

NEPTUNIA



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

NUMÉRO 1

1^{er} TRIMESTRE 1946

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



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

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

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

BATEAUX DE
SERVITUDE
de tous types
REMORQUEURS
CHALUTIERS

MATÉRIEL
DE DRAGAGE
OUTILLAGE DE
PORTS

BATIMENTS
pour la
NAVIGATION

Fluviale et Coloniale



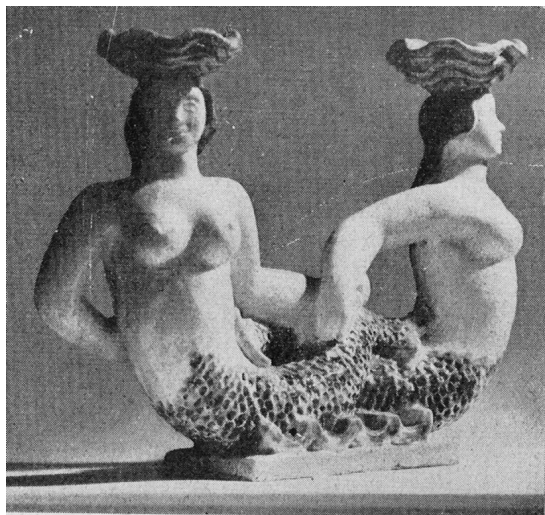
SOMMAIRE

Editorial par l'Amiral Lacaze, de l'Académie Française, Ancien Ministre de la Marine, Président de l'Association des Amis du Musée de la Marine	1
Du Louvre à Chaillot. Le Musée de la Marine dans la tourmente. Nouvelles acquisition et projets en COURS, par l'A.M.M. de service	2
Numismatique Maritime, par M.H. Quiot . .	10
La dernière galère, par J.P. Alaux	11
L'uniforme des Officiers de Marine sous Louis-Philippe, par M. le Commis- saire Général de la Marine Julien	14
L'Ecole Navale au Musée de la Marine, par les Elèves de l'Ecole Navale	16
L'Etat de l'Artillerie des Iles et des Colonies françaises de l'Amérique en 1775, par M. Olivier de Prat, Archiviste paléo- logue, attaché à la Direction des Archives de France . .	17
Le mouvement de modèle réduit en France, par M. Faure-Baulieu, président du Yachting Miniature	21
Le tank destroyer "Siroco", par le Lieutenant de vaisseau Durville	23

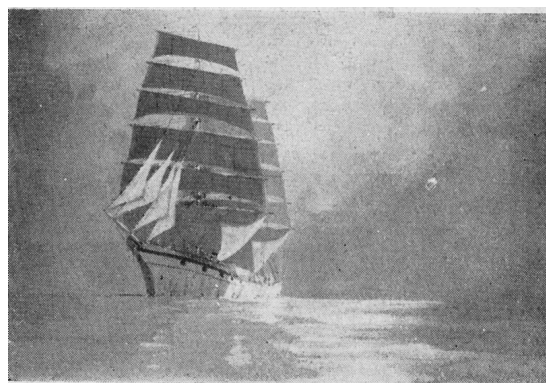


LESTIENNE

SQUARE MONTHOLON
PARIS



TÉL. : TRUDAINE 72-38



CONTRE-JOUR

par Georges FOUILLÉ



MADSEN

ÉDITEUR

374, RUE S'HONORE
PARIS

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

Galerie
"Couleur du Temps"

MARQUET
LAPRADE
C E R I A

H. de WAROQUIER

Sculptures de
W L E R I C K

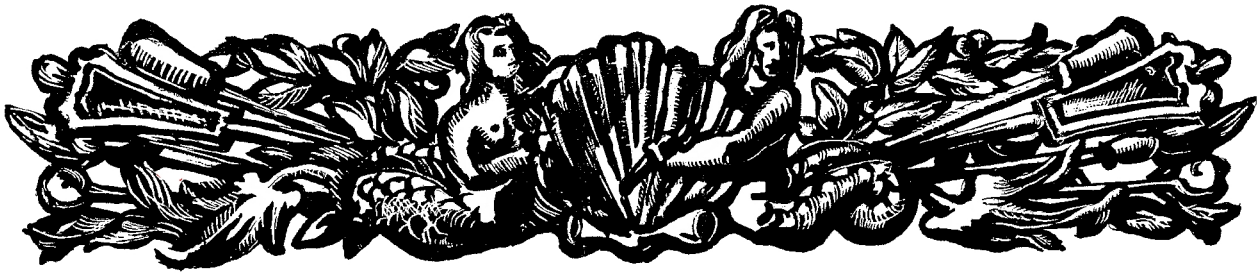
9, rue Arsène-Houssaye
PARIS-VIII° — CARNOT 37-18

Librairie Maritime
SERGENT



Achat de livres
et documents
rares sur la
Marine

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



ÉDITORIAL



L'ISSUE du long conflit qui a si cruellement bouleversé et ruiné notre Pays, je suis heureux de présider à la Renaissance de l'Association des Amis du Musée de la Marine, renaissance que symbolise aujourd'hui la réapparition de notre bulletin dont la publication interrompue depuis 1939 est reprise sous une forme nouvelle.

Les Amis d'avant-guerre pourront constater que tout ce qui en faisait l'intérêt et la haute tenue a été maintenu pour ménager la continuité de leur collection. Ils constateront aussi que la variété des sujets traités a augmenté et que la présentation a été modifiée pour répondre aux vœux de tous ceux que notre Musée passionne et pour faire de cette revue, sous le nom de "Neptunia" un vivant organe d'action, d'information, de diffusion et de liaison.

Cette extension de notre Compagnie, et de la revue par laquelle elle s'exprime, correspond d'ailleurs à l'évolution même de notre beau Musée depuis sa réinstallation au Palais de Chaillot.

Le nouveau Musée de la Marine a bien marqué qu'il était le Musée de toutes les Marines : de guerre et de commerce, de plaisance et de pêche. Et toutes les activités qu'il évoque intéressent les classes les plus diverses : archéologues, philatélistes, historiens, techniciens, maquettistes, sportifs, artistes et artisans.

Enfin le Musée de la Marine occupe maintenant dans la Capitale une place de premier plan par sa situation et ses magnifiques galeries où nos collections ont enfin trouvé le cadre qui convenait à leur richesse et à leur variété.

Le Musée de la Marine est déjà dans sa présentation provisoire, le plus beau Musée de Marine du Monde.

En attendant les touristes étrangers, les Parisiens lui ont fait un succès enthousiaste.

Notre Association se devait donc de donner à sa revue la présentation et la qualité qui correspondaient au rang de notre Musée. Nos Amis se réjouiront de constater qu'elle atteint dès ce premier numéro au niveau des plus belles revues d'Art. Dans son élégante ordonnance, avec ses nombreuses illustrations et sa documentation elle sera la revue des Arts et Techniques maritimes et complètera ainsi la gamme des publications maritimes françaises.

AMIRAL LACAZE



DU LOUVRE A CHAILLOT

Le Musée de la Marine dans la tourmente



SEPT années de dévastation, de misère et de deuil ont passé depuis notre dernier bulletin (1). Apaisons tout de suite les inquiétudes des Amis du Musée de la Marine quant à nos collections : presque tout est revenu sans avarie majeure. Sous la prudente direction du regretté Capitaine de Vaisseau Vincent Bréchignac, toutes les richesses de notre Musée avaient été soigneusement emballées et évacuées en 1939 pour être mises à l'abri des bombardements. Ce déménagement était aussi un départ définitif du Louvre puisque nous devons quitter ce havre séculaire pour les galeries qui nous étaient réservées, au nouveau Palais de Chaillot, depuis sa construction en 1937.

Les coques bien saisies avec traverses, tassots et coussins de fibres de bois et les mâtures libres dans les caisses doublées de papier goudronné, toute notre flotte miniature a fait sans encombre le voyage aller-retour de Paris à Chambord. Seules, les plus lourdes pièces, les meubles "Dauphin" et les vitrines furent remisés à Paris.

Nous n'avons en définitive à déplorer que la perte de deux modèles : la "Couronne" et le "Richelieu" pris dans la débâcle à leur retour de l'Exposition de l' « Eau » à Liège et dont la disparition, aux environs de Boulogne, reste assez mystérieuse, la perte de la plupart des Archives et de la Correspondance du Commandant Vincent Bréchignac - les livres inventaires ont été heureusement récupérés grâce au Curé de Montbazon - les avaries de vitrines et d'un meuble « Dauphin » dues à un malencontreux déménagement du Palais de Chaillot au Palais de Tokio en 1942.



NOUS ne pouvons malheureusement donner des nouvelles aussi rassurantes des collections maritimes des ports de guerre et de commerce; ils ont tous été plus ou moins dévastés par la guerre : C'est l'héroïque Dunkerque écrasé, mais la collection Balsen est heureusement sauvée. C'est Cherbourg et tout son Arsenal ravagés, sa belle salle d'Armes et le petit Musée de sa Chapelle en cendres (2). Brest n'est plus qu'un chaos de ruines où seule la Consulaire est encore debout. La Direction des Constructions Navales avait heureusement replié le petit Musée de l' Arsenal à la Manufacture de Tabacs de Morlaix où il est toujours intact. Le canot de l'Empereur aussi a

(1) Bulletin n° 34 du 2^e trimestre 1939.

(2) Nous avons appris avec joie le retour de déportation de M. Pierre Le Conte, qui a réussi à préserver ses collections et sa précieuse documentation.

quitté de justesse, en 1943, les rives de la Penfeld pour celles de la Seine, grâce aux efforts combinés de la Marine et de la S.N.C.F. A Nantes, ce sont le précieux Musée des Salorges et la plupart des belles collections privées qui sont anéantis. Rochefort partiellement pillé. A Marseille, à Toulon, les bombes ont causé de multiples ravages, en particulier à l'Hôtel de la Préfecture maritime et dans l'Arsenal. Toutefois les pièces les plus intéressantes ont été mises à l'abri à partir de 1943 et les collections maritimes du Musée municipal de Toulon sont sauvées (3).



OUS exposerons plus loin comment se fit la réinstallation du Musée de la Marine au Palais de Chaillot, en pleine guerre et malgré l'occupation. Il importe de dire auparavant pourquoi, malgré la politique de repliement des autres Musées qui resteront fermés en tout ou partie, six, sept ou huit ans, on fut amené à entreprendre cette réinstallation du Musée de la Marine dès 1943, en dépit des difficultés apparemment insurmontables qu'elle présentait et des risques matériels et moraux qu'elle comportait.

L'hiver 1939-40, n'a pas été une "drôle de guerre" pour nos Marins : bien au contraire, dans les dures croisières du blocus et les héroïques combats de Norvège, ils ont révélé au monde la valeur de notre Flotte et la combativité de nos Equipages, provoquant même l'admiration de nos compagnons d'armes d'Outre-Manche lors de la bataille de Dunkerque et des heures décisives de la campagne de France. Avec la défaite de nos Armées, commence un effroyable calvaire pour la Marine française. Aux flancs de la Patrie déchirée et sur toutes les mers, pêcheurs, marins du commerce et de l'Etat, au mépris des dangers et des vides que la guerre continuait à creuser dans leurs rangs, se dévouèrent pour sauver la France de la famine avec une abnégation totalement méconnue de ceux mêmes qu'ils faisaient vivre.

L'année 1942 s'achève sur la ruine matérielle de cette Marine dont la qualité, un moment, surpassa celle de toutes les autres. Du rivage souillé de mazout nos Equipages, la rage au cœur, contemplant les épaves calcinées de leurs vaisseaux avec lesquels ils ont connu tant de dangers et de fatigues; tant de mortelles épreuves, tant d'injustes humiliations malgré des combats valeureux. Dans le désarroi des idées, des principes et des traditions, une voie, au moins semble sûre : celle qui nous groupera autour d'un passé glorieux, celle qui, avec notre fierté nous rendra notre conscience nationale. La Flotte est engloutie, mais l'esprit invincible de nos Marins vit toujours. Il n'est pour le ranimer que d'ouvrir l'Armorial de nos Gloires maritimes. Comme les régiments dissous confient leur drapeau et leur gloire à des Compagnies de traditions, pourquoi ne créerions-nous pas un Vaisseau de tradition? Et puisque nous ne pouvons "armer" ce vaisseau dans les ports désertés et mutilés, pourquoi ne pas rouvrir le Musée de la Marine qui devrait être le reliquaire où nous puiserons une foi nouvelle.

Plus de bateaux, plus de Marine ! pensent déjà de nombreux Français.

(3) Ce rapide bilan n'est qu'un aperçu des renseignements incomplets que nous avons pu réunir. Nous serions reconnaissants aux Amis du Musée de la Marine de nous aider à les compléter.

Non, la Marine ne veut pas mourir ! Elle a tout sacrifié fors l'honneur, mais ses traditions, ses gloires et ses fastes vivent toujours dans le cœur fervent des Marins. Il faut la faire revivre au cœur même du Pays, il faut sauver son âme pour assurer sa Renaissance. Il faut évoquer sa grandeur pour tous ceux qui ne veulent pas désespérer de la Victoire, car sans elle, la France ne peut espérer se relever, rebâtir son Empire Colonial et retrouver sa place dans le monde.

Tandis qu'à l'extérieur, nos camarades d'Afrique se joignaient aux Alliés et aux F.N.F.L. pour préparer cette victoire, c'est ainsi que s'ouvrit au cœur de la Nation opprimée, un front de propagande intérieure, une propagande à visage découvert, sans équivoque, strictement, essentiellement française, sans micro et sans argent, malgré la faim, le froid et la misère, les alertes de jour et de nuit, les rafles et le spectre permanent de la Gestapo, mais avec la foi d'une Renaissance prochaine.



