

# NEPTUNIA



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

NUMÉRO 9

1<sup>er</sup> TRIMESTRE 1948

**C**OMPAGNIE DES **B**ATEAUX  
A **V**APEUR DU **N**ORD  
**S**<sup>TÉ</sup> **N**AVALE DE L'**O**UEST  
**U**NION **M**ARITIME  
**F**RANCAFRICA  
**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**

**C**HANTIERS  
**N**AVALS  
**F**RANCO-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

" Tout pour votre bateau  
de l'Ancre au Feu de Mat "



" A LA FLOTTE FRANÇAISE "



**Claude BONNET & Fils**

S. A. R. L. au Capital de 1.200.000 francs

4, rue de la Bastille, PARIS-IV<sup>e</sup>

Téléphone : ARC 95-00

MÉTRO : BASTILLE



**Astral**  
CELLUCO

ANCT LES FILS  
LÉVY-FINGER

*Peintures de qualité*

5 USINES FONDÉE EN 1850 19 SUCCURSALES  
3, RUE KEPPLER, PARIS-16<sup>e</sup> - KLÉ 06-70 7 LIGNES GROUPEES

SOCIÉTÉ NOUVELLE  
DES TRANSPORTS RAPIDES

**CALBERSON**

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

MARSEILLE

BASTIA  
CALVI  
AJACCIO

CASABLANCA ORAN ALGER TUNIS

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<sup>e</sup>  
Téléphone : MENilmontant 99.46

# ANNUAIRE DU YACHTING

Fondateur : Henry M. MERLIN

## VOILE - MOTEUR - MODÈLE

publié sous le patronage de la  
FÉDÉRATION FRANÇAISE DU YACHTING A VOILE ET  
DE LA FÉDÉRATION FRANÇAISE MOTONAUTIQUE

### *Annuaire du Yachting*

Bien que l'Édition 1947 de l'Annuaire du Yachting ait été publié depuis plusieurs mois, il n'est pas inutile de signaler ce véritable "Bottin" de la navigation de plaisance en France pour tous les cercles de voiles, de moteur et modèles affiliés aux deux Fédérations Françaises de Yachting à voile et de Motonautique.

114, RUE ET PLACE LA FAYETTE, X<sup>e</sup> Arr<sup>t</sup>

Chèques Postaux Paris 538-31      Tél. : PROvence 07-03

# ROGER LE MANACH

ENSEMBLIER — DÉCORATEUR

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

77, Bd du Montparnasse - PARIS-VI<sup>e</sup>

LITTRÉ 27-62

## SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CONSTRUCTIONS MÉCANIQUES



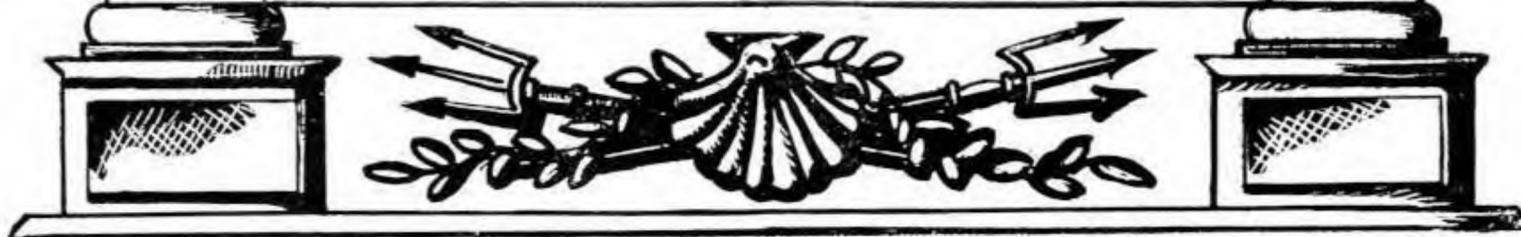
Chalutier de 42 m., type "Corporation" "DUC DE NORMANDIE" appartenant à l'armateur Ledun à Fécamp

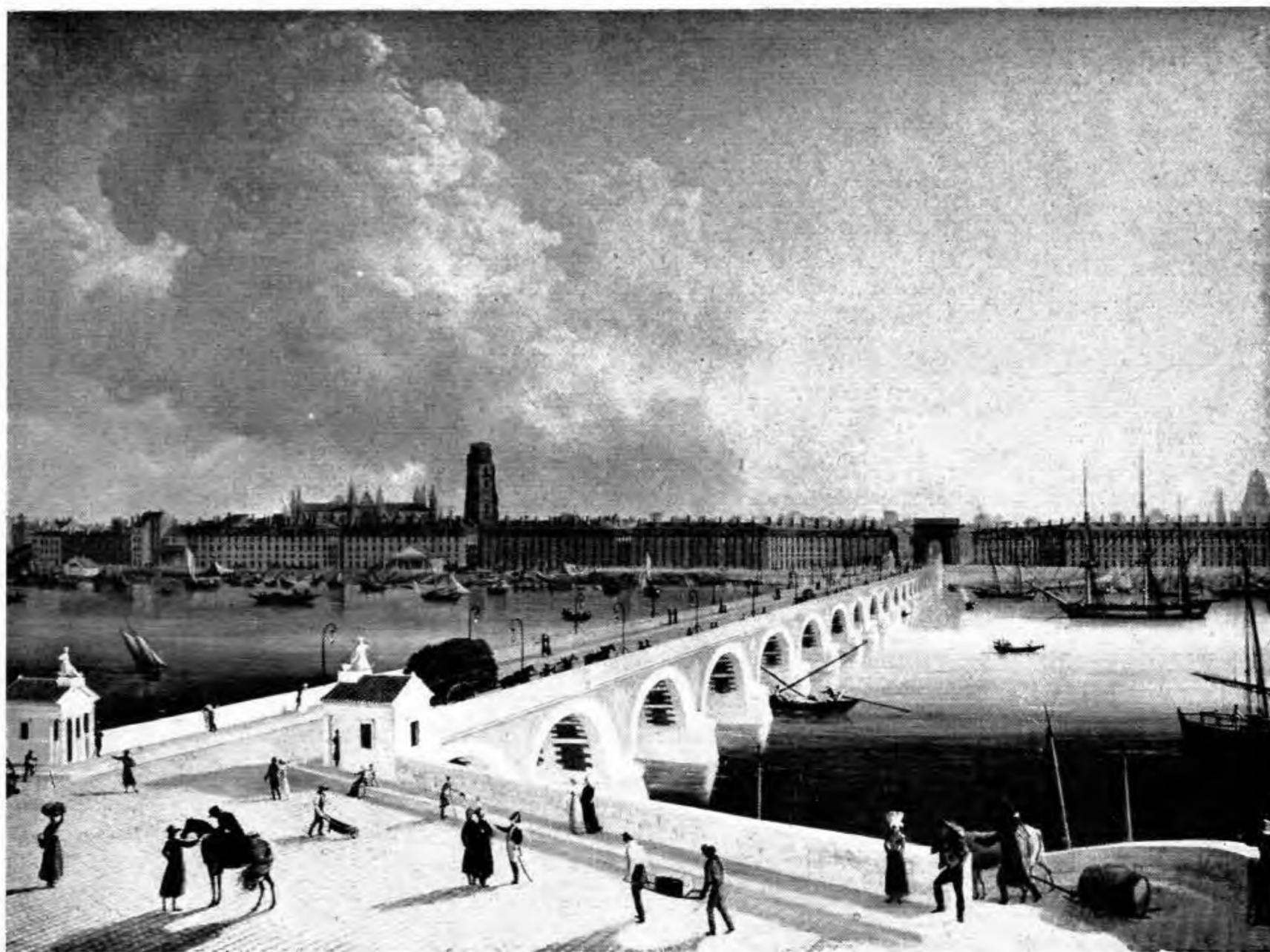
**APPAREIL-MOTEUR DIESEL** construit par la Société Générale de Constructions Mécaniques  
Anc. Et. E. GARNIER & FAURE BEAULIEU, App. RATEAU dans ses Usines de La Courneuve  
Moteur Diesel de propulsion 800 CV 200 tm (Seine) Moteur Diesel auxiliaire 175 CV 500 tm



## SOMMAIRE

Éditorial, par J. V. ....	1
Les modèles marins - Historique et philosophie (3 <sup>e</sup> et dernière partie), par Jean de la Varenne	2
La Floride française (1562-1565) 3 <sup>e</sup> partie, par le Capitaine de Corvette Vichot	10
Le Ministère de la Marine à Versailles au xviii <sup>e</sup> siècle, par M <sup>lle</sup> Agnès Joly, bibliothécaire de la Bibliothèque municipale de Versailles	18
Popofkas et Béliers, par M. Bohé, Professeur en Chef de l'École Nationale de la Marine Marchande	22
L'Uniforme des Officiers de Marine sous le Second Empire, par M. le Commissaire Général Jullien	24
L'Assemblée Générale de l'Association des Amis du Musée de la Marine	28
L'Activité de l'Association des Amis du Musée de la Marine	30
Chronique bibliographique, par Maître Frantz Bernard-Begumaine	31
Supplément encarté :	
La construction des coques par M. P. Faure Beaulieu	
La construction simple des modèles de petite taille (batiments anciens) par M. R. de Lagarlière	
La construction simple du Chébec de 24 canons par M. R. de Lagarlière	
.. Réponses aux questions " par M. H. Tribet	
La vie des clubs de Modélistes	





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

*Reproduction offerte par le*  
**PORT AUTONOME DE BORDEAUX**



## ÉDITORIAL



NEPTUNIA publie aujourd'hui la dernière partie de l'étude magistrale de La Varende sur les « Modèles marins ». Remercions-le d'avoir, avec toute l'autorité que lui confèrent son talent et son érudition, son expérience et ses fameuses « Cent maquettes », donné au modélisme ses lettres patentes. Remontant aux sources de l'inspiration artistique, analysant la création du modèle réduit, il a dégagé, après un brillant historique, toutes les vertus, toute la philosophie du modélisme.

Quand il évoque le travail de l'enfant ou du compagnon modélistes, de l'artiste ou de l'artisan, « ferveur, abnégation, lyrisme » sont les mots qui courent sous sa plume. Ne sont-ils point la preuve de cette *vertu sociale* du modélisme que nous voulons proclamer. Quand La Varende donne une âme à ses modèles, soyons assurés qu'il y a également un flux en retour, de l'œuvre créée à l'âme du modéliste. Dans ces humbles et passionnants travaux il y a plus qu'une distraction saine et souvent lucrative, propre à détourner notre jeunesse de divertissements insipides ou dangereux, il y a plus qu'un perfectionnement professionnel : il y a en eux cette élévation d'esprit, ce désir du beau, cette évocation de la vie matérielle, qui distinguent les travaux nobles, qui sont l'apanage des travaux d'art.

Souhaitons que ces pages sur les « Modèles marins » convertissent les sceptiques et révèlent aux profanes la valeur de ces modestes chefs-d'œuvre, nés de vulgaires bouts de bois, de ficelle et d'épingles, mais riches de rêve, d'ingéniosité et souvent de science. Aux modélistes elles apportent la fierté d'une ascendance vénérable et leur offrent de vastes et de multiples perspectives.

Le modélisme végétait en France et nous avons déjà dit dans un précédent « Neptunia » les maux dont il souffre.

Mais le voilà consacré par de vrais titres de noblesse.

De notre côté, après quatre ans d'études et d'efforts, nous guérissons la plus grave de ses plaies en éditant une documentation sans rivale : les six premières monographies publiées par l'Association trouvent un succès considérable. Nous pensons bientôt résoudre le problème de la peinture et celui des accessoires. Simultanément, nous nous efforçons de susciter la création de nombreuses sections de modélistes dans les collectivités d'État ou sociétés privées. Notre supplément de « Neptunia » pour modélistes prend du corps et précède l'édition d'excellents manuels. Nous aurons encore à organiser un atelier de démonstration, des cours du soir, des circuits de moniteurs en province et il ne restera plus ensuite qu'à fédérer toutes les sections de modélistes pour qu'on reconnaisse au modélisme cette valeur sociale trop longtemps négligée.

Ainsi 1948 s'annonce comme la grande année du modélisme.

J. V.



# MODÈLES



## HISTORIQUE ET



PRÈS ce petit relevé historique, qu'il était très difficile de mener sans attaquer la partie philosophique du modèle, nous voudrions dégager quelques principes, préciser quelques conditions, établir quelques lois de la réduction, et entre autres de la réduction navale.

Constater l'engouement général pour le navire modèle, c'est de l'histoire; en chercher les raisons, c'est de la philosophie. Cet attrait est d'abord venu de l'attrait de la mer. Il y a deux mois de l'année humaine, un mois à coup sûr, qui sont dédiés à la mer. Il n'existe plus d'hommes qui n'aient vu la mer, comme autrefois et si souvent. Et, les balnéaires ne se contentent plus de « faire trempette », ils sortent sur les barques de pêche et affrontent les navigations personnelles, souvent à leur dam et à celui des organismes de sauvetage. Les vacances payées ont toutes le littoral pour but et une utilisation hardie des rivages. Le bateau vous entre dans le sang. Cette tendance a été développée et se développe encore par la littérature maritime qui a de beaucoup dépassé la vogue qu'elle connut même au début du XIX<sup>e</sup> siècle; elle est un peu moins romantique, cette littérature, mais guère moins romanesque. D'illustres exemples favorisent l'imagination navale; les exploits d'un Gerbault et d'un Marin-Marie hantent les jeunes cervelles; se souvenir des lettres sans nombre qui affligèrent ces deux spécialistes de la navigation solitaire. Ils eussent emmené dans leurs records de quoi remplir trois *Normandie*.

Or, il se produit, chez ces jeunes, ce que nous avons montré chez le reclus ou le retraits : en fabriquant des petits navires, ils naviguent

encore; ils se retrouvent. Certains, d'ailleurs, s'attaquent au bateau réel et exécutent eux-mêmes leur *sharpie*. Mais ce n'est pas donné à tout le monde et la plupart se rattrapent avec la réduction. Ils y trouvent plaisir et vanité — vanité dans le bon sens, c'est-à-dire que le succès de leurs efforts les entraîne vers une perfection, une application toujours plus grandes.

Ils sont généralement approuvés et soutenus (sauf par leur femme). L'objet hors d'échelle a toujours été favorisé par l'attention des simples. L'enfant sera toujours charmé par une batterie de cuisine minuscule, une maison de poupée et ainsi vos réductions navales attireront les humbles. Ceux-ci respectent d'abord la difficulté vaincue. La patience, dédaignée et considérée par l'intellectuel comme une qualité très inférieure — si ce n'est un défaut honteux — est tenue à sa juste valeur par les gens modestes et *près du réel*. Si la conception en effet, échappe à la patience, l'exécution l'exige. Rien n'est plus faux que la devise fameuse qui unit la patience au génie. Le génie est de caractère fulgurant: « le grand livre se conçoit par éclairs » (D.L.F.) mais s'écrit loin de la foudre, à la lampe. Il conviendrait de réhabiliter la patience qui prouve, en tout cas, la force et la ténacité de l'inspiration, et c'est une des causes profondes qui nous font soutenir le modèle. La patience mobilise toutes les réserves, et loin d'un avilissement, elle est accroissement. Elle restait une des grandes vertus populaires. Le premier mot admiratif d'un simple en présence du modèle sera toujours : « Quelle patience ! » et il introduit dans sa louange un respect exactement contraire au dédain qu'y intègre l'intellectuel bourreur de crânes, quand ces mêmes termes lui échappent. Ah ! les belles patiences des ruraux; du laboureur, grattant trente kilomètres derrière sa charrue; du greffeur, du bro-

\* 3<sup>e</sup> et dernière partie - cf. *Neptunia* 7 et 8.

# MARINS

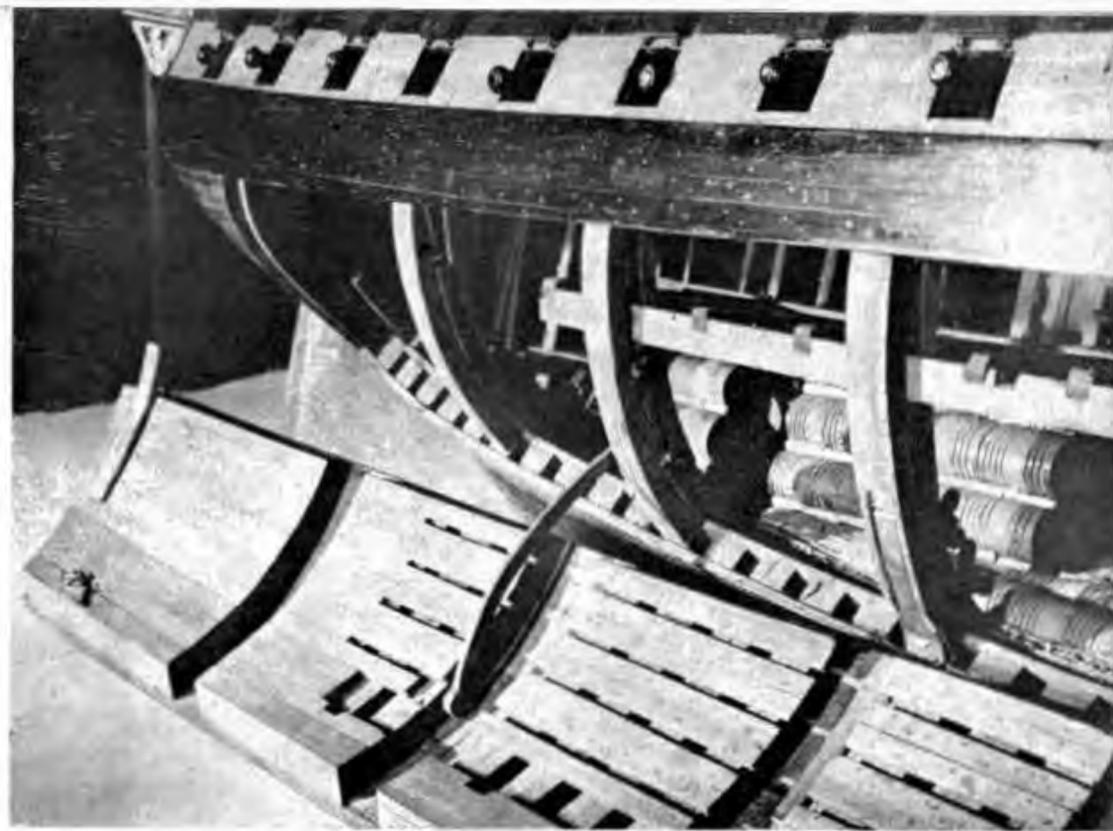
★ ★

## PHILOSOPHIE \*

deur bigouden ! Patience, ameublissement du terreau humain, disposition à sentir, à rêver... à aimer. Le substantif est peut-être discutable, mais quand il devient adjectif ! L'homme patient...

De plus, le simple subit l'admiration de la dextérité. Il se rend compte, lui qui a travaillé, œuvré, de la qualité qui s'impose, dans cette restriction nécessaire des mouvements producteurs. La sûreté, la légèreté du modéliste le rendent déferent. Ne pas manquer de relever aussi une autre de ses formes admiratives : « Et puis, c'est fait à la main... » et cette louange est fort judicieuse. L'objet délivré par la machine comporte une réussite parfaite mais hâtive, et qui, au lieu de sanctifier l'objet, le dégrade, car il n'entre plus dans sa confection le travail humain proprement dit ; *on n'a point sacrifié de la vie à le façonner*. La création de la matrice initiale n'a été qu'un moyen de se débarrasser du travail. Les amis de lettres — s'il y en a — que j'introduis dans les cinq pièces des modèles sortis de mes mains, dissimulent leur insolence ; mes amis paysans — il en reste — ne cachent pas leur respect.

Le goût, sans cesse croissant, du modéliste pour son travail tient à des causes plus subtiles. Des joies qu'il y trouve, nous en parlerons en même temps que nous considérerons l'attrait de la réduction navale en soi. Ne nous arrêtons ici que sur le sens du travail *amateur*, qui comporte de délicates incidences. L'attraction du travail tient en partie à la loi nouvelle. Orgueil secret du métier manuel ; inquiétude d'être dans l'impossibilité de l'exercer, au moment où les manuels s'emparent du monde. En somme, en s'y adonnant, on retourne à la vieille loi : imiter la classe dirigeante. S'apercevoir en même temps qu'on devient habile. Que « ce n'était pas si difficile, ni si dur »... Remarquez bien que



l'indice, en soi, est grave. Qu'il révèle un bouleversement social inéluctable ; que son apparition annonçait, à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, où sur les conseils de Rousseau, chacun devait pouvoir exercer un artisanat, les intelligentes convulsions qui suivirent. Plût aux dieux que tous les gentilshommes-tourneurs, au lieu de pièces d'échecs ou de socles de pendules, se fussent lancés, comme j'en connais de trop rares, sur les modèles ; nous en eussions reçu quelque chose de vivant et d'honorable.

Mais ceci posé et admis, non sans des réticences qui dépasseraient notre cadre, convenons qu'il faut évoquer les délices de l'ouvrage bien « faite », la joie d'œuvrer, de créer. Le travail attendu, cherché, est une bénédiction, bien loin d'être la malédiction dont parle l'Écriture. Le loisir réclame pour être savouré le sens des contrastes — le seul loisir est le *repos* ; l'autre, le loisir pur, demande pour se soutenir une force passionnée dont bien peu sont capables. Autrement, il tourne, comme chez l'animal, au sommeil. Et ici, le travail du modéliste est celui que l'homme préfère à l'ordinaire ; l'adresse plus que la force. Le modéliste tire la langue, mais ne transpire pas, et la transpiration, comme l'on sait, est particulièrement honnie. Toute une emphase politique s'est créée autour de la sueur, laissons-la donc, mais rien ne nous empêchera de la regretter ; alors l'organisme donne à plein. L'arthritisme guette le corps inépanoui.

Il y a plus encore et qui nous emmène très haut ; la beauté du navire, de tout navire, cette singulière et puissante beauté intrinsèque, qui, par la contrainte de la réduction, apparaît avec une force renforcée. Beauté évocatrice ? A coup sûr, mais aussi beauté plastique, de telle sorte que le modèle, dans une pièce, arrive immédiatement à l'annoblir. L'engouement des amateurs en vient pour une bonne part, hors même du

sens naval. Traduit en modèle, avec ses finesse et ses largeurs, ses formes si complexes et tellement étudiées dans leurs mouvements, tellement continues dans leurs épanouissements, le navire s'impose comme une des œuvres humaines les plus réussies. Tout chez lui est *nécessaire*, et la beauté, au fond, est le suprême hommage à la nécessité. En dehors des histoires qu'il peut raconter, des navigations imaginaires qu'il propose, on s'y intéresse pour les suggestions qui naissent de ses lignes; légèreté du mobile, son glissement, sa domination sur l'élément qu'il dompte, dont il s'accommode et dont, en fait, il semble le fruit. Il paraît sorti de la puissante caresse marine. Le navire est lui-même anadyomène...

Il reste, tout en variant à l'infini, toujours le même, et reconnaissable dans sa structure intime; il appartient aux variations sans fin du même poème, de la lutte avec l'eau, de la domination sur l'eau; témoin, acteur éternel de la deuxième des grandes victoires humaines, après la conquête du feu, la conquête de la mer. Et ses formes sont sacrées.



Enfin interviennent les QUALITÉS ESSENTIELLES DE LA RÉDUCTION, qui sont de *possession*, de *connaissance*, d'*évocation*, d'*exaltation*, dont, par approches, nous présenterons, avec exemples, les processus.

