ont lieu dans les salles splendidement éclairées de l'entrée du Musée et les Amis du Musée de la Marine peuvent ensuite, en dégustant un punch martiniquais, échanger leurs impressions devant l'Océan illuminé ou autour de la librairie toujours abondamment achalandée. -



CE QUE J'AI VU AU SALON NAUTIQUE



Le XII^e Salon Nautique vient de clore ses portes. Je ne suis nullement connaisseur en moteurs. C'est donc sur le seul plan de yachting à voile de course que je veux donner mes impressions.

En pénétrant sous la tente, j'ai ressenti la joie d'une ambiance retrouvée, et je me suis réjoui de voir concorder le Salon Nautique avec celui de l'Automobile. Nos bateaux à voile ont sur les voitures un avantage formidable. Le vent est gratuit et malgré le dirigisme à la mode il sera bien difficile de le contourner.

J'ai ensuite cherché sous la voûte pavoisée si à l'horizon se profilait quelque voile blanche. Je me suis aussitôt rendu compte que le vélum est beaucoup trop bas pour présenter même un petit monotype toutes voiles dessus et qu'il est peu plaisant pour les constructeurs d'exposer un bateau gité à l'extrême comme échoué sur la vase d'un avant-port. Ceci m'a conduit à évoquer les salons nautiques qui aux environs de 1929 se tinrent dans le Grand Palais et où nous vîmes les 6 mètres jauge internationale et les grands bateaux de croisière dans toute leur intégrité.

Heureusement, à l'extérieur, sur le quai, les associations de propriétaires de monotypes avaient répondu à l'appel des organisateurs et tout un échantillonnage donnait une idée des Moths, Canetons, Alouettes, Sharpies de 9m², Grondins, Requins, Dinghies Motonets et Snipes. Cette flore de nos mers et de nos rivières plaisait à l'œil des curieux qui commencent tout de même à différencier ces séries. Pas de Stars, pas d'Ailes, pas de Pacifiques, c'est regrettable.

Par contre, le parti canetoniste avait bien fait les choses en présentant un caneton de Sergent et le caneton d'Hervé qui venait de gagner à Meulan quelques jours auparavant une course de 6 heures. Il manquait en comparaison un Caneton Brix dont les 722 exemplaires tiennent toujours leur place dans notre yachting léger et qui aurait eu bien le droit d'être encore une fois à l'honneur. Les canetonistes brûleraient-ils déjà ce qui fût pendant tant d'années l'objet de leur unique amour ?

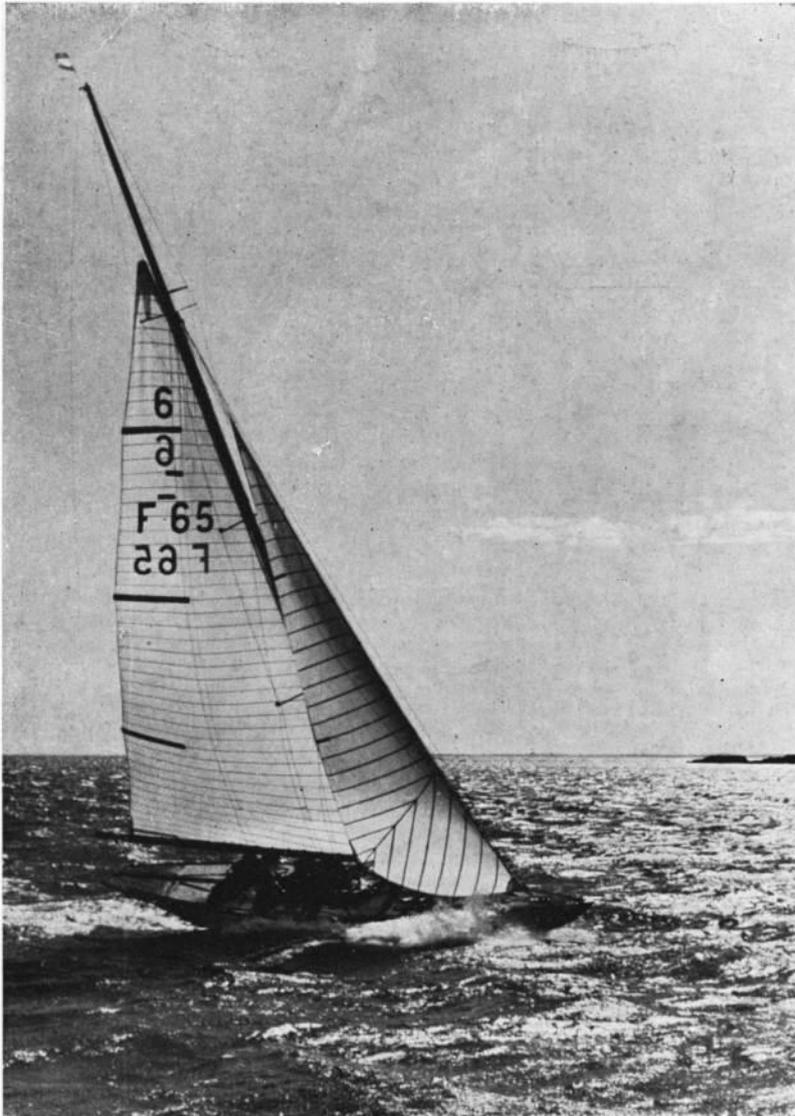
À l'intérieur, un Cormoran dessiné par Sikvant était l'attrait du stand de la Matra. Ce Cormoran semble pour la mer bretonne particulièrement intéressant et j'ai