Faire revenir nos précieuses reliques dans les galeries du Palais de Chaillot n'allait évidemment pas sans risques; les prudents, les passifs et le troupeau des pleûtres nous le firent bien savoir. Mais il n'est rien de grand sans risques et le potentiel spirituel de ce patrimoine national ne pouvait trouver un instant plus propice à son expansion, plus favorable à son rendement. L'accueil chaleureux et l'émotion des Parisiens nous le fit bientôt voir.

D'ailleurs, dans le chaos de cette guerre mondiale quel augure pouvait indiquer le « refuge absolu » sur tout le territoire? Ouradour, Giens, Plougastel, Daoulas et tant d'autres coins jadis paisibles, confondraient aujourd'hui, les plus subtils oracles de ces années terribles.

Enfin, le récent incendie qui, en pleine paix, a dévoré une tour du Château de Chambord a prouvé qu'à Paris on avait, du moins, l'avantage d'une défense efficace et rapide contre les fléaux qui nous menaçaient partout.

Comment se présentait cette réinstallation à Chaillot le 1er février 1943 :

Personnel : 2 modélistes.

Matériel : quelques menus matériaux de restauration, pas de fil. Peu ou point d'outillage et pas d'inventaire.

Crédits : Néant; 80.000 francs pour « l'entretien » sont demandés pour l'exercice 1943.

Instructions : Néant, Archives en partie perdues.

Collections : 613 caisses réparties entre Chambord, Serrant et Chaillot. Des inventaires presque hiéroglyphiques.

Locaux : Vaste coque : Vide et inachevée, chantier à peine préservé du gel, du soleil et de l'humidité depuis 1939.

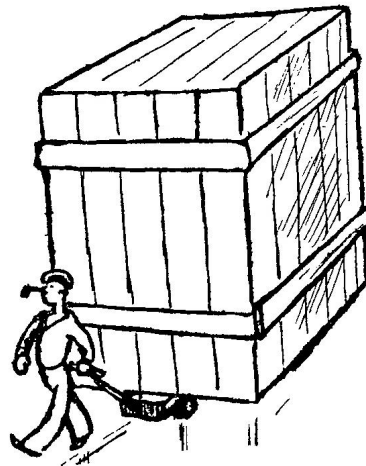
En face de cette indigence, il fallait agir vite car de jour en jour, le cercle des difficultés se resserrait : matériaux et outillages bloqués, réquisitions de main-d'œuvre, limitation des devis

à 20.000 francs, restrictions d'électricité, de transports à moins de 30 km., etc..., etc..., etc...

Et surtout il fallait persuader les timorés, vaincre l'inertie, la veulerie de ceux qui se retranchaient derrière les ordonnances allemandes. Bien sûr, il ne fallait pas éveiller la méfiance de l'occupant, mais il fallait agir, et vite.

Une première prospection à Toulon, avait permis de préparer, avec la complicité du Génie Maritime la sortie de deux trains de matériaux contingentés.

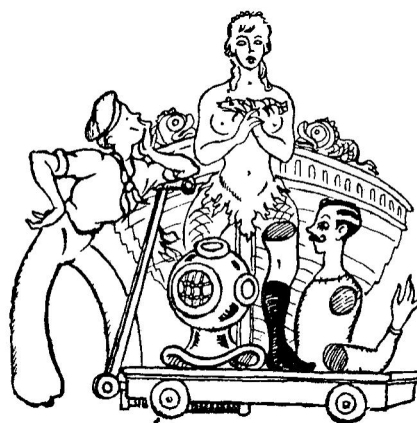
Un projet de programme d'installation et une demande de crédits furent lancés.



Enfin le recrutement sur contrat d'une petite équipe de personnel démobilisé fut bientôt autorisé. Vêtus des pauvres hardes sauvées de quelque naufrage, nos marins déguisés en civils retrouvaient instinctivement dans cette grande nef de pierre, les mêmes gestes, les mêmes rites et jusqu'au même langage que sur nos vaisseaux. Petit à petit s'organisait dans les caves du Palais, la même vie qu'à bord : Mêmes appels, mêmes coutumes; à la mise bas l'ouvrage, quand on « descend à terre », On se fait « pointer » par le « sacot » de service et si la cravate est à « mi-drissée » si les cheveux ne sont pas à « l'ordonnance », le « patron » charpentier qui est aussi



Le «Capitaine d'armes» vous renvoie à votre sac. Dans les sous-sols humides, on a aménagé les postes d'officiers marinières et d'Equipage avec caissons, bastingages et crocs de hamacs. Chaque soir, le Commandant réunit ses gradés pour le rapport et la feuille de service est affichée à l'«aubette». On s'est procuré à Brest un mât de pavillon et un sifflet pour le « Boscot» et



bientôt, pieusement, on enverra les couleurs matin et soir. Pour les grandes occasions : Conseils d'avancement, inspections, anniversaires etc. chacun apporte discrètement les pièces détachées de sa tenue n°1 et l'on se croirait tout. à coup sur la place arrière d'un croiseur à l'inspection du samedi. Ainsi prend forme un petit équipage animé d'un courageux esprit de bord, besognant ferme et fier de son travail. Tous les éléments hétérogènes que l'on peut "harponner" à droite et à gauche "chômeurs intellectuels", ouvriers sinistrés de Brest et de réfractaires du S.T.O., tous d'équipe à ces marins qui veulent et tous forment l'EQUIPAGE qui record, le plus beau Musée de

Cependant notre ardeur est de Toulon sont bloqués les uns semble de règle dans certaines fois au bord du découragement. Et brutal, des crédits réclamés pour

Qu'importe, on tiendra la mois plus tard sans qu'un sou lui quémardages auprès des diverses interventions du chef de Service l'intelligente et inlassable activité FENWICK, Secrétaire Général au prix d'un travail acharné, de jour et de nuit, l'Œuvre se réalise.

Sortant de sa léthargie, le Palais de Chaillot est pris d'une fièvre ardente et retentit du bruit des marteaux, des chariots et des machines. En dix semaines les salles sont restaurées : 30.000 m2 de peinture, 7.500 m2 de parquets et de dallages. D'énormes caisses arrivent en convois bi-hebdomadaires et les collections sont aussitôt déballées, restaurées, grées et pomponnées. On ramène même le canot



Lorient, prisonniers évadés, s'associent avec un bel esprit lancer leur plus glorieux vaisseau va sortir de terre, en un temps Marine du Monde.

mise à rude épreuve : les wagons après les autres. La passivité qui Administrations nous amène par le choc le plus rude c'est le refus l'installation du Musée.

date ! Le Musée sera ouvert trois soit affecté au budget. On vit de Directions de la Marine. Grâce aux de la propagande, ainsi qu'à de l'Enseigne de Vaisseau du premier Salon de la Marine,



de l'Empereur dans lequel trois ouvriers de Brest ont fait un voyage de 8 jours, hamacs tendus dans le carrosse; il a fallu arrêter le trafic sur la voie, tout au long de son parcours par Redon et Segré, et le voilà qui défile pour la première fois devant l'Hôtel des Invalides. C'est sous cet innocent «camouflage» du Salon qu'à "la date prévue : le 4 juin 1943, les galeries furent à nouveau ouvertes.





Ce fut tout de suite un succès sans précédent : aux portes du Musée, se pressant sur six rangs, les Parisiens formaient une colonne qui s'étendait jusqu'au milieu de la place du Trocadéro. Sur tous les visages rayonnaient la joie et l'orgueil d'un patriotisme qui pouvait enfin se manifester librement et *unaniment* autour de nos glorieux souvenirs. La Marine si longtemps méconnue retrouvait son prestige. Ce fut la première victoire de notre propagande intérieure.

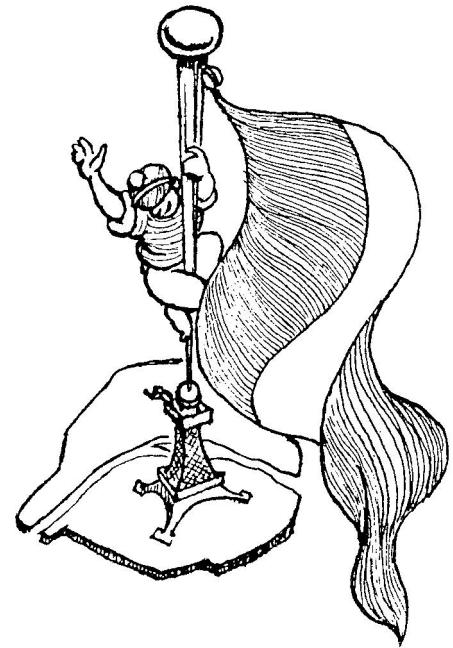
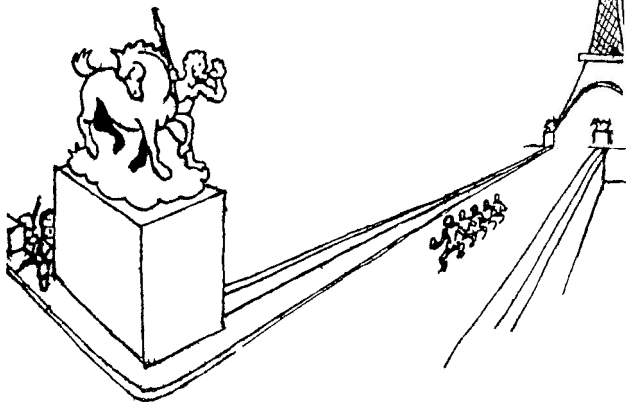
La seconde fut de s'imposer, de durer et de s'étendre chaque jour en dépit des interdictions, restrictions, contraintes et dangers de toutes sortes.

La courbe des Entrées dont le total est probablement supérieur à celui de tous les Musées Nationaux réunis, n'a cessé de monter jusqu'à la Libération.

Dès le premier soir des « 6 journées de Paris » le Musée qui camouflait depuis longtemps personnel, matériel de transmission et jusqu'à un poste d'émission clandestin de la Marine, assumait en liaison avec l'Etat Major F.F.I. du 16^e arrondissement et les sections du Trocadéro, la défense du versant de Chaillot. S'assurant du garage souterrain allemand de la place d'Iéna, nos matelots, arborant enfin leurs pompons rouges, en sortirent quantité d'autobus, camions et voitures aux acclamations de "Vive la Marine française", de tout le quartier enthousiasmé. Jusqu'au 25 août on avait en vain tenté de forcer les barrages allemands de la Tour Eiffel pour y arborer notre plus grand pavillon. A 4 heures du matin, le 25, une nouvelle tentative faillit mal tourner ; le Commandant et les quatre matelots, Le Barbier, Duquesnoy, Simonin et Couespel armés de leur unique grenade, se trouvèrent pris sur le pont d'Iéna entre les sentinelles ennemies du Champ de Mars qui déjà s'alertaient contre les "terroristes" et deux groupes de combat de SS. qui, dans la brume matinale, montaient derrière eux sous les piles du pont. Enfin à 12 h. 08, juste avant que les blindés français n'aient débouché de l'avenue Suffren, pour amorcer l'attaque de l'Ecole Militaire, le quartier-maître Le Barbier aidé de la même équipe, grimpant en 18 minutes au sommet de la Tour Eiffel et battant de 100 mètres en hauteur les pompiers de l'arrondissement déployait nos couleurs sur Paris en délivrance (1).

Le temps de récupérer le personnel dispersé pour la garde et la réinstallation du Ministère et des Immeubles de la Marine, et le Musée rouvrait ses portes au public et aux soldats alliés tandis que s'organisait l'exposition de la « Marine au Combat » ; nos galeries l'attendaient depuis deux ans et elle s'ouvrit, bonne première, en décembre 1944, pour connaître un magnifique succès. Enfin le 3^e Salon annuel des Peintres de la plus brillantes manifestations du

Tel est l'historique, incomplet mais au palais de Chaillot. Encore n'est-ce que propagande. Plus discret, plus ingrat travail de fond qui s'élabore dans les



