

# NEPTUNIA



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

NUMÉRO 2

2<sup>e</sup> TRIMESTRE 1946

**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 A V A L S**  
**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

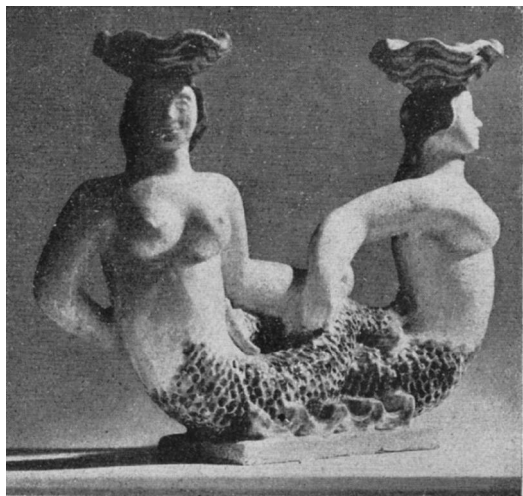


## SOMMAIRE

|                                                                                                                                                                                                           |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Editorial, par Monsieur R. Levainville, Secrétaire général de l'Association des Amis du Musée de la Marine, membre du Conseil du Yacht Club de France. Président de l'Union Nationale des Croiseurs. .... | 1  |
| Une leçon oubliée, extrait d'une notice du Musée Naval de 1853. ....                                                                                                                                      | 2  |
| L'Inertie des mots et le dynamisme des soldats de plomb, par l'A.A.M.M. de service . . . . .                                                                                                              | 3  |
| Un Yacht royal polonais, par le Capitaine de Corvette Vichot . . . . .                                                                                                                                    | 8  |
| Les origines de la peinture de Marine Française, par M. Gustave Alaux, membre de l'Académie de Marine, peintre officiel du Département de la Marine . . . . .                                             | 13 |
| L'Uniforme des Officiers de Marine sous l'ancien régime, par M. le Commissaire Général de la Marine Jullien. ....                                                                                         | 16 |
| Les Insignes de la Marine, par M. Laissus. Président de la société d'Etudes historiques "Symboles et traditions militaires" . . . . .                                                                     | 20 |
| La "Sablaise" monotype d'instruction des Centres de formation nautique, par le commandant Rocq. Inspecteur des Centres de formation nautique . . . . .                                                    | 21 |
| Le modèle du "Dunkerque", par M. Faure Beaulieu. Président du Yachting miniature . . . . .                                                                                                                | 24 |
| Chronique des Expositions Maritimes. ....                                                                                                                                                                 | 28 |

# 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

WLERICK

---

9, rue Arsène-Houssaye  
PARIS-VIII<sup>e</sup> — CARnot 37-18

Librairie Maritime

## SERGENT



Achat de livres  
et documents  
rares sur la  
Marine

16, rue de Seine, PARIS (5<sup>e</sup>) Odé 96-83



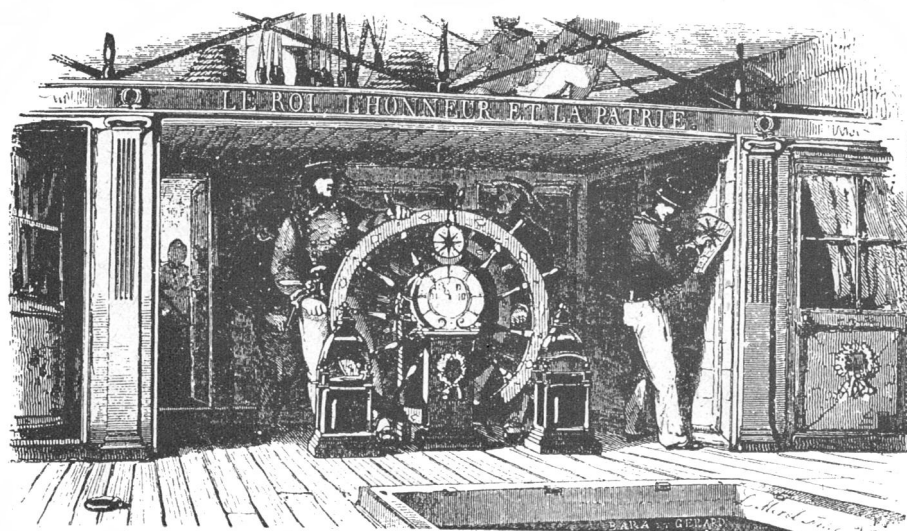


Comme nous le redoutions, le Musée de la Marine a été parmi les premières victimes des compressions budgétaires. Indirectement s'entend - on ne tond pas un œuf - les Directions désargentées repoussent désormais tout quémandage de bois, de clous, de verre, etc. La moitié des collections restera en caisse faute de vitrines; pitoyable exploitation de notre capital historique et artistique. Le Musée est fermé tous les matins faute de personnel : les fiers « Cols bleus », médaillés et blessés de guerre, qui vous faisaient admirer les collections sont licenciés; transformés en chômeurs, on les rembauche quand on peut, vaille que vaille, avec quelques Bons vieillards résignés, pour surveiller les galeries l'après midi. C'est gâcher à plaisir, au début du renouveau touristique, une propagande de qualité et de prestige. L'Histoire a pourtant donné maintes leçons : l'efficacité de la propagande était mieux comprise des créateurs de l'ancien Musée de la Marine, en 1827, si l'on en croit l'Introduction à la Notice du Musée Naval de 1853 que nous reproduisons plus loin.

C'est à l'Association des Amis du Musée de la Marine qu'il appartient de remédier à la carence des pouvoirs publics.

Le magnifique essor qu'elle a pris en moins d'un semestre est un sûr garant de sa vitalité et du succès qui l'attend.

Rallions-nous pour le bon combat.



## UNE LEÇON OUBLIÉE

*(Introduction à la Notice du Musée Naval de 1853)*

Le 27 décembre 1827, une décision royale ordonnait la création du Musée de Marine. M. ZÉDÉ, ingénieur de Marine, fut nommé conservateur, avec la mission de réaliser les idées qui avaient présidé à sa création.

Deux pensées avaient préoccupé M. ZÉDÉ : l'une politique, l'autre tout-à-fait morale; toutes les deux méritent d'être signalées, car si elles témoignent d'une part du patriotisme de leur auteur, l'empressement avec lequel le roi Charles X les accueillit, témoigne aussi de l'intérêt que le gouvernement portait dès lors à la marine française.

Tous les ans, la discussion du budget de la marine était pour le ministre de ce département le sujet d'attaques souvent violentes, toujours passionnées, et c'était enfin à grand-peine que les dépenses les plus nécessaires à la construction et à l'entretien de la flotte étaient votées. Cette guerre permanente paralysait les meilleures intentions et souvent était funeste aux véritables intérêts d'un pays qui a plus de deux cent lieues de côtes à défendre et un commerce immense à protéger. Le seul moyen, ou du moins le moyen le plus efficace de s'affranchir de ces luttes sans cesse renouvelées, était de combattre dans les chambres cette ignorance funeste des intérêts maritimes et de populariser en France l'idée que la marine est appelée à rendre et rend en effet, des services réels, positifs, considérables et qui justifient complètement les dépenses qu'elle occasionne. L'établissement dans Paris d'un Musée Naval pouvait, en excitant la curiosité publique, contribuer à faire pénétrer dans les masses ignorantes et trompées des idées plus saines et plus justes.

D'un autre côté, si l'utilité de la marine était contestée, cela tenait à ce que les services nombreux qu'elle a rendus, et qu'elle rendait chaque jour, n'avaient

pas toujours cet éclat et ce retentissement qui porte si haut la gloire militaire de notre armée de terre, où chaque famille française a son représentant, tandis que le recrutement de l'armée navale est uniquement opéré dans une portion restreinte du territoire. Aussi, quand dans l'armée de terre la sollicitude de chaque famille suivait chaque soldat sur les champs de bataille et, par conséquent, la faisait s'associer de cœur à ses succès et à ses revers, aucun intérêt, aucune affection ne la portait à s'occuper du sort des équipages de nos vaisseaux, et à peine si, dans l'intérieur, le marin était le sujet de quelques préoccupations.

Cet état de choses influait d'une manière déplorable sur la composition des états-majors de nos vaisseaux, en éloignant de la mer un grand nombre de jeunes gens accoutumés à confondre dans leur esprit la marine avec les naufrages et l'armée avec les victoires.

Encore dans ce cas, l'établissement d'un monument public dans lequel seraient réunis et montrés aux yeux de la foule les actes de courage qui honorent nos marins, la représentation des combats glorieux soutenus par nos escadres, tous les titres, enfin, acquis à la reconnaissance publique par les hommes de mer devait avoir pour conséquence de mettre en honneur une carrière qui semble, au plus grand nombre, sans antécédents et sans avenir et dont les services seraient constatés et écrits à jamais dans les fastes parlantes de l'histoire.

Ces considérations furent comprises : un fils de France, grand-amiral, donna son nom au Musée de la Marine, et, à dater de cette époque, le Louvre compta un grand monument de plus, qui excite à juste titre l'admiration des visiteurs français et étrangers.

MOREL-FATIO  
Septembre 1853.



## L'INERTIE DES MOTS ET LE DYNAMISME DES SOLDATS DE PLOMB

Il pèse sur nos Musées une lourde équivoque provenant de l'idée que se font bien des Français – sans en excepter hélas ! les Marins – d'un Musée et d'un Conservateur.

Ces mots surannés ne représentent même plus, à leurs yeux, ce qu'il y avait de noble dans les créations dont ils sont issus : collections, galeries ou cabinets de curiosités de l'ancien régime qui étaient des sanctuaires de l' Art, des Sciences et de l'Etude, réservés à une élite. Ils évoquent généralement la caricature d'une Institution discrète, d'une nécropole obscure et poussiéreuse ,où s'entasse, sans art ni logique, un bric à brac invraisemblable confié à quelque plumitif revêché ou passif.

Ces mots-freins s'opposent aux progrès de la Muséographie et du Documentalisme, qui, depuis plus de cinquante ans, répondant à l'évolution de la civilisation moderne, tendent à transformer l'ensemble de nos Musées pour leur donner un rôle actif, un rôle social même, par la participation du plus grand nombre à la Connaissance des Arts et des Sciences.

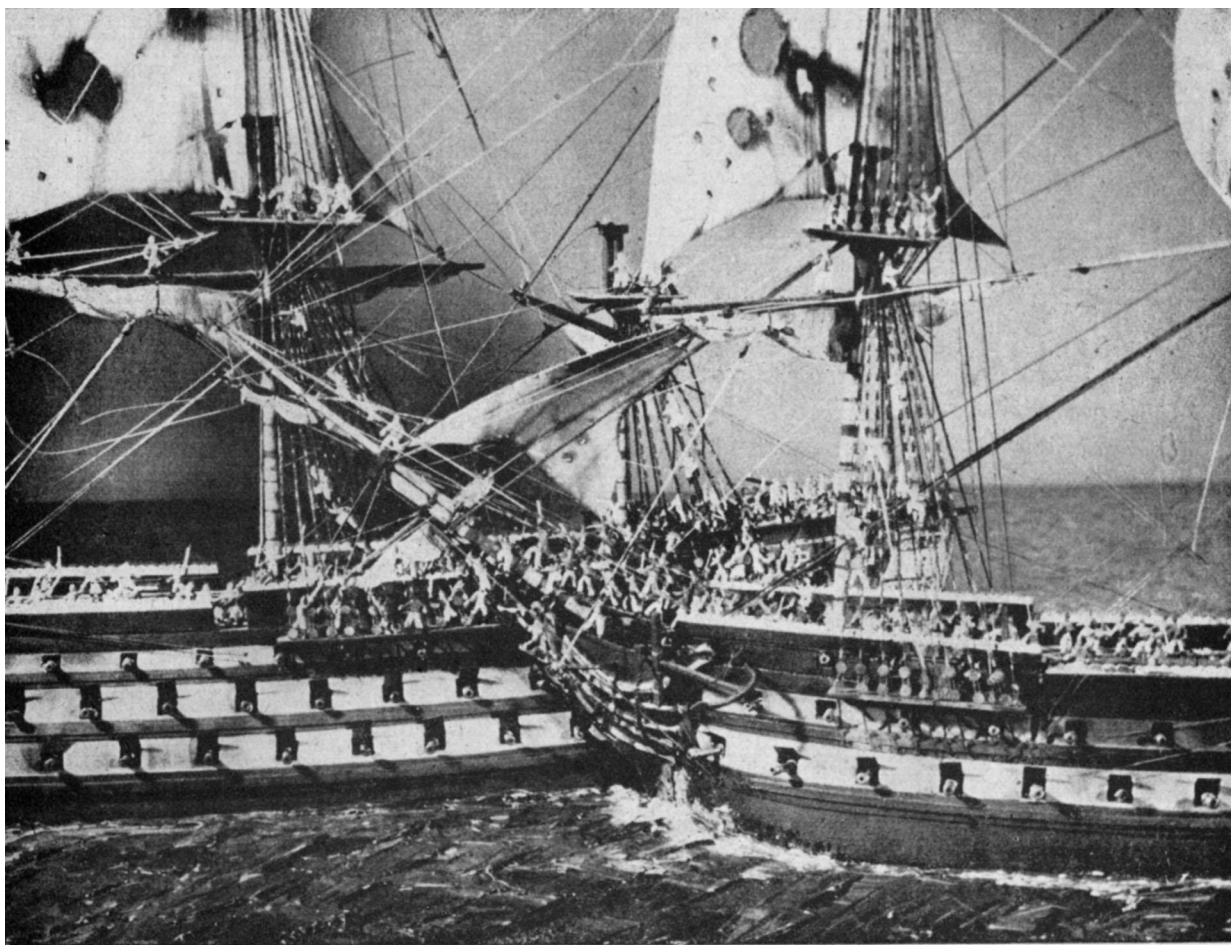
Cela est si vrai que ce sont les pays les plus neufs, ceux qui sont le moins encombrés d'idées rétrogrades et de formules périmées qui, au XX<sup>e</sup> siècle, ont créé le plus de Musées : de 1901 à 1936 l'augmentation a été de 100 % en U.R.S.S., de 66 % aux U.S.A., de 42 % en Allemagne et de 30 % en France (1).

En effet, pour les formes diverses du socialisme, les Musées sont devenus d'efficaces instruments d'enseignement collectif et même de dynamiques agents de propagande. L'ère de la diffusion par le texte imprimé, qui trouva son couronnement dans les Encyclopédies, est dépassé par cet enseignement plus direct, plus accessible à la masse et qui se prête aux moyens de diffusion modernes ou à venir : le Musée devient l'auxiliaire du magazine illustré, du cinéma, de la radiodiffusion et bientôt de la télévision.

Aussi ne conçoit-on plus qu'un Musée reste un passif budgétivore réservé à quelques privilégiés. Il doit être le Musée de tous parce qu'il est destiné « au développement des connaissances humaines et à l'instruction du peuple » selon la définition donnée par M. Foyles, Professeur à l'Université de Rochester.