l'impression que la Bretagne Nord et peut-être d'autres régions de la France s'enrichiront l'an prochain d'un certain nombre d'unités arborant l'insigne de ce monotype à restrictions.

J'aurais d'ailleurs préféré voir ce bateau à l'extérieur avec ses collègues du Yachting léger où l'aurait avec intérêt rejoint l'Argonaute, le monotype des Centres d'éducation nautique.

Présenté comme un canoé il n'était pas possible au visiteur de se rendre compte si l'Argonaute était à dérive, possédait un bulb ou une quille. Heureusement une brise favorable permit sur la Seine une démonstration de ces « Argonautes » qui sont à mon avis pour la mer le plus petit bateau à quille que l'on puisse recommander. Je n'aime pas conseiller à des débutants un bateau à dérive lorsque je sais qu'ils ont la ferme intention de s'en servir pour des exploits maritimes. La jeunesse et la prudence sont par principe incompatibles. Or on ne badine pas avec la mer !

À l'intérieur également un soi-disant Dinghy Herbulot; or le Dinghy Herbulot n'est pas ponté. Pourquoi donc donner à ce bateau un nom qui n'est pas le sien ? Il n'y a pas que des ignorants qui visitent le Salon Nautique. Je me suis avec curiosité demandé pourquoi le Dinghy Matonat, de construction d'ailleurs très soignée, avait en guise de barre un véritable cerceau, d'environ un mètre de diamètre qui en alourdit terriblement la ligne. Cette paradoxale présentation doit constituer sur le pont si l'on veut s'y hasarder un véritable croche-pied. Quand on rentre en remorque bien souvent debout sur l'arrière on barre avec son pied. La chose serait bien difficile. J'ai supposé que ce bateau était spécialement destiné à une écuyère de cirque habituée à transpercer des cerceaux en papier. J'ai vu également un petit bateau minuscule en fer, le « Squale » sur lequel on pourrait organiser des régates sur le bassin des Tuileries. Quelques transformations en feraient un petit « Moth » pour le plus grand bien de ses acheteurs; car à mon avis il n'y a aucun intérêt à sortir actuellement des nombreuses séries reconnues par la Fédération française du Yachting à voile. La Matra dans son stand exposait également un joli sharpie de 9 m² assis sur son arrière. Je l'avais d'abord pris pour une guérite ou un sarcophage où il ne manquait que la momie d'un Pharaon quelconque; très aimablement, sur ma demande, cette société a



*Yacht de 6 m J. I.
par bonne brise*

Photo C. Bory

bien voulu exposer à l'extérieur un autre sharpie avec une ligne d'eau horizontale.

A la vérité, aujourd'hui où les garagistes sont à l'étroit pour garer nos bateaux, le système de sharpie vertical gagnerait bien de la place et il serait possible de les aligner ainsi côte à côte dans un minimum de surface. Les sharpies à droite ! Alignement. Avec un petit calage ils ne manqueraient pas de rester : fixes !