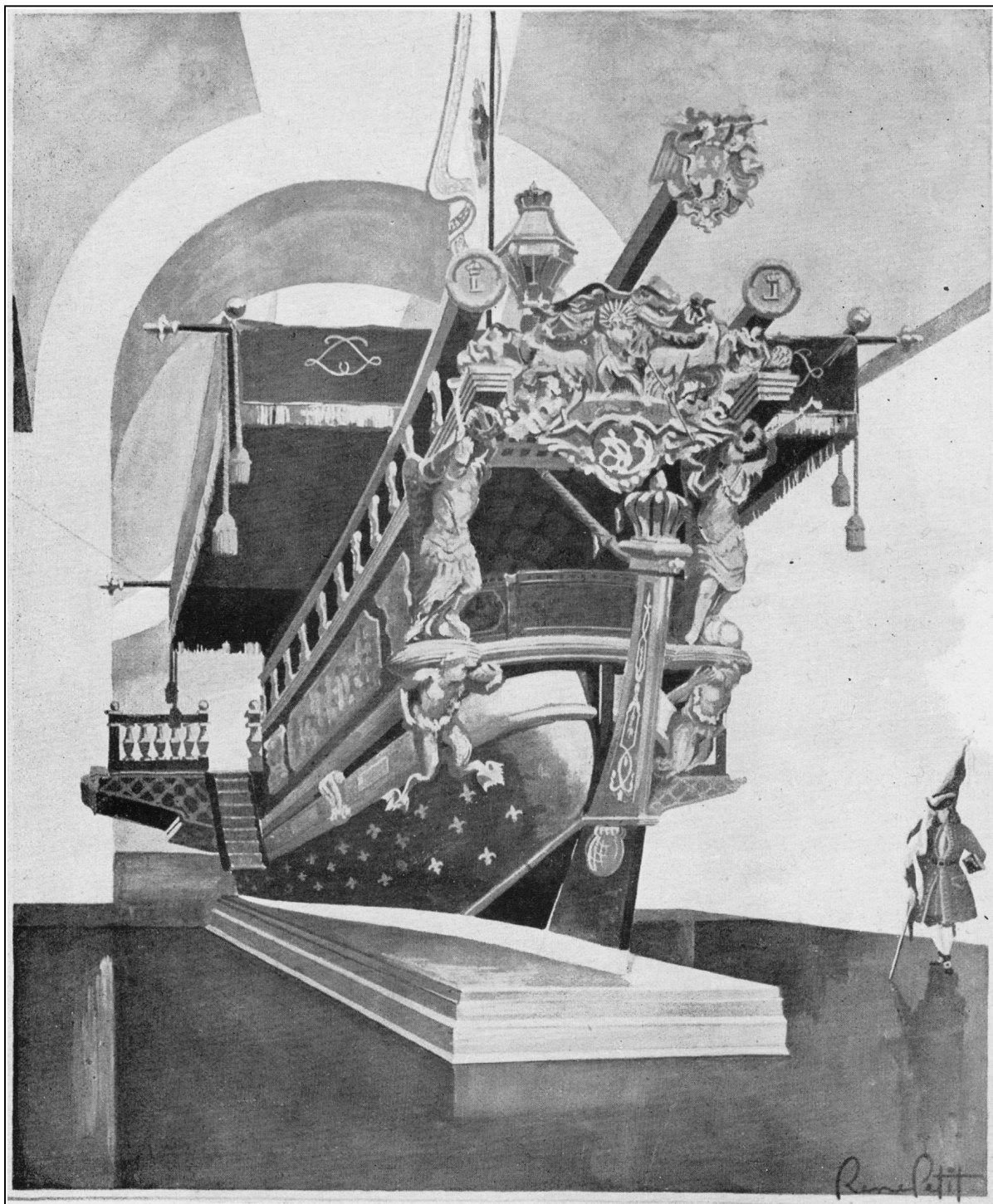
véridique du Musée depuis sa réorganisation sa vie pour ainsi dire extérieure, son rôle de aussi, mais non moins important est le coulisses :

Refonte complète des archives et de la comptabilité. Réorganisation et rééquipement intérieurs.

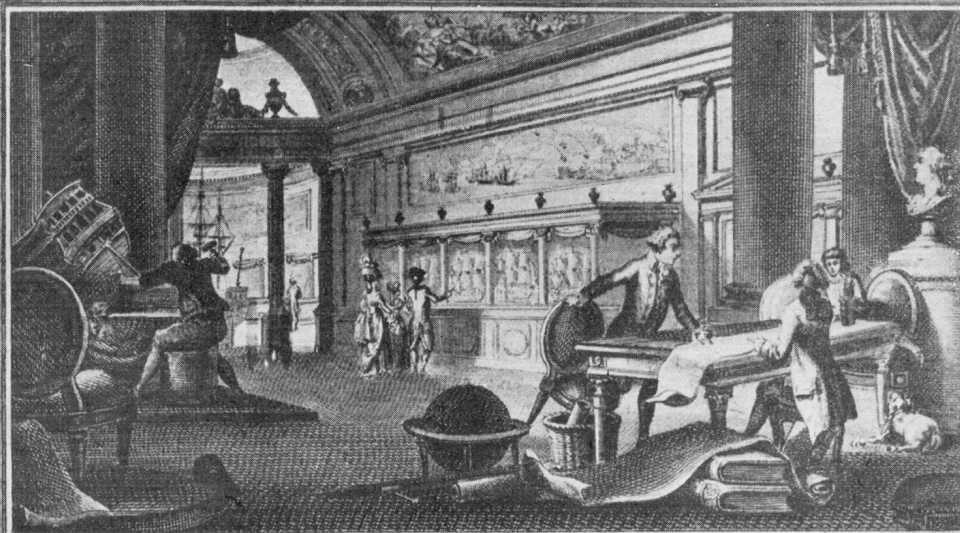
Nous y reviendrons : disons simplement que le Musée comporte trois services :

Service Intérieur, chargé du service courant, des bureaux, des ateliers (dessin -

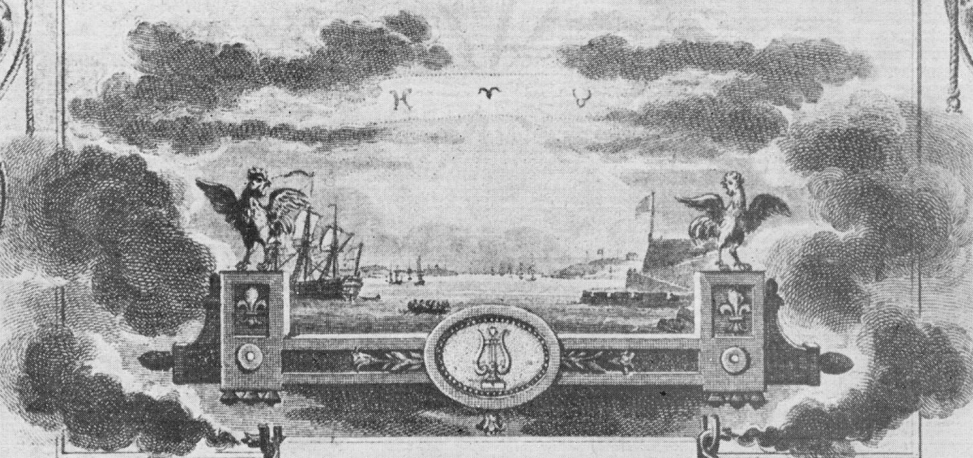
(1) Comme l'exploit du matelot BEUNON qui pourtant souleva d'enthousiasme l'armée de Bourmont, le 14 juin 1830, lors du débarquement de SIDIFERRUCH, en plantant l'emblème de la France au sommet de la TORRECHICA, cet épisode de la libération est resté sans écho. Héros sans hérauts. Seul l' "Humanité" du 29 août relate cette nouvelle et publie la photo de nos hardis marins.



*Projet de reconstitution en vrai grandeur
de l'arrière de la galère "La Réale "*



COURS DE DESSIN
A L'USAGE
DE LA MARINE,
ENRICH
D'UNE GALERIE HISTORIQUE
à la portée des Enfants.



PREMIERE
SECTION.

confection - encadrement et signalisation - décoration et restauration de modèles - charpentage et ébénisterie - machines et armurerie - électricité et microphonie - photo, cinéma et micrographie) et des magasins et réserves.

Le Service Exposition chargé des galeries d'exposition, des comptoirs de vente et des relations extérieures.

Le Service Documentation chargé de la bibliothèque et des collections, de la documentation iconographique, des études fondamentales et muséographiques.

C'est ce Service Documentation qui vient d'achever l'installation de la bibliothèque : 3.600 livres répertoriés dans 14.000 fiches. Le Grand Fichier Descriptif où chaque objet de collection a désormais son dossier renfermant tous les renseignements descriptifs et historiques qui le concernent : 2.353 dossiers. L'organisation de la documentation iconographique maritime: 1.187 dossiers sont déjà ouverts. Les rédactions de trois éditions de notre catalogue d'exposition et d'une édition du catalogue numérique.

Enfin, après six mois d'efforts faisant suite au déballage et à l'emmagasinage des collections, l'énorme travail d'inventaire qui n'avait jamais été exécuté depuis un siècle, tout au moins sous une forme aussi complète et méthodique, est aujourd'hui accompli, à raison de 14 opérations pour chaque objet, depuis la mensuration et la photographie jusqu'au numérotage et l'enregistrement de toutes les caractéristiques.



OUS décrirons dans les prochains numéros, les plus remarquables de nos acquisitions. En voici l'énumération depuis le 1er février 1943 :

67 tableaux, 61 gravures, 20 aquarelles, 68 médailles, 374 insignes, 8 bustes en marbre, 6 moulages, 47 maquettes, 109 armes, 41 écussons de bord, 1 monotype des Centres de formation nautique, 2 scaphandriers, 47 cartes

anciennes et plans, 17 instruments nautiques, 5 uniformes modernes sur mannequins équipés et de nombreux fanaux, clairons, tambours, ancres, bouées, le tank "Siroco", etc..., etc...



UTRE les rubriques sur l'historique ou l'activité du Musée nous parlerons dans chaque "NEPTUNIA" de nos projets ou installations en cours pour permettre à tous les Amis du Musée de Marine de suivre les

progrès du Musée et surtout d'y participer par leurs suggestions et informations.

Nous nous contenterons aujourd'hui d'énumérer les principaux projets :

- Construction en vraie grandeur de l'AR. de la Réale jusqu'au premier banc de nage inclus, avec décorations et peintures de coque ; tendelet estendarts, pavesades, gaillardets, bannières d'apparat. Tous les plans sont prêts pour la réaliser jusque dans ses moindres détails qu'on pourra étudier en particulier sur la coupe AV. Elle sera ainsi à la fois un magnifique ensemble décoratif et un monument d'archéologie navale. Il ne manque plus que les crédits et les matériaux !

- Installation des Ports de France de VERNET sur double colonnade intérieure. Il manque encore deux tableaux - sur 15 - que nous espérons obtenir de la Direction des Beaux-Arts pour compléter cette collection unique au Monde. Une présentation provisoire a été réalisée par les moyens du bord. Nous recherchons des renseignements sur des réalisations muséographiques analogues, s'il en existe, avant d'établir le projet définitif qui fera de cet ensemble une des plus belles, des plus complètes et des plus attrayantes documentations sur la vie maritime en France de 1760 à 1780.

- Installation de la grande maquette de l'Océan sous pavois en bout de la salle intérieure des VERNET. Il nous manque la documentation sur les pavois de l'époque et les matériaux de

La gravure ci-contre, offerte au Musée par un de ses collaborateurs, M. Volmers, est un curieux document dont nous n'avons pu, jusqu'à présent, situer l'origine ni l'auteur. Elle est pourtant très intéressante pour l'historique du Musée car elle est la plus ancienne illustration connue d'une galerie d'exposition maritime, d'une sorte de Musée de Marine, en France.

On sait que, si le premier Musée de Marine fut officiellement créé en 1827 par Pierre Zédé, sous le nom de Musée Dauphin, quelques hauts personnages de l'ancien Régime possédaient déjà des « Cabinets de curiosités » et de forts beaux modèles maritimes. La collection de Duhamel du Monceau, en particulier, avait été offerte au Roi en 1748 et fut exposée au Louvre, d'abord au rez-de-chaussée, puis au 1er étage où elle servit à l'instruction des élèves de l'Ecole des Ingénieurs constructeurs de la Marine.

Cette gravure, qui ne porte aucune signature, est assez dans la manière des Ozanne. Bien que les personnages figurés soient vêtus à la mode de 1785, on peut voir dans ceux des premiers plans le souvenir des leçons de construction et de tactique navales qu'Ozanne l'Ainé donnait au Duc de Bourgogne, des recueils d'instruction qu'il composa pour lui et des modèles de vaisseaux, comme celui du « Duc de Bourgogne », qui furent exécutés sous sa direction, à l'intention du Dauphin de France. Ce maître consciencieux qui fut comme Pierre, son cadet, « Le Maître à dessiner » des Gardes de la Marine de Brest, un artiste de talent et un savant « ingénieur-constructeur » pourrait donc être l'auteur de cette composition et même du cours de dessin à laquelle elle devait servir de frontispice.

confection. Il faudra aussi trouver une belle sculpture pour remplacer l'Océan à sa place actuelle et d'une manière générale nous recherchons des grandes sculptures maritimes pour la décoration du Musée.

-Présentation du Canot de l'Empereur. La restauration des décorations sera bientôt finie : Il reste à peindre la coque et le carrosse, confectionner un socle et les marques et pavillons.

-Stands de l'Aéronautique, des sous-marins, des Ecoles, du "Normandie", de l'Océanographie, de la Pêche, etc...

- Collections de pavillons, d'uniformes (mannequins, poupées et soldats de plomb ronde-bosse en dioramas) bustes de marins illustres, Artillerie navale, etc...

- Sonorisation des galeries : deux circuits : un fixe, déjà installé, pour émission de musique et chansons, un mobile pour vistes, promenades

et conférences : Nous recherchons la documentation technique sur une réalisation analogue, s'il en existe.

- Film annonce : en cours. Film documentaire en couleurs : en préparation. Film sur les maquettistes : en préparation.

- Cinémathèque, discothèque, microthèque.

- Eclairage des vitrines et du Musée pour exposition nocturne. Nous recherchons la documentation technique sur des réalisations analogues.

- Musée ambulant.

- Creusement de vitrines murales, pour remédier au manque de superficie.

- Creusement d'un deuxième sous-sol pour installer magasins et ateliers installés actuellement, faute de dépendances, dans des salles prévues pour l'exposition.

L'A.M.M. de service.

NUMISMATIQUE



MARITIME

On s'explique mal la pauvreté des collections de médailles dans nos Musées - sans excepter le Musée de la Marine - car elles sont des plus faciles à conserver et ne craignent que le vol. Elles sont cependant les souvenirs et les documents les moins altérés puisqu'une médaille est toujours originale ou refrappée sur des coins originaux.

La littérature française sur la numismatique maritime ne comporte à notre connaissance que quelques articles ou notices de MM. Vivienne, Lionel Landry, Charliat, Bigard, et de l'Hôtel de

la Monnaie. C'est à l'Etranger qu'il faut rechercher une documentation sérieuse. La meilleure est l'ouvrage considérable de Lord Battenberg malheureusement introuvable ou d'un prix excessif.