Partons du jouet et de l'enfance comme du rudiment, *ab ovo*. La réduction est un des principes du jouet. Vous ne ferez pas un très grand plaisir à l'enfant en lui offrant une locomotive nature achetée aux Domaines. Il aura quelque amusement à grimper dessus par vanité et imitation de l'homme. L'enfant reste longtemps, très tard, un *m'as-tu vu?* et certains ne se débarrassent jamais du goût d'étonner, mais vous arriverez bien plus à le charmer personnellement en lui faisant cadeau du même objet, réduit à des proportions *maniabiles* donc assez considérablement diminué, n'est-ce pas? Vous l'en rendez maître. Ce monstre devant lequel il a tremblé, saisi jusqu'aux moelles, quand du quai il l'a vu foncer en gare et faire trembler le sol, voici que l'enfant le *tient dans sa main*. Quelle augmentation de puissance n'en ressent-il pas! Surtout si la réduction complète et bien faite, pas trop restreinte ni fruste, lui livre des

détails qui le rapprochent dudit monstre, qu'il reconnaît pour les avoir remarqués sur lui : cylindres, bielles, cheminée, boîte à sable. Tout cela, il peut le toucher, le faire agir, le *soumettre*. Derrière le *double*, agit prestigieusement le souvenir du réel, de telle sorte que la locomotive-jouet confère à l'enfant un peu de la puissance de l'autre. Nous sommes en présence de la *possession*, de la *connaissance*, de l'*évocation*, de l'*exaltation*. Possession intellectuelle, bien, mais en plus possession matérielle, ce qui est si important pour la valeur qu'en prend l'objet, la radiation qu'il vous confère. C'est un des plus puissants arguments contre le collectivisme : le monde dans sa beauté a été réalisé par les propriétaires. On ne fait guère de sacrifices pour l'infortunée « Princesse » qui en est toujours pour ses frais. La réduction, si vous avez l'amour des locomotives, vous permettra d'en posséder plusieurs sur votre étagère, depuis la *Moutain*, jusqu'à la *Pacific*, et même en descendant à celles qu'on nomme les « bidets ». Elle vous permettra de les mieux connaître; elle vous les restituera dans son inertie et vous fera voyager à toutes vanes ouvertes; elle vous enrichira des sensations dont elle vous grise.

Il en était ainsi pour le primitif que nous évoquâmes dans les pages précédentes et qui, dans une racine, réalisa son serpent. Il devenait un peu le maître du serpent. C'est ce qui se produit encore par les images. L'objet ou la personne représentée nous appartient en partie. Voilà d'où vient l'ésotérisme de l'œuvre d'art auquel la réduction ajoute la facilité de conservation, de possession matérielle, l'*obéissance*.

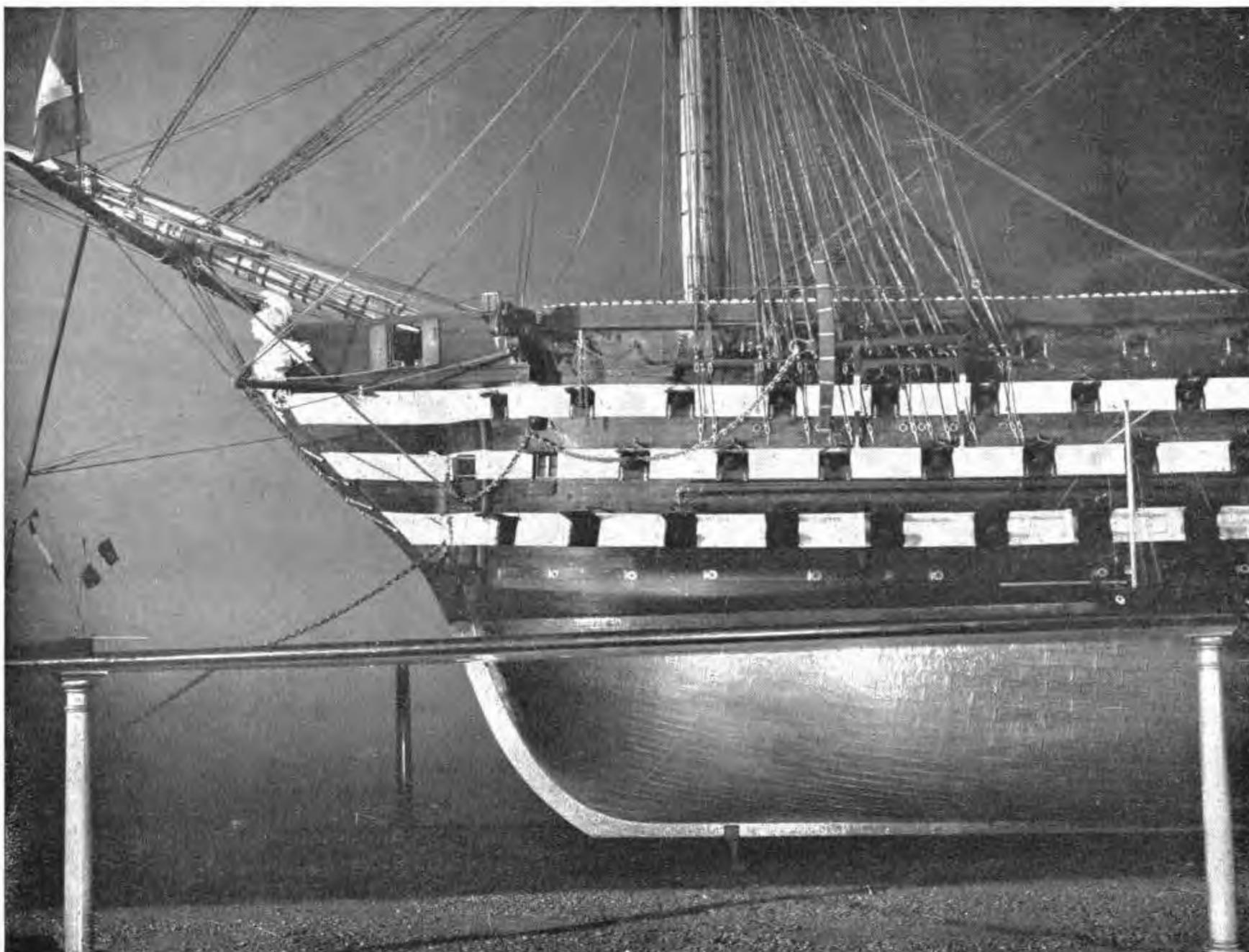


L'échelle restreinte permet une intégration complète à l'objet qu'elle seule peut apporter, surtout pour l'objet vaste. Revenons au navire et quittons l'enfance; le modèle seul peut en donner une idée complète. Du navire, vous n'en voyez toujours qu'une partie, un petit morceau. Vous ne pouvez espérer saisir l'ensemble dans cette préhension rapide, nécessaire au choc intellectuel et à la critique; bien que vous grimpez dessus, que vous le survoliez, vous n'en prenez que des raccourcis et des images faussées par la perspective; faussées même par la sensation. En voici un exemple très net et qui aidera. J'avais, en souvenir du *Nelson*, réalisé

un petit modèle où je m'appuyais sur quelques chiffres. Modèle nettement sentimental. Pour donner l'impression de ses fameux tubes de 406, je dus recommencer trois fois, jamais ils n'étaient assez importants pour me restituer la sensation qu'ils m'avaient donnée sur le vif; c'est donc que ma sensation *était fausse* puisque je dus les enrichir d'un bon tiers. Seul, le modèle à l'échelle m'eût renseigné et m'eût permis de concevoir

vous fournit une centaine d'instantanés qui parlent eux-mêmes, par leur vitesse.

Cette emprise complète sur le navire réalisée grâce à son *double* vous évoque le réel avec plus de force même que le vaisseau en soi. Vous le connaissez mieux que si vous étiez dessus. Rien ne vient vous déranger dans votre étude, aucune contingence fâcheuse; vous le possédez seul, dans votre fauteuil, nul petit souci ne vous



Avant du "Valmy" (Musée de la Marine 21 MG 4)

Photo R. Lallemand

l'infinité de ses canons par rapport à la masse effroyable chargée uniquement de leur transport et service.

Le modèle restreint vous permet un maniement rapide et apte à vous révéler les caractéristiques de façon frappante, par comparaison brusque du général et du particulier, la comparaison contrastée, la seule vraiment efficace. Une minute d'attention autour d'un modèle

trouble (le soulier qui blesse en face de l'Acropole). Tout reste dans le domaine intellectuel et s'en trouve grossi, homogénéisé; la sensation se fixe. En le maniant, vous absorbez toute sa virtualité, sans rien déchirer de la trame imaginative sur laquelle vous le verrez bientôt en action. Vous absorbez le navire en comprimés, en essences. Le modèle est au navire ce que l'alcool est au vin, une sublimation.

Surtout si vous l'avez réalisé vous-même, car, indéniablement, on jouit plus encore d'une sonate qu'on écorche que de celle qu'on écoute. Le contact est bien plus serré.

Vous arriverez non seulement à sentir la vie puissante du navire mais encore à percevoir celles des navigateurs — si vous ne les avez pas figurés, et avec plus de force que s'ils étaient présents. Vous aurez rigoureusement ménagé leurs places. Pour vous, il en est comme dans un musée du mobilier (avec en plus l'intensité du réduit) où la disposition *en attente* des meubles, le livre ouvert sur la table, la huche béante, la tasse servie, la pipe près d'elle évoquent bien plus la vie des habitants que ne le feraient des magots et des mannequins. La présence irréaliste a de bien d'autres vertus que la réelle parce qu'elle participe de votre vie, se trouve amplifiée, dirigée, modelée par votre participation et vous appartient.



D'ailleurs, sans que vous en ayez exactement conscience, vous demandez à la réduction une part immense de votre éducation; vous la lui donnez dans vos sensations. La carte géographique : réduction des terrains; le chiffre : réduction des quantités; le roman : réduction de la vie. Réduire le phénomène, c'est le rendre sensible. Une vie qui vous assommerait peut, réduite par le livre, vous sembler intéressante. Éclat indicible du paysage réduit dans le rétroviseur.



De tout ceci pouvons-nous tirer des conclusions morales ou pratiques qui vailent?... En tout cas, nous le tenterons.

D'abord, respect et encouragement aux modèles, aux modélistes. Répandre les modèles et favoriser ceux qui s'en occupent revient à favoriser la Mer et la Marine, dans un pays qui faillit périr et qui souffre encore des disgrâces navales qu'il encourut. Auquel il n'a manqué, pour devenir une des premières nations maritimes, que la ténacité et l'effort soutenu, le consentement général.

Espérer que le goût du travail parfait, le simple goût du travail même, profitera des libres efforts ainsi encouragés. Le modèle est une école d'habileté, de conscience, d'application, de patience.

Favoriser, avec le modèle, un sens esthétique qui peut dépasser l'œuvre modeste et aller beaucoup plus loin dans la valeur humaine. Le modèle, et c'est un point que nous avons délibérément négligé car on ne peut tout dire, restant une excellente initiation à l'art tout court. Ne serait-ce que rendre à l'artisanat le sens de l'objet charmant qui nous semblait originel.



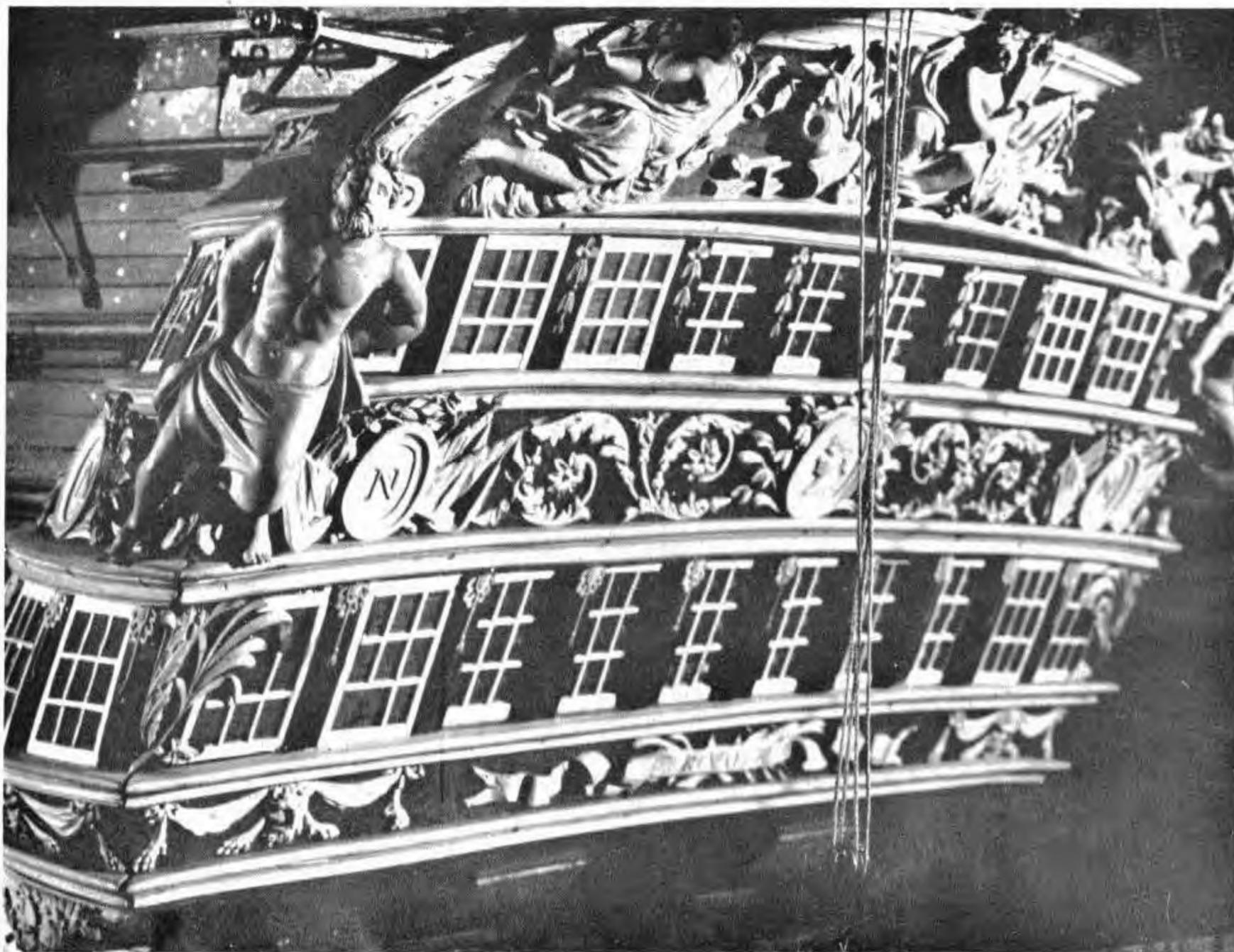
Pratiquement, de cet exposé, pouvons-nous tirer quelques lois du genre? La dimension : il semble qu'on pourrait dire en se rapportant à l'efficacité du modèle, qu'il ne devrait pas dépasser une certaine grandeur, celle qui permet la maniabilité. C'est, ce serait, au plus un mètre hors tout, grandeur qui autorise la contemplation et la *saisie* visuelle complète à bout de bras, de manière, en tournant et retournant le modèle, à prendre contact. En fait, une partie de l'éloquence intellectuelle du modèle disparaît avec une plus grande taille; la *Réale* agit par d'autres ressources: sa splendeur monumentale ajoute à son prestige. Mais il me semble que la taille d'un mètre autorise une exécution suffisante des détails, donne au modèle une importance esthétique telle qu'il prenne sa place d'objet décoratif dominant; enfin, la dimension relativement restreinte est une question de conservation. Où placer un trop grand modèle? Expérimentalement, il finit toujours dans une grange ou un grenier.

Comme suite à ce que nous avons constaté pour l'évocation, nous nous astreindrions à ne

jamais peupler le modèle. Dans les modèles sentimentaux, parfois un seul homme, ou mieux un animal, pour donner l'échelle. Mais encore, l'échelle, le navire la porte dans le moindre de ses agrès. Un pavois la notifie immédiatement.

L'échelle ? En principe et avant tout, pour conférer au navire sa viabilité (son droit à l'existence) s'y contraindre et rigoureusement. Un navire même fruste, s'il est à l'échelle, est

valables. La construction sur couples demande une épure parfaite si on la veut intégrale. Si l'on y triche avec un maître couple et quelques autres couples obtenus au tâtonnement, c'est aussi faux que le bloc. Puis, si l'on avait toujours désiré la construction sur épure, que l'on songe au nombre infini de modèles touchants dont nous serions privés. L'épure est réservée aux techniciens du modèle ou aux vieux amiraux...



Arrière du "Rivoli" (Musée de la Marine n° 17 MG 5)

Photo R. Lalleman

toujours vivant. Sauf pour le modèle sentimental, où souvent, il faudra fausser si vous voulez parvenir à l'effet. Pour le *Quevilly*, j'ai dû ajouter un dixième à la hauteur de mâture. Autrement, je ne retrouvais pas l'impression démesurée qu'il me donnait à Rouen.

Le bloc ou la construction en bordés ? Cette dernière seule semble attirer les constructeurs de modèles. J'ose supplier qu'on ne dédaigne pas le bloc, et pour bien des raisons

Et puis, l'exécution sur bloc est tellement plus captivante. Je sais des vieux modélistes qui pâlisent presque de joie et d'enthousiasme en entamant pour la cinq centième fois les « façons » du navire, et qui, sous leur gouge, sentent fuir les filets d'eau. Clouer des bordages ? c'est mortellement ennuyeux et traînant : cela refroidit et fait flancher l'imaginatif, le lyrique, et, avec une réduction à petite échelle, la réussite est toujours médiocre. On se trouve

entraîné et l'on fabrique trop grand, trop lent, inconservable. Ce n'est plus plaçable. Je proposerais la construction en planches superposées, découpées au préalable suivant les lignes d'eau du plan horizontal. La précision est acquise, et quand arrive l'instant de rejoindre, de raboter les marches ainsi formées, alors le sens de la forme peut vous saisir de sa merveilleuse étreinte. Vous vivez une coque ! Les fabricants de jouets américains qui présentent à l'enfant des boîtes de constructions de navires, jouet savoureux, s'y sont ralliés et obtiennent des succès que notre amour pour le modèle ne peut s'empêcher d'admirer.

La navigabilité ? subsidiaire... prouvant à l'extrême la technique du modéliste mais hors de son objet, à moins qu'il ne s'agisse des modèles spéciaux où le souci de la forme et de l'imitation le cède à une recherche de vitesse. Une condamnation de la flottabilité est qu'elle nuit à la conservation du modèle, à sa beauté d'aspect; trois parcours le dévernissent, le salissent, l'altèrent. L'apparence de jeunesse du modèle, sa mine de santé, lui sont données par ses fraîches couleurs et ses vernis. Le modèle ajoute à son luxe, à son précieux, à son immatérialité, par son éclat.

Si l'on cherche une patine, il y aurait là quelque mensonge; haro, toujours, sur le mensonge, en art plus que tout ! Le mensonge ne vaut qu'en politesse, et puisqu'on ne peut s'en débarrasser dans les rapports humains, qu'on l'y confine. Les patines au jus sont d'ailleurs atroces; celles des fausses « frégates » ou caravelles (les seuls termes marins employés) pour ces horreurs dont certains grands magasins avaient pris l'initiative immonde.

La voilure ? Pour le modèle sentimental, ce qui fait le mieux est encore du parchemin armé de fils d'acier. Pour le modèle de haute qualité et didactique, franchement s'en passer et construire le navire à sec, et voiles déverguées. Aucun truc, aucune habileté ne peut réaliser un bon chapeau de hune, bien loin de réussir à mettre du vent dans la toile. C'est d'une lourdeur et d'un désordre pénibles.

La peinture ? C'est peut-être la partie la plus difficile du modèle et réellement épuisant de soin. Ne pas l'employer, se contenter du bois verni ou poncé à l'agate ou au corindon, ajoute à l'intellectualité du navire modèle, prouve les matériaux et leur impeccable emploi (« la peinture est le sacrement de baptême du menuisier — parce qu'elle efface tous les péchés »), donne une intelligence cérébrale de ses caractères, mais nuit à la sensualité, à la vie. C'est plus distingué mais moins excitant; surtout que les couleurs

du navire sont parfois, ont été, si riches, si relevées. Pour les navires de haute qualité, employer peut-être la marqueterie : il est certain que l'usage de l'ébène contrastant avec l'ivoire a magnifiquement servi les modèles à voiles du XIX<sup>e</sup> siècle. Le modèle sentimental, évidemment, toujours colorié, et alors, peut-être si l'on patine, le faire dans le sens marin; bord et descente des écubiers, surface extérieure des beauprés, environs des écoutes, carène. Étonnants effets de la rouille de mer sur les cargos.

Le navire moderne modèle du cuirassé et du croiseur doit être entièrement revêtu d'épaisse peinture mate, tel qu'il apparaîtra au combat. Exigence des clubs. Cela se discute car nous ajoutons l'art à l'imitation, nous ne sommes pas une mécanique à reproduire. Les beaux modèles qu'on réalisait chez Augustin Normand, quand le cuivre apparaissait à la place du fer dans leur exécution, le laissaient voir, dans la coquetterie du travail. Et, oui, la chose se défend puisqu'une part de l'intérêt et de la beauté du modèle est la perfection dans le traité. On aimerait à savoir aussi quels tubes de canons sont de bronze tournés. Les anciens modélistes ne dissimulaient pas leur faux éclat. En fonte *verte*, le canon était patiné de vert, en fonte de fer, passé au noir, mais le raffinement du modèle avait son prix.

Avec quoi sont faits ces magnifiques croiseurs modernes, ces levriers ?... Mi-partis bois, zinc, fer-blanc ?... Leur peinture évoque les maquettes sans quille, grandes comme le doigt qui sont du plomb ou de l'alliage, et ils effleurent la pacotille. C'est pour eux qu'une nudité aurait son prix intellectuel; tout en cuivre, voilà qui nous éloignerait du joujou — d'ailleurs intéressant — fait en série et trempé dans le seau de gris. En étain ? car, enfin, il faudra bien parfois tenter pour eux l'intégrité d'une manière unique et nue, la cérébralité qu'on obtenait avec le modèle de bois poli et de chanvre clair, au seul service de la FORME...

Une autre chose et bien plus importante qu'elle ne le paraît au premier abord : la vitrine. Hélas, elle est absolument nécessaire au navire-modèle. La poussière, dont nul ne peut s'affranchir, l'horrible et néfaste poussière, désespoir du collectionneur et de l'artiste, est l'ennemie particulière du précieux agencement. Elle l'attaque, elle le ronge. Si l'on entreprend sa poursuite, gare au plumeau, attention à l'aspirateur : avarie ! Et, le douloureux, c'est que la vitrine normale de fer ou de bois emprisonne le bel instrument des espaces; elle le rive, le cloue. La vitrine serait l'épingle du papillon. Plus encore, elle empêche en grande part l'esthétique

du modèle de coopérer à celle de la pièce qu'il devrait orner. Elle limite et empêche la belle architecture du vaisseau de fusionner avec celle de la salle. Alors, avec le modèle sentimental s'attaquer à la vitrine et par une disposition décorative, l'ajouter à l'expression du modèle, ce que j'ai tenté, faire du tout, un objet d'art. On pourrait encore placer le navire dans une logette vitrée et éclairée enfoncée dans la muraille, comme certains aquariums. On en tire de splendides résultats, mais, évidemment, coûteux et d'une réalisation mal aisée. User du globe, du vieux globe de pendule, dont certains modèles début XIX<sup>e</sup> abusent; c'est bien *coco*; cela rappelle les plus mauvais jours de notre histoire artistique, ceux où présidait Louis-Philippe d'Orléans; puis, le globe présente des malfaçons qui déforment désagréablement ce que nous avons passionnément désiré garder, la ligne : c'est d'une rotondité malsaine. Le seul avantage serait de ne point comporter de ces baguettes qui s'inscrivent laidement sur la paroi. Mais j'ai mon idée, rassurez-vous, amis, et je crois qu'elle nous apportera de très beaux effets, le globe, encore, mais, si j'ose dire — j'ose tout ! — le globe carré, rectangulaire, fondu en pyrex, en tout ce que vous voudrez, dans ces matières dont on fait des aquariums (encore) ou des vaisselles; bientôt, l'industrie jonglera avec ce verre incassable; comme il se peut qu'elle réalise des sortes de vitrex absolument transparents et légers, dont déjà elle fait des toiles, ce qui serait aussi d'un grand secours. Ainsi, le navire resterait pris dans l'ambiance générale, et la rectitude des glaces ne permettrait pas cette réfraction atroce, cette « lumière » qui s'arrondit sur le globe et avilit l'ensemble. Solution moyenne mais qui a sa valeur : la vitrine à baguettes de bois, ces baguettes étant peintes de la couleur du fond, elle et son socle. Il y a un retour à la couleur générale qui rétablit le modèle dans l'atmosphère. Ici pas de chêne, hein, pour ne pas faire Génie Maritime, ni de chrome si vous ne tenez à la clinique ou au chirurgien-dentiste.