Dauchez, mon camarade, présentait la maquette de son propre yacht de croisière qui, construit en série, doit compléter la collection des bateaux marins habitables. Jaugés au handicap national ils doivent en régates faire figure plus qu'honorable.

J'ai vu aussi une grande coque d'un bateau de croisière, le Dauphin. Gréé, sa présentation eut été préférable et l'escalier qui accédait au pont eut gagné pour les visiteurs à n'être pas une véritable échelle. Quand, monté sur le faite on espérait descendre, il fallait avoir le pied... marin. Ne l'ayant nullement sur terre à l'instar d'une grande vedette de music-hall qui descend, couverte de plumes, les marches des Folie-Bergères, j'ai bien failli

me couvrir de honte en le dégringolant assis sur ce que vous pensez.

Les canoés canadiens que certains fort improprement, s'obstinent à prénommer des canadiennes par analogie avec les balladeuses qui firent jadis le bonheur des canotiers et canotières de la Marne sont maintenant intégrés dans le yachting de course. Ils dépendent d'une autre fédération que la nôtre, c'est entendu, mais leurs règles de course sont les nôtres et la division en série parfaitement réglée. Mes félicitations à mes amis du Canoé-Club.

C'est avec plaisir que je les ai examinés. Pour trop de ces bateaux l'accastillage est grossier. Les poulies sont énormes. Fer même galvanisé et manilles en cuivre font à la mer pile électrique, les écoutes sont au diamètre de celles des Stars ou des Requins. J'ai souri quand le constructeur défendant son avis m'a affirmé que c'était pour éviter la crampe dans les mains à la fin de la journée. Avec un retour sur un tout petit taquet une écoute de canadien se tient avec deux doigts.

Les croissants de bôme iraient à des Ailes. Sur des

coques jolies et soignées les gréements ne sont pas dans la note, non plus que les dérives inutilement épaisses. « Trop fort n'a jamais manqué », nous le savons, mais pour des canadiens, mastoc est une hérésie !

Par contre, je me suis plu à contempler les gréements des canadiens construits par Seyler qui eux, correspondent tout à fait à la qualité de légèreté correspondant à mon désir d'esthétique. Il est vrai que les Seyler, de père en fils, et sans doute en petits-fils, savent ce que c'est qu'un bateau à voile de course. Le canadien à dérive centrale exposé par cette firme est un véritable bijou. Je souhaite que très rapidement des régates soient organisées pour semblable série, ce qui nous conduira inévitablement au véritable canoé de course entièrement ponté avec un siège à coulisse poussant le barreur à l'extérieur, tout cul dehors. Alors nos canoéistes seront de taille à se mesurer à la voile contre les étrangers où ce genre de régate est fort à l'honneur.

Le titre de cet article m'oblige aussi à parler de ce que mes yeux n'ont pas vu. Eh bien ! je me suis demandé où étaient passés les nombreux, très nombreux constructeurs que je connais et dont j'ai vainement cherché le stand. Je ne comprends pas que ceux-ci, même avec des carnets de commande archi-combles ne répondent pas à l'effort des organisateurs de ce Salon. Ils se devaient

d'être présents et leur notoriété s'accommode mal de cette défection. Il est anormal, quand la construction du yacht a connu le formidable essor de ces années dernières et des prix gonflés au maximum, que tous ne répondent pas présent quand un Salon Nautique est organisé. C'est ce qu'avaient compris Sénécal et quelques autres qui considéraient leur petit stand comme une carte de visite.

La F.F.Y.V., le Touring-Club, le Musée de la Marine, l'Annuaire du Yachting, les journaux : le Yacht, la Revue Nautique, la Revue Maritime, les Editions Maritimes et Coloniales bien entendu n'étaient pas parmi les abstentionnistes.

Je me suis demandé ce que faisaient parmi les exposants un marchand de nougat et un marchand de vin. L'ouverture du Salon Nautique coïncidait avec la grève du métro.

Le Président de la République est venu l'inaugurer en voiture.