Ceci ne doit pas effrayer les érudits, les spécialistes ou amateurs : il y aura toujours des heures creuses pour la contemplation et des réserves agencées pour l'étude. Que les gens de goût aussi se rassurent on peut vulgariser sans être vulgaire; bien au contraire la beauté, l'harmonie, la qualité, l'équilibre des proportions parlent aux natures les plus frustes. L'Art a une vertu sociale trop méconnue.

Nota 1 : Ces chiffres sont empruntés au remarquable cours de Muséographie de Monsieur Bazin, Conservateur du Musée du Louvre et Professeur à l'Ecole du Louvre.



*Maquette d'un abordage de deux vaisseaux par G. Fouillé.*



'OUBLIONS donc jamais que notre clientèle doit être le grand public.

Nous devons réaliser des Musées vivants où l'intérêt soit toujours renouvelé, l'attention toujours sollicitée et où nous instruirons le profane sans même qu'il s'en doute.

Ce n'était pas chose facile dans notre Musée où l'on s'est en quelque sorte borné, depuis un siècle et demi, à recueillir, presque exclusivement des maquettes de navires et non pas un Musée de la Mer, de toutes les Marines et de tous les marins. Collections de maquettes merveilleuses certes, mais combien ingrates à présenter dans des alignements de ces affreuses, disparates, mais indispensables vitrines. Collections propres à captiver tous

ceux qui, par goût ou par métier, s'intéressent au bateau, synthèse des multiples activités maritimes, mais qui lassent rapidement l'attention du profane. C'est pourtant ce bon public qui n'y connaît rien qu'il s'agit précisément d'attirer et d'instruire tandis que pour les connaisseurs, le Musée sera toujours la Mecque de leurs pèlerinage.

Il fallait avant tout ménager un cadre agréable, puis rompre ces alignements fastidieux de caisses de verre et l'impossible « perspective courbe » de nos galeries avec de grands ensembles décoratifs. Les ornements de la Réale, les tableaux de Vernet et quelques toiles mis à part, il y avait bien peu de sculptures et d'objets d'art, pas d'uniformes ni de pavillons, peu de souvenirs exposables, peu de choses sur les activités les plus spectaculaires,

les plus pittoresques et décoratives ou les plus « actuelles » : scaphandre, sauvetage, océanographie, sports nautiques, explorations, aéronautique, etc. En cherchant bien, on trouve : nous avons vu dans le précédent NEPTUNIA toutes les nouvelles acquisitions qui, depuis 1943, ont embelli nos salles et nous nous efforçons toujours de combler ces lacunes en essayant d'accommoder les exigences et les « effets » de décoration avec les principes d'architecture.

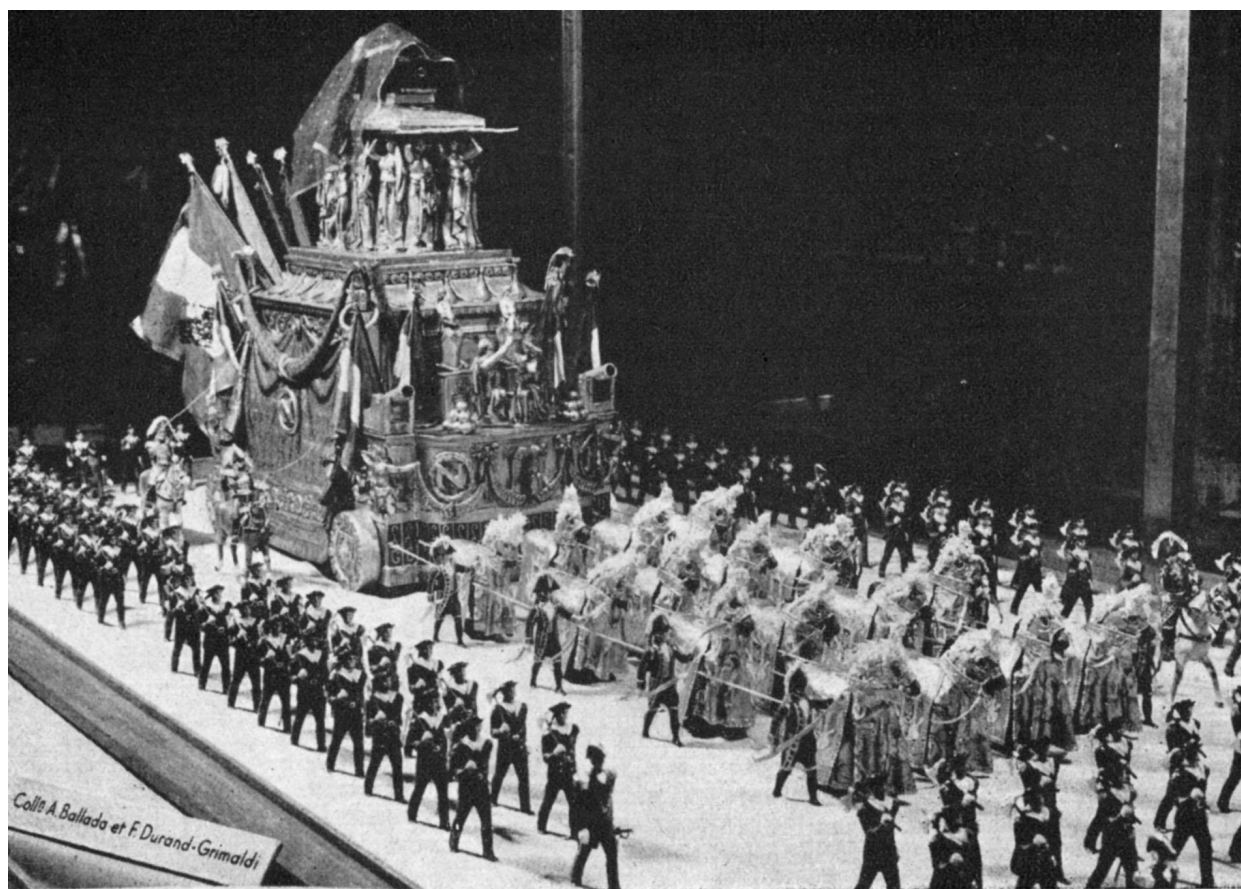
Après quoi, il s'agira de transformer chaque groupe de maquettes en ensemble pédagogique, en les présentant avec quelques textes discrets et en les illustrant d'objets propres à recréer l'ambiance de leur activité maritime et de leur époque. C'est un long et passionnant travail d'étalagiste pédagogique.



NOUS ne pouvons aujourd'hui qu'indiquer ces premiers principes d'exposition. Nous y reviendrons quand nos projets auront mûri et que les sondages que nous faisons dans le public ou dans les établissements qui travaillent pour lui, nous auront permis de préciser ces principes et les moyens de les appliquer. Nous parlerons alors plus longuement des procédés et des effets que nous envisageons d'utiliser et nous indiquons plus loin, à titre d'exemple, les premiers résultats d'un de ces procédés : l'« animation » de certaines maquettes avec des petites figurines.

Ainsi donc, l'installation des collections sera aussi variée et vivante que possible. Mais ce n'est encore que le domaine statique de notre programme. Pour donner de la vie, il faut en utiliser toutes les

*Maquette du retour des cendres de Napoléon 1<sup>er</sup>  
Par MM. Bullada et F. Durand-Grimaldi*



manifestations : la vie attire la vie, la foule attire la foule. Il faut utiliser tout ce qui est mouvement, cette mystérieuse fascination du mouvement qui nous arrête sur un pont pour contempler l'eau qui court, le moulin qui tourne, la machine en marche, l'homme au travail, l'homme qui parle et tout ce qui est vibrations : sonores - chansons, musique, conférences, visites sonorisées - ou lumineuses - jeux de couleurs, jeux de lumière ou les deux à la fois comme dans le cinéma. Nous ne voulons plus de Musée terne et réfrigérant mais des galeries d'attraction pour une foule joyeuse.

Mais il y a trop à dire sur ce sujet et surtout nous avons beaucoup à apprendre encore pour connaître le public et le satisfaire en le guidant.

Revenons en donc aujourd'hui, pour terminer cet article, sur les premiers résultats du procédé d'exposition que nous étudions actuellement.

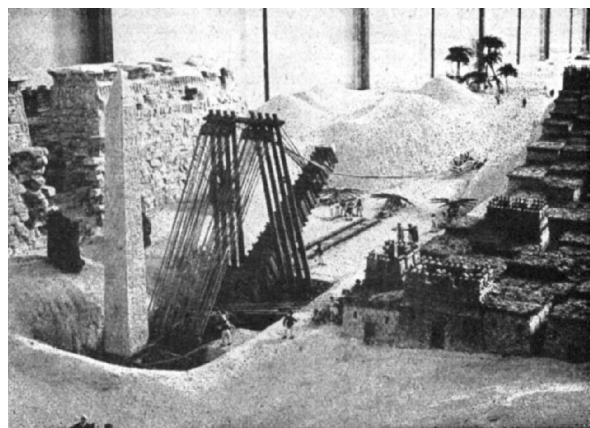


POUR animer nos maquettes les plus mor-  
nes – autant que pour faire figurer les  
uniformes de marine sous une forme  
aussi économique et attrayante que  
possible – nous étudions quelques  
présentations de figurines en plomb. L'idée n'est  
pas neuve : on a réalisé maintes scènes historiques,  
de nombreux dioramas dont nous avons vu de  
remarquables exemples, en particulier à l'exposi-  
tion « Petits soldats, grandes victoires », organisée  
par la Société des Collectionneurs de figurines  
historiques pendant l'hiver 1944-45. Cette technique  
peut, semble-t-il, être mieux exploitée encore,  
mais la difficulté pour un Musée, digne de ce nom,  
est de réaliser des présentations aussi artistiques,  
décoratives et vivantes que possible qui soient  
irréprochables quant à l'exactitude historique et  
technique. Il faut donc s'appuyer sur une docu-  
mentation rigoureuse qu'il est parfois difficile de  
rassembler et de contrôler.

Nos deux premiers projets sont ceux de la  
maquette de l'obélisque de Louqsor et de la vitrine  
de la Flottille de Boulogne. Puis, nous envisageons  
deux projets de modèles pittoresques qui manquent  
à nos collections : un baleinier et un négrier dans  
l'exercice de leur profession.

L'« animation » de l'obélisque de Louqsor est  
à peu près achevée et c'est une première expérience  
très encourageante.

L'aspect défraîchi et désertique de cette  
maquette était particulièrement affligeant. Une  
première restauration avait dégrasé les palmiers,  
ravivé les eaux du Nil, réchauffé les dunes. Les  
deux sujets de l'abattage et de l'embarquement de  
l'obélisque sont techniquement bien réalisés mais il  
manquait, à notre sens, une échelle humaine  
, faisant valoir l'importance des travaux et des

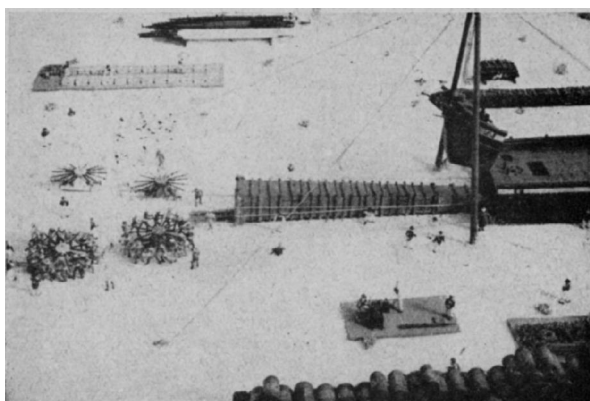


*Abattage de l'Obélisque de Louqsor*

manoeuvres exécutés : on pouvait mieux le faire  
comprendre avec des personnages dont les  
costumes rappelleraient l'époque, le climat,  
l'ambiance et dont les attitudes montreraient  
l'utilisation des instruments et des appareils.

Après une étude approfondie de la maquette,  
des Atlas, des plans et des relations de l'Ingénieur  
de la Marine Le Bas sur le transfert de l'obélisque,  
ainsi que, d'une importante bibliographie, la  
confection des petits personnages a été confiée au  
talent de M. Lemoine, architecte passionné de  
modélisme.

*Embarquement de l'obélisque*



La première difficulté résidait dans l'ampleur de la maquette : il ne pouvait s'agir de « meubler » également village, désert et rivage du Nil. Il aurait fallu un véritable peuple de fellahs et on n'aurait réussi qu'à diviser l'intérêt.

Deux points principaux s'imposaient - qui d'ailleurs sont arbitrairement juxtaposés - l'abatage de l'obélisque à son point d'enlèvement et, à l'autre extrémité, l'embarquement dans l'allège de « Louqsor ».

Une esquisse fut brossée qui permit de fixer la position des deux groupes principaux en ces deux points et l'on décida de se contenter de quelques sujets secondaires - équipes de travailleurs et caravane - tout au long du trajet de l'obélisque.

L'ouvrage de l'Ingénieur Le Bas précise qu'une nombreuse main-d'œuvre indigène fut chargée des travaux de force, les travaux techniques tels que montage des treuils, habillage de l'obélisque, aménagement de l'allège, etc. étant assurés par des marins et ouvriers de la Marine. On détermina la proportion entre les fellahs et les hommes d'équipage d'après ces renseignements. .

Les uniformes de Marine furent établis d'après les travaux et suivant les conseils éclairés de M. le Commissaire général de la Marine Jullien. L'année 1831 est, en cette matière, époque de transition qui explique la survivance de la casquette « champignon » et l'emploi du « chapeau soleil » et du bicorne.

Pour les costumes arabes, de nombreux documents de la Bibliothèque des Arts Décoratifs et des illustrations d'époque permettaient de recréer l'atmosphère du pays et les coloris des costumes ont beaucoup d'analogie avec les costumes turcs

contemporains. D'ailleurs, comme le note Le Ba en raison de la chaleur torride, les travailleurs, mêmes les femmes, étaient généralement en tenue très légère !

Il nous fallait créer des figurines dont le mouvement, la vie, les attitudes variées corrigeassent l'aspect « statique » de cette interminable maquette. Il ne pouvait être question de sculpter l'une après l'autre toutes ces figurines, étant donné leur nombre... et nos faibles moyens !

M. Lemoine fabriqua donc un petit nombre de moules, sur des modèles en bois représentant les diverses catégories de sujets : marins, maîtres, officiers, Arabes, femmes, animaux. Les moules des personnages, sculptés jambes et bras écartés, furent tirés en deux pièces. Ceux des animaux en 4 ou 5 parties. Les petits sujets de plomb sortis de fonte furent ensuite chauffés partiellement et torturés jusqu'aux attitudes nécessaires.

Chaque pied ou patte était prolongé d'une petite pointe de plomb qui permit de les fixer sur la maquette suivant l'esquisse précédemment étudiée.

L'effet rendu par cette multitude de petites créatures est très curieux et la succession des gestes que chacun d'eux s'est vu attribué, donne une réelle impression de mouvement; comme un véritable film.