POUR notre Musée de Marine, il serait à souhaiter qu'il fit une place, à côté de ses maîtres, à ces poètes mineurs qui infusèrent leur amour dans les petits travaux marins; qu'il fit même accueil aux jouets. Ne soyons pas trop grandiloquents, restons sensibles; ni trop officiels, demeurons libres. Des nations étrangères, dans d'autres domaines ont ainsi présenté des ensembles allant de l'essai au chef-d'œuvre, et le visiteur assiste à la genèse, à la naissance, au développement, à la magnificence d'une activité humaine.



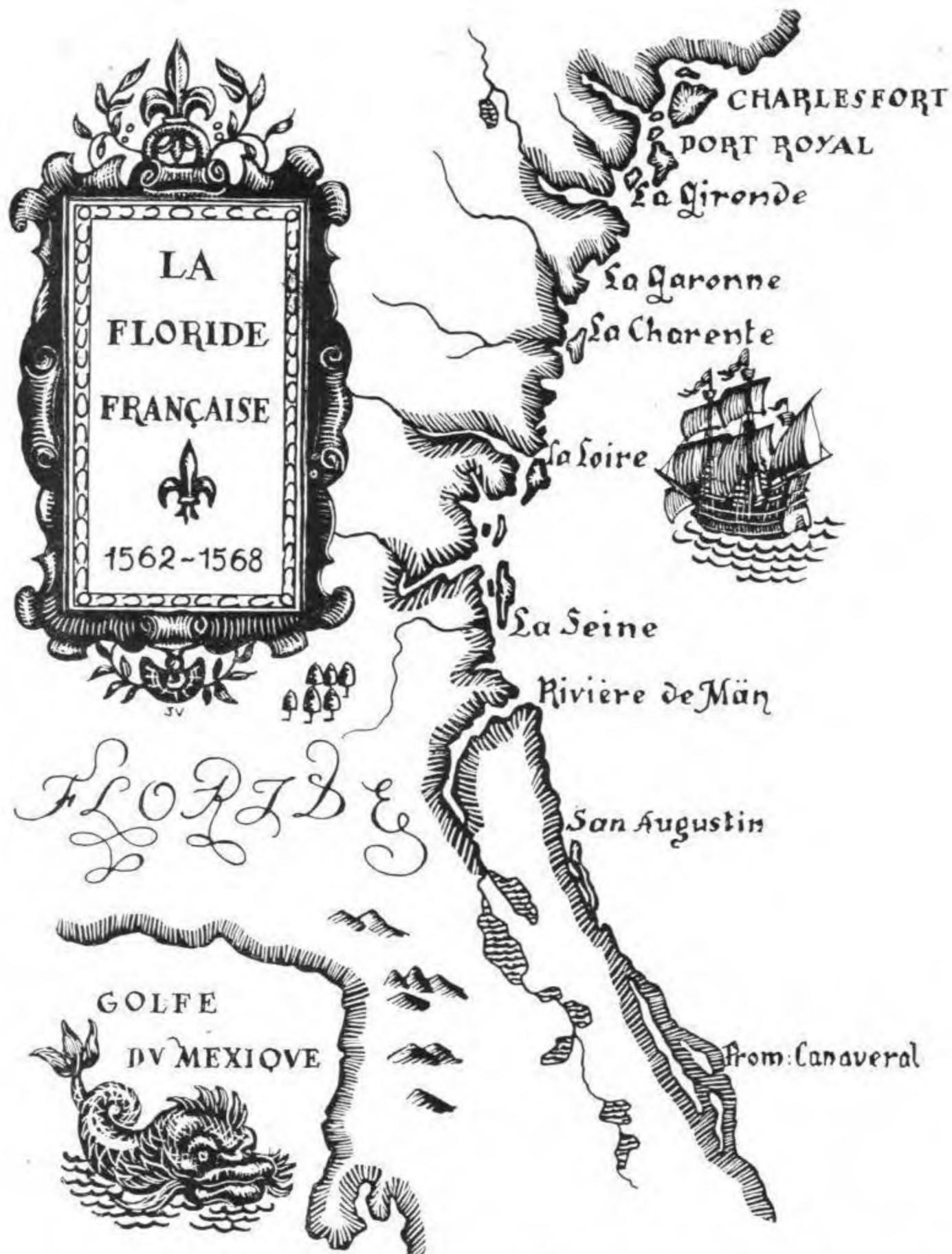
Je termine, au moment où j'aurais voulu commencer. Mais plus tard je réaliserai un livre dont ceci sera le départ, en y joignant des appendices qui s'appliqueront aux modèles évoqués. AU RITUEL, AU VOTIF, À L'EX-VOTO, AU MODÈLE DE GLOIRE, AU DÉCORATIF, AU DIDACTIQUE, AU NAVIGANT, AU SENTIMENTAL, À L'ENSEMBLE, AU CARICATURAL, AU FRACTIONNÉ, AU JOUET, AVEC quelques images qui ajouteraient leur loquacité et leur facile force expressive.

Cette étude cursive que voilà suffira-t-elle à réjouir les amis du navire modèle ? Arriverai-je à démontrer aux simples curieux l'importance et la qualité de l'engouement dont certains s'étonnent, à leur faire saisir qu'il s'agit alors d'une pitié plus que d'un jeu, d'une ferveur où, dans la joie du travail aimé, s'unissent le vieux Neptune sourcilleux, les brunes filles de Nérée, les Notre-Dame de Grâce, celles de la Garde, les Étoiles de la Mer et les Pharés, la splendeur du Vent et la force des Machines, les Îles capiteuses et les Caps glacés, les Alizés et les Moussons, les Rêves et les Batailles — et le Mouvement éternel des Flots.

LA VARENDE.

Le Chamblac, 23-28 mars 1947.





« Jean Ribault », le hardi capitaine à la barbe légendaire, celui dont les vétérans de 1562 et les Indiens vantaient l'audace et l'habileté. « Jean Ribault ! » ce seul nom eut un effet magique ; mèches et piques tombèrent des mains. A la stupeur succéda le délire, soldats et colons dévalaient des glaciés ; l'enthousiasme était à son comble. Quinze mois de déceptions, de misères et de souffrances s'évanouirent. L'appréhension de la dangereuse traversée disparut : la France venait à eux, avec sept navires et neuf cents hommes, femmes et enfants, joyeux, robustes et pleins d'ardeur. La Neulve France était sauvée.

\* Suite de « La Floride française » 3<sup>e</sup> partie  
Voir Neptunia n<sup>os</sup> 7 et 8.

On ne parlerait plus « d'abandonner un pays où nous avons enduré tant de travaux ».

Mais pourquoi cette méfiance, cette attitude hostile des nouvelles troupes au débarqué ?

« Capitaine Laudonnière », disait l'Amiral de Coligny dans la lettre qu'apportait Ribault, parce qu'aucuns de ceux qui sont revenus de la Floride parlent indifféremment de la terre, le Roy désire votre venue, afin que, selon votre effect, il se résoude d'y faire une grande dépense, ou de tout y laisser. Et pour ce j'envoie le Capitaine Jean Ribault pour y commander, auquel vous délivrerez tout ce qu'avez en charge et l'instruirez de tout ce que pourrez avoir desouvert. » En dépit de l'apostille réconfortante : « Ne pensez point que je vous envoie quérir soit pour mal contentement et méfiance

que j'aye de vous, mais c'est pour vostre bien et honneur, et vous assure que toute ma vie, vous aurez un bon maistre en moy. Chastillon », Laudonnière aurait longtemps « rongé ses esprits » si le colonel de la Grange n'avait fini par l'informer des calomnies qu'on avait répandues sur son compte à la Cour et des circonstances qui avaient entouré l'organisation de la nouvelle expédition.

C'est au retour de l'*Ysabeau* de Honfleur et du *Faulcon*, renvoyés en France dès le début de la colonisation, que des rumeurs tendancieuses avaient commencé à circuler. On avait rapporté à l'Amiral, nous dit Laudonnière, « que je faisais du grand et du roy, que j'avais mené une femme avec moy — une pauvre chambrière pour gouverner les brebis et la poulaille — que j'étais trop rigoureux aux hommes et que j'avais escrit à plusieurs seigneurs de la Cour, ce que je ne devais faire. »

Ces fâcheux propos avaient ébranlé la confiance du Roy. Mais Coligny, décidé à maintenir notre pavillon sur ces terres où il avait mis tant d'espoir, avait obtenu qu'on y renvoyât une nouvelle expédition. Le commandement en fut confié à Jean Ribault qui reçut les titres de Colonel et Lieutenant du Roi en Nouvelle France.

On avait frêté sept robustes navires minutieusement avitaillés pour renforcer et, si nécessaire, reconquérir la Floride (1). François Léger de la Grange était Colonel Directeur des Fortifications et Pierre Alègre d'Ully — M. du Lys pour certains auteurs — avait charge de la justice, des vivres et des revues, c'est-à-dire des attributions d'un futur intendant de Marine. Les volontaires affluaient à Dieppe où se rassemblait la flottille. Mais ils restèrent « quatre mois et plus à faire la piaffe », ce qui découragea les moins opiniâtres et ceux que la « face barbare de la mer » impressionnait. Retardé par la tempête, Ribault lit relâche au Havre en mai, et à l'île de Wight en juin. Il atterrit à la Caroline le 28 août.

Laudonnière n'eut pas de peine à se justifier des piteuses calomnies qui avaient compromis sa réputation. Ribault, convaincu, le pria de ne point quitter la colonie.

Déjà, les caciques indiens revenaient à l'envi saluer le célèbre Lieutenant du Roi de France et lui offrir leurs services pour l'installation des nouveaux arrivants. Derechef les palissades furent dressées. On reprit les palabres avec les indigènes pour le ravitaillement de tout ce monde en échange de la cinquante pacotille qui

Pl. XXXIV. Le premier né de chaque femme est offert au cacique.

(1) La Bibliothèque Nationale possède encore, avec l'attache du récépissé de Ribault, l'Etat, mandaté par Coligny à Chastillon le 28 avril 1565, « des pièces d'artillerie, tant de bronze que fer battu, poudre, boulets, artifices de feu et autres munitions, délivrées par le trésorier et garde général de l'Artillerie de la Marine en Normandie, au chef et conducteur des navires que le Roy envoie au Pays de la Nouvelle France ». On y trouve par le menu la liste des armes et munitions, équipements et tous articles de canoniers (m.s. fr. 21.544).

Primogeniti solennibus ceremonijs Regi XXXIII. sacrificantur.



MORS apud illos est primogenitum masculum Regi victimam offerre. Sacrificij autem die Regi significato, locum ad id destinatum, ubi scamnum in quo sedent, & in media area truncus ligneus binos pedes altus, rotidem crassus: ante hunc pueri mater calcancis insidens, & manibus faciem regens filij mortem deplorat. Cognatarum vel amicarum ejus primaria, puerum Regi venerabunda offert: deinde qua matrem comitat & sunt femina in orbem conveniunt, & canendo saltant letabunda, mutuo manibus non apprehensis: qua puerum tenet, in medium illarum se infert saltans, & in Regis laudem quadam accinens. Interea sex Inds ad id munus delecti separatim in area quadam parte stant, & inter eos medius sacrificij cum magnificentia quadam clavam tenent. Peractis ceremonijs, sacrificus infantem capiens, Regi, coram omnibus, in ligneo illo trunco machat. Nobis presentibus semel peracta est similis victima.

remplissait cales et coffres. Les beaux projets d'exploration furent débattus en conseil. La fièvre de l'or reparut aussi quand l'orfèvre de Ribault révéla que le cuivre rouge apporté par un cacique indien n'était autre que le précieux et diabolique métal.

Cette euphorie pailletée d'or devait s'évanouir quelques jours plus tard devant la redoutable apparition de la bannière d'Espagne, or et sang.

Dans ce drame de la Neuve France, un des plus horribles de l'histoire, le cruel, l'impitoyable héros entraînait en scène :

Pedro Menéndez de Avilès, nommé Alguazil mayor de l'Amérique septentrionale, Adelantado de la Floride et pourvu de privilèges considérables, avait reçu mission de Philippe II de chasser les Français. Jean Ribault n'avait pas quitté la France que les « pensionnaires d'Espagne » et non hélas ! les moindres seigneurs de la Cour de Charles IX avaient informé le Roi catholique des préparatifs de l'expédition. Philippe fit officiellement confirmer ses droits par un Avis du Conseil des Indes, en date du 5 mai 1565, puis il choisit pour les imposer, cet adversaire acharné des huguenots qu'était Pedro Menéndez. Il lui confia toute une escadre et un nombreux corps expéditionnaire de 2.646 personnes. Vaillant soldat, esprit distingué mais sectaire, Menéndez entraîna les siens comme pour une croisade contre l'infidèle. Dans son « Histoire notable de la Floride », parue en 1586, Baranier nous dit « les Espagnols enragent tout aussitôt qu'ils voient un Français aux Indes; et encore que cent Espagnes ne pourraient fournir assez d'hommes pour tenir la centiesme partie d'une terre si large et spacieuse, néantmoins, il est advis aux Espagnols que le Nouveau-Monde ne fut jamais créé que pour eulx et qu'il n'appartient à homme vivant d'y marcher ou d'y respirer, sinon à eulx seuls ».

Menéndez avait aussi formé le vaste projet de conquérir toute l'Amérique du Nord. Enfin, un chagrin récent le poussait vers ces rivages où son fils avait fait naufrage avec toute la flotte de galions qu'il commandait. Il lui tardait d'entreprendre des recherches. Malgré toute sa hâte, il arriva aux Antilles pour apprendre que Jean Ribault avait déjà débarqué en Floride.

Les déserteurs et mutins qu'il sortit des geôles de la Havane le renseignèrent par le menu sur les positions de Laudonnière et les usages de la colonie. Navigant de jour, mouillant la nuit, les Espagnols exploraient le rivage floridien. On aperçut bientôt des Indiens sur le rivage; mais ils s'enfuirent à l'approche des embarcations. Un condamné à mort, mis à terre avec promesse de grâce s'il réussissait à négocier une entrevue, parvint à les attirer sur la plage.

Leurs salutations et leurs chants de bienvenue révélèrent aussitôt qu'ils avaient éprouvé l'influence de chrétiens et ils ne firent aucune difficulté pour faire entendre que les Français étaient à vingt lieues plus au Nord.

Nous voilà donc à l'aube du drame. Une bourrasque fulgurante et des flots de sang vont emporter notre éphémère colonie. Glaives, piques et torches, dans un affreux carnage vont à jamais l'effacer de la carte.

Les Français quîètement s'installent au fort de la Caroline et débarquent les vivres et les armes.

Menéndez, lentement remonte la côte boisée de la Floride. En passant, il reconnaît le havre calme et profond qui est à l'embouchure de la rivière du Dauphin. C'est le 28 août. Le saint patron du jour, donnera son nom à la baie San Augustin. Et la route reprend vers le Nord.

Le 3 septembre, on approche des belles rives couvertes de cèdres qui masquent le paisible estuaire de la rivière de Mai. A quatre heures de relevée, les huit navires espagnols poussés par une légère brise, débouquent de la pointe Sud. Et voici, tout contre le rivage déjà noyé d'ombre, quatre mâtures. Quatre galions à l'ancre. Ils battent pavillon blanc de France. Sur les huit vaisseaux le clairon sonne le branlebas de combat. On entend au loin répondre une trompette française.

Contre l'avis de ses capitaines qui voudraient attendre d'avoir ramené de Saint-Domingue le reste du corps expéditionnaire, l'Adelantado décide de charger les huguenots sans leur laisser le temps de se ressaisir. Il force de voiles et va jeter l'ancre à huit pas de la *Trinité*, notre Amiral. L'*Emerillon* dont le mât de trinquet porte le pavillon de Vice-Amiral de Nicolas d'Ornano est pris à partie par l'Amiral Diego Florès de Valdès. D'un bord à l'autre, nobles guerriers et rudes gabiers s'invectivent, tels des héros antiques. Mais les marins français sont inquiets. Une partie des équipages est en corvée à terre et les bras manquent pour servir toutes les pièces battantes. Des soldats qui flânaient sur la côte ont bien donné l'alarme à la vue des huit voiles espagnoles et la garnison de la Caroline, Ribault en tête, a dévalé des coteaux sur le rivage, mais trop tard pour pouvoir leur prêter main-forte.

Heureusement la nuit tombe, l'Amiral espagnol crie « Amène pour le roi Don Philippe ». Et dans l'obscurité la voix de Nicolas d'Ornano réplique fièrement « Plutôt mourir ». Une bordée du Corse déchire les ténèbres. Les Français, coupant leurs câbles, s'échappent dans un coup de vent qui va bientôt dégénérer en tempête. La poursuite dura toute la nuit. « Mais ces démons enragés manœuvrent si bien », dit le chapelain



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

Pl. XXXIII. Déclaration de guerre signifiée par des flèches garnies de cheveux longs.



de la flotte d'Espagne, « qu'ils eurent tost fait de nous distancer ».

Les trois vaisseaux espagnols de Valdès ne purent tenir contre l'ouragan et retournèrent s'abriter dans la rivière du Dauphin. Une foule de nègres, avec pelles et fascines, trois compagnies d'infanterie et vingt-quatre pièces d'artillerie furent aussitôt mises à terre et l'on se mit en devoir de tracer un vaste retranchement. Le 8 septembre, Pedro Menéndez débarquait à son tour. Les cinq cents soldats et les familles des colons qui peuplaient déjà la ville naissante de San Augustin accueillirent l'Adelantado de la Floride par un *Te Deum* et les salves de l'artillerie.

La situation ne lui paraissait pourtant pas autrement brillante : la mer restait mauvaise et la flotte française si menaçante qu'il avait failli être pris avec la chaloupe qui l'amenait à terre. Sa capitaine s'était sauvée de justesse pour se réfugier à la Havane. Il manquait de chevaux, de vivres et d'argent et résolut tout d'abord de se fortifier sur place pour attendre des renforts.

Les quatre voiles françaises qui l'avaient si fort inquiété n'étaient autres que les bâtiments que Jean Ribault avait réarmés précipitamment pour courir sus à la flotte espagnole et isoler les troupes déjà débarquées. Notre Capitaine avait pris cette décision dès que d'Ornano l'eut informé de l'agression subie dans la nuit du 3 septembre et du premier débarquement de Valdès au sud de la Caroline. Il s'était heurté, en conseil, à l'avis de Laudonnière et du Colonel de la Grange qui lui représentaient que les vaisseaux couraient grand risque, en cette saison, d'être jetés à la côte. Ils demandaient au contraire qu'on se

retranchât solidement en exploitant l'avantage que nous donnait notre meilleure connaissance du pays et des indigènes. Mais Ribault voulait brusquer l'attaque des positions espagnoles avant qu'elles soient complètement établies. Il pressa si bien la Grange qu'il le décida à s'embarquer. La flotte appareilla en toute hâte, laissant Laudonnière à la garde de la Caroline avec les malades et les blessés, la valetaille et le rebut de la troupe.

Tandis que nos vaisseaux couraient leur dangereuse croisière sur une mer furieuse, Menéndez s'était ravisé : dans un pays hostile, sans ressources suffisantes pour attendre des renforts qui risquaient d'ailleurs d'être interceptés, il préférerait passer à l'offensive avec des troupes encore fraîches. Quinze lieues de marécages le séparaient de la Caroline. Il partit le 16 septembre avec la presque totalité de ses soldats pourvus seulement d'une miche de pain et d'une gourde de vin. La marche fut horrible, sous une pluie torrentielle, dans les marais noyés de l'eau du ciel et de l'Océan. L'Adelantado ouvrait la route avec vingt sapeurs basques ou asturiens sous la conduite de deux guides indiens. Après s'être frayé un chemin dans l'épaisse forêt on traversa le vaste marais de San Diego, puis la plaine désolée des Everglades qui n'étaient qu'un lac de boue entre terre et mer.

Enfin, le troisième soir, après une étape épuisante, les Espagnols parvinrent au pied d'une colline, à trois portées d'arquebuse du fort de la Caroline.

Laudonnière s'y était retranché de son mieux avec la pitoyable compagnie laissée par Jean Ribault. Artisans, laquais et valets de chiens n'étaient pas hommes à tenir une épée.



Pl. XXXV. Sacrifice d'un cerf au Soleil levant le jour de la fête du Soleil.

Les vétérans malades ou estropiés, parmi lesquels on comptait notre artiste-arquebusier Lemoyne de Morgues, permirent d'encadrer, vaille que vaille, deux escouades de huit hommes.

Durant la nuit du 19 au 20 septembre, une pluie diluvienne tomba sans arrêt.

Menéndez et ses hommes, dans la boue jusqu'à la ceinture, firent une pénible veillée d'armes.

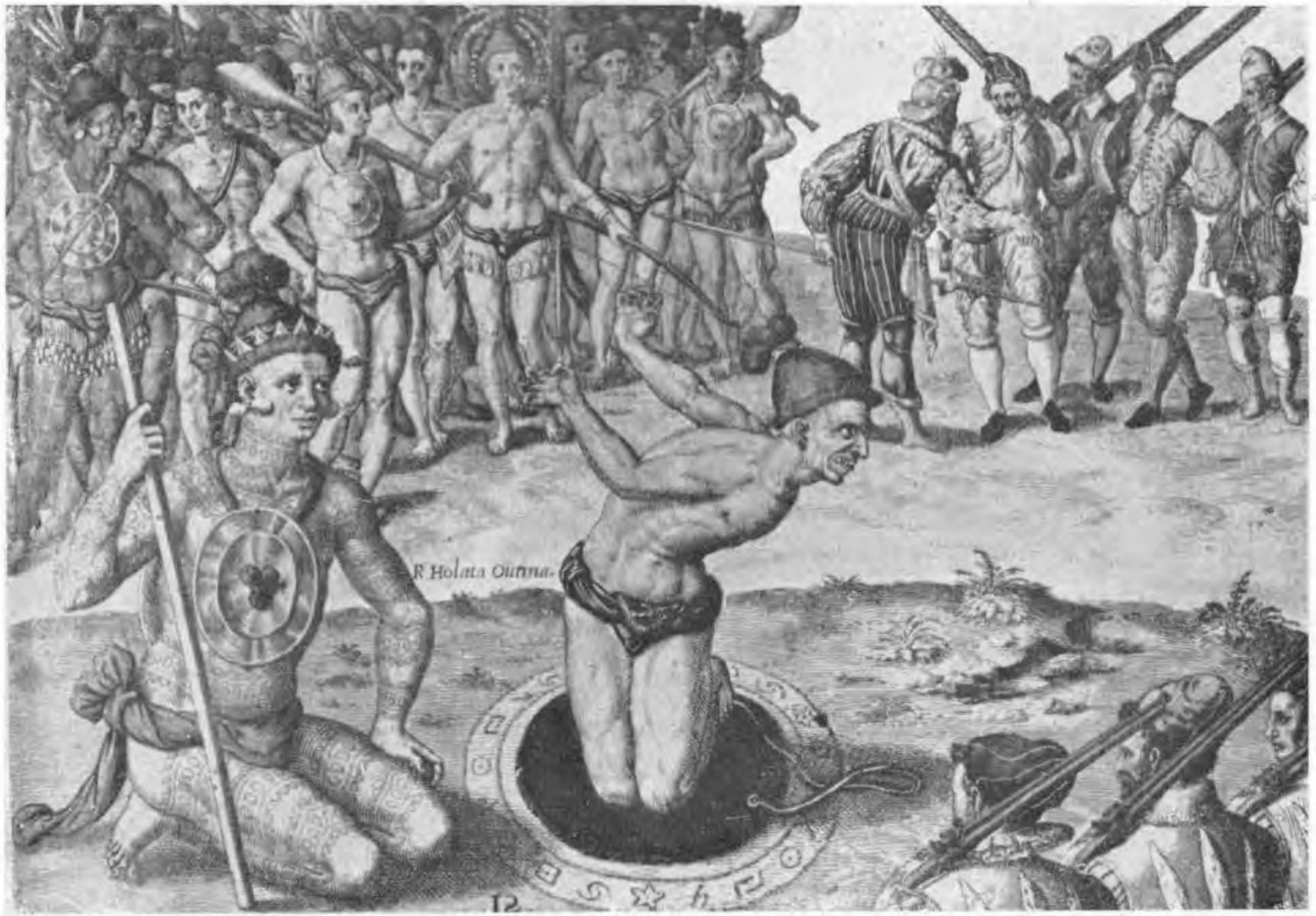
A l'aube, le seigneur de la Vigne, chef de l'escouade de garde, venait d'achever sa ronde. Il avait autorisé les sentinelles, trempées de pluie, à descendre des remparts. Un seul factionnaire veillait. Soudainement assailli, il n'eut que le temps de pousser un cri d'alerte; un coup d'épée l'étendit raide mort.