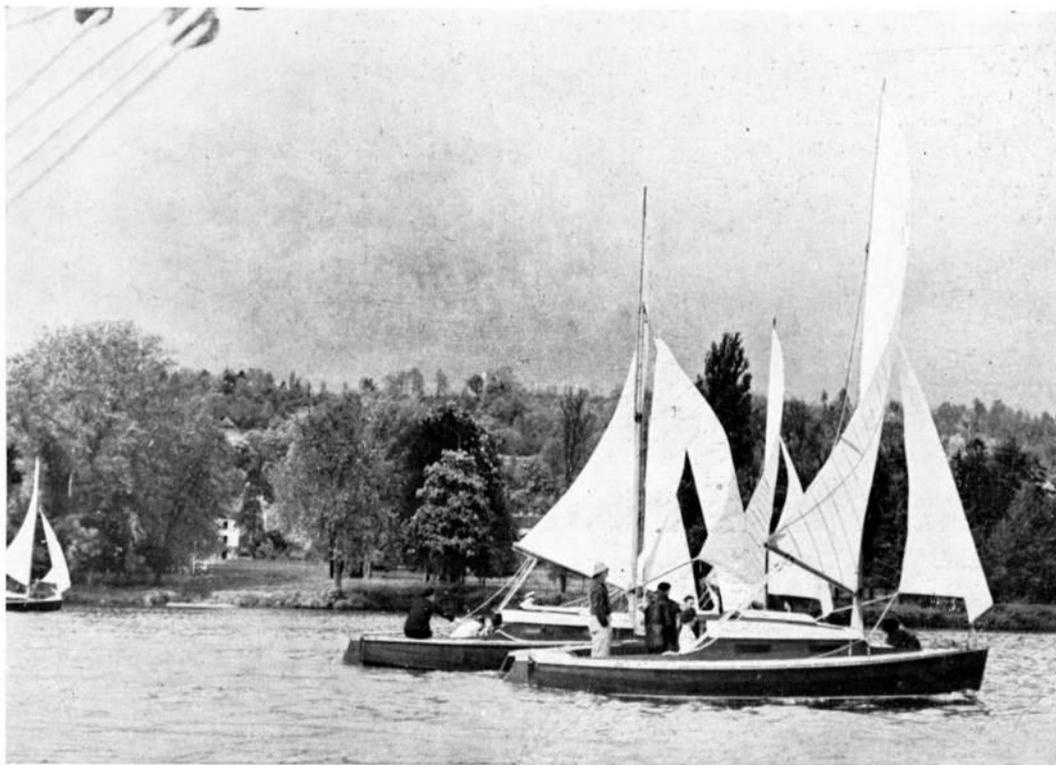
Lors de cette promenade inaugurale, notre Président s'est particulièrement intéressé à... une canne à pêche.

Alors j'ai fermé les yeux !

GEORGES THIERRY.

Bélugas en régate

Photo C. Bory



ROGER LE MANACH

ENSEMBLIER — DÉCORATEUR

■
DÉCORATION INTÉRIEURE
AGENCEMENT DE YACHTS
CRÉATION D'INTÉRIEURS MARINS
■

77, Bd du Montparnasse - PARIS-VI*

LITTRÉ 27-62

la Sécurité

avec une
"CUIRASSÉ"

TUDOR

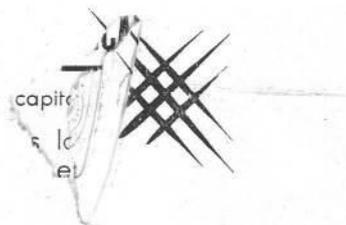


**Peinture
Vitrerie
Ravalements**

"L'ESSOR"

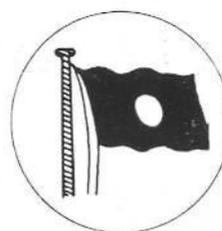
Société coopérative de Production
DIRECTEUR : N. HARASSE

