

NEPTUNIA



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

NUMÉRO 3

3^e 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
N A 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



Claude OLIVIER-MERSON

DÉCORATEUR

46, rue d'Artois, PARIS (VIII^e)

ANCIEN
&
MODERNE

DÉCORATION DE PAQUEBOTS

ROGER LE MANACH

ENSEMBLIER — DÉCORATEUR

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

77, Bd du Montparnasse - PARIS-VI^e

LITRÉ 27-62

COMPAGNIE FRANÇAISE DES PÉTROLES

S. A. au capital de 1.263 Millions de Frs
Participe dans la proportion de 23,75 %
à tous droits et privilèges concédés à

L'IRAQ PETROLEUM COMPANY

dans le Proche Orient

FILIALES :

COMPAGNIE FRANÇAISE DE RAFFINAGE

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

COMPAGNIE NAVALE DES PÉTROLES

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

Galerie *"Couleur du Temps"*

MARQUET
LAPRADE
CERIA
H. de WAROQUIER

Sculptures de
WLERICK

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

EN STOCK NEUF & OCCASION

JUMELLES A PRISMES

8 × à 20 ×

LONGUE-VUES Terrestres et Astro

Mono et Binoculaires sur Pied

TÉLÉMÈTRES - THÉODOLITES

COMPAS - SEXTANTS

BOUSSOLES



ACHAT - ÉCHANGE

TOUS INSTRUMENTS OPTIQUE

LE MOAL

71, rue de Rome — PARIS-8^e

ARTHUS BERTRAND & C^{ie}

46, rue de Rennes

PARIS-6^e

Tél. : LIT. 61-46



INSIGNES POUR CLUBS

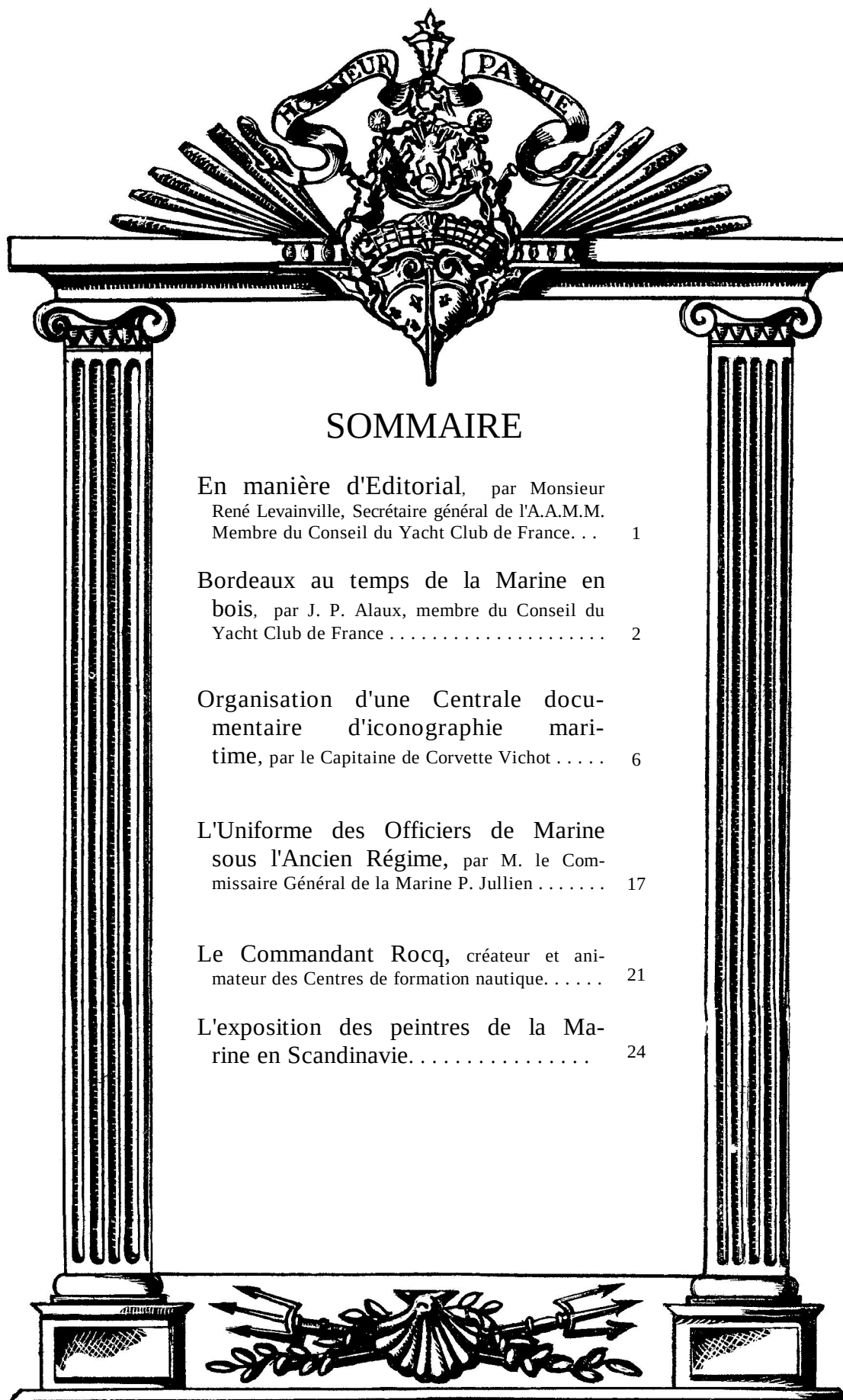
SOCIÉTÉS ET RÉGIMENTS

DRAPEAUX - FANIONS

ORFÈVRERIE

DÉCORATIONS FRANÇAISES

COLONIALES ET ÉTRANGÈRES

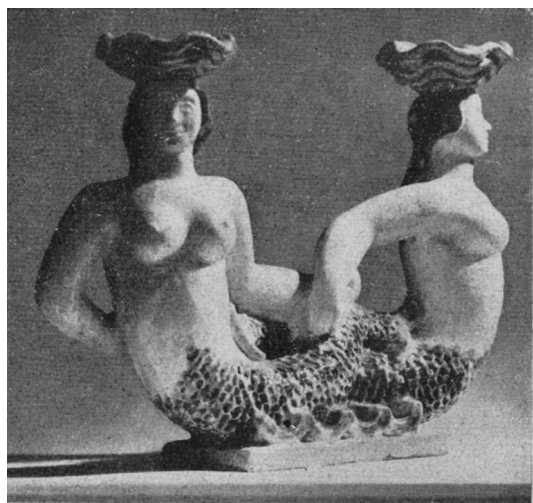


SOMMAIRE

En manière d'Editorial, par Monsieur René Levainville, Secrétaire général de l'A.A.M.M. Membre du Conseil du Yacht Club de France. . .	1
Bordeaux au temps de la Marine en bois, par J. P. Alaux, membre du Conseil du Yacht Club de France	2
Organisation d'une Centrale docu- mentaire d'iconographie mari- time, par le Capitaine de Corvette Vichot	6
L'Uniforme des Officiers de Marine sous l'Ancien Régime, par M. le Com- missaire Général de la Marine P. Jullien	17
Le Commandant Rocq, créateur et ani- mateur des Centres de formation nautique.	21
L'exposition des peintres de la Ma- rine en Scandinavie.	24

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

Yves ROUÉ

JOAILLIER



ÉMERAUDES
BRILLANTS
P E R L E S
R U B I S
S A P H I R S



61, Boulevard Malesherbes
PARIS

Librairie Maritime

SERGEANT



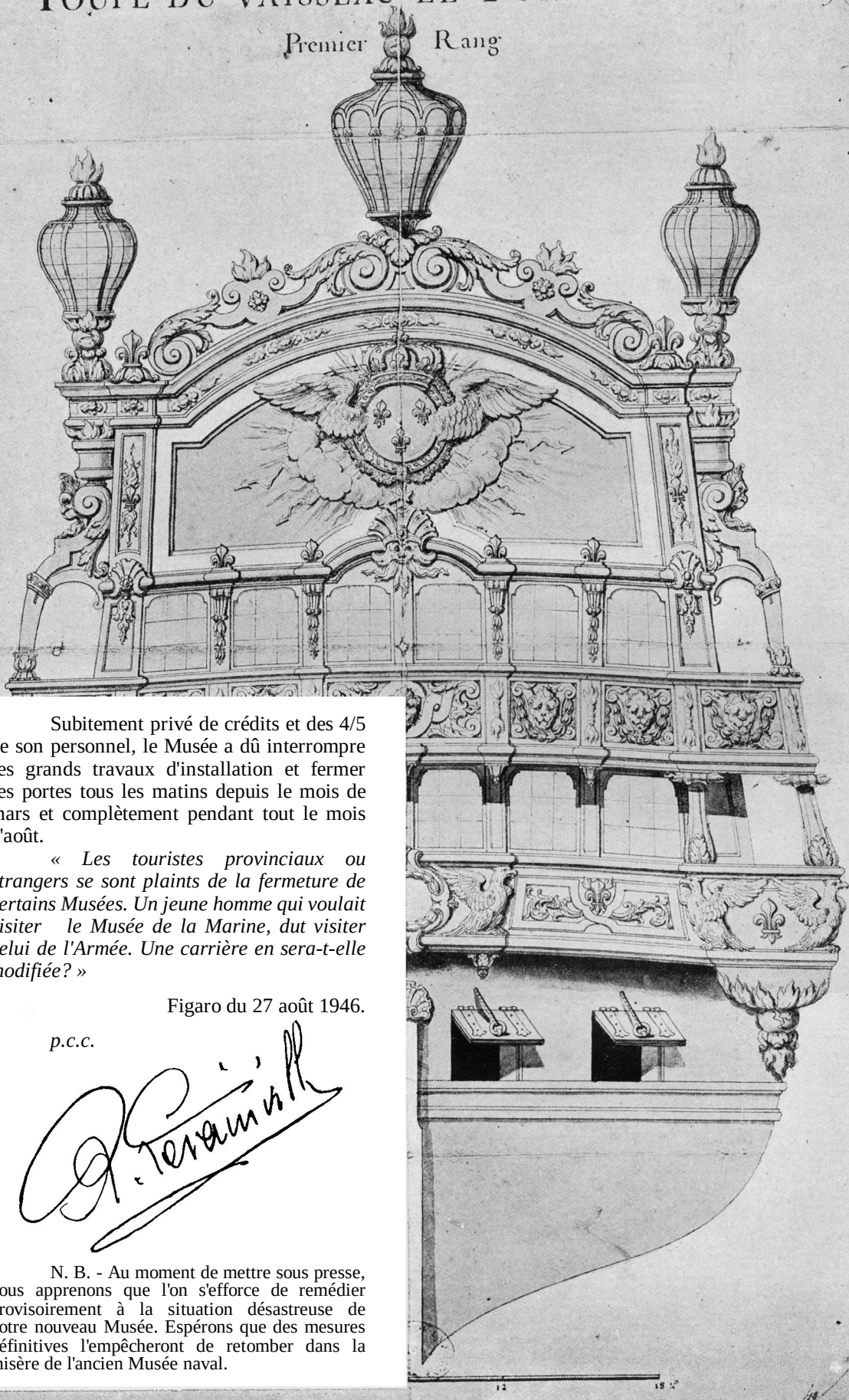
Achat de livres
et documents
rares sur la
Marine

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

POUPE DU VAISSEAU LE FULMINANT

29

Premier Rang



Subitement privé de crédits et des 4/5 de son personnel, le Musée a dû interrompre ses grands travaux d'installation et fermer ses portes tous les matins depuis le mois de mars et complètement pendant tout le mois d'août.

« Les touristes provinciaux ou étrangers se sont plaints de la fermeture de certains Musées. Un jeune homme qui voulait visiter le Musée de la Marine, dut visiter celui de l'Armée. Une carrière en sera-t-elle modifiée? »

Figaro du 27 août 1946.

p.c.c.

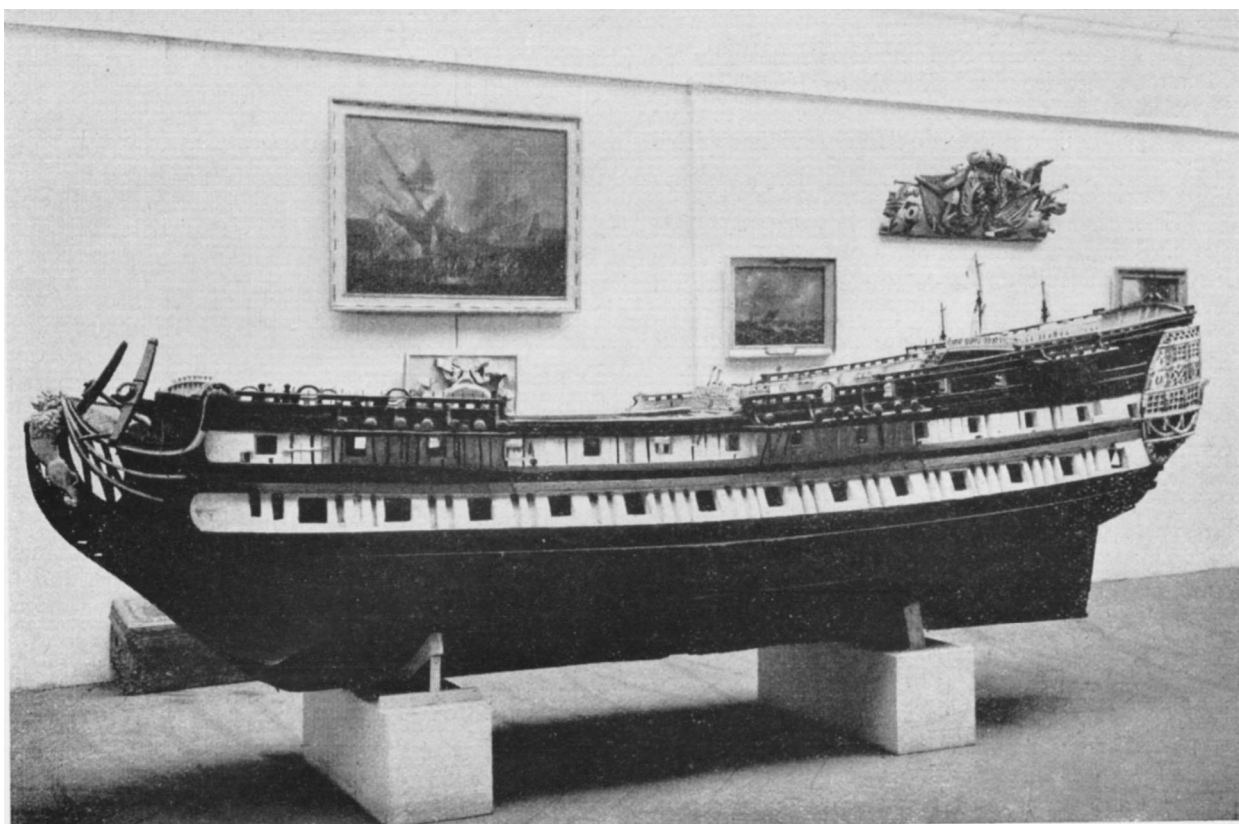
G. Terassin

N. B. - Au moment de mettre sous presse, nous apprenons que l'on s'efforce de remédier provisoirement à la situation désastreuse de notre nouveau Musée. Espérons que des mesures définitives l'empêcheront de retomber dans la misère de l'ancien Musée naval.