Ainsi nos Lilliputiens de plomb font vivre notre maquette : ils en donnent aimablement l'échelle, ils situent la date, le lieu de l'opération, ils expliquent l'outillage, les manœuvres. Ils amusent, ils intéressent et ce faisant ils instruisent.

C.Q.F.D.

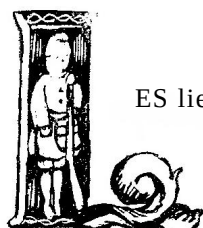
L'A.M.M. de service.







## UN YACHT ROYAL POLONAIS



LES liens qui unissaient les couronnes de France et de Pologne sont anciens et bien connus. A l'instar de leur souverain, les grandes familles des deux nations nouèrent aussi des relations, que chaque lustre d'heur ou de malheur rendait plus fréquentes et plus intimes. Mais qui dira comment parvint au cœur du pays de France, cet étrange et magnifique modèle d'un yacht royal polonais.

C'est à 2 kilomètres au Sud de Marcilly-sur-Eure, au château de Breuil, alors propriété du Comte de Reiset, ancien ministre plénipotentiaire, que Mme Marchal, marchande fort avisée du Quai Saint-Michel, le découvrit un jour de l'année 1920. Epave abandonnée dans la chapelle du château, ses ors et ses enluminures disparaissaient sous la poussière et des oiseaux y avaient même construit leur nid. Ce devait être le Seigneur d'une flottille de petits modèles qui, livrés aux jeux nautiques des enfants disparurent l'un après l'autre dans la vase ou les herbes de la pièce d'eau.

Mme Marchal remporta précieusement à Paris cette merveille quelque peu délabrée et la céda au collectionneur prudent et scrupuleux qui l'a désormais sauvée des injures du temps et de restauration sacrilèges. Il serait intéressant de remonter le cours des ans dans les archives du château de Breuil et des familles qui l'habitèrent. Peut-être retrouverait-on l'histoire de cette nef royale qui promena la cour fastueuse d'un prince de légende : le Roi de Pologne Auguste II, dit le Fort.

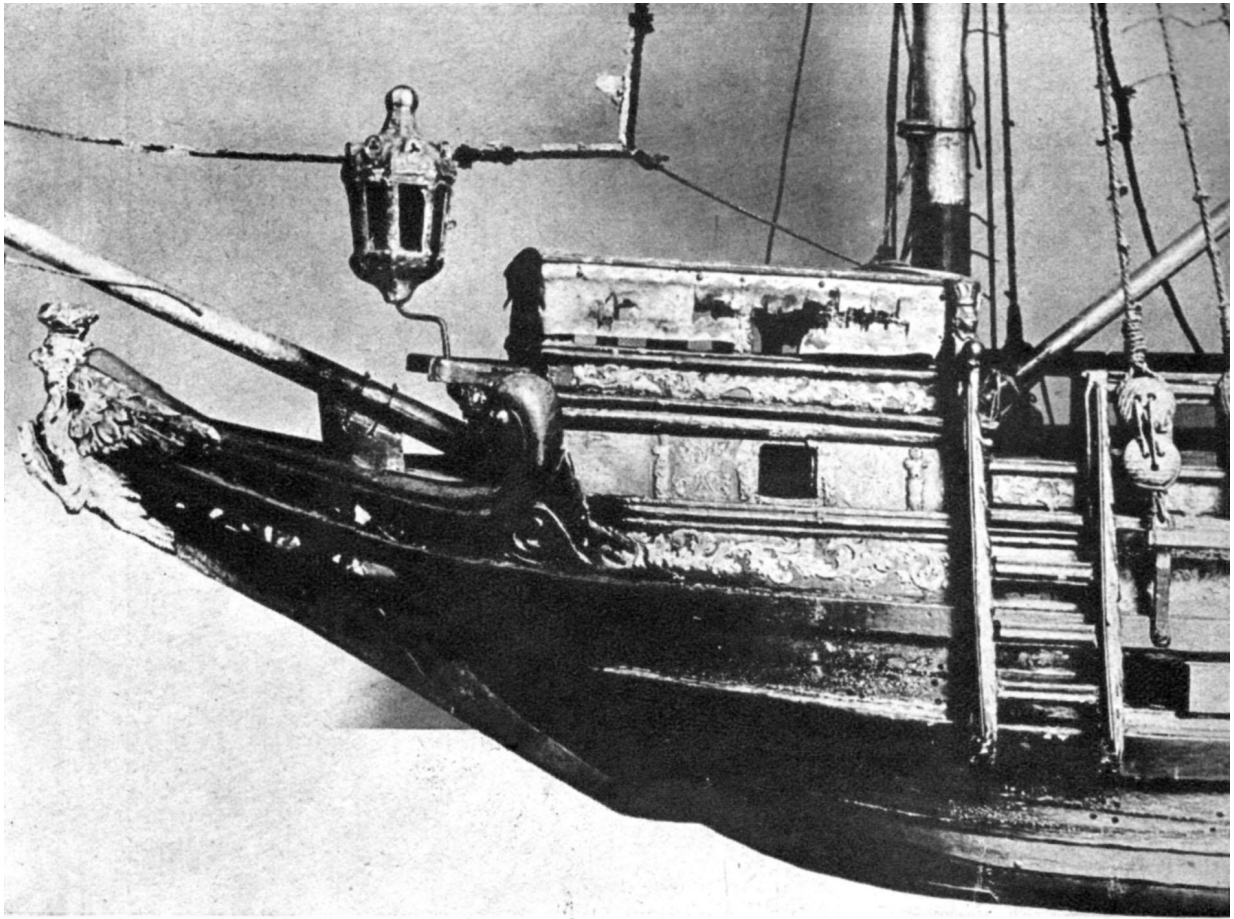
Auguste II, né à Dresde en 1760, Grand Electeur de Saxe, fut élu par la noblesse polonaise après la mort de Jean Sobieski. Allié de Pierre le Grand contre Charles XII, roi de Suède, il fut dépossédé par ce dernier, mais après la bataille de Pultawa, il remonta sur le trône qu'il conserva jusqu'à sa mort en 1733.

Doué d'une grande séduction personnelle et de brillants talents militaires, d'un caractère élevé et chevaleresque, mais prodigue et magnifique, il vivait entouré de favoris, d'alchimistes et de maîtresses. D'une de ses liaisons naquit Maurice de Saxe.

Riche de ses labours, de ses forêts, la Pologne l'était aussi de son actif négoce maritime. La paix de 1660 avait interrompu l'essor de sa Marine de guerre déjà glorieuse des lauriers cueillis par les vaillants marins du Chevalier Venceslas Dunin Wasowicz et des « Kapry », ces fameux corsaires de Puck, comme de la brillante victoire d'Oliwa que le brave Amiral Dickmann paya de sa vie. Mais Auguste II possédait encore de belles nefes marchandes qui portaient son pavillon sur la Baltique et jusque dans les mers lointaines. Il s'était attaché le célèbre Maître constructeur vénitien Alessandro Mauro auquel on doit la plupart des modèles de sa flotte dont les dessins sont conservés dans le Cabinet des gravures de Dresde.

Le modèle de yacht aux armes d'Augustus Rex, qu'il nous a été donné d'admirer, témoigne de la magnificence de ce Prince autant que de la qualité de sa Flotte.





Outre le rare souvenir qu'il évoque, ce modèle présente à nos yeux un double intérêt (1) :

D'une part, la fraîcheur et l'originalité de son abondante décoration, d'autre part, le fait qu'il semble n'avoir jamais été restauré, ce qui est extrêmement rare sinon unique pour un modèle de cette époque.

L'inspiration vénitienne se retrouve dans l'aspect général de la coque qui n'est pas sans analogie avec le Bucentaure, l'Aurea Navis des Doges de Venise, autant que dans certains motifs d'ornementation Renaissance curieusement mêlés aux motifs d'un art plus naïf, probablement local.

On peut aussi le rapprocher des autres bateaux de parade de l'époque, tels que les yachts hollandais ou anglais - voir le yacht royal anglais de notre Musée - ou postérieurs, dont de nombreux plans ont été reproduits par Chapmann.

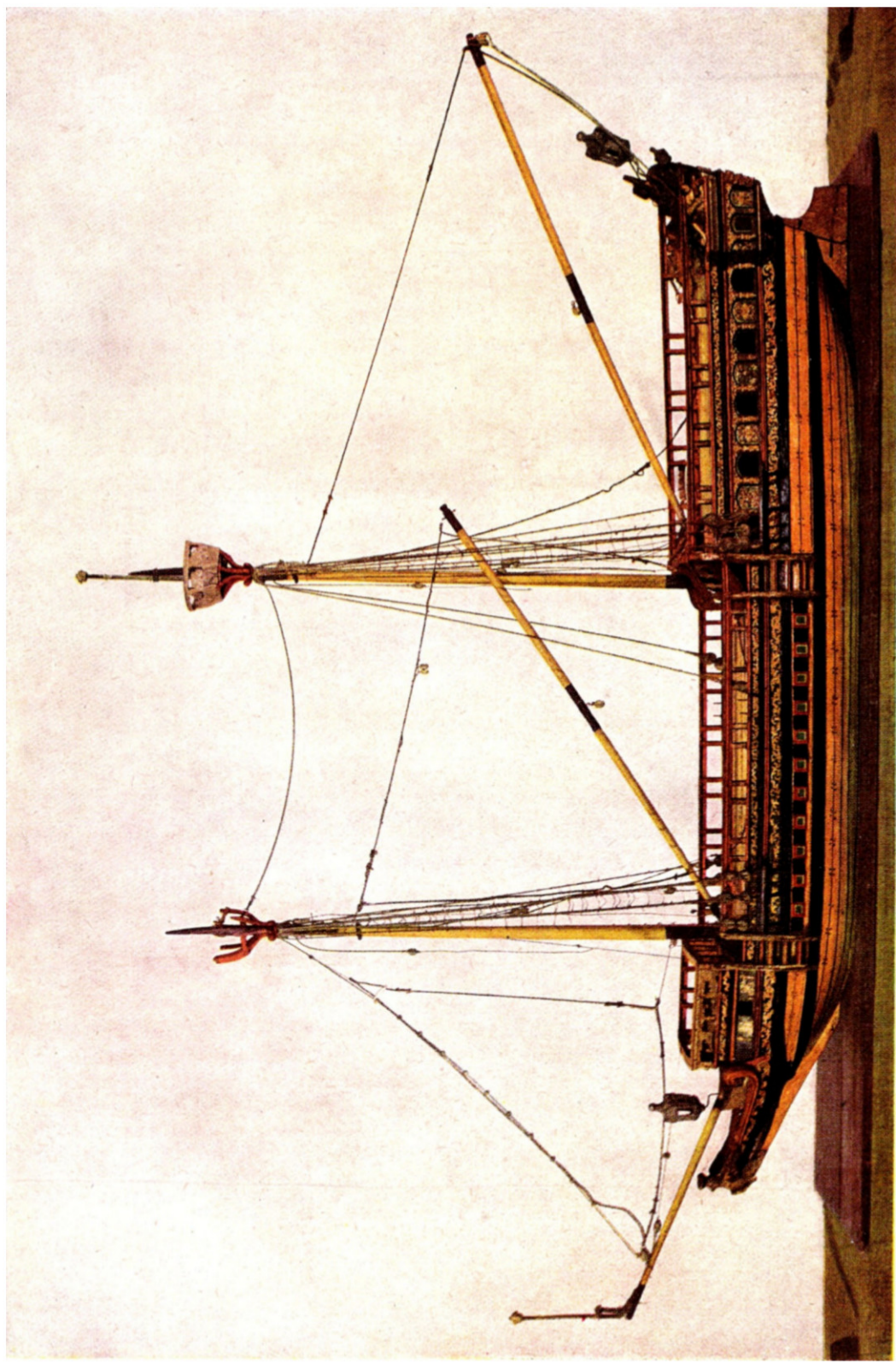
La facture de construction du modèle et de ses sculptures et certains détails archaïques donnent à penser qu'il a été exécuté par des artisans locaux s'appliquant consciencieusement à suivre un Maître aussi savant qu'Alessandro Mauro et une technique aussi évoluée que la construction vénitienne. La finesse et l'éclat de sa décoration nous font croire que ce modèle fut construit dans un but décoratif et non pas pour des démonstrations ou des jeux nautiques.

Notre yacht royal était une sorte de galère couverte, à deux mâts et beaupré. Il bordait par les préceintes 24 avirons et la voilure comportait un foc (2) et deux voiles à livarde dont les balestrons pouvaient être brassés en mât de charge ou affalés pour établir des tauds ou rabattus contre les mâts (3).

(1) Ce modèle a déjà été mentionné dans le livre d'or du sous-marin polonais RYS, édité par M. Pierre Le Conte et a fait l'objet d'un important article et reproductions de la revue polonaise SWIATOWID en 1932, sous la signature du Dr Stanislas, Conservateur du Musée de Wavelu.

(2) D'origine nordique le foc supplantait le perroquet de beaupré et son emploi allait se généraliser jusque sur les plus grands vaisseaux.

(3) A cet effet les hunes de vigie sont coupées sur le secteur arrière et raccordées au mât à partir de 2 quarts sur l'arrière du travers.



*Modèle du Yacht d'Auguste II, roi de Pologne (1670-1733)*



Le modèle a près de 2 mètres de longueur, 37 centimètres de largeur, 120 centimètres de hauteur, dimensions hors tout. Si l'on admet que l'intervalle des avirons est de 1m.24 comme sur le « Bucentaure » de 1729 (deux pouces de moins que sur les ga-

lères subtiles) le modèle est à l'échelle 1/29<sup>e</sup> et le yacht royal aurait eu 54 mètres de long.

La coque coupée à la flottaison est monobloc. Les bordées et les clous ou chevilles sont simulées à la peinture ainsi que l'échelle assez curieuse du tirant d'eau AR.

Auguste II, connaisseur averti, exigeait d'Allessandro Mauro qu'il lui soumît, avant la construction d'un modèle, un dessin colorié et il ne ménageait pas ses observations. Il en suivait l'exécution avec attention, réclamant « la plus extrême diligence, sans admettre aucun délai ni excuse ». Il conservait ensuite le modèle dans un cabinet spécial où il aimait à en discuter avec ses familiers.

Alessandro Mauro, d'une avidité bien établie, s'ingéniait à satisfaire ce Maître aussi généreux qu'exigeant. Il a réussi dans le modèle historique qui nous occupe à donner à l'ensemble un faste vraiment royal, un aspect imposant et majestueux.

Les tons orangés dominent avec le vermillon et le vert émeraude. La coque est jaune d'or et paille. Des filets noirs, par contraste, en font ressortir l'éclat.

La figure de proue est un aigle blanc argenté, couronné d'or, tenant dans ses serres un blason portant sur champ de gueules le monogramme d'or AR. Deux bandes de rinceaux dorés exécutés avec une légèreté et une finesse de miniature, courent de proue en poupe sur les flancs. Les balustres, les flasques des échelles de coupée, sont abondamment décorés ainsi que les panneaux entre sabords de la partie arrière. Les bouteilles ne forment qu'une légère saillie et leurs décorations se raccordent à la coque sur un simple pan coupé; chacune d'elles supporte une figure de femme tenant une gerbe de blé comme une corne d'abondance.