Ateliers et Bureaux :
194, Faubourg Saint-Martin
PARIS-10^e



**ENSEIGNES
EN TOUS GENRES
DÉCORATION
ARTISTIQUE
DÉCORS, FILAGE, DORURE
PAPIERS PEINTS**

Fournisseur du Ministère de la Marine



WORMS & C^{IE}

Maison fondée en 1848

45, Boulevard Haussmann, PARIS



CONTRE-JOUR

par Georges FOUILLÉ

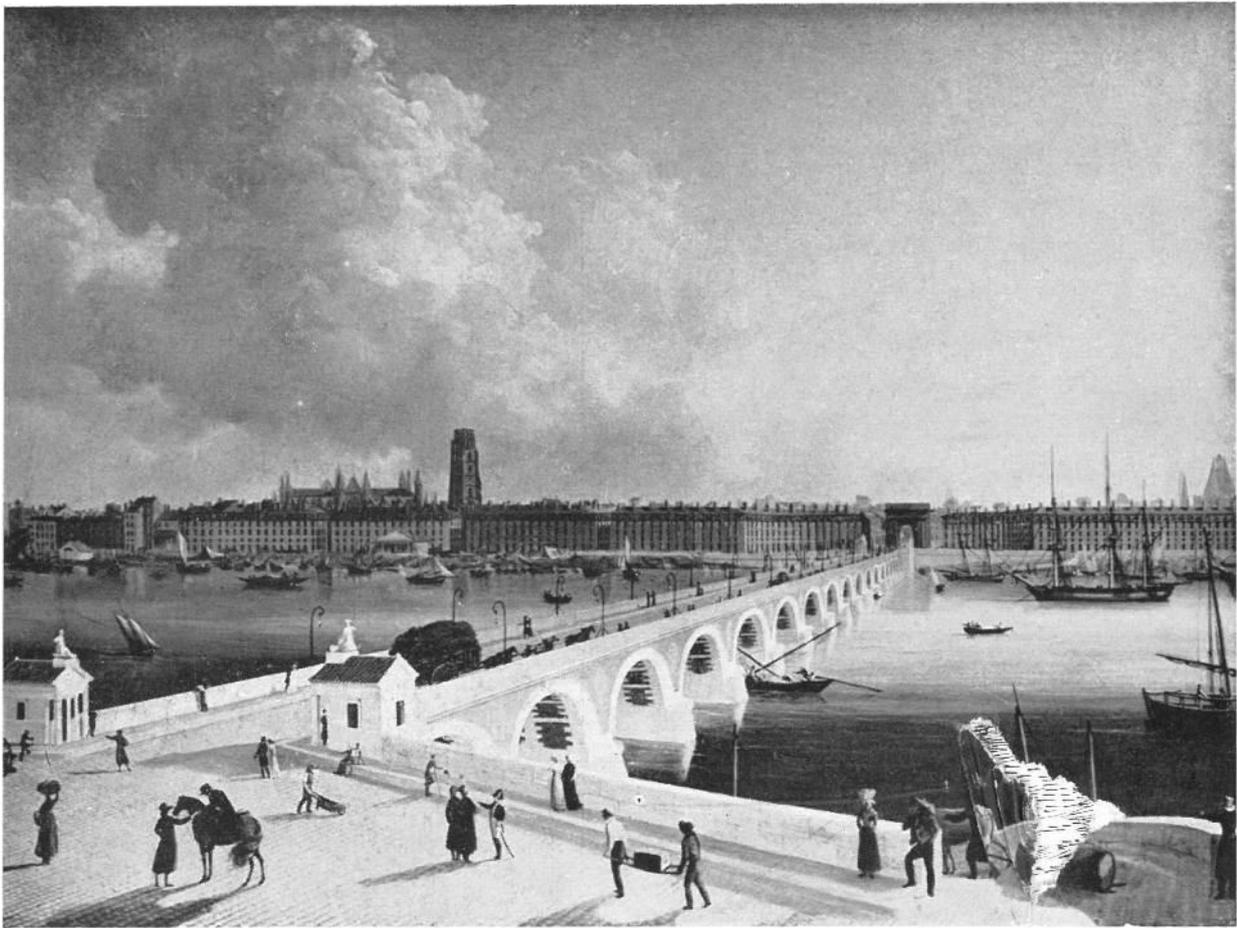


MADSEN

ÉDITEUR

374, RUE S-HONORÉ
PARIS

4 estampes parues : Contre-Jour; Gros Temps;
Sous les Tropiques; Dans les Alizés
600 FR. L'ESTAMPE