Le Musée de la Marine entreprend de rechercher, de classer et d'étudier les documents numismatiques et sigilligraphiques maritimes. Nous en reparlerons donc dans "Neptunia" mais nous faisons appel dès maintenant aux Amis du Musée de la Marine pour l'aider dans cette tâche.

H. QUIOT.



LA DERNIÈRE GALÈRE



ARMI tant de joyaux que le Musée de la Marine offre à nos yeux émerveillés, un des plus rares et des plus fastueux est la Galère Réale. Les modèles de galères du Musée, dont certains datent de l'époque Louis XIV, montrent à quel degré de perfection était arrivée la construction des bâtiments du Roy et de quel luxe on s'attachait à les parer pour sillonner les mers et aller au combat.

Il existe encore dans d'autres Musées, tels que le Musée de l'Arsenal à Venise quelques rares modèles plus ou moins beaux comme facture et comme exactitude. Mais existe-il encore une seule galère dans l'état où elle se trouvait au moment où elle naviguait dans les mers du Levant ?

On peut répondre par l'affirmative et cette galère, la dernière qui soit au monde, se trouve à Constantinople dans un hangar de la Corne d'Or dépendant du Musée de la Marine Turque.

Peu connue du reste (car la marine turque ne la montre pas facilement) cette galère fut révélée aux officiers français du « Duguay-Trouin » au cours d'une escale de ce croiseur dans les mers du Levant vers 1925. Gustave Alaux qui faisait partie de cette croisière comme peintre de la Marine m'avait bien recommandé de l'aller voir.

En 1927, lors d'un voyage en Grèce et dans les Cyclades, je fis un détour jusqu'à Constantinople. Mon premier soin, dès mon arrivée, fut de demander à notre Ambassadeur une recommandation auprès du Ministère de la Marine turque pour avoir l'autorisation de faire cette visite qui excitait vivement ma curiosité.

Les attachés du Ministère turc ne firent aucune difficulté pour m'accorder un laissez-passer et je fus accompagné en Caïque, à travers

la Corne d'Or, par un officier turc mis gracieusement à ma disposition.

Le Musée contient un assez grand nombre de reliques du passé, qui intéressent l'histoire navale turque : gravures, bibelots, instruments nautiques, livres et parchemins, contenus dans les vitrines.

Mais j'avoue que je fus fortement impressionné quand, tel Aladin au cri de « Sésame ouvre toi ! » je vis se dresser devant moi cette galère deux fois centenaire. Elle se présentait par la poupe superbement décorée, l'avant se perdant sous les charpentes vermoulues à une quarantaine de mètres sous le hangar.

Vision fantastique, la galère était sur son slip, prête à être lancée. Elle avait sans doute occupé là ses quartiers d'hiver et par suite d'événements inconnus, jamais plus elle n'avait repris la mer.

La coque était peinte de vermillon rouge. Extérieurement elle rutilait de sculptures, de rinceaux et de fleurs, et ces ornements se détachaient sur des fonds d'outremer ou de rouge vif. Le timon remontait par une courbe gracieuse et pénétrait au centre d'un balconnet en hémicycle qui servait de dégagement au tendelet.

Je pris une échelle pour monter sur le pont et visiter ce tendelet. Sa voûte très richement décorée était un berceau porté par huit potelets carrés. Clôturé par deux balustrades latérales, on y accédait de deux autres balcons parallèles. Les potelets d'angle de la balustrade intérieure étaient surmontés de pommes en cristal de roche du plus gracieux effet. Le plafond était orné d'une fine mosaïque de nacre et d'écaille et dans l'axe longitudinal une coupole minuscule était encadrée de deux caissons symétriques décorés d'arabesques. La coupole ne faisait à l'extérieur aucune saillie sur la voûte en berceau du tendelet, car cette voûte avait au moins quarante centi-

mètres d'épaisseur ; ce matelas d'air servant sans doute à éviter la trop grande chaleur et à donner plus de solidité à l'ensemble en assurant l'étanchéité.

La voûte épousant la forme du navire était plus large à l'avant qu'à l'arrière, ce qui lui donnait la forme d'une sorte de demi-cornet renversé. Le toit était semé de clous de bronze doré en pointe de diamant à la manière de ces vieux coffres espagnols de cuir de Cordoue qu'on trouve parfois chez les antiquaires.

Chose curieuse le tendelet ne s'ouvrait pas librement sur les deux grands balcons situés latéralement à tribord et à bâbord. L'accès en était défendu par la deuxième balustrade intérieure qui comportait quatre éléments en hémicycle. Mieux encore : pour entrer sous la voûte du tendelet il y avait en chicane sur la façade avant deux balustrades qui ne laissaient qu'un étroit passage. Il semblait qu'on ait voulu par là marquer la hiérarchie qui séparait le Capitan, nous dirons le Pacha, non seulement de son équipage et des argousins, comites et gardes chiourmes, mais même des officiers de terre et de mer qui étaient à bord. On l'imaginait fort bien, assis sur un trône, tout enturbanné, fumant son narghilé, en surveillant la manœuvre.

A part certains détails, les ornements sculptés de la galère n'avaient à peu près rien du style arabe. Ainsi les rinceaux, les frises, les filets et les moulures dorées semblaient avoir été sculptés par des artisans italiens ou français du XVII^e siècle. Sans doute sont-ils dûs à la main des captifs chrétiens renégats dont les Turcs utilisaient le talent, quand ils voulaient bien se convertir.

Du côté de la poupe, l'énorme encorbellement de la palamante était soutenu par une large poutre formant saillie à l'extérieur et richement

décorée dans sa partie visible par une frise de rinceaux dorés sur fond rouge. La partie arrondie de la coque marquait sa courbe à la hauteur de la flottaison par une moulure de feuillages dorés. Le timon du gouvernail était sculpté dans la partie haute. Quant au balconnet en hémicycle, il était soutenu par deux étais courbes, une grande moulure dorée courant d'un bord du navire à l'autre. Sur le parapet de la palamante on voyait à son extrémité un oiseau sculpté, les ailes étendues. Un autre oiseau situé à l'avant de la galère décorait l'extrémité de l'éperon.

C'étaient là les deux seules figures d'êtres vivants formant décor : car il ne faut pas oublier que nous sommes sur une galère mahométanne et que, selon les règles du Coran il serait sacrilège d'y mettre aucune figure de Dieu, de Saint, ni même les sirènes, naïades et tritons si souvent représentés sur nos navires.

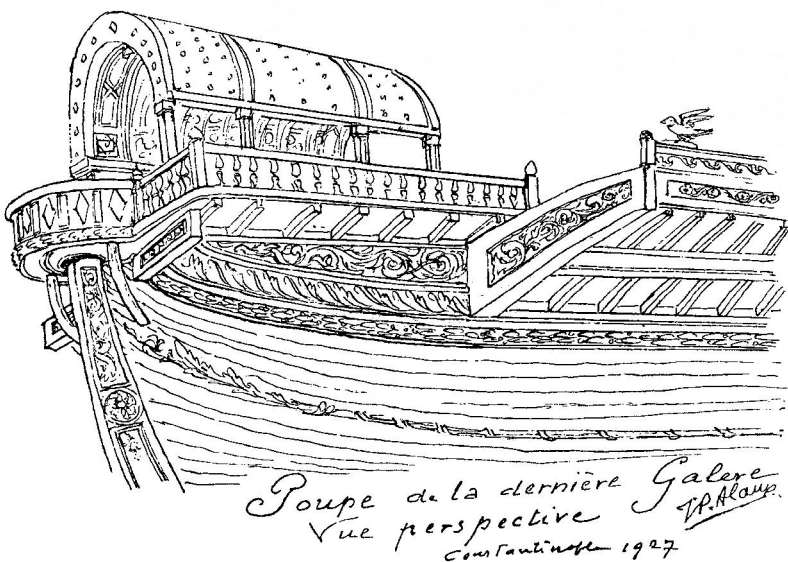
Telle était la galère que je visitais. Du haut du tendelet à l'endroit même où se tenait jadis le Capitan-pacha, s'étendait le pont garni de ses bancs vides où ramaient, souvent jusqu'à la mort, les galériens enchaînés à leur banc.

Il y avait une certaine émotion à contempler ces bancs de bois durs, usés par les captifs chrétiens que le hasard des combats, de râfles sur nos côtes de Provence, avaient amenés sur ces enfers flottants.

Il n'y a guère qu'un peu plus de cent ans, par l'expédition d'Alger en 1830, que l'affreuse piraterie des côtes d'Afrique a cessé. Ah ! si ces bancs pouvaient parler, que de drames douloureux n'auraient-ils pas révélés ! On comptait environ vingt-cinq bancs à chaque bord, obliquement posés par rapport à la coque. Entre ces deux rangées qui couvraient presque entièrement la galère, il y avait une grande allée médiane, appelée la coursie, sur laquelle déambulait, de l'avant à l'arrière, le fouet à la main, la menace à la bouche, le garde-chiourme. Il surveillait les signes de défaillance de tel ou tel captif et le frappait sans pitié de son gourdin de corde.

Ni les Turcs, ni les Chrétiens n'étaient tendres pour leurs galériens. Par repréailles, dans les deux marines, on les traitait avec la dernière dureté. Avant le combat, les argousins visitaient les chaînes des captifs et malheur à celui qui tentait de s'évader.

Et pourtant rien n'était plus beau qu'une galère en mer, courant pavoisée de flammes et d'étendards sur l'azur de la Méditerranée. Les rames maniées



*Poupe de la dernière Galère
Vue perspective
J.P. Alaupe
Constantinople 1927*

chacune par cinq ou six hommes semblaient les pattes d'un animal fantastique marchant sur les vagues.

Mais que penser de ces esclaves enchaînés, plus maltraités que des bêtes de somme, mangeant, dormant couverts de poux sur leur banc dans une puanteur répugnante.

On peut à peine imaginer ce que pouvait être la vie de 5 à 600 hommes dans un espace aussi réduit, sur un navire sans profondeur (car il calait à peine 2 mètres) et où devaient se tenir environ 280 rameurs et à peu près autant de soldats et de marins sans compter les officiers, les argousins, cuisiniers, écrivains, chirurgien et même l'aumônier qui n'était pas mieux traité que les autres et qui ne pouvait guère prêcher que la résignation !

Le charbon et le pétrole, demain peut-être, les moteurs à énergie atomique, auraient fait tôt ou tard tomber les chaînes de ces galériens. Mais c'est la Science de la navigation à voile qui a démontré l'impuissance de la galère devant le vaisseau de haut bord.

L'événement vaut la peine d'être rappelé : car le 10 juillet 1684 le sort des galères comme navires de guerre fut réglé à la suite d'un combat

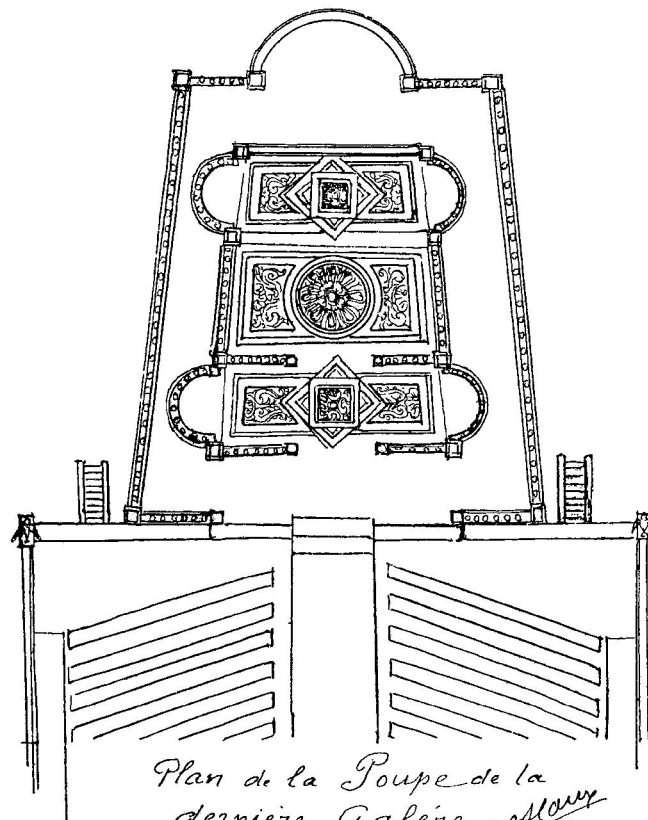
dans lequel le vaisseau le "Bon", commandé par le comte de Relingues, sortit victorieux d'une lutte contre 36 galères espagnoles. Après cinq heures d'une furieuse bataille, alors que les galères convergeaient en arc de cercle pour concentrer le tir de leur canon coursier, le navire français réussit à fracasser et à couler 12 galères ennemies. Un léger vent s'étant levé, il put s'éloigner librement. La marine à voile avait vaincu la marine à rames.

Cette marine à voile devait elle-même céder le pas un siècle après au navire cuirassé à vapeur, la période de transition donnant lieu, à l'époque de "l'Amiral Courbet", à l'étonnant spectacle de navires cuirassés à voile et à vapeur.