Le tableau AR porte en son « miroir » les armes de Saxe, Pologne et Lithuanie (1) et l'étoile de l'Ordre de l'Aigle blanc. Au-dessous, deux paires de sabords encadrent un panneau central figurant un aigle blanc couronné (répété sur les panneaux centraux des deux flancs) et en abord deux autres panneaux portant une couronne et divers attributs dorés. Les balustres entre sabords sont décorés de petites figurines dont une seule reste entière et représente un grenadier avec son fusil.

Il y a un mât de pavillon à chacun des trois mâts et à l'arrière. Deux pavillons existent encore en partie ; on y distingue sur le tiers guindant un écusson à aigle blanc couronné. Il existe aussi l'armature en fer et quelques lambeaux d'une petite bannière qui se fixait probablement au bout du balestron arrière. Sur les

(1) Royaume de Pologne et Grand Duché étaient réunis depuis le XIV<sup>e</sup> Siècle.



gabies et tous les bastingages on trouve des traces de pavois d'étoffe tissée d'or et décorée de motifs peints en blanc. Enfin quatre lanternes identiques sur lesquelles sont simulées des pierreries multicolores sont encore en place : une à la base du beaupré, deux petites par le travers du mât arrière et une grande au-dessus du tableau arrière.

Tel est le remarquable et rare témoin d'une puissance navale qui devait bientôt disparaître dans le dépècement du royaume de Pologne, malgré qu'elle parût alors promise à un meilleur destin. Ce n'est qu'après une éclipse de plus d'un siècle et demi, que la vaillante Marine polonaise devait renaître et cueillir de nouveau lauriers dans la dernière guerre mondiale.

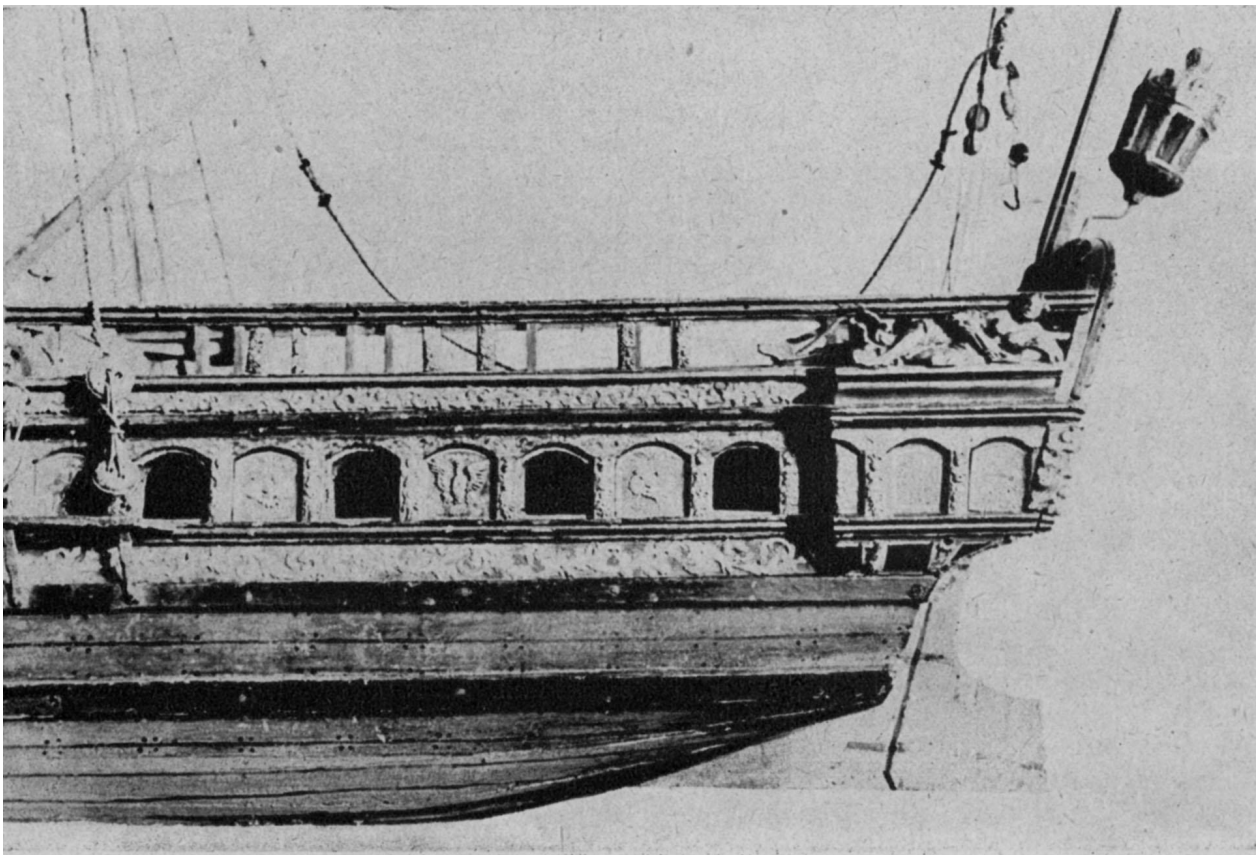
Pendant l'occupation, l'actuel propriétaire de ce modèle reçut la visite d'un délégué d'un Musée de Marine d'Outre-Rhin qui lui demanda le « prêt temporaire » de ce souvenir d'Auguste-le-Fort auquel les Allemands avaient consacré une exposition à Dresde en 1933.

La demande fut éludée grâce à des pièces de douane et de transport établissant que le modèle avait été envoyé en Angleterre en 1936. En réalité, il en était revenu deux ans après ; mais, demeuré dans une caisse, dissimulé au fond d'une remise il resta à l'abri des convoitises.

Nous souhaitons maintenant qu'il échappe aussi à d'autres convoitises, plus pacifiques mais non moins menaçantes qui le feraient appareiller de France pour un voyage sans retour.

Il en est ainsi de nombreux modèles, et beaucoup de précieuses reliques sont déjà à jamais exilées. Espérons qu'un jour l'Association des Amis du Musée de la Marine, soutenant le splendide essor qu'elle a pris en moins d'un semestre, sera assez nombreuse et donc assez riche, pour amener ces fragiles navires au havre du Palais de Chaillot où ils seront, dans leur ultime mouillage, l'objet de nos soins scrupuleux et de la vénération de tous.

Texte et dessins.  
du Capitaine de Corvette VICHOT.





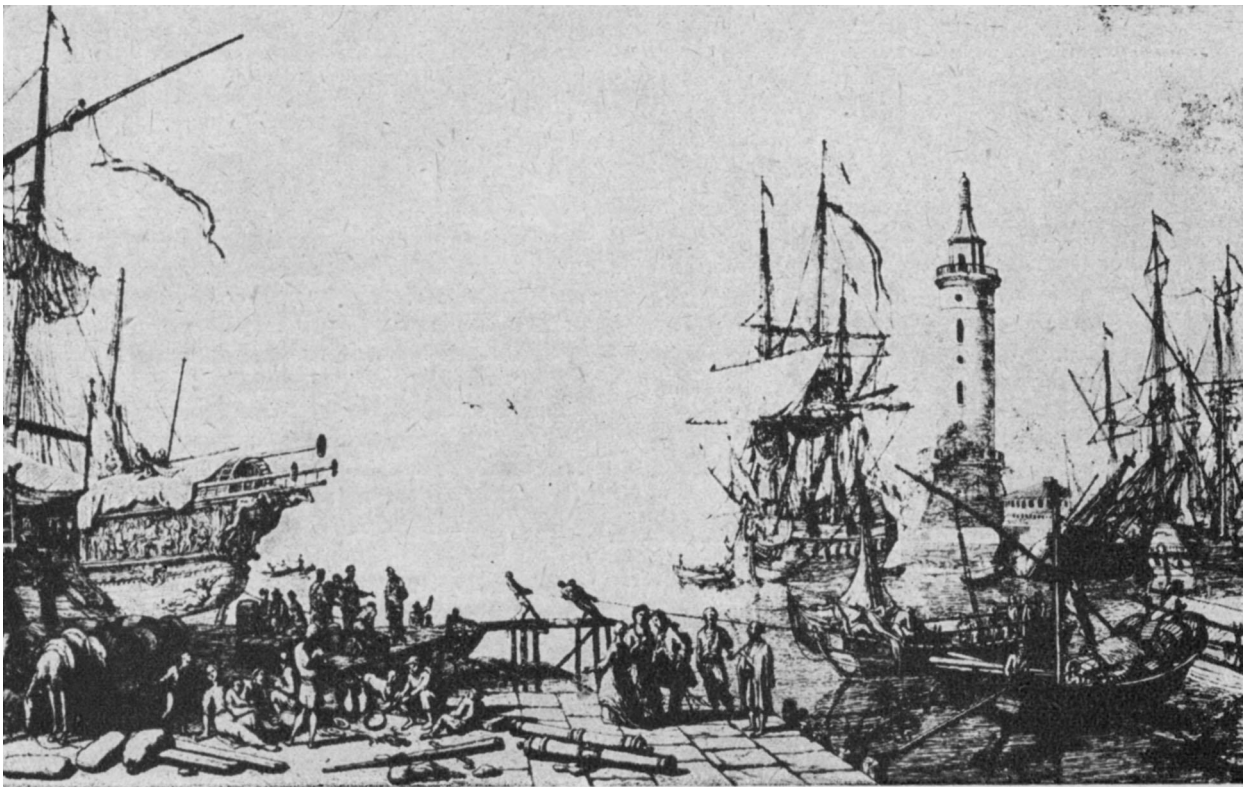
## LES ORIGINES DE LA PEINTURE DE MARINE

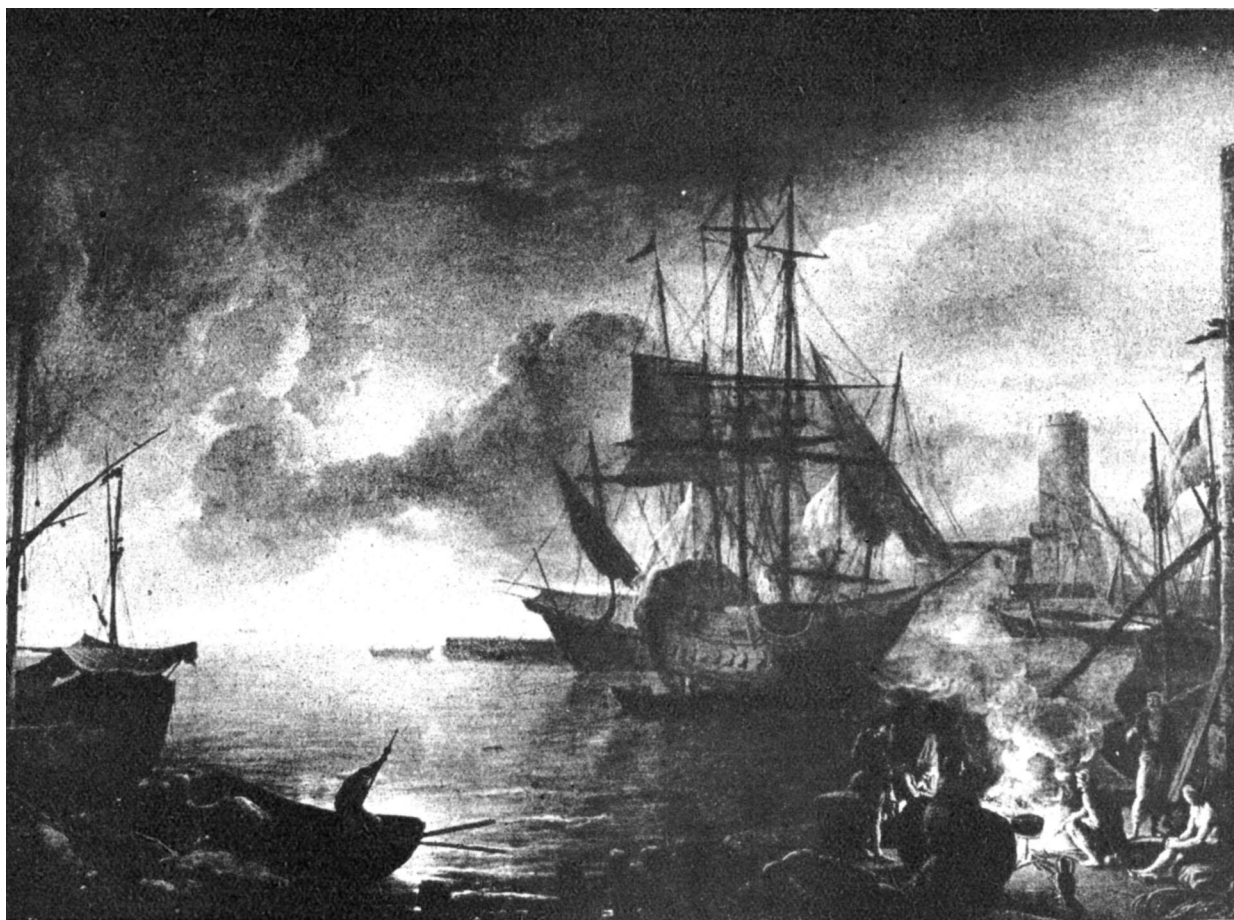


N peut être surpris, lorsqu'on voit le magnifique épanouissement de l'Art en France au XVIII<sup>e</sup> siècle, de ne trouver aucun grand peintre de marine, dans la Pléiade des célèbres artistes qui illustrèrent le

règne du Roi Soleil, alors que ce genre, à la même époque, florissait dans les Provinces Unies avec des peintres de la valeur de Backhuisen (1631-1709) et de Van de Velde l'ancien (1610-1693), tandis que le fils de ce dernier portait cet art en Angleterre, où il mourut en 1707 à Greenwich.

*Un Port Méditerranéen, par Adrien Manglard*





*Effet de clair de lune par Adrien Manglard  
(Musée de la Marine)*

Il serait trop facile d'en voir la cause, dans le manque d'intérêt que les Français ont souvent montré, à travers les âges pour les choses de la mer.

La vérité est que Versailles et la Cour attiraient alors tous les talents. Les jeunes artistes que Colbert envoyait étudier dans la Ville Eternelle, à l'Académie de France récemment fondée, revenaient nourris des grands principes directement hérités des dieux de la peinture, des quelques prodigieux génies qui œuvrèrent pour Jules II et pour Léon X.

Parfaitement formés, pour décorer les plus beaux Palais du Monde et pour embellir là vie d'une époque pompeuse et magnifique, leurs yeux étaient peu ouverts sur la nature et, il faut bien le dire, les paysages terrestres les ont aussi peu tentés que les paysages marins. Pourtant Le Poussin (1594-1665), au delà des Alpes, en son exil hautain et volontaire, étudiait la plus belle campagne du monde, celle qui entoure Rome. Et Claude Lorrain,

dit Le Lorrain (1600-1682), qui vécut également en Italie, tourna le premier de ses regards vers la mer. On ne peut dire que Le Lorrain fut un peintre de marine, mais on doit le considérer cependant comme le père de la peinture de marine française, par l'influence que son génie exerça sur le talent de son compatriote le français ADRIEN MANGLARD, né à Lyon en 1695, établi à Rome vers 1710, qui s'efforça d'allier les beaux effets de lumière du LORRAIN avec ce que lui avait appris de la peinture de marine Hollandaise, son maître VAN DER CABEL.