La trompette du fort appelait aux armes. Mais déjà l'ennemi se ruait dans la place, poussant des cris furieux, sabrant féroce-ment les malheureux colons incapables de se défendre contre ces redoutables fantassins d'Espagne. Laudonnière avait bondi au rempart mais il dut aussitôt retraiter en ferrailant. L'Adelantado lui-même le pressait. Reculant pas à pas, il réussit à sauter par une brèche et à se sauver par les bois avec quelques-uns des assiégés. Mais dans le fort ce fut un horrible carnage. Menéndez empêcha qu'on égorge les femmes et les enfants mais tous les hommes, malades et

vieillards, furent massacrés sans pitié. Trois de nos vaisseaux, à l'ancre au pied de la Caroline, furent sommés de se rendre. Jacques Ribault (1) qui les commandait repoussa toute négociation malgré la menace de nos canons retournés contre lui, malgré la promesse de vie sauve pour les équipages. Alors, Menéndez essaya de la terreur. Il fit pendre, à la vue de nos marins, les prisonniers échappés de la curée, puis traîner tous les cadavres jusqu'au rivage où ses soldats en firent une macabre boucherie, leur arrachant les yeux et les mutilant pour jeter les lambeaux de chair dans le courant. Les pièces du fort ouvrirent le feu et coulèrent une grande barque de vivres. Jacques Ribault n'eut que le temps de recueillir son équipage et, coupant les câbles, il s'enfuit du rivage maudit avec son vaisseau, *la Perle* et sa conserve, *la Levrière*.

Les Espagnols poursuivirent alors, dans les bois alentour, les survivants que Laudonnière avait ralliés. Après avoir traversé des taillis de ronces, les malheureux réussirent à escalader une falaise rocheuse. Puis ils se jetèrent dans les roseaux d'un profond marais pour rallier la mer distante de deux lieues. Une chaloupe de *la*

(1) Jacques Ribault, fils de Jean, était capitaine de la marine royale.



Pl. XII. Le roi Outina consulte les oracles avant de partir à la guerre.

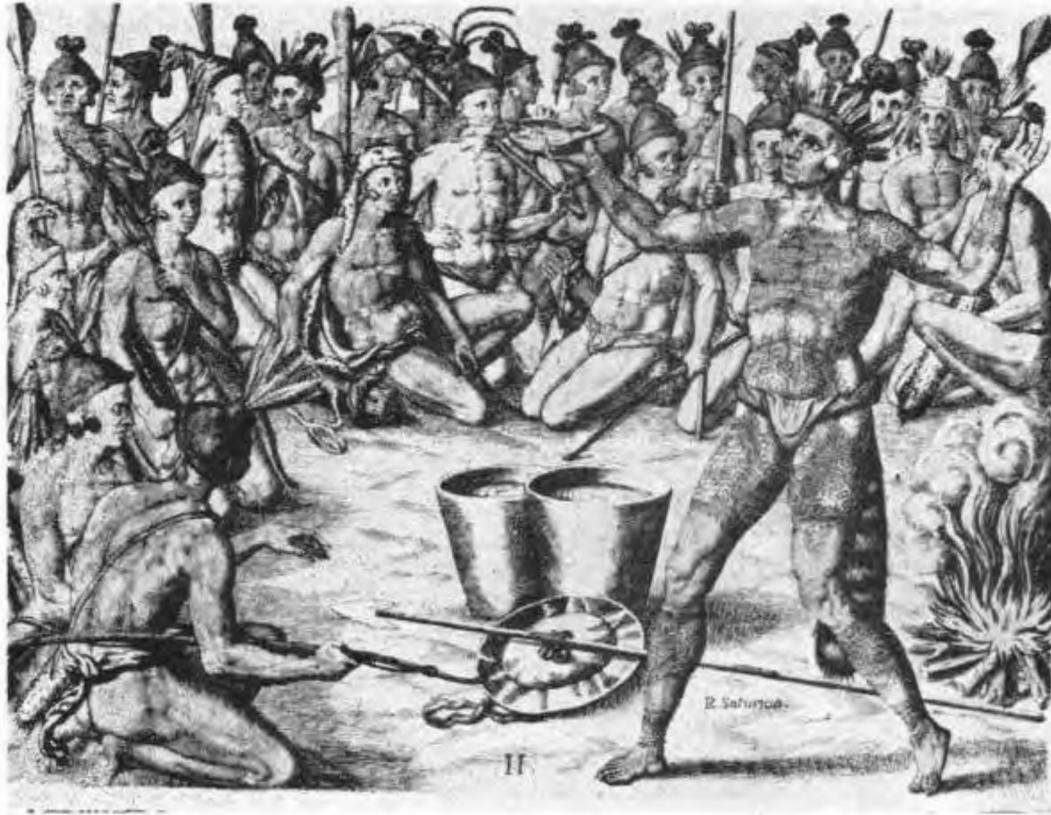
Levrière qui croisait au large recueillit Laudonnière et vingt-cinq rescapés.

Le lendemain, Jacques Ribault les rejoignit et l'on tint conseil. Devant l'irréparable désastre, sans nouvelles de Jean Ribault, ils prirent le parti d'appareiller le 25 septembre pour la France. Ils y parvinrent après de telles privations et souffrances que beaucoup moururent à l'hôpital en dépit des soins que leur prodigua toute la population indignée par le récit des atrocités espagnoles.

Nous verrons bientôt comment la vengeance devait sourdre de cette indignation, mais revenons à la tragédie qui se poursuivait en Floride.

Menéndez ne s'attarde pas à la Caroline. Il se hâte d'inventorier un précieux butin d'armes et de vivres, de brûler les livres hérétiques et d'effacer les traces de la souveraineté française. Il débaptise la forteresse qui prend désormais le nom de San Mateo pour commémorer sa sanglante victoire du 21 septembre, fête de saint Mathieu. Le jeune sergent-major Gonzalo de Villaroel, qui s'était distingué dans l'attaque, fut nommé Gouverneur et chargé, avec trois cents soldats, de prévenir un retour offensif de la flotte française. Puis Menéndez retourna à San Augustin où on l'accueillit en triomphateur le 24 septembre.

Quelques jours après son retour, des Indiens annoncèrent qu'un grand vaisseau avait fait naufrage et que de nombreux Français se trouvaient à terre à quatre lieues plus au Sud. L'Amiral de Valdès partit aussitôt les reconnaître avec cinquante soldats, bientôt suivi de Pedro Menéndez avec douze des siens. Ils aperçurent les feux de camp des naufragés de l'autre côté d'un bras de mer. L'Atelantado travesti en matelot s'avança au bord de la lagune. A sa vue, un homme se jeta à l'eau pour venir le joindre. C'était un Maître d'équipage basque que son Capitaine envoyait aux nouvelles. Menéndez apprit que le vaisseau français avait été jeté à la côte et que depuis dix jours ils étaient sans pain. Ils étaient deux cents, tous luthériens, et demandaient aide et assistance pour retourner à la rivière de Mai. L'Espagnol le renvoya dans une de ses barques quérir son Capitaine et quatre gentilshommes. Ceux-ci lui révélèrent toute l'étendue du désastre que Ribault venait d'éprouver : comme le redoutait Laudonnière, la flotte française toute entière, quatre galions et huit pinasses portant plus de six cents hommes, avait été balayée par l'ouragan et jetée sur plusieurs lieues de côte. Quant à eux, ils avaient déjà perdu cinquante des leurs, massacrés par les Indiens, et se trouvaient dans un complet dénu-



Pl. XI. Satouriova adjure le soleil  
de lui donner la victoire.

ment. Ils apprirent avec horreur la prise de la Caroline et la mort de leurs compatriotes et durent s'en remettre à la pitié du vainqueur. Ils eurent beau lui représenter que leur deux pays n'étaient pas en guerre, Menéndez repoussa l'offre de rançons et refusa toutes garanties, même celle de leur laisser la vie sauve. On dut remettre armes et drapeaux, puis les naufragés furent transportés, dix par dix, de l'autre côté de la lagune. Les catholiques reçurent l'ordre de sortir des rangs; ils étaient huit qui furent conduits à San Augustin. Les autres, mains liées derrière le dos, encadrés de tous côtés, se mirent en marche. L'Adelantado avait donné des instructions aux pelotons qui se tenaient en tête et en queue de la colonne : ils devaient frapper quand ils le verraient tracer une raie sur le sable avec sa badine. A ce geste, le carnage commença et deux cents hommes furent abattus de sang-froid dans ce lieu sinistre qui a gardé depuis le nom maudit de Matanzas inlet, « l'Anse du massacre ».

Laissant là ce charnier, Menéndez revint à San Augustin. Il voulait organiser une nouvelle expédition pour achever la destruction des troupes de Ribault. Il savait que son vaisseau, la *Trinité* n'était plus qu'un ponton échoué à cinq lieues plus au Sud. Trois autres navires avaient été submergés dans le même naufrage. Le Colonel de la Grange s'était noyé mais tous les autres avaient réussi à se sauver. Sans vivres, ils remontaient péniblement vers le Nord sur une langue de terre désertique, entre mer et lagune. Un rescapé du massacre, un barbier

laissé pour mort par les Espagnols, les avait avertis du sort de ses camarades. Quand Menéndez parut avec cent cinquante hommes, il les trouva rangés en bataille. Ils étaient trop affaiblis cependant pour soutenir une longue lutte, Ribault dut se résigner à parlementer. Mais les Espagnols, aussi impitoyables qu'à leurs malheureux coreligionnaires, refusèrent toutes conditions. Les trois cent cinquante Français, redoutant le pire, délibérèrent toute la nuit. Ribault et cent cinquante hommes se rendirent. Un nouveau drame allait se dérouler, suivant le même rite macabre; ayant livré étendards et armes, bagages et provisions, les huguenots passèrent, dix par dix, sur la rive espagnole; on leur liait les mains avec des mèches d'arquebuses puis ils étaient ligotés quatre par quatre. La lugubre traversée achevée, une compagnie d'infanterie encadra la pitoyable cohorte et la poussa en avant. Ils marchaient « comme un troupeau de bestes lequel on pousserait à la boucherie ». Jean Ribault et le Lieutenant d'Ottigny étaient suivis par deux bourreaux de marque : Juan de San Vincente et Gonzalo de Solis de Méras. Sur l'autre rive les Français encore libres, regardaient la colonne qui s'éloignait sur les dunes sinistres et le vent leur apporta un dernier adieu, le chant grave du psaume *Domine, memento mei...*

Une sonnerie de « phiffres, tabourins et trompes » retentit au loin. C'était le signal du massacre. Au détour d'un sentier, les premiers rangs de captifs avaient atteint la ligne fatale tracée par la main de l'Adelantado. A coups de poignards et de piques, les Espagnols se ruèrent

Pl. XXVI. Chasse à l'alligator.



sur leurs prisonniers. Ignobles injures des fanatiques castillans, invocations des victimes, hurlements d'épouvante; bref tumulte... Encore grimaçants de férocité, les sacrificateurs n'avaient plus devant eux qu'un monceau de cadavres dégoulinant de sang.

Ainsi périrent de valeureux soldats et d'intrépides marins. Aux côtés d'Ornano, du brave la Caille, du vaillant d'Ottigny, gisait Jean Ribault, lâchement poignardé et lardé par les deux hidalgos qui l'escortaient. On lui trancha le cou et sa tête fichée au bout d'une pique fut promenée sur les remparts de San Augustin. Son corps fut mis « à quatre quartiers aux coins de la forteresse ». Certains rapportent même « qu'ils escorchèrent la peau du visage avec la longue barbe de Ribault, les yeux, le nez et les oreilles, envoyans ainsi le Basque défiguré au Pérou pour en faire des monstres ».

Un homme cependant échappa à cette nouvelle tuerie. C'était un matelot de Dieppe, miraculeusement épargné, qui réussit, à la nuit tombante, à se dégager des cadavres qui le recouvraient et à s'enfuir tandis que les Espagnols préparaient un énorme bûcher crématoire. Il obtint l'hospitalité des Indiens. Repris par les Espagnols, libéré par un corsaire français, c'est à lui que nous devons le récit de cette hécatombe qu'il rapporta à Laudonnière et Lemoyne de Morgues.

Auprès de Matanzas inlet, de sinistre mémoire, les cartes américaines gardent aussi le souvenir de cet autre massacre : c'est Dead Lake, près de Dayton Beach. Ainsi les siècles s'écoulent sans que s'efface le crime de Menéndez. Il dut le pressentir quand, à son retour à San Augustin,

il éprouva la réprobation de ses propres frères d'armes écœurés de tant de sang.

Mais il ne voulait méditer longtemps là-dessus, des huguenots foulaient encore le sol de la Floride; il fallait les exterminer. Il trancha, avec trois cents hommes, vers le Sud. Trois navires les convoaient le long de la côte et devaient descendre jusqu'au Cap Carnaveral où s'étaient retranchés les Français qui avaient refusé de croire en la clémence de l'Adelantado. A son arrivée ils se réfugièrent dans la montagne. On leur dépêcha un trompette prisonnier qui devait leur promettre la vie sauve. Soixante-dix luthériens acceptèrent de se rendre et, cette fois, parole fut tenue. Restaient vingt Navarrais, sujets du Prince de Condé; ceux là, irréductibles, se réfugièrent chez les Indiens. C'est seulement un siècle plus tard qu'on sut ce qu'il était advenu de quelques-uns, par la relation d'explorateurs anglais. Leur souvenir vivait encore parmi les tribus apalaches qui les avaient accueillis au milieu de ces montagnes où Laudonnière et Ribault situaient leur Eldorado inaccessible.

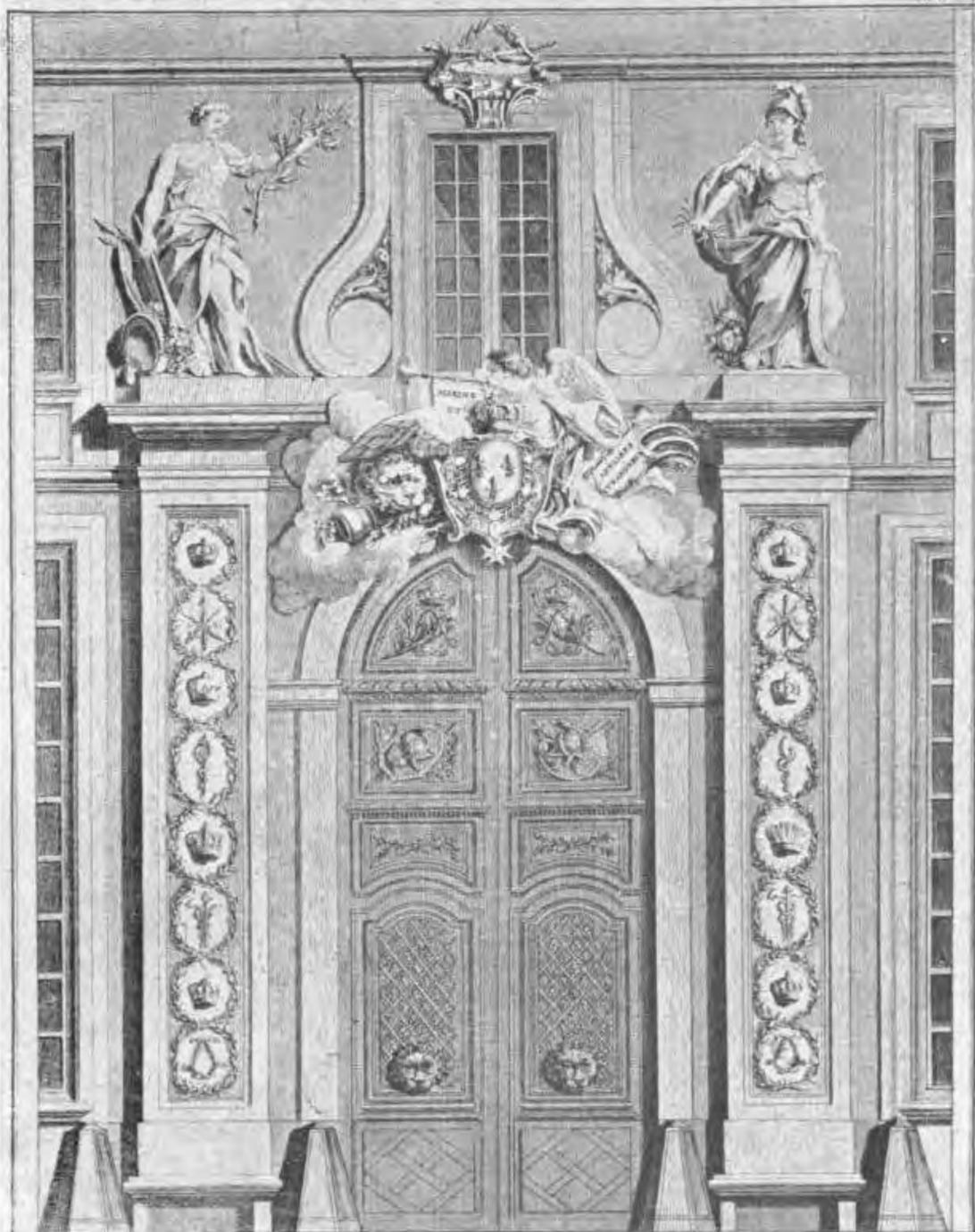
Notre colonie, écrasée dans le sang, ne devait plus reprendre vie.

Certes la justice immanente fera son œuvre : l'épée d'un gentilhomme bordelais, Dominique de Gourgues, portera le châtiment des cruels Espagnols. La Vengeance est stérile : les lys de la France ne reflouriront plus sur ces territoires.

Et de toute cette tragédie, il ne restera que les beaux noms de chez nous sur les cartes d'un vieux livre.

J. V.

(A suivre.)



# LE MINISTÈRE DE LA MARINE A VERSAILLES

AU  
XVII<sup>E</sup> SIÈCLE

*Élévation de la seconde Porte des Hôtels communs aux Départemens des Affaires Etrangères, de la Marine, et de la Guerre, à Versailles.*



Une curieuse gravure d'Ingoul, conservée à la Bibliothèque municipale de Versailles, montre la coupe de l'Ancien Hôtel des Affaires Etrangères et de la Marine entre 1765 et 1775.

Dans cette ruche en pleine activité, où un peuple de « commis » s'affaire sur six étages, remplis de rayons de livres et de dossiers, de sphères célestes et terrestres, de modèles de mortiers, de navires, de maquettes de port et même de presses d'imprimerie, le premier étage, affecté aux bureaux de la marine, se distingue par une touche plus frivole : aux deux extrémités du bâtiment, de petites antichambres à boiseries sont égayées de présences féminines ; à gauche, une jeune femme entre, accueillie par un employé, tricorne à la main ; à droite, une visiteuse assise semble être l'objet des attentions empressées d'un commis accoudé à la cheminée.

Les fonctionnaires civils de la Marine, qui appartenaient au corps traditionnellement dénommé « la Plume », avaient-ils, à Versailles, si galante réputation ? La discipline des bureaux, cependant, était sévère : on ne recevait le public que de midi à deux heures, pour laisser le personnel travailler en paix — et il travaillait, beaucoup et bien — mais les officiers ou coloniaux de passage aimaient

venir consulter là les spécialistes de qualité qui se partageaient les divers services.

Le Prince de Croy, homme de guerre et grand industriel, explorateur de cabinet et curieux de tout, nous a laissé un vivant souvenir des inépuisables causeries qui le maintenaient parfois à une heure avancée de la nuit dans les hôtels jumelés de la Guerre et de la Marine. Il ne « pouvait se lasser de ce superbe établissement, de passer ainsi de l'un à l'autre, et de trouver la terre, la mer et les négociations pour ainsi dire sous sa main ».

C'est, en effet, une des caractéristiques de ce groupement de ministères, que l'étroite interpénétration des services : il y a bien un Hôtel de la Guerre et un Hôtel des Affaires Etrangères et de la Marine, mais, comme il est logique, la Marine est présente dans les deux hôtels. On en comprend d'autant mieux la raison si l'on se souvient des circonstances dans lesquelles ils furent construits (1).

Le chef des Ingénieurs géographes de la Guerre,

(1) CHARLES HIRSCHAUER : J.-B. Berthier et la décoration de l'Hôtel de la Guerre et des Affaires Etrangères. *Revue de l'histoire de Versailles*, 1930.

Jean-Baptiste Berthier, eut, en 1759, l'idée de construire un hôtel destiné à recevoir les divers services du Ministère de la Guerre. Le projet fut immédiatement agréé par le vieux Maréchal de Belle-Isle, qui durant sa carrière s'était vivement intéressé à l'Architecture militaire.

Tout récemment encore, il venait d'expérimenter, dans son château de Biszy, un procédé de construction, nouveau dans la région parisienne, mais bien connu des maçons de Perpignan qu'il avait fait venir à cet effet : celui des « voûtes plates » de briques et plâtre, renforcées de frontons de fer, procédé qui avait pour principal mérite de rendre les édifices incombustibles et, en outre, de préserver les appartements du froid et de la chaleur, du bruit et des rats...

J.-B. Berthier fit preuve, dans la construction de l'Hôtel de la Guerre, d'étonnantes qualités d'architecte, et, mis en goût, il conçut un projet grandiose, bien caractéristique du goût de « rationalisation » qui marquait les meilleurs esprits de cette époque : il s'agissait de grouper, à proximité du Château où travaillaient la plupart du temps les Ministres, les bureaux des Affaires Etrangères de la Marine et des Colonies, au voisinage de ceux de la Guerre; ainsi éviterait-on les pertes de temps — et de papiers précieux — qu'occasionnait la dispersion des services entre Paris et Versailles.

Le Duc de Choiseul, qui venait de succéder au Maréchal de Belle-Isle au Ministère de la Guerre, tout en conservant les Affaires Etrangères, entra pleinement dans les vues de Berthier, et le 3 mai 1761, il obtenait l'agrément du Roi pour la construction d'un nouvel hôtel, jumeau de l'Hôtel de la Guerre.

Le travail fut mené à une telle allure, sous l'impulsion de ce petit homme vil comme la poudre, qu'en juillet 1762, le Prince de Croy pouvait rendre visite, émerveillé, aux bureaux de la Marine et des Affaires Etrangères.

En octobre 1761, Choiseul prenait en charge le Ministère de la Marine, en plus de celui de la Guerre, laissant les Affaires Etrangères à son cousin de Praslin.

La disposition des deux hôtels, qui communiquaient par de nombreuses portes et deux « ponts de communication » enjambant les cours intérieures, allait permettre à cet homme toujours pressé de passer continuellement, sans perte de temps, d'un service à l'autre (1).

Il n'avait pas l'expérience de la Marine, et l'avoue bonnement dans une lettre au Roi, en 1765 (2), mais la vivacité de son intelligence et l'importance qu'il attachait à la grandeur maritime de la France, lui permirent de s'instruire patiemment auprès des meilleurs spécialistes (il ne faut pas trop croire Horace Walpole lorsqu'il prétend que ce « petit être volatile », ne pouvait accorder plus de trois secondes d'attention à un être ou à une chose).