PORT DE BORDEAUX, par GARNERAY — *Collection de la Chambre de Commerce de Paris*

Reproduction offerte par le
PORT AUTONOME DE BORDEAUX

Librairie Maritime
SERGEANT



Achat de livres
et documents
rares sur la
Marine

16, rue de Seine, PARIS (5^e) Odé 96-83

COMPAGNIE FRANÇAISE DES PÉTROLES

S. A. au capital de 2.526 Millions de Frs
Participe dans la proportion de 23,75 %
à tous droits et privilèges concédés à

L'IRAQ PÉTROLEUM COMPANY
dans le Proche Orient

FILIALES :

COMPAGNIE FRANÇAISE DE RAFFINAGE

S. A. au capital de 300 Millions de Frs
Usines de Raffinage au HAVRE et à MARTIGUES

COMPAGNIE NAVALE DES PÉTROLES

S. A. au capital de 20 Millions de Frs
Pétrolier "Palmyre" 31.000 tonnes de déplacement

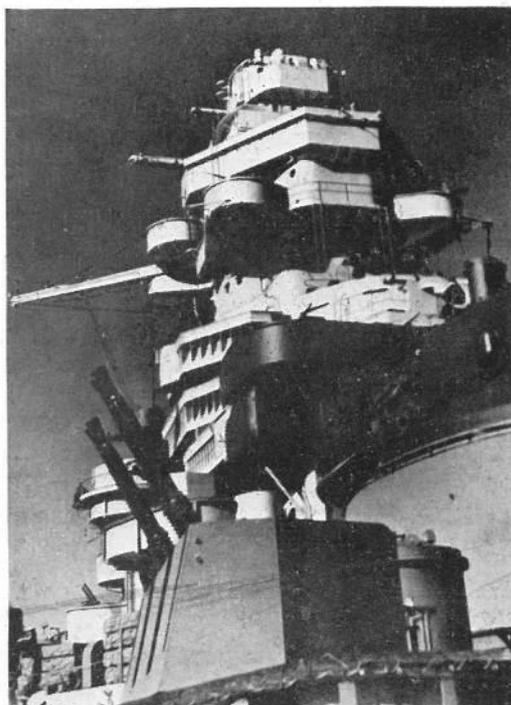
ETABLISSEMENTS
S^T CHAMOND-GRANAT

SOCIÉTÉ ANONYME CAPITAL 14.000.000 FR.

20 rue de PRONY
PARIS 17^e



TELEPHONE
CARNOT 15-01



CONDUITE DE TIR

●
TRANSMISSIONS ÉLECTRIQUES
ASSERVIES A COURANT
CONTINU ET ALTERNATIF

●
TRANSMISSIONS D'ORDRES

●
SIGNALISATION ET CONTROLE
A DISTANCE

●
APPAREILLAGE ÉLECTRIQUE
ETANCHE

*La Revue
Française*

DE L'ÉLITE
Revue Universelle

RÉDACTION EXCEPTIONNELLE
PRÉSENTATION LUXUEUSE

Jérôme et Jean Tharaud	Paul Claudel
Emmanuel de Martonne	Louis Halphen
Louis de Broglie	Jules Romains
Georges Duhamel	André Siegfried
André Maurois	Thierry Maulnier
Gaston Ramon	Maurice de Broglie
Firmin Roz	André-François Poncet

Abonnements : 17, Avenue de l'Opéra (1^{er})

CHRONOMÈTRES

L

O 10
GRANDS PRIX

N

G

I

N

E

S

FOURNISSEUR
DE LA MARINE

CHRONOGRAPHES

ARTISTES - MAQUETTISTES - COLLECTIONNEURS

L'Association des Amis du Musée de la Marine a entrepris pour vous l'édition de magnifiques plans de modèles de navires anciens et modernes exposés au Musée.

Ces plans, d'une remarquable précision technique, sont accompagnés d'une notice historique et descriptive, de conseils pour la construction des modèles et d'une nomenclature détaillée.

Déjà parus :

Le cuirassé <i>Dunkerque</i>	au 1/100 ^e en 3 feuilles	300 frs
<i>Le Chébec</i> de 24 canons	au 1/75 ^e en 1 feuille	120 —
Le cuirassé <i>Richelieu</i>	au 1/100 ^e en 3 feuilles	380 —
Le croiseur léger <i>Le Terrible</i>	au 1/100 ^e en 2 feuilles	230 —
La frégate <i>La Belle Poule</i>	au 1/75 ^e en 5 feuilles	400 —
La goëlette <i>La Toulonnaise</i>	au 1/75 ^e en 1 feuille	120 —

4 phototypies de luxe sur carte satinée de 30 × 22,5 cms sont éditées pour chaque modèle et vendues au prix de 30 frs pièce.