Il serait injuste cependant de ne pas mentionner Jean-Baptiste de la Rose (1612-1687) sur lequel Monsieur Paul Bhin a publié une fort intéressante étude dans le "Bulletin des Amis du Musée de la Marine" en 1932.

L'œuvre de Manglard est plus connue. Le tableau que possède de lui le Musée de Chartres (Vue d'un port de mer) n'est certes pas sans beauté

et, en outre, du plus grand intérêt, car on voit bien là le maître de Joseph Vernet, maître que l'élève devait si vite dépasser.

Lorsque Vernet, âgé de vingt ans à peine, arrive à Rome en 1734, il est précédé par les recommandations du Duc d'Antin, alors Surintendant des Bâtiments du Roi, auprès du vieux Wleugels, Directeur de l'Académie de France, installé depuis neuf ans au Palais Mancini.

La vocation de Vernet est déjà très nettement déterminée, comme on l'apprend par la réponse de Wleugels à d'Antin datée du 24 novembre 1734 : « Il y a quelques statues à l'Académie dont il (Joseph Vernet) pourra profiter ; mais, comme j'entends, il n'est pas dans ce cas, il est peintre de marine et c'est sur les ports de mer qu'il doit faire ses études ».

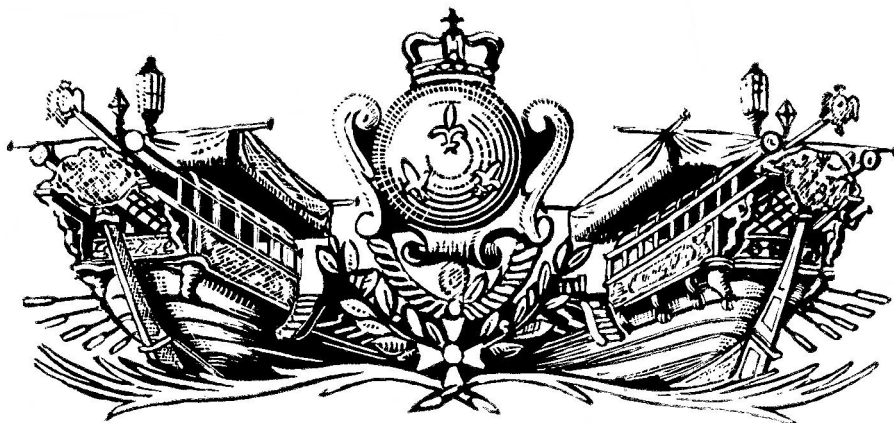
C'est fort probablement Wleugels qui adressa Vernet au Vieux peintre de marine italien Bernardino Fergioni, qui avait été précédemment le maître d'Adrien Manglard. Ce fut lui, nous dit Armand Dayot, qui « appris le navire » à Vernet. Il jouissait alors à Rome d'une certaine vogue, mais son œuvre est tombée depuis dans le plus complet oubli, et aucune toile de lui, pouvant être identifiée, n'est parvenue jusqu'à nous. Vernet ne semble pas s'être attardé auprès de ce vieillard, et vint bientôt demander des conseils à Manglard,

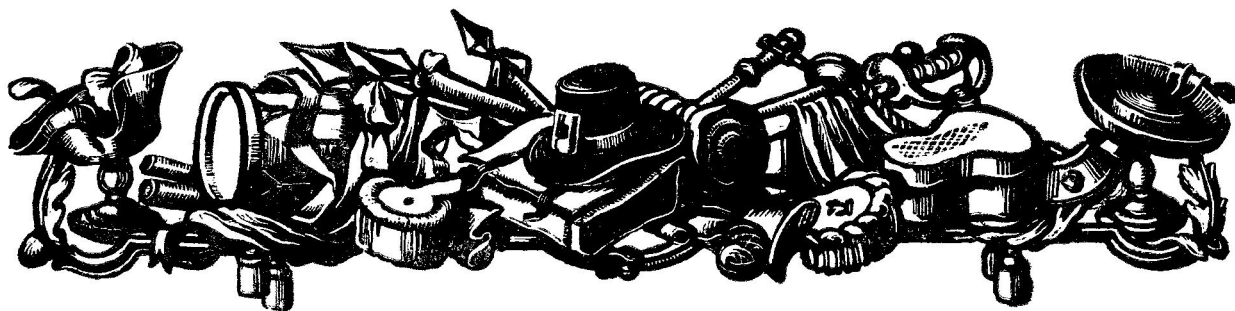
qui n'était que de vingt ans son aîné, et dont le plus beau titre de gloire est sans doute d'avoir largement contribué à la formation du plus grand peintre de marine du XVIII<sup>e</sup> siècle.

Lorsque Vernet revint définitivement en France en 1753 dans la plénitude de son talent, il apportait un genre tout nouveau chez nous, dont le succès fut immense. Il ne serait pas exact de dire qu'il fit école ; il eut, en vérité, plutôt des imitateurs que des disciples, certains bien médiocres, ses deux frères : Antoine François et Jean-Antoine Ignace, qui signait J. Vernet, ce que Joseph ne prisait guère, et cela crée encore aujourd'hui des confusions. Jean Henri d'Arles, La Croix de Marseille, le Chevalier Volaire, eurent un peu plus de valeur.

En vérité, dans l'œuvre de tous les peintres de paysages, comme dans celle de tous les peintres de marine qui l'ont suivi, l'influence du grand Vernet est considérable. Elle se fait sentir jusque dans les toiles que Corot, jeune, rapporta de son voyage en Italie. Mais, pour rester dans la marine, il faut dire combien elle est grande dans l'œuvre de Genillon (1749-1829) et dans celle de Hue (1751-1823). Quoiqu'il en soit, la peinture de marine française était née, et n'a pas cessé, depuis lors, de briller toujours d'un vif éclat.

Gustave ALAUX.





## L'UNIFORME des OFFICIERS de MARINE sous L'ANCIEN RÉGIME



L'ANCIEN Régime est caractérisé par la diversité et la fantaisie des vêtements d'uniforme des Officiers de Marine. Encore qu'on ne puisse employer le mot d'uniforme avant l'Ordonnance de 1764, malgré les textes antérieurs qui autorisaient les Officiers à porter un justaucorps dit « à brevet ». L'ordonnance du 2 mars 1665, la première en la matière, le prévoit de couleur bleue pour les Capitaines et Lieutenants de Vaisseau, garni de galons d'or ou d'argent « jusqu'au nombre de quatre ». Les Officiers généraux semblent, d'après l'iconographie de l'époque, affectionner l'habit de soie puce couvert de broderies d'or.

L'ordonnance du 25 octobre 1766 qui lui succède quelque cent ans après prescrit un grand uniforme composé d'un habit bleu, à parements rouges, plus ou moins orné de broderies d'or, suivant les grades et doublé de soie rouge. La veste, la culotte et les bas sont rouges. Le chapeau est bordé d'or. La culotte de velours noir et les bas blancs sont autorisés dans certaines circonstances.

Ce texte permet également le port d'un petit uniforme, dont l'usage s'est rapidement répandu et qui se composait d'un surtout bleu de roi que bordait un galon doré. Il n'était pas question des autres parties du costume qui étaient laissées à l'initiative personnelle de l'intéressé.

L'Ordonnance ajoutait « qu'en assignant un « uniforme aux Officiers, elle ne les obligeait pas « à le prendre dès à présent... attendu que leurs « facultés » pourraient ne pas leur permettre d'en « faire sitôt la dépense ».

Ainsi, c'est vers le milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle que les Officiers de Marine commencent à porter un vêtement uniforme avec les couleurs traditionnelle

bleu et rouge. Mais que de différences dans la forme des habits et surtout dans celle des ornements.

Les grades se distinguent exclusivement jusqu'en 1772 par des broderies ou des galons d'or, largement répandus sur l'habit et la veste de tous les Officiers. Et bien que ce soit en 1762 que l'épaulette ait fait son apparition, les Officiers de Marine ne commencent à la porter que dix ans plus tard, mais ils en sont fort fêrus. C'est un ornement et une distinction, Toute petite et très frêle à ses débuts, l'épaulette dorée arrivera, très grossie, à la Révolution. Les Officiers l'agrémentent souvent de fleurs de lys ou d'ancre.

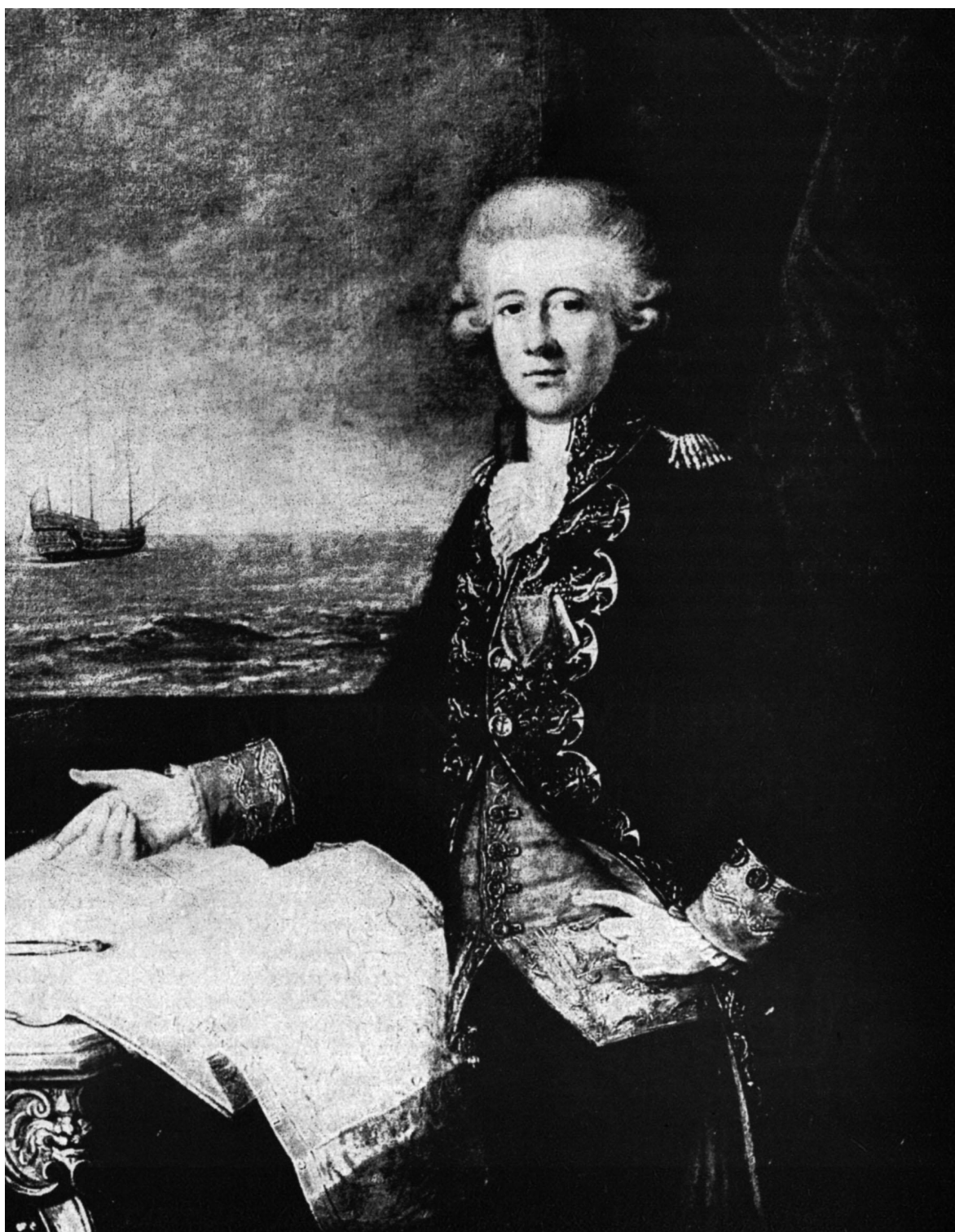
Bien entendu, pour tous les Officiers de Marine, broderies, galons et boutons sont dorés, l'argent étant réservé à certains Corps spéciaux comme ceux des colonies.

Les quelques Ordonnances qui se succéderont le long du siècle prévoient chacune un grand et un petit uniforme pour tous les grades ; ces deux vêtements diffèrent d'ailleurs fort peu jusqu'à la législation de 1786 dont nous parlerons tout spécialement plus loin.

Mais, dit un auteur maritime (1) : « L'habit « que l'on appelle le grand uniforme est trop beau « et trop cher ; la dépense qu'il nécessite repugne « à plusieurs Officiers de la Marine : il y en a beau- « coup qui ont vieilli dans le Corps sans l'avoir « jamais fait faire. Cette profusion de galons d'or « est une suite de cet esprit de magnificence que « Louis XIV a porté dans toutes ses institutions

(1) Essai sur la Marine par M.le Chevalier de XXX, ancien Officier de la marine. A Amsterdam 1792





*CAPITAINE DE VAISSEAU COMTE DE VAUVINEUX (1787)*  
Habit bleu de roi – Col, Veste et culotte rouges.

« imitées par son petit-fils. Le surtout qu'on a permis a obvié en partie à cette grande dépense. »

En effet, si l'on en croit les portraits du temps, seuls quelques Officiers généraux et Chefs d'Escadre portaient le grand uniforme.

L'Ordonnance du 14 septembre 1764 précise que l'habit est sans panier et ses manches en botte. Mais il n'est plus question de culottes noires et de bas blancs.

Profitons de ces lignes pour rectifier l'erreur si souvent commise sur les officiers rouges et les Officiers bleus. Certains historiens, et non des moindres, ont délibérément admis qu'ayant un recrutement différent, les premiers se distinguaient des seconds par la couleur de l'uniforme : ceux-ci étant habillés tout en bleu, alors que ceux-là conservaient le privilège de la couleur rouge pour la veste, la culotte, voire les talons. Or, il n'en est rien. L'introduction des Officiers bleus dans le Grand Corps remonte à 1683. Ils purent, par la suite, en principe, accéder à tous les grades, mais, en fait, ils restaient presque tous dans les emplois subalternes et à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle terminaient leur carrière comme Capitaines de Brûlot, Lieutenants de Frégate ou Capitaines de Flûte. Le règlement (1) leur donnait le même uniforme qu'aux autres Officiers, mais il les distinguait par des ornements, très largement distribués d'ailleurs, qui étaient des galons d'or à l'exclusion de toute autre broderie.