« La Paix se fit », écrit le Ministre à Louis XV, « alors je songeai à apprendre la Marine que je ne savais pas. Je me fis instruire par un homme précieux qui est dans les bureaux et qui s'appelle Truguet ».

Essayons de nous représenter le cadre où travaillaient cet « homme précieux » et ses collègues.

Franchissant la majestueuse porte du 20 de la rue de la Surintendance, ornée des statues de la Paix et de la Guerre, le visiteur se trouvait dans la vaste cour, fort peu changée aujourd'hui, que décorent toujours quatre mascarons allégoriques des parties du Monde et un Soleil royal.

Le rez-de-chaussée abrita successivement l'impri-

(1) En 1777, Montbarey, le futur Ministre de la Guerre, « logeait avec sa femme à l'Hôtel de la Guerre d'un côté et M. de Sartines, Ministre de la Marine, de l'autre, ce qui les mettait à portée de tous les bureaux » (Croy).

(2) Cf. LAMBERT DE SAINTE-CROIX : Essai sur l'histoire de l'administration de la Marine en France, 1689-1792. Calmann-Lévy, 1892.

merie que Berthier avait créée là pour les besoins des trois Ministères (3) et le dépôt des machines de guerre.

A l'entresol, étage « noble », étaient conservées les Archives des Affaires Etrangères. La Grande Galerie, qui suscita l'enthousiasme d'Horace Walpole en 1765, et de l'Empereur Joseph II en 1777, est encore intacte : du carrelage aux tons chauds de vieux vin, s'élève l'architecture harmonieuse et forte des hautes armoires grillagées et des larges baies blanches, soulignées de grasses moulures, d'un or luisant comme une laque.

Au même étage, le bureau des géographes des Affaires Etrangères et l'appartement du garde du dépôt, M. de Sémonin, occupaient les ailes.

Les bureaux de la Marine et des Colonies se partageaient le premier et le deuxième étages; leur distribution, que Walpole compare à celle d'un hôpital, est fort claire sur les plans : des deux escaliers des ailes, partaient des couloirs qui ouvraient aux deux extrémités du principal corps de bâtiment, sur un long couloir transversal; à droite et à gauche, les bureaux se succédaient; sur chaque porte, une plaque indiquait le nom et la fonction du chef de service. Les Colonies, les Finances, les Consuls, figurent au premier sur un plan d'Ingouf, ainsi que la Chapelle de la Marine, qui communique par une baie avec celle de la Guerre; chaque dimanche, l'aumônier du Ministère y célébrait la Messe à 11 heures.

Les Fonds des Colonies, les Classes, les Chiourmes, les Affaires contentieuses, les Ports et Arsenaux et les Grâces et Emplois étaient au deuxième étage; ce dernier bureau a peut-être entendu résonner l'accent provençal du grand Suffren (4), car le premier commis Blouin était un de ses amis.

Ces deux étages de bureaux n'avaient sans doute pas une décoration aussi somptueuse que la Grande Galerie, destinée à recevoir des étrangers de marque; on y voyait, cependant, des paysages des côtes de France, exécutés par Van Blarenberghe, et des portraits des hommes illustres de la Marine, dus à Graincourt (5).

Plus heureux que leurs collègues des Affaires Etrangères, dont le dépôt, d'après Sémonin, n'était pas « tenable » en hiver, les commis de la Marine pouvaient se chauffer : ils avaient des cheminées dans presque tous leurs bureaux, et ils avaient même du bois ! (on voit, sur une des « coupes » d'Ingouf, aux premier et deuxième étages, de petits cabinets remplis de confortables piles de bûches).

Ces cheminées ont disparu, sauf une qui subsiste dans la salle « Rodouan » de la Bibliothèque, charmante cheminée de pierre peinte, sculptée d'attributs maritimes : proue de navire, voiles, pavillons, dauphin, ancre, trident.

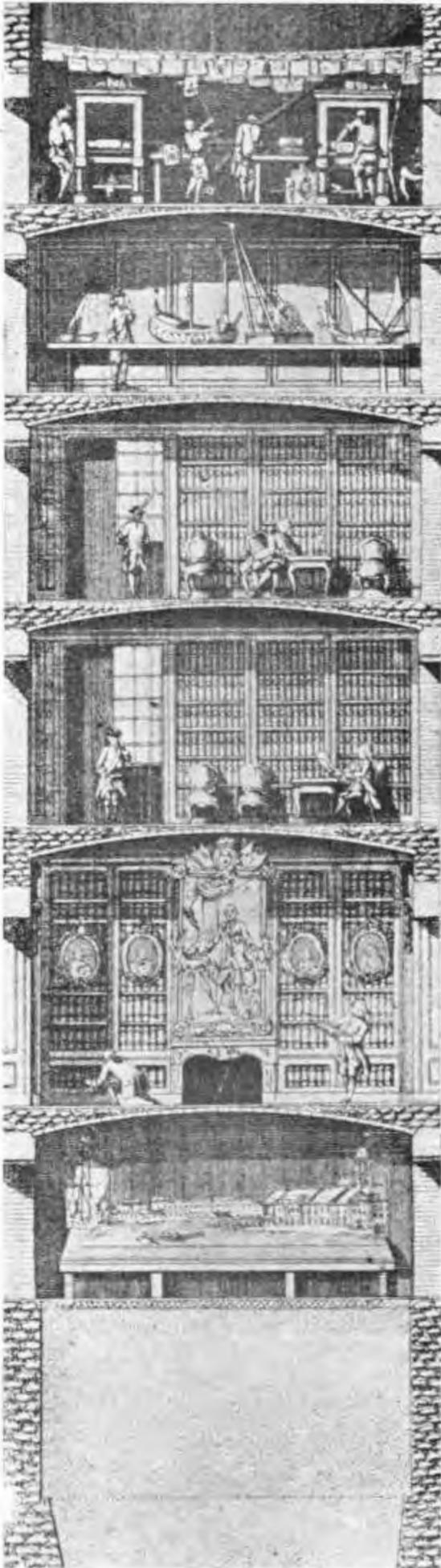
Le troisième étage abritait le dépôt des Cartes et Plans et le dépôt général de la Marine qui présente, sur les « coupes » d'Ingouf, l'aspect d'un petit Musée de la Marine. Quel fut l'origine de ce dépôt, qui semble avoir fait double emploi avec celui du Louvre ? S'agit-il des modèles offerts en présent au Roi ? Mais ceux-ci se retrouvèrent à Trianon en 1827, et pourquoi les petits navires, logés au Ministère de la Marine, auraient-ils été transportés à Trianon, alors que le dépôt ne quitta qu'en 1837 la rue de la Surintendance ?

(3) Cf. CHARLES HIRSCHAUER : « L'imprimerie de l'Hôtel de la Guerre et des Affaires Etrangères, 1768-1775 », *Revue de l'histoire de Versailles*, 1928.

(4) Cf. RÉGIME PÉNOUD : « La campagne des Indes, lettres inédites du Bailli de Suffren ». Mantes, Impr. du Petit Mantaïs, 1941 (d'après le même ouvrage, Suffren avait, dans les bureaux de Versailles, un autre ami : Aimé de Saint-Didier, chargé de la correspondance du Maroc).

(5) Notes prises par CHARLES HIRSCHAUER. Archives de la Marine, C. 7. C'est probablement des bureaux de la Marine que vient le grand « Tableau de l'état actuel de la Marine Royale de France », daté de 1785, et orné de filets d'or et d'un cartouche fleurdélié, qui est conservé à la Bibliothèque de Versailles.

De haut en bas :  
Imprimerie - Dépôt de  
la Marine - Bureaux  
de la Marine (2 étages)



Trois d'entre eux ont pris leurs invalides à Versailles, dont deux, soigneusement regrésés, sont exposés dans la galerie de la Bibliothèque : le *Saint-Joseph*, modèle du *xvi<sup>e</sup>* ou *xvii<sup>e</sup>* siècle, exécuté en 1769 et la frégate *la Sirène*, de la fin du *xviii<sup>e</sup>* siècle. (1)

Le dépôt de la Marine, qui conservait également des maquettes de ports, a probablement voyagé d'un hôtel à l'autre, car c'est « en haut de l'Hôtel de la Guerre » que le Prince de Croy vint en 1779 « examiner à fond et entendre expliquer au mieux, pendant deux heures, à M. Groignard, sa superbe forme de Toulon ».

Les « Interprètes » des Affaires Etrangères, de la Marine et de la Guerre, savants de grande classe que Louis XV utilisa pour la création d'un « bureau de presse étrangère », et qui comptèrent parmi eux les premiers Orientalistes français, logèrent, eux aussi, à l'Hôtel de la Guerre avant de travailler dans deux pièces du troisième étage de l'Hôtel de la Marine, dans l'aile en retour sur la rue des Récollets.

Sous les combles, enfin, on vit successivement le « dépôt des machines de guerre » et l'imprimerie, dont l'atelier de taille-douce, réservé à la Marine, n'avait pas son équivalent à l'Imprimerie Royale.

On y retrouve encore, modeste souvenir des bureaux de jadis, les « buen retiros » de la Marine soigneusement étiquetés : Finances, Dépôts, Colonies, Armements, Grâces, Classes et Consultats...

La Marine occupait donc, au total, une très large part de l'Hôtel dit des « Affaires Etrangères ».

Tous les bureaux que nous venons d'énumérer (2), et dont la composition et les titres variaient assez fréquemment, d'après « l'Almanach de Versailles », occupaient une centaine de commis, sans compter les garçons de bureau, les invalides, le chirurgien, le médecin et l'aumônier. Il n'y avait vraiment pas de place perdue.

De son côté, dès 1772, le garde du dépôt des Affaires Etrangères, M. de Sémonin, se plaignait d'être à l'étroit et souhaitait pour son service l'acquisition de l'Hôtel du Grand-Maître.

Vergennes eut-il le projet d'expulser la Marine afin de pouvoir affecter tout l'hôtel à son Ministère ? Une phrase du premier commis, Hennin, dans une lettre écrite en 1784 à l'Ambassadeur de Russie, pourrait le faire croire : « Il ne manque que de réunir les quatre bureaux (3) dans un même hôtel incombustible où le Ministre puisse demeurer » (4), mais Vergennes avait de l'amitié pour le Marquis de Castries, Ministre de la Marine, peut-être eut-il scrupule à le déloger.

Les événements, d'ailleurs, se chargèrent de laisser le champ libre à la Marine.

On sait peu de choses sur l'histoire des bureaux pendant la Révolution. Les services actifs quittèrent Versailles peu après le Roi, bien entendu (5).

Les Archives des Affaires Etrangères regagnèrent Paris en 1796. Mais le manque de place, sans doute, fit maintenir celles de la Marine et des Colonies à Versailles,

(1) L'histoire de ces petits modèles est difficile à reconstituer. A. CHATELLE (« Le Musée de la Marine », Ed. Institut Maritime et Colonial, 1943) est d'avis que ce sont ceux du dépôt de la Marine qui furent retrouvés à Trianon en 1827; d'autre part, il est possible que les trois modèles de la Bibliothèque de Versailles proviennent du « Muséum » de l'Ecole Centrale de Seine-et-Oise logé au château pendant la Révolution. D'après M. CHATELLE, la « forme » de Groignard, qui figure sur la coupe du dépôt de Versailles par Ingouf, a été exposée au Louvre dès 1783, et peut-être même avant.

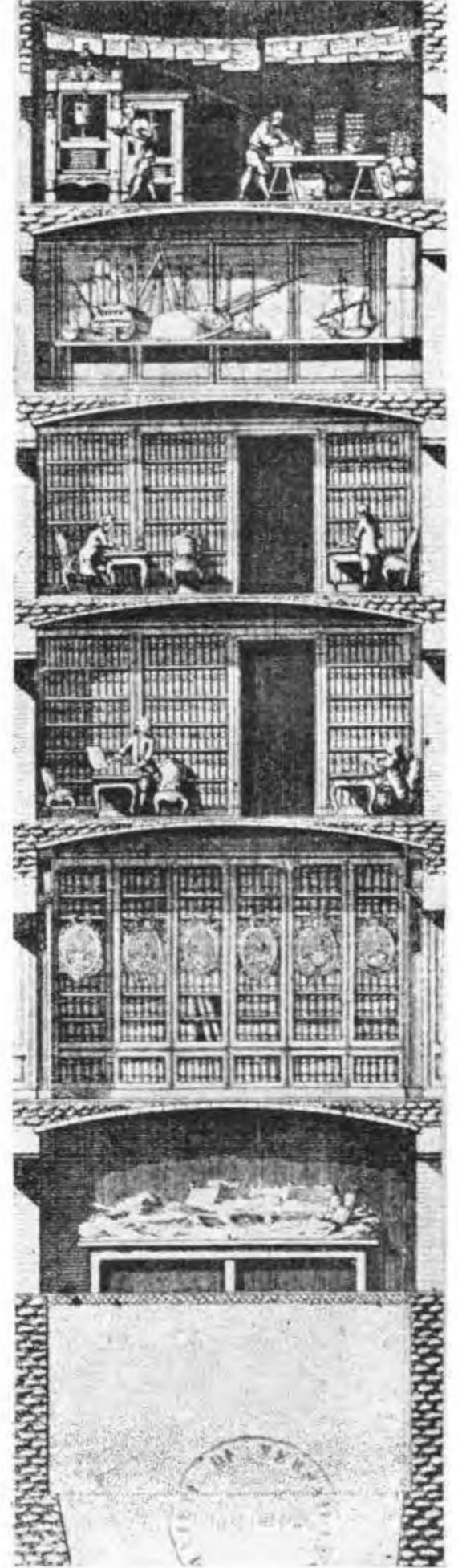
(2) « La Marine louait en outre à Versailles, pour le service particulier du Ministre, une partie des Hôtels de Courtenvaux et de la Fauconnerie ». Cf. M. PRADEL DE LAMAZE : « L'Hôtel de la Marine », Plon, 1924.

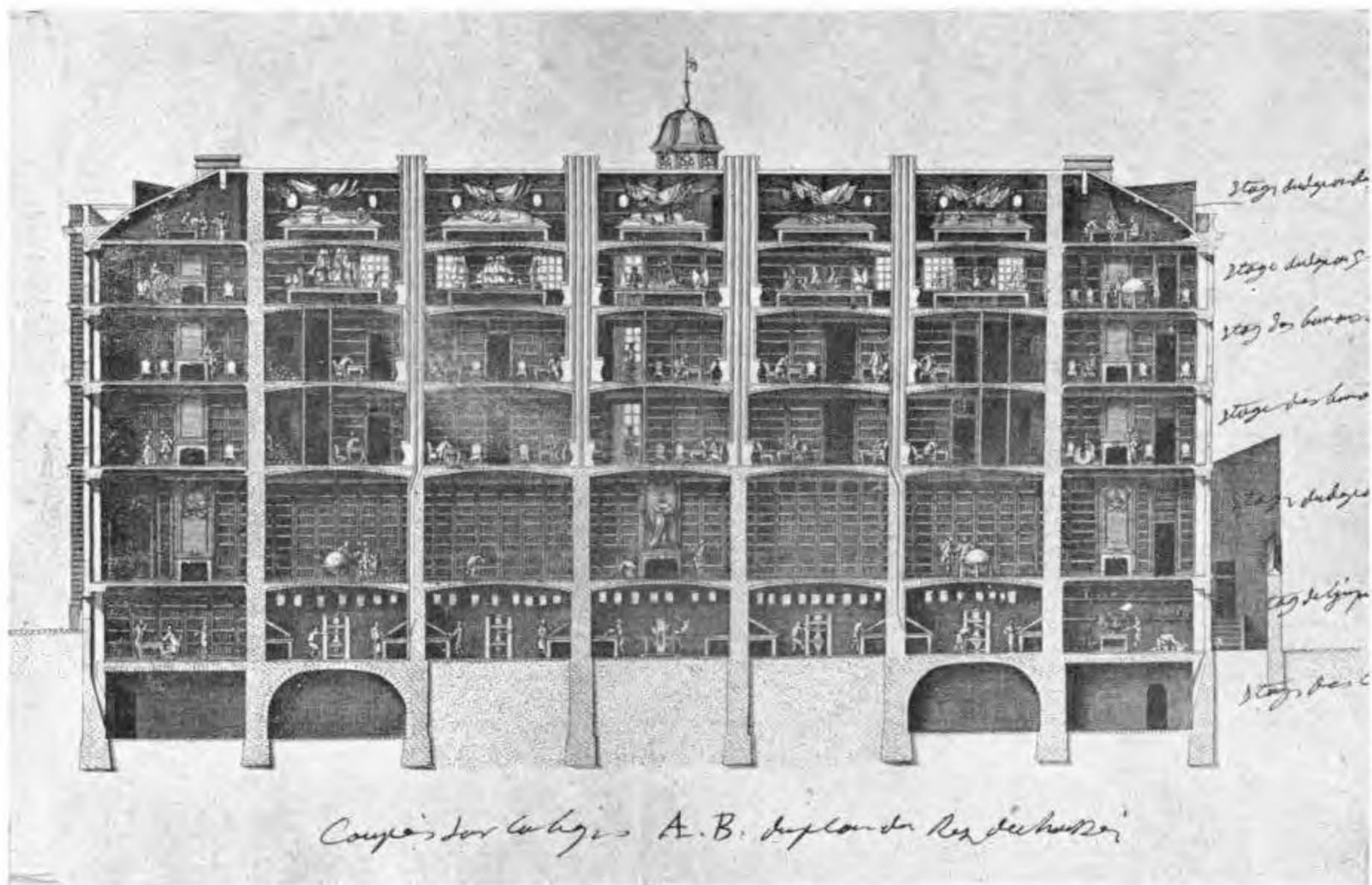
(3) Deux bureaux des Dépêches, un des Grâces et Finances, un du Dépôt des papiers.

(4) H. DONIOL : « Politiques d'autrefois; le Comte de Vergennes et P. M. Hennin ». Colin, 1898.

(5) L'ordonnance de transfert, retrouvée par M. PRADEL DE LAMAZE, date du 26 décembre 1789.

Galerie des Affaires  
Étrangères (à gauche  
Salle de France)





*Coupe de l'Hôtel des Affaires Étrangères et de la Marine - par Ingouf*

où elles restèrent jusqu'en 1837. Elles y seraient peut-être encore, si une intruse n'était survenue.

Pendant les premières années de la Révolution, M. de Lusines (1), « chef des Archives et Chartes de la Marine et des Colonies », est presque le seul occupant de l'hôtel et tenu pour responsable des dégâts de la toiture qui vont s'aggravant.

Mais, en 1800, sur l'ordre du Ministre de l'Intérieur, Lucien Bonaparte, l'Ecole Centrale du Département doit quitter le château et installer sa bibliothèque (qui deviendra en 1804 Bibliothèque Municipale) dans les locaux laissés vides par les Affaires Etrangères.

Nous ne savons pour quelle raison, l'unique survivant de « la Plume » fit fort mauvais ménage avec les bibliothécaires successifs. Ce ne sont que correspondances aigres-douces au sujet du nettoyage des cours « s'il arrivait », écrit le bibliothécaire Paillet, irrité de la mauvaise volonté du portier de la Marine, « que leurs Majestés ou quelques personnes de la Cour viussent !!!... »

Par bonheur, Napoléon, pleurant à Trianon Joséphine répudiée, ne poussa pas de pointe jusqu'à la rue de la Surintendance.

En 1809, cependant, le Ministre de la Marine, alarmé de l'état de délabrement de l'hôtel, fit une enquête auprès du Maire pour connaître les droits de la ville. Le Maire répondit au Ministre que l'occupation d'un étage par la Bibliothèque, avait sauvé l'hôtel d'une ruine totale, car on projetait d'y installer une annexe de l'atelier

d'armes : l'Hôtel d'Angivillier, devenu cette annexe, y avait succombé.

Decrès accepta, en 1813, de faire les réparations nécessaires, mais exigea une contribution de la ville.

En 1830, c'est encore la Marine qui fit les frais du ravalement — mais elle demanda que fût portée l'inscription « Archives de la Marine » dans l'écusson qui surmontait la belle porte monumentale, entre la statue de la Paix et celle de la Guerre.

En 1834, enfin, le Domaine mit la Ville en demeure d'acquiescer l'hôtel ou de l'évacuer. Après beaucoup d'hésitations, le Conseil Municipal se décida pour l'acquisition, et l'Hôtel de la Marine lui fut cédé en 1838 pour 60.000 francs « en numéraire métallique », payables en cinq ans (2).

Le pli était si bien pris d'acheminer à Versailles les correspondances destinées aux Archives de la Marine et des Colonies que, cent ans plus tard, vers 1930, une lointaine possession de la France y adressait encore une demande de renseignements !

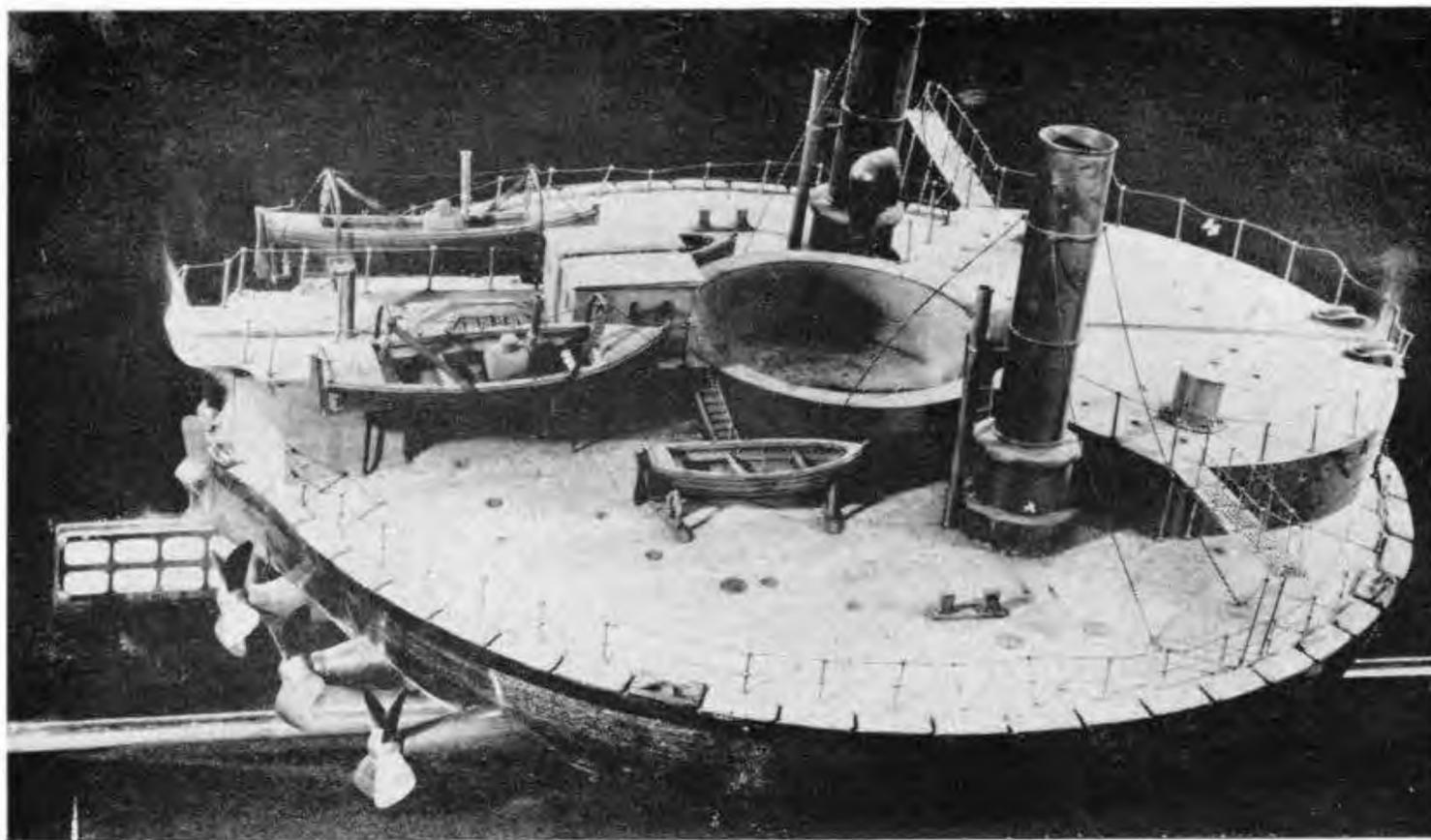
Si, nous l'avons vu, il ne reste que peu de chose des bureaux de la Marine, tels que les connurent les grands commis du XVIII<sup>e</sup> siècle, l'aspect général des deux hôtels est encore assez évocateur pour que ceux qu'intéressent les grands souvenirs de la Marine de Louis XVI puissent venir en pèlerinage à la Bibliothèque de Versailles.