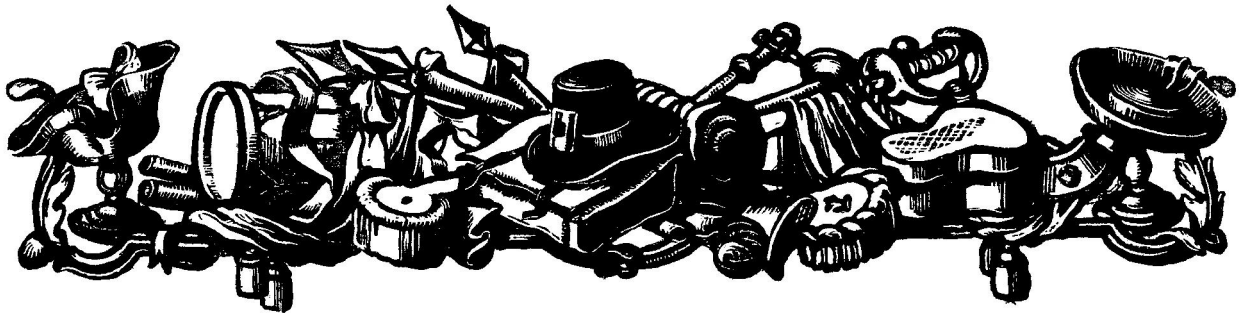
Le premier navire à vapeur avait fait son apparition au siège d'Alger en 1830.

Qui nous dit, après l'invention de la bombe atomique, ce que sera la marine de demain ? Nul ne peut le savoir. Mais réjouissons-nous de pouvoir encore contempler une galère telle qu'elle existait au XVIII^e siècle et félicitons la Marine turque de nous avoir conservé une relique aussi précieuse.

Jean-Paul ALAUX.



Plan de la Poupe de la
dernière Galère
Constantinople 1927.



L'UNIFORME DES OFFICIERS DE MARINE SOUS LOUIS-PHILIPPE



A chute de l'Empire, dans son fracas et son dernier flamboiement, provoque la disparition des chamarrures de l'uniforme des officiers de marine. Période de transition, celle qui va de 1815 à 1819, où la fantaisie réactionnaire change le rouge des collets en bleu ciel, remplace les ancrs par des fleurs de lys et les cols carcans noirs par un jabot d'un blanc immaculé.

Mais l'Ordonnance du 31 octobre 1819 va mettre bon ordre à tout cela et Louis XVIII veut, par ce texte, donner à ses officiers un vêtement uniforme et sobre. Sans entrer dans les détails disons que les deux couleurs traditionnelles, le bleu et le rouge, sont conservées. Mais la seconde est très discrète puisqu'elle n'est plus visible que sur les retroussis. Est-ce parce que la première s'intitule à nouveau bleu de roi comme au Grand Siècle ?

L'habit de grand uniforme est classique. Il est tout doublé de rouge, boutonné droit sur la poitrine jusqu'à la ceinture par 9 boutons dorés à ancre. Il dégage les cuisses et ses pans sont à retroussis rouges ornés d'une ancre brodée dorée. Les grades, comme sous l'Empire, se distinguent uniquement par des broderies d'or aux collets et aux parements ainsi que par les épaulettes (1).

Les officiers portent le pantalon de casimir blanc et, à terre, la culotte à boucle dorée et les bas blancs. Ils ont, en outre, un habit de petit uniforme tout bleu celui-là, à deux rangées de 9 boutons. Ce vêtement est sans broderie d'or, quel que soit le grade qui n'est distingué que par les épaulettes. Le pantalon, bleu ou blanc, se porte en dedans ou par dessus la botte.

(1) Celles-ci ne doivent pas comporter d'ancre sur le corps ou l'écusson, mais tous les portraits de l'époque en montrent de toutes formes et de toutes grandeurs.

La coiffure est le chapeau monté à la française.

L'Arme est l'épée à poignée de nacre et garnitures de cuivre doré. Beaucoup d'officiers portent également un petit poignard à lame droite.

La Monarchie de Juillet trouve en arrivant cet uniforme et le conserve tout d'abord sans grands changements. Mais elle n'a pas tenu compte de l'ivresse de la liberté et des trois couleurs retrouvées. Une envie irrésistible de rompre avec les traditions guindées de l'ancienne Cour, les cols rigides et les habits boutonnés s'empare des officiers de Marine.

Ils ont d'ailleurs des excuses, la flotte s'est accrue et s'est surtout perfectionnée, elle vient de montrer sa force et ses facultés manœuvrières à Alger. C'est l'apogée de la voile, des coureurs de bordée et des mangeurs d'écoutes. Peut-on, avec un collet qui vous étrangle et un habit qui vous serre, commander la manœuvre à la mer ou descendre à terre pour étonner les bourgeois ? Et puis, Louis-Philippe a un fils dans la Marine, c'est le Prince de Joinville. Il est beau, élégant, avec une taille de guêpe. Il tourne la tête à toutes les femmes. Son habit bleu, son gilet blanc, sa coiffure, sa démarche, toute la Marine les adopte. Suit-il la mode civile, tous les officiers sont derrière lui en ligne de file.

A bord, plus de chapeau monté à la française, mais la casquette, celle de la maistrance transformée, le galon d'or sur bandeau rouge avec une petite ancre sur la coiffe. Les élèves la portent déjà officiellement depuis quelques années. La culotte archaïque disparaît avec les bottes. Les habits s'ouvrent à la mer, sur des gilets blancs. Le sabre remplace le poignard, mais l'épée subsiste toujours pour les cérémonies.

Tous les petits journaux de mode qui fleurissent à cette époque ; «le Follet», «le Cour-



Lieutenant de Frégate 1832
par Raffet



Elève de Marine de 1^{re} classe

rier des Salons», « le Narcisse et l'Observateur», « les Modes de Paris» donnent le ton et proposent à l'élégance masculine la redingote juponnée à une rangée de boutons.

En 1837, Louis-Philippe l'accorde aux officiers de Marine et l'accompagne d'une casquette réglementaire cette fois. C'est son Ordonnance du 20 juillet qui fixe les détails du nouvel uniforme. L'habit de grande tenue est conservé. L'habit de petite tenue voit son collet se rabattre et porter aux angles une ancre couronnée brodée en or ; c'est le vêtement qu'affectionne Joinville. L'habit s'ouvre largement sur un gilet bleu ou blanc, il est seyant et fashionable. Les épaulettes, insignes du grade, l'ornent

toujours, elles comportent, cette fois des ancras en or.

A la mer et à la terre, les officiers, le cou libre, la cravate lâche sur un col souple, veulent respirer. Et cette redingote très courte, en drap bleu de roi, le collet rabattu, devient leur uniforme de prédilection. Ils doivent la porter fermée, aussi l'ouvrent-ils largement. La casquette est immense et rigide, elle porte, soit un énorme galon d'or, soit deux galons plus petits. Elle est ainsi encombrante. Aussitôt la baleine est enlevée ou réduite et la coiffe devient molle. Le couvre-chef est alors possible. Il devait être porté uniquement à bord, en fait, il est toléré à terre.

Les dessinateurs de l'époque s'emparent de ce nouvel uniforme, Vernier; V. Adam, Raffet, Gavarni, et en font des gravures de mode. Et voici deux images, un élève et un enseigne, qui nous



Enseigne de Vaisseau, petite tenue

*Dessin original du L. V. FISQUET
commandant la Goëlette "La Gazelle"*

montrent, l'une la redingote et la casquette vues par nos artistes, l'autre comment les jeunes officiers accommodaient cet uniforme.

Sur le gaillard d'arrière comme au poste des élèves on vit avec la mer. L'habit que l'on porte doit permettre de lutter avec elle. Bien sûr, de temps à autre, il y a la parade. On revêt sagement le grand uniforme bleu et or a retroussis rouges et, coiffé du chapeau monté, on salue de l'épée les souverains en visite à bord. Mais dès qu'ils sont partis on reprend le petit uniforme.

C'est la grande époque de la voile, la Marine tout entière est à la mer. Puis c'est la vapeur qui, tout doucement mais sûrement, mange la voile. On va plus vite, aussi les croisières sont-elles moins longues. Les vaisseaux sont moins nombreux coûtant plus cher. Les officiers deviennent plus savants mais il leur faut rester à terre plus souvent. La belle casquette se rapetisse comme

ses galons. Les uniformes se ferment, c'est 1848, puis le Prince-Président.

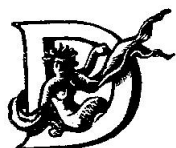
Et les tailleurs me direz-vous? Ces changements devaient les enchanter. Hélas, toute cette belle jeunesse bruyante et batailleuse qui passe en courant de la "Grande rue au Carré du Port" à adopté ce vieil adage maritime: « Le grand foc hissé, toute les dettes sont payées ». Bast, nos artisans se rattraperont avec les Amiraux et leurs habits brodés sur toutes les coutures, par devant et par derrière, que nous rencontrerons bientôt avec Napoléon III qui a repris les traditions et un peu du faste de l'Oncle.

P. JULLIEN

M. le Commissaire Général de la Marine JULLIEN publiera dans les prochains «Neptunia» des études sur les uniformes d'officiers, du XVIII^e siècle au 2^e Empire et sur ceux des Elèves de l'Ecole Navale.



LES ÉLÈVES DE L'ÉCOLE NAVALE AU PALAIS DE CHAILLOT



DU 5 au 12 novembre 1945, les Elèves de l'Ecole Navale ont fait à PARIS un séjour d'études, au cours duquel de hautes personnalités ont bien voulu leur exposer quelques-uns des graves problèmes que rencontre la France, ou leur développer les principes qui régissent le fonctionnement de certaines de nos grandes entreprises. Des visites d'information ont complété ce cycle d'éducation générale.

L'une d'entre elles, précédée d'une causerie, fut consacrée au Musée de la Marine. Trois après-midi de suite des groupes de Bordaches suivirent les officiers du Musée et les écoutèrent leur expliquer et leur commenter des fragments de l'histoire navale de la France à propos des tableaux, maquettes et pièces diverses de la collection.

Si beaucoup apprécièrent le cachet artistique du Musée, si d'autres éprouvèrent un sentiment de fierté en revivant tout au long des salles un passé héroïque, si plusieurs reconnurent la valeur technique de la documentation ainsi collectée, l'ensemble a été surtout frappé par ce qui, dans cette rénovation du Musée, correspond à leurs conceptions du monde

moderne, l'effort de propagande, les ateliers de construction.

Ils ont vu, éprouvé les effets de la propagande, ils la considèrent comme l'un des éléments de la vie actuelle, ils estiment nécessaire que la Marine ne la néglige pas et ils apprécient cette propagande concrète, de qualité, qui ne se contente pas d'affiches et de statistiques, mais fait appel à des œuvres de valeur, visibles, sinon tangibles, et qui, d'après les chiffres, sait attirer les visiteurs.

Il leur plaît que les visiteurs soient nombreux et, surtout, que ce soient des jeunes, que ce soit la jeunesse que la Marine cherche à intéresser, que son Musée soit vivant et d'une utilité immédiate.

C'est par cet aspect d'utilité, et d'utilité pour les jeunes, que tous encore ont été favorablement impressionnés en apprenant que le Musée avait organisé des ateliers de confection de maquettes et de tirage de plans.

Ils y ont discerné un souci du réel et une volonté d'aider les jeunes qui garderont au Musée son caractère actif et son sens de l'actualité.

L'ignorant au début, un peu surpris que cette visite figurât à leur programme, ils lui font maintenant confiance.

Ecole Navale,
LANVÉOC-POULMIC.
le 4 décembre 1945.





ÉTAT DE L'ARTILLERIE DES ILES ET DES COLONIES FRANÇAISES DE L'AMÉRIQUE EN 1785



Les progrès considérables réalisés au cours de ces cinquante dernières années par l'artillerie navale ont estompé quelque peu le souvenir que l'on avait encore vivace au siècle dernier des formes et dimensions des anciens canons de la marine. Quelques bouches à feu transformées en bornes, quelques modèles réduits dont beaucoup ne sont que des projets d'arsenaux, enfin, de rares tracés descriptifs dont les plus anciens ne remontent guère au delà du XVIII^e siècle finissant, voilà tout ce qui subsiste aujourd'hui pour nous permettre de restituer d'une manière précise l'armement des navires d'autrefois.

Force nous est donc de recourir aux sources peu exploitées jusqu'à ce jour et plus particulièrement aux nomenclatures dressées périodiquement dans les arsenaux, forges ou fonderies par des directeurs ou des gardes consciencieux. Déjà, en mai 1776, le célèbre lieutenant-général, inspecteur des forges et fonderies de l'artillerie navale, Bigot de Morogues (1), s'était employé auprès du ministre Sartines pour que les dimensions des pièces de marine soient « invariablement fixées »; il insistait sur la « nécessité de rendre une ordonnance » « et de donner des tables... parce qu'aujourd'hui qu'il n'y a plus d'inspection... l'on peut retomber dans l'arbitraire faute de règle fixe et que les tables et dimensions suivies avec succès peuvent être altérées dans les copies - manuscrites, il va sans dire - qui se transmettent d'établissement en établissement (2). Alors que dès 1732 paraissaient les tables fixant les caractéristiques des bouches à feu en service dans l'armée de terre (3), il fallut attendre plusieurs années encore avant que celles des pièces de marine voient le jour.

Nous avons pensé qu'il serait intéressant pour nos lecteurs de connaître en détail l'armement en usage à la fin de l'ancien régime à Cayenne et aux Antilles françaises dont la description nous est fournie par un très copieux rapport d'inspection du nouveau colonel du régiment d'artillerie des colonies, le chevalier du Puget (4).