Un portrait du brave Yves Lescan, Capitaine de Flûte, nous le montre en un costume rutilant bleu et rouge couvert de galons dorés. Après avoir passé plus de 40 ans à la mer, il fut nommé, à près de 60 ans, au commandement de la Flûte du Roi, « la Baleine », de 24 canons. En 1781, il faisait partie de l'escadre de M. de Guichen chargée d'escorter un gros convoi. Une brume épaisse mit la queue de ce convoi presque entre les mains des Anglais. Lescan s'en aperçoit, coupe la ligne ennemie et fait feu de toutes ses pièces. Criblé de boulets et de mousqueterie, il permit à l'escadre de venir à la rescousse. Complimenté par ses Chefs il fut promu Lieutenant de Frégate entretenant en 1782 et nommé Chevalier de Saint-Louis en 1786.

Arrivons maintenant à une Ordonnance sur l'uniforme plus complète et surtout plus diverse, celle du 1<sup>er</sup> janvier 1786. Il faut en parler car si son application a été de courte durée sous le règne de Louis XVI, elle a, par contre, profondément influencé les rédacteurs des nombreux textes sur l'habillement des Officiers durant la Révolution et le Premier Empire.

Cette Ordonnance prescrivait un grand uniforme. Il était, comme ses devanciers, bleu et

rouge. Mais si les Officiers subalternes ne portaient plus les broderies d'or réservées aux Officiers généraux (2) et supérieurs, tous les Officiers se distinguaient entre eux par la forme ou les ornements des épaulettes et portaient au collet la couleur de l'escadre à laquelle ils appartenaient :

|                         |               |
|-------------------------|---------------|
| Première escadre. ....  | Cramoisi.     |
| Seconde escadre. ....   | Blanc.        |
| Troisième escadre. .... | Vert de saxe. |
| Quatrième escadre. .... | Jaune citron. |
| Cinquième escadre. .... | Bleu de ciel. |
| Sixième escadre. ....   | Orangé.       |
| Septième escadre. ....  | Violet.       |
| Huitième escadre. ....  | Chamois.      |
| Neuvième escadre. ....  | Rose.         |

Le grand uniforme des Officiers supérieurs, si l'on en croit les portraits de l'époque, était d'une magnificence remarquable. Il comportait, en effet, d'énormes mais élégantes boutonnieres d'or brodées sur l'habit représentant des ancres. Les Officiers les agrémentaient même de fleurs de lys ou d'ornements à leur convenance.

Nous montrons ainsi le Capitaine de Vaisseau Comte de Vauvineux, dont le portrait, exécuté vers 1787, figure au Musée de Blérancourt dans l'Aisne.

Étaient-ils nombreux ceux qui pouvaient se permettre un tel luxe ? Nous n'en savons rien. A notre connaissance toutefois il n'existe que deux portraits représentant des Officiers de Marine avec de telles boutonnieres à ancres en or.

Si la Révolution française a adopté au début le petit uniforme très simple des Officiers subalternes de Marine pour le Corps tout entier, elle l'a, peu à peu, orné de petites broderies dorées, laissant au Directoire le soin de les agrandir et d'y ajouter les ancres de 1786 dont ont été abondamment pourvus à partir de l'An XII tous les Officiers de Marine et cela jusqu'en 1819.

Nous avons volontairement laissé de côté les époques, très courtes d'ailleurs, où l'uniforme était celui de l'infanterie ou de l'artillerie : Bombardiers, Corps Royaux de la Marine, Canonniers-matelots, nous en parlerons dans le prochain article.

Nous avons agi de même pour les Gardes de la Marine et du Pavillon, les Volontaires et les Elèves qui feront l'objet eux aussi d'une étude spéciale.

En résumé, les quelques 2.000 Officiers de Marine du Grand Corps, ont d'abord porté, sous Louis XIV, des uniformes très fantaisistes et très personnels adaptés à la mode civile de l'époque, de couleur bleue, parfois puce, et toujours avec de larges broderies d'or. Puis, sous Louis XV et

(1) Ordonnance du 14 Septembre 1764, article 17.

(2) Cf. portrait du Comte d'Estaing. Vice-Amiral.



*Charles Henry*  *Comte d'Estaing*  
*Chamblier des Ordres du Roi Lieutenant* *Général des ses Armées Vice Amiral*  
*de France, Né le* *24 Novembre 1729.*

*à Paris chez Basset rue S. Jacques au coin de la rue des Mathurins à S<sup>t</sup> Genevieve*



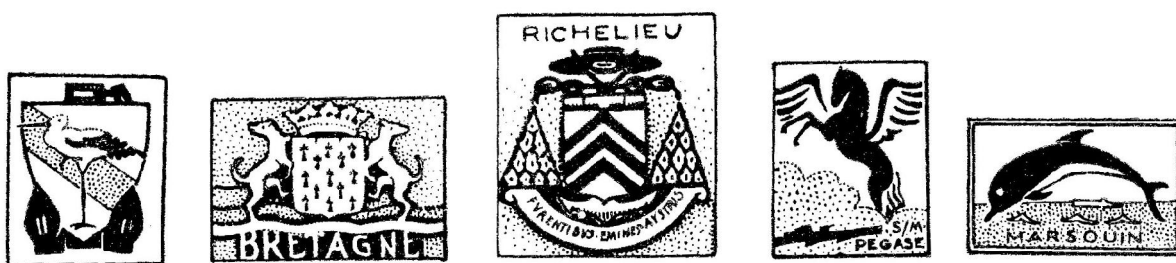
Louis XVI, des habits bleu de roi, ornés de broderies et de boutons d'or, puis d'épaulettes, veste et culotte rouges.

Mais ces habits étaient-ils d'uniforme et ces brillants Officiers suivaient-ils à la lettre le règlement ? On peut en douter si l'on consulte les documents graphiques du temps, exception faite toutefois pour certains Officiers Généraux dont les portraits dénotent un souci très vif chez les intéressés d'appliquer les prescriptions de l'Ordonnance de 1786. Un document moderne (1) abondamment illustré confirment ces craintes.

(1) La Société des Cincinnati de France et la Guerre d'Amérique 1778-1783 par le Baron de Contenson, chez Aug. Picard. Paris 1934. Ouvrage reproduisant 70 portraits environ d'Officiers de Marine dont une cinquantaine d'époque Louis XVI. Cinq ou six à peine montrent un uniforme réglementaire.

Mais qu'importe ces détails d'ornements ou de coupe. Avec ces hommes vêtus « bleu, rouge et or », la Marine, après l'humiliation du Traité de Paris, se relève. Lorsque éclate la guerre d'Amérique notre flotte est à nouveau prête. Commandée par des Chefs de valeur, elle permet à nos alliés d'aujourd'hui de conquérir leur indépendance et c'est cela qu'il ne faut pas oublier.

P. JULLIEN.



## LES INSIGNES DE MARINE

Pour le grand public les insignes des unités de la Flotte et des Formations de la Marine sont absolument inconnus et pourtant l'ensemble de ceux-ci évoque les plus belles traditions, ils sont de précieux documents qui appartiennent à l'histoire.

Le Musée de la Marine se devait donc de rassembler une collection aussi complète que possible. C'est là une œuvre difficile vu leur nombre et leur diversité. Il y a cependant lieu de croire que, grâce à l'apport officiel auquel viendront s'ajouter les contributions particulières, cette tâche sera menée à bonne fin.

Nous aurons l'occasion, puisqu'on a bien voulu nous le demander, de revenir en détails sur ce sujet, mais précisons dès maintenant qu'il faut à tout prix garder à l'insigne son caractère de symbole, qu'il ne soit pas transformé en simple breloque, d'un goût parfois douteux ; qu'on lui garde cette tenue que nous offre l'écrin de nos belles unités de 1939.

Nous apprenons avec plaisir qu'une récente circulaire proscrit le port de l'insigne sur l'uniforme de nos marins, selon la règle appliquée avant la guerre.

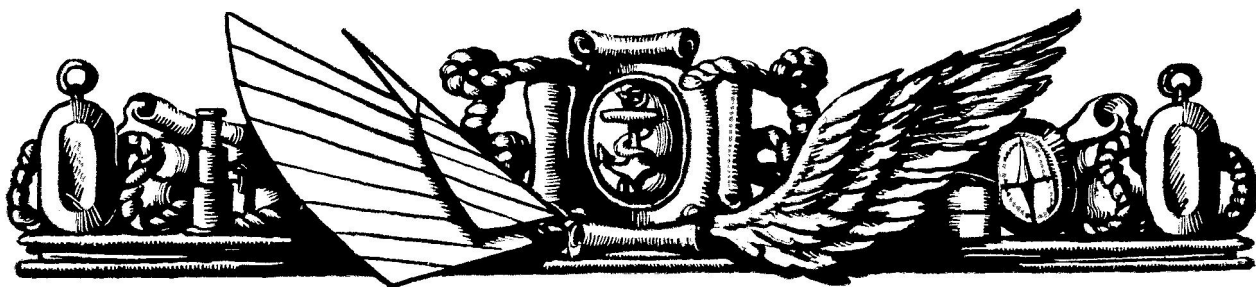
Les noms de nos bâtiments sont trop chargés de gloire pour aller chercher ailleurs une source d'inspiration.

L'insigne qui, souvent, est le souvenir qu'on laisse lors d'une escale lointaine, doit être l'émanation de cet esprit dont la France s'enorgueillit à juste titre.

Et puis, songeons aussi à celui qui, son engagement terminé, accrochera à côté du pompon rouge de sa jeunesse, l'humble bijou, emblème de l'unité sur laquelle il a servi. En le contemplant, il devra pouvoir être fier de son pays.

J. LAISSUS,

Chef de la Section des Insignes de l'Association des Amis du Musée de la Marine.



## " LA SABLaise "

### Monotype d'Instruction des Centres de Formation Nautique

*Comme dit le commandant ROCQ « les Associations qui s'adonnent à la pratique de l'Art de la Voile doivent se considérer comme le « Conservatoire » d'une science merveilleuse, l'une des plus belles conquêtes du génie humain, et à ce titre ne rien laisser perdre des souvenirs de son glorieux passé. »*

*Cette optique de la Marine de plaisance explique, entre autres considérations, la large place qui lui a été réservée au nouveau Musée de la Marine.*

*Mieux encore qu'une simple Association, les Centres de formation nautique créés par le commandant Rocq, après la remarquable réussite de son « Ecole de plaisance » au Fort de la Socoa, devaient être évoqués au Musée parce qu'ils sont une pépinière de navigateurs auxquels il s'efforce d'inculquer avec la science nautique et la précision de la manœuvre, les plus hautes vertus et les plus nobles traditions de notre Marine.*



La « Sablaise » exposée au Musée n'est pas un bateau construit spécialement à cette fin d'exposition : sa coque fut tirée au sort dans une série de 27 bateaux identiques construits

en 1943 par l'Atelier Central des Sports Aériens de Castelnaudary et destinés aux Centres de Formation Nautique de la Direction des Sports du Ministère de l'Education nationale.

Cet atelier avait permis de mettre à l'abri quelques-uns des ouvriers d'élite de l'aviation française ce qui explique le fini de la construction et presque tous les bateaux des Centres de Formation Nautique furent construits avec des matériaux : acajou, plomb, cuivre, bronze, peinture, vernis subtilisés à l'arsenal de Toulon, bien après son occupation par l'ennemi.

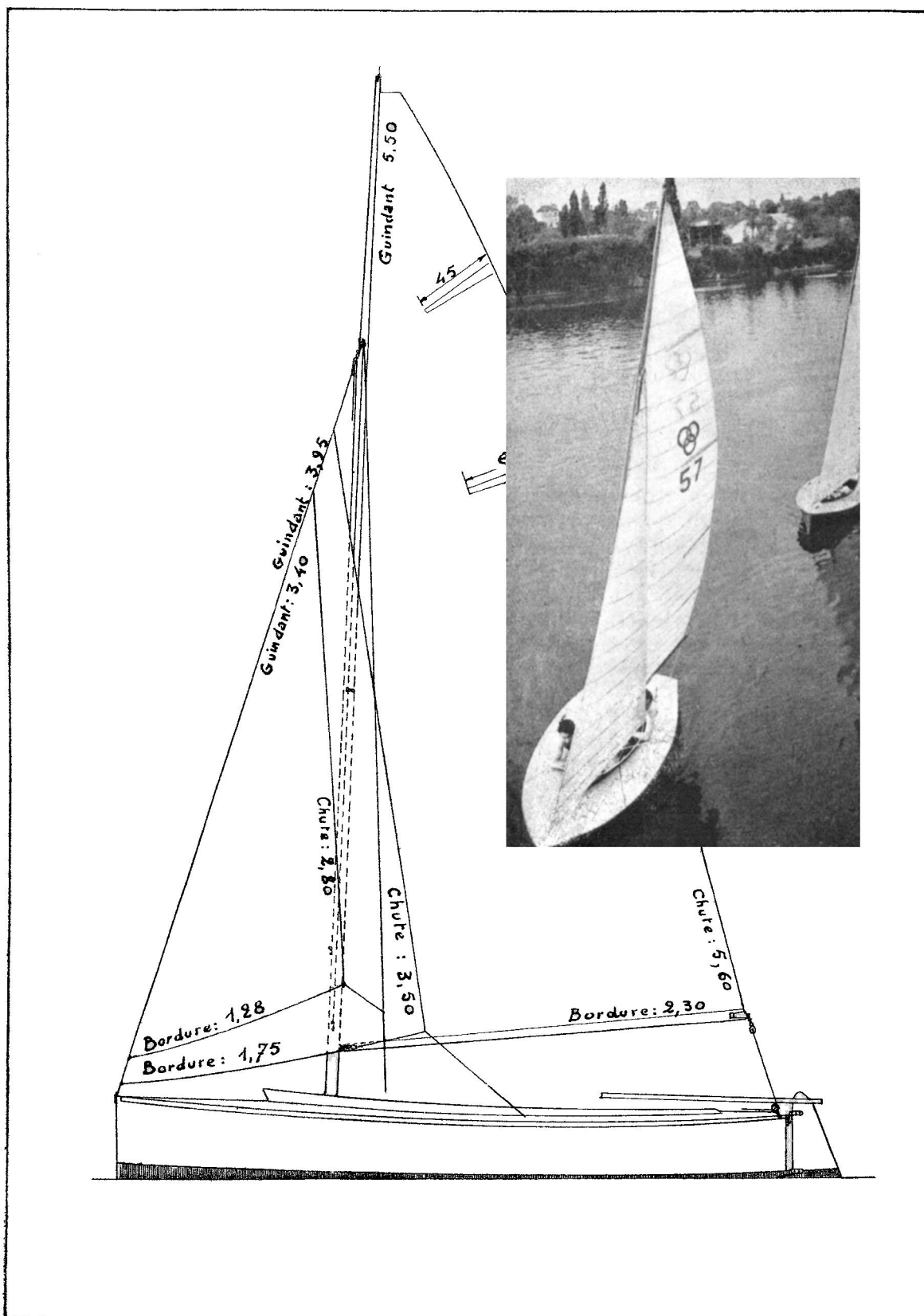
Si le Musée de la Marine est destiné à rappeler sans cesse aux Français que déjà la Gaule « était si bien faite pour la mer » comme l'écrivait son grand historien Camille Jullian, la « Sablaise » et ses 116 semblables doivent servir à attirer la jeunesse française vers la navigation de plaisance, à lui en inculquer les principes les plus modernes et à former, parmi les terriens, une

opinion publique consciente de cette grande vérité : la France doit être une grande puissance économique maritime ou déchoir définitivement.