AGNES JOLY,

*Bibliothécaire à la Bibliothèque  
de Versailles.*

(1) Commis depuis plus de vingt ans au Dépôt général de la Marine.

(2) Les dépenses de construction s'étaient élevées, pour les deux hôtels, à 629.948 livres ! C'est le 30 juin 1837 que les Archives de la Marine quittèrent Versailles. (Cf PRADEL DE LAMARE.)



*Novgorod*  
(Musée de la  
Marine n° 37  
MG 3)

## POPOFKA ET BÉLIERS

Le Musée possède l'intéressant modèle d'un « popofka », curieux type des garde-côtes cuirassés circulaires, conçus et réalisés en 1874 par l'Amiral Popoff pour défendre Nicolaïeff, et l'embouchure du Dniéper. Le but recherché par le constructeur était le suivant : pour un volume donné et un faible tirant d'eau, obtenir une surface minimum de cuirasse, ce qui permettait d'en augmenter l'épaisseur. Ceci conduisit l'Amiral Popoff à adopter la forme circulaire pour ce type de navire. Le *Novgorod*, construit sur ses plans, avait un diamètre de 30 m 80. Sa ceinture cuirassée avait une longueur un peu inférieure à 100 m alors qu'elle eût atteint 130 m environ sur un navire ordinaire, d'un volume équivalent. L'Amiral Popoff put ainsi porter à 229 mm l'épaisseur de la cuirasse du *Novgorod* bien que le tirant d'eau prévu ne dut pas dépasser 3 m. L'armement consistait en deux canons de 280 mm placés en tourelle barbette au centre du navire, entre les cheminées. L'ensemble ne constituait certes pas « a thing of beauty » et dut susciter plus de curiosité que d'admiration ! La propulsion assurée par six hélices actionnées par autant de machines développant au total 3.000 chevaux donnait une vitesse de sept nœuds à peine, en dépit d'un sillage imposant. Grâce à sa forme circulaire et à sa demi-douzaine de propulseurs, le *Novgorod*, tel un simple toton, tournait sur place en une minute et demie. Par contre, sa stabilité de route était déplorable et, quelque soin que l'on prit au réglage des machines, il n'avancait qu'à grand renfort d'embardees impressionnantes qui évoquaient la joyeuse allure d'un canard en goguette. Un deuxième « popofka », baptisé *Vice-Amiral Popoff*, un peu plus grand et plus fortement armé, fut également construit, mais il est fort probable que ces deux navires servirent surtout de batteries flottantes et ne sortirent guère de l'embouchure du fleuve dont ils devaient assurer la défense. Contrairement à l'Amiral

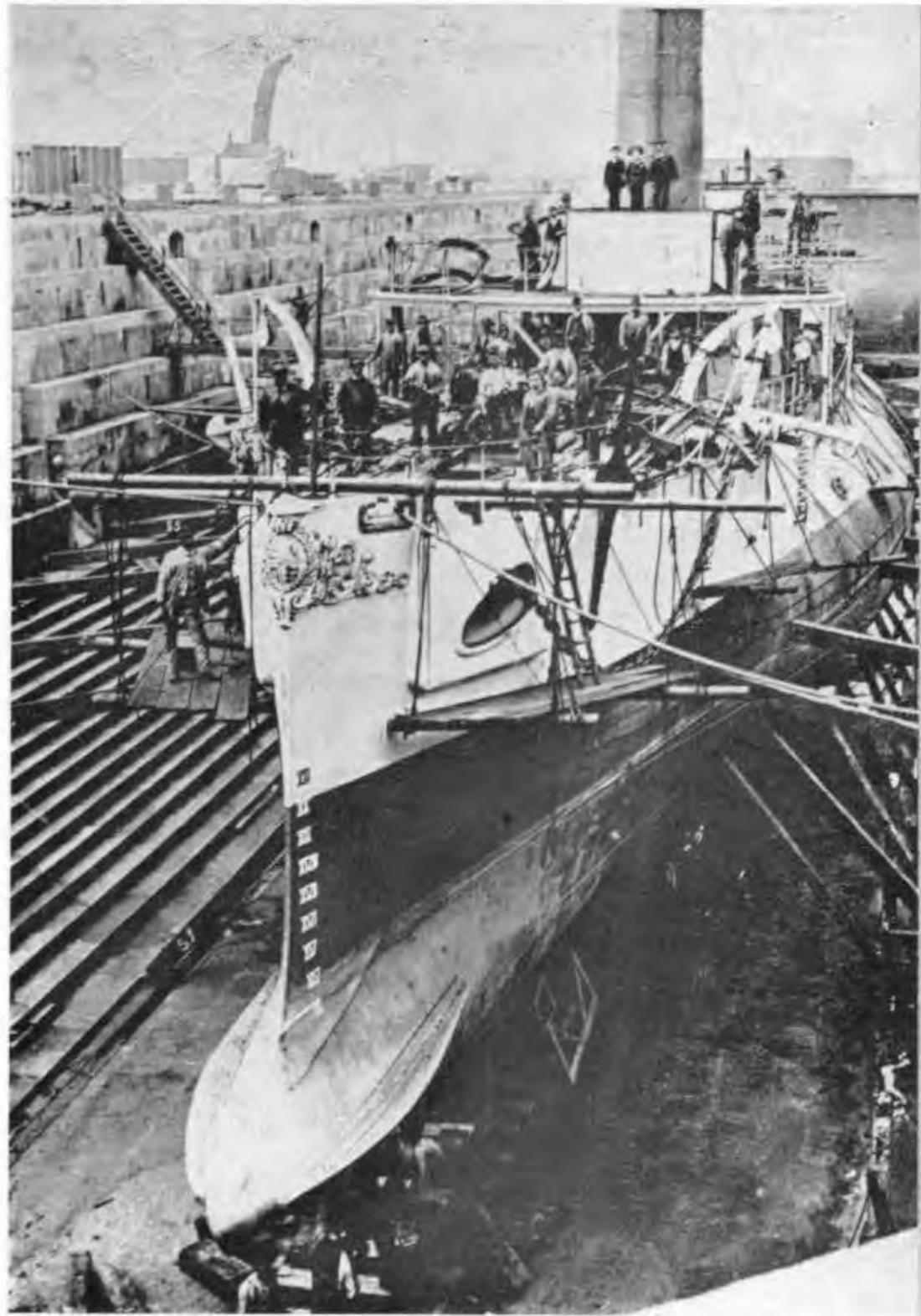
Popoff qui avait donné à ses monitors circulaires une puissante artillerie, l'Amiral Ammen, de la Marine des Etats-Unis, estimait qu'un bâtiment de combat, et surtout un garde-côtes, doit surtout combattre avec son éperon. Il n'était pas le seul à penser ainsi. L'exploit de Tegethoff coulant *Il Re d'Italia* (d'ailleurs désarmé de son gouvernail) d'un bon coup d'étrave de son *Ferdinand Max*, avait déclenché dans toutes les marines un véritable engouement pour cette façon simple et expéditive d'envoyer l'adversaire par le fond. Dans tous les romans maritimes publiés dans les dernières décades du siècle dernier, l'action décisive était régulièrement réglée à grands coups d'éperon au cours d'une mêlée générale. A vrai dire la réalité ne fut pas précisément conforme à ces fictions. Mais quoi qu'il en soit, le bélier cuirassé *Kathadin*, construit en 1894 par l'Amiral Ammen, devait combattre uniquement avec son éperon et n'avait d'autre artillerie que quatre pièces de 57 mm à peine suffisantes pour le débarrasser du moindre torpilleur. Déplaçant 2.000 tonnes et marchant 16 nœuds, fortement protégé par une ceinture et un pont cuirassé formant carapace, le *Kathadin* n'avait qu'un minimum de superstructures et présentait au feu adverse une silhouette très réduite qu'on pouvait encore diminuer au moment de l'action grâce à un système de ballasts qui permettait de l'enfoncer de quarante centimètres. La guerre hispano-américaine ne fournit pas l'occasion d'expérimenter ce curieux engin de combat.

Quelques années auparavant, en 1881, l'Amirauté Britannique avait fait une expérience encore plus curieuse. Il s'agissait, cette fois, d'un « bélier torpilleur », car c'est ainsi que fut catalogué le *Polyphemus* de 2.640 tonnes et 17 nœuds qui devait agir par le choc, et la torpille. Pour ce faire il était pourvu d'un éperon de belle taille et de cinq tubes lance-torpilles dont l'un avait trouvé asile dans l'éperon même, les quatre autres gitant dans

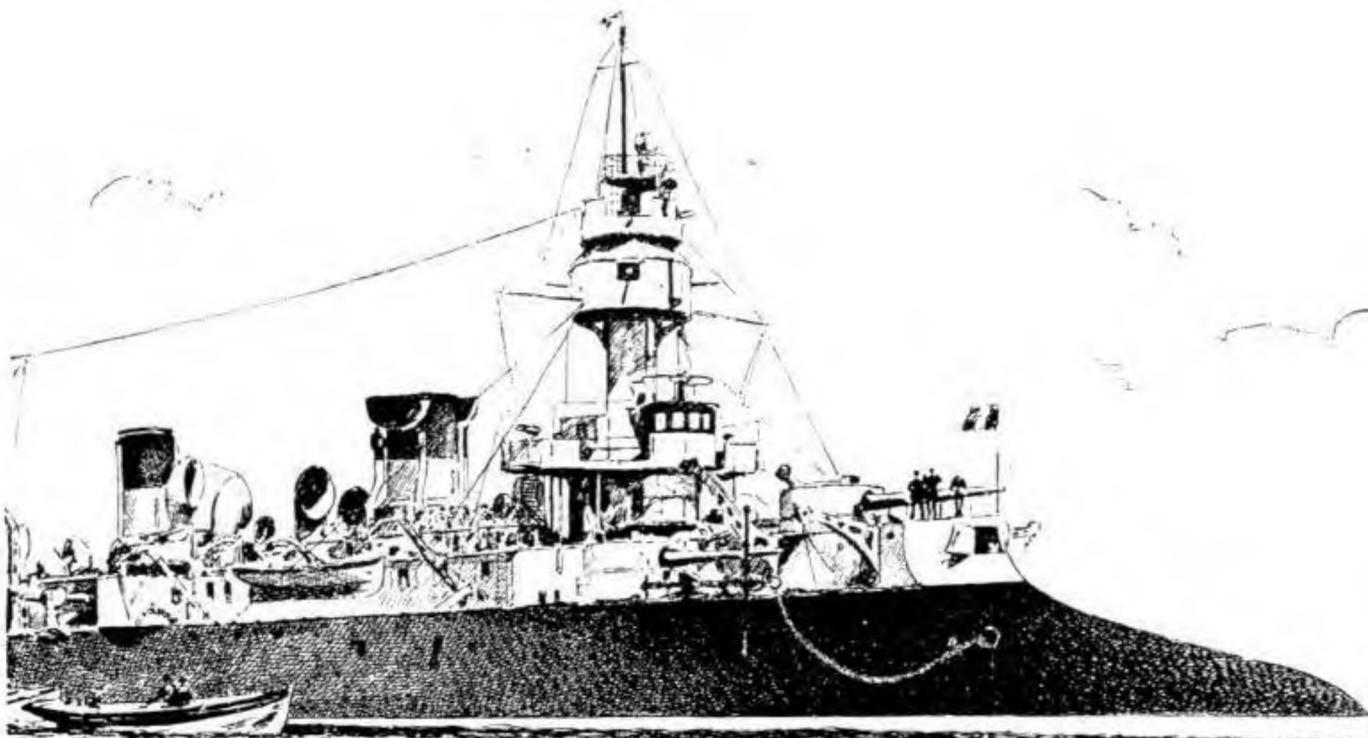
un compartiment spécial. La maîtresse section de sa coque était celle d'un cigare un peu aplati et son pont était protégé comme celui du *Kathadin*. Le *Polyphemus* suscita beaucoup d'intérêt et participa à de nombreuses manœuvres, au cours desquelles, un jour à Berehaven, il fut lancé à toute vitesse contre une puissante estacade faite de madriers et de gros câbles d'acier. Il la détruisit facilement (à la grande satisfaction de l'assistance officielle) mais n'eut jamais l'occasion de participer à une action de guerre et disparut rapidement des listes de la flotte.

Comme toutes les autres, notre Marine avait sacrifié à la théorie du « combat par le choc », et, jusqu'au début de ce siècle, nos cuirassés et croiseurs furent munis d'éperons. Certains de ces appendices étaient de belle taille, mais la palme du genre doit revenir au *Dupuy de Lôme*, premier en date de nos croiseurs-cuirassés. Le sien, en effet, avoisinait neuf mètres ! En 1919, la pénurie de tonnage conduisit une compagnie belge, le « Lloyd Royal », à acheter le vieux croiseur pour en faire un navire de charge. On le débarrassa de son artillerie, de sa cuirasse, d'une partie de ses machines, et on le rebaptisa *Peruvier*. Comme son formidable éperon déparait quelque peu son nouvel aspect de cargo, et surtout, — chose plus grave — compliquait fâcheusement sa manœuvre dans les ports, on installa une nouvelle étrave (droite celle-là) à l'extrémité de l'éperon, et on y raccorda le bordé. Ainsi transformé, le *Péruvian* naviga quelque temps au commerce jusqu'à ce que l'arrivée de navires neufs le fit retirer du service et trouver sa fin dans quelque chantier de démolition.

P. BOHÉ,  
*Professeur en chef de la Marine Marchande.*



*Ci-dessus :*  
*Polyphemus*  
*au bassin.*  
*Photo H. Le Masson*



*A gauche :*  
*Dupuy-de-Lôme.*



L'UNIF

DES OFFI

MARINE SOUS LE



Le Décret du 29 janvier 1853, qui détermine l'uniforme des Officiers de Marine du Second Empire, est très important pour l'histoire du costume puisque aussi bien il donne aux divers Corps d'Officiers, ainsi qu'aux Administrateurs civils de la Marine Impériale, un uniforme qui durera plus d'un demi-siècle.

Avant d'entrer plus avant dans les détails, nous ne pouvons mieux faire que de reproduire en partie le Rapport de M. Th. Ducos, Ministre Secrétaire d'État de la Marine et des Colonies, rapport qui précédait et présentait le Décret.

« L'uniforme des Officiers de Marine, écrivait le Ministre à l'Empereur, a subi, depuis 1848 une modification qui a eu pour résultat, en supprimant les broderies dont les habits de grande tenue étaient précédemment ornés, de mettre nos Officiers de Marine à l'étranger dans une position relativement inférieure à celle des Officiers des autres marines.

« D'un autre côté, la nécessité de conserver aux Officiers de Vaisseau des tenues commodes à l'exercice de leurs fonctions spéciales, a prêté à la confusion et a contribué à faire disparaître

cette régularité qu'il est si essentiel de maintenir pour les Corps militaires. »

Le Ministre termine en indiquant que le Décret qu'il soumet ainsi à l'Empereur a pour premier objet de restituer aux Officiers de la Marine française les marques distinctives qu'ils avaient portées pendant près de cinquante années et de leur assigner une tenue réglementaire pour toutes les positions de service à la mer et à terre.

Le Décret de 1853 est général, il s'applique à tous les Corps de la Marine. Nous ne parlerons ici, comme d'habitude, que du Corps des Officiers de Vaisseau. Ajoutons que le texte comporte des planches fort bien dessinées qui indiquent, avec précision, à la fois les uniformes eux-mêmes, leurs accessoires et leurs broderies. Le lecteur trouvera ici même quelques reproductions les plus caractéristiques de ces images.

A ce sujet, d'ailleurs, rappelons que cette science nouvelle qu'est la photographie, atteint un grand développement sous Napoléon III et que sa technique se perfectionne de jour en jour. L'image daguerrienne et la plaque argentée font place vers 1853, époque de notre Décret, au verre et au papier de Niepce. Sans cesser pour autant d'exécuter ces portraits au crayon si remarquables et si recherchés encore de nos jours, les Officiers de Marine vont chez l'artiste à la mode.

*De gauche à droite : Capitaine de Vaisseau en grand uniforme - Lieutenant de Vaisseau en grand uniforme - Aspirant en redingote - Lieutenant de Vaisseau en grand uniforme - Contre-Amiral de La Roncière Le Noury - Lieutenant de Vaisseau en redingote - Vice-Amiral Jurien la Gravière.*

# ORME

## CIERS DE

### SECOND EMPIRE



C'est Disderi, photographe de S.M. l'Empereur, boulevard des Italiens ou Crémière, lui aussi pourvu du même titre honorifique, boulevard Montmartre; en province c'est un certain M. Crespon, photographe à Nîmes, « seul représentant du Panthéon de l'Ordre Impérial de la Légion d'Honneur pour le département du Gard », comme l'indique la réclame imprimée au verso de ses œuvres d'art.

Et, c'est ainsi que pour illustrer cet article il nous a semblé opportun, voire utile, de mettre sous les yeux du lecteur des reproductions de ces premières photographies qui donnent, non seulement la représentation exacte de l'uniforme mais surtout la façon de le porter. Les dimensions d.s favoris, le léger laisser-aller des Lieutenants de Vaisseau, quelques attitudes des Officiers Généraux ou Supérieurs en disent souvent plus que de longs discours sur le climat d'une époque.

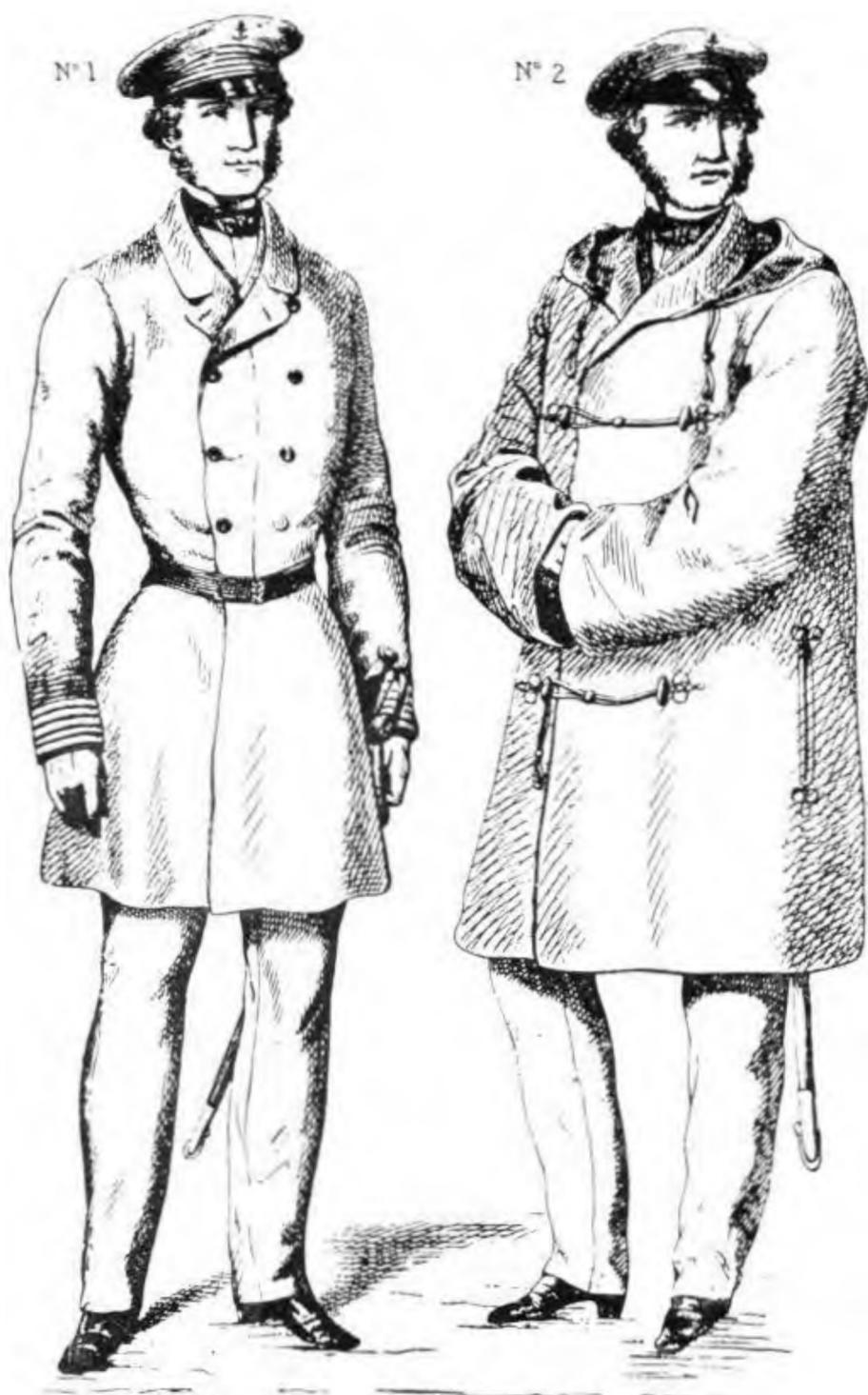
Tout d'abord, et remarquons-le, le Décret de 1853 se souvient qu'il y a dans les ports de hauts personnages qui s'intitulent Préfets Maritimes et qu'il importe de leur donner un uniforme différent de celui des autres Officiers Généraux, mais en tout cas très chamarré d'or. Uniforme différent car les basques de leur habit sont carrées et sans retroussis alors que, et nous allons le voir, le Corps tout entier des Officiers de Vaisseau porte l'habit retroussé et orné d'ancre en or.

Les esprits chagrins et versés dans l'art du costume vous diront, sous le manteau, que les laquais, eux aussi et depuis longtemps, portent l'habit à basques coupées carrées... Et puis les Préfets Maritimes n'ont pas d'épaulettes.

Ces hauts fonctionnaires ont, en grande tenue, un habit en drap bleu boutonnant droit sur la poitrine au moyen de neuf gros boutons dorés timbrés d'une ancre couronnée. Cet habit est couvert de broderies d'or au collet, aux parements et sur la poitrine. Celles-ci continuent le long des basques, dans le dos à la taille et sur les poches. Cette dernière broderie porte officiellement un nom charmant « Bouquet de poche ». Les Préfets Maritimes ont, avec cette tenue, un pantalon en casimir blanc, orné d'un galon d'or et un gilet droit en casimir ou en piqué blanc, garni de sept petits boutons dorés.

Ils sont coiffés du chapeau français à plume noire frisée et sont armés de l'épée à poignée de nacre et garde dorée ciselée avec dragonne en or à grosses torsades. Une ceinture en filet d'or et soie ponceau avec glands en or leur ceint la taille.

*De gauche à droite : Capitaine de Frégate en redingote (1867) - Contre-Amiral en grand uniforme - Lieutenant de Vaisseau (Etat-Major) en grand uniforme (1868) - Contre-Amiral en grand uniforme - Capitaine de Vaisseau en petit uniforme - Lieutenant de Vaisseau en petit uniforme - Lieutenant de Vaisseau en grand uniforme.*



Officiers de vaisseau: 1. Redingote - 2. Caban.  
(Pl. D. du Bulletin Officiel de la Marine - 1853.)

En petite tenue, les Préfets Maritimes portent le même habit mais sans broderies sur la poitrine ni « Bouquet de poche », le pantalon bleu avec ou sans galon ou le pantalon blanc uni.