C'est en effet, quelques semaines après sa nomination que M. du Puget (5) muni d'une lettre de mission du maréchal de Castries embarquait sur la corvette du roi la "Perdrix", à Rochefort, à destination de la Guyane. Il s'était fait accompagner, pour la circonstance, de quatre officiers jugés par lui

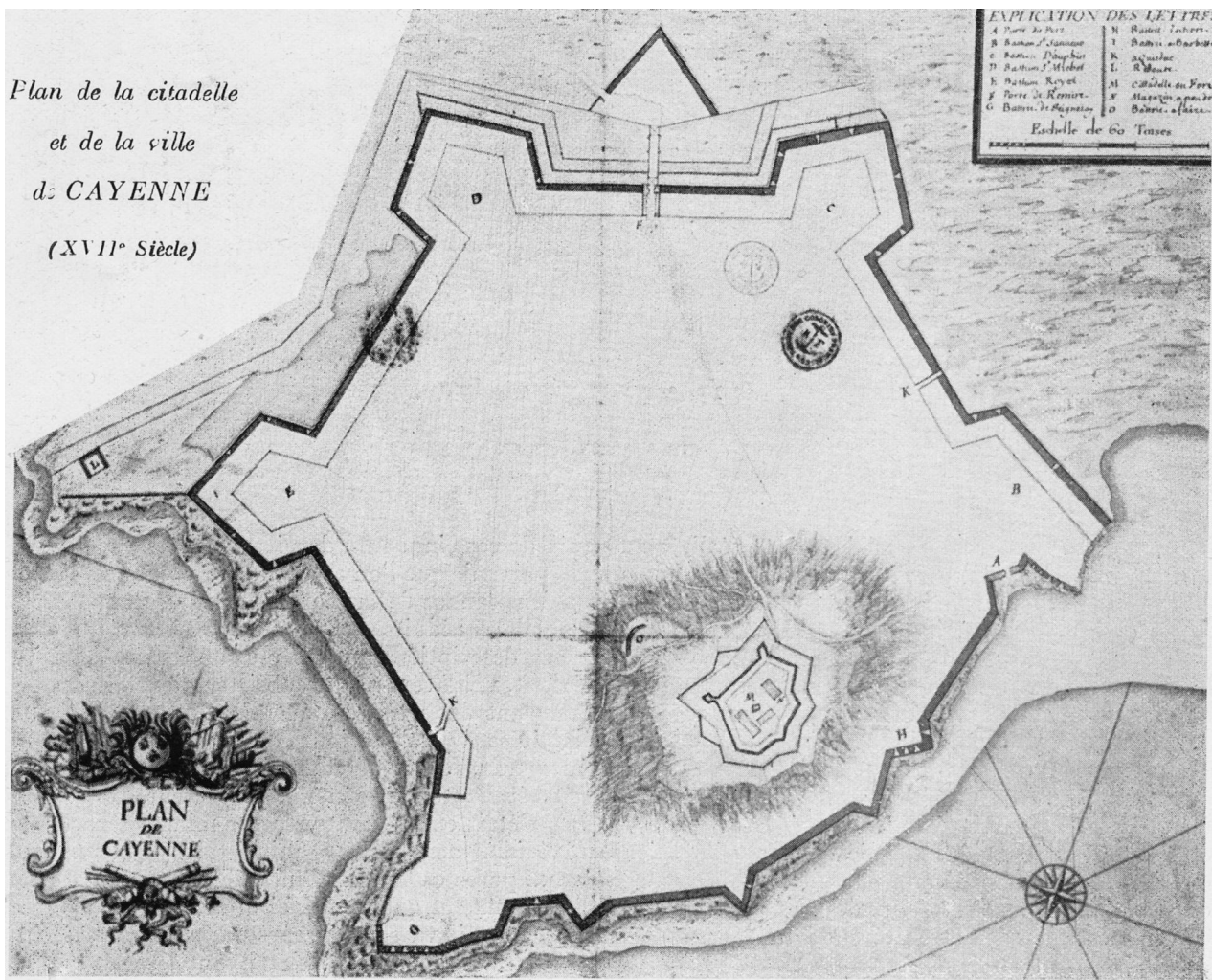
(1) Sébastien-François Bigot de Morogues, né à Brest le 5 avril 1705 entré au corps royal de l'artillerie en 1723, passé au service de la marine en 1736, capitaine de vaisseau, et chevalier de Saint-Louis en 1746, lieutenant des forges et fonderies en 1763, lieutenant-général des armées navales en 1771, mort à Ville-Fayer, près Orléans en 1781.

(2) Archives de la Marine D⁴, 9.

(3) Ordonnance du Roy du 7 octobre 1732 portant règlement pour la fonte et l'épreuve des pièces de canons... pour le service de l'artillerie de terre.

(4) Archives de la Marine D⁴, 6.

(5) Edme-Jean-Antoine DU PUGET D'ORVAL, né à Joinville le 6 juin 1733 élève au corps royal de l'artillerie le 20 juin 1752, sous-lieutenant le 1^{er} mai 1756, lieutenant en 2^e le 1^{er} juin 1758, garçon major le 1^{er} janvier 1762, puis aide-major en 1767, capitaine par commission le 15 octobre 1765, capitaine en 2^e puis en 1^{er} d'une compagnie d'ouvriers le 1^{er} janvier 1777, major du régiment d'artillerie de Besançon le 28 mai 1781, colonel du régiment d'artillerie des Colonies le 1^{er} septembre 1784, repassé au service de terre en juillet 1787, directeur des forges de l'artillerie le 1^{er} avril 1791, maréchal de camp, inspecteur de l'artillerie le 4 mai 1792, démissionne le 16 mai 1792, chevalier de Saint-Louis le 20 juin 1777.



parmi les plus dignes de le seconder dans sa tâche délicate et, nous le verrons plus loin, tous n'en retirèrent pas que des avantages (1). Arrivés en vue des côtes le 30 janvier 1785 ils débarquaient le 2 février

(1) Ces officiers étaient, par ordre de grade :

1° Philippe-Joseph-Victor DE SENNEVILLE, né à la Petite Pierre en Alsace le 25 février 1737 volontaire à l'école d'artillerie de Strasbourg le 1^{er} janvier 1755, sous-lieutenant le 1^{er} janvier 1758, lieutenant en 3^e le 27 mars 1760, garçon-major le 1^{er} janvier 1762, puis aide-major en 1769, capitaine par Commission le 31 juillet 1767, capitaine en 1^{er} de bombardiers au régiment d'artillerie de Grenoble, le 21 avril 1777, chevalier de Saint-Louis le 9 mars 1782, lieutenant-colonel au régiment d'artillerie des colonies le 1^{er} novembre 1782, colonel par Commission et directeur de l'artillerie à Brest le 13 janvier 1787 puis colonel titulaire du régiment des colonies le 26 août.

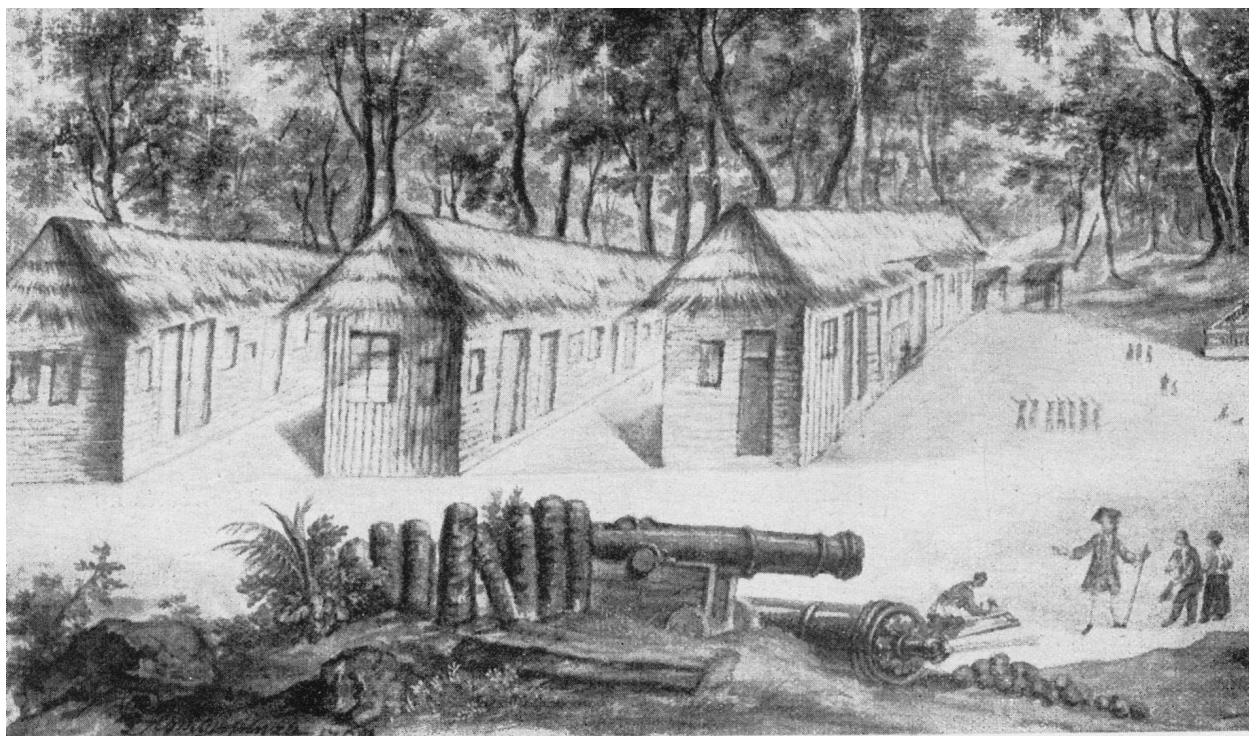
Général de brigade, inspecteur de l'artillerie des Indes Orientales le 6 Ventôse An IV, mis à la retraite le 27 août 1803.

2° Charles-Emmanuel MAINVILLE DE POMEIROLS, né à Florencas (Hérault) le 7 juillet 1751. Aspirant au corps royal de l'artillerie le 30 juin 1760, élève le 28 février 1761, sous-lieutenant le 2 mars 1762, lieutenant en 1^{er} le 15 octobre 1765, capitaine en 1^{er} au régiment d'artillerie de

Grenoble le 3 juin 1779, lieutenant-colonel au régiment d'artillerie des colonies le 1^{er} novembre 1784, directeur de l'artillerie à Brest le 26 août 1787, avec rang de colonel, chef de brigade désigné comme directeur de l'artillerie à Saint-Dominique en l'an IV, réformé le 15 Brumaire an IX, chevalier de Saint-Louis le 19 novembre 1784.

3° Claude-Michel-Catherine DE PECAULD né à Arbois (Jura) le 16 mai 1750, élève le 19 juin 1767, lieutenant en 2^e le 16 octobre 1767, en 1^{er} le 11 août 1768, capitaine en 2^e au régiment d'artillerie de Metz le 5 avril 1780, chef de brigade au régiment d'artillerie des colonies le 1^{er} novembre 1784 avec rang de major. Mort au Fort royal de la Martinique le 16 mars 1787, chevalier de Saint-Louis le 19 novembre 1784.

4° René-Antoine DROZAIN né à Versailles le 1^{er} septembre 1789 engagé au régiment de Picardie-Infanterie , le 15 avril 1762, élève au corps royal de l'artillerie le 3 juillet 1768, lieutenant en 2^e le 17 juin 1769, en 1^{er} le 3 juin 1779 au régiment d'artillerie de Metz, capitaine par Commission le 4 mai 1783, chef de brigade au régi-



VUE DE L'ÉTABLISSEMENT FRANÇAIS DE COUROU EN 1785

Type de constructions coloniales et de canons de Marine montés sur des affûts de place pour la défense des côtes

à Cayenne ,où les accueillait le baron de Bessner gouverneur de la colonie. Ainsi que le rapporte M. du Puget « le vicomte d'Orléans », commandant la « Perdrix », et son état-major se sont donné tant de « peines pour adoucir le désagrément (de la traversée) que nous nous sommes trouvés tous en état de « commencer notre travail dès le lendemain de notre arrivée.» La visite de l'artillerie de la place eut lieu tout aussitôt et voici le tableau qu'il en donne :

1 CAYENNE

bouches à feu

1° *CANONS DE SERVICE*

a) de fer.	de 24.	environ 32*
	de 18.	2
b) de fonte.	de 8.	4
c) de bataille.	de 4.	4

2° *MORTIERS EN FER* de 12 pouces. 5

3° *OBUSIER EN FONTE* de bataille de 6 pouces. 1 (pièce de l'artillerie de terre).

Total de service 48

Nota : Il existe en outre, 50 et quelques pièces, dont une partie hors de service et le reste prohibé pour la défense des colonies.

* Ces chiffres ont été rectifiés par la suite de la manière suivante, car on se doute bien qu'un « environ 32 » n'était pas de nature à satisfaire les bureaux de l'artillerie :

Pièces de 24.	22
Pièces de 12 ou de 8 (de fer).	12

ment d'artillerie des colonies le 1er novembre 1784, chevalier de Saint-Louis le 12 novembre, mort à l'hôpital de Rochefort le 20 Nivôse an 11 des suites d'une maladie contractée à Saint-Domingue.

5° Nicolas VANDERNOOT noté comme gentilhomme d'une très ancienne famille de Brabant. Ouvrier

au corps royal de l'artillerie le 29 mars 1761. Caporal en 1766, sergent en 1769, sergent-major en 1777 lieutenant en 1er d'une compagnie d'ouvriers au régiment d'artillerie des colonies le 1er novembre 1784 - rang de capitaine le 20 décembre 1788 - chevalier de Saint-Louis le 20 mars 1791.

L'approvisionnement en munitions était le suivant : fers coulés.