SOCIÉTÉ NATIONALE
DE
TRAVAUX PUBLICS

●
PORTS MARITIMES
CALES DE RADOUB
●

10, Rue de Cambacérés, 10
ANJou 93-45

A. MÉTAYER

S. A. R. L. CAPITAL : 9 MILLIONS

135, Rue Saint-Antoine
PARIS (4^e)

MANUFACTURE D'ARTICLES DE MARINE

USINES à Joigny-sur-Meuse (Ardennes)
La Courneuve (Seine)

Fournisseur agréé du Ministère de la Marine

Ancres, Moufles, Poulies,
Ridoirs, Cabestans, Treuils,
Appareils à Gouverner, Hublots,
Transmetteurs d'ordres

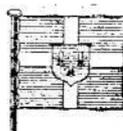
et tous Articles spéciaux pour :
LA MARINE DE COMMERCE
et de PLAISANCE

SOCIÉTÉ FRANÇAISE
D'ENTREPRISES DE DRAGAGES
ET DE TRAVAUX PUBLICS

■
Siège Social :
10, Rue Cambacérés - PARIS

Agences à : SAIGON, HANOÏ, DAKAR,
BAMAKO, ABIDJAN

■
TRAVAUX PUBLICS ET PRIVÉS
DRAGAGES - CHÉMINS DE FER
BARRAGES - OUVRAGES D'ART
BATIMENTS



Au
Corsaire

Restauration
et Construction

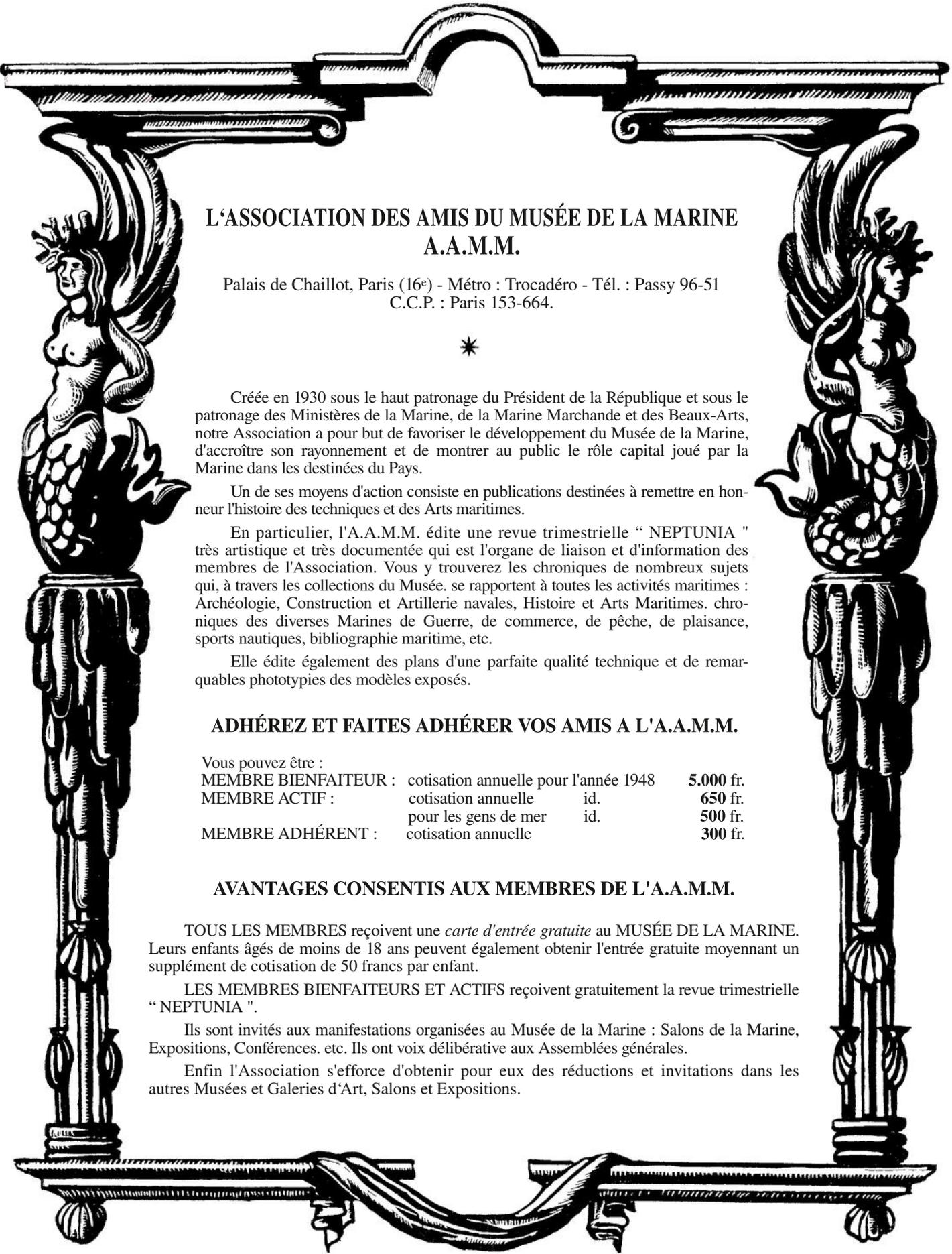
de tous modèles de

Navires Anciens
Archéologie Navale
Expertises

Exposition : rue de Seine, 76 - Paris 6^e

Avenue d'Italie, 29 - Paris 13^e

Tél : Gobelins 09-05



L'ASSOCIATION DES AMIS DU MUSÉE DE LA MARINE A.A.M.M.

Palais de Chaillot, Paris (16^e) - Métro : Trocadéro - Tél. : Passy 96-51
C.C.P. : Paris 153-664.



Créée en 1930 sous le haut patronage du Président de la République et sous le patronage des Ministères de la Marine, de la Marine Marchande et des Beaux-Arts, notre Association a pour but de favoriser le développement du Musée de la Marine, d'accroître son rayonnement et de montrer au public le rôle capital joué par la Marine dans les destinées du Pays.

Un de ses moyens d'action consiste en publications destinées à remettre en honneur l'histoire des techniques et des Arts maritimes.

