

NEPTUNIA



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

NUMÉRO 4

4^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

**LA CHAÎNE FRIGORIFIQUE
À BASSE TEMPÉRATURE**

VIVAGEL

DISTRIBUE TOUTES DENRÉES CONGELÉES

52, RUE DE LISBONNE PARIS - CAR 33-116

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

LITTRÉ 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° — 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°

ARTHUS BERTRAND & C^{ie}

46, rue de Rennes

PARIS-6°

Tél. : LIT. 61-46



INSIGNES POUR CLUBS

SOCIÉTÉS ET RÉGIMENTS

DRAPEAUX - FANIONS

ORFÈVRERIE

DÉCORATIONS FRANÇAISES

COLONIALES ET ÉTRANGÈRES

LES ÉDITIONS DE LA
NOUVELLE FRANCE

EMILE CONDROYER

MALGORN

le baleinier

*...Ce récit magnifique digne de
Loti, de Kipling ou de Conrad.
Jérôme et Jean Tharaud
de l'Académie Française.*

Un volume in-8 couronné
de 280 pages : 120 francs.

ENF

LORY



LA PLUS IMPORTANTE FABRIQUE
DE PEINTURES POUR LA MARINE

4 USINES

PEINTURES DE CARÈNE
PEINTURES DE COQUE
PEINTURES POUR DOUBLE-FONDS



ÉTABLISSEMENTS LORY
SOCIÉTÉ FRANÇAISE DE PEINTURES ET VERNIS

S. A. CAPITAL : 16.500.000 FRANCS
SIÈGE SOCIAL : 31, RUE JOUBERT - PARIS

FOURNISSEURS DE LA MARINE NATIONALE ET
DES PRINCIPALES COMPAGNIES DE NAVIGATION

MOTEURS MARINS DIESEL



S. A.
VALCKE FRÈRES

1, RUE GEORGES BERGER, PARIS, 17^e
CARNOT 00.60 ET 00.61

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

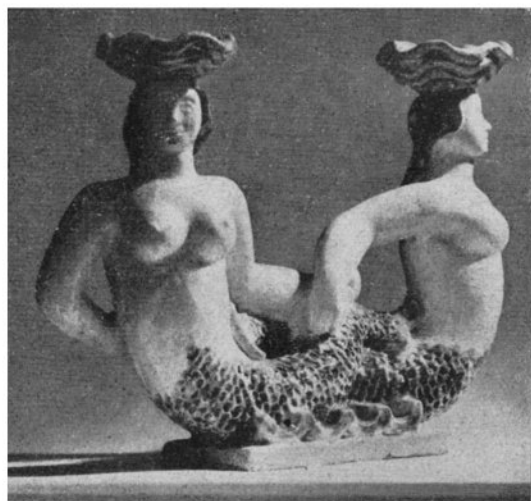


CONSTRUCTIONS MÉCANIQUES
LAURENT MANTEGA

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

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
PERLES
RUBIS
SAPHIRS



61, Boulevard Malesherbes
PARIS

Librairie Maritime

SERGEANT



Achat de livres
et documents
rares sur la
Marine

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



SOMMAIRE

Editorial, par l'Amiral Lacaze, de l'Académie Française, ancien Ministre de la Marine, Président des Amis du Musée de la Marine	1
Propos sur le modèle de terre-neuvier "Côte d'Emeraude", par M. Emile Coudroyer	2
L' "Union", frégate transatlantique, par M. Bohé, professeur principal de la Marine Marchande	6
Marine et Tapisserie, Avant-propos, par le Capitaine de Corvette Vichot	7
L'uniforme des Officiers de Marine sous la Révolution, par M. le Commissaire Général Jullien	9
Les Chébecs de la Marine Française, par l'Enseigne de Vaisseau Bouchet	13
Visages de nos ports, par le Capitaine de Vaisseau Blanchard	16
Chronique des Expositions	19

PAUL VAUCLAIR

Tailleur

•
SPÉCIALISTE

UNIFORMES

MARINE

•
40, Bd du Montparnasse - Paris XV^e

Tél. : LITré 82-65 et 82-66.

**G
E
M
E
X**

Email à froid, neutre
de goût pour Cuves,
Réservoirs, Wagons,
Bâteaux - Citernes
et toutes

INDUSTRIES ALIMENTAIRES
TRANSPORT DES VINS
E A U P O T A B L E

S^{TE} KENDALL

22, rue Gauthier-de-Châtillon, LILLE (Nord)

Téléphone : 705-20

SOLLIN-DUBOT & C^{ie}

ENTREPRISE
GÉNÉRALE
D'EMBALLAGE

**76, Avenue Parmentier, 76
PARIS-XI^e ROquette 68.60**

*Fournisseurs et emballeurs des Ministères des
Armées, des Colonies, du Musée de la Marine, etc.*

CERVEAU ET MUSCLES
D'UNE MARINE MODERNE

L'ELECTRICITE et la RADIO

*offrent aux spécialistes de nom-
breuses situations parmi les mieux
rémunérées.*

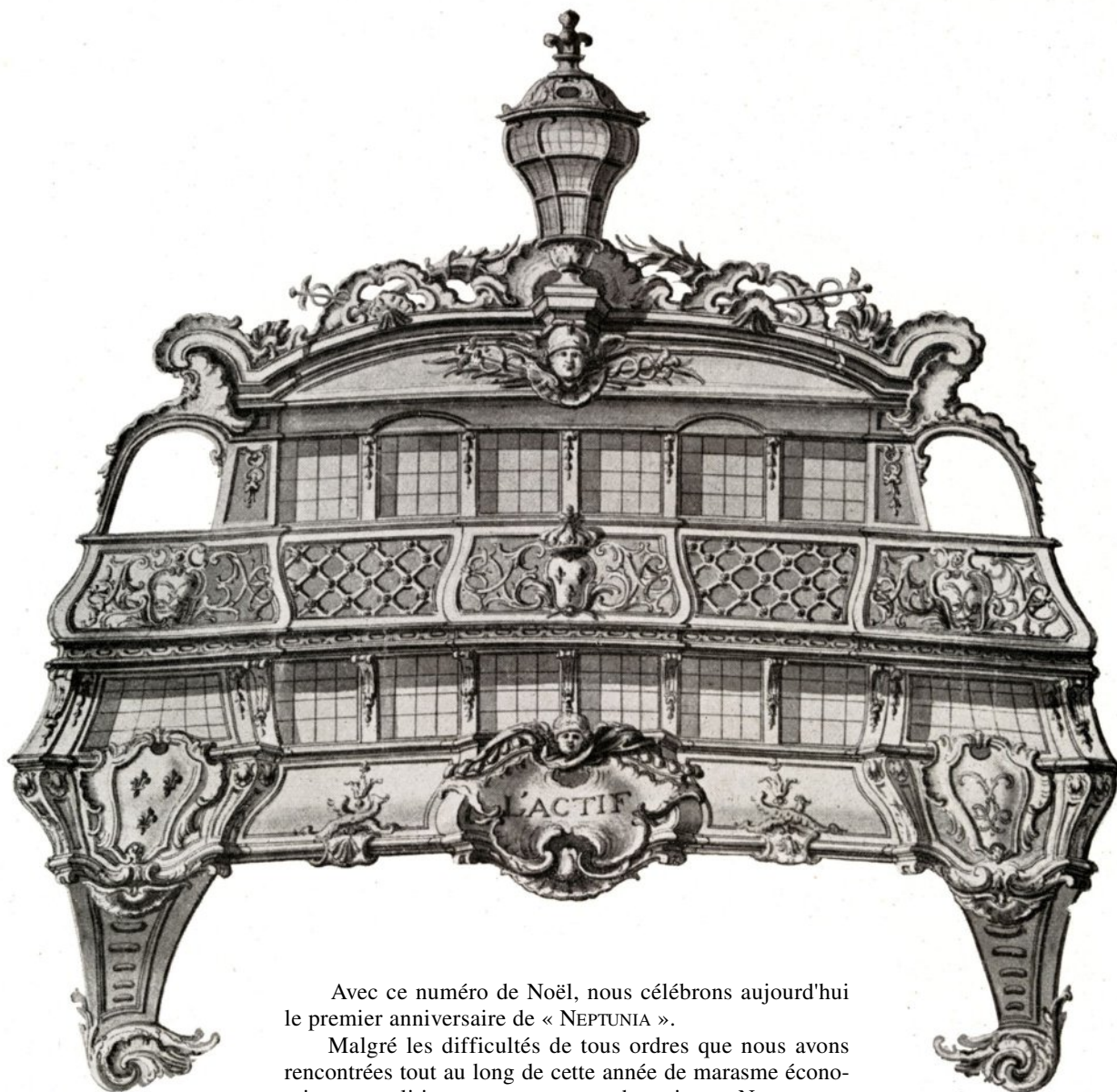
**DEVENEZ RAPIDEMENT UN TECHNICIEN AVERTI ET
EXPÉRIMENTÉ**

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

**L'INSTITUT FRANÇAIS D'ENSEIGNEMENT TECHNIQUE
62, Boulevard Sébastopol, PARIS-III^e**

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

BROCHURE GRATUITE B SUR DEMANDE



Avec ce numéro de Noël, nous célébrons aujourd'hui le premier anniversaire de « NEPTUNIA ».

Malgré les difficultés de tous ordres que nous avons rencontrées tout au long de cette année de marasme économique et politique, sans aucune subvention, « NEPTUNIA » est née; adoptant la devise du nouveau Musée de la Marine « la qualité triomphe toujours », elle a conquis sa place parmi les meilleures publications françaises d'Art et d'Histoire.

Ce faisant, elle a traduit la renaissance de notre Association et la nouvelle activité que nous avons voulu lui donner. Décuplant ses effectifs en moins d'un an, l'A.A.M.M. a obstinément poursuivi son programme pour soutenir et faire connaître le nouveau Musée de la Marine.

Elle a mis au point et commencé de remarquables éditions et elle en prépare de nouvelles. Les premiers plans de maquettes ont été publiés. Ils annoncent une collection remarquable, du double point de vue artistique et documentaire, sur les meilleurs modèles exposés dans les galeries du Musée. Ils sont complétés par de magnifiques phototypies de ces modèles et par des notices historiques et descriptives qui constituent de véritables monographies.

L'A.A.M.M. a en outre, participé à diverses expositions, organisées avec le concours du Musée de la Marine, et le calendrier de 1947 n'est pas moins chargé que celui de 1946. Nous nous en réjouissons puisqu'il traduit le dynamisme de notre Compagnie et l'active évolution de notre beau Musée.

*Décoration de l'arrière
du vaisseau "l'Actif" (1750-1766)
par Caffieri - Musée de la Marine*

L. Lacaze

AMIRAL LACAZE



Photo Boinet

PROPOS SUR LE MODÈLE DE TERRE-NEUVIER *"CÔTE D'ÉMERAUDE"*

LE Musée de la Marine s'enrichit d'une maquette flambant neuve spécialement construite pour lui : celle du terre-neuvier « Côte d'Émeraude », un trois-mâts-goëlette de Saint-Malo lancé en 1925 par les chantiers Crépeaux et coulé par mine, pendant la dernière guerre, dans les eaux marocaines.

Si la qualité cardinale d'un modèle réside dans son exactitude, dans sa fidélité minutieuse, celui-ci est une manière de chef-d'œuvre; l'observateur le plus scrupuleux ne saurait y découvrir un détail qui ne fut strictement conforme à la réalité. Et se pencher sur ce petit navire c'est se donner l'illusion de contempler le vrai avec des yeux de géant.

Membre du Yacht-Club et de l'Union Nationale des Croiseurs, M. Bompard qui l'a construit à Paris,

possède d'ailleurs de solides références. Depuis son enfance — et cet homme à l'adresse miraculeuse a gaillardement doublé le cap des soixante-dix ans — construire des modèles participe chez lui d'une passion sans cesse entretenue et plus que jamais vivace. Au reste, le Musée de la Marine possède déjà, sortis de ses mains, un chalutier à voile de Boulogne, l'Alice, et un thonier de Concarneau, la Marie-Jeanne. Pourtant, la maquette du terre-neuvier Côte d'Émeraude d'une tout autre ampleur, me semble supérieure aussi par plus de finesse dans l'exécution, plus de richesse dans la multiplicité méticuleuse des moindres engins.

Je la vois en achèvement qui trône au centre de l'atelier de M. Bompard aussi copieusement et méthodiquement outillé qu'un chantier naval. Exécutée à l'échelle de quatre centimètres par mètre, elle mesure un mètre soixante treize de longueur de



Le modèle de la "*Côte d'Emeraude*" en construction

coque et deux mètres trente du bout dehors à l'extrémité de la bôme d'artimon. Bordages en noyer, mâts en merisier, manœuvres en coton tressé, haubans métalliques, ancres forgées, voiles aux laizes réglementaires avec leurs piqûres au point couché, ce navire à coque verte et deux listons jaunes, pavois arrière blanc, semble attendre que se lèvent les vents propices à la Grande Partance pour les brumes des Bancs.

Rien n'y manque, je l'ai dit. Le cabestan moins haut que le pouce possède pourtant la moindre pièce et jusqu'aux cliquets réversibles. Les battants à claire-voie s'ouvrent sur la descente au poste d'équipage. Le guindeau tourne au balancement des bringuebales. Dix doris s'empilent, emboîtés, sur leurs échafaudages sous la misaine. Les pompes fonctionnent. Des morues gisent dans les « parcs » et le « décolleur » les décapite sur la guillotine. Le sel – en verre pilé – scintille au fond de la cale entre-ouverte. Deux autres doris avec leurs avirons reposent sur leur fond plat en abord sur le pont où ici et là traînent des bouées, des orins, des pièces de lignes, des mannes, des chaudrettes pour la pêche des bulots. Juste en arrière de la

roue de la barre, dans la cabane de la cuisine aux volets verts à glissières, des casseroles et des marmites avec couvercles amovibles et poignées aux couvercles, sont arrimées sur la cuisinière à laquelle ne manque pas le robinet microscopique. Le tout astiqué comme pour une revue d'armement. Et je n'aurais garde d'omettre le buen-retiro avec sa cuvette de porcelaine plus minuscule qu'une minuscule bernicle.

Mais un morceau de tillac coulisse pour révéler l'escalier tournant qui descend dans le poste arrière et l'appartement du capitaine : et l'on voit cheminée postiche où rougeoie le feu, couchette aux draps bien tirés, lavabo rabattable, chaise, niches, statuette de la Vierge, Étoile de la Mer. Par une astuce analogue, se découvre la cambuse avec ses tonneaux en ordre et en nombre réglementaire.

Le reste est à l'avenant; des personnages en suroît donnent l'échelle. Alors l'imagination peut embarquer à bord de la Côte d'Emeraude et y recréer cette vie des hommes de la Grande Pêche nostalgique comme une complainte. L'océan sans terre à l'horizon, la solitude infinie, les eaux plombées, glaciales sous un ciel morne, bas, tuméfié, la désolation pathétique,



Retour des doris, par Brenet (Coll. M. M...)

voilà le décor pour leur labeur pendant toute la campagne aux Bancs, ce plateau sous-marin plus vaste que l'Irlande où les nuées de morues en migration, affamées à l'époque du frai, trouvent ample pâture. Pour beaucoup c'est déjà toute une jeunesse sinon toute une vie. Mais leur cœur n'en mollit pas dans leur torse de cariatide et leur œil reste candide dans leur face boucanée.



UR ces hauts-fonds, les voiliers s'ancrent solidement. Les capitaines connaissent les coins. Lorsque la pêche ne donnera plus ici, ils mettront toute la toile et cingleront chercher fortune plus loin. Pour les trente-deux hommes de l'équipage, chaque voilier devient un atelier qui vacille sempiternellement sur la houle. A part le Capitaine, le saleur, les novices, le mousse, tous les autres travaillent aux lignes : à chacun sa manne de quinze cents mètres de « corde » armée de neuf cents hameçons. L'après-midi se passe en silence, chique en gueule, à crocher sur ces dards redoutables, les appâts, les bulots, gros coquillages entassés à l'arrière et qui

pourrissent dans un affreux relent : une piqûre et c'est le phlegmon sans rémission. Les mains tatouées, velues de poils durs, n'en finissent plus, mordues par le vent ou la pluie glacés. Vers les quatre heures du soir, dans la mélancolie crépusculaire, les hommes balancent à l'eau les doris; deux pêcheurs embarquent sur chacun; leur sort est lié par l'amitié et souvent par la parenté. Souquant sur les avirons de bois fruste, aidé, selon le vent, par un lambeau de voile huilée, ces quatorze embarcations s'éloignent en étoile du navire en laissant dérouler par l'arrière leur ligne qui s'enfonce se couler dans l'eau noire. Un tonnelet marque les extrémités de l'engin. Puis les doris reviennent vers la goélette dont les feux troubles chavirent dans les ténèbres poissonneuses. Et les hommes vont manger et dormir dans leurs niches qui sont leur foyer: une paille, quelques photos, un crucifix, un pot de beurre. Harassés, ils enlèvent juste leur ciré noirâtre et leurs bottes énormes.

L'aube ne pointe pas encore que le branle-bas retentit dans les postes. Quatre heures. Ils retournent dans la désolation glaciale de l'océan noir à la recherche des tonnelets. L'homme d'avant de doris se hale sur la ligne et chaque fois qu'une morue

émerge montrant sa grosse tête et son corps couleur d'algue glauque, tigré de rouille, l'autre la croche, l'arrache, la jette dans le doris. Cette moisson gluante glisse au roulis, étreint leurs bottes, leurs cuisses, enfonce dangereusement l'embarcation dans les vagues qui bavent sur ses bords. Trois cents kilos à ramener, haletants sur les avirons. Si la pêche donne il faudra faire un second voyage...

Est-ce tout ? Non. En équilibre sur les doris dansant contre la coque râpeuse de la goëlette, les pêcheurs lancent en voltige comme des moissonneurs qui engrangent, toutes ces morues qu'ils comptent une à une. Enfin, reins brisés, muscles ankylosés, ils sautent sur le pont et, au pied du grand mât, le reste de la matinée se passe à étripper tous ces poissons, à les vider, les décapiter, leur arracher l'épine dorsale. Les mousses éclaboussés de sang et d'écaillés les rincent, les enfournent dans la cale où le saleur besogne parfois à plat ventre. Et, le pont déblayé, on recommence d'appâter les lignes.



INSI chaque jour, sans fête ni dimanche tant que la tempête n'impose pas sa brutale interdiction de sortir. La tempête... Il y a aussi l'iceberg en dérive, le paquebot illuminé qui fonce, aveugle, à travers les bancs... Il y a le phlegmon, l'accident, l'encornet, autre appât dont

l'encre de pieuvre ronge la peau comme potasse. Il y a surtout la « boucaille », la brume, nuit blanche qui étouffe formes et sons, trompe sur la direction du bruit, tient prisonnier le malheureux doris qu'elle surprend et qui s'égarrera... Un jour on découvrira deux corps morts de faim et de froid où des pères reconnaîtront leurs fils, d'autres morutiers leurs parents, car on navigue souvent en famille à Terre-Neuve. Mais parfois après leur hallucinant périple on retrouvera des rescapés presque agonisants. Des rescapés qui, requinqués, rembarqueront et conteront leur aventure, le soir dans le poste, coudes sur la table grasse et les lèvres mouillées du cidre du pays. Il en faut plus pour qu'on se décourage !

C'est à cette sourde épopée que fait rêver la maquette du terre-neuvier aujourd'hui disparu comme tant d'autres. C'est vers elle que sa vue oriente les esprits. Après une longue crise, l'armement des goëlettes morutières a reçu de la guerre un coup presque mortel. Si jamais on n'y pouvait porter remède, la maquette de la *Côte d'Emeraude* au Musée de la Marine, perpétuerait le souvenir salubre d'une des meilleures races de marins qui fut au monde, celle des derniers mainteneurs de la voile, de ces hommes durs à la peine, riches d'abnégation de dévouement et de devoir, qu'étaient les terre-neuvas français.

EMILE CONDROYER.



Photo Boinet



“L'UNION”

frégate transatlantique



Le Musée de la Marine doit à la générosité de Mr Thesmar, l'éminent expert, une fort intéressante aquarelle gouachée d'Hérault, représentant la frégate l'« Union » à l'entrée du Havre après une des premières traversées transatlantiques qui sont à l'origine de nos lignes régulières de paquebots sur les U.S.A. En dehors de sa valeur artistique et documentaire, c'est là une acquisition de choix qui marquera une étape essentielle de l'histoire de notre Marine Marchande telle qu'elle sera bientôt exposée dans les galeries de notre Musée.



Le type de navire fut baptisé frégate transatlantique parce que son approvisionnement en combustible devait lui permettre, théoriquement du moins, de traverser « la mare aux harengs » sous vapeur. Quand le gouvernement français décida, en 1845, la création d'une ligne postale transatlantique, ce fut à ce genre de navire qu'il fit appel. Une firme du Havre, la maison Héroult et Handel accepta de prendre à bail quatre de ces frégates pour assurer un service subventionné entre Le Havre et New York. Elles avaient noms « Canada », « Christophe Colomb », « Darien », « Ullua », mais furent rebaptisées « Union », « Philadelphie », « New York » et « Missouri » ces nouvelles appellations paraissant plus « américaines et U.S.A. » ! Le peintre Héroult nous a montré dans ce tableau, l'« Union » entrant dans un port qu'on peut identifier comme étant Le Havre grâce aux phares de La Hève, visibles à l'arrière-plan. Construite en 1843 comme ses sœurs (elles étaient dix en tout), cette frégate à vapeur mesurait 69 m. de longueur à la flottaison, et avait une largeur de 12 m. Sa machine de 450 chevaux, à deux cylindres et balancier, actionnait deux roues de 9 m. de diamètre, qui tournant à la majestueuse lenteur de 16 tours par minute, donnaient au navire une vitesse voisine de 9 nœuds. Pas trace de passerelle, entre les tambours des roues : pendant les manœuvres, le capitaine s'installait sur un tam-

bour, le pilote sur l'autre, et l'homme de barre, à l'arrière, faisant de son mieux pour obéir aux ordres contradictoires qui lui étaient braillés de ces perchoirs improvisés. Comme bateau de guerre, l'« Union » devait avoir 22 pièces de canon, mais il est fort probable que la totalité de cette artillerie fut débarquée quand le navire fut affecté au service transatlantique. Nous n'avons aucun renseignement sur la disposition des aménagements réservés aux passagers, mais on a lieu de croire qu'ils ne présentaient qu'un confort très relatif. Au reste, les voyageurs transatlantiques n'en profitèrent que pendant peu de temps. L'« Union » assura le premier départ le 21 Juillet 1847, et ce n'est que vingt neuf jours plus tard que l'infortunée frégate, ayant brûlé tout son combustible, pût relâcher à Halifax. Sans être aussi mauvaises, ses autres traversées et celles de ses « sister-ships » oscillèrent, entre dix-sept et dix-huit jours, alors que les navires de Samuel Cunard dépassaient rarement douze jours. Dans ces conditions, Messieurs Héroult et Handel abandonnèrent la ligne six mois après l'avoir créée, et ainsi prit fin le premier essai de service transatlantique français.

Rendues à la Marine Nationale, les quatre frégates, et leurs sœurs de la série, y terminèrent leurs carrières dans le rôle utile mais obscur, de transport. Seule, l'« Orénoque » connut un regain de célébrité, et cela, justement à cause d'un passager. Mais quel passager ! Le Pape Pie IX lui-même. Après la prise de Rome par les troupes italiennes en 1870 le gouvernement français avait décidé de laisser à Civita-Vecchia un navire destiné à embarquer le Saint-Père au cas où celui-ci déciderait de fixer ailleurs qu'à Rome le siège de la Papauté. Sa Sainteté s'étant refusée à abandonner le Vatican, l'« Orénoque » fut finalement rappelée en France. Elle disparut de la Liste de la Flotte en 1878. La plupart des autres frégates transatlantiques l'avaient précédée au chantier de démolition.

P. BOHÉ

*Professeur Principal
de la Marine Marchande.*

MARINE & TAPISSERIE



AVANT-PROPOS



L'exposition de la Tapisserie française au Palais de Tokio était un événement assez important en soi pour absorber nos loisirs dominicaux durant ce pluvieux mois d'Août 1946 : C'était un rassemblement inespéré de chefs-d'œuvre qu'il est rarement possible de contempler. C'était l'histoire peu connue d'un Art qui fut « majeur », avant d'être détrôné par la peinture à l'huile des Van Eyke, et d'une technique essentiellement française que l'ingéniosité, l'habileté et le goût de nos artisans ont amené à un rare degré de perfection. C'était aussi l'évocation de la vie ardente et fastueuse

de nos princes, du décor de leurs sombres châteaux, de leurs voyages et de leurs équipages de parade, de leurs froides églises, de l'ambiance de plusieurs siècles qu'il nous est si difficile de faire revivre dans le décor de la vie moderne. C'était enfin l'occasion de juger de la prétendue renaissance de cet art décoratif que l'évolution de l'architecture intérieure, la qualité des matériaux de construction, des produits colorants, des enduits muraux et les techniques modernes de décoration semblent condamner ou tout au moins réduire aux proportions du siège ou du paravent, en attendant que matières et techniques nouvelles ne leur enlèvent ces dernières utilités.

Mais en dehors de ces divers attrait artistiques, deux mobiles professionnels nous conviaient à cette intéressante manifestation. Dans un art aussi ancien, quelle était la part de l'iconographie maritime sous le double point de vue décoratif et documentaire ? Quels enseignements pouvait-on retirer de l'étude de cette iconographie ancienne, en particulier pour la figuration si rare de la Marine du Moyen Age.

Peu de chose en vérité, tout au moins en France. Il fallait d'ailleurs s'y attendre et c'est une preuve de plus de l'indifférence et de l'ignorance de nos gouvernants et du peuple français pour les choses de la mer et les problèmes de politique maritime qui, on s'en aperçoit un peu tard, dominent l'économie mondiale. Nos rois ont été des rassembleurs de terre mais, comme le paysan penché sur la glèbe, ils n'ont pas vu les vastes possibilités qui se cachent derrière l'horizon. Tandis que la Grande — trop Grande-Bretagne — chassait nos voiles des horizons marins, des généra-



tions et des générations d'écoliers français ont pâli sur les échauffourées de principicules d'Europe centrale et d'indigestes macédoines de nationalités, mais foin de l'influence de la puissance maritime sur l'évolution de la civilisation. Hormis nos marins, nos pionniers, quelques ministres éclairés, qui se souciait des voyages aventureux, du commerce maritime, des territoires coloniaux ? La pauvreté de l'inspiration maritime chez nos artistes est symptomatique : puisqu'à tout prendre, leur clientèle s'est toujours recrutée chez les grands, ne traduit-elle pas leur indifférence et souvent leur répulsion pour la Mer et les affaires maritimes ?

Parfois la fantaisie, l'attrait de l'inconnu, de l'exotique, une vague de romantisme, un feu de paille de spéculateurs, mais point d'attrait profond, point d'engouement sérieux traduisant un courant d'idées, une dominante d'économie maritime réfléchie, mûrie.

Aussi fallait-il s'attendre à un maigre butin, dans un art qui a fleuri à une époque féodale de guerre de clochers et que sa destination décorative portait surtout aux développements aimables. Du point de vue documentaire nous ne trouverons guère dans la tapisserie française que quelques mièvreries nautiques, quelques sujets mythologiques parfois très beaux d'ailleurs, quelques nefes aussi monstrueuses que la nef de Paris vue par les artistes contemporains. Les puissances maritimes plus anciennes, Portugal,



Espagne, Pays-Bas et Grande-Bretagne offriront de meilleurs documents, mais la prospection est longue et difficile dans le cloisonnement mondial qui nous paralyse.

CAPITAINE DE CORVETTE VICHOT.



"L'eau" – tenture des Éléments – Gobelins 1664



L'UNIFORME DES OFFICIERS DE MARINE SOUS LA RÉVOLUTION



A Constituante réorganise la Marine par une série de Décrets portant les dates des 26 Juin, 3 Juillet 1790, 7 Janvier et 22 Avril 1791. Ce dernier texte prévoit que « le Corps de la Marine Française, entretenu par l'État, sera composé de 3 Amiraux, 9 Vice-amiraux, 18 Contre-amiraux, 180 Capitaines de Vaisseaux, 800 Lieutenants, 200 Enseignes... et que « le nombre des Aspirants entretenus de la Marine sera fixé à 300 ».

Jusqu'ici la Constituante semble ignorer la nécessité de doter d'uniformes les Officiers de la Nouvelle Marine ; ces derniers portent encore l'habit de 1786 avec autant de fantaisie, surtout en ce qui concerne la coiffure. Ils ont simplement remplacé la cocarde blanche par la cocarde tricolore (1) dès 1790, mais ne perdent rien pour attendre car les règlements sur les vêtements d'uniforme vont se succéder à une cadence très rapide à partir de 1792 jusqu'en 1804.

La première réglementation de l'uniforme des Officiers de la Marine de la Révolution date du

(1) Bleu au centre, rouge, blanc. Ce n'est qu'en 1830 que le rouge a été mis à l'extérieur, le blanc au milieu, le bleu au centre. On trouve des exceptions à ces dispositions, certains aspirants (ex-élèves) ont même porté des cocardes blanches ou noires (Cf. portraits d'époque).

16 Septembre 1792. Le texte décrit d'abord l'uniforme des Amiraux qui « sera en tout pareil à celui réglé pour les grades correspondants d'Officiers Généraux de l'Armée de Ligne avec cette seule différence que les boutons seront timbrés d'une ancre surmontée du bonnet de la Liberté ». Et ce sera toujours ainsi pour ces pauvres Officiers Généraux de la Marine qui, pendant près d'un siècle, porteront les habits de leurs collègues de l'Armée de terre. Ils ne bénéficieront ainsi jamais, ou presque, des descriptions d'uniformes, et force sera au lecteur de rechercher dans les textes propres à l'Armée quelle a été la forme de leurs habits, leurs broderies, etc... Pour lui épargner cette peine, disons qu'en 1792 les Officiers Généraux de la Marine portaient, en grand uniforme, un habit bleu à la française orné de broderies d'or, différentes suivant le grade, en petit uniforme, un frac bleu à revers également orné d'or mais à broderies plus petites. La veste et la culotte sont en drap blanc. Chapeau sans plumet, pas d'épaulettes.

L'uniforme des Capitaines de Vaisseaux et autres Officiers de la Marine, sera composé d'un habit bleu national (2), sans revers, les manches en bottes, avec trois boutons; les poches en travers avec trois boutons; le collet blanc ; doublure veste

(2) Couleur remplaçant le bleu de roi de 1786, avec une nuance plus foncée.



Agent maritime par Bonneville, costume des États-Majors de la 1^{ère} République (Collection P. Jullien)

et culotte écarlate; boutons timbrés d'une ancre surmontée du bonnet de la Liberté; le chapeau à trois cornes, uni. « Les marques distinctives des grades seront des épaulettes (1) et dragonnes pareilles à celles que portent les Officiers de l'armée de ligne de grades correspondants. »

C'est le petit uniforme des Officiers subalternes de l'Ordonnance royale du 1^{er} Janvier 1786 (2), mais avec collet blanc, couleur réservée jusqu'ici à la seconde escadre. Précisons qu'il s'agit là de l'habit à la française avec col (frac) et parements. Remarquons que ces derniers sont bleu comme l'habit et non blanc et rouge comme on les repré-

(1) Epaulettes pour les Officiers supérieurs – épaulette et contre-épaulette pour les Officiers subalternes.

(2) Cf. Neptunia N°2. L'uniforme des Officiers de Marine sous l'Ancien Régime.

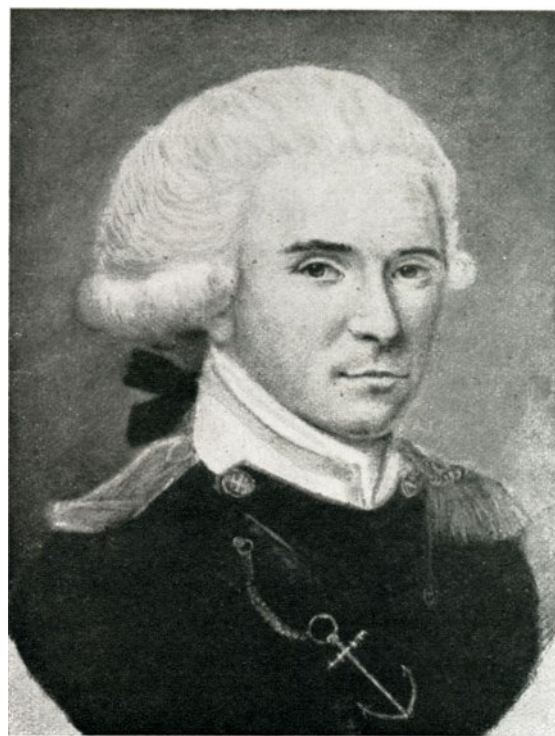
sente parfois. Les boutons sont toujours dorés. Les Officiers portent à terre la cravate blanche, les bas blancs et l'épée. A bord, la cravate noire, les bottes à revers et le sabre. Les cheveux poudrés, le jabot et les manchettes disparaissent peu à peu, comme la cocarde blanche.

Le décret du 17 Septembre 1792 pris un jour après, autorise les Aspirants à porter un habit, une veste et une culotte de drap bleu national avec comme seule distinction les boutons de marine. Ils sont coiffés du chapeau rond, mais portent souvent le tricorne révolutionnaire.

Six mois plus tard la Convention par ses Décrets des 13 Janvier et 6 Février, sans modifier l'uniforme des Officiers Généraux, dote les Officiers supérieurs et subalternes, d'un habit bleu à revers qui rappelle celui des Canonniers Matelots de 1786 (3). Citons les textes « Habits et revers bleu foncé, le passepoil rouge, parements rouges, passepoil blanc, le collet blanc et passepoil rouge, la doublure de l'habit, veste et culotte écarlate; deux ancras en bleu à l'attache des retroussis; des boutons de cuivre doré, à l'ancre surmontée du bonnet, avec l'exergue République Française ; les

(3) Cf. Neptunia N°3. L'uniforme des Officiers de Marine sous l'Ancien Régime 2^{ème} partie.

*Enseigne de Vaisseau 1792
(Collection P. Jullien)*



poches à pattes, les épaulettes en or, le baudrier noir en sautoir, orné d'une ancre de métal doré... »

C'est le costume classique de la Révolution, celui que l'on trouve le plus souvent dans les documents de l'époque. Il est simple, sans broderies. Seules les épaulettes distinguent les grades. Le grand chapeau à trois cornes est porté, en « bataille » ou en « colonne ». Il est remplacé parfois par le casque classique de l'infanterie 1791 en cuir verni avec chenille noire et bandeau de fourrure (1).

Cet uniforme dure un peu plus de deux ans. La Convention en se séparant le modifie par décret du 3 Brumaire an IV (25 octobre 1795) le collet de l'habit jusqu'ici droit et blanc sera désormais rabattu (mais très haut) et de couleur écarlate. La veste blanche ou écarlate suivant la saison. Changement important, la culotte n'est plus rouge mais bleue. C'est la couleur qu'adoptera définitivement la Marine française quels que soient les Régimes. L'épée disparaît, remplacée par le sabre.

Mais comme cette simplicité de l'uniforme pèse

(1) Cf. Portrait du Capitaine de Vaisseau Khrom de la collection Mas. Gravé au physionotrace par Queneday vers 1794.

Capitaine de Vaisseau J.F. Landolphe



*Chef d'escadre par Bonneville
Costumes des États-Majors de la 1^{ère} République (1796)*

à certains, la Convention agrée l'habit, comme sous l'ancien Régime, pour les Officiers supérieurs, de broderies dorées, et l'article XVII du Décret du 3 Brumaire an IV prescrit que : « Le Chef de Division portera sur le collet, les revers et les parements et sur toute la longueur des devants de l'habit une broderie de la largeur de douze lignes. Le Capitaine de vaisseau aura les mêmes décorations, excepté la broderie sur les devants de l'habit... Le Capitaine de frégate aura la même broderie sur le collet et les parements seulement... »

Le chapeau des Officiers supérieurs est pour la première fois orné des deux glands d'or (1), caractéristique du « Grand Corps », qu'adoptent en

(1) Réduits à l'état de « franges » dans les cornes, actuellement.

fait, dès l'an IV, tous les Officiers de Marine et tous les Aspirants.

Les Amiraux continuent de porter, sans épau-
lettes, l'uniforme, en drap bleu national, des Offi-
ciers Généraux de l'Armée de terre. Ils ont, eux
aussi cette fois, le collet renversé écarlate, les
parements de même couleur avec pattes de drap
blanc, le tout orné de broderies dorées. Chapeau à
cocarde et panache tricolore. Boutons à ancre.

Le Directoire avant de céder la place au
Consulat veut faire quelque chose, aussi ajoute-t-il
une baguette dorée aux broderies des Officiers
supérieurs (Règlement du 13 Fructidor an VIII –
25 Août 1800) (1). Le Consulat, un an après, dans un
arrêté du 7 Fructidor an VIII (25 Août 1800)
supprime purement et simplement toutes les bro-
deries de l'an IV et de l'an VIII et prescrit un
uniforme aux Préfets Maritime qui viennent
d'être créés. L'habit français bleu, veste et pan-

talon bleus, brodés en argent. Chapeau brodé en
argent et une épée.

Les Officiers de Marine terminent donc cette
époque révolutionnaire sans broderies, avec cet
habit très simple bleu foncé à haut col rabattu
écarlate, la culotte bleue, la veste rouge ou blanche,
les bottes et le grand chapeau à glands d'or.

C'est le Décret du 7 Prairial an XII qui leur
donnera à nouveau des broderies au collet ainsi
que sur l'habit, comme sous l'Ancien Régime. Et
nous les verrons ainsi dans un prochain article con-
sacré à l'uniforme sous le Premier Empire.

P. JULLIEN

(1) Ces broderies sont bien représentées dans la
reproduction du portrait du Capitaine de Frégate
Landolphe qui est donné ici.



*Aspirant de Marine - An IV
miniature (collection P. Jullien)*

N° 63



Handet del.

GOURDON

Capitaine en Chef, Commandant la Flotille Française au Havre, contre l'Angleterre.

Deposé à la Bibliothèque Nationale.

A Paris chez Jean : rue Jean de Beaumais, N° 32.



LES CHÉBECS DE LA MARINE FRANÇAISE



U moment où l'A.A.M.M. entreprend de faire connaître au grand public, par le moyen de photographies et de plans, les inestimables trésors que constituent les maquettes anciennes et modernes des collections du Musée, d'aucuns se demanderont peut-être pour-quoi les deux premières réalisations ont porté sur le modèle du *Dunkerque* et sur celui d'un chébec de 24 canons de 1750-1786. Car, si le *Dunkerque* a marqué une étape importante dans la construction navale française, le chébec semble de prime abord présenter beaucoup moins d'intérêt.

Pourtant, tel n'était pas l'avis du Ministre de la Marine de Louis XV, Antoine-Louis de Rouillé, Comte de Jouy qui, en 1750, ordonnait la mise en chantier de quatre chébecs destinés à la Flotte Royale et dont les constructeurs devaient être des ouvriers majorquins, véritables spécialistes de l'époque. Ces navires, dont la silhouette est restée bien longtemps familière aux riverains de la Méditerranée, constituaient en fait, un type de bateaux d'une originalité certaine et dont l'histoire très attachante va de la période glorieuse de leurs exploits de corsaires jusqu'aux temps plus récents où leurs antennes en désordre et leurs voiles triangulaires jetaient encore une note de pittoresque couleur locale dans les ports d'Algérie et de Tunisie.

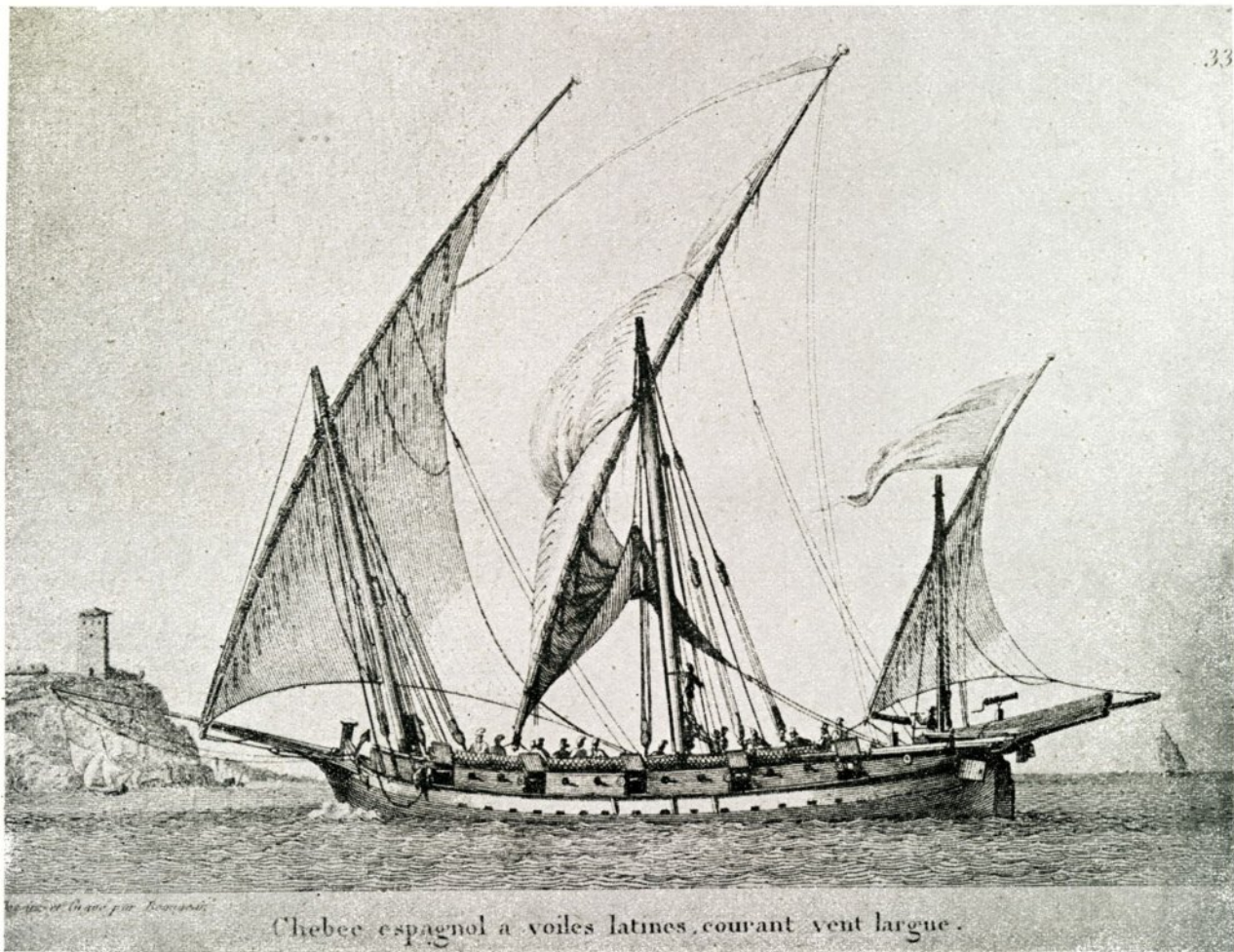
C'est en effet dans la langue arabe qu'il faut chercher l'origine du mot chébec simple francisation de « chabek ». En relatant cette transformation, le Glossaire Nautique de Jal fait dériver le chébec de la famille des galères, tout en le déclarant « ancien, non pas comme navire de guerre peut-être, mais comme navire de pêche ». Il en serait ainsi d'après une citation tirée des *Memorias* de la Real Academia de la Historia de Madrid dont le contenu ferait remonter aux Grecs l'usage du chébec, ce nom dérivant de la pêche qui fut son premier emploi. En effet, certains filets que les Grecs utilisaient portaient le

nom de Xabeca, Jabeca ou Sciabica. Or, le filet étant nommé en arabe « chebeke », il semble bien que nous nous trouvions en présence d'une parenté étymologique probable.

D'autre part, malgré la thèse du Commandant Hennique qui cite le chébec comme « un des derniers vestiges de la marine d'autrefois, un descendant de la célèbre caravelle qui fit toutes les grandes découvertes de la fin du moyen âge », et dont la reproduction de la Nina (Musée Naval de Gênes), caravelle à voiles latines, pourrait corroborer les affirmations, il paraît plus logique de suivre Jal lorsqu'il voit dans le chébec un parent très proche de la galère. Si la galère n'a que deux arbres, celui de « mestre » et celui de « trinquet », l'emplacement de leurs emplantures est plus voisin de celui des deux mâts avant du chébec qu'il ne l'est sur la caravelle.

D'autre part, si le chébec est fin voilier, il est aussi d'une grande maniabilité à l'aviron et son avant effilé aussi bien que la plateforme extérieure de sa poupe, évoquent visiblement l'éperon et le carrosse de la galère. Enfin, si l'on considère que le gréement latin n'est pas une caractéristique essentielle du chébec, celui-ci pouvant être maté à pible avec une voilure carrée, on pourra en conclure que beaucoup d'arguments militent en faveur de la thèse de Jal bien que la solution de la question appartienne en définitive aux spécialistes de l'archéologie navale.

Quoi qu'il en soit, le chébec va connaître une célébrité notoire dès la fin du XVII^e siècle. Jusque là, les navires favoris des Barbaresques avaient été la galère et la galéasse dont les esclaves chrétiens alimentaient la chiourme. L'apparition, dans le Levant, des escadres royales leur porta un coup très rude ; car, à moins de calme plat, les bâtiments à l'aviron rencontrés au large étaient une proie facile pour les frégates et les corvettes. Aussi la piraterie prit-elle une nouvelle forme avec les chébecs et brigantins, rapides, suffisamment armés et montés par des équipages hardis et décidés. Les razzias se succédèrent sur la côte de Provence où les pirates débarquaient à l'improviste, enlevaient les femmes et les hommes valides, puis fuyaient à toutes voiles vers leurs repaires



africains. Ces insultes constantes au pavillon fleurdelisé ne pouvaient rester impunies. Mais malgré les exploits du Chevalier Paul, la prise de Djidjelli en 1664 par le Duc de Beaufort, les combats glorieux de Tourville sous la bannière de l'ordre de Malte et les deux bombardements d'Alger par Duquesne, il faudra attendre 1830 et l'occupation de l'Algérie pour naviguer sans inquiétude en Méditerranée.

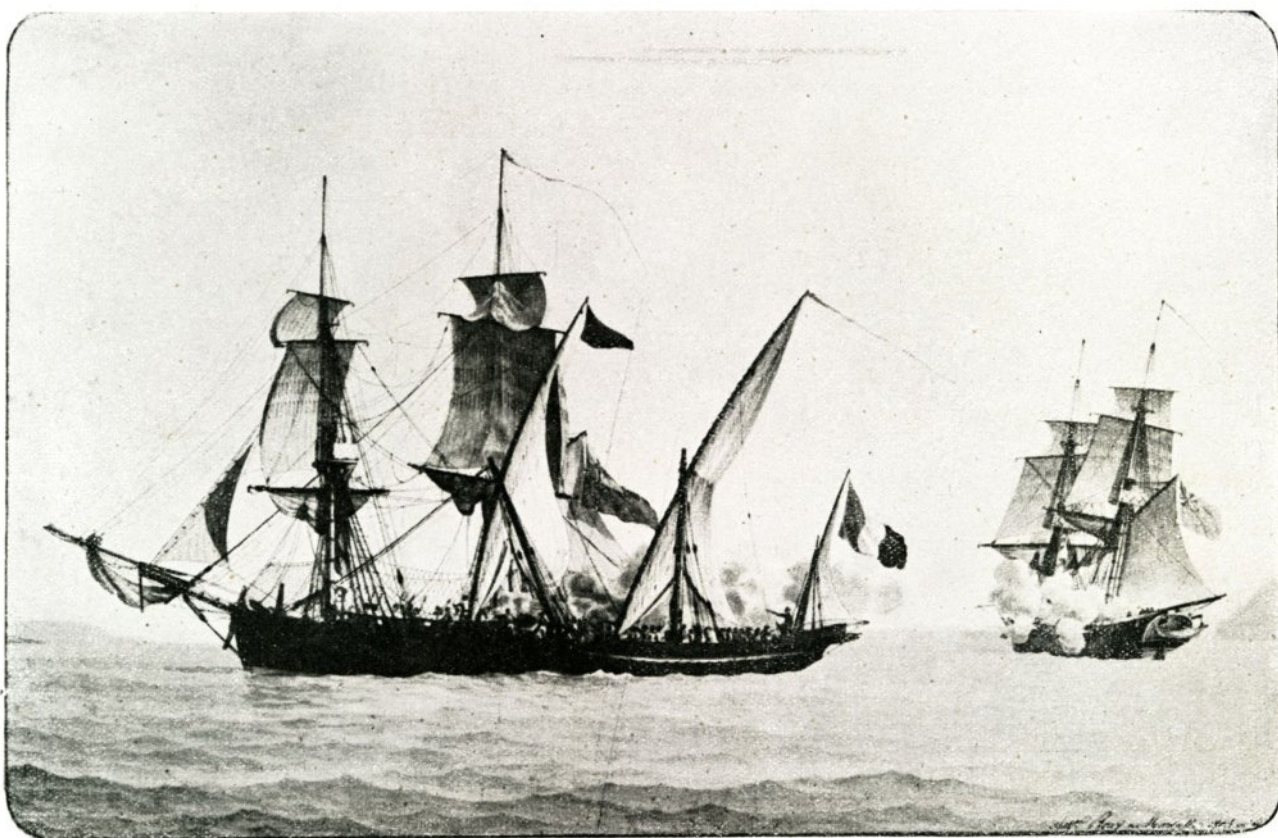
Cependant des efforts avaient été tentés dès 1750 pour opposer aux Barbaresques des navires susceptibles de lutter contre eux à armes égales. Et, ainsi que nous l'avons relaté plus haut, le Ministre de la Marine décida de faire construire quatre chébecs dont la présence serait précieuse pour la protection de nos côtes. Notons d'ailleurs qu'il ne s'agissait pas à proprement parler d'un essai puisque la Marine avait déjà utilisé bon nombre de chébecs: prises ou bâtiments nolisés.

Quels furent ces quatre chébecs ? Ils prirent nom: *le Requin*, *l'Indiscret*, *le Rusé* et *le Serpent*. Les deux premiers jaugeaient 260 tonneaux et étaient armés de 24 canons de 8 tandis que les deux derniers déplaçaient seulement 150 tonneaux pour un armement de 18 pièces de 6. En ce qui concerne *le Requin* et *l'Indiscret*, il semble bien que nous en trouvions les reproductions dans deux modèles du Musée. Le

tableau arrière de l'un d'entre eux porte en effet un écusson aux armes du Comte de Jouy ce qui laisse supposer qu'un artisan de l'époque voulut commémorer l'œuvre du Ministre. D'autre part, le devis du *Requin* existant aux Archives Nationales, des vérifications entreprises sur la maquette permettront probablement d'apporter de nouvelles précisions quant à l'identification de ces deux chébecs. Rappelons enfin qu'un incident émailla le lancement de ces deux navires, dû à l'entêtement des constructeurs de Majorque auxquels on fit « le reproche de n'avoir pas donné assez de pente à leurs chantiers malgré les représentations qui leur furent faites ce qui fut la cause que les quatre bâtiments s'arrêtèrent lorsqu'on les lança à l'eau et ne parvinrent à la mer qu'avec peine » (1).

Au vu des excellents résultats obtenus, on décida, en 1764, la construction de quatre nouveaux chébecs : *le Renard*, *le Séduisant*, *le Singe* et *le Caméléon*, armés de 20 canons. Le modèle 13 MG 14 du Musée représente le *Singe* qu'il est facile d'identifier grâce aux deux singes qui ornent les rabattues de la lisse à hauteur de la plateforme arrière. Le grément dut subir des modifications puisqu'en 1764, le Chevalier de

(1) V. BRUN : Guerres maritimes de la France



Narbonne demandait qu'il fût « maté à pible et non plus en latin ». Tel qu'il apparaît au Musée, il est gréé avec une voile latine à l'avant et à l'arrière tandis que sur le mât central on trouve des phares carrés. Des plans du *Renard* et du *Séduisant* figurent aux Archives Nationales tandis que suivant certaines sources, le modèle du *Caméléon* aurait fait partie des collections du Musée de Toulon.

Et l'histoire du chébec va se poursuivre au cours du Premier Empire. Le désastre de Trafalgar a définitivement condamné à l'inaction ce qui reste de nos vaisseaux de haut bord. Comme toujours en pareil cas, une floraison de corsaires s'épanouit. Mais à côté des lougres de la Manche qui se sont mis en vedette dès les opérations de Boulogne, les corsaires de la Méditerranée ne restent pas inactifs. Et c'est ainsi que Antoine Roux a pu fixer sur deux belles aquarelles que l'on trouve dans les galeries du Musée (17 OA 2 et 17 OA 3), le magnifique combat du chébec *l'Intrépide*, capitaine Bavastro, de Nice, contre deux bâtiments anglais.

Mais la vapeur dont Fulton disait déjà à l'Empereur qu'elle allait changer la face du monde, s'emparait bientôt de la marine. Et les chébecs durent baisser pavillon devant les frégates et les corvettes mixtes : les avirons ne pouvaient pas lutter contre les roues à aubes. Leurs proportions diminuèrent et, tout en conservant une rangée de faux sabords soigneusement peints, dernier vestige de leur passé, ils se livrèrent aux opérations plus pacifiques de la pêche et du cabo-

tage. Le Commandant Hennique qui en vit un, en 1882, au nord de Sfax donne des détails remarquablement précis sur la construction, le gréement et l'utilisation de ces bateaux. Et la description qu'il en donne évoque un ensemble de couleurs vives et variées : « les mâts et antennes sont généralement peints en bleu de ciel, le beaupré et le mât de tapecul étant presque toujours couverts de bandes blanches et bleues alternées ; le tableau est souvent peint en bleu et il est orné de l'étoile et du croissant qui figurent aussi dans le pavillon rouge de la Régence de Tunis. Les chébecs tunisiens portent généralement le pavillon national, soit au grand mât, soit à l'antenne ou au mât du tapecul, et ils ont en outre quelquefois au mât de misaine, le pavillon d'un saint de leur pays » (1).

Regrettons, avec l'auteur, la disparition de ces navires aux lignes si fines et qu'un peu partout les embarcations à vapeur ont remplacés. Mais tous ceux que le passé maritime intéresse sauront gré à l'A.A.M.M. de leur procurer les données nécessaires à la reconstitution d'un magnifique modèle qui les fera peut-être rêver aux légendaires combats des corsaires et des pirates du XVIII^e siècle.

Enseigne de vaisseau BOUCHET.

(1) P.-A. HENNIQUE : Les caboteurs et pêcheurs de la côte de Tunisie.



*Le quai Cronstadt à
Toulon en octobre 1945
par Brenet*

VISAGES DE NOS PORTS

De quoi sont faits les sites familiers qui dans nos villes nous tiennent si étrangement au cœur; sentiment qu'ont encore exaspéré les destructions de cette guerre ? Pas rien que de maisons, ni que de monuments. Un beau fleuve, une voie d'eau, la mer fournissent aux sites urbains l'occasion, le décrochement, le recul : et c'est à Paris les Invalides, la Cité, la Concorde; à Brest, le cours Dajot, le creux ravin de la Penfeld; la vieille Darse à Toulon; le canal à Bizerte et le petit port sous la Kasbali.

Un déclic, et les paysages des lieux si intimement mêlés à notre existence surgissent devant nos yeux intérieurs. Mais il en va des sites humains comme des visages: la mémoire est vite impuissante à surimprimer leur passé sur leur aspect présent. Seul le néant, la mort, la disparition du site – je songe au Vieux-Port à Toulon – peuvent empêcher la substitution définitive d'une nouvelle image à l'ancienne.

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



Or, les sites que nous aimions, nous les avons revus meurtris, défigurés. Ils sont là, déjà sous le scalpel, promis en quelque sorte à la chirurgie esthétique.

Si l'on doit changer ces visages, que nous réserve-t-on ? De la beauté standard ? On peut être amateur de ces figures lisses et parfaites où luit le sourire égal et sans accent de dents éblouissantes. Dans les villes américaines, on les rencontre par centaines. Je préférerais, en ce qui me concerne, certains visages aux lignes encore inattaquées, mais où l'on discernait sous les soins de beauté les griffures, émouvantes, de la vie. Il faut craindre, il faut repousser, au moins pour certains sites dont presque tout le charme était fait d'autrefois, ces opérations effrayantes qui refont un visage neuf sans tenir compte de l'ancien.

Je sais bien que la vie des cités a des lois un peu différentes, que le quai du Vieux-Port était un peu étroit, que la rue de la République était un peu sordide, que les appartements qui donnaient sur la rade, trop exigus, profitaient mal de leur exposition. Est-ce une raison pour border une Darse ancienne de maisons modernes à terrasses, d'un béton agressif et d'une monotonie horizontale; et pour rejeter aux vieilles lunes le tohu-bohu inégal et touchant de ces bâtisses verticales qui, sans style bien défini, atteignaient à l'Ensemble ?

Qu'on nous rende, approximatives, reculées si l'on veut, ces façades, à leur pied, ces modestes boutiques; qu'on nous rende l'Hôtel de Ville, en le dégageant, certes, eu recomposant son unité architecturale, qu'on nous rende au milieu les cariatides de Puget ; que l'on restaure pieusement l'adorable petit pavillon où s'abritait le club nautique; et que le reste soit le digne écrin de ces deux joyaux du vieux temps.

Derrière, qu'on élargisse, qu'on aère les rues, qu'on distribue des appartements modernes: bravo !



Brest en 1946
Brest en 1850 par Morel-Fatio (Musée de la Marine n° 9 OA 11)

Que l'avenue Vauban soit prolongée vers la Place d'Armes; qu'une large et longue artère, traversant le Las à Lazoubran conduise le flot des touristes à l'ancien Port Marchand, comblé, transformé en jardin; que l'Arsenal du Mourillon, remis à la ville, lui fournisse un port plus commode et un quartier de beaux immeubles dominant la rade, d'accord. Qu'une corniche, habilement tracée, contourne la presqu'île de la Mitre, j'y souscris. Mais je demande aussi qu'on garde, témoin sentimental d'un passé pittoresque, un coin bien choisi de Besagne.

Brest – intra-muros – à part quelques verrues, est plat comme la main : une main un peu tourmentée. Dans tout cet espace que sa nudité réduit, à l'œil, étonnamment, souhaitons que les urbanistes construisent une ville moderne, aérée, gaie jusque sous la pluie. La rue Louis Pasteur sera entièrement comblée: qui la regrettera? Les beautés de Brest donnaient sur l'extérieur; le cours Dajot, le Château, la Penfeld, les Remparts. Prions aussi qu'on les respecte.

Sur le Cours Dajot, comme à Toulon sur le vieux-port, pas de modernisme agressif: de bon granit trapu, de traditionnelles fenêtres, et le chapeau familier des toits d'ardoise. Dominant le vieil Arsenal, qu'une vaste esplanade fasse un beau pendant au Cours Dajot, ces deux larges voies convergeant sur l'admirable Château qui doit fournir à la nouvelle Préfecture Maritime un cadre exceptionnel et qui ne pourra,

sauf improbable hérésie, qu'en être amélioré. Mais la Penfeld? Reconstruira-t-on les magnifiques façades du XVIIe qui donnaient tant de noblesse à cet étroit paysage? Si la chose est possible, comment ne pas la souhaiter. Enfin, ayant dit un adieu, définitif hélas! à cette Promenade sur les Remparts, dont les arbres étaient si beaux et dont l'extrémité regardait sur Lambezellec, formulons un dernier vœu. Vous rappelez-vous cette charmante petite place qui s'appelait, je crois, Square de la Tour d'Auvergne? N'aimeriez-vous pas qu'on la reconstruise? Il paraît qu'on y songe et que même on étendrait à ces quatre côtés l'uniformité si équilibrée de son style.

Le problème, à Bizerte, est différent, bien entendu. Le site n'y est pas chargé de passé ni d'histoire. Le romantique s'y limite au vieux port minuscule et coloré, où somnolent des balancelles, où se mirent des maisons arabes et la Kasbah. Ce coin là sera préservé, et même dégagé, mis en valeur.

On peut ne pas aimer le trait droit du Canal et sa bordure d'immeubles modernes. Moi, je lui trouve un air jeune et pimpant. Les destructions profondes de Bizerte se voient assez peu quand on passe. La gare a disparu, et son minaret. Faut-il le déplorer? Beaucoup de maisons sont par terre. On devra reconstruire. Et là, deux écoles s'affrontent: les « béati possédantes » qui tiennent — mettez-vous à leur place — à ne pas voir dévaloriser leur terrain, et les progressistes de l'Administration pour qui nul

rêve n'est trop audacieux, du Port Franc au Centre d'Estivage. Ils ont jeté leur dévolu sur Zarzouna et Ben-Negro, dont les hauteurs modestes dominent la rive droite du Canal. Quais, cité administrative, port de pêche, port de plaisance, amirauté, cercles, hôtels, villas dans les sapins, piscine, casino, tout est prévu.

Tout fut dessiné par une jeune équipe d'architectes à l'incontestable talent. Des premières pierres sont posées, des maisons ouvrières construites, de larges voies déjà tracées. Nous sommes en plein Avenir. Aurons-nous un tunnel? Un pont à tirant d'air élevé? La Marine est peu favorable à ce dernier. Comment lui en vouloir, en ces temps atomiques où les poutrelles de fer peuvent flamber comme bois d'allumettes? Et c'est bien là que Zarzouma marque des

points, dont les collines sont propices à des abris profonds et sûrs.

Car hélas! Il y faut songer de plus en plus. Je n'ai parlé que des visages. A nos Ports menacés il faudra ces entrailles où se réfugiera leur vie les jours de mort. Notre grand port breton, bâti sur la falaise, y pourvoira sur place. Toulon devra serrer sur le Faron ou sur le Mourillon. Enfin, derrière ces visages, et jusqu'au fond de ces entrailles, il resterait à évoquer nos Arsenaux, leur Avenir. Mais ceci est une autre histoire...

ROBERT BLANCHARD
Capitaine de vaisseau



Port de Brest par J.-F. Hue. L'ingénieur Sané montre aux représentants du peuple les plans d'un vaisseau.



*Rentrée au bassin et scaphandriers au travail
par Brenet*

A l'occasion du centenaire du télégraphe, la Société Française des Radioélectriciens, a organisé, du 1er au 15 Novembre, une intéressante exposition au Palais de la Découverte, retraçant l'histoire de la technique des ondes et montrant les réalisations les plus modernes. Une place de choix était réservée au radar, mot mystérieux qui éveille dans toutes les mémoires le souvenir des résultats merveilleux obtenus, pendant la guerre, par les Anglo-Américains, avec cet appareil. La France était aussi sur la voie depuis longtemps, mais les recherches entreprises par la Marine furent retardées par les cruels événements de ces dernières années. Les panneaux du Stand de la Marine évoquent cet effort : des cartes, des photos, des graphiques présentés de façon attrayante, montrent les réalisations et les résultats déjà obtenus. Reproduits avec une précision minutieuse les détails d'un équipement moderne sont visibles sur de très belles maquettes: celles du Montcalm et du Richelieu. Enfin de nouveaux appareils de radio, une torpille acoustique, un télescope électronique prouvent que notre Marine prépare pour l'avenir un matériel digne d'elle.

*
* *

Cette volonté tendue vers l'avenir apparaît encore dans l'exposition sur la reconversion de Toulon

CHRONIQUE DES EXPOSITIONS



organisée dans la galerie du Ministère de l'Armement, 41, Boulevard des Capucines. Deux vitrines, où parmi de vieux cuivres s'opposent voiliers et bâtiments modernes symbolisent l'activité de notre grand port de guerre: jadis et aujourd'hui, des tableaux, des maquettes "montrent le lourd passif des années de guerre; puis on voit revivre l'arsenal sur lequel la vieille horloge marque toujours les heures de travail : déblaiements, bâtiments en carénage, chantier d'hydravions et, signe des temps, construction de péniches, réparation de wagons. Des tableaux de Brenet représentent avec puissance des ouvriers en action. Toulon n'est pas mort.

*
* *

Enfin au Salon de l'Aéronautique, la Marine a voulu faire sentir l'importance nouvelle prise dans la guerre par l'Aéronavale. « Entre Ciel et Mer au Service de la France ». De belles photos et une fresque de Luc Marie Bayle, exprime dans sa réalité, puis avec humour, la vie passionnante des marins aviateurs. Un porte-avion aux lignes simplifiées, tout blanc, dont le pont d'envol paraît infini, l'avenir, un avant-projet qui ne peut tout révéler mais laisse espérer de grandes choses.

Les Ateliers du Musée de la Marine ont été sur la brèche pour chacune de ces expositions et n'ont pas ménagé leur peine : si les visiteurs ont pu retrouver quelque confiance dans l'avenir de la Marine Française, leur effort n'aura pas été vain.

*
* *

Nous donnerons dans le NEPTUNIA prochain le compte rendu du Salon des peintres de la Marine qui se tiendra au Musée du 13 Décembre au 13 Janvier 1947.



POUR LES FÊTES, CHOISISSEZ VOS CADEAUX

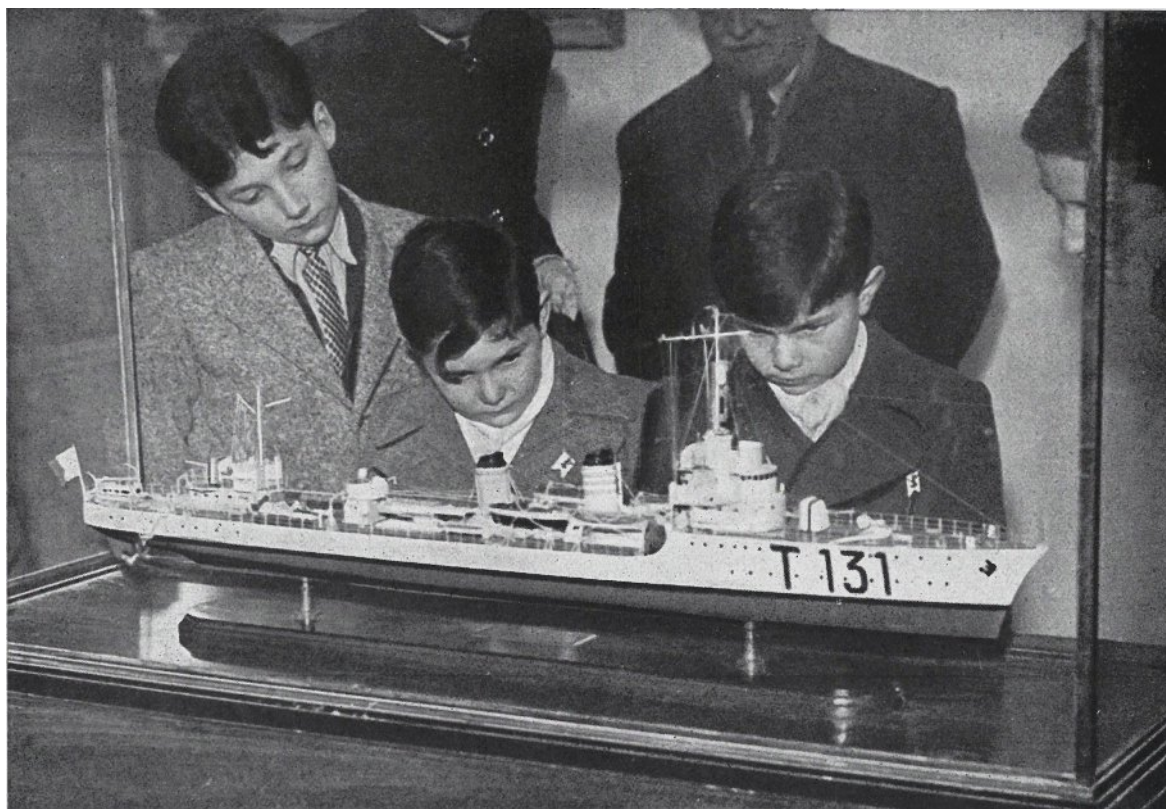
au stand de Vente du Musée de la Marine

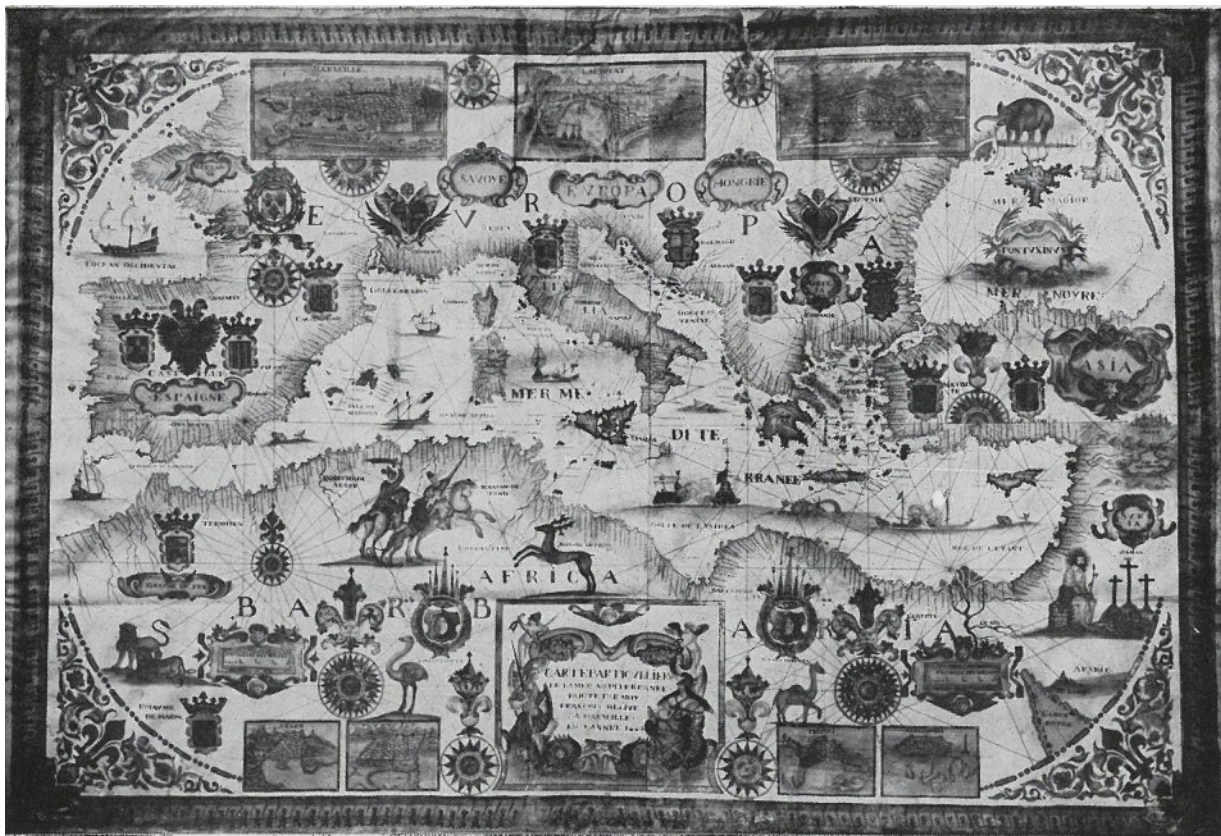
Livres, médailles, cartes, gravures, santons et bibelots, bijoux et insignes, articles de marins, photographies, jouets et maquettes, etc . . .

(Vente au profit des Œuvres Sociales de la Marine).

**OFFREZ A VOS ENFANTS ET AUX ENFANTS DE VOS AMIS L'ENTRÉE GRATUITE
AU MUSÉE DE LA MARINE POUR L'ANNÉE 1947.**

En adhérant à l'association des Amis du Musée de la Marine vous recevrez pour vous une carte d'entrée gratuite au Musée et moyennant un supplément de cotisation de 50 francs par enfant une carte d'entrée gratuite pour vos enfants âgés de moins de 18 ans.





PORTULAN D'OLLIVE, (1664)

Ce portulan est la reproduction d'un document du dépôt des cartes et plans de la Marine, qui fait actuellement partie des magnifiques collections du Musée de la Marine. Il représente la carte de la Méditerranée dessinée et peinte par François Ollive, à Marseille en 1664.

Une carte ancienne est toujours, pour l'esprit, une évasion, un beau voyage dans le temps et l'espace. Celle-ci vous apporte aussi, avec la joyeuse harmonie de ses couleurs à peine fanées, le charme des vieilles choses sur lesquelles nos pères, insoucieux des heures qui passent, nous ont légué la somme de leurs connaissances, avec l'amour et la fierté de leur métier.

Ce portulan a été reproduit en 12 couleurs, sur très beau papier fort, au format 86 x 121 cm (dimensions de la gravure 74 X 107 cm) à 2.500 exemplaires.

Prix de l'exemplaire : 850 francs.

ARTISTES - MAQUETTISTES - COLLECTIONNEURS

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

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

Déjà parus :

Le cuirassé Le "Dunkerque" (3 feuilles et la notice)	300 frs
Le Chébec de 24 canons (1 feuille et la notice)	120 "
4 phototypies du "Dunkerque" }	
4 phototypies du Chébec }	25 frs piece

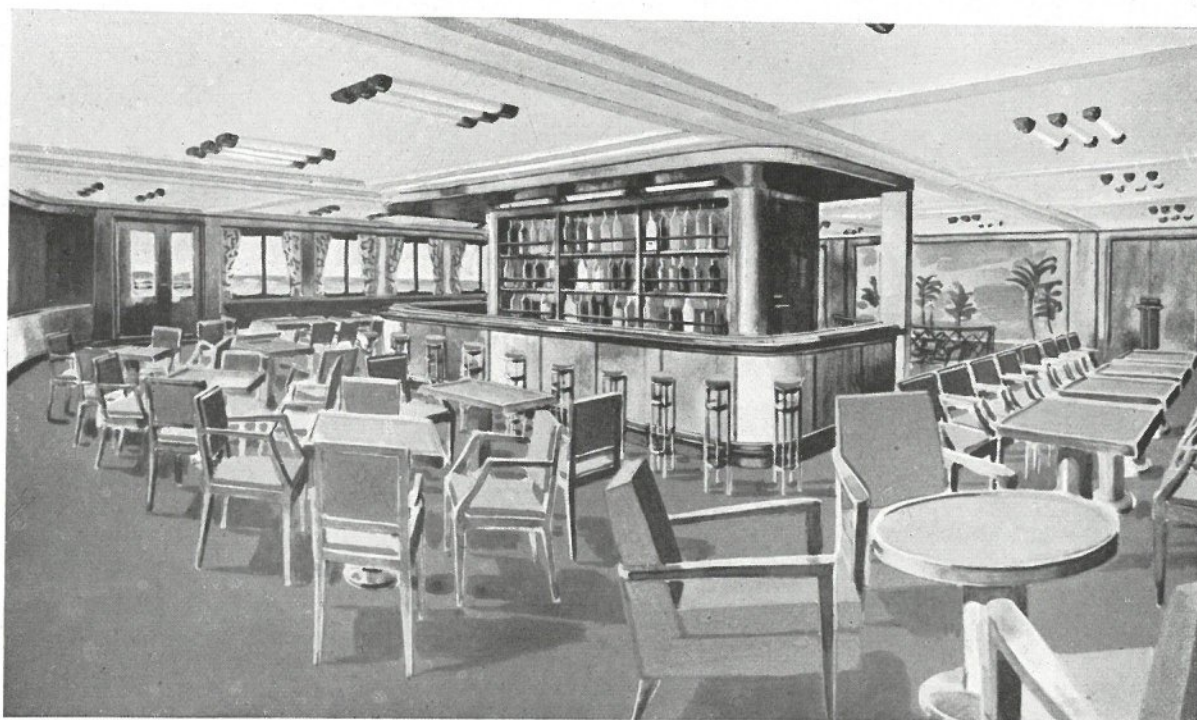
VITRINES
BOIS & MÉTAL
ÉTALAGES
MANNEQUINS
AGENCEMENT

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

SAHARA

28, avenue de l'Opéra
OPÉ. 55-93

●

CURIOSITÉS

AFRICAINES
PERSANES
et NÈGRES

BIBLIOTHÈQUE ORIENTALISTE
ET AFRICAINE



Editions Jean VIGNEAU

70 bis, RUE D'AMSTERDAM — PARIS IX^e — Tél. : TRINITÉ 30-24

POUR PARAÎTRE PROCHAINEMENT :

PIREY SAINT-ALBY

Pour l'honneur du pavillon

1 volume abondamment illustré par Pierre DARBY.

EN SOUSCRIPTION :

UNIFORMES DE LA MARINE

12 planches en phototypie rehaussées de pochoirs représentant les uniformes de la marine du XVI^e
au XIX^e siècle.

Les personnes qui seraient intéressées par cet ouvrage sont priées de nous écrire pour nous demander toutes indications de tirage et de prix ainsi qu'un spécimen et un bulletin de souscription.

**Peinture
Vitrerie
Ravalements**

"L'ESSOR"

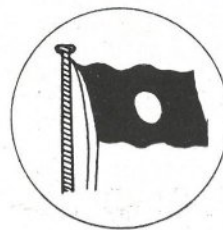
Société coopérative de Production
DIRECTEUR : N. HARASSE

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



WORMS & C^{IE}

Maison fondée en 1848

45, Boulevard Haussmann, PARIS

CHAPELLERIE

Delion

Maison fondée en 1847

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



MANUFACTURE A YVETOT

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

VIENT DE PARAÎTRE :

ANNUAIRE DU YACHTING & VOILE 1946

1^{re} ANNÉE

Publié sous le patronage de la Fédération Française
du Yachting à voile.

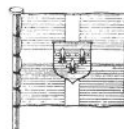
Une documentation complète sur les
cercles affiliés à la F.F.Y.V. comportant
pour chacun d'eux son historique et la
liste de ses membres.

Historique du Yacht Club de France et
liste de ses membres.

L'annuaire comprend également une
importante section consacrée aux séries
de yachts reconnues ou autorisées avec
la description détaillée.

Un volume broché 21x27, 250 pages. Prix 450 Francs

En vente à la Librairie du Musée, au profit
des Œuvres Sociales de la Marine



An Corsaire

Restauration et Construction

de tous modèles de
Navires Anciens

Archéologie Navale
Expertises

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

Avenue d'Italie, 29 - Paris 13^e

Tél : Gobelins 09-05

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 C^{ie}, 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. Ébénisterie, 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'Elbœuf, ROUEN. Fabrique de ressorts, Décolletage, Tournage Découpage.

Sté Am^e SUBOX, 33, rue Godot-de-Mauroy, PARIS (9^e). Opé. : 22-65. Colles industrielles.

Ets VAN MULLEM, 49, avenue 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.

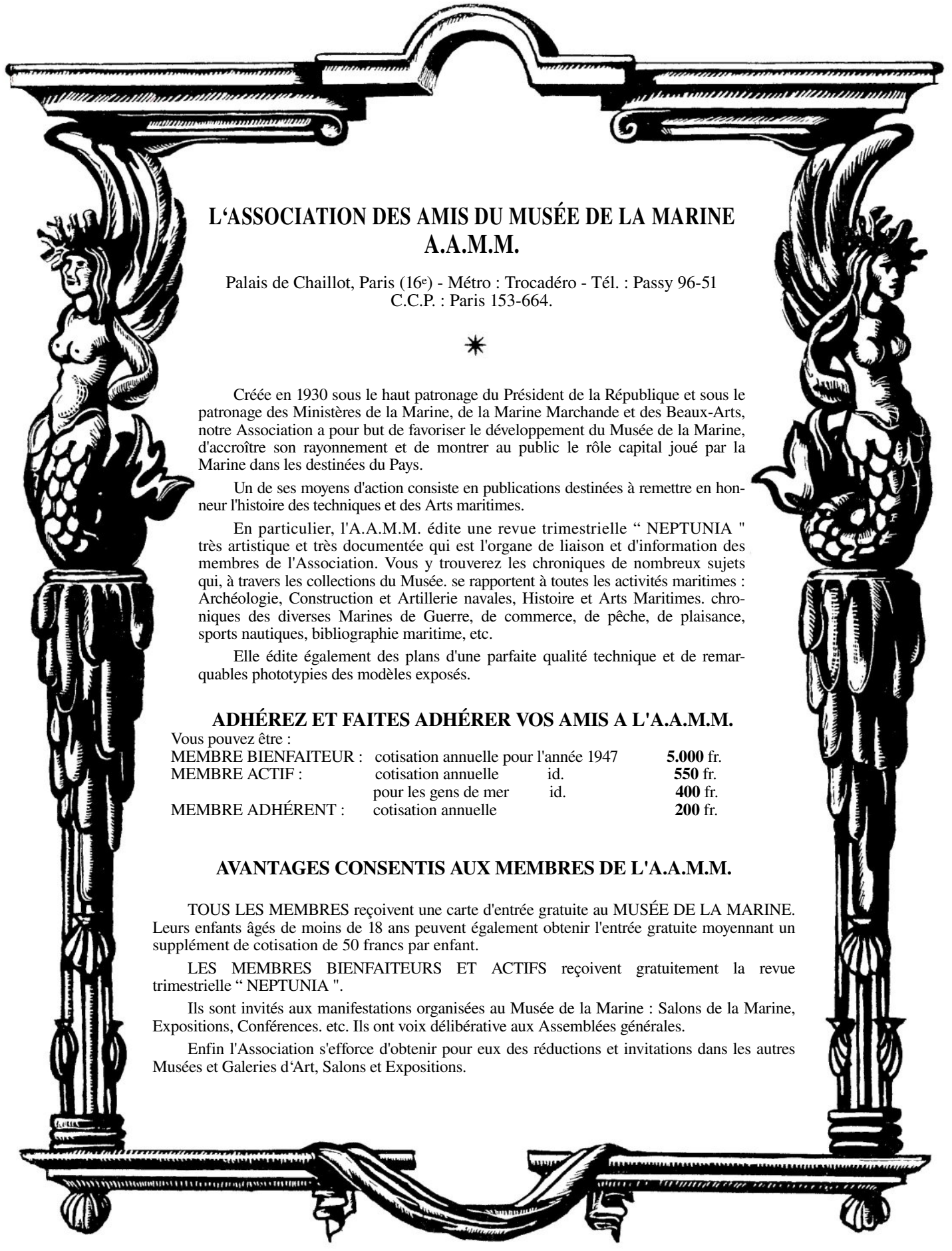
Ets J. PRAT, boulevard du Midi, CAZELLES-SUR-LYON (Loire). Tél. : 13. Manufacture de Chapellerie, Constructions Mécaniques.

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'Échelle. Opé. : 15-13. Tableaux anciens, objets d'art.



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

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



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

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

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

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

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

Vous pouvez être :

MEMBRE BIENFAITEUR :	cotisation annuelle pour l'année 1947	5.000 fr.
MEMBRE ACTIF :	cotisation annuelle id.	550 fr.
	pour les gens de mer id.	400 fr.
MEMBRE ADHÉRENT :	cotisation annuelle	200 fr.

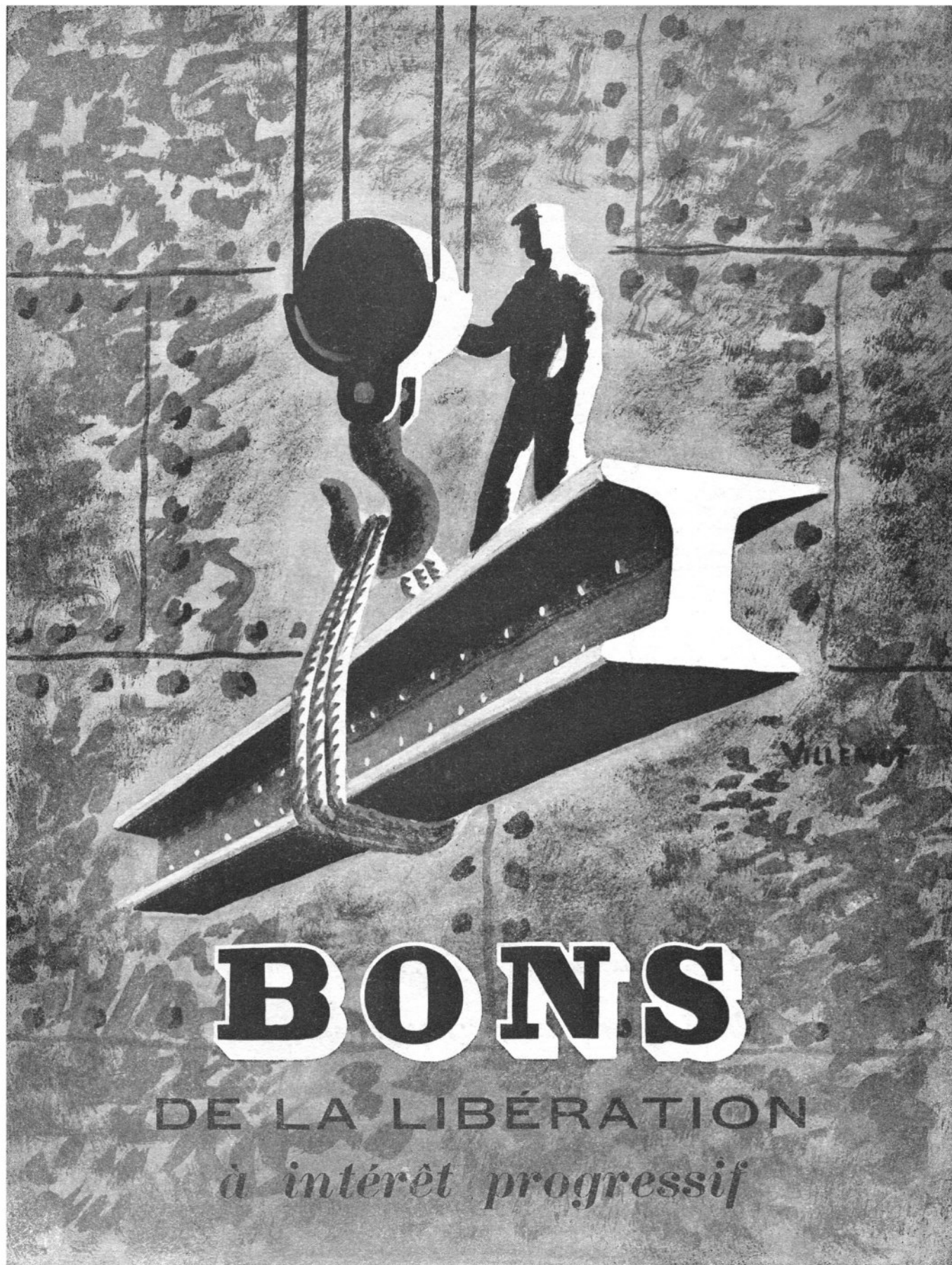
AVANTAGES CONSENTIS AUX MEMBRES DE L'A.A.M.M.

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

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

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

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



BONS

DE LA LIBÉRATION

à intérêt progressif