La « Sablaise » est donc un bateau sur lequel le débutant doit apprendre toutes les finesses de l'art de la voile.

Elle est loin de ressembler à ce que l'on appelle à tort le bateau du débutant, c'est-à-dire un bateau coûtant le moins cher possible pour convenir aux ressources généralement modiques du jeune homme débutant dans la vie ; mais pour bien apprendre l'art de la voile il faut un bateau stable, aux voilures complètes, donc assez onéreux.

C'est pourquoi ce monotype d'instruction est à la disposition des néophytes dans les centres de Formation Nautique créés et entretenus par le Gouvernement Français qui marque enfin, autrement que par des discours ou des conférences, son désir d'orienter les forces vives du pays vers l'exploitation de la mer et de ses routes, et de ne plus persister dans l'ancienne erreur, matérialisée par un système fiscal qui réservait les joies saines de la navigation maritime aux





seuls gens fortunés capables de payer des engins que des taxes spéciales rendaient encore plus onéreux.

Je puis exposer ici comment j'ai été amené à fixer les conditions que devait obligatoirement remplir le « monotype d'instruction »; avoir foc et grand'voile, être stable, nerveux, bien tenir la mer, absorber dans sa construction le minimum de matériaux, enfin avoir pour équipage : deux jeunes gens.

Ayant vu la très belle coque du type sharpie que J.J. Herbulot avait tirée du dinghy anglais de 14 pieds je demandais à ce jeune architecte naval de transposer de la même façon le monotype minimum de la Manche dont les qualités nautiques sont restées célèbres.

Un prototype fut construit à Marseille, et essayé en mer à la fin d'octobre 1942. Je fus frappé de sa vitesse, de son excellente tenue à la lame et de sa stabilité. Toutefois le plan de dérive me parut légèrement insuffisant et j'en demandai l'acoroissement avec une légère augmentation du lest de plomb qui passa ainsi de 50 à 55 kilos, avec 5 centimètres de plus de tirant d'eau.

L'absence d'élancement a permis de réduire la longueur totale à 3 m. 80 ; les bordés et le fond n'exigent ainsi que 400 décimètres cubes d'acajou environ, la surface de voilure est de 10 mètres carrés, le poids total de 160 kilos.

La construction de plusieurs séries de 12 unités fut immédiatement entreprise, et partout ces petites unités firent l'admiration des connaisseurs.

Le prototype, construit en sapin, est resté à Marseille où il a confirmé depuis l'excellente tenue à la mer que je n'avais pu apprécier qu'au

cours d'un unique essai, les événements ayant interdit ensuite toute navigation en mer.

Sur ces petits yachts très rapides, dont le nombre varie actuellement de 15 à 27 par Centre de formation nautique, les jeunes gens, peuvent suivre avec fruit les séances d'instruction collective qui leur sont données par des moniteurs embarqués soit sur des vedettes, soit sur des stars, voiliers plus rapides que les monotypes d'instruction, en attendant que tous les centres aient pu recevoir leur dotation réglementaire en vedettes.

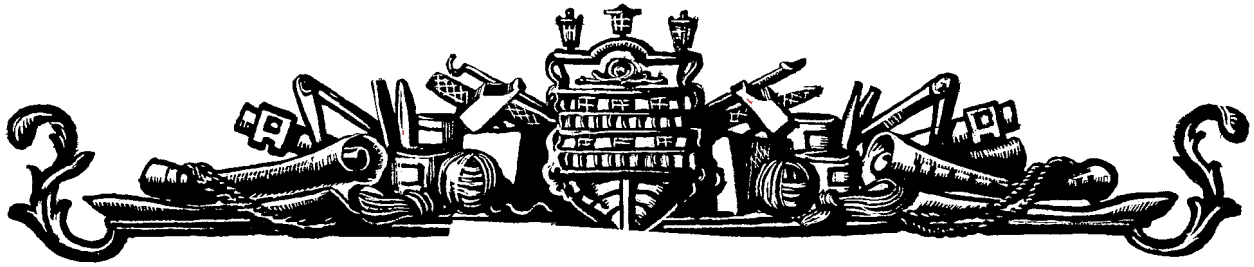
J'exposerai ultérieurement quelle est la méthode spéciale d'instruction collective pratiquée dans les centres, mais j'indique seulement que les lignes qui sont peintes sur le fond de la « Sablaise », reproduisent le « carré naval » qui fut réglementaire sur toutes les dunettes des vaisseaux et frégates de l'ancienne marine à voile.

Son emploi est mentionné aussi bien par le RP. Hoste en 1698 que par Bigot de Morogues et Bourdé de Villehuet en 1763 et 1764 ; les officiers de quart s'en servaient pour prendre des relèvements rapides des autres navires de l'escadre ou du convoi ainsi qu'en cas de chasse. Il est utilisé de la même façon sur les monotypes d'instruction qui doivent, lors des séances d'instruction, obligatoirement naviguer groupés à proximité du moniteur; il sert également en régate car elle est en somme une chasse.

Espérons que l'effort entrepris par les Centres de Formation Nautique sera soutenu et accru.

M. ROCQ.  
*Inspecteur des Centres  
de Formation Nautique.*





## LE MODÈLE DU " DUNKERQUE "



A maquette du « Dunkerque », exécutée au 1/100e par l'atelier du Musée de la Marine, est la première œuvre sortie par cet atelier depuis le déménagement du Musée. Les circonstances qui

entourèrent sa construction méritent d'être connues et intéresseront certainement tous les fervents amis du Musée car elles permettent d'assurer que la collection de bâtiments de guerre modernes qui était encore embryonnaire va s'enrichir maintenant de nombreuses unités nouvelles dont le « Dunkerque » est le premier et magnifique élément.

La maquette fut commencée à la fin de l'année 1943. Le petit atelier qui fut chargé de sa construction était placé sous les ordres de l'A.T. Allanic et comprenait 7 ou 8 ouvriers des arsenaux : dessinateurs, ajusteurs, modelers, etc. Les moyens étaient très réduits pour ne pas dire inexistantes : pas de matière première, pas d'outillage et, évidemment (les modélistes n'en seront pas surpris), pas de documentation.

La coque avait été commencée à Toulon et elle arriva à Paris avec quelques morceaux dégrossis des superstructures. Seule la coque fut conservée, les superstructures s'étant avérées inutilisables. Cette coque est construite en tranches horizontales de teck de 8 cm. environ d'épaisseur. Ce bois, très peu recommandé pour la construction des modèles, avait sans doute été choisi par Toulon faute de mieux en cette époque de disette.

Premières inquiétudes : les tranches de la coque travaillent et, commencent à se décoller légèrement, d'où nécessité de serrer et de maintenir les tranches par des tenons en queue d'aronde.

La documentation se compose à l'origine d'un plan assez vague fourni par les C.N. et dont l'exactitude est assez douteuse. Chacun donne son avis sur tel ou tel point particulier et appuie ses dires par des photos qui souvent se contredisent, le bateau ayant subi quelques transformations de détails depuis sa finition. Enfin le Musée entre en possession de la collection d'atlas du « Dunkerque » qui, précisés par les photos les plus récentes et quelques documents particuliers, permettent maintenant de travailler sur des bases solides.

Les ajusteurs se mettent au travail et commencent la catapulte avec des moyens plus que réduits (la matière première est constituée par des boîtes de conserves) puis la grue arrière. Le « Loire 130 » prend tournure et ces premières pièces de détails sont exposées au Salon de la Marine 1944. Le temps passant, les moyens matériels augmentent, les matières premières commencent à rentrer ainsi que l'outillage.

Le pont, qui doit rester en bois naturel, est fait par un placage de sycomore collé sur le teck. Ce pont est rayé au crayon dur pour figurer les lattes du parquet. Les hublots sont percés et les lignes d'arbre mises en place.

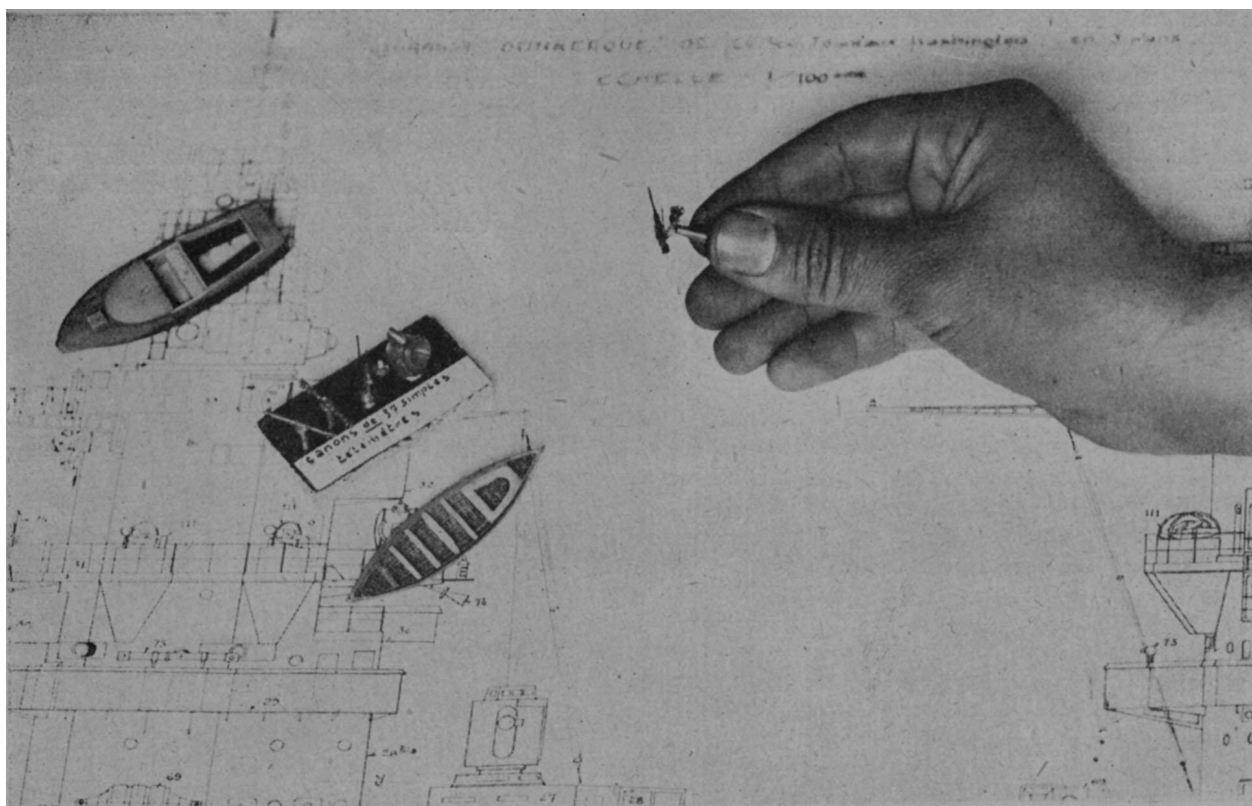
Le travail d'ajustage se poursuit sur différentes parties, des superstructures, notamment les grues d'embarcation, les projecteurs puis les passerelles de la tour qui sont faites en feuilles de laiton. La tour elle-même est constituée par des blocs de bois empilés les uns au-dessus des autres.

Les embarcations sont commencées parallèlement par un ouvrier modeler et là encore une documentation précise manque au début du travail ; ce n'est qu'après quelques tâtonnements que l'on

parvient à définir exactement la forme des nombreuses embarcations de types très divers. Les croquis de M. Brenet sont d'un grand secours dans ce travail très délicat.

La maquette prend tournure et l'on commence la peinture qui donnera, de nombreux déboires car il est très difficile de trouver actuellement de la peinture parfaitement adaptée à cette utilisation bien particulière. C'est le point faible de cette maquette et ce sera une leçon pour les modèles futurs. Problème très délicat que les

réalisent là un travail vraiment magnifique qui fait l'admiration des connaisseurs. Malheureusement il faut peindre ces pièces et la peinture vient masquer un peu le fini du travail qui apparaissait d'une façon impeccable sur la pièce brute. Ils confectionnent également les appareils de navigation qui sont apparents sur les différentes passerelles de la tour. La documentation nécessaire à l'exécution de ces pièces a été aimablement fournie par les constructeurs de l'industrie privée ayant livré les pièces réelles : Le modèle se termine par



modélistes connaissent bien et qu'ils résolvent avec des fortunes diverses.

Quoi qu'il en soit, le modèle encore inachevé (il lui manque des détails de superstructures et notamment toutes les armes automatiques) est présenté au Salon de la Marine de 1945 puis il retourne à l'atelier à l'automne suivant pour sa finition complète.

L'A.T. Le Chapelain dirige à ce moment l'atelier des modèles et c'est lui qui supervise la terminaison de la maquette. Les ajusteurs confectionnent alors les pièces C.A. de défense rapprochée : canons de 37 et mitrailleuses quadruples de 13,2. Ils

la mise en place de ces derniers détails et peut être enfin présenté au public à la fin de l'hiver dernier.

La durée de construction de cette maquette peut paraître excessive à première vue, mais n'oublions pas, qu'au début surtout, la travail fut freiné par le manque de documentation et le manque de moyens matériels. De plus, l'atelier chargé de cette construction eut continuellement son travail interrompu par des commandes urgentes de travaux divers : construction de petites maquettes de propagande, dessins de plans, panneaux, etc. et par cette foule de travaux de détails qui accompagnent toujours la mise au point des différents Salons de

la Marine et de l'Exposition de la Marine au Combat et qui, même en période normale, sont inévitables dans un Musée qui est en plein essor malgré son budget dérisoire, et qui réclame de ce fait de multiples « travaux divers ».

Quoi qu'il en soit, le modèle du « Dunkerque » est réellement très réussi et nous pouvons être assurés que les modèles qui suivront seront certainement de la même classe.

Dans le but de faire profiter tous les modélistes de l'expérience acquise au cours de la construction de cette maquette, l'A.A.M.M. a chargé un dessinateur de condenser toute la documentation possédée par le Musée sur le « Dunkerque » en un plan au 1/100e destiné aux maquettistes. Ce plan d'une exactitude rigoureuse, comporte trois feuilles: une pour la partie avant, une pour l'arrière et une feuille de détails.

Il sera mis en vente prochainement chez tous les commerçants spécialisés en modèles réduits ainsi qu'à la librairie du Musée. Ce plan sera accompagné d'une notice descriptive donnant des

conseils sommaires sur la construction du modèle et de diverses photographies de la maquette du Musée, photos prises sous différents angles permettant au constructeur de disséquer littéralement la maquette du « Dunkerque ».