S'agissant maintenant des Officiers de Vaisseau de tous grades, nous pouvons dire que le Décret de 1853 s'inspire beaucoup de l'Arrêté du 1<sup>er</sup> Décembre 1848 qui a fait l'objet de notre dernier article sur l'uniforme des Officiers de Marine sous la Deuxième République (1). Nous allons donc, tout en examinant le Décret dans son entier, passer assez rapidement sur certaines tenues qui n'ont pas été modifiées d'une façon sensible depuis 1848, quitte à nous étendre sur les changements importants et caractéristiques apportés par le Décret aux prescriptions de l'Arrêté.

Disons tout d'abord que, mis à part la couronne qui surmonte désormais et jusqu'à la fin de l'Empire les ancras des boutons ou des broderies, la forme générale des coiffures, chapeau et casquette, comme celle de l'habit de la redingote et du caban, sont inchangées. L'armement et ses accessoires restent les mêmes. La modification majeure, c'est l'octroi aux Officiers de broderies d'or pour leur grande tenue; la modification mineure, c'est qu'insensiblement la forme des vêtements, comme la façon de les porter, deviennent plus « sévères ». Les lignes des boutons de l'habit, comme celles de la redingote, tendent vers la verticale, la taille est ainsi moins accentuée les collets se rapetissent. Le vêtement d'uniforme s'écarte du vêtement civil et ne suit plus la mode comme sous Louis-Philippe (2), malgré quelques sursauts ou quelques réactions des « Lions » de la Marine Impériale.

Passons maintenant au texte: les Officiers Généraux continuent de porter l'uniforme de l'Armée de terre, à cette distinction près toutefois, que les broderies et les boutons de l'habit comportent des ancras et que les Vice-Amiraux et Contre-Amiraux ont, en grande tenue, le pantalon de casimir blanc des Préfets Maritimes.

Mais indépendamment de ce vêtement de grande et de petite tenue, les Officiers Généraux de la Marine ont aussi un habit croisé sans broderie et une redingote semblables à ceux portés par les Officiers supérieurs et subalternes que nous verrons plus loin. Pantalon en drap bleu (3) ou en étoffe blanche unie. Avec ces tenues les épaulettes de grades et la casquette sont les seules marques distinctives.

Précisons que cette coiffure est encore ornée du large galon d'or de 45 mm sur lequel sont appliquées les étoiles de grades. Mais les Officiers Généraux, habitués aux broderies, trouvaient fâcheux ce galon si large soit-il; aussi, faisant droit à leurs requêtes, le Ministre leur accordait-il à la place, quelques années plus tard (4), les broderies d'or actuellement encore en usage.

L'habit est en drap bleu doublé de même, croisant sur la poitrine et garni de chaque côté de neuf gros boutons dorés à ancre. Le collet est montant et échancré, les parements ouverts en-dessous ferment par deux petits boutons.

Les broderies consistent en feuilles de chêne mélangées à des ancras dorés dont le nombre et les dimensions varient avec le grade. Elles

(1) Cf NEPTUNIA N° 8.

(2) Cf NEPTUNIA N° 1, l'uniforme des Officiers de Marine sous Louis-Philippe.

(3) Cet effet d'uniforme sera orné d'un galon doré en 1855 (Décret du 11 juillet 1855).

(4) Décret du 5 décembre 1851.

sont disposées sur le collet et les parements pour tous les Officiers. Les Capitaines de Vaisseau en portent, en outre, dans le dos, à la taille.

Cet habit comporte des retroussis ornés d'ancres dorées et les basques sont garnies d'une patte en long à trois pointes avec trois boutons. En hiver, pantalon bleu à bande d'or, en été, pantalon blanc.

Chose curieuse, il n'est pas prévu de gilet avec la grande tenue. Toutefois, hors d'Europe, les Officiers de Vaisseau sont autorisés à porter un gilet en piqué blanc à collet droit, boutonnant avec neuf petits boutons dorés et ne dépassant pas l'habit.

Le petit uniforme est semblable, comme nous l'avons dit au grand, à cette différence près que l'habit et le pantalon n'ont pas de broderies. Cette fois un gilet est prévu dans tous les cas. Il est confectionné en drap bleu ou en piqué blanc suivant les saisons.

Les Officiers de Vaisseau continuent de porter également en petite tenue la redingote de 1848 en drap bleu avec attentes sur les épaules. Rappelons que le collet est rabattu et que les parements ferment par deux petits boutons. La redingote qui croise sur la poitrine est garnie de chaque côté de cinq gros boutons uniformes à ancre couronnée et de deux petits au bas de la taille. Elle ne dépasse pas le genou. Le caban de 1848 est toujours en usage, il ne comporte toujours aucune marque distinctive.

Enfin les Aspirants de 1<sup>re</sup> et de 2<sup>e</sup> classe ont pour uniforme un habit semblable à celui de la grande tenue des Officiers mais avec le pantalon sans galon. Ils portent, en petite tenue, une veste de drap bleu boutonnant droit au moyen de douze boutons dorés. L'usage de la redingote leur est interdit jusqu'en 1858. C'est la circulaire du 14 décembre 1858 qui leur permettra de porter cet uniforme (5).

Les Officiers supérieurs et subalternes se distinguent, en dehors des broderies de grande tenue, d'une part par les épaulettes du grade dont le corps est orné d'une ancre en or surmontée

(5) La marque distincte des Aspirants est une aiguillette sur l'épaule droite de l'habit. Elle est en or pour la 1<sup>re</sup> classe, en or et soie bleue pour la 2<sup>e</sup> classe.

(6) Cf NEPTUNIA N<sup>o</sup> 8.

de la couronne impériale et, d'autre part, par les galons de la casquette.

Les aiguilletes en or mat sont toujours l'insigne des États-Majors. Plusieurs photographies montrent des Officiers attachés à ces services. L'un d'eux est à signaler, c'est le Vice-Amiral Jurien de la Gravière, Aide de camp de l'Empereur, qui porte le pantalon rouge du Corps d'État-Major. Nous connaissons un portrait analogue mais pensons que ces cas sont très rares.

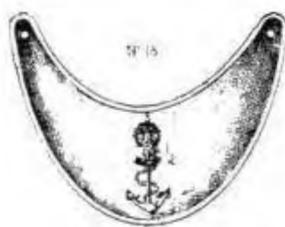
Nous demanderons au lecteur de bien vouloir se reporter à notre dernier article (6) pour la description des accessoires de l'uniforme et de l'armement des Officiers, ainsi que sur le port des cheveux et de la barbe, les modifications sur ces points depuis 1848 étant peu importantes.

Les photographies qui sont reproduites permettent de voir que la fantaisie n'était pas exclue dans le port de l'uniforme, surtout chez les Officiers subalternes. L'habit de grande tenue devait être porté entièrement boutonné, ce qui explique l'absence de gilet, les Lieutenants de Vaisseau l'ouvraient plus ou moins largement, rabattant même le collet. Certains fermaient l'habit avec un seul bouton ce qui, avec les épaulettes, donnait tout de même à l'uniforme un aspect un peu négligé. Enfin, le col-cravate réglementaire tendait à disparaître pour être remplacé par un col ou un faux col et une cravate noire plus ou moins au goût du jour.

Le Décret de 1853 n'a eu garde d'oublier un très vieil accessoire de l'uniforme, le hausse-col, marque du service commandé à terre et à bord au mouillage. Né vers le milieu du xviii<sup>e</sup> siècle, cet insigne subsiste encore durant tout le règne de Napoléon III.

Mais le Second Empire, malgré ses broderies dorées, « soleil dans le dos, bouquet sur les poches », rompt avec certaines traditions de fantaisie héritées des régimes passés et tend à faire rentrer tous les Officiers dans le chemin de l'uniformité. Un prochain et dernier article sur les uniformes des Officiers de Marine (Troisième République) permettra de suivre cette évolution, qui, au fond, est toute naturelle, reflétant le climat d'une époque et d'un régime.

P. JULLIEN





## ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE L'ASSOCIATION



L'ASSEMBLÉE Générale de l'A.A.M.M. s'est tenue pour la première fois dans les galeries du Musée brillamment éclairées, le 26 décembre 1947, sous la Présidence de l'Amiral Lacaze assisté de MM. Bahou, Vice-Président, Levainville Secrétaire général, Faure-Beaulieu Secrétaire général adjoint, Aicardi Trésorier, M<sup>me</sup> Riotteau, et de MM. Bohé, Lemoine, Ragaine, Thierry.

L'Amiral ouvre la séance et passe la parole à M. Aicardi, Trésorier général de l'Association. Celui-ci expose le bilan de l'exercice de 1946, et les comptes de l'année 1947, arrêtés au 23 décembre, et commente brièvement les probabilités de l'année 1948.

M. Levainville prend ensuite la parole en ces termes:  
Amiral,  
Mesdames, Messieurs,

Vous aviez pu constater l'effort considérable déployé en 1946 par votre Conseil d'Administration et les substantiels résultats obtenus.

L'année 1947 qui s'achève a vu le développement accru de notre activité.

Dès les premiers mois de l'année, votre Conseil décide l'organisation d'une Exposition qui, sous le titre : « Vieille Marine », groupera objets d'art, instruments, souvenirs ou curiosités du Folklore Maritime antérieurs à 1870.

Si nos finances étaient maigres, l'enthousiasme était grand.

Notre équipe, ayant à sa tête M. le Commissaire Général de la Marine Jullien, se met au travail. Par son dynamisme, sa compétence, le Commissaire Général Jullien, secondé par le Lieutenant de Vaisseau Lacoïn et par M<sup>lles</sup> Blache et Blavignac, réalise le tour de force

de rassembler dans les Galeries du Musée des centaines de documents, tous d'époque, beaux, émouvants, curieux ou rares et c'est ainsi que le 13 juin, le Ministre de la Marine, M. Jacquinot, accompagné d'un nombreux et imposant État-Major, inaugure notre Exposition « Vieille Marine ».

Pendant trois mois, un public nombreux ne cessa d'admirer, entre autres, les toiles de Garneray, les eaux-fortes et dessins de Manglard, pour ne citer que les œuvres principales.

Votre Conseil décida de continuer cette propagande en donnant, dans les galeries du Musée, une série de conférences qui ont lieu, comme vous le savez, le dernier vendredi de chaque mois. Permettez-moi de féliciter, en votre nom, les distingués conférenciers qui acceptèrent, de bonne grâce, d'apporter leur concours à notre Association : MM. le Médecin en chef Loyer, Gustave Alaux, l'Amiral Wietzel et Charliat, M<sup>e</sup> Jean Peytel, Le Masson et Bohé, qui surent captiver l'attention des nombreux auditeurs venus les entendre.

Notre Association apportait également son concours à différentes manifestations organisées dans le cadre du Musée : Bal du Génie Maritime pour lequel fut installé l'éclairage que vous pouvez contempler et qui met si bien en valeur les pièces exposées dans cette galerie; Vente de Charité de l'A.D.O.S.M.; Semaine de la Marine à Paris.

Mais l'organisation et la réalisation de ces différentes manifestations n'empêchaient pas votre Conseil de continuer la publication régulière de notre revue NEPTUNIA.

Comme vous avez pu le constater, la qualité de notre Revue s'améliore à chaque nouveau numéro et elle est devenue la plus artistique des revues maritimes françaises.

Avez-vous remarqué que dans chaque numéro de NEPTUNIA est encarté un supplément réservé aux Modélistes? Rendons hommage au dévouement et à la compétence de notre Secrétaire général adjoint, M. Faure-Beaulieu, qui a accepté de rédiger ces suppléments qui seront, nous en sommes persuadés, d'une très grande utilité pour les jeunes maquettistes.

Nous avons publié deux plans en 1946. En 1947, nous en avons sorti quatre nouveaux : le *Richelieu* et le *Terrible* pour les bâtiments modernes; la *Toulonnaise* et la *Belle-Poule* pour les navires anciens. Nos plans, unanimement appréciés en France, commencent à l'être à l'étranger car ils sont édités d'une manière claire, précise et complète et sont accompagnés de notices historiques et descriptives illustrées par de magnifiques phototypies.

Cette activité, dont je viens de vous retracer les grandes lignes, répond bien aux statuts de notre Association : accroître le rayonnement du Musée de la Marine et favoriser la propagande maritime dans le Pays.

Nos efforts, et surtout ceux de notre distingué Directeur, le Commandant Vichot, avaient attiré l'attention du Ministre de la Marine, M. Jacquinot se rendant compte qu'aucun texte officiel n'avait traduit l'organisation nouvelle du Musée de la Marine depuis son installation au Palais de Chaillot, faisait paraître, le 2 août 1947, un décret signé du Président de la République « définissant la Mission du Musée de la Marine, ou pour mieux dire ses Missions qui en feront un Musée vivant, le Musée de toutes les activités maritimes françaises » comme l'écrivait le Ministre à notre Directeur.

Un décret stipule en effet :

« La Direction du Musée de la Marine à Paris dépend directement du Ministre de la Marine. Elle a pour mission :

— d'assurer l'installation, l'entretien et le développement des collections du Musée de la Marine à Paris;

— d'assurer son exploitation pour en tirer le meilleur rendement de propagande maritime;

— de centraliser les documents d'iconographie maritime et d'en favoriser la diffusion;

— d'administrer le fonds spécial d'objets d'art pour la décoration des locaux de réception et de certains services du Musée;

— d'organiser les expositions conformément aux directives du Ministre avec les moyens supplémentaires qui lui seront fournis à ces occasions;

— d'assurer l'installation et la restauration des collections des Musées des ports et d'une manière générale de sauvegarder tous les objets appartenant à la Marine et présentant un caractère historique ou artistique, d'en contrôler la gestion et l'entretien;

— d'assurer la liaison avec les services homologués des divers Départements et, en particulier, de la Direction des Beaux-Arts et des Ministères de l'Éducation Nationale, de la Jeunesse et des Sports, de la Marine Marchande et des Colonies, en ce qui concerne l'enrichissement et l'activité des Musées. »

En octobre 1947 paraissait l'arrêté d'application définissant Mission, Organisation, Moyens.

Mais, hélas, la politique est changeante. De grands remaniements se produisirent dans la direction de la Marine. M. Jacquinot parti, l'arrêté d'application du mois d'octobre dort dans un dossier et sous prétexte de compression de crédits et d'économies budgétaires, il est à craindre qu'il ne soit jamais appliqué.

Ce serait un désastre et tous nos efforts auraient été vains.

Mais il ne faut pas désespérer. C'est justement le rôle de notre Association de faire entendre à qui de droit

le rôle primordial que remplit le Musée de la Marine au point de vue propagande maritime. N'a-t-il pas montré, en effet, qu'il était le Musée de toutes les Marines, de Guerre et de Commerce, de Plaisance et de Pêche.

Les sujets qu'il évoque intéressent les classes les plus diverses : Archéologues, Historiens, Artistes, Techniciens, Maquettistes, Sportifs.

Notre Musée occupe maintenant dans la Capitale une place de tout premier plan et n'est-il pas déjà le plus beau Musée de Marine du Monde ?

Il nous faut donc, Mesdames et Messieurs, faire front pour obtenir la mise en application de cet arrêté signé depuis deux mois.

Je vous avais demandé l'an dernier de faire, parmi vos amis et relations, une active propagande pour amener de nouveaux Membres à notre Association. Mon appel a été entendu et je vous en remercie.

Nous demandons, à vous Messieurs, et à tous les Membres de notre Association, de faire connaître autour de vous nos différentes activités et particulièrement NEPTUNIA et notre collection de plans.

Vous devez être nos meilleurs agents de propagande.

Laissez-moi enfin remercier tout le personnel du Musée qui fait preuve de dévouement : le Lieutenant de Vaisseau Laylle, M<sup>lles</sup> Blache, Blavignac, Dumont, MM. Melin, sans oublier les collaborateurs, rédacteurs et illustrateurs de NEPTUNIA et tout particulièrement le Capitaine de Corvette Barrault et M. Robert Lallemand.

M. Levainville propose ensuite de procéder au renouvellement du Comité. Il propose comme conseillers rééligibles MM. Appel, Bahon de l'Académie de Marine, Ragaine, Bruhier et Dumontier; en complément et supplément MM. le Médecin en chef Loyer, Commandant Barrault, M<sup>e</sup> Peytel, Béard du Dezert de l'Académie de Marine et Augustin Normand.

Il leur demande en outre de bien vouloir approuver l'exercice 1946.

Après le dépouillement des bulletins, l'Amiral proclama le résultat du vote.

1<sup>o</sup> Les Membres proposés sont élus à l'unanimité.

2<sup>o</sup> Approbation à l'unanimité du bilan de l'exercice 1946 et quitus au Conseil de sa gestion.

L'Amiral exprime alors ses remerciements à l'Assemblée pour la confiance qu'elle accorde au Conseil. Il lui dit son regret de voir l'Association trouver si peu de soutien dans les milieux officiels. L'arrêté, qui seul, aurait pu donner au Musée la possibilité d'une vie active et lui permettrait de faire connaître en France et à l'Étranger la glorieuse histoire de notre Marine, reste lettre morte.

Cette négligence incompréhensible nous force à fermer les portes du Musée trois jours par semaine. En privant de nombreux visiteurs de s'instruire et d'admirer les réalisations déjà faites, elle empêche de continuer l'effort qui a été entrepris pour rendre le Musée vivant et moderne.

Ensuite l'Amiral parle des Collections des Musées des ports qui n'ont pu, faute de crédits, être encore exposées. Les trois quarts de ces collections sont déjà perdus à jamais et le reste risque fort de disparaître à son tour si nous ne faisons pas dès à présent le nécessaire pour le remettre en état.

L'Amiral termine en présentant au nom du Conseil ses vœux les meilleurs aux Membres de l'Association.

Et, en attendant la conférence de MM. Bohé et Le Masson, toute l'assistance se réunit autour du classique punch martiniquais pour porter un toast au succès de notre Association et du Musée de la Marine.



## L'ACTIVITÉ DE L'A.A.M.M.

Les conférences organisées par l'A.A.M.M. le dernier vendredi de chaque mois, dans les salles illuminées du Musée, connaissent un succès grandissant.

Après les conférences du D<sup>r</sup> Loyer sur les galères, de M. G. Alaux sur les Ports de Garneray et les Aventures de mer du temps passé, de MM. Charliat et Wietzel sur le « Livre d'or de la Belle Poule », de M<sup>e</sup> Peytel sur l'Avenir du Yachting, nous avons eu le plaisir d'entendre le Commandant Bohé, professeur en chef de l'École nationale de la Marine marchande et M. Le Masson, l'éminent auteur des *Flottes de Combat*. Un nombreux auditoire était venu ce lendemain de Noël, pour applaudir leur brillante causerie sur les « Monstres de la Construction Navale », au cours de laquelle ils nous ont conté, avec beaucoup d'humour, la naissance et les aventures des plus étranges navires que l'homme ait imaginés pour voyager ou combattre sur mer.

A la demande de la Fédération française de la Voile et de nombreux yachtsmen, M<sup>e</sup> Jean Peytel a bien voulu renouveler sa conférence sur l'évolution du yachting au cours des dernières décades et sur les intéressantes perspectives entrevues pour le sport de la voile en France.

C'est le D<sup>r</sup> Doukan, le dynamique Président du Club des Chasseurs sous-marins de France, qui prononça la première conférence de cette année. Avec autant d'esprit que d'autorité, il nous a donné un saisissant aperçu de la cynégétique sous-marine. Avec lui, nous avons vécu quelques instants, les joies et les émotions de ces plongées merveilleuses, de ces affûts passionnants et le triomphe de ces ruisselants tableaux de mérous, de sars, de mullets, de langoustes... L'excellent petit film de M. Isy Schwartz illustra ces plaisantes évocations et de nombreux auditeurs rêveront sans doute, de partir, à leur tour, l'été prochain, explorer les eaux claires des calanques corses. De notre côté, nous souhaitons que les chasseurs sous-marins deviennent des amis assidus de notre beau Musée et qu'ils nous aident à y aménager un stand digne de leur sport favori. Comme l'a si bien dit notre artifice Secrétaire général,

M. Levainville, nous voulons que ce Musée soit le Musée de la Mer, le Musée de toutes les Marines : de guerre, de commerce, de pêche et aussi le Musée des Sports nautiques car ils sont, pour notre Jeunesse, la meilleure école l'énergie, la meilleure formation qui soit pour donner une parfaite santé morale et physique.

Cette dernière conférence avait attiré une telle affluence qu'il fallut réquisitionner tous les sièges des galeries et bureaux. Grâce à la récente sonorisation de la salle, la voix du conférencier portait heureusement jusqu'au dernier rang des auditeurs. Sous les ors brillamment éclairés de la Réale les sympathiques « Compagnons du large » nous firent entendre deux de leurs meilleures chansons de la Marine à voile. Nous espérons qu'ils reviendront donner de nouvelles auditions aux Amis du Musée qui, après chaque conférence, se réunissent autour du traditionnel punch martiniquais.

La prochaine conférence aura lieu le vendredi 27 février à 18 h. 30. MM. Georges Thierry, Vice-Président de la Fédération française de la Voile et Haffner, peintre officiel du Département de la Marine, se donneront la réplique sur un sujet qui leur est cher : les Régates de jadis. Tous ceux qui connaissent l'entrain et le talent, la science et l'expérience de ces pionniers du yachting, se réjouissent de les applaudir bientôt.

M. Le Danois, appelé en mission au Maroc, nous a demandé de remettre sa conférence, prévue pour le 26 mars, à une date ultérieure. Le Lieutenant de Vaisseau Cousteau dont l'expédition avec le Professeur Picard est au contraire retardée, a bien voulu accepter de nous présenter, le 26 mars à 21 heures, son dernier film « Paysages du silence » dans lequel on admirera des « bandes » sensationnelles prises à 60 mètres sous l'eau.

Enfin, nous espérons obtenir au printemps prochain le remarquable film en couleur du chasseur australien Mac Evoy, réalisé dans les eaux limpides des Tropiques.



### Numéros spéciaux.

L'A.A.M.M. annonce qu'elle prépare une série de numéros spéciaux : celui d'avril sera consacré à l'histoire et à l'œuvre du Génie maritime; celui de juin sera un numéro de grand luxe sur le yachting.

### Achat d'anciens bulletins et des premiers NEPTUNIAS :

A la demande de nombreux collectionneurs, nous informons nos lecteurs que nous sommes acquéreurs des anciens bulletins de l'A.A.M.M. n<sup>os</sup> 1, 2, 3, 20, 21, 26 et 33 au prix de 80 francs et des NEPTUNIAS n<sup>os</sup> 1, 2 et 3 au prix de 100 francs. Ecrire au Secrétariat de l'Association, au Musée de la Marine, Palais de Chaillot, Paris-XVI<sup>e</sup> ou téléphoner à PAS 96-51 et 71-13.

### Salon de la Marine.

Nous donnerons dans le prochain numéro le compte rendu du Salon des Peintres de la Marine et de l'Exposition de Modèles réduits dont le vernissage a eu lieu le 6 février dernier au Musée Galliera.



# CHRONIQUE BIBLIOGRAPHIQUE



Grâce à l'amabilité de M<sup>e</sup> Frantz Bernard-Beaumaine, qui a bien voulu mettre au service de NEPTUNIA sa compétence de critique et spécialement de critique maritime, nous avons le plaisir de présenter aujourd'hui à nos lecteurs une chronique nouvelle sur la bibliographie moderne, et de leur annoncer que dès le prochain numéro M<sup>e</sup> Bernard-Beaumaine, nous signalera les curiosités bibliographiques maritimes anciennes.

L'HOMME DE LA MER, par Jean Merrien. Aux portes du Large; in-12, 1947. Livre bien écrit, style agréable, alerte, passionnant pour qui est passionné de la mer. M. Jean Merrien aime la mer, la vraie. Il est un fervent de la navigation à voile, mais de celle que l'on pratique sur de vrais voiliers où l'acrobatie n'est pas de mise. Il n'aime pas les « mouille culs ». Comme il a raison! *Fidèle*, son bateau, est un 2 tonneaux 50, gréé en marconi, avec lequel il navigue sur les côtes de la Bretagne sud et, comme c'est un vrai marin, il pousse une pointe jusqu'en Irlande, seul à bord. Avec Jean Merrien vous revivrez vos vacances dernières, dans leurs plus petits détails, vous souvenant de vos petites infortunes : la latte qui se prend dans la balancine quand vous hissez la voile, ou qui, pas assez mollie, bride votre voile, ce qui vous fait passer pour un cafouilleux. Vous revivrez vos impressions nautiques à bord de *Fidèle*, agréable à barrer, ardent, juste ce qu'il faut pour qu'on le sente à la barre. Il monte bien au vent, fait un bon près et dans la mer se défend admirablement. Je ne saurais trop vous conseiller de le lire. C'est un livre emballant.