En particulier, l'A.A.M.M. édite une revue trimestrielle " NEPTUNIA " très artistique et très documentée qui est l'organe de liaison et d'information des membres de l'Association. Vous y trouverez les chroniques de nombreux sujets qui, à travers les collections du Musée, se rapportent à toutes les activités maritimes : Archéologie, Construction et Artillerie navales, Histoire et Arts Maritimes, chroniques des diverses Marines de Guerre, de commerce, de pêche, de plaisance, sports nautiques, bibliographie maritime, etc.

Elle édite également des plans d'une parfaite qualité technique et de remarquables phototypies des modèles exposés.

ADHÉREZ ET FAITES ADHÉRER VOS AMIS A L'A.A.M.M.

Vous pouvez être :

MEMBRE BIENFAITEUR :	cotisation annuelle pour l'année 1948	5.000 fr.
MEMBRE ACTIF :	cotisation annuelle id.	650 fr.
	pour les gens de mer id.	500 fr.
MEMBRE ADHÉRENT :	cotisation annuelle	300 fr.

AVANTAGES CONSENTIS AUX MEMBRES DE L'A.A.M.M.

TOUS LES MEMBRES reçoivent une *carte d'entrée gratuite* au MUSÉE DE LA MARINE. Leurs enfants âgés de moins de 18 ans peuvent également obtenir l'entrée gratuite moyennant un supplément de cotisation de 50 francs par enfant.

LES MEMBRES BIENFAITEURS ET ACTIFS reçoivent gratuitement la revue trimestrielle " NEPTUNIA ".

Ils sont invités aux manifestations organisées au Musée de la Marine : Salons de la Marine, Expositions, Conférences, etc. Ils ont voix délibérative aux Assemblées générales.

Enfin l'Association s'efforce d'obtenir pour eux des réductions et invitations dans les autres Musées et Galeries d'Art, Salons et Expositions.