Modélistes, donc, réjouissez-vous, enfin vous allez avoir des documents exacts. Réjouissez-vous d'autant plus que ce plan n'est pas seul, il est le premier d'une série de plans anciens et modernes. Avec lui, l'A.A.M.M. sortira un plan d'un Chébec au 1/75e toujours accompagné de notices et de photos.

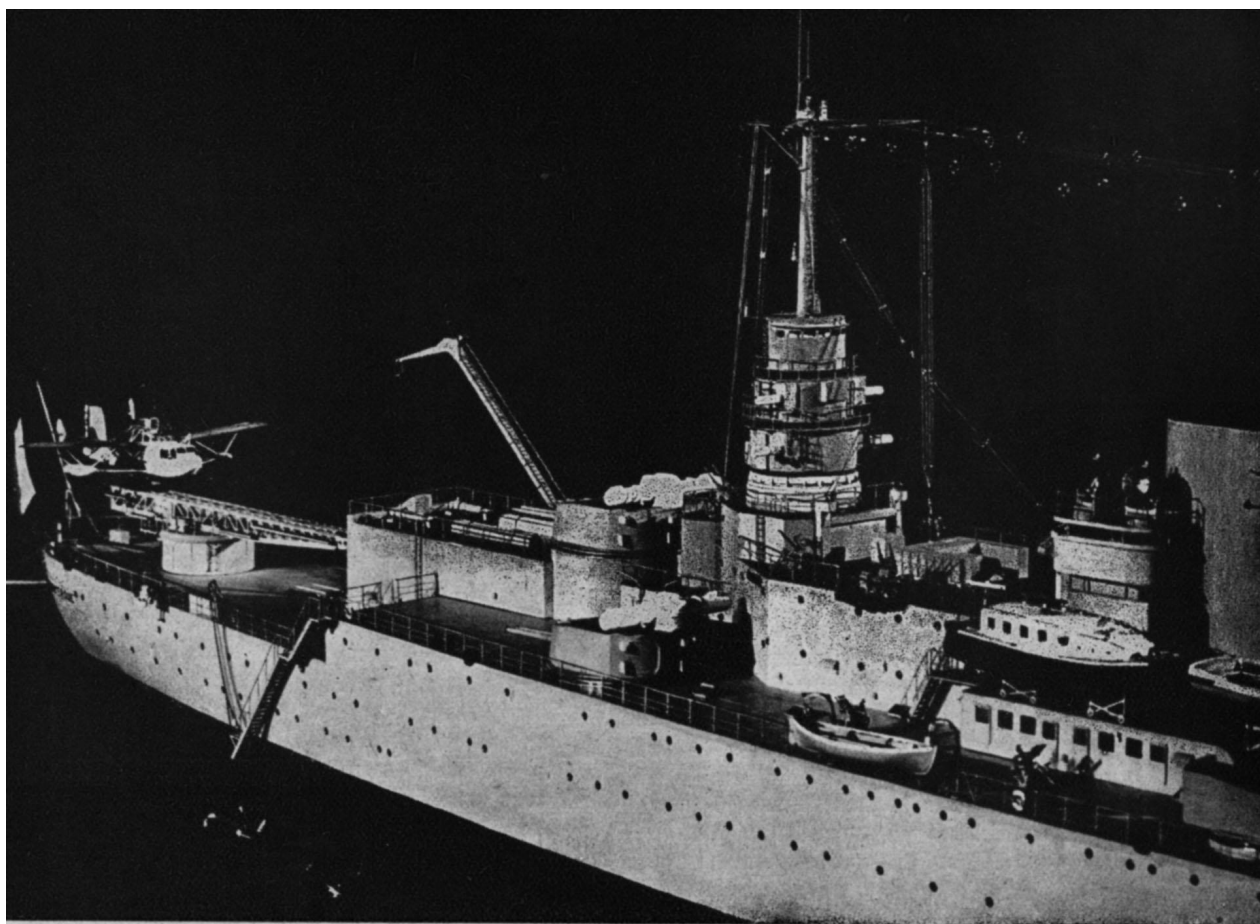
La série suivante comprendra la « Toulonnaise » goélette à hunier de 1830, le « Richelieu », la « Belle Poule », le « Protecteur », etc.

Modélistes au travail. Vous pouvez maintenant construire un modèle du « Dunkerque » tel que celui qui vient de faire l'objet de cet exposé.

P. FAURE-BEAULIEU,

*Président du Yachting Miniature de Paris.*

2 juin 1946.



Panneaux décoratifs,  
Vitrines et Stands  
d'expositions  
réalisés par  
le Musée de la Marine  
en Mai 1946.







## *Chronique des Expositions Maritimes,*

En dépit de la grave crise d'effectifs que subit le Musée de la Marine et des catastrophiques compressions budgétaires qui lui enlèvent le concours des divers Services de la Marine ; il a participé à de nombreuses manifestations maritimes ou populaires :

Exposition de l'« Arsenal de Brest », organisée par le Ministère de l'Armement, 41, boulevard des Capucines (mai - juin 1946).

Stand du Musée de la Marine avec le concours du journal « Cols Bleus » à la Foire de Paris (25 mai - 10 juin).

Exposition « Jeunesse, joies du plein air », aux Grands Magasins du Louvre.

Stand du Musée de la Marine à l'Exposition du « Sport et du plein air » à la porte de Versailles (20 juin - 7 juillet 1946).

\*  
\*\*

Signalons par ailleurs l'Exposition très brillante « Bordeaux au temps de la Marine en bois », organisée dans cette ville, en prélude à la création du Musée de la Marine que les Bordelais attendent depuis si longtemps. Un compte rendu détaillé en sera fait par M. Jean-Paul Alaux dans notre prochain numéro.

Nous n'avons pas eu l'occasion de mentionner dans le précédent NEPTUNIA l'Exposition des

peintures, maquettes et figurines de G. Fouillé en octobre dernier chez Marin, 29, rue du Faubourg-Saint-Honoré. Nous avons reproduit, au début de ce numéro, la photographie d'une de ses maquettes si habilement exécutées et curieusement animées de 500 personnages de 8 mm. Très remarquable aussi sont ses figurines ronde-bosse en plomb confectionnées par soudure des différentes parties du corps et de l'habillement et peintes avec une précision documentaire qui n'enlève rien à leur qualité artistique.

\*  
\*\*

L'A.A.M.M. s'est fait représenter à ces diverses manifestations par de petits panneaux très décoratifs. Elle en a également déposé chez quelques libraires et clubs nautiques. Elle espère pouvoir bientôt organiser une exposition « Marine et Décoration » avec le concours des grands Décorateurs français. Elle se propose aussi de rassembler dans une belle présentation des mannequins, poupées et figurines historiques, les armes et uniformes de marine de nombreuses collections publiques et privées.

Enfin notons que le Salon annuel de la Marine n'a pu être organisé comme d'habitude au printemps, faute de crédits. On espère pouvoir l'ouvrir en novembre au Musée de la Marine.

### **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.

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

|                      |                     |                              |
|----------------------|---------------------|------------------------------|
| MEMBRE BIENFAITEUR : | cotisation annuelle | <b>2.500</b> francs minimum. |
| Vous pouvez être :   | MEMBRE ACTIF :      | cotisation annuelle          |
|                      |                     | <b>350</b> francs minimum.   |
|                      |                     | pour les gens de mer         |
|                      |                     | <b>250</b> francs minimum.   |
| MEMBRE ADHÉRENT :    | cotisation annuelle | <b>100</b> 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 cotisation de 180 francs.

**LA CHAÎNE FRIGORIFIQUE  
À BASSE TEMPÉRATURE**

# VIVAGEL

**DISTRIBUE TOUTES DENRÉES CONGELÉES**

52, RUE DE LISBONNE, PARIS - CAR 33-06

**Claude OLIVIER-MERSON**

DÉCORATEUR

46, rue d'Artois, PARIS (VIII<sup>e</sup>)

ANCIEN  
&  
MODERNE

DÉCORATION DE PAQUEBOTS

SOCIÉTÉ  
ROUSSEAU

SOCIÉTÉ À RESPONSABILITÉ LIMITÉE CAPITAL DE 700.000 FR.

ENTREPRISE  
GÉNÉRALE  
D'AMÉNAGEMENT



ATELIERS - BUREAUX  
6, RUE LACAILLE, PARIS - XVII<sup>e</sup>

MARCADET 66-40

**Peinture  
Vitrerie  
Ravalements**

**"L'ESSOR"**

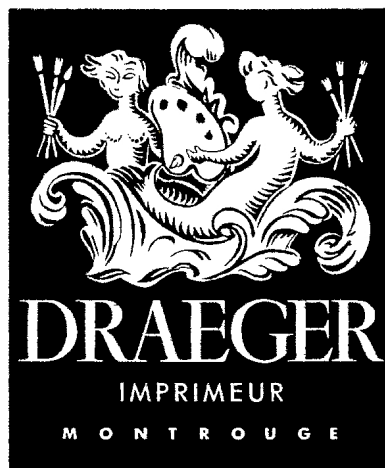
Société coopérative de Production  
DIRECTEUR : N. HARASSE

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



*CERVEAU ET MUSCLES  
D'UNE MARINE MODERNE*

## **L'ELECTRICITE et la RADIO**

*offrent aux spécialistes de nombreuses situations parmi les mieux rémunérées.*

**DEVENEZ RAPIDEMENT UN TECHNICIEN AVERTI ET  
EXPÉRIMENTÉ**

*en suivant les cours du soir ou  
par correspondance créés par*

**L'INSTITUT FRANÇAIS D'ENSEIGNEMENT TECHNIQUE  
-2, Boulevard Sébastopol, PARIS-III-**

*Préparation aux emplois civils, de  
l'Armée, de l'Aviation, de la Marine.*

**BROCHURE GRATUITE B SUR DEMANDE**

## *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<sup>e</sup>) Wag. : 40-51. *Installations électriques H.T. et B.T., équipements électriques de navires et arsenaux.*

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

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

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

Sté ANDRÉ PREVOT, 9, Villa Brune, PARIS (14<sup>e</sup>) 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<sup>e</sup>) 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<sup>e</sup>) Tru. : 53-79. *Importation, Exportation, Spécialiste de la qualité et du goût français.*

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

Ces entreprises concourent à la construction, l'équipement, l'agencement 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<sup>me</sup> SUBOX, 33, Rue Godot de Mauroy, PARIS (9<sup>e</sup>) Opé. : 22-65. *Colles industrielles.*

Ets VAN MULLEM, 40, av. du Maine, PARIS (14<sup>e</sup>) Dan. : 67-55. *Serrurerie, Ferronnerie, Menuiserie Métallique, Aménage-ment du Paquebot « Pasteur ».*

Ets ATKO, 7, rue Alibert, PARIS (10<sup>e</sup>) 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.*

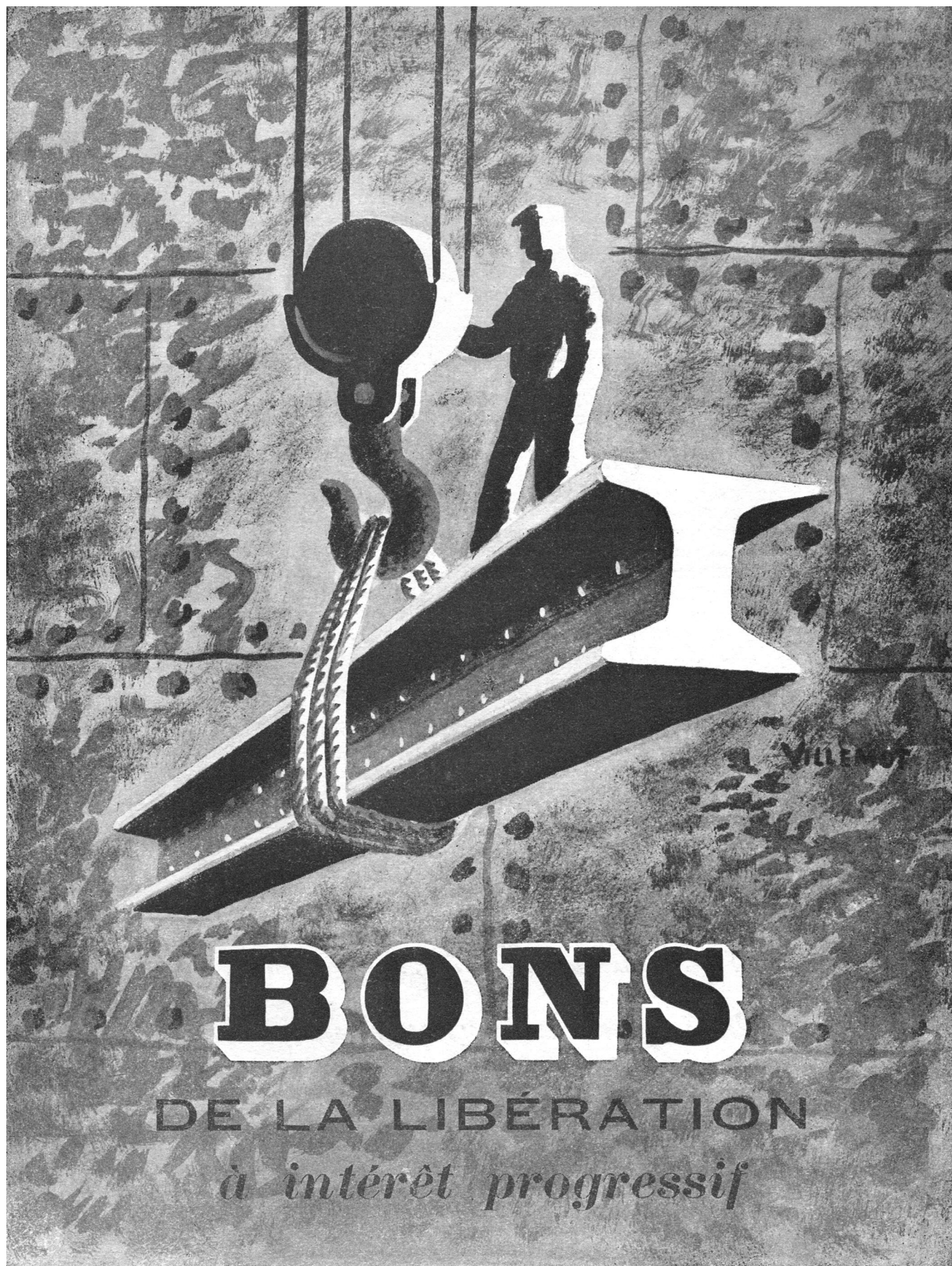
Ets J. PRAT, boulevard du Midi, CAZELLES-SUR-LYON (Loire) Tel. : 13.  
*Manufacture de Chapellerie, Constructions Mécaniques*

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<sup>ie</sup> à HONDOUVILLE (Eure) Tél. : 3. *Cotons hydrophiles, objets de pansements.*

GALERIE F. KLEINBERGER, A. LOBEL et E. GARIN, Successeurs, 9, rue de l'Echelle, Opé. : 15-13. *Tableaux anciens, objets d'art.*



**BONS**

DE LA LIBÉRATION

*à intérêt progressif*