CAP HORN, par Henry-Jacques. Aux portes du Large; in-12, 1947. Voici, comme nous l'annonce l'auteur, « l'histoire d'un de ces grands voiliers, taillée en guise d'hommage à la mer et à ses gars ». L'hommage est écrit en une langue simple, directe, merveilleusement évocatrice. Ce journal d'un pilotin qui va doubler le Cap Horn nous fera penser au Nègre du Narcisse par la précision des détails. M. Henry-Jacques est un artiste qui dépeint mouvement et couleurs avec la justesse de coup d'œil du peintre... et c'est aussi un poète... ses chansons de bord ne sont pas le moindre charme de ce livre attachant. Il plaira à tous ceux qui aiment la mer, aux

*Chevaucheurs de houle  
Que le vent du large saouïe*

Quel beau voyage nous vivons en compagnie du petit babordais de Nantes sur l'*Eugénie Fautrel*, ce beau trois mâts de 3.500 tonnes, habillé de 24 voiles aux noms prestigieux : brigantine, perroquets, cacatois, huniers, flèches... La grande navigation à voile n'existe plus, mais « Cap Horn » nous en conservera le souvenir impérissable.

JEAN FRANÇOIS DE NANTES, par Henry-Jacques. Aux portes du Large; in-12, 1947. L'auteur nous conte, cette fois-ci, le drame poignant d'un matelot qui a brusquement quitté la navigation à voiles, pour répondre à l'appel de la Terre. Cette vie nouvelle l'enchantait tout d'abord. Il en savourait par avance la sécurité, le travail monotone et calme, les nuits tranquilles, et puis toutes les autres joies qui sont à portée de la main dès que le désir vous en monte à la tête. Il a posé son sac, le beau matelot, dans un assez bon coin où il a trouvé très vite, travail, copain compréhensif, bonne table et vin fameux et surtout l'amour candide d'une jolie fille. Mais si le corps est satisfait, l'âme est aux prises avec des regrets inavoués et cuisants. Se pourrait-il que Jean-François le Costaud devienne un homme comme les autres ? Le vrai matelot peut-il s'enliser dans un bonheur tout rond, sans dangers ni surprises ? Nantes si proche, Nantes aux navires, Nantes chantée aux quatre coins du Monde lui lance son appel à la Mer !

BATAILLES PARTOUT, par M. Etienne Morat. Hachette; in-12, 1947. M. Morat met à notre portée, grâce à des tableaux clairs et concis, ce qu'a été, dans le dernier conflit, le rôle de la Marine. « La victoire vient de la mer », nous montre, avec détails et chiffres à l'appui, ce qu'ont été les combats fameux qui ont fini par assurer la maîtrise des forces alliées dans l'Atlantique, la Méditerranée, l'Océan Arctique. Victoires difficiles, âprement disputées; la masse considérable d'hommes, de matériel devant faire face à des éléments nouveaux, correspondant aux inventions nouvelles d'attaque et de défense; gigantesques convois de ravitaillement qu'il faut protéger. La grande fresque épique, enchevêtrée de combats aussi bien terrestres qu'aériens ou sous-marins, ne peut nous faire oublier la parole de l'Amiral américain Farragut « je préfère l'acier des hommes à l'acier des blindages ».

AU PAYS DES GRANDS VENTS, par M. Bruce D. Campbell. Hachette; in-12, 1947. L'auteur a passé cinq années chez les Esquimaux. Il nous apprend à connaître, à apprécier ce petit peuple si sympathique, si gai, honnête, actif, qui, bien qu'habitant la partie la plus déshéritée de la Terre, s'estime parfaitement heureux. Les Esquimaux (mangeurs de viande crue) ont en guise de gouvernement, un système familial où on ne reconnaît quelque supériorité qu'aux meilleurs chasseurs,

Point de monnaie, ni de valeurs, seulement un système d'échange. Vivant par petits groupes, l'été sous la tente de peau, l'hiver dans l'igloo, ils mettent le produit de leur chasse en commun pour le camp. L'Esquimaux a des dons innés pour tout ce qui a trait au bateau. Actuellement, où la baleinière a souvent pour la pêche remplacé l'umiak, on le voit capable de faire des réparations délicates au moteur. Sur son kayak il est d'une intrépidité folle, surtout si l'on songe que chez ce peuple, rares sont les individus sachant nager. Ce livre vous apprendra ce qu'est la vie curieuse des tribus du grand Nord.

VICTOIRE SUR MER, par Jean Renou. Maison Mame; in-12, 1947. M. Jean Renou nous donne une relation vécue de ce qu'a été, entre autres combats, le débarquement en Normandie avec le *Georges Leygues* et le *Montcalm*, aux côtés des Alliés. Comme l'écrit l'auteur : « sur mer, au combat, l'héroïsme est presque toujours obscur ». Les exploits sont réduits au résumé d'un journal de bord : au jour J les amiraux sont gais, l'escadre marchant au point K, la terre de France est à 20 milles. Les équipages se changent, rasés de frais, vêtus de leur bel uniforme, les marins attendent... et après la ruée fantastique, comptant de lourdes pertes, à 6 h. 30 le premier soldat prend pied sur la terre de France. Sur le clocher de Port-en-Bessin, on a gravé une inscription et à la barre d'une vedette, un marin français tient une gerbe de roses, nouée d'un ruban tricolore. « Ils ont fait une belle guerre ». M. Jean Renou nous conte aussi la campagne du *Richelieu* dans le Pacifique, le raid de Pola, le débarquement d'Ajaccio, les combats de Vintimille, les départs pour l'Afrique et l'Asie où, contre leurs adversaires, les marins français ont eu le dernier mot. Belles pages que tous les Français aimeront lire.

LE NAUFRAGE DE LA « MARIETTA », par Henry de Monfreid. Fayard; in-4<sup>e</sup>, 1947. Ce 151<sup>e</sup> livre de la collection à couverture orange nous donne cinq nouvelles d'un genre bien différent de celui auquel M. de Monfreid nous a habitués. Ce sont des histoires comme celles que l'on se raconte à la veillée, au coin d'un bon feu. Mi-souvenirs, mi-légendes. Le naufrage d'une goëlette *La Marietta*, apparue un instant à la crête des vagues, un soir de tempête et laissant le lendemain du drame, une plage couverte de pourpre et d'or, sa cargaison d'oranges, fait un peu partie du rêve éveillé que doit revivre un imaginaire devant une vieille figure de proue ramassée sur la plage.

EMBARQUE... GARÇONS est un livre remarquable, comme le sont en général tous ceux publiés par les Scouts de France. Il a été fait à l'usage des scouts marins de France; mais il est souhaitable de le voir figurer dans la bibliothèque et dans le tiroir du bateau de tous les yachtsmen, petits et grands sans exception. Un résumé de l'histoire maritime sert d'introduction à ce livre si bien rempli. Résumé succinct sans doute, puisqu'en trente pages les auteurs retracent l'histoire de la Marine française depuis l'an 600 avant J.C. jusqu'à la fin de la guerre de 1914. Ne chicanons pas les auteurs sur quelques rares erreurs qui leur ont échappé, et souhaitons que tous sachent ce que contiennent ces trente pages de notre histoire maritime, ce ne sera déjà pas mal ! Avec ce livre vous apprendrez l'art de faire des nœuds marins, ce que trop de yachtsmen ignorent. Vous connaîtrez le nom des voiles de nos anciens trois mâts et recueillerez sur la navigation à voile des conseils aussi judicieux et précieux que pratiques. Vous saurez jeter proprement une ancre et accoster convenablement à votre mouillage, toutes choses qu'ignorent ceux qui n'ont pas l'habitude de naviguer dans des eaux où règne un certain courant. Vous ne commettrez plus d'erreur d'étiquette dans l'usage de la pavillonnerie. Vous saurez utiliser compas, sextant, cartes marines, les bouées de balisage, les phares. Vous comprendrez le langage des signaux et aurez une certaine connaissance de la météorologie. Que de choses vous apprendrez dans cet opuscule de poche de près de quatre cents pages que termine un index très bien fait, à l'aide duquel vous trouverez immédiatement le renseignement dont vous avez besoin.

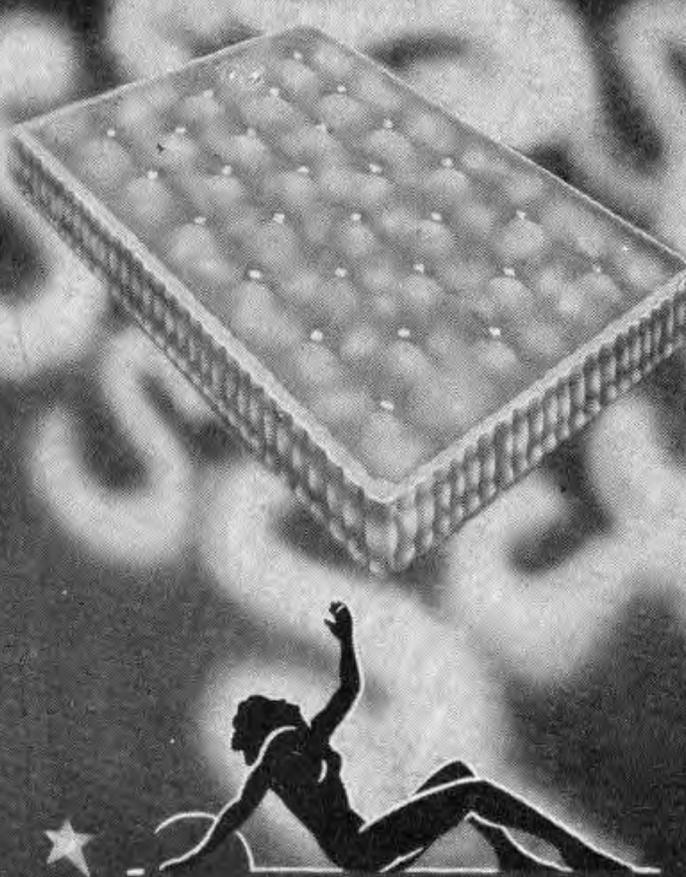
## LES YACHTSMEN BIBLIOPHILES

Un petit groupe de bibliophiles vient de fonder une société, ayant à sa tête le Comte Etienne de Ganay, Président du Yacht-Club de France. Cette compagnie se propose de publier chaque année un livre illustré sur beau papier, imprimé avec grand luxe et dont le texte qui aura trait à des sujets de navigation ou de voyage sera l'objet d'un choix particulier; le but étant de ne publier que des écrits inédits ou pratiquement introuvables. Chacun des livres de cette société ne sera tiré qu'à deux cents exemplaires; la société ne devant se composer que de deux cents membres, recrutés uniquement dans le monde du yachting. A notre demande les « yachtsmen bibliophiles » ont réservé un certain nombre de places, en nombre très limité, aux membres de l'Association des Amis du Musée de la Marine. Que ceux que la question intéresse s'empressent d'écrire à la direction de la revue.

FRANTZ BEAUMAINE.

---

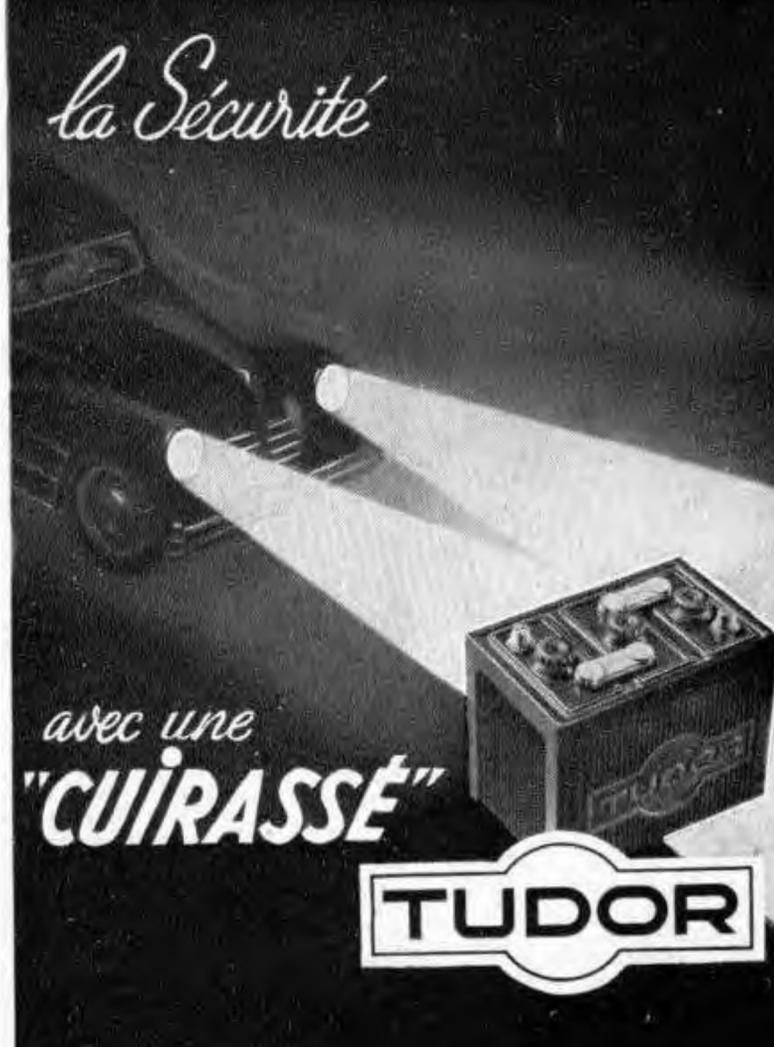
les fameux matelas



**SIMMONS**

*Création SIMMONS*

*la Sécurité*



avec une  
**"CUIRASSÉ"**

**TUDOR**



**Marc SIMON et Fils**  
DÉCORATEURS - ENSEMBLIERS  
94, Boulevard Diderot      PARIS-XII<sup>e</sup>

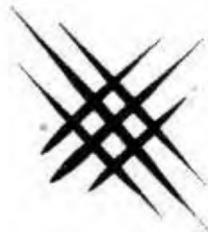
---

**Peinture  
Vitrerie  
Ravalements**

**"L'ESSOR"**

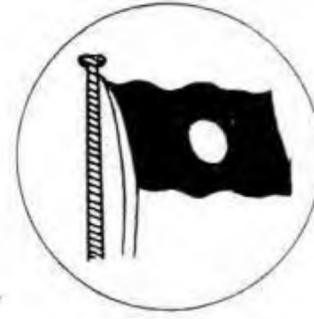
Société coopérative de Production  
DIRECTEUR : N. HARASSE

Ateliers et Bureaux :  
194, Faubourg Saint-Martin  
PARIS-10<sup>e</sup>



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

Fournisseur du Ministère de la Marine



**WORMS & C<sup>IE</sup>**

Maison fondée en 1848

45, Boulevard Haussmann, PARIS

**A LA SOURCE  
DES INVENTIONS**

56, Boulev. de Strasbourg, PARIS-10<sup>e</sup>  
(près de la Gare de l'Est)

●  
*La plus importante et la plus ancienne maison de*  
**MODÈLES RÉDUITS**  
*vous invite à construire une*

**MAQUETTE MOTORISÉE**

**AVION DE TOURISME**, maquette 1 m. 85 d'envergure, pour moteurs de 5 à 10 cc., boîte complète . . . . . **1.300 fr.**

**STINSON 76**, très belle maquette 1 m. 25 d'enverg., pour moteurs 3 cc., boîte complète. **835 fr.**

**STAMPE**, belle maquette du biplan d'école, 0 m. 84 d'enverg., pour moteurs de 0 cc. 8 . . . . . **835 fr.**

**PIPER CUB**, maquette très détaillée, 1 m. 15 d'enverg., pour moteurs 1 cc 5, la boîte . . . . . **585 fr.**

Les prix indiqués sont nets, mais susceptibles de variation.  
**EXPÉDITION** rapide contre remboursement, des frais de port, d'emballage et de la différence s'il y a lieu.

**CATALOGUE N 1946** contre 25 fr. T. P.



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

*Reproduction offerte par le*  
**PORT AUTONOME DU HAVRE**

MÉTAUX BRUTS ET OUVRÉS - TUBES  
ACIER - RACCORDS - POMPES ET  
CUIVRERIE - TOLES - FERS BLANCS  
FONTE - ARTICLES SANITAIRES  
CHAUFFAGE - OUTILLAGE  
VIEUX MÉTAUX

●  
**ÉTABLISSEMENTS  
BROSSETTE & FILS**

Société en commandite au capital de 62.600.000 francs

**SIÈGE SOCIAL A LYON  
40, rue du Pré Gaudry (2<sup>e</sup>)**

●  
**SUCCURSALES :**

PARIS - LE HAVRE - LILLE - NANCY - STRASBOURG  
NANTES - BOURGES - BORDEAUX - TOULOUSE  
BÉZIERS - MARSEILLE - NIMES - TOULON - NICE  
ALGER - ORAN - PHILIPPEVILLE - TUNIS - DAKAR

**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<sup>T</sup> CHAMOND-GRANAT**

SOCIÉTÉ ANONYME - CAPITAL 149.000.000 FR

20 rue de PRONY  
PARIS 17<sup>e</sup>



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  
ÉTANCHE**

*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<sup>er</sup>)

CHRONOMÈTRES  
**L**  
**O** 10 GRANDS PRIX  
**N**  
**G**  
**I**  
**N**  
**E**  
**S**  
FOURNISSEUR  
DE LA MARINE  
CHRONOGRAPHES

*Société Française  
des Constructions*

●

**BABCOCK & WILCOX**

**48, rue de La Boétie**  
ELYsée 89-50

●

CHAUDIÈRES A VAPEUR  
MARINES ET TERRESTRES

**Artistes - Maquettistes  
Collectionneurs**

*L'Association des Amis du Musée de la  
Marine a entrepris pour vous l'édition de magni-  
fiques plans de modèles de navires anciens et mo-  
dernes exposés au Musée.*

*Ces plans, d'une remarquable précision techni-  
que, 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 <sup>e</sup> en 3 feuilles.	300 frs
Le <i>Cbéec</i> de 24 canons	au 1/75 <sup>e</sup> en 1 feuille.	120 frs
Le cuirassé <i>Richelieu</i>	au 1/100 <sup>e</sup> en 3 feuilles.	380 frs
Le croiseur léger <i>Le Terrible</i>	au 1/100 <sup>e</sup> en 2 feuilles.	230 frs
La frégate <i>La Belle Poule</i>	au 1/75 <sup>e</sup> en 5 feuilles.	400 frs
La goëlette <i>La Toulonnaise</i>	au 1/75 <sup>e</sup> en 1 feuille.	120 frs

*4 phototypies de luxe sur carte satinée de  
30 x 22,5 cms sont éditées pour chaque modèle et  
vendues au prix de 30 francs 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<sup>e</sup>)

**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

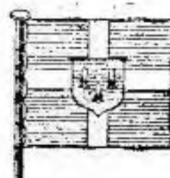
et tous Articles spéciaux pour :  
LA MARINE DE COMMERCE  
et de PLAISANCE

**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 - CHIMINS DE FER  
BARRAGES - OUVRAGES D'ART  
BATIMENTS



**Au**  
**Corsaire**

Restauration  
et Construction

de tous modèles de

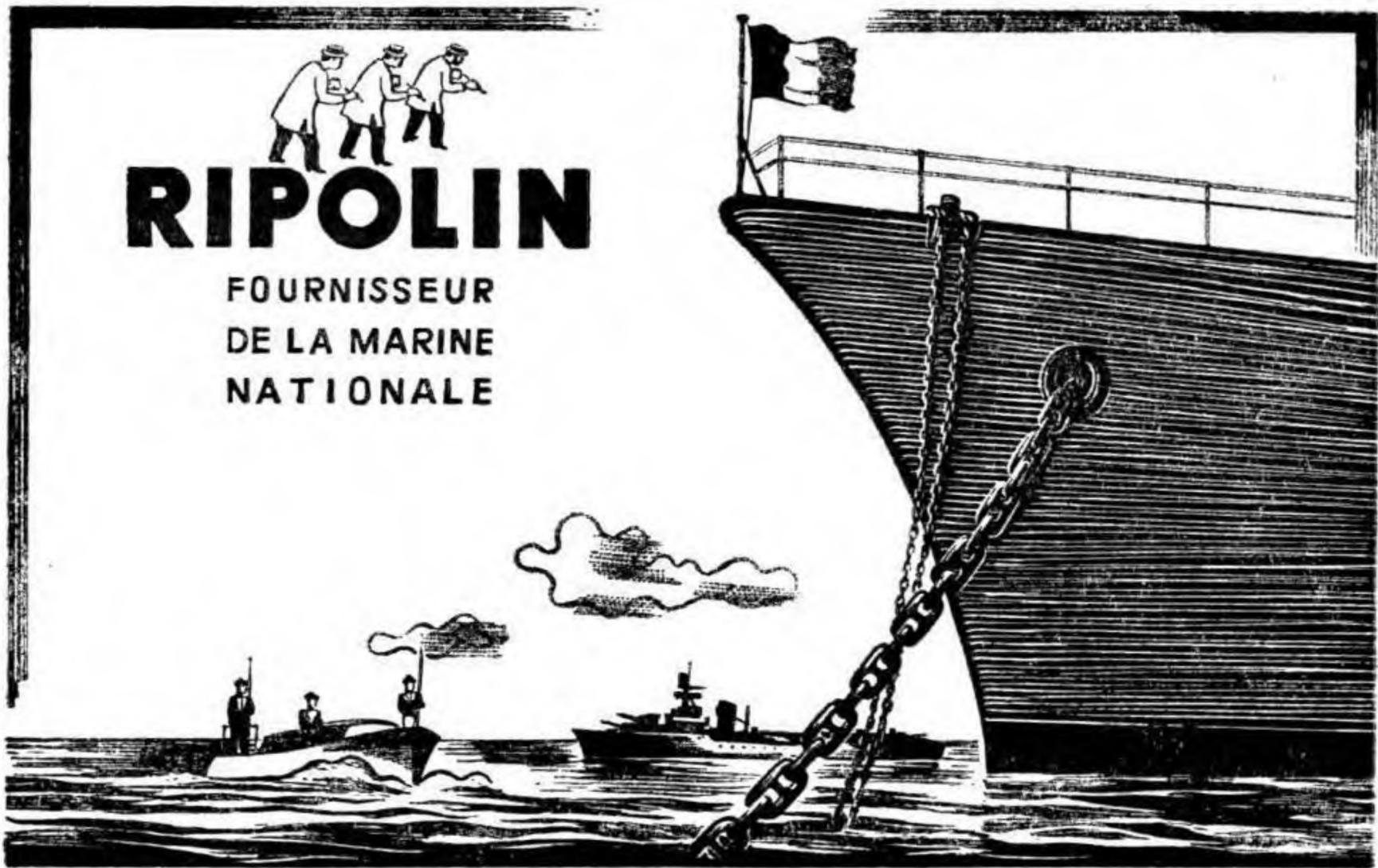
**Navires Anciens**

Archéologie Navale  
Expertises

Exposition : rue de Seine, 76 - Paris 6<sup>e</sup>

Avenue d'Italie, 29 - Paris 13<sup>e</sup>

Tél : Gobelins 09-05



*Pêche congelée*  
*Fruits et légumes congelés*  
*Entreposage*  
*Transport*  
*Vente au détail*  
*Condommaleur*

**LA CHAÎNE FRIGORIFIQUE  
A BASSE TEMPÉRATURE**

**VIVAGEL**

**DISTRIBUE TOUTES DENRÉES CONGELÉES**

52, RUE DE LISBONNE PARIS CAR 33 116