BORDEAUX
AU TEMPS
DE LA
MARINE EN BOIS

*Figure de proue
de la frégate "Amphitríte"
1814
(Musée Naval de Rochefort)*



Coque du vaisseau "Le Royal" (Musée naval de Rochefort)



DEPUIS longtemps dormait dans une banlieue de Bordeaux une collection de navires anciens, la collection Carreire, que seuls connaissaient bien quelques fanatiques de la Marine en bois. Il était question de mettre en valeur un pareil trésor en créant à Bordeaux même un Musée digne de son passé maritime et colonial.

L'idée prit corps il y a quelques mois sur l'initiative de J.-G. Lemoine, Conservateur du Musée. Pour en préparer la réalisation, les initiatives les plus dévouées firent merveille, et en quelques semaines, malgré d'énormes difficultés, le Comité d'organisation brillamment présidé par M. le Médecin en Chef Galiacy, Directeur de l'Ecole de Santé navale, put réaliser le miracle d'inaugurer cette exposition dont le succès a été à tous points de vue, retentissant.

Le mérite en revient principalement à M. Salles, Président des Œuvres de mer de l'A.D.O.S.M., à M. Lulé Dejardin, son trésorier, à MM. Mérillau et Moreau, pour qui la marine ancienne n'a pas de secrets, à MM. Arzac, Percier, Védère, Ducot qui,

tous, se dépensèrent sans compter, et qui aidèrent au transport, au classement, à la mise au point des modèles parfois très sérieusement avariés et dont il est urgent du reste de restaurer coques et gréements.

La place nous manque pour dire ici tous les dévouements qui consacrèrent à cette œuvre le meilleur de leur temps et de leurs compétences.

Mais ne tardons pas plus longtemps à décrire ce que fut cette étonnante réalisation qui, pendant plus d'un mois, attira des foules considérables. Elles purent évoquer à leur aise l'époque déjà lointaine où Bordeaux, grand port colonial, faisait le commerce avec les îles, où, quotidiennement, les quais voyaient accoster devant une forêt de mâts des navires chargés de ces épices qui ont fait la fortune de l'Aquitaine.



DANS le fond de la galerie, comme pour présider à cette fête de la Marine en bois, voici la figure de proue de l'Amphitrite. C'est sur ce bâtiment que Napoléon se rendit à l'Ile d'Aix en 1815. Telle une Victoire de Samothrace, les plis

de sa robe semblent plaqués par le vent du large sur son corps souple et élancé.

A gauche, voici le Conquérant, vaisseau de 74 canons, une des plus belles pièces de la collection Carreire. Il fit partie de l'escadre de l'Amiral de Grasse pendant la guerre de l'Indépendance américaine.

Le modèle se présente toutes voiles dehors.

Son vis-à-vis est l'Etna, vaisseau de ligne russe. Son bout dehors porte un petit mât de beaupré, qui fait dater ce modèle du début du XV^e siècle.

Plus loin, une frégate de 38 canons, gréement sans voilure habilement restauré par Moreau.

L' Hecla, frégate danoise du Musée Carreire : le gréement mériterait une restauration soignée ; la coque a des lignes très pures.

Nous voici maintenant au centre de la galerie, devant deux magnifiques pièces prêtées par le Musée Naval de Rochefort : le Royal, grande coque qui servit jadis à l'instruction des gardes marines. A côté de lui une pièce de premier choix, le Louis

*Sirène ailée
Figure de proue de la fin du XVIII^e siècle
(Musée naval de Rochefort)*



le Grand. Ce modèle magnifique avait grandement souffert de la guerre ; littéralement désarmé comme après le plus terrible des abordages, une restauration provisoire a permis de lui donner une honorable présentation. Mais il est désirable qu'il soit restauré et repeint : car un ignorant l'a repeint en blanc et noir, qui sont les couleurs des bateaux de guerre de l'Empire, alors que sous Louis XIV ils étaient peints en couleurs chamois et noir, rehaussées de bleu de roi, de rouge et d'or.

Dans une vitrine voisine, on est curieusement attiré par une gravure qui représente l'illustissime et révérentissime Henry de Sourdis, archevêque de Bordeaux, Primat d'Aquitaine et Commandant de l'Ordre du Saint-Esprit. Ce haut prélat était aussi grand Amiral et commanda la flotte qui battit l'escadre espagnole devant Sainte-Marguerite. Les Bordelais sont très fiers de leur Amiral-Archevêque, et ils eurent le plaisir d'entendre sur Henry de Sourdis une conférence de M. Dufour, de l'Académie de Bordeaux, conférence qui suivit celle de Jean-Paul Alaux sur Magellan et le premier voyage autour du monde.

Dans une autre vitrine est exposé, un peu trop modestement, un très remarquable modèle en ivoire et en ébène prêté par MM. Guestier et Barton. C'est par ce bibelot rare qu'on peut juger de l'habileté de main et des connaissances techniques de nos anciens marins.

Mais ces traditions ne sont pas perdues : car M. Moreau nous présente la Thétis, frégate de 38 canons, impeccable reconstitution de gréement de l'époque de Dumont d'Urville.

Avant de passer dans la salle suivante, nous nous arrêtons devant deux charmantes évocations :

L'une est le cabinet d'un amateur au XVIII^e siècle : meubles anciens, tableaux, mappemondes, gravures, instruments nautiques et cartes, rien n'y manque ; le passé nous parle avec éloquence.

En face, nous apercevons la cabine d'un capitaine, avec ses coffres, ses étoffes exotiques, souvenirs de doudous martiniquaises ; il y a même un perroquet, vivant, et j'entends dire : « Il dit être de l'époque... » Dame, ils vivent si longtemps ! Par la fenêtre, je vois avec émotion, pour y avoir débarqué, le rocher du Diamant, tout ensoleillé sur une mer de turquoise. Ce rocher historique, enlevé à la barbe des Anglais, fait vis-à-vis à la Montagne Pelée.

Dans la galerie qui suit, foisonnent sur les tables, dans le stand, dans les vitrines et sur les murs, une fastueuse collection de cartes, modèles, livres, bibelots, instruments nautiques. Beaucoup d'entre eux sont prêtés par M. Mérillau, dont on devine l'amour pour la Marine ancienne par la qualité de ses pièces de collection.

Il y a des sabres d'abordage qui furent portés

par nos valeureux ancêtres, des modèles de canons solaires. Aux murs, des tableaux de naufrages et de ports par les Joseph Vernet, Ozanne et par Garneray présent à l'appel avec une vue du port de Bordeaux.

On a l'impression dans ces salles de respirer une odeur de rhum, de vanille et de cannelle, et l'illusion, le jour de la clôture, était d'autant plus grande que les Bordelais eurent le plaisir d'avoir un spectacle de danses et de chants exécutés par une troupe antillaise dans leurs costumes des Iles du temps jadis. « Adieu, foulard, adieu madras », chantés avec le doux parler créole.

Nous ne doutons pas qu'après une exposition aussi brillante on ne puisse réaliser ce rêve de tant de Bordelais, amoureux de leurs traditions maritimes et coloniales : avoir un Musée de Marine. Là notre jeunesse pourra prendre ce goût de la mer et des voyages qui nous a valu notre empire colonial, qui a fait de la France d'outre-mer un très grand pays.

Jean-Paul ALAUX,
*Membre du Conseil
au Yacht-Club de France.*



*Figure de proue de la frégate
"La Poursuivante" de 1796,
(Musée naval de Rochefort)*



Proue du canot de l'Empereur



NOUS connaissons nombre d'artistes ou d'artisans, de collectionneurs et d'historiens, d'écrivains et d'ethnographes, de philatélistes et de numismates, de bibliophiles et de cinéastes et d'innombrables amis de la Mer et de la Marine qui, chacun selon ses goûts ou ses travaux, accumulent, leur vie durant, des documents d'iconographie maritime. Il y en a partout, grands et petits, à Paris, en province, aux colonies et dans le monde entier. Par simple inclination et quelquefois avec une véritable passion, par intérêt professionnel, qu'importe : si la Marine les intéresse, ils nous intéressent puisqu'ils la feront mieux connaître. Consciemment ou non, ils s'associent au but même que nous poursuivons et tôt ou tard, ils viendront au Musée. Et celui-ci finira par drainer toutes ces richesses laborieusement amassées, que des revers de fortune, des déménagements, des accidents, la guerre ou la mort ont jusqu'à présent dispersées ou détruites.

Il n'est donc pas inutile d'indiquer dès maintenant le sens de nos travaux, les méthodes de classement, de rangement, de numérotation et d'exploitation que nous nous efforçons de mettre au point. Elles sont encore imparfaites, bien que la comparaison avec de nombreux organismes de documentation nous soit assez avantageuse, mais amateurs et

ORGANISATION D'UNE CENTRALE DOCUMENTAIRE D'ICONOGRAPHIE MARITIME

professionnels pourront s'en inspirer, en tout ou partie, selon l'objet de leurs travaux ou la spécialisation de leurs collections. En tous cas, ils sauront comment nous travaillons et ce qu'ils peuvent nous demander par l'intermédiaire de l'A.A.M.M. qui doit devenir l'organe de diffusion et d'information du Musée dont le personnel est trop réduit pour répondre directement aux multiples demandes qui lui sont adressées.

*
* *

Rappelons que le Musée comporte trois services : le service « Intérieur », chargé du service courant, des bureaux, ateliers et magasins ; le service « Exposition » chargé de l'aménagement des galeries, des expositions intérieures et extérieures et des relations avec le public ; le service « Documentation » chargé de la gestion, de l'étude et du développement des collections, de la documentation et des études muséographiques.

Dès notre installation au Palais de Chaillot, le besoin d'une section de documentation est apparue, d'une part devant la nécessité de classer et de cataloguer nos collections, nos livres et une masse de documents accumulés dans des recueils disparates, des cartons, en rouleaux ou en vrac ; d'autre part devant la difficulté que nous éprouvions de trouver des documents, tant pour l'identification de nos collections que pour satisfaire aux demandes de renseignements,

dont la fréquence croît évidemment avec la renommée du Musée.

Répertorier tous les documents que nous possédions - y compris les objets de collection et le contenu de nos livres - et ceux que nous découvririons au cours de nos enquêtes, fut donc le problème initial.

Nos premiers rapports avec les autres organismes de documentation maritime, le souci de ne pas les doubler inutilement et le devoir essentiel du documentaliste de savoir se limiter, nous ont amenés à nous orienter de préférence vers la recherche et le classement de la documentation iconographique maritime.

Cela n'implique évidemment pas la possession de tous les documents de ce genre mais seulement le souci de les répertorier dans notre fichier général et, si possible, d'en classer des reproductions, dans nos cartons. Cela ne signifie pas non plus que nous rejetions tous les documents qui ne sont pas iconographiques : nous les classerons avec les autres s'ils se présentent à nous mais nous ne les recherchons qu'autant qu'ils nous aident dans l'étude de nos collections, de nos installations et de notre documentation iconographique.

Cette spécialisation répond, à notre sens, à un besoin du siècle; l'image, instrument pédagogique de premier ordre, l'image, langage international prend fréquemment le pas sur le texte. Déjà à la fin du siècle dernier Jules Maciet, un des plus actifs collaborateurs de l'admirable Bibliothèque des Arts Décoratifs, « tenait en matière d'art l'éducation livresque pour détestable et déclarait bien haut que ce qu'il savait - et il savait prodigieusement de choses - ce n'était pas dans les livres qu'il l'avait appris mais bien à ouvrir les yeux dans les expositions et dans les Musées et à regarder des gravures et des photographies, érudition sans pédanterie, personnelle, diverse, directe » (1).

C'est vers le Musée qu'affluent de plus en plus les demandes de renseignements car il est le seul organisme de la Marine qui soit en contact constant et de plus en plus intense avec le grand public. Il était donc naturel et urgent de nous organiser pour satisfaire à ces demandes.

Supposons les documents du Musée bien répertoriés, et imaginons maintenant que, au fur et à mesure de nos enquêtes et de l'extension de notre réseau de correspondants, nous épuisions méthodiquement les sources d'iconographie de Paris, de Province, des Colonies et de l'Etranger pour tout ce qui concerne les sujets maritimes, en fichant sources et cotes de préférence, avec une analyse succincte et, si possible, une reproduction photographique, on se rendra compte de l'intérêt de cette centralisation, du gain de temps pour tous les chercheurs et aussi pour tous nos collègues qui seront moins souvent dérangés.

Même négativement, si nous pouvons dire au chercheur : « À telle date, les Archives des Colonies, tel Musée d'Algérie ou des États-Unis » n'a que tels documents sur tel sujet, ce sera une économie de temps et de peine pour le chercheur et nos collègues.

Enfin, quand la somme de nos documents sera suffisante, nous pourrons, pour en faciliter la consultation au grand public, en faire une large sélection qui sera reproduite, et présentée, comme à la Bibliothèque des Arts décoratifs, dans de grands recueils qui permettent la copie ou le décalque. Cette consul-



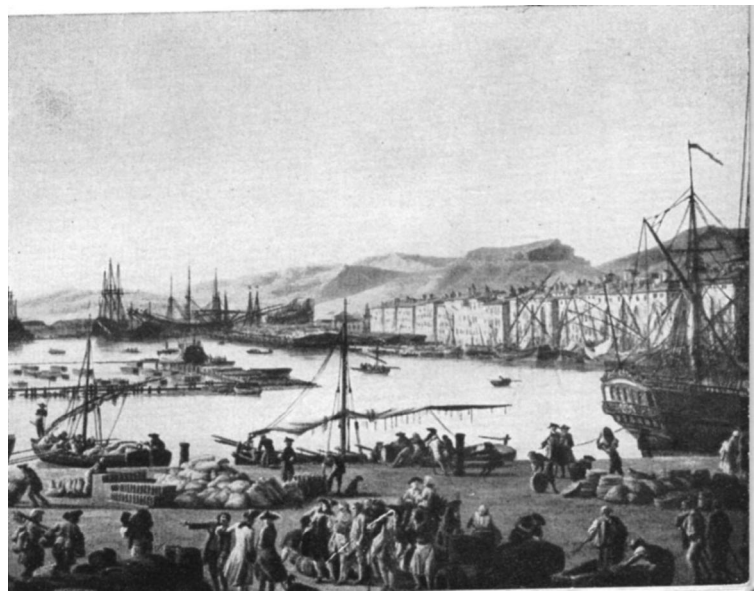
La pêche au thon (Rade de Bandol) par J. Vernet (Détail).

tation libre sera encore une économie de temps et de personnel pour utilisateurs et gestionnaires. Ces recueils seront complétés par des livres classiques d'iconographie maritime, tels que l'Histoire de la Marine éditée par l'Illustration, l'Histoire de la Marine française de Larousse, Navires et marins, de MM. La Roerie et Vivielle, etc. Il sera également possible d'améliorer cette consultation quand on aura de bons appareils lecteurs de microfilm.

Si l'on estime que l'intérêt est mince au regard du travail que cette organisation nécessite, nous sommes bien placés pour dire que la clientèle qu'elle intéresse est plus nombreuse qu'on ne le croit généralement et que le travail réalisé vaudra non seulement pour la clientèle actuelle mais pour la clientèle des générations à venir. Qu'on songe à la foule d'artistes, d'érudits, d'artisans, de fabricants qui ont puisé leur documentation à la Bibliothèque des Arts Décoratifs depuis qu'elle fut créée à la fin du XIX^e siècle. Nous n'entreprenons donc pas un travail purement spéculatif mais nous étendons notre œuvre de propagande dans l'espace et dans le temps, car nos clientèles présente et à venir renouvelleront perpétuellement la diffusion des documents maritimes ainsi classés.

Le prix de revient sera d'ailleurs faible puisque le Musée se contentera d'ouvrir les tiroirs et de fichier tout ce que glaneront ses collaborateurs au cours

Vue du Vieux Port de Toulon prise du côté des Magasins aux vivres (détail) par J. Vernet



(1) Jules Maciet par R. Koechlin. Notice lue à l'Assemblée des Amis du Louvre, le 12 janvier 1912.



*La bataille du Texel
Tableau d'Isabey*

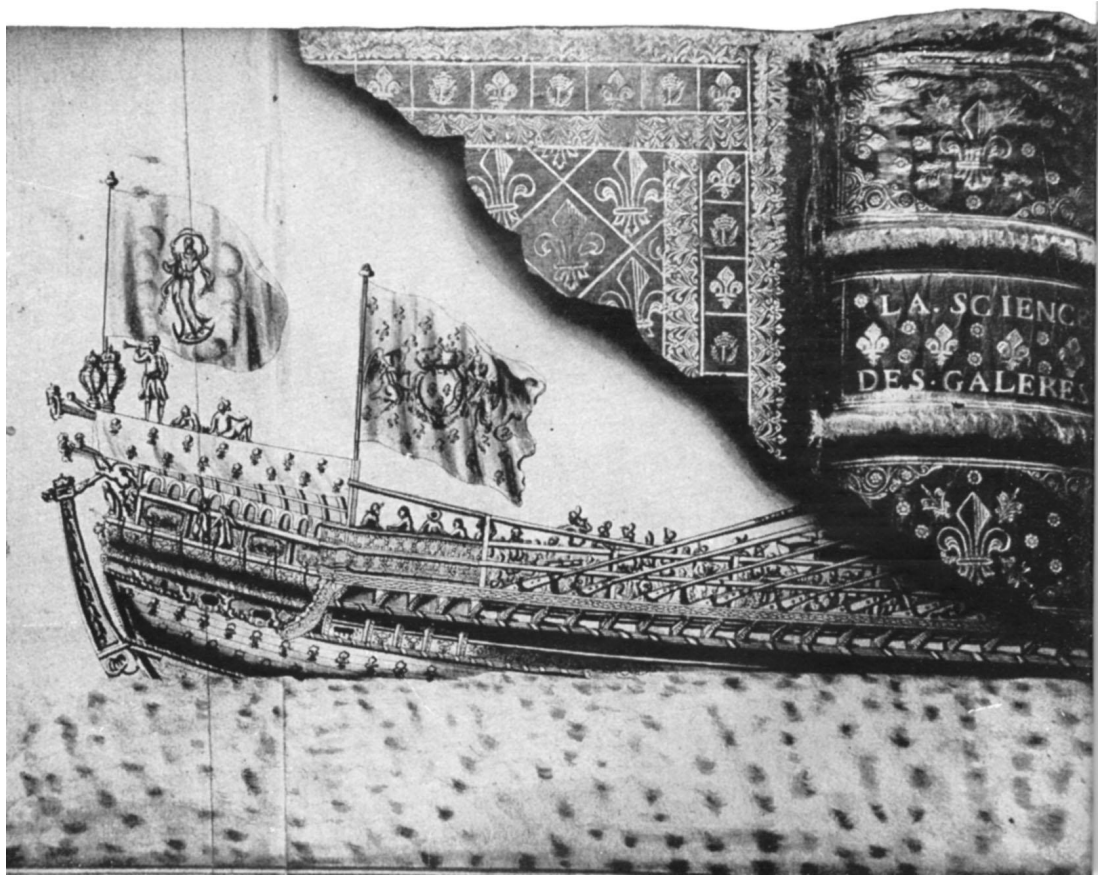
d'enquêtes indispensables à la gestion et au développement du Musée ou ce que lui apporteront ses correspondants bénévoles.

Enfin, nous pensons avoir prudemment ménagé la progressivité de ce travail pour qu'il ne risque pas de sombrer comme l'œuvre de trop nombreux documentalistes qui ont vu disparaître la somme de plusieurs années de labeur, pour avoir voulu trop embrasser sans prévoir une diminution ou même un défaut momentané de leurs moyens. En effet, nous classons d'abord les documents du Musée (1), puis, selon le nombre, la qualité et la situation des colla-

borateurs, salariés ou bénévoles, dont nous disposerons, nous exploiterons et épuiserons, tranche par tranche, toutes les sources d'iconographie maritime. Nous commenterons par les plus accessibles, les mieux outillées, et les plus importantes mais toujours en épuisant compartiment par compartiment. Le travail doit pouvoir être abandonné et repris par un autre

(1) Les acquisitions nouvelles du Musée seront classées et fichées au fur et à mesure de leur entrée en inventaire, mais si le personnel était momentanément insuffisant, elles peuvent sans inconvénient, être réservées pour des temps meilleurs, en attente de fichage, dans l'armoire-sas des entrées.

*Manuscrit du chevalier
Barras de la Penne
Capitaine
Des galères du Roy :
La Science des Galères*



enquêteur, c'est-à-dire que la méthode de fichage doit être simple pour être bien appliquée et que l'ouvrage doit être bien fractionné pour pouvoir épuiser, sans retour, tranche après tranche.

*
* *

La sécurité et la souplesse de la prospection étant ainsi assurées, voyons comment le classement est organisé au service « Documentation » (SD).

Nous distinguons quatre catégories de documents :

1° Les objets de nos collections (Section des collections : SD 1) .

2° Les livres et périodiques de notre bibliothèque (Section de la bibliothèque: SD2).

3° Les autres documents du Musée (1) (Section dite d'Iconographie : SD3).

4° Les documents iconographiques des organismes extérieurs.

Tous ces documents, à quelque catégorie qu'ils appartiennent, donnent lieu à l'établissement d'une ou plusieurs fiches selon qu'ils intéressent une ou plusieurs rubriques ou sous-rubriques de notre classement iconographique indiqué ci-dessous. Ces fiches sont classées dans le « Fichier Général » qui est l'instrument-clé du chercheur.

La rédaction des fiches est d'abord faite sur des registres de minutes dont les colonnes représentent toutes les indications B, C, D, E, F, G et H de la fiche modèle ci-dessous. Après vérification du chef de service, les registres sont envoyés à la dactylographie des fiches. Ces fiches, du format normalisé 75 x 125, sont établies sur le type suivant :

B		C
D		E
	F	
	G	
		H

B = Chapitre et rubrique.

C = Sous-rubrique.

D et E = Localisation géographique et chronologique.

F = Désignation du document.

G = Nature du document.

H = Numéro de référence ou source de cote de référence.

Nous ne rentrerons pas dans le détail de la numérotation de classement, c'est-à-dire des numéros de référence des quatre catégories de documents. Elle répond à la dernière des trois questions auxquelles un bon fichier doit répondre :

1° Avez-vous des documents sur tel sujet ?

2° Que sont ces documents ?

3° Où sont ces documents ?

De même nous n'insisterons pas sur la formation de nos rédacteurs de fiches. Disons seulement qu'ils doivent, en présence d'un document à ficher, avoir

(1) Ces autres documents sont des gravures, des plans, des cartes, des aquarelles, des photographies, des coupures de journaux, ou de magazines, des cartes postales, etc., etc. Ils sont rangés selon leur format dans des cartons de quatre tailles différentes caractérisés par une couleur (format commercial, vert ; 1/4 grand aigle, rouge ; demi grand aigle, jaune ; grand aigle et au-dessus, bleu). Ces cartons sont suspendus verticalement dans des tiroirs de meubles classeurs, sauf les cartons bleus qu'il faut ranger en meubles à plans.



Sculptures de l'arrière de la galère "La Réale"

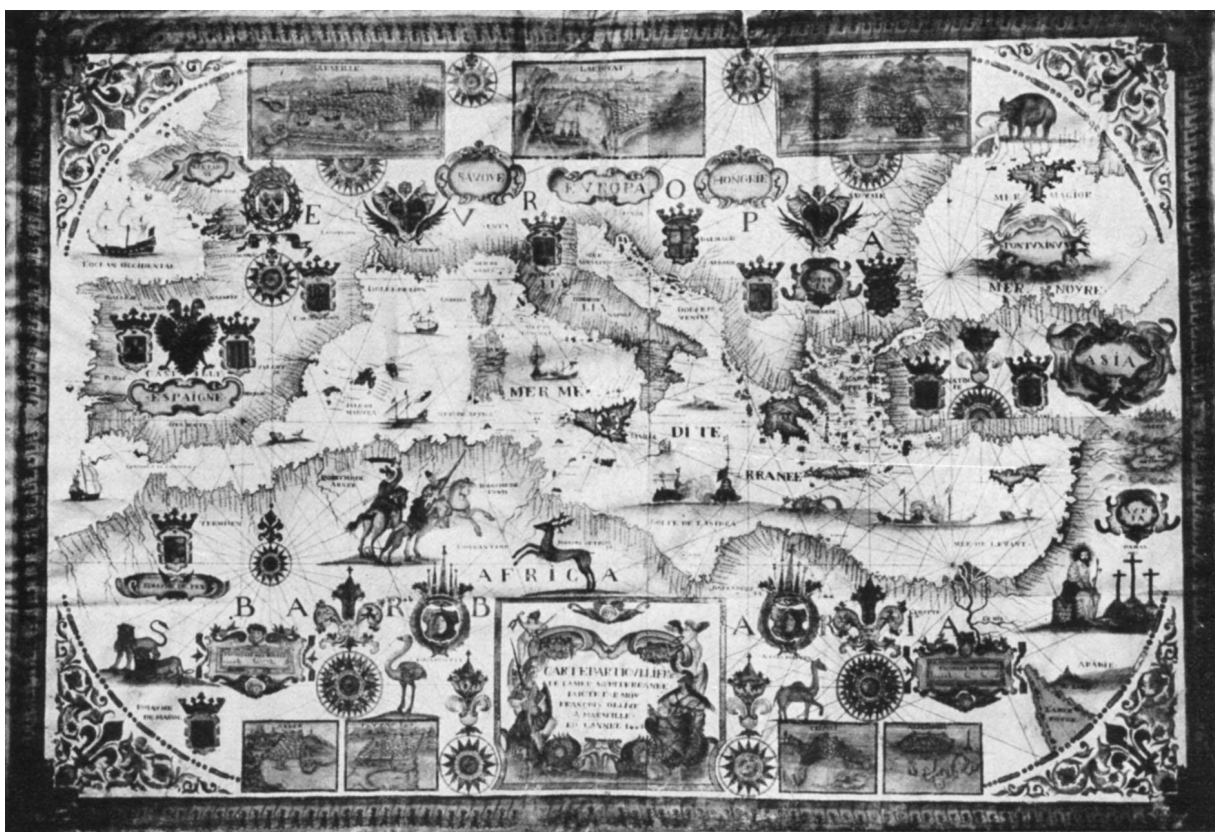
constamment à l'esprit les deux questions-clés suivantes :

1° A quelle classe d'utilisateurs (savants, archéologues, ingénieurs, historiens, artistes, journalistes, cinéastes, collectionneurs, maquettistes, artisans, etc.) ce document peut-il servir ? ou dans quel genre d'études peut-on l'utiliser ?

2° Avec quelles idées directrices ces utilisateurs rentreront-ils dans nos listes de chapitres et de rubriques pour trouver des documents de ce genre ?

Notre classement de documents iconographiques est méthodique et comporte 20 chapitres subdivisés en 20 rubriques qui peuvent être à leur tour subdivisées en 20 sous-rubriques.

Nous avons choisi le mode méthodique de préférence au mode alphabétique ou à un ordre intermédiaire parce qu'en se limitant à ces chiffres 20 x 20 x 20 qui permettent une discrimination rapide, il comporte



Carte de la Méditerranée faite en 1664 par François Olive

moins de fiches que le fichier alphabétique. D'autre part, il permet de conserver, groupés dans les mêmes cartons, sous les titres correspondants à nos rubriques et sous-rubriques, les documents qui font l'objet de nos études fondamentales, au lieu de les disperser dans l'ordre alphabétique.

Les rubriques et sous-rubriques dont le nombre limite n'est pas encore atteint, ne sont pas dans un ordre déterminé, mais on s'est efforcé de les ranger du général au particulier, ou du commencement à la fin d'une évolution.

La première rubrique de chaque chapitre est « généralités ». C'est dans cette rubrique que seront classées les études de mise au point, c'est-à-dire les synthèses d'un ensemble de documents. A l'encontre de nos travaux documentaires, qui doivent être objectifs et impartiaux, ces études devront être datées et signées.

Nous donnons ci-après la liste des rubriques par chapitre, telle qu'elle est en usage depuis 18 mois. Nous n'avons pas voulu rentrer dans le détail des sous-rubriques - sauf pour les objets d'art - avant d'avoir réuni un nombre important de fiches par rubrique. Ce classement de détail dans la rubrique sera souvent d'ailleurs, simplement alphabétique ou chronologique.

1. - PORTS ET ARSENAUX (P.A.)

- a - P.A. Généralités.
- b - P.A. Description et Histoire des Ports.
- c - P.A. Ouvrages à terre.
- d - P.A. Cales, Bassins, Travaux maritimes.
- e - P.A. Chantiers, Usines, Ateliers, Machines.
- f - P.A. Engins, Outils et appareils.
- g - P.A. Sécurité.
- h - P.A. Ponts et circulations.
- i - P.A. Phares et Balises. - Signalisation.
- j - P.A. Travaux sous-marins. - Scaphandre.
- k - P.A. Carenage.

2. - CONSTRUCTION DES NAVIRE (C.N.)

- a - C.N. Généralités.
- b - C.N. Matériaux.
- c - C.N. Construction et lancement.
- d - C.N. Coques.
- e - C.N. Chaudières. - Machines principales.
- f - C.N. Propulseurs.
- g - C.N. Mature et gréement.
- h - C.N. Appareils de Manœuvre et Mouillage.
- i - C.N. Gouvernail. - Appareils à gouverner.
- j - C.N. Machines auxiliaires.
- k - C.N. Aménagement intérieur des bâtiments.
- l - C.N. Décoration.
- m - C.N. Peinture et Camouflage.
- n - C.N. Sécurité. - Sauvetage.

3. - ARMES (A.R.)

- a - A.R. Généralités.
- b - A.R. Ateliers d'Artilerie. - Armurerie.
- c - A.R. Défense des côtes.
- d - A.R. Affûts. - Tourelles.
- e - A.R. Canons et caronades.
- f - A.R. Obusiers et Mortiers.
- g - A.R. Armes légères.
- h - A.R. Douilles et projectiles.
- i - A.R. Fumigènes.
- j - A.R. Armes sous-marines.
- k - A.R. Détection.
- l - A.R. Engins de combat à terre.
- m - A.R. Propulsés par fusée ou réaction.

4. - NAVIGATION (N.A.)

- a - Généralités.
- b - Règles de Navigation.
- c - Manœuvre des bâtiments.
- d - Signalisation. - Timonerie. - Pavillons.
- e - Grandes voies maritimes.
- f - Canaux intérieurs et maritimes.
- g - Navigation intérieure.
- h - Théories de navigation.
- i - Instruments de navigation.
- j - Cartes et Plans.
- k - Accidents. - Naufrages.

5. - MARINE DE GUERRE (M.M.) (Voir Nota 1 Chapitre 9 B.M.)

- a - Généralités.
- b - Marins. - Vie à bord.
- c - Rames.
- d - Voile.
- e - Mixte.
- f - Vapeur ou moteur.
- g - Sous-Marins.
- h - Spéciaux.

6. - MARINE MARCHANDE (M.M.) (Voir Nota 1 Chapitre 9 B.M.)

- a - M.M. Généralités.
- b - M.M. Marins. - Vie à bord.
- c - M.M. Armateurs. - Compagnies de navigation.
- d - M.M. Activité commerciale.
- e - M.M. A rames.
- f - M.M. A voiles.
- g - M.M. Propulsion mixte.
- h - M.M. A vapeur ou moteur.
- i - M.M. Aménagements intérieurs.
- j - M.M. Superstructures.
- k - M.M. Bâtiments spéciaux.

7. - MARINE DE PECHE (P.E.) (Voir Nota 1 Chapitre 9 B.M.)

- a - P E. Généralités.
- b - P E. Sociétés de Pêche.
- c - P E. Vie des Pêcheurs.
- d - P E. Equipement. - Costumes.
- e - P E. Engins de pêche.
- f - P E. A rames.
- g - P E. A voiles.
- h - P E. A vapeur ou moteur.
- i - P E. Grande pêche.
- j - P E. Petite pêche.
- k - P E. Pêche sous-marine.
- l - P E. Mixtes.

8. - MARINE DE PLAISANCE ET SPORTS NAUTIQUES

(Voir Nota 1 Chapitre 9 B.M.) — 11 —

- a - P.L. Généralités.
- b - P.L. Histoire du Yachting.
- c - P.L. Sociétés nautiques. - Règlements.
- d - P.L. Exploits, croisières et épreuves nautiques, Récompenses.
- e - P.L. Jeux nautiques.
- f - P.L. A rames.
- g - P.L. A voiles.
- h - P.L. A vapeur ou moteur.
- i - P.L. Hors-Bords.
- k - P L. Spéciaux.
- l - P.L. Mixtes.

9. - BATIMENTS ET MODÈLES (B. M.) (1)

- a - B.M. Généralités.
- b - B.M. Evolution Historique.
- c - B.M. Antiques.
- d - B.M. A rames.
- e - B.M. Guerre.
- f - B.M. Commerce.
- g - B.M. Vacant.
- h - B.M. Vacant.
- i - B.M. Vacant.
- j - B.M. Vacant.
- k - B.M. Pêche et cabotage..
- l - B.M. Plaisance.
- m - B.M. Spéciaux.
- n - B.M. Exotiques.
- o - B.M. Fluviaux.
- p - B.M. Embarcations.
- q - B.M. Plans (2).
- l - B.M. Fantaisie.

Nota 1. - Les rubriques e, f, k et l du Chapitre B.M. sont destinées au fichage alphabétique de tout document concernant les bâtiments dont on connaît le nom.

Les Chapitres 5, 6, 7 et 8 sont destinés au fichage des documents d'ordre descriptif et technique concernant les bâtiments de guerre, commerce, plaisance et pêche, qu'ils soient dénommés ou non.

C'est donc dans le Chapitre B.M. qu'on cherchera les documents concernant l'historique, le mémorial, la «biographie» du bâtiment « x ». Au contraire, c'est dans les chapitres 5, 6, 7 ou 8 qu'on cherchera les documents concernant le genre, en général, des corvettes, cargos, côtes, yachts à vapeur, etc.

Nota 2. - Dans cette rubrique q B.M. Plans, les sous-vedettes sont les noms des bâtiments figurés sur les plans et les fiches sont classées dans l'ordre alphabétique.

La localisation géographique est la nationalité ou la région du bâtiment figuré et la localisation chronologique la date ou l'époque approximative de la construction du bâtiment.

10. - AÉRONAUTIQUE (A.E.)

- a - A.E. Généralités.
- b - A.E. Histoire.
- c - A.E. Compagnies et Chantiers.
- d - A.E. Infrastructure.
- e - A.E. Lignes aériennes. - Transports.
- f - A.E. Aéronefs (1) - Construction - Aménagements.

(1) La rubrique A.E. f - Aéronefs doit servir à ficher les types d'aéronefs et aussi les détails de construction et d'aménagements.

Elle fait en quelque sorte l'office, pour l'Aéronautique, des chapitres B.M. et C.N.

- g - A.E. Navigation aérienne (Théories - Règlements Instructions. - Instruments).
- h - A.E. Opérations. - Exercices.
- i - A.E. Exploits et Epreuves aériens.
- j - A.E. Vie à bord.
- k - A.E. Accidents.
- l - A.E. Armes. - Sécurité.
- m - A.E. Parachutes.
- n - A.E. Porte-Avions.

11. - Législation. - Administration. Institutions (A.D.)

- a - A.D. Généralités.
- b - A.D. Organisation administrative.
- c - A.D. Ordonnances. - Instructions. - Décrets.
- d - A.D. Droit Juridiction.
- e - A.D. Ecoles et Institutions Maritimes.
- f - A.D. Compagnies de Navigation.
- g - A.D. Contrats et Assurances maritimes.
- h - A.D. Douane.
- i - A.D. Musées de Marine.
- j - A.D. Peintres du Département de Marine.
- k - A.D. Ordres honorifiques.

12. - PERSONNEL MARITIME

- a - P.M. Généralités.
 - b - P.M. Recrutement.
 - c - P.M. Formation.
 - d - P.M. Spécialités.
 - e - P.M. Hiérarchie.
 - f - P.M. Uniformes - Equipement.
 - g - P.M. Guerre.
 - h - P.M. Commerce.
 - i - P.M. Pêche.
 - j - P.M. Plaisance.
 - k - P.M. Aéronautique.
- Ces rubriques sont destinées au fichage des documents illustrant l'historique ou le mémorial d'unités, de formations, de groupements, etc. (Brigade des Fusiliers marins, prud'hommes, corporations, clubs, etc...)

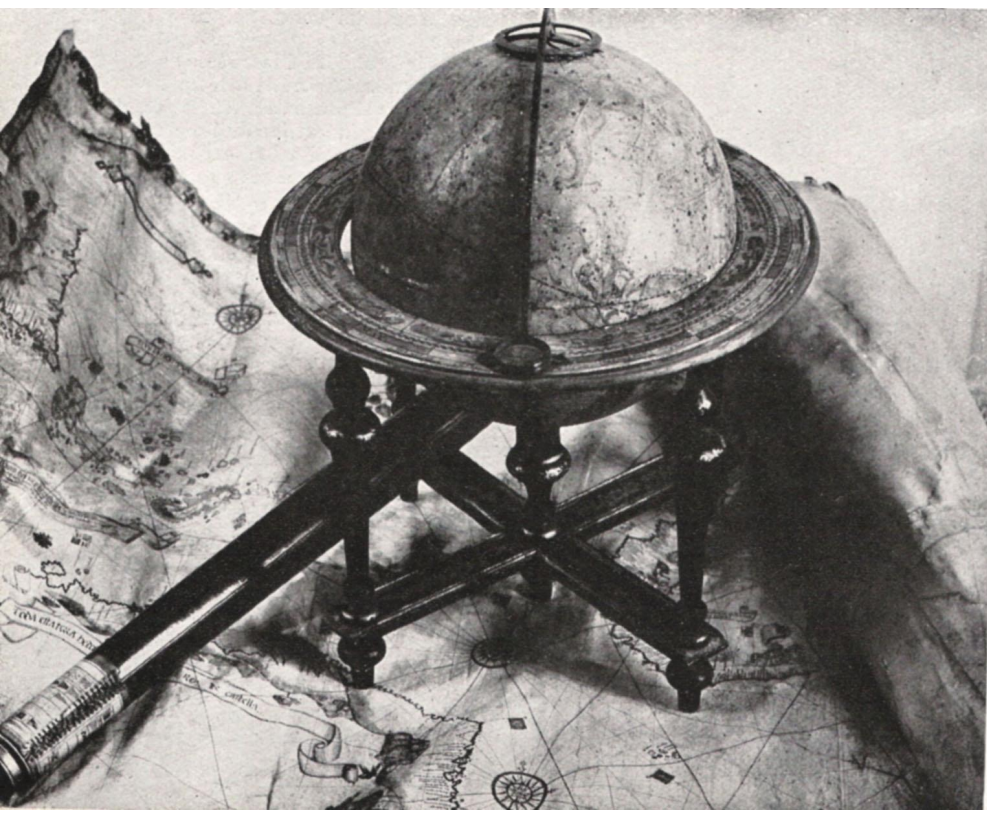
13. - HISTOIRE (H.I.)

- a - H.I. Généralités.
- b - H.I. Histoire maritime chronologique.
- c - H.I. Politique navale.
- d - H.I. Stratégie. - Tactique. - Opérations. - Exercices.
- e - H.I. Histoire coloniale (1).
- f - H.I. Biographies.
- g - H.I. Explorations. - Voyages. - Découvertes.
- h - H.I. Expéditions terrestres.
- i - H.I. Grandes voies maritimes et fluviales.
- j - H.I. Guerre de course.
- k - H.I. Esclavage. - Traite.
- l - H.I. Naufrages. - Sauvetages.
- m - H.I. Pavillons.

(1) Rubrique strictement réservée aux opérations coloniales dans lesquelles la Marine a pris une part très active. On devra se garder de faire de cette rubrique une « histoire des Colonies », ce sujet devant être, en principe, abandonné aux organismes spécialisés (Musée de la France d'Outremer et tous organismes coloniaux).

14. - US ET COUTUMES (U.S.)

- a - U.S. Généralités.
- b - U.S. Associations.
- c - U.S. Récompenses. - Distinctions.
- d - U.S. Cérémonies (Protocole-Saluts-Honneurs).
- e - U.S. Traditions.
- f - U.S. Religion. - Mythes.
- g - U.S. Superstitions.
- h - U.S. Santé navale.
- i - U.S. Chansons de marins. - Musique.
- j - U.S. Poste maritime. - Philatélie.
- k - U.S. Presse et propagande.
- l - U.S. Œuvres sociales.
- m - U.S. Idiomes. - Maximes. - Dictons.



*Sphère céleste
Lunette de timonerie
Et carte de l'Amérique
dressée par Canerio en 1502*



15. - ART ET MARINE (A.M.)

- a - A.M. Généralités.
- b - A.M. Musées. - Expositions.
- c - A.M. Architecture. - Sculpture.
- d - A.M. Peinture. - Enluminures - Miniatures.
- e - A.M. Littérature.
- f - A.M. Gravure.
- g - A.M. Héraldique.
- h - A.M. Numismatique. - Décorations (1).

- i - A.M. Objets d'Arts.
 - Généralités.
 - Orfèvrerie.
 - Bronzes.
 - Ivoire écaille et matières animales.-
 - Pierres dures et matières minérales.
 - Bois et matières végétales.
- j - A.M. Mosaïque.
- k - A.M. Céramique.
- l - A.M. Photographie. - Cinéma.
- m - A.M. Arts populaires et curiosités.
- n - A.M. Publicité.
- o - A.M. Tapisserie et Tissus.

(1) La rubrique A. M. Numismatique correspond à notre catégorie de collection ME, c'est-à-dire comprend tous documents tels que médailles monnaies, jetons, plaques, insignes, décorations, etc...

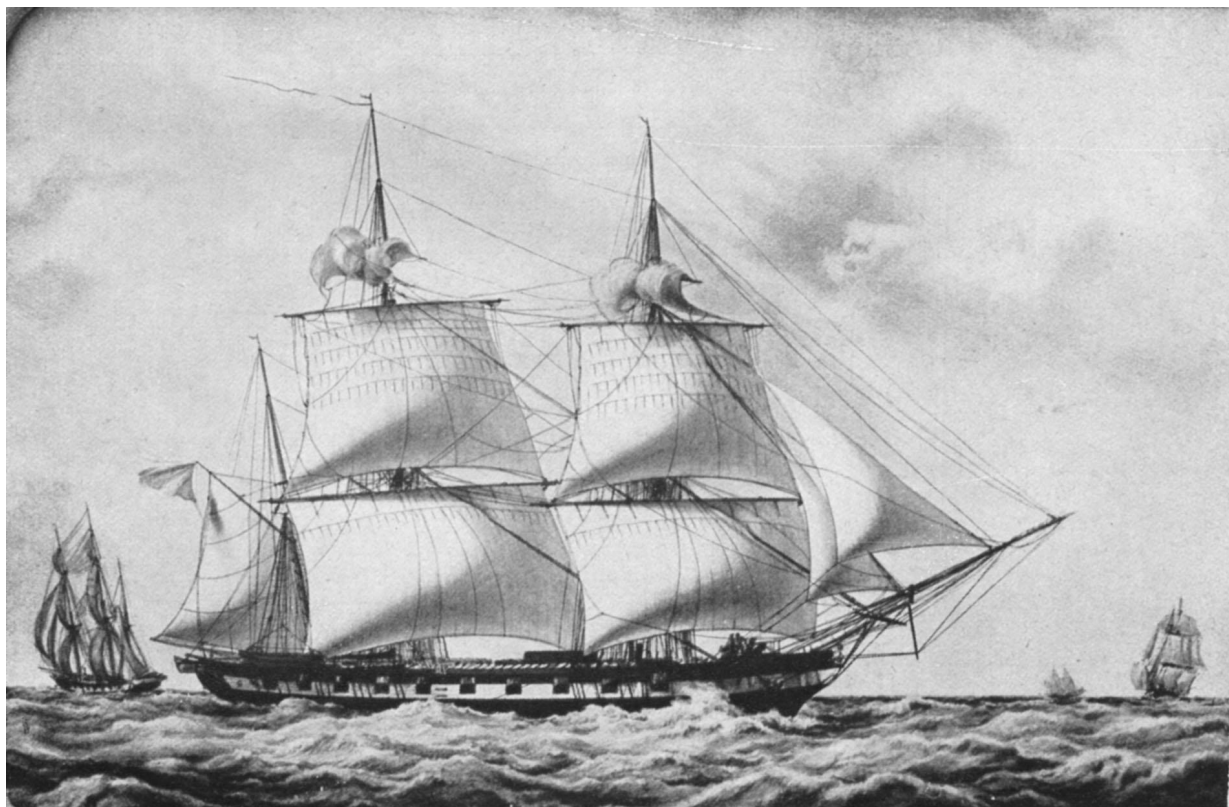
16. - OCÉANOGRAPHIE (O.C.)

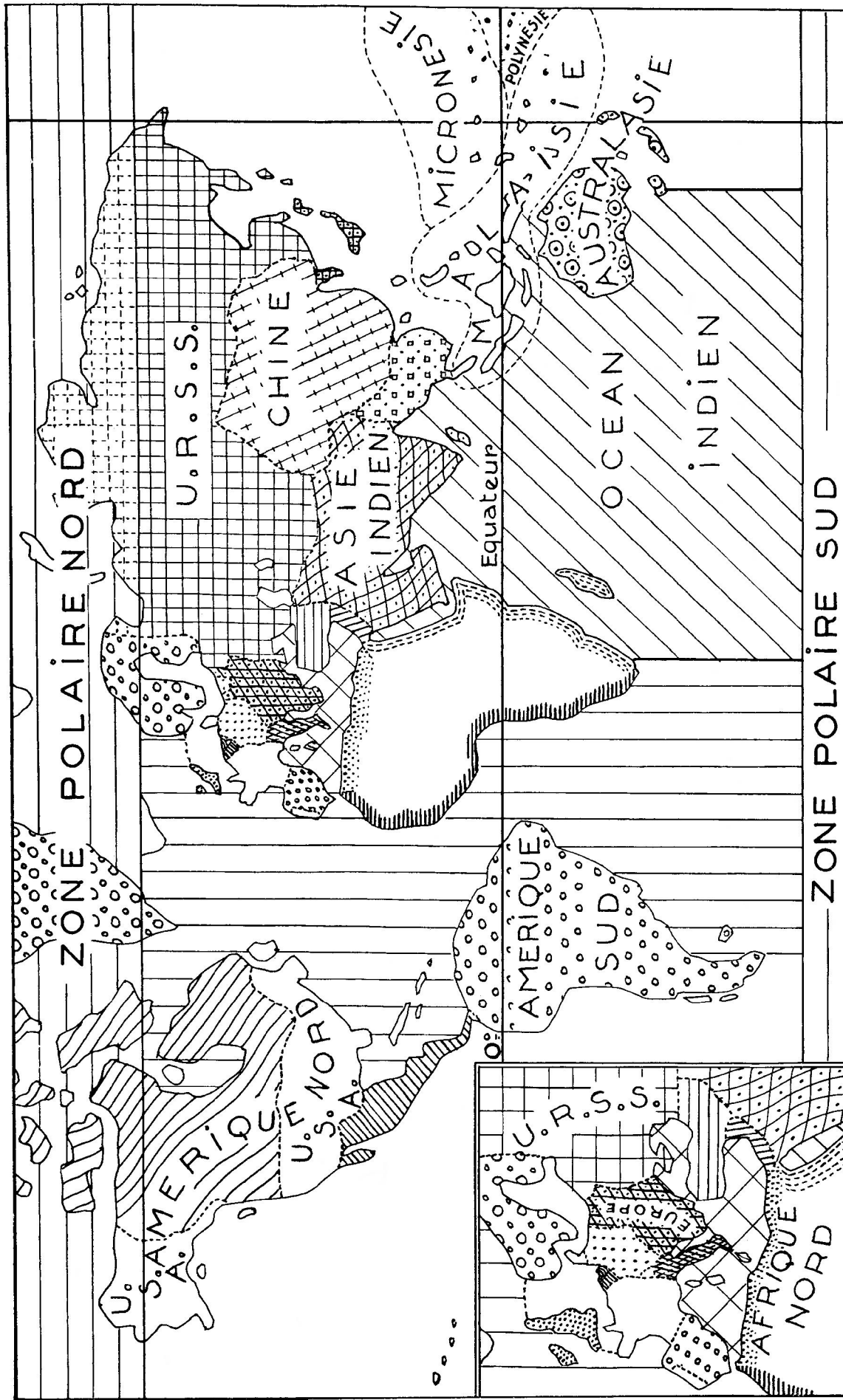
(Hydrographie. - Bathymétrie.
Météorologie)

Rubriques à l'étude.

17. - 18. - 19. - Vacants.

La Diligente
(1801)
par
François Roux





Délimitation de zones pour le classement dans le chapitre 20 G.E. Géographie.

20. - GÉOGRAPHIE (G.E.)

Ce chapitre est destiné à grouper par pays ou régions géographiques autres que la France, les documents importants déjà classés dans un ordre méthodique dans les 19 premiers chapitres, de façon à pouvoir répondre rapidement à des questions, du type suivant :

Qu'avez-vous sur l'activité maritime de tel pays ?
Les explorations dans telle région ?

Quelles sont les batailles livrées dans tel Océan ?
Quelles pêches pratique-t-on dans telle région ?

Que possédez-vous sur les vaisseaux de tel pays ?
sur les pirogues de telle région ?

Les rubriques du chapitre G.E. sont, classées dans l'ordre alphabétique, les pays autres que la France, ayant ou ayant eu une histoire maritime importante (1) et un certain nombre de zones géographiques, dans lesquelles sont réparties les autres régions du monde.

La localisation dans ces zones géographiques pourra, en outre, être précisée par des termes complémentaires :

Afrique	{ du Nord. Atlantique Indien. Intérieur.	Océan Atlantique { Nord. Sud.
Allemagne	{ Du Nord. Centrale (+Antilles) du Sud.	Océanie { Micronésie. Malaisie. Australie. Polynésie.
Amérique	{ Du Nord. Centrale (+Antilles) du Sud.	Océan Indien
Asie	{ Etats du Levant. Indien. Indochine.	Océan Pacifique { Nord. Sud.
Belgique.		Méditerranée. Mer Noire.
Chine.		Mer du Nord (+ Manche et Baltique)
Espagne.		Pays-Bas.
Etats-Unis.		Portugal.
Europe.		U.R.S.S. (Russie + Etats Baltes)
Grande-Bretagne.		Scandinavie (+ Danemark + Finlande)
Italie		Turquie
Japon (+ Corée).		Zone Polaire { Nord. Sud.

(1) Quelle que soit la date du document qu'on cherchera à localiser géographiquement, ces pays délimitent la région fixée par leurs frontières des traités de 1919.

Les documents se rapportant aux colonies de ces pays seront fichés à ce pays ou à leur zone géographique selon la prédominance de leur nature métropolitaine ou locale.

Ces rubriques sont dans les fiches G.E. la seule localisation géographique du document. Selon la règle, elles sont vedettes (soulignées) des fiches G.E. Les sous-vedettes sont, dans ce chapitre, les rubriques des 19 premiers, et la localisation géographique étant devenue vedette est remplacée par la sous-rubrique de la rubrique considérée: Exemple : Nelson. La localisation chronologique ne change pas de place : La fiche du Chapitre Hi : Hi Biographie Grande-Bretagne Nelson 1804 est doublée par la fiche du chapitre G.E. Grande-Bretagne.Nelson Hi Biographie 1804.

Les termes géographiques adoptés sont ceux définis dans le « Nouveau Larousse Illustré » sauf pour :

Afrique du Nord : de Gibraltar à Suez inclus.

Afrique Atlantique : de Gibraltar à Bonne-Espérance inclus.

Afrique Indien : de Bonne-Espérance inclus à Suez (+ Madagascar).

Asie - Etats du Levant: Syrie + Liban + Palestine.

Asie Indien : de Suez à la Birmanie exclus.

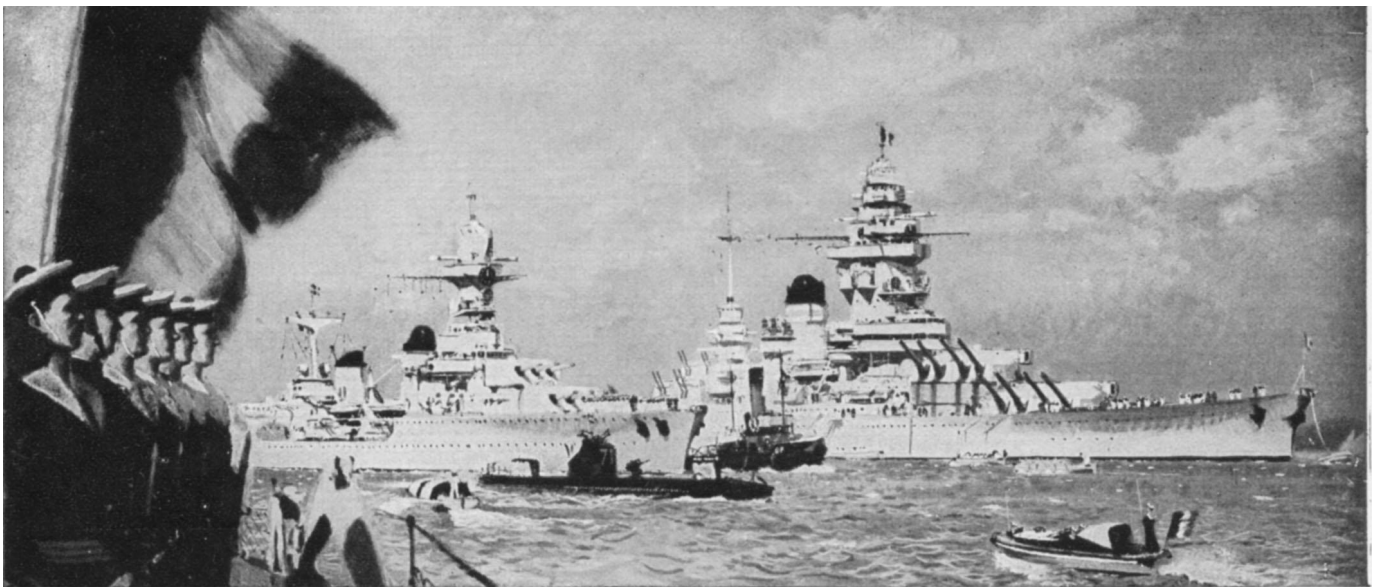
Atlantique Nord: séparé de la Mer du Nord par la ligne : Bergen, Iles Shetland et Orcades incluses Wick.

Atlantique Nord : séparé de la Manche par la ligne Pointe Saint-Mathieu-Lands-End.

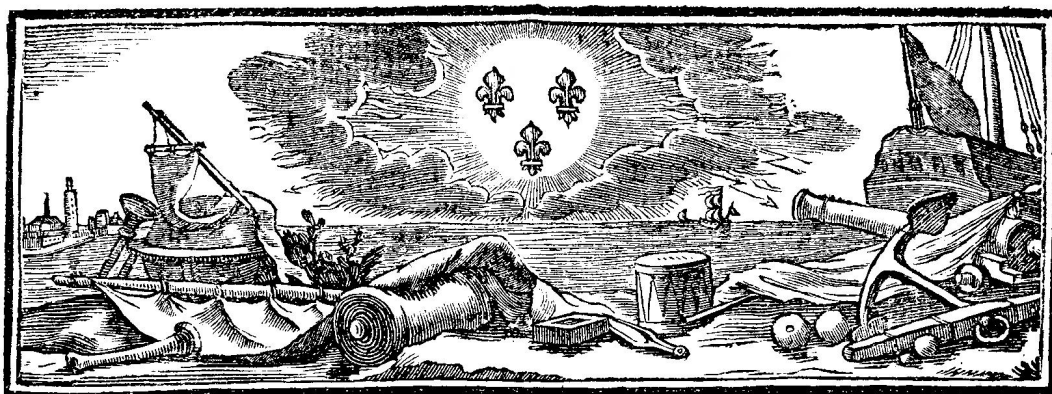
Les îles qui ne sont pas groupées en zones (Polynésie, Micronésie...) sont rattachées aux littoraux quand elles en sont proches ou restent classées par ordre alphabétique à la fin de la zone maritime (Mer ou Océan) dans laquelle elles se trouvent (Islande).

Cette liste de chapitres et rubriques est évidemment très incomplète et ne constitue qu'une première approximation qui était fatalement assez théorique et arbitraire. Elle appellera de nombreuses critiques que nous accueillerons avec plaisir en faisant remarquer toutefois que nous voulons faire œuvre de vulgarisateurs et non de techniciens puristes. Tout ce que nous pouvons dire, pour l'instant, c'est que ces dix-huit derniers mois d'épreuves n'ont pas exigé de correction importante et que le cadre ainsi tracé semble permettre un classement et une exploitation satisfaisants.

Capitaine de Corvette
VICHOT.



Marine 1939, par A. Brenet



ORDONNANCE DU ROI,

*PORTANT création de huit Régimens, sous la
dénomination de Corps-royal de Marine.*

Du 18 Février 1772.

DE PAR LE ROI.



A MAJESTÉ s'étant fait rendre compte de la situation des brigades d'Artillerie, créées par Ordonnance du 5 Novembre 1761, pour le service de la Marine, & des changemens qui y ont été faits successivement, Elle auroit reconnu que ce corps de Troupes dont l'expérience a prouvé l'utilité, rempliroit encore mieux ses vues, s'il étoit assez nombreux pour faire seul le service

L'UNIFORME des OFFICIERS de MARINE SOUS L'ANCIEN RÉGIME (2^{me} Partie)



LES Officiers de Marine ont porté, sous l'Ancien Régime, soit occasionnellement, soit en permanence, durant de courtes périodes il est vrai, des vêtements parfois très différents des uniformes traditionnels qui ont été décrits précédemment (1). Ces costumes rappellent souvent ceux de l'Infanterie de l'époque, leur description fera l'objet de ces quelques pages.

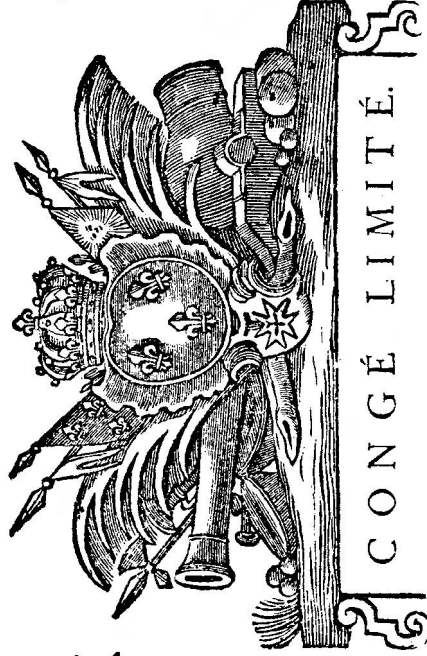
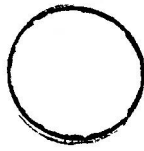
Nous nous limiterons à la période qui s'étend de 1761 à 1786. Avant 1761, et si loin que l'on remonte, on ne trouve, dans la plupart des cas,

(1) Cf. Neptunia N° 2. - L'uniforme des Officiers de Marine sous l'Ancien Régime, 1^{re} partie.



CORPS-ROYAL
DES CANONNIERS-MATELOTS.

N.º 15.



CONGÉ LIMITÉ.

PREMIÈRE DIVISION.

Approuvé par nous Commandant
de l'Escadre.



Nous soussignés, certifions à tous ceux qu'il appartiendra, avoir donné
Congé pour aller à
au nommé
de la Compagnie d
de
natif d
d
âgé de
ans, de la taille de
en la Province d
du Corps-Royal des Canoniers-Matelots,
de la Division
juridiction
prochain,

FAIT à
mil sept cent quatre-vingt-

jour du mois d

(Ici le nom du Commandant de la Compagnie.)



Vu par nous
Major de l'Escadre.

Visé par nous COMMISSAIRE de la Marine.

Certifié par nous
Major de la Division.

que des Corps d'Infanterie de Marine (1) commandés en général par des Officiers de terre. Leur histoire, toujours attrayante, et leurs costumes, parfois curieux, déborderaient le cadre que nous nous sommes assigné.

En 1761, Choiseul réunissait l'Artillerie de la Marine au Corps Royal d'Artillerie de terre. Le personnel de la Marine était versé dans trois brigades créées à cet effet. Ces brigades étaient affectées au service particulier des vaisseaux et des arsenaux de Brest, Rochefort et Toulon.

Leurs cadres étaient constitués en grande partie par des Officiers de Marine. Ceux-ci portent, quand ils remplissent le service des brigades, l'uniforme du Corps Royal d'Artillerie : habit bleu à bande rouge. Parements, collet, veste, culotte et doublure rouge. Epaulettes dorées. Dans toutes les autres circonstances ils reprennent leur uniforme de la Marine avec les épaulettes du Corps Royal (2).

En 1769, le Duc de Praslin rend à la Marine les trois brigades qu'il réunit sous le nom de Corps Royal d'Artillerie et d'Infanterie de la Marine. L'Etat-Major de chacune des brigades continuait d'être formé d'Officiers de Marine qui conservaient leurs vêtements d'uniforme comme ci-dessus.

Ce Corps fut supprimé en 1772, sous le Ministère de Boyne, et remplacé par le Corps Royal de Marine qui devait durer deux ans. Mais cette fois la création est d'importance car tous les Officiers de Marine, sans exception, font partie du nouveau Corps, divisé en huit régiments distingués entre eux par le nom des ports.

L'Ordonnance du 18 février 1772 décrit très minutieusement le vêtement des Officiers de Marine qui portent cette fois, carrément et uniquement, l'uniforme de l'Infanterie : habit de drap bleu de roi doublé de serge blanche, culotte blanche (3), veste blanche avec manches en botte garnies de trois boutons dorés portant une ancre. Chapeau bordé d'un galon blanc.

Chaque régiment était différencié par la cou-

leur distinctive des parements, collets et revers :

Régiment de Brest. . . . distinctive écarlate.

Rochefort. — vert de mer.

Marseille. . — blanc.

Toulon. . . — jaune citron.

Bayonne. . — noir.

St-Malo . . — bleu céleste.

Bordeaux. . — cramoyse.

Havre.... — ventre de biche.

Les Officiers étaient habillés comme la troupe, mais en drap plus fin. Ils portaient tous des épaulettes dorées dont la forme et les ornements variaient suivant le grade.

A leur sujet, un Officier de Marine écrivait (1) « Le grand uniforme de la Marine sera conservé pour « tous les Officiers en général parce que son objet « est de paraître décevant dans les pays étrangers « et c'est toujours bien fait que d'honorer sa « Nation; mais les Officiers attachés aux troupes « auront et ne pourront porter, pour petit uniforme, « lorsqu'ils seront en service, qu'un habit pareil à « celui du soldat avec les épaulettes distinctives de « leur grade. Ces Officiers seront armés de l'épée « et du hausse-col et seront munis de guêtres au « lieu de bottes. »

Un soldat du régiment de Toulon, dont nous reproduisons l'image, donne une idée très nette de l'uniforme des Officiers de Marine du Corps Royal.

Sartine, dès son arrivée au pouvoir en 1774, abroge l'Ordonnance du 18 février 1772. Le nouveau Ministre décide, par une Ordonnance du 26 décembre 1774, la création de 100 compagnies de fusiliers sous la dénomination de Corps Royal d'Infanterie de la Marine. Ce Corps remplissait, sur les vaisseaux et dans les ports le rôle qui avait été dévolu à son prédécesseur.

Ses Etats-Majors étaient constitués par des Officiers de Marine dont l'uniforme rappelait celui du Régiment de Brest : habit, veste et culotte de drap bleu de roi, doublés de serge bleue. Les parements, les revers et le collet sont rouges. Poches de l'habit, en travers, garnies de trois boutons. Manches en bottes, garnies également de trois boutons. Sept boutons au revers et trois au-dessous. Les boutons sont dorés timbrés d'une ancre. Chapeau bordé d'un galon jaune. Guêtres de toile blanche en été, de toile noire en hiver. Les Officiers continuent de porter les épaulettes, le hausse-col et les guêtres. En dehors du service dans la troupe, ces Officiers endossent à nouveau leur uniforme de la Marine tel qu'il est défini par l'Ordonnance de 1764, mais avec épaulettes.

(1) Cf Mémoire intitulé: « Des idées générales sur la troupe de la Marine » par le Chevalier de Fabry du 14 septembre 1774.

(1) Compagnies ordinaires de la Marine (1622-1626).

Régiment de la Marine (1626-1791).

Régiment du Havre (1636-1649).

Régiment des Iles (1636-1663).

Régiment des Galères (1636-1673).

Régiment de la Couronne (1638-1658).

Régiment des Vaisseaux (1638-1791).

Régiment des Navires (1663-1664).

Régiment Royal-Marine (1669-1791).

Compagnies de Soldats-Gardiens (1671-1690).

Compagnies Franches de la Marine (1690-1761).

Régiment Suisse de Karrer (plus tard Hallwyl) (1719-1763).

Régiment Etranger de Dunkerque (1762-1763).

(2) Cf. Ordonnance du 14 septembre 1764, article 17.

(3) D'où le nom de « culs blancs » qui leur fut donné à l'époque.

Le Maréchal de Castries qui succéda en octobre 1780 à M. de Sartine remplaça, par une Ordonnance du 4 février 1782, le Corps Royal d'Infanterie de la Marine par le Corps Royal de la Marine. Les changements sont en fait peu importants et l'uniforme, en particulier, reste sensiblement le même. Exception faite toutefois pour un passepoil rouge qui apparaît sur l'habit et sur la veste et un galon blanc qui borde le chapeau. Les guêtres de toile noire subsistent seules. Les Officiers portent toujours, avec cet uniforme, leurs épaulettes distinctives du grade et le hausse-col.

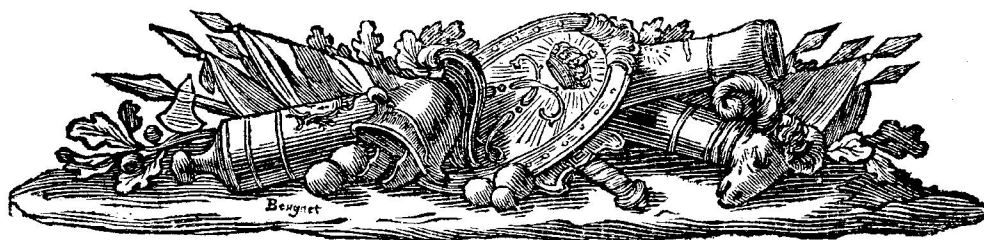
Enfin, dernière étape avant la Révolution, l'Ordonnance du 1^{er} janvier 1786 crée, à la place du Corps Royal de la Marine, celui des Canonniers-Matelots. Ce dernier Corps possède à la fois les attributions propres à l'artillerie et à la flotte. Il comporte neuf divisions correspondant aux neuf escadres existant à cette époque (1).

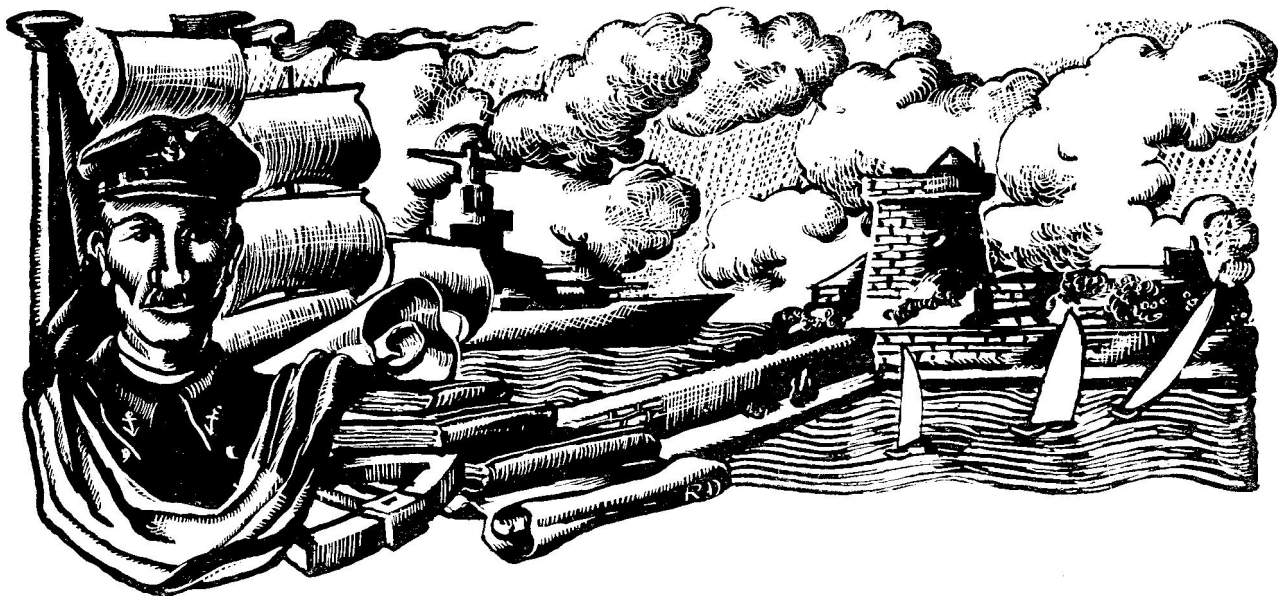
Ses Officiers portent l'uniforme du Corps Royal d'Artillerie des Colonies : habit bleu, fleurs de lys et ancres aux retroussis, revers bleus à passepoil écarlate, veste et culotte bleues ou blanches, avec au collet les couleurs distinctives de l'escadre à laquelle ils appartiennent (1). Boutons dorés timbrés d'une ancre et d'un canon en sautoir.

Un décret du 14 juin 1792 de l'Assemblée législative supprime le Corps des Canonniers-Matelots. A partir de cette date les Officiers de Marine ne firent plus partie des Corps de troupes et portent uniquement leur uniforme de la Marine.

P. JULLIEN,
Commissaire Général de la Marine.

(1) Cf. Neptunia N° 2. - L'uniforme des Officiers de Marine sous l'Ancien Régime, 1^{re} partie.





LE COMMANDANT ROCQ

CRÉATEUR ET ANIMATEUR DES CENTRES DE FORMATION NAUTIQUE



Le Commandant Rocq n'est plus. Sa mort, survenue le 23 juin dernier, nous prive du précieux concours de sa vaste érudition, de son ingéniosité, et du réconfort de sa paternelle amitié, de son ardent patriotisme et de sa noble intelligence du bien commun. Il suivit avec un vif intérêt l'installation laborieuse du nouveau Musée de la Marine, comme nous suivions passionnément les progrès des Centres de formation nautique, dont nous avions, ensemble, préparé la Charte. Toujours brûlant d'idéal, il animait choses et gens et leur communiquait sa foi; son esprit généreux vous apportait toujours quelque idée féconde, débrouillait les questions les plus complexes et sa ténacité triomphait de tous les obstacles.

La mort de ce grand Français est une perte irréparable pour la Marine. Il voulait lui amener l'élite de notre jeunesse en lui inculquant les forces morales et physiques que dispense une formation nautique bien conçue. Il a pu cependant, établir les bases matérielles et écrire la doctrine de cette formation nautique. Pour que cette œuvre porte ses fruits, pour que son exemple demeure, pour que la flamme qui l'habitait, continue de briller, nous voulons dire aujourd'hui quelle fut sa vie ardente, toujours consacrée au service de son Pays.



Né à Paris le 26 février 1889, il manifesta dès son enfance un goût très vif pour l'histoire maritime et l'hydrographie. Après de brillantes études, au collège Stanislas, il était reçu second au concours d'entrée à l'École Navale en 1907. Actif et studieux, il acquit une haute valeur technique et la guerre devait affirmer

cette belle nature d'élite : affecté aux « autos-cannons » des canonnières-marins, il était bientôt promu d'office, « Officier remarquable, écrivait l'Amiral Jehenne, d'un zèle et d'un dévouement inlassables, exerçant une grande autorité morale sur les hommes. Fait preuve d'autant d'ingéniosité que d'énergie et de courage tranquille ». Quatre fois cité à l'ordre de l'Armée, deux fois blessé, il fut, en 1917, si gravement intoxiqué par les gaz qu'il dut abandonner la carrière militaire. Il se retira au pays Basque et s'adonna à l'étude durant de longues années de maladie. Tout l'intéressait : préhistoire, pêche et pisciculture, reboisement, navigation et bientôt ses belles qualités d'organisateur et de réalisateur lui valurent la présidence de nombreuses sociétés d'intérêt local ou national.

« Il apporta toute son activité à ces œuvres qui étaient pour lui un véritable apostolat », nous dit sa fidèle et dévouée secrétaire, Mlle Cazalis, « toujours désintéressé, il travaillait par nature pour les autres, payant de sa personne, de son temps et bien souvent de son argent. Les amères critiques, les entraves, les basses calomnies n'ébranlèrent jamais sa foi : il poursuivait opiniâtement la tâche qu'il s'était assignée. A toutes ses qualités de chef s'ajoutait une souriante bonté. Accueillant, courtois, il était toujours prêt à rendre service. ».

Mais la Mer l'appelait de nouveau. Il en avait éprouvé la valeur éducatrice et il avait tiré de ses longues études historiques, la certitude que la place de la France dans le monde dépendait ayant tout de sa puissance maritime.

Il fut sollicité, en 1930, pour organiser à Saint-Jean-de-Luz les grandes régates dont la Coupe d'Or du Roi d'Espagne était le plus bel enjeu. Devant le succès de cette manifestation on lui demandait

bientôt de créer le port de yachts de Socoa. Afin d'obtenir des ressources pour la Société qui s'était constituée à cet effet, il fit installer sous la terrasse du Fort, seul point de la rade accessible par mauvais temps, un poste de carburants sous douane, destiné à l'avitaillement des bateaux de pêche. Le succès couronna cette ingénieuse combinaison qui fonctionnait toujours dans d'excellentes conditions.

Il installa ensuite le Yacht-Club Basque, grâce à l'aide de M. Soriano, Marquis de Ivanrey, nouveau succès qui fit de ce Club un modèle du genre.

Enfin, sa création la plus originale qui devait, plus tard, donner naissance aux Centres de formation nautique, l'École de Navigation de plaisance fut créée en 1935 et se développa rapidement grâce à l'appui et à la fidèle amitié de M. Jean Larivière, Commodore du Yacht-Club Basque. Installations matérielles, méthodes d'instruction se perfectionnèrent rapidement et l'œuvre atteignait son plein épanouissement quand la guerre survint. Réquisitionné, le fort de Socoa devait malheureusement être incendié par les Allemands en 1944.



NOUS en arrivons ainsi à ce qui nous paraît être le couronnement de son œuvre : la création des Centres de formation nautique. Elle est née des con-sidérations suivantes :

D'une part, on cherchait à encadrer et à rééduquer par les sports et une saine discipline notre jeunesse démoralisée par la défaite et des années d'insouciance ; mais le Commissariat aux Sports, comme tous les Ministères nouveaux, manquait de cadres de qualité. D'autre part, le sport de la voile est une formation morale et physique de premier ordre une excellente école du caractère ; mais il est impraticable aux petites bourses, mal connu en France, et l'apprentissage n'en est pas organisé méthodiquement. S'il était possible de le mettre à la portée des jeunes gens et jeunes filles, ce serait un moyen infaillible de les amener à la connaissance de la Mer tout en leur donnant une solide santé morale et physique. Ce serait aussi le moyen d'intéresser les générations qui allaient grandir dans les ruines, au rôle de la Marine, à la nécessité de notre grandeur maritime.

La Marine de son côté s'efforçait de camoufler son personnel spécialisé et de préparer un recrutement de qualité pour sa renaissance prochaine. Enfin elle était chargée des diverses activités maritimes dont la Marine de plaisance qui, en guise de législation, n'avait qu'une réglementation fragmentaire et périmée.

C'est pourquoi l'on créa sous l'Égide de l'Éducation Nationale, parallèlement au Bureau des Sports aériens qui dispersait nos pilotes dans des centres de vol à voile, un Bureau de Sports nautiques chargé d'organiser les Fédérations des Sports nautiques (voile, moteur, aviron, pagaie) et d'entreprendre l'enseignement de la navigation à voile dans des centres destinés à la jeunesse universitaire. Indépendamment de l'encadrement de jeunes gens qu'il importait de sauver d'un désarroi pitoyable, il fallait encore préparer l'avenir d'une Marine de plaisance qui put repandre dans l'élite de notre jeunesse le goût de la navigation.

Ces nécessités de l'heure servaient donc, en fait, le projet plus lointain de créer pour et par les jeunes un mouvement qui incitât les Français de l'intérieur à venir à la Mer et à comprendre les activités maritimes qui dominent les relations internationales.

Un arrêté ministériel précisa l'organisation du Bureau des Sports nautiques : la Marine fournissait des cadres qui apportaient avec leurs connaissances techniques leurs traditions d'honneur, de discipline et cet esprit d'équipe qui est la loi de la Mer ; le Ministère de l'Éducation nationale fournissait l'équipement matériel. Chacun devait trouver son compte ; c'était « a good business for both parts » selon le sage principe du Mercure britannique.

Ajoutons que pour assouplir l'administration des Centres et pour éviter la sclérose qui menace toujours les organismes étatisés, autant que pour intéresser le monde du yachting à cette institution si féconde pour tous, chaque centre de formation devait, sitôt équipé, être pris en tutelle par un club nautique privé sous le contrôle de l'État.

L'initiateur, le conseiller de toutes les négociations fut le Commandant Rocq. Formé dès son jeune âge à la navigation des grands voiliers et à la dure école du commandement sur mer et au combat, nourri des saines et fortes traditions de la Marine, fort de l'expérience de toutes ses entreprises antérieures, et en particulier de son École de navigation de plaisance, il apportait à cette œuvre une ardeur juvénile et se jouait de toutes les entraves administratives, de toutes les difficultés matérielles. Son ingéniosité et son idéalisme alliés au réalisme méthodique de notre camarade, le Capitaine de corvette Douguet, firent merveille. Dans le pays paralysé, comme hébété, où la veulerie et la passivité prétendaient trop souvent faire figure d'héroïque dignité, ou de résistance, ces réalisateurs édifièrent rapidement, à la française, une œuvre solidement charpentée.

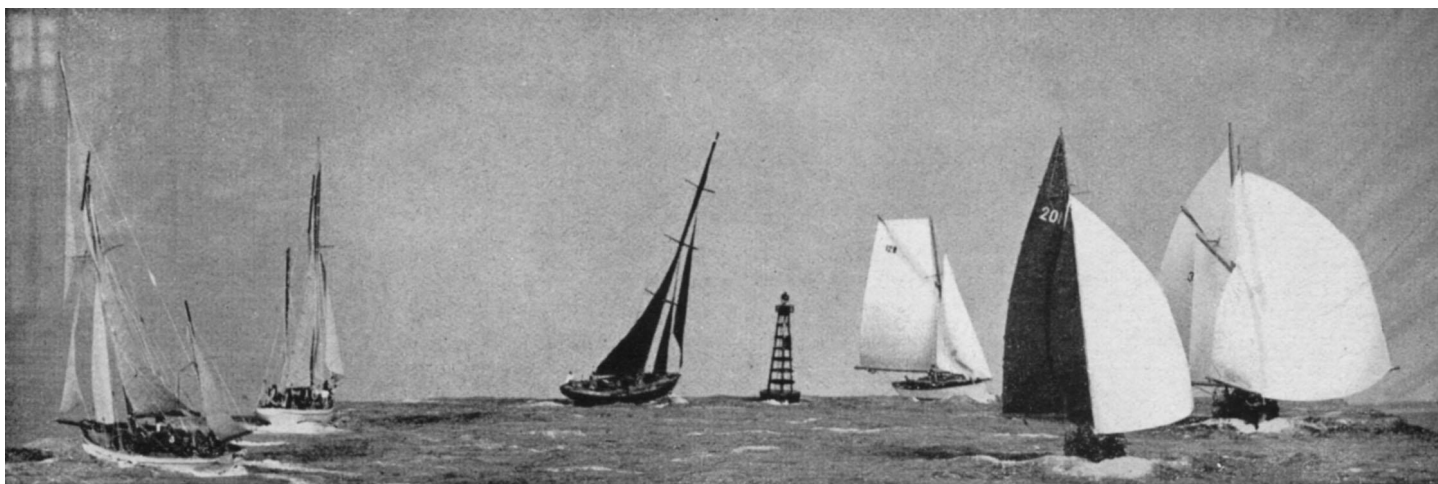
On fit sortir clandestinement de l'arsenal de Toulon des camions de matériaux. Une usine d'aviation « reconversant » sa fabrication, construisit en série de remarquables monotypes d'instruction dessinés par Herbulot suivant les spécifications du Commandant Rocq. On rassembla des baleinières, des dinghies, des sharpies, des stars, on sauva quelques péniches des griffes allemandes et les Centres furent rondement mis en train.

La méthode rationnelle et progressive d'instruction collective, déjà éprouvée à Saint-Jean-de-Luz de 1935 à 1939 fut adaptée à ces écoles et quatre bases fonctionnaient déjà en 1944. Le programme d'ensemble comprendra quinze centres, les uns permanents, les autres, notamment sur les côtes, ne fonctionnant que pendant les trois mois d'été.

Les jeunes gens de 14 à 21 ans, les jeunes filles de 16 à 21 ans, sont admis dans les Centres, à condition d'avoir le brevet sportif populaire, de pouvoir nager cent mètres, de suivre ou d'avoir suivi les cours du second cycle ou assimilés (écoles professionnelles). La cotisation est de 100 francs par session (scolaire ou estivale). L'assiduité est obligatoire sous peine d'exclusion. Un brevet de barreur est délivré en fin d'études. Les cours théoriques ont lieu pendant l'hiver. Ils comprennent presque chaque fois une causerie sur un sujet maritime (militaire ou économique).

Le Commandant Rocq rédigea, dans le même temps, les remarquables théories d'instruction qui constituent la somme de ces années de travaux et l'expérience de toute une vie :

Études des théories et expériences sur l'aérodynamique de la voile par Manfred Curry, cours pour le 2^e stade d'instruction et petit lexique des termes et expressions maritimes, exercices d'évolution



Course croisière, virage à la boué. Maquette de Jean Froment

et éléments généraux de stratégie et de tactique navales adaptés à la régate à voile.

On sent passer dans ces ouvrages le souffle d'idéal qui l'animait : « La régate est une bataille loyale et courtoise qui favorise l'esprit de décision et provoque l'effort moral. Le sport de la voile est l'un des plus complets et des plus éducatifs; il représente une harmonieuse combinaison du travail intellectuel et de l'effort physique. Par la lutte contre les éléments, particulièrement sur mer, il forme et fortifie le caractère. La France ne peut être indépendante, forte, prospère que si elle forme, avec son Empire, une puissance maritime efficace ».

L'œuvre maîtresse de sa vie devait être un important ouvrage, auquel il portait la dernière main, sur l'influence de la puissance maritime sur l'évolution de la civilisation, voulant démontrer ainsi cette coïncidence constante de la grandeur d'un pays avec celle d'une Marine puissante.



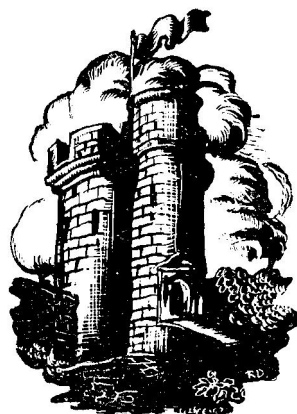
Le Commandant Rocq est mort avec le regret de voir son œuvre inachevée. Il aurait voulu, en particulier, prolonger, étendre l'efficacité de ses Centres en donnant à ses jeunes élèves, la possibilité d'acquérir leur bateau à des prix raisonnables. C'est à la fois un problème de construction en grande série

et un problème de crédit et de mutualité qu'il aurait sûrement mené à bien.

Mais la voie est tracée. Chaque année les Centres de formation nautique lanceront sur l'eau de nouvelles recrues qui transmettront le flambeau à leurs plus jeunes frères ou camarades et plus tard à leurs enfants.

C'est donc une œuvre riche d'espairs, pleine de vie, de toute la vie que le Commandant Rocq lui a donnée, d'un cœur généreux, jusqu'à l'épuisement de ses forces.

J. V.





Chronique des Expositions



EXPOSITION DES ŒUVRES DES PEINTRES DE LA MARINE EN SCANDINAVIE, OSLO, STOCKHOLM, JUIN 1946.

A l'occasion de la commémoration de la prise de Narvik par les troupes françaises le 27 mai 1940 et de l'anniversaire du retour à Oslo du roi Haakon VII le 7 juin 1945, la Marine avait désigné la 10^e division de croiseurs légers composée du *Terrible* et du *Malin* pour se rendre en Norvège, puis à Stockholm.

Ces bâtiments emmenaient les éléments d'une exposition d'œuvres de peintres du Département de la Marine: une centaine de toiles et dessins, une dizaine de sculptures, des médailles, une maquette du *Bison* au 1/100^e appartenant au Musée de la Marine. Une plaquette-catalogue avait été éditée : sous le titre « La Marine française à la Marine norvégienne » elle rappelait la part que l'Armée et la Marine françaises avaient prise à la lutte contre l'Allemagne dans les régions nordiques, et présentait, sous la signature de M. Gustave Alaux, les peintres de la Marine au public scandinave.

A Oslo l'exposition a eu lieu à bord du *Terrible*, amarré en plein centre de la ville. Les nombreux visiteurs et en particulier des étudiants, jeunes gens et jeunes filles parlant en général assez bien le français, accompagnés souvent de leurs professeurs ou d'artistes norvégiens, s'intéressèrent vivement à cette exposition.

A Stockholm l'exposition fut faite à terre à la Galerie Franco-Suédoise, le poste d'amarrage du *Terrible* étant trop éloigné du centre.

Elle eut l'honneur d'une visite du Prince héritier Gustave-Adolphe et du Prince Eugène, frère du roi, lui-même peintre renommé en Suède (il a décoré à fresques l'Hôtel de Ville de Stockholm).

Plus encore qu'à Oslo, le public suédois fit preuve d'une connaissance très approfondie de l'art français contemporain. Les noms et l'œuvre de nos artistes leur sont parfaitement familiers. Le Musée

National de Stockholm renferme des chefs-d'œuvre de la peinture française. Il est extrêmement intéressant de noter avec quelle avide curiosité les Scandinaves, si amoureux de la mer et des choses qui s'y rattachent, suivent notre évolution artistique et en particulier celle de la peinture de Marine. Comme l'a écrit M. Gustave Alaux « ...toujours encouragée et favorisée sous « tous les régimes, la Peinture de Marine en France « n'a jamais cessé de briller d'un vif éclat. Elle est « aujourd'hui en plein développement, surtout depuis « la création du salon annuel de la Marine à Paris. « Les tendances artistiques les plus diverses s'y harmonisent sans s'opposer et les peintres de la Marine, « recrutés parmi les artistes d'une valeur certaine, « dont beaucoup jouissent d'un grand renom, sont « fiers de mettre leur talent au service d'une utile et « noble cause ».



SAHARA, mer de sable, terre de mystère.

SAHARA a donné son nom aux intéressantes expositions de curiosités africaines, que M. Parvillée organise 28, avenue de l'Opéra.

SAHARA met sa bibliothèque à la disposition des coloniaux, des orientalistes et des jeunes Français avides de connaître l'histoire et les beautés de notre Empire. Cette bibliothèque a été inaugurée le 12 avril dernier par le Général Massiet, ancien inspecteur de la Cavalerie française au cours d'une brillante réception.

SAHARA

28, avenue de l'Opéra
OPÉ. 55-93

●

CURIOSITÉS

AFRICAINES
PERSANES
et NÈGRES

BIBLIOTHÈQUE ORIENTALISTE
ET AFRICAINE



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

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

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 Marine, Expositions, Conférences, etc. Ils ont voix délibérative aux Assemblées générales.

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

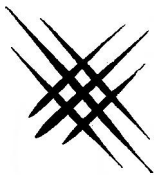
LES MEMBRES ADHÉRENTS peuvent obtenir le service de la revue "NEPTUNIA" moyennant un supplément de cotisation de 180 francs.

**Peinture
Vitrerie
Ravalements**

"L'ESSOR"

Société coopérative de Production
DIRECTEUR : N. HARASSE

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



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

Fournisseur du Ministère de la Marine

**SOCIÉTÉ
ROUSSEAU**

SOCIÉTÉ A RESPONSABILITÉ LIMITÉE CAPITAL DE 700.000 FR.

ENTREPRISE
GÉNÉRALE
D'AMÉNAGEMENT



ATELIERS - BUREAUX
6, RUE LACAILLE, PARIS - XVII°

MARCADET 66-40

CHAPELLERIE

Delion

Maison fondée en 1847

14 & 16, FAUB. SAINT-HONORÉ
15 A 25, PASSAGE JOUFFROY
223, BOULEVARD ST-GERMAIN



MANUFACTURE A YVETOT

VITRINES
BOIS & MÉTAL
ÉTALAGES
MANNEQUINS
AGENCEMENT

SIÉGEL

13, RUE DE LA CHINE
PARIS-XX^E MEN 85-50 +



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



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



B. SPADE DÉCORATEUR

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'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^{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 Kerfastras, 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, 9, rue de l'Echelle, Opé. : 15-13. *Tableaux anciens, objets d'art.*

LA MONNAIE DE PARIS

11, Quai de Conti

Édite des MÉDAILLES HISTORIQUES, DÉCORATIVES,
RELIGIEUSES, SPORTIVES ET DES DÉCORATIONS
CIVILES ET MILITAIRES



Médaille du cuirassé RICHELIEU

A. MÉTAYER

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

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

MANUFACTURE D'ARTICLES DE MARINE

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

Fournisseur agréé du Ministère de la Marine

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

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

ARTISTES MAQUETTISTES COLLECTIONNEURS

L'Association des Amis du Musée
de la Marine, a entrepris pour vous
l'édition de MAGNIFIQUES PLANS
DE MODÈLES DE NAVIRES ANCIENS ET
MODERNES exposés au Musée.

Ces plans d'une remarquable
précision technique sont accompa-
gnés de phototypies de luxe, d'une
notice historique et descriptive, de
conseils pour la construction des mo-
dèles et d'une nomenclature détaillée.

Déjà parus : LE DUNKERQUE (3 plans)
LE CHEBEC (1 plan)



Au Corsaire

Restauration
et Construction

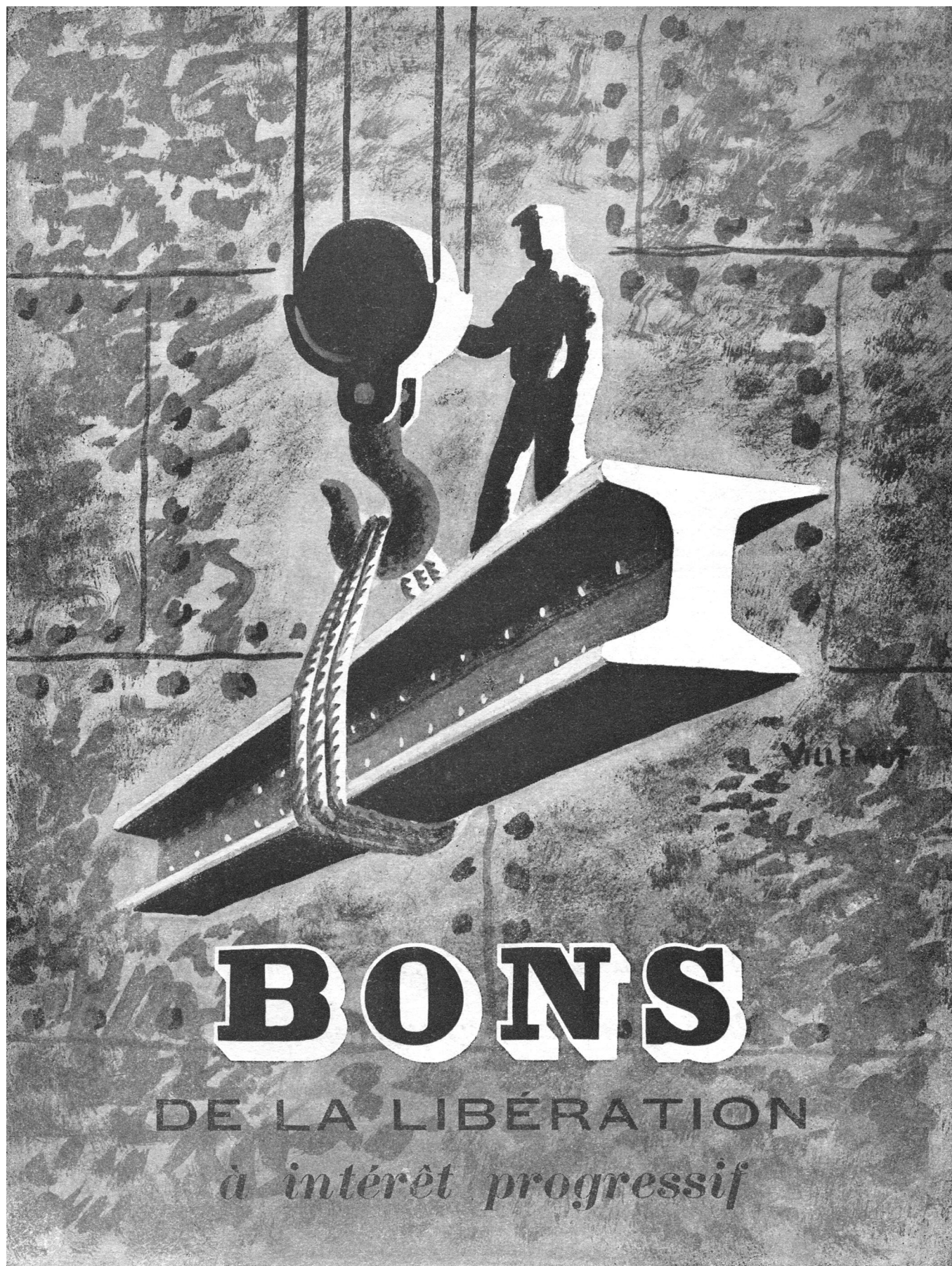
de tous modèles de
Navires Anciens

Archéologie Navale
Expertises

Exposition : rue de Seine, 76 - Paris 8^e

Avenue d'Italie, 29 - Paris 13^e

Tél : Gobelins 09-05



BONS

DE LA LIBÉRATION

à intérêt progressif