1° <i>BOULETS</i>	de 24.	3.072
	de 12 ou de 8.	4.030
	de 8 (de bataille).	1.801
	de 4 (idem).	1.531
	Total.	10.434
2° <i>BOMBES</i>	de 12 pouces.	1.344
3° <i>OBUS</i>	de 6 pouces.	456

Quant aux affûts, voici ce qu'il en dit :

« Les seules voitures d'artillerie existantes à Cayenne sont des affûts bâtards (de place et de bord) sur lesquels on a monté les bouches à feu. Ils restent toujours à l'air, faute de magasins pour les mettre à l'abri pendant la paix et on a très rarement du goudron pour leur en donner une couche. »

« La plupart de ces affûts ont 10 à 15 ans de service et peuvent encore durer 4 ou 5 ans avec de légères réparations. Les affûts de campagne que l'on avait envoyé de France en 1779 (au début de la guerre « de l'Indépendance des Etats-Unis d'Amérique) sont tous consommés. » C'est-à-dire que les pièces de bataille et les obusiers que nous avons vu mentionner plus haut étaient montés sur des affûts de place, ce qui leur ôtait toute espèce de mobilité, contrairement à leur destination première.

Un autre aperçu curieux nous est donné par ce rapport sur les bâtiments affectés au service de l'artillerie.

« Une très mauvaise salle d'armes, sans plafond, le toit couvert en bardeau ou essence (1), située sur les forges de l'administration. Les 550 fusils de service et les 1.100 à réparer, ainsi que quelques pistolets et armes blanches que contient cette salle sont couverts de rouille, malgré tout le soin que l'on en prend. »

« Quatre magasins à poudre - on est obligé de faire sécher tous les ans la poudre contenue dans le grand magasin - en fort mauvais état. Le plus grand peut recevoir 26.500 milliers de poudre et les autres de 4 à 5 milliers. Un mauvais hangar, très petit, qui renferme quelques effets de pièces de bataille. Une petite baraque tombant en ruine qui sert de, salle pour l'artifice. »

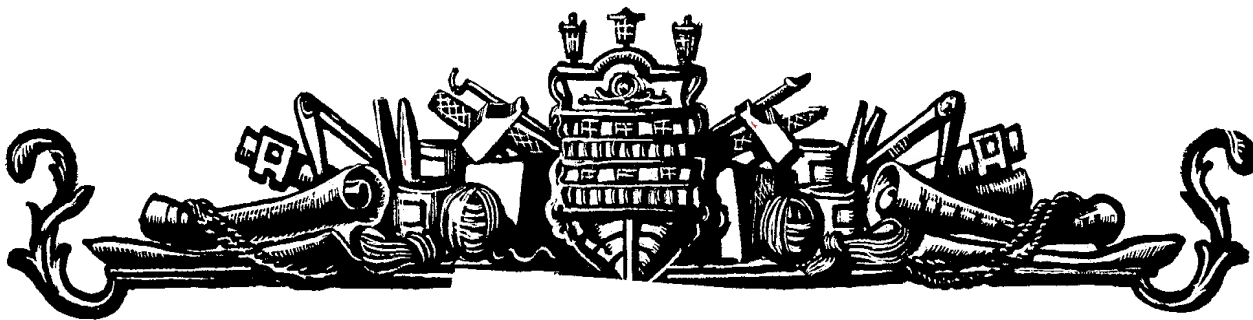
« Tous les autres effets et attirails de l'artillerie sont éparpillés dans les différents magasins de l'administration et mêlés sans aucune espèce d'ordre, je les fais tous réunir pour les vérifier, consommer ce qui est hors de service et former un inventaire exact. »

« Nota : Les magasins à poudre n'ont point de voûtes et sont couverts en tuile, les murailles sont bâties en granit et une espèce de pierre tendre nommée pierre à ravets. »

Olivier de PRAT.
(A suivre.)

(1) Essence : sorte de tuile de bois utilisée aux colonies.





LES MODÈLES RÉDUITS DE BATEAUX EN FRANCE



ES modèles réduits de bateaux connaissent actuellement en France une vogue grandissante qui nous permet d'espérer obtenir à brève échéance des résultats comparables à ceux de l'Etranger. On sait qu'en

Angleterre par exemple la construction des bateaux modèles a la faveur d'un public que passionnent toutes les choses de la mer. De nombreux clubs très actifs groupent un nombre imposant de constructeurs de valeur qui s'intéressent à toutes les branches du modélisme naval.

Mais au fait, qu'est-ce que le modélisme naval ?

Question bien complexe à définir. Essayons tout de même !

On peut classer, je crois, les bateaux modèles en deux grandes catégories :

Les modèles de vitrine.

Les modèles navigants.

Les modèles de vitrine sont représenté par une catégorie de modèles dont la qualité primordiale est l'exactitude dans la reproduction d'un bateau existant. Tous les modèles exposés au Musée de la Marine rentrent dans cette catégorie. Je ne parle pas ici des modèles dits artistiques ou décoratifs qui ne présentent aucune valeur technique et qui en fait ne sont pas de véritables modèles.

Les modèles de vitrine groupent une catégorie de constructeurs qui s'attachent principalement à reproduire fidèlement dans des moindres détails tel bâtiment ancien ou moderne. Ce sont de véritables artisans amateurs ou professionnels, les premiers travaillant pour leur plaisir à leurs moments de loisir, les seconds isolés ou groupés dans de petits ateliers, tels celui du Musée de la Marine, ou restaurent des modèles en ayant constamment le souci du travail bien fait et produisent de véritables chefs-d'œuvre qui

souvent, viennent enrichir les collections du Musée. Les uns, passionnés par la Marine Ancienne, compulsent amoureuxment des documents de l'époque, recherchent dans les bibliothèques tous les renseignements qui leur permettront d'exécuter un modèle exact. Les autres, attirés par la Marine Moderne, essayent de séduire nos ingénieurs du Génie Maritime pour en obtenir une documentation sérieuse, en général jalousement gardée, ce qui n'est pas pour simplifier leur travail.

Les modèles de vitrine construisent intéressent beaucoup de constructeurs mais sont loin de connaître la vogue et le développement des modèles navigants qui séduisent en particulier les jeunes et constituent donc un élément de propagande maritime considérable qu'il serait souhaitable de voir appuyé et encouragé par les Pouvoirs Publics.

Il y a évidemment plusieurs sortes de modèles navigants, mais en gros on peut les classer en trois grandes catégories.

I. Les modèles à voile construits pour courir en régate. Ce sont de véritables bateaux de course qui, tels leurs grands aînés, connaissent des règlements de régates et dont les dimensions sont soumises à de sévères formules de jauge. Ces bateaux qui se comportent admirablement dans l'eau, navigant comme de fins voiliers sous différentes allures, attirent à l'école de la voile toute une foule de jeunes qui ne demandent qu'à pratiquer le yachting en vraie grandeur si l'on peut leur en fournir le moyen.

II. Les maquettes navigantes sont en quelque sorte des modèles de vitrine de bâtiments en général modernes, de guerre ou de commerce, dont la construction est telle qu'elle permet de les faire naviguer. La propulsion est assurée par des petits moteurs électriques ou à vapeur ou même parfois par des moteurs à explosion ou à air comprimé. Cette catégorie de modèles connaît

une vogue considérable et constitue à elle seule au moins 55 % du modélisme français.

III. Les racers constituent une classe très spéciale de bateaux modèles. Ce sont les champions de la vitesse pure. Constitués par de légères coques très simples et sans aucune prétention de ressemblance avec un bateau existant, ils sont propulsés par des moteurs à explosion ou des moteurs à vapeur à vaporisation instantanée qui sont de véritables chefs-d'œuvre de mécanique. Ces petites coques atteignent, des vitesses de l'ordre de 70 km à l'heure en tournant autour d'un pylone auquel elles sont attachées par un léger filin.

Le modélisme naval, après avoir débuté timidement a pris un réel essor au cours des dernières années. En fait c'est seulement depuis 1938 environ que le mouvement modéliste français s'est développé en flèche. Avant cette date il y avait évidemment nombre de modélistes travaillant isolément ou groupés en clubs (la fondation du Modèle Yacht Club de Paris remonte je crois à 1912) mais ils étaient loin de représenter un total aussi imposant qu'aujourd'hui. La raison de ce brusque développement peut être trouvée dans le fait que quelques commerçants habiles ont su exploiter le goût des jeunes pour la maquette, et ont fait ainsi une grande propagande pour le modélisme. D'autre part, pendant les années d'occupation où les distractions n'abondaient pas, beaucoup de jeunes et mêmes d'adultes ont trouvé dans le modélisme un passe-temps idéal. Nos prisonniers également ont occupé leurs longues années de captivité en construisant de nombreux modèles.

Actuellement la plupart des modélistes sont groupés en clubs qui organisent des conférences, des concours, des expositions et qui aident leurs membres en les faisant conseiller par les constructeurs compétents, en essayant de leur procurer des matières premières et en tentant surtout, chose bien

difficile, de leur donner une solide documentation.

On peut estimer qu'actuellement à Paris 3 ou 4 clubs groupent plus de 1.000 modélistes et en province une dizaine de clubs totalisent sûrement 4 ou 5.000 fanatiques de modèles réduits, ajoutez à cela les isolés, et ils sont nombreux, qui préfèrent travailler seuls, vous arrivez ainsi à un total assez respectable pour un mouvement qui est en train de prendre son essor.

Malheureusement nos moyens sont faibles vis-à-vis de ce qui se fait à l'Etranger. Tout d'abord nous manquons de bassins. Ceux existants se prêtent mal aux évolutions des bateaux modèles et il faudrait arriver à construire comme cela se fait en Angleterre des bassins spécialement conçus pour les modélistes. Il est permis d'espérer que dans les vastes programmes de reconstruction qui sont à l'ordre du jour l'on songera à construire des plans d'eau qui, en plus de leurs qualités décoratives indiscutables, seront conçus pour la navigation à échelle réduite.

Une autre question très importante est celle de la documentation. Il faut absolument mettre à la disposition des jeunes constructeurs des documents sérieux leur permettant d'exécuter des modèles exacts. Nous touchons là un point particulièrement délicat du modélisme mais je suis persuadé qu'un jour que j'espère prochain on comprendra enfin en France, comme on l'a compris depuis longtemps à l'Etranger, que le modélisme est un agent de propagande maritime extrêmement efficace qu'il faut absolument développer et encourager.

C'est une pierre, petite sans doute, mais non négligeable croyez-moi, de l'immense construction qu'il nous faut entreprendre si l'on veut que la France redevienne ce qu'elle n'aurait jamais dû cesser d'être : une grande nation maritime.

Pierre FAURE-BEAULIEU
Président du Yachting Miniature de Paris.



LE CHAR DESTROYER "SIROCO"

Symbole de l'héroïsme de notre glorieux R.B. F.M., chargé de tous les lauriers cueillis au cours des Campagnes de France et d'Allemagne, le tank destroyer « Siroco » fait désormais partie des collections du Musée de la Marine. Son poids et ses dimensions ne permettent pas de l'exposer dans les galeries actuellement ouvertes et il a été provisoirement ex-posé à l'Ecole militaire.

Ce char a participé à toute la campagne de France et d'Allemagne depuis le débarquement du régiment blindé de Fusiliers-Marins en Normandie, le 1er août 1944 jusqu'à l'armistice le 8 mai 1945.

Il fut de toutes les attaques. On le vit toujours en avant-garde de colonne, guettant sa proie, livrant de nombreux combats souvent très inégaux, terrassant toujours ses adversaires sans jamais recevoir de coups. Sa réputation d'invincibilité avait peu à peu gagné toute la 2^e Division Blindée. La présence du "Siroco" sur le champ de bataille, était un gage de la vic-

toire et les fantassins se disputaient l'honneur de l'accompagner et le protéger.

Il avait pour le servir un équipage magnifique : Le Premier-Maître torpilleur KROKENBERGER, dont le courage, l'audace et la maîtrise de soi, furent à la base de tous ses succès.

Le Second-Maître canonier pointeur LE CALONNEC, pointeur expérimenté de l'artillerie des bâtiments de guerre, d'une adresse exceptionnelle dans le maniement de la tourelle.

Le Second-Maître chauffeur GUILLOT, remarquable conducteur de char.

Le Quartier-Maître mécanicien VAUTHIER.



Le Matelot canonnier GARRIDO, chargeur. Neuf mois de campagnes, 19 victoires officielles, dont 9 chars lourds ennemis et 10 véhicules blindés ou camions, tel est le bilan du "Siroco" dans cette guerre.

Voici un court récit de ses engagements :

EN NORMANDIE. - Le 11 août, à Rouesse Fontaine, il pulvérise une voiture de reconnaissance allemande.

Le 13, il met en flammes 2 chars allemands (1 Mark III et 1 Mark IV) et un camion de munitions qui les accompagnait.

PARIS. - Le 24 août, devant Paris, il pourchasse dans les rues du Petit Clamart, un automoteur de D.C.A. (1 canon de 88 et 2 canons de 37), qu'il réussit finalement à atteindre et à mettre en flammes.

25 Août, il est le premier char français qui arrive sur la Place de l'Etoile. Après l'avoir contournée et surveillé les grandes artères qui s'en détachent, il détruit un camion dans l'avenue de Wagram.

Pendant ce temps, son camarade d'équipe le "Simoun" qui vient d'essuyer 3 coups de la "Panther", qui est sur la place de la Concorde, répond par 3 obus tirés à 1.700 mètres, et l'atteint deux fois dans la tourelle et à la jointure de la tourelle et de la cuirasse.

27-28 août. - Combats de Pierrefitte, Sarcelle, Arnonville. Surprenant 3 canons de 88 mm. tractés avec leur ravaillement, le "Siroco" les détruit complètement.

LORRAINE. - 13 septembre. Bataille de Dompaire. Ce jour-là de durs combats se livrent contre un ennemi acharné et puissant. Le «Siroco» engage le combat avec 4 Panthers, met

en flammes les 3 premiers et réduit au silence le quatrième qui réussit finalement à lui adresser un projectile dont on aperçoit encore la trace sur le contrepoids arrière de la tourelle.

ALSACE. - Le «Siroco» est présent aux derniers combats pour la libération de l'Alsace. Le 6 février il est engagé dans une lutte inégale contre 3 blindés ennemis. Pris sous un violent bombardement d'artillerie, les réservoirs d'eau crevés, il évacue sa position après avoir vidé ses munitions sur l'infanterie allemande et ramené de nombreux prisonniers. Sur le chemin du repos, ce jour-là la chance allait l'abandonner quelque peu : un obus éclatait à ses pieds, tuant son conducteur et blessant très grièvement son radio.

Avril 1945. - Le « Siroco » participe à la Libération de la poche de Royan. Il appuie de son canon la progression de l'infanterie, et perfore de nombreux blockaus.

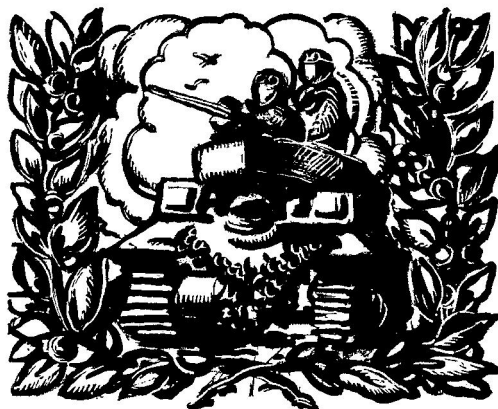
Mai 1945. - Le « Siroco » suit le régiment dans sa marche jusqu'au cœur de l'Allemagne, et l'Armistice le surprend à Berchtesgaden. Puis c'est le retour en France ; le Régiment dissous livre son matériel au 9e cuirassiers, pour lui servir d'instruction et d'entraînement, mais il ne donnera pas le «Siroco».

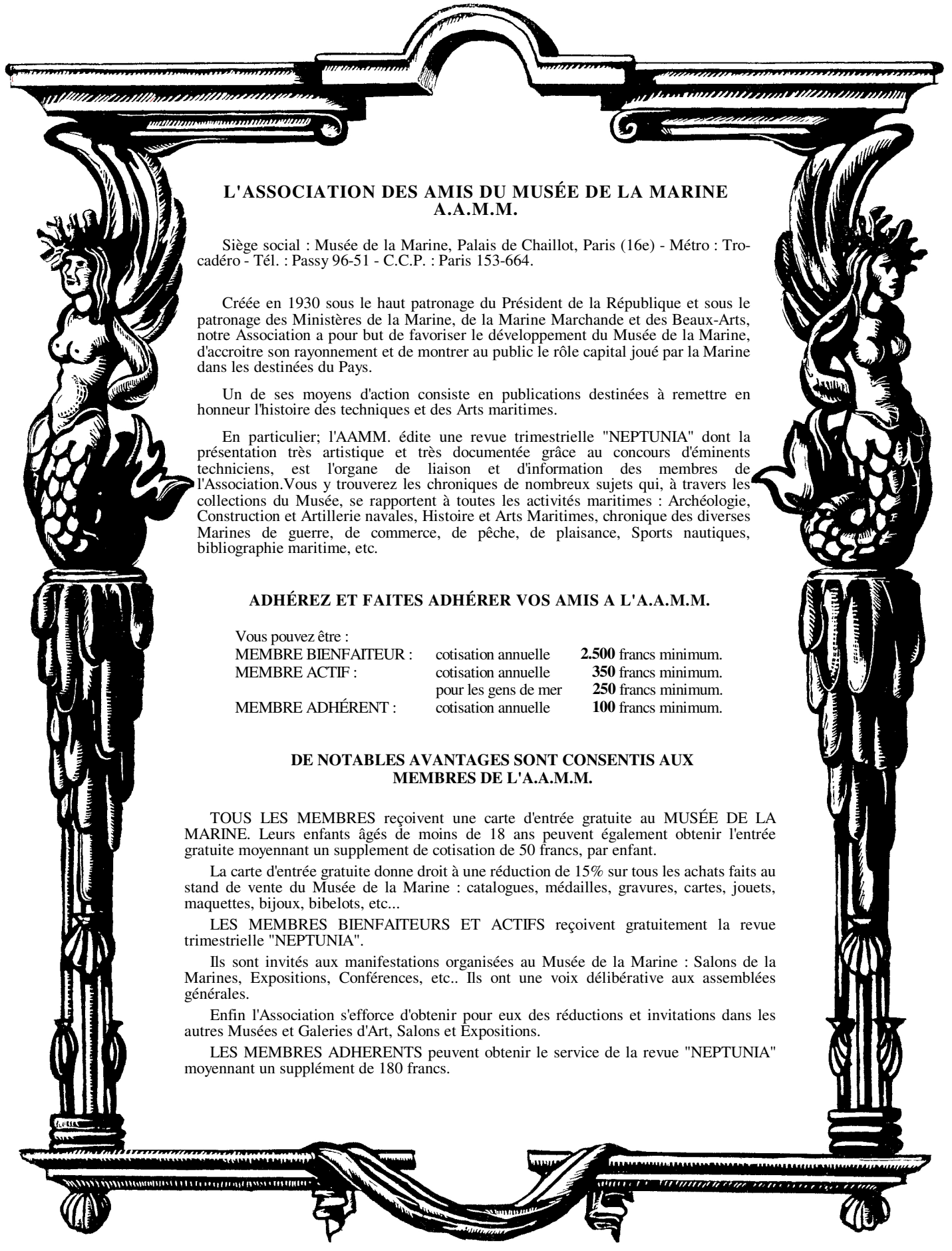
Comme une relique et un emblème, il demeure au milieu de ses fidèles, au milieu des jeunes, des nouvelles recrues qui écoutent raconter ses exploits, et. peuvent voir encore sur ses flancs, la marque de ses nombreuses victoires et les traces des coups qu'il a essuyés.

Le «Siroco» est devenu une légende.

Rendons hommage à son brave équipage qui l'a réalisé.

Ce récit a été écrit par le lieutenant de vaisseau DURVILLE qui, sous les ordres du capitaine de Frégate MAGGIAR, a commandé le peloton, dont faisait partie le «Siroco», pendant toute la campagne de France.





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

Siège social : Musée de la Marine, Palais de Chaillot, Paris (16e) - Métro : Trocadéro - Tél. : Passy 96-51 - C.C.P. : Paris 153-664.

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

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

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

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

Vous pouvez être :

MEMBRE BIENFAITEUR :	cotisation annuelle	2.500 francs minimum.
MEMBRE ACTIF :	cotisation annuelle	350 francs minimum.
	pour les gens de mer	250 francs minimum.
MEMBRE ADHÉRENT :	cotisation annuelle	100 francs minimum.

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

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

La carte d'entrée gratuite donne droit à une réduction de 15% sur tous les achats faits au stand de vente du Musée de la Marine : catalogues, médailles, gravures, cartes, jouets, maquettes, bijoux, bibelots, etc...

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

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

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

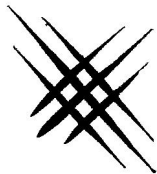
LES MEMBRES ADHERENTS peuvent obtenir le service de la revue "NEPTUNIA" moyennant un supplément de 180 francs.

**Peinture
Vitrerie
Ravalements**

"L'ESSOR"

Société coopérative de Production
DIRECTEUR : N. HARASSE

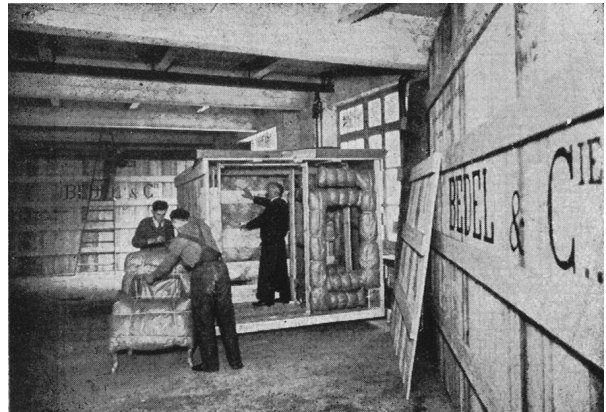
Ateliers et Bureaux :
194, Faubourg Saint-Martin
PARIS-10^e



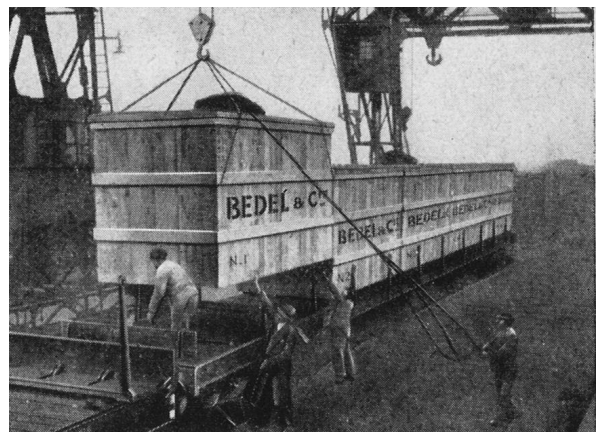
ENSEIGNES
EN TOUS GENRES
DÉCORATION
ARTISTIQUE
DÉCORS, FILAGE, DORURE
PAPIERS PEINTS

Fournisseur du Ministère de la Marine

EMBALLAGES-TRANSPORTS



BEDEL & C^{ie}



17, RUE DE MONSIGNY, **PARIS**
RICHELIEU : 54-93



ALGER - CASABLANCA

Ces firmes contribuent à l'installation, à la décoration et à l'entretien du Musée de la Marine.

SOCIÉTÉ D'ÉLECTRICITÉ MORS, 60, rue de Prony, PARIS (17^e) Wag. : 40-51. *Installations électriques H.T. et B.T., équipements électriques de navires et arsenaux.*

Ets GOUGEON, 54 bis, rue Dombasle, PARIS (15^e) Vau. : 17-83. *Transports et manutentions d'objets d'art, statues et grosses pièces.*

BUREAU et Cie, 81-83, Faubourg St-Antoine, PARIS (11^e) Did. : 12-22. *Miroiterie générale, Glaces gravées et décorées.*

ATELIERS MODERNES D'ÉTALAGES, 15 rue Laghouat, PARIS (18^e) Mont. : 50-55, *Vitrines, Étalages Accessoires, Décoration métallique.*

Sté ANDRÉ PREVOT, 9, Villa Brune, PARIS (14^e) Vaug. : 20-45. *Dioramas, Maquettes, décoration et installation d'expositions.*

J. FORTUNER, 67, boulevard de Courcelles, PARIS, *Dorure, Sculpture, Cadres anciens*

ALBERT GUIMAREL, 83, avenue d'Italie, PARIS (13^e) Gob. : 33-85. *Ébenisterie, Décoration*

Voici tous ceux dont les bâtiments sillonnent les mers, tous ceux qui assurent la cargaison de ces navires.

COMPAGNIE GÉNÉRALE D'ARMEMENTS MARITIMES, 4, rue Auber, PARIS. *Services réguliers entre Nantes, Bordeaux, Algérie, Maroc.*

COMPAGNIE GÉNÉRALE PARISIENNE DE COMMERCE, (COGEPACO) 37, rue Lafayette, PARIS (9^e) Tru. : 53-79. *Importation, Exportation, Spécialiste de la qualité et du goût français.*

SOCIÉTÉ NATIONALE D'AFFRÈTEMENT, 90, rue St-Lazare, PARIS (9^e) Tri. : 23-75. *Matières pondéreuses.*

Ces entreprises concourent à la construction, l'équipement, l'agence-ment et à la vie quotidienne de nos navires et de nos ports.

Ets FERRER-AURAN, 14, rue Moustier, MARSEILLE. *Électricité industrielle, Téléphonie générale*

Ets ROBERT MASSELIN, 64-66, rue d'Elboeuf, ROUEN. *Fabrique de ressorts, Décolletage, Tournage, Découpage.*

Sté A^{me} SUBOX, 33, Rue Godot de Mauroy, PARIS (9^e) Opé. : 22-65. *Colles industrielles.*

Ets VAN MULLEM, 40, av. du Maine, PARIS (14^e) Dan. : 67-55. *Serrurerie, Ferronnerie, Menuiserie Métallique, Aménagement du Paquebot « Pasteur ».*

Ets ATKO, 7, rue Alibert, PARIS (10^e) Bot. : 31-51. *Scies à main et à machines, Outillage général.*

Grâce à la Marine, ces boissons font le tour du Monde.

ROPITEAU Frères, MEURSAULT (Côte d'Or) Tél : 15. *Vins fins de Bourgogne et Vieux Marcs de Bourgogne. Domaine à Beaune, Pommard, Volnay, Meursault.*

Ces Industriels, ces Commerçants, sont de grands Amis de la Marine.

Sté LE PORT DU SALUT, ENTRAMMES (Mayenne) Tél. 15. *Fromagerie.*

Ets J. PRAT, boulevard du Midi, CAZELLES-SUR-LYON (Loire) Tel. : 13. *Manufacture de Chapellerie, Constructions Mécaniques*

TISSAGE P. et R. FREMAUX, 27, rue du Vieux Faubourg, LILLE Tél. : 392-21. *Toiles tous genres*

RIVIÈRE et Fils, 9, rue Kerfautras, BREST. Tél. : 04-80. *Chaussures*

WUHLIN Fils & C^{ie} à HONDOUVILLE (Eure) Tél. : 3. *Cotons hydrophiles, objets de pansements.*

GALERIE F. KLEINBERGER, A. LOBEL et E. GARIN, Successeurs. *Tableaux anciens, objets d'art.*



CHAQUE BON DE LA LIBÉRATION
QUE VOUS SOUSCRIVEZ
C'EST UNE PIERRE QUE VOUS APPORTEZ
A LA RECONSTRUCTION DU PAYS