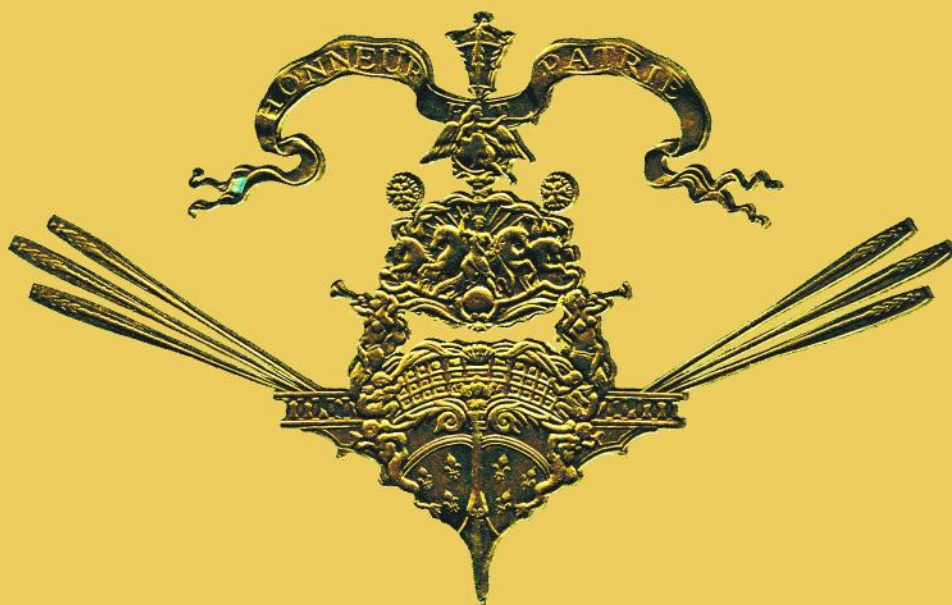


NEPTUNIA



NUMÉRO SPÉCIAL

2^e TRIMESTRE 1947

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

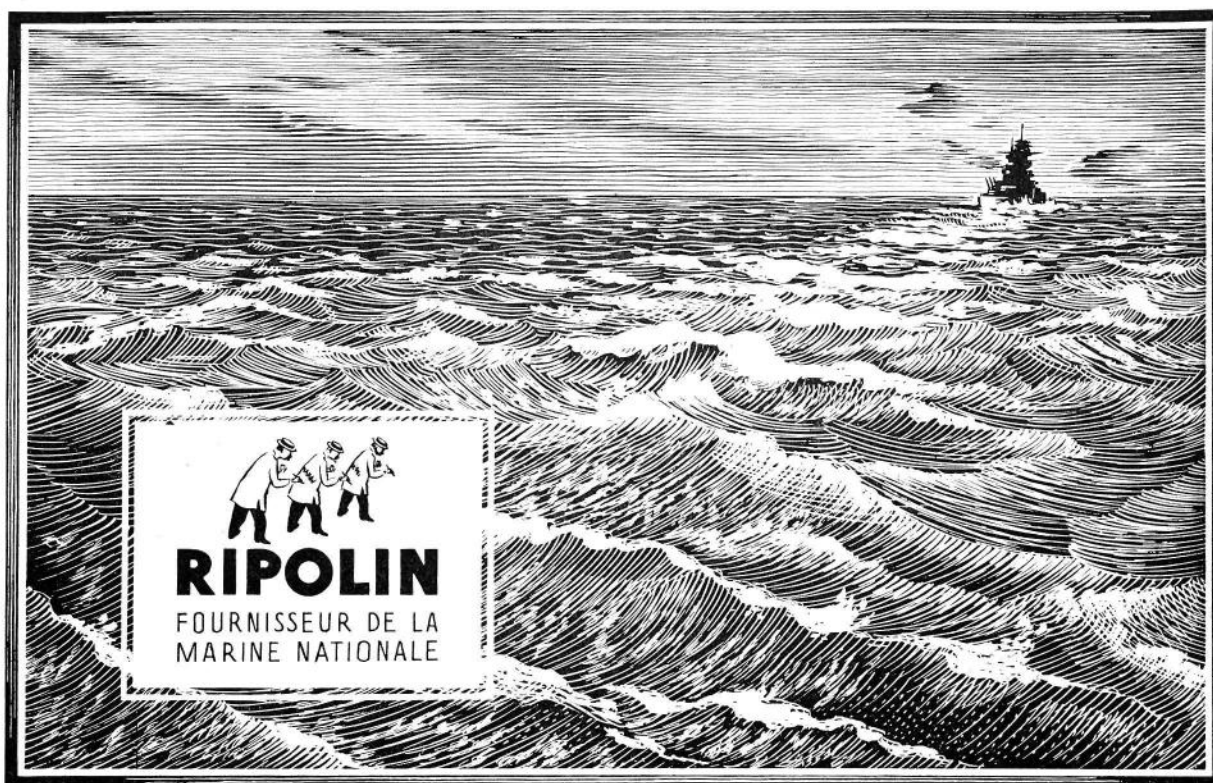
CHANTIERS
NAVALS
FRANCO-BELGES
Villeneuve-la-Garenne
(Seine) Tél. Plaine 18-20

BATEAUX DE
SERVITUDE
de tous types
REMORQUEURS
CHALUTIERS

MATÉRIEL
DE DRAGAGE
OUTILLAGE DE
PORTS

BATIMENTS
pour la
NAVIGATION

Fluviale et Coloniale



ROGER LE MANACH

ENSEMBLIER — DÉCORATEUR



DÉCORATION INTÉRIEURE
AGENCEMENT DE YACHTS
CRÉATION D'INTÉRIEURS MARINS



77, Bd du Montparnasse - PARIS-VI*

LITTRÉ 27-62

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*

Téléphone : MENilmontant 99.46

PAUL VAUCLAIR

Tailleur

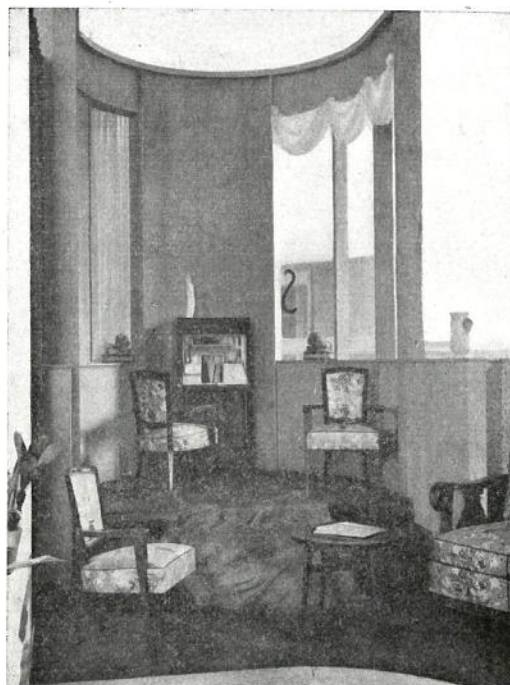
•
SPÉCIALISTE

UNIFORMES

MARINE

•
40, Bd du Montparnasse - Paris XV^e

Tél. : LITré 82-65 et 82-66.

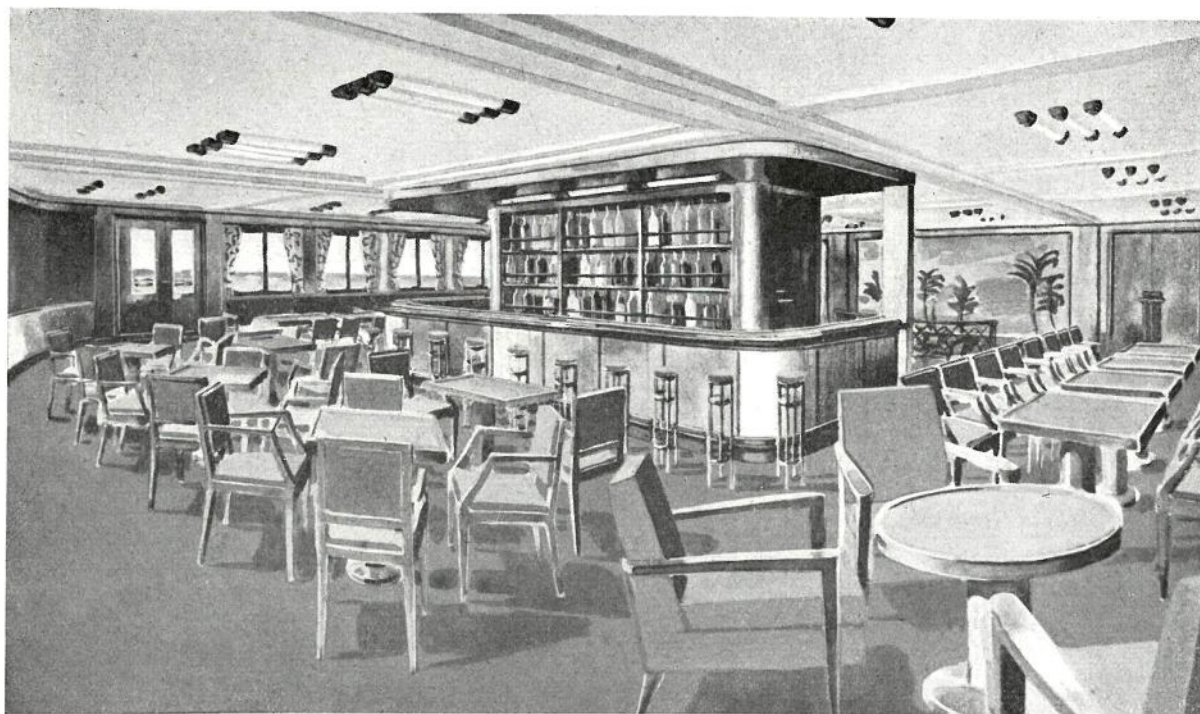


Marc SIMON et Fils

DÉCORATEURS - ENSEMBLIERS

94, Boulevard Diderot

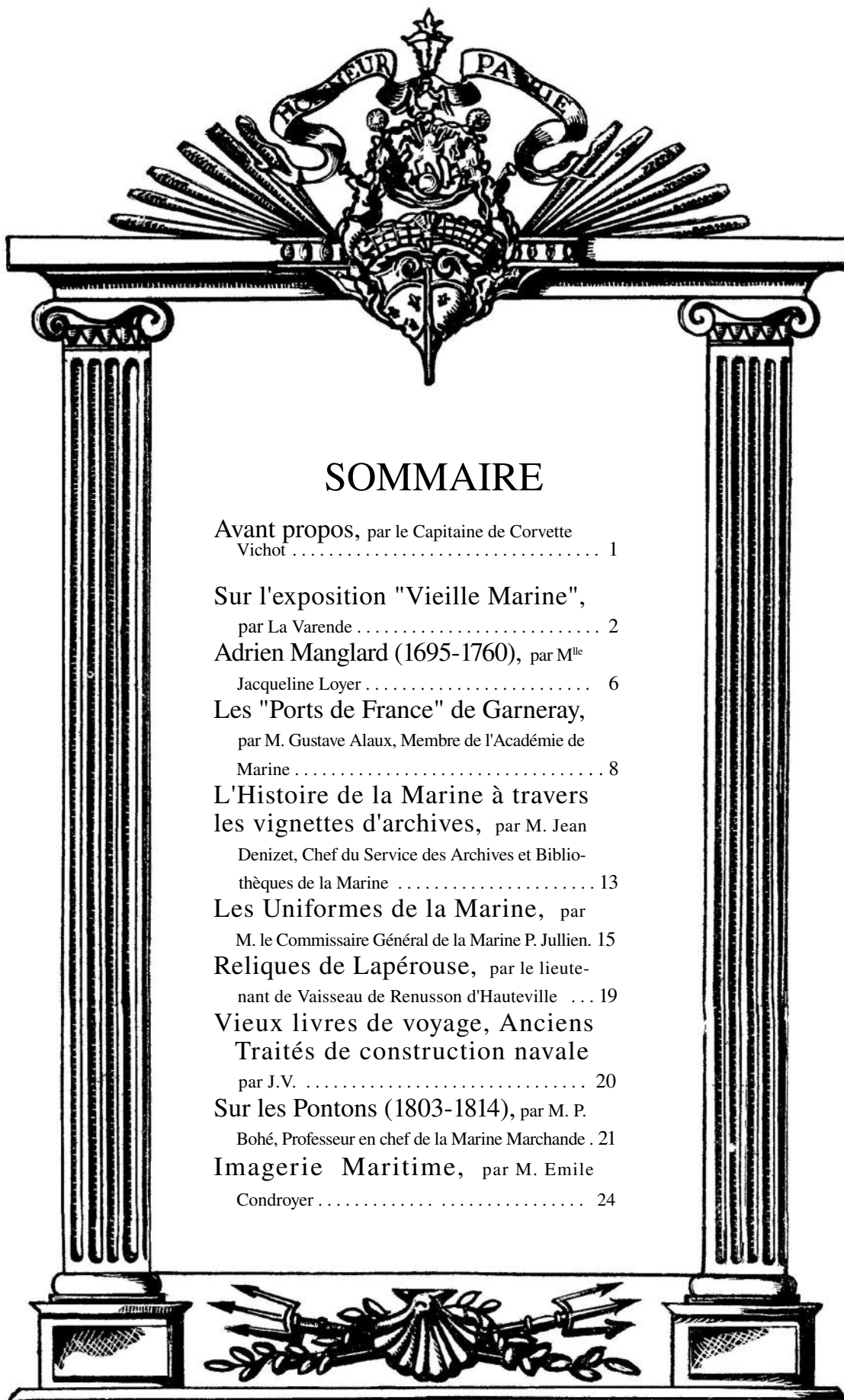
PARIS-XII^e



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



B. SPADE DÉCORATEUR



SOMMAIRE

Avant propos, par le Capitaine de Corvette Vichot	1
Sur l'exposition "Vieille Marine", par La Varende	2
Adrien Manglard (1695-1760), par M ^{lle} Jacqueline Loyer	6
Les "Ports de France" de Garneray, par M. Gustave Alaux, Membre de l'Académie de Marine	8
L'Histoire de la Marine à travers les vignettes d'archives, par M. Jean Denizet, Chef du Service des Archives et Biblio- thèques de la Marine	13
Les Uniformes de la Marine, par M. le Commissaire Général de la Marine P. Jullien.	15
Reliques de Lapérouse, par le lieute- nant de Vaisseau de Renusson d'Hauteville ...	19
Vieux livres de voyage, Anciens Traité de construction navale par J.V.	20
Sur les Pontons (1803-1814), par M. P. Bohé, Professeur en chef de la Marine Marchande .	21
Imagerie Maritime, par M. Emile Condroyer	24



L'Affiche " Vieille Marine ", avec ou sans texte, en 2 couleurs sanguine et ocre, format 80×120 (dimensions de la gravure 60×80) est en vente au Secrétariat de l'Association des Amis du Musée de la Marine, Palais de Chaillot, Paris 16^e - Prix: 100 francs



AVANT-PROPOS



NZE mois d'une laborieuse et brillante renaissance et l'Association des Amis du Musée de la Marine, sans désespérer, décide l'organisation d'une exposition « Vieille Marine » qui groupera objets d'art, instruments, souvenirs ou curiosités du folklore maritime, antérieurs à 1870.

Le but de cette manifestation est double. Le premier, celui qui figure en tête des statuts de l'Association : accroître le rayonnement du Musée de la Marine et favoriser ainsi la propagande maritime dans le Pays. Le second : faire connaître les objets d'art et documents anciens dispersés dans des collections privées ou officielles et enrichir ainsi notre documentation iconographique maritime.

Peu de finances, mais nombre de bonnes volontés, de l'enthousiasme et déjà l'on peut affirmer que l'un et l'autre buts sont atteints. Des centaines de documents, tous d'époque, beaux, émouvants, curieux ou rares, ont été rassemblés dans nos galeries. Évoquant notre « Vieille Marine » dans ce qu'elle avait à la fois de plus prestigieux et de plus familier, ils illustrent aux yeux de tous l'histoire et les gloires maritimes des siècles passés.

Pour les marins, ce sera un « pèlerinage aux sources », aux nobles et fortes traditions qu'on apprenait durant un long noviciat, en souquant sur les avirons et pendant les froides nuits de veille, à grandes claques d'eau salée.

Mais la grande valeur de cette exposition ne réside pas seulement dans le succès momentané de cette heureuse initiative : elle est dans les fructueux prolongements qu'on peut en espérer si l'Association, encouragée par la Marine, peut renouveler chaque année cette manifestation. Si elle rentre dans notre rituel maritime, comme le « Bal des Petits lits blancs » dans celui de la Bienfaisance, elle soutiendra notre propagande par sa périodicité attendue, par des participations de plus en plus vastes qui seront les variations sur un thème constant : Marine du Levant, du Ponant, Ports de Marseille, de Bordeaux, du Havre... Colonies, Marines étrangères. Des courants et des échanges de documentation maritime enrichiront l'Art et l'Histoire et le rayonnement de notre Musée, renforcé de nombreux concours officiels ou privés, ira s'épanouissant, au delà des lointaines frontières de l'Union Française.

J.V .



SUR L'EXPOSITION

Il existe des objets vraiment sanctifiés, et je ne parle pas de ceux qui ont reçu une bénédiction officielle, auxquels, mystiquement, ont été accordées des « indulgences », et qui, dans tous les peuples et toutes les religions, ont incarné des puissances occultes; non : il s'agit ici d'objets auxquels, sans formules pieuses et rituelles, le souvenir, le respect, le prestige accordèrent plus que des indulgences et, en fait, de vraies grâces. Ils sont tels que de les voir, que de les toucher, confère une force active et contagieuse, dispense une vertu soudaine et vigoureuse; une sorte de flux imaginaire vous soulève. On se trouve, en leur présence, arraché à soi-même, à ce sentiment de la personnalité toujours confus parce que trop complexe, car nous ne sommes simples que pour les autres.

Brusquement, en face de ces reliques, l'imagination nous emporte, et nous voilà partis, toutes voiles dehors.

Imagination, direz-vous, encore ! et je répondrai : oui, imagination toujours. Cette valeur de l'imagination à laquelle j'ai consacré tous mes livres (ce que je puis avouer maintenant que je n'en ferai plus beaucoup), n'est pas à sa place dans l'éducation. C'est la faculté première de l'homme, celle qui le meut par excellence, lui apporte des éléments de vigueur qui le déterminent et lui infusent des audaces toujours renouvelées. Folle du logis ? allons donc, magicienne de l'homme, et sa maîtresse. Le conquérant est d'abord un imaginaire forcené; le savant, un imaginaire appliqué; le saint, un imaginaire de l'infini; le politique, un créateur inouï d'imaginaires. Voyez, à l'heure actuelle ce que l'imagination obtient des hommes. On leur jette en pâture l'imagination de bonheurs futurs, et l'humanité s'enflamme; l'humanité oublie les tristes jours du présent.

L'objet devient un véhicule de l'esprit. Je me souviendrai toujours de l'action obtenue sur moi par l'arrivée d'un tout petit objet dans une ancienne boîte à cartes de visites. Je subissais ces instants — réellement atroces — qui sont la rançon des heures par trop véhémentes et fructueuses : stérilité, torpeur soudaines, succédant à l'abondance, à la verbosité, à l'élan, aux épanouissements de l'âme. Ah ! vraiment cette aridité que les fervents de Dieu considèrent comme une des épreuves les plus douloureuses de leurs vies consacrées. Le piège secret du Malin.

La petite boîte contenait un morceau de fer rouillé que l'oxyde avait déjà rendu presque informe; mais, à l'examen, on reconnaissait cette pièce d'armurerie que l'on nomme



"VIEILLE MARINE"

un *pontet* et qui, sous l'arme, préserve la gâchette. Je lus : « *Trouvé à Vanikoro, en août 1929, sur les récifs où périrent les vaisseaux de La Pérouse par M. Corbin de Manjout* ».

O vertu de l'amulette ! D'un seul coup, l'homme las, l'homme épuisé reprenait une alacrité assez forte pour chasser ses anxiétés, désordres, ses reploiements, ses astreintes. Tout le Pacifique se développait dans son immensité pailletante, sous le jour bleu, dans ses coraux chargés d'écume... L'expédition de la Boussole et de l'Astrolabe s'enfonçait vers l'Est du Monde. Je voyais mon trisaïeul, fin, rose, aux yeux de jacinthe, massacré à Manoua le 11 décembre 87, dans la splendeur de l'été austral, pour n'avoir pas voulu user de ses tonnerres, parce que le Roi avait ordonné de respecter les « bons sauvages ». La France ne tuait pas. Et, quelques mois plus tard, les deux frégates, les anciennes flûtes, luttant pour doubler Vanikoro, l'île fatale, et finissant par être jetées à la côte.

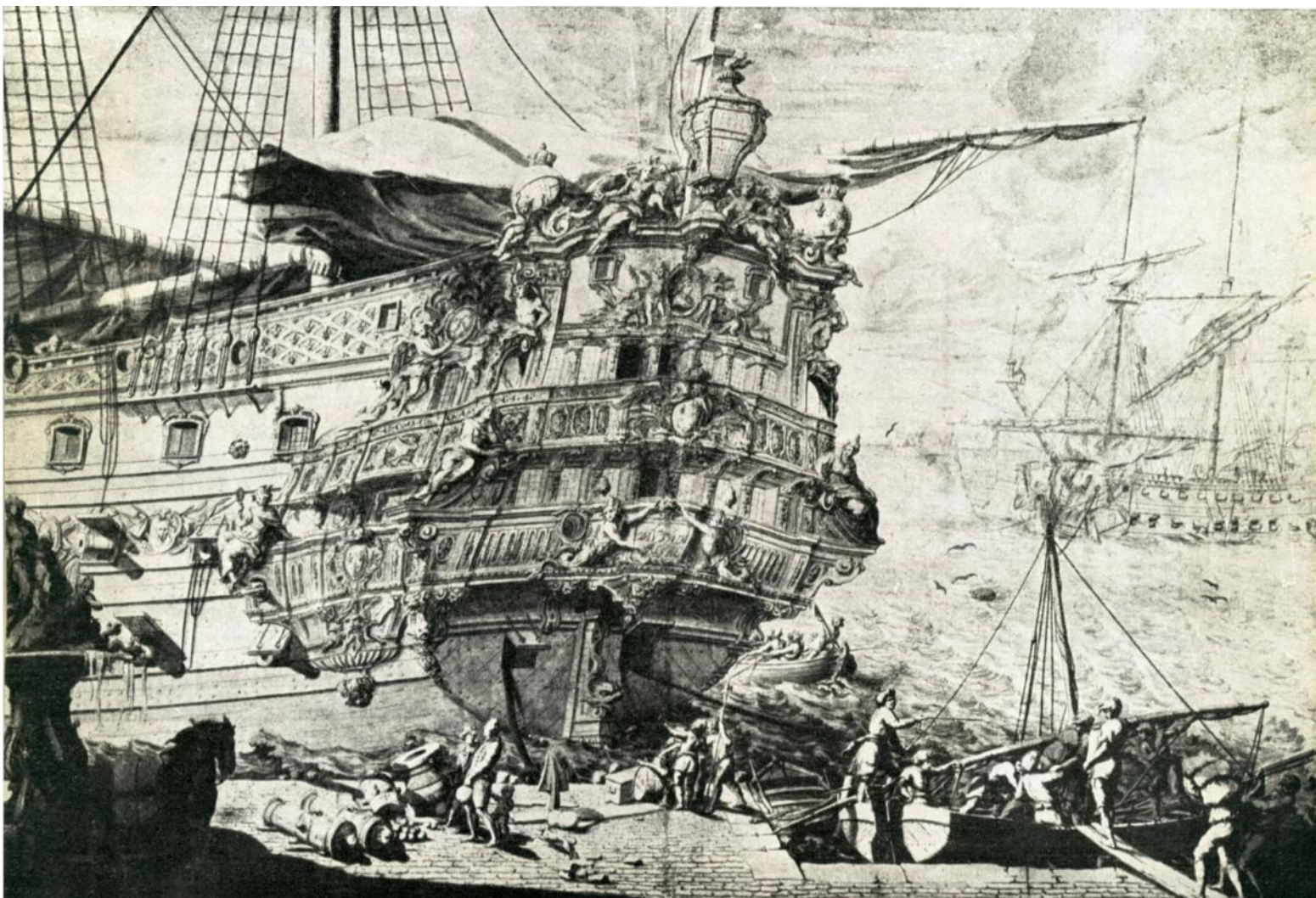
Je me précipitai sur l'atlas de La Pérouse, et deux heures après, dans un brouillon ductile et fort comme du cuivre rouge, j'entamais une coque du XVIII^e siècle. L'objet sanctifié venait de m'apporter, par sa vue, par son contact, une véritable grâce actuelle.

Les Musées nationaux, en réunissant et en présentant ces mystérieux agents de forces, les mettent à la portée de tous, amplifient et étendent leurs juridictions et leurs terrains. Le Musée est un immense réservoir de forces psychiques, de prosélytismes. Cependant il est d'autres musées encore, plus humbles mais non moins actifs : les musées familiaux, ceux-là, qui sont les chapelles vouées à l'objet, quand les palais nationaux en sont les cathédrales. On prie mieux, dans les chapelles. Là, dans le salon, dans la bibliothèque, dans la chambre, l'objet-souvenir est incessamment honoré, bien plus encore que celui qu'on salue dans les établissements publics; d'autant plus actif qu'il reste le vestige d'une existence apparentée, d'un être qui a contribué à votre être, d'un fait qui contribua à votre fait. De plus, le mystère et la relégation ajoutent à sa valeur; il se trouve préservé des distractions, des indifférences ou des curiosités banales de promeneurs, car, malheureusement, tous les visiteurs des Musées ne sont pas des pèlerins. Ceci reste la relique au cœur de son reliquaire.

Eh bien, pour cette exposition de Vieille Marine, nous assistons à une sortie de ces objets familiaux; à leur présentation pieuse faite pour édifier la foule; les thuriféraires qui les vénèrent les apportent, les apportent eux-mêmes, et, un peu anxieux, attendent

leur placement. Je sais tel grand seigneur qui n'a jamais rien porté, et qui s'en vient chargé d'un grand paquet : il convoie le mousquet de son quart — ayeul — mais tout simplement celui du maréchal de Tourville. Je vois un provincial invétéré prenant le train pour vous apporter la boussole en or et en forme de montre, la boussole de poche de l'amiral de Grand-chain dont l'Empereur voulut faire un ministre de la Marine.

Ce sont des vestiges familiaux du Grand Corps que vous allez voir. Vous pénétrez avec eux dans des maisons défendues et jalousement gardées, parmi des intérieurs invio-



Arrière du vaisseau "Le Dauphin Royal" par Puget, (Collection Augustin Normand)

lables. Vous devinerez tout ce qu'ils furent, tout ce qu'ils sont, ces vestiges pour les descendants qui vous les confient. Que leur action en soient renforcée, de toute la fomentation familiale que vous devez saisir, par le culte qui les préserva, les entretint, par les sortes de prières, d'oraisons jaculatoires qu'ils reçurent. Le modèle a quitté la cheminée où, durant trois générations, il fut admiré par les enfants, préservé d'eux et commenté pour eux par le père. L'album de croquis navals n'est plus sur son rayon ; la longue-vue de cuivre et



Cartouche du Plan de la Ville de l'Hercudy
en l'isle de Majorque
(Atlas des Costes de Catalogne - Bibliothèque du Service
hydrographique de la Marine)



d'acajou, de palissandre, le « verre », a déserté ses crochets. La vieille marine dans sa courtoisie, son amabilité souriante, vous fait les honneurs d'elle-même. N'entrez pas ici sans cette déférence qui convient.

Vieille Marine, splendeur des mâtures; essor immense des voiles et des phares de chanvre. Enseignes de poupe, longues comme le maître-bau, juchées au sommet des architectures, des dieux marins et des galeries. Pièces de bronze vert et affûts rouges; rambades et coursiers, espales, tabernacles et tendeleets, étendards. Et plus près, le navire-pie, au black rayé de batteries blanches, de laque et d'ivoire. Instruments désuets magiques et magnifiques, des bâtons de Jacob, des astrolabes constellées, des octants, des cercles à répétition. Grands *Neptunes* reliés en veau; montres marines à fusées coniques et à chaîne; porte-voix, *brailards* de cuivre, dont certains étaient d'argent comme les sifflets de manœuvre. Ampoulettes dont on « mangeait » le sable dans les quarts trop cruels; cloches de bronze clair qui portaient : « Je m'appelle Marie ».

Et noms épiques, dont le bruissement vous étourdira; *La Couronne* et Rasilly, *Soleil-Royal* et Tourville, *Etats de Bourgogne* et Choiseul, *le Héros* et Suffren, *l'Océan* et Sané, *le Bayard* et Courbet. Les croisières de trois ans, les bordées de cinq cents lieues sans toucher une ficelle, les calmes horribles et les tempêtes à la cape sous la pouillouse. Les charivaris d'honneur — ou de déshonneur — au cabestan, la barre de justice et le chat à neuf queues; les orgues du vent dans les manœuvres et les drisses, l'« À Dieu vat ! », des changements d'amures, et, soudain délivrés, ce ramage d'oiseaux, ces piailllements de toutes les poulies...

Vous serez bientôt empoignés; vous résisterez un peu, par instinct de conservation, par défense de votre intimité, mais vous monterez à bord, et ce sera fini. Vous-mêmes, vous vous attellerez à la drisse, à courir, et « Hisse le foc ! ».

N'oubliez pas : *ici, chaque objet est vénéré.*

LA VARENDE,

Panneaux de galères "Naiades et Tritons"





Soleil couchant. - Eau-forte d'A. Manglard (Coll. E. L.)

ON a peu de renseignements sur cet artiste du XVII^e siècle français. Souvent capricieuse, l'Histoire, se montre avare de détails et conserve un souvenir assez vague d'Adrien Manglard, peintre, graveur et dessinateur de marines.

Les quinze premières années de son existence s'écoulent dans sa ville natale, à Lyon. Il est alors, d'après une opinion courante chez les auteurs, élève du Hollandais Adrien Van der Cabel, peintre et graveur de marines, curieux personnage établi sur les bords du Rhône :

« Sa conversation étoit gaie et amusante, son caractère franc et généreux; mais son goût pour la débauche l'égaroit souvent. On le trouvoit toujours parmi des yvrognes, et l'Amateur qui vouloit avoir de ses Tableaux, étoit obligé de le suivre dans ses parties de plaisir. » (1)

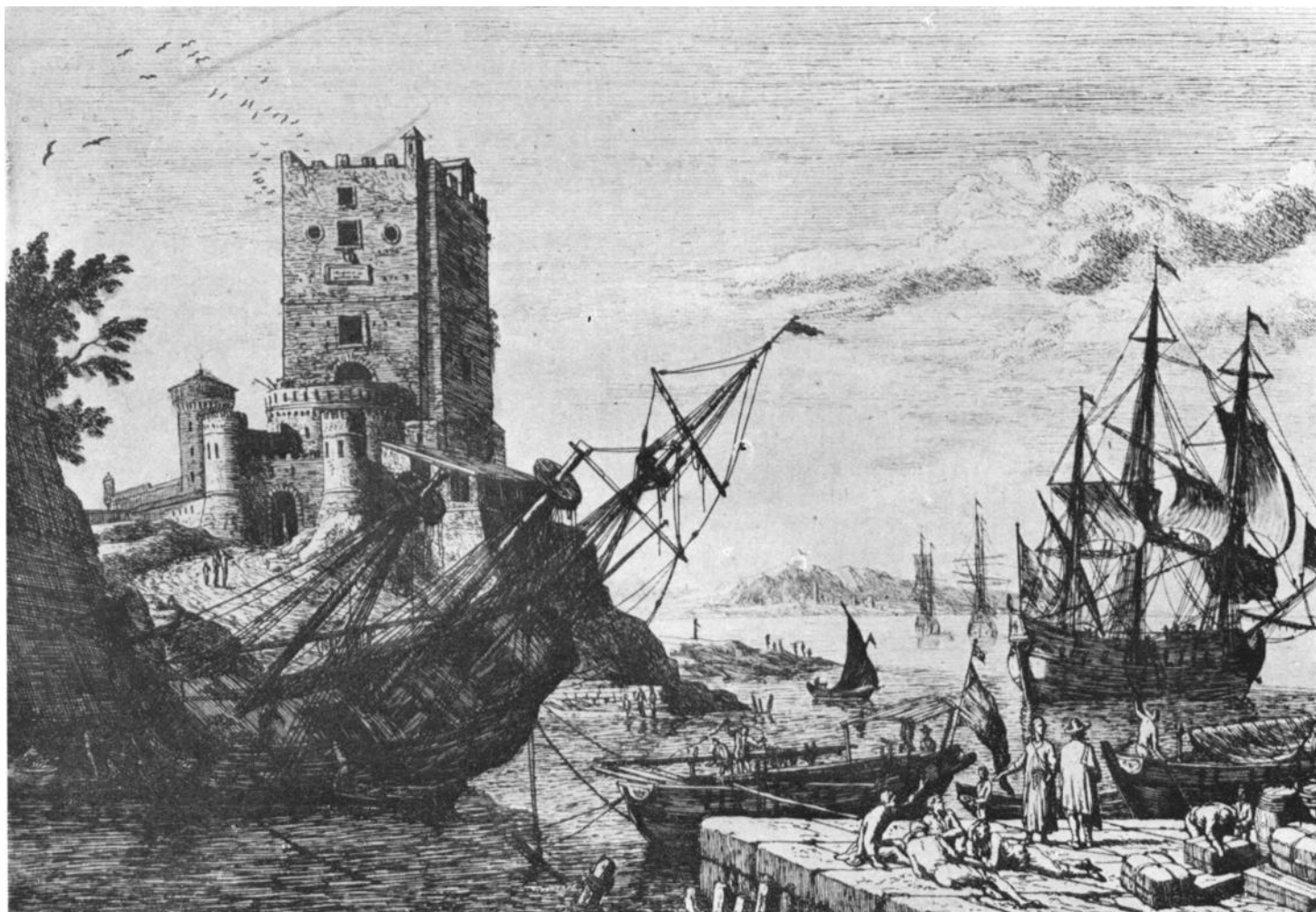
Manglard a-t-il reçu l'enseignement de Van der Cabel ?

Les dates de la mort de ce dernier, 1695 d'après certains, 1705 pour d'autres, autorisent le doute, et même s'il a fréquenté son atelier, il n'a pas eu le temps de subir son influence.

Vers 1710 Manglard quitte la France, il se fixe à Rome, et c'est probablement en Italie, où il va vivre et travailler pendant un demi-siècle, que naît chez ce Lyonnais, au contact du peintre de marines Bernardino Fergione, la passion du navire, qui apparaît particulièrement à travers la collection de dessins inédits de la Bibliothèque des Arts Décoratifs de Paris. Il s'y montre observateur attentif des navires de la Méditerranée, dont il analyse la structure avec rigueur et probité.

De son vivant il connaît les honneurs officiels, l'Académie Royale de Paris et l'Académie de Saint-Luc à Rome lui ouvrent leurs portes, mais il a surtout la bonne fortune de devenir le Maître de Claude-Joseph Vernet, auquel il doit, peut-être en partie, la curiosité que sa personne éveille de nos jours.

(1) LACOMBE. — Dictionnaire Portatif des Beaux Arts (1753).



Port de mer à la Tour-Carrée. - Eau-forte d' A. Manglard. (Coll. E. L.)

Ses tableaux de marines partagés entre les musées de Paris, d'Avignon, de Chartres, de Dijon, d'Épinal, de Lyon, de Montpellier, de Nancy, de Nantes, de Périgueux, de Rouen, de Rome, de Florence et de Vienne, portent en germe l'art de Vernet.

Le métier de graveur l'attire sur le tard. Ses eaux-fortes, assez médiocres d'ailleurs, révèlent comme l'ensemble de son œuvre une exacte connaissance des choses de la mer.

JACQUELINE LOYER.

BIBLIOGRAPHIE

BÉNÉZIT E. — Dictionnaire critique et documentaire des Peintres, Sculpteurs, Dessinateurs et Graveurs. III (1924)

BLANC Ch. — Trésor de la Curiosité. I (1857).

ROBERT-DUMESNIL. — Le Peintre-Graveur français. II (1836).

Abecedario de P. J. MARIETTE et autres notes inédites de cet amateur sur les Arts et les Artistes. III (1856)

Catalogue d'une collection de Dessins, Tableaux et Estampes du Cabinet de Feu M. MANGLARD, Peintre de l'Académie de Saint-Luc à Rome, par les Sieurs HELLE et REMY (1762).

Gazette des Beaux-Arts. V (1860). — I (1877).



Port de Fécamp.

LES PORTS DE FRANCE



eu de temps après son mariage avec Mlle Cavaroz, fille de l'Administrateur décédé des Quinze-Vingt, sept ans après le retour de la longue captivité en Angleterre, vers 1821, Garneray entreprit de peindre et de graver cette si intéressante série des « Ports de France » dont la Chambre de Commerce de Paris possède les tableaux originaux.

Pour pouvoir graver lui-même ces œuvres, Garneray prit des leçons du célèbre et vieux Debucourt, et les gravures parurent en quinze livraisons de 1823 à 1832, présentées au public par un texte d'Étienne de Jouy, de l'Académie Française, que le peintre avait connu vingt ans auparavant, officier à l'Ile de France.

Comment vint à Garneray l'idée de cette série, qui contribua considérablement à répandre son nom dans le grand public ?

En 1801, dans les salles du ci-devant garde-meuble, devenu le Ministère de la Marine, rue Royale, était exposée la magnifique suite des « Ports du Royaume » de Joseph Vernet, qui est aujourd'hui l'une des plus belles parures de notre Musée de la Marine. Ces admirables compositions répandues partout par les belles gravures que l'on connaît, continuaient à jouir auprès du public de la plus grande faveur. Mais, après les guerres de la Révolution et de l'Empire, bien des changements avaient modifié nos ports et les vues de « Monsieur Vernet » n'en donnaient plus tout à fait l'aspect contemporain. Or, bien des acquéreurs de ces gravures ne voyaient certainement pas seulement l'intérêt artistique qui s'y attachait. Beaucoup même n'y cherchaient que la représentation visuelle d'un endroit qu'ils aimaient ou qui leur rappelait des souvenirs. Nous oublions trop souvent, pour juger sainement des conditions dans lesquelles travaillaient jadis les artistes, que la photographie était alors inconnue.



Port de Bayonne.

DE LOUIS GARNERAY

En 1821, Garneray sentit fort bien que des gravures, plus modernes que celles exécutées, quelques cinquante années auparavant, par Cochin et Le Bas d'après Vernet, auraient toutes les chances d'être plus appréciées de « clients » qui, pour la plupart, achetaient ces vues, à peu près comme nous achetons aujourd'hui des cartes postales. Et l'on voit bien son idée lorsqu'on remarque combien il s'est attaché, chaque fois qu'il l'a pu, à représenter les édifices et ouvrages nouveaux, comme, à Bordeaux, le grand pont de pierre, alors tout récemment construit, et à Nantes, la Bourse toute neuve et blanche encore, à cette époque.

Garneray n'a pas, comme Vernet, une commande officielle. Aussi ne se lance-t-il pas dans les grandes dimensions. Il va parcourir nos ports, en compagnie de son ami de Jouy, et en rapportera de petites toiles, d'après lesquelles il va pouvoir exécuter tranquillement, à Paris, ses gravures.

Il est marin et ne peut l'oublier; aussi, bien souvent, il donne le premier plan aux navires et aux bateaux, non seulement aux petites embarcations d'usage local, ce en quoi il suit Vernet, mais aussi aux plus grands navires, et, là, il se différencie de son illustre prédécesseur.

Dans une vue du port du Havre, le trois-mâts de commerce qui passe lentement dans le port, vent arrière, est peint avec un amour extraordinaire, tout comme la jolie goélette américaine, à la mâture si fine qui se tient sur son ancre, prête à appareiller. Le port et la ville du Havre, sont, à la vérité un peu oubliés. A Rouen, nous voyons, sur la Seine un curieux petit bateau fluvial avec un énorme rouf, qui a presque un aspect chinois, et aussi une patache à vapeur et à roues, munie de ce singulier gouvernail, en usage alors sur les rivières, dont le safran est composé de planches séparées, moins dur à manœuvrer et tout aussi efficace qu'un gouvernail plein. A Bayonne, on remarque une de ces embarcations à fond



Port de Nantes.

plat et aux extrémités pointues, que l'on nommait tillole, et dont le type, sensiblement modifié, a donné naissance à la pinasse arcachonnaise. Pour tous ces détails l'œuvre de Garneray, nous transmet une documentation précieuse.

On peut s'étonner de trouver une vue du port d'Anvers, dans une suite des ports de France. Cette toile a certainement été peinte vers 1830, époque où la France, se relevant de ses désastres, revendiquait la Belgique et où nos soldats prenaient d'assaut le grand port de l'Escaut. Elle est, sans doute, l'avant-dernière de cette série, dont la dernière est certainement cette vue du Havre où se trouve une frégate arborant le pavillon tricolore, le seul que l'on puisse voir dans ces vingt-quatre tableaux.

Est-ce à cause de Chateaubriand que Saint-Malo est toujours vu, à cette époque, sous un jour dont le romantisme est particulièrement accentué ?

Comme Hue, Garneray a représenté la ville des corsaires sous l'assaut d'une furieuse tempête. Les bateaux qui boulinguent sur leurs ancres, mal abrités dans la Mer Bonne, sont d'une observation remarquable, ainsi que le côtre qui, au plus près, met fortement le nez dans la plume. Il faut être vraiment marin pour voir ces choses avec tant de justesse. Au premier plan, un matelot, en chapeau haut de forme, s'apprête à lancer un bout à un petit bateau qui va mettre à terre dans les rouleaux. Grand dieu ! que l'atterrissage sera difficile ! A droite, deux douaniers fouillent impitoyablement le bagage d'une dame. Faut-il donc que ces gabelous manquent de cœur pour tracasser ainsi une pauvre femme qui vient d'échapper aux périls d'une mer aussi démontée ! on peut s'amuser à voir là un reflet de la haine que, bien certainement, Garneray nourrit, comme tous les marins, contre les fonctionnaires de la Douane.

Tous ces détails pittoresques, parfois d'une exactitude scrupuleuse, parfois vus à travers le prisme déformant du romantisme, exécutés avec une naïve minutie qui n'est pas sans charme, n'excluent point, il faut se hâter de le dire, les qualités picturales. Les ciels, si importants dans tous les tableaux de Marine, sont d'une facture très fine et d'une grande justesse d'observation, ce sont bien là des ciels



Port de Saint-Malo.

marins, propres et nets sous le balai du vent, ou tout embués d'humidité saline, chargés de nuages courant bas sur l'horizon et déchirés par les rafales. Les eaux sont « transparentes » comme il est de mode de les représenter alors, parfois striées de jolis effets d'ombre et de soleil. Comme dans la vue de Fécamp, où Garneray montre mieux qu'ailleurs la sensibilité de son œil, avec des premiers plans qui font présager l'École de Barbizon.

Ces vingt-quatre petits tableaux, qui appartenaient sous le Second Empire à M. Basset, éditeur, sont passés en vente publique après le décès de ce dernier, le 9 mai 1874. Ils ont été acquis par M. Émile Justin Menier, qui en a fait don, peu après, à la Chambre de Commerce de Paris.

Nous devons à M. Jacques André, ancien Président de la Chambre de Commerce et à M. Marcel Cusenier, actuel Président, le plaisir d'avoir pu les montrer au public à l'occasion de l'Exposition « Vieille Marine » dans le beau cadre du Musée de la Marine, non loin de celles, si célèbres, dues au pinceau de Joseph Vernet, auxquelles nous pensons que de nombreux visiteurs se seront plus à les comparer.

Outre les changements survenus, en un peu plus d'un demi-siècle, dans l'aspect de nos ports, ils auront pu y voir aussi un exemple de l'évolution de la peinture de marine. Ils auront pu constater qu'en ce genre, cette évolution, quoique bien réelle, n'est pas aussi sensible qu'en d'autres branches de la peinture. L'écart entre les œuvres de Joseph Vernet et celles de Louis Garneray est bien loin d'être aussi grand que celui qui sépare les œuvres d'un Fragonard de celles d'un David. C'est sans aucun doute, parce que l'indispensable connaissance de la mer et du navire impose, en ce genre, le maintien d'une tradition d'objectivité, dont la grande ligne se voit parfaitement, du xviii^e siècle à nos jours, dans toute la peinture de marine française.

GUSTAVE ALAUX,
Peintre de la Marine



JEAN-FRANÇOIS-XAVIER
FAISSOLLE DE VILLEBLANC

Secrétaire, Conseiller du Roi en ses Conseils, Commis-
Général des Ports & Arsenaux de Marine, Ordre
en Bretagne.



PIERRE-BERNARDIN DE TIEN
MARQUIS DE LA PRÉVALAN



De Par Le Roy
Nous Chefs Vicaires des armées navales de sa Majesté
Commandant la Marine en ce Port

Permettons au nommé Pierre Rambot de Rochefort de se retirer chez lui
jusqu'à nouvel ordre, ayant servi sur La Salotte bombe du Roy &
L'Ena Commandé par M. d'Alac de Montreuil Cap. de 74 d'antenne en qualité
de Commandant a raison de 20 pendant 1 mois 15 jours commencées
le 1^{er} Octobre 1764 et finit le 15. Novembre 1764. L'antenne le 15. Novembre 1764



NOUS PIERRE-ANDRÉ-PAUL DE LOUVICOU, Chevalier, Seigneur de la Magdeleine,
ancien Capitaine en premier dans le Corps-Royal d'Artillerie, Chevalier de l'Ordre Royal & Militaire de
St. Louis, Maire; JEROME EYDIN, BARTHELEMI SAUVAIRE, Echevins anciens; JOSEPH PASTORET,
Avocat en Parlement, Assesseur; JEAN-FRANÇOIS MARTIN, FILS DE CESAR, & PIERRE BAGARRY,
Echevins modernes, Conseillers du Roi, Lieutenants - Généraux de Police, Protecteurs & Défenseurs des
Privilèges, Franchises, Libertés & Immunités de cette Ville de Marseille, Seigneurs du lieu de St. Marcel & ses
dépendances: Certifions & attestons que le jeu baptiste Joseph Chabaud natif de Marseille allié
de cette Ville pour Passager, sur le 1^{er} brigantin appelé Le Saint Jean Baptiste
Capitaine Michel Vence de Marseille suivant le Permis de ce jour au Bureau des Classes du Roi qu'il a
remis pour aller à Cady & ses passages.

Et parce que (grâce à Dieu) la santé est très-bonne en ladite Ville de Marseille, sans aucun soupçon de Peste, ni d'autres
maladies contagieuses, desquelles nous nous gardons, par les précautions les plus rigoureuses; Nous prions tous Gouverneurs,
Commandans, Magistrats & Officiers, de le laisser sûrement & librement passer, aller & revenir, séjourner & négocier, sans
lui donner ni souffrir qu'il lui soit donné aucun trouble ni empêchement: En foi de quoi, Nous avons signé ces Présentes, fait
apposer à icelles le Sceau de la Ville accoutumé, & contresigner par notre Secrétaire. DONNÉES à Marseille le Deux
du mois d'août mil sept cent quatre-vingt-trois.



Par Mesdits Seigneurs
Bureaux civils de la Marine
& autres



L'HISTOIRE DE LA MARINE A TRAVERS LES VIGNETTES D'ARCHIVE



'EXPOSITION des *Papiers à vignettes du Ministère de la Marine, de Louis XIV à Napoléon III*, que le Musée a dernièrement présentée au public, a démontré qu'un froid et banal papier administratif pouvait devenir attrayant, par la grâce d'une petite image.

La Collection que le Service Historique de la Marine a pu constituer à la longue, en compulsant minutieusement ses cartons d'archives, n'a pas encore la prétention d'être complète. Lorsqu'elle le sera — ou que nous la croirons telle — elle méritera d'être publiée, car elle apporte à l'histoire de la Marine une contribution qui n'est pas négligeable.

Pour l'instant nous avons voulu seulement offrir aux lecteurs quelques spécimens de ces vignettes parmi les plus typiques et les plus curieuses.

De quelle imagination ont fait preuve, pendant deux cents ans, nos fonctionnaires et les artistes qui les ont conseillés, pour décorer leurs papiers d'ornements toujours nouveaux, avec un souci artistique indéniable qui s'accompagne quelquefois d'une aimable fantaisie ! Car les quelques motifs ou attributs maritimes dont ils pouvaient jouer ne sont pas en nombre illimité; lorsqu'on veut ne pas répéter le déjà vu et trouver autre chose que le navire, la rame, un Neptune ou une Amphitrite, le trident, le dauphin, le coquillage et, bien entendu, l'ancre qui, à n'en pas douter, tient le record de la fréquence, que reste-t-il ? À moins que l'on se contente de reproduire l'attribut du régime : le blason royal, l'austère bonnet phrygien ou l'aigle impériale.

Pourquoi les papiers du Ministère de la Marine ont-ils cessé d'être ornements depuis 1840, encore qu'on en trouve, mais rarement, jusque sous le Second Empire ?

Le Musée de la Marine cependant continue à employer un papier qui s'orne d'une élégante galère, et celui de l'Académie de Marine est décoré d'une frégate aux voiles déployées.

Mais la tradition s'est perdue dans les bureaux. Pourquoi ne pas souhaiter qu'un jour notre Ministre prenne la décision de rétablir l'usage des vignettes, pensant avec juste raison que, même dans l'Administration, l'utile ne perd rien, et même a beaucoup à gagner, à se rendre agréable ?

JEAN DENIZET,
Chef du service
Des Archives et Bibliothèques de la Marine.



*Nantes, le 6^{ème} jour
de la République*



LIBERTÉ,



ÉGALITÉ.

COMMISSION A MARINE ET DES COLONIES.

LIBERTÉ, ÉGALITÉ, OU LA MORT.

mens exigés par l'Arrêté du Comité de Salut public du trente
r la nomination de tout emploi de la Marine.

Égalité, Marine Militaire



*Armée
d'Italie*



maine



*a venir 26 fructidor
an cinquième.*

AU NOM DE L'Empereur

ROCHEFORT, le 15 septembre 1808.



LES UNIFORMES DE LA MARINE

L'EXPOSITION « Vieille Marine » qui vient d'ouvrir ses portes au Palais de Chaillot montre au public, entre autres souvenirs, des portraits et des dessins reproduisant les costumes portés par les officiers et les équipages de la marine au cours des siècles.

Nous allons essayer, et le mot est choisi avec intention, de faire en ces deux pages qui nous ont été accordées une analyse rapide et aussi complète que possible de ces uniformes et surtout de leur évolution dans le temps, sans avoir, bien entendu, la prétention d'épuiser le sujet.

Tout d'abord rappelons que comme l'armée de terre, la marine encadre ses matelots et quartiers-mâtres, constituant les équipages de la flotte, par des sous-officiers, appelés officiers-mariniers où « maistrance » et des officiers de différents Corps, officiers de vaisseau du « Grand Corps », Ingénieurs, Commissaires et Médecins, pour ne citer que les principaux.

Mais, contrairement à l'usage et à la réglementation de l'Armée, où les officiers et sous-officiers portent la tenue générale de la troupe, les uniformes des cadres de la Marine ont presque toujours été différents des vêtements des équipages.

Dans ces cadres eux-mêmes, peu à peu, au cours des régimes et surtout pendant le XIX^e siècle, l'uniforme va devenir le même à quelques ornements près, de telle sorte qu'il va être assez difficile de distinguer entre eux les différents Corps qui les composent. Indiquons ensuite que le vêtement des officiers de la Marine a toujours suivi la mode civile de l'époque dont

il est en quelque sorte le reflet. Mode française très souvent, mode anglaise parfois. Celui des équipages s'est peu à peu calqué sur le costume de tous les matelots du monde, sauf pour la coiffure qui est restée la seule caractéristique du Pays.

L'histoire de l'uniforme de la Marine peut se schématiser enfin dans le temps en disant qu'elle commence au milieu du XVIII^e siècle et que son évolution dure presque cent ans : 1764-1848. Cette période est à son tour divisée en deux parties à peu près égales par l'année 1804. Telles sont les grandes dates de cette petite histoire.

1764.

Si nous regardons, en effet, tableaux, gravures ou dessins de l'Exposition « Vieille Marine » nous voyons qu'il est inutile de remonter plus haut que le milieu du règne de Louis XV pour trouver des « vêtements uniformes ». La fantaisie règne en maîtresse dans la Marine jusqu'en 1764. À partir de cette date, les officiers de vaisseau portent l'habit bleu doublé de rouge et c'est cette dernière couleur qui domine, car les parements de l'habit, la veste, la culotte et les bas sont rouges. Des broderies d'or distinguent les grades. Dans le même temps nos Ingénieurs, Commissaires et Médecins reçoivent un vêtement semblable mais le fond de l'habit est gris. Gris d'épine pour ceux-ci, gris de fer pour ceux-là.

Puis vers 1770 les officiers du Grand Corps se décident à porter l'épaulette « la guenille à Choiseul ». Ils en deviennent très vite fêrus et la disputent farouchement aux officiers des autres Corps. La lutte sera vive, voire âpre,



Matelot 1791-1814. (Litho coloriée de DELPECH).

comme tout ce qui touche au « bouton ». Et cette épaulette sera pendant plus d'un siècle le fossé qui séparera les premiers des seconds. Ceux-ci se verront toutefois doter de broderies souvent grandioses, témoin ce portrait de Commissaire général Louis-Philippe qui en est littéralement couvert.

Pendant ce temps, comment étaient donc habillés la maistrance et les équipages ? A la mode de l'époque et comme tous les matelots du Monde; il n'y avait rien d'uniforme et tout dépendait de la fantaisie des Commandants. Nos marins portaient au xviii^e siècle, en général, une camisole de drap, un ample pantalon ou une large culotte de drap ou de toile, suivant la saison; par là-dessus, une ceinture en laine, des bas de couleur et pour coiffure un bonnet ou un chapeau rond. Le drap des vêtements était rouge ou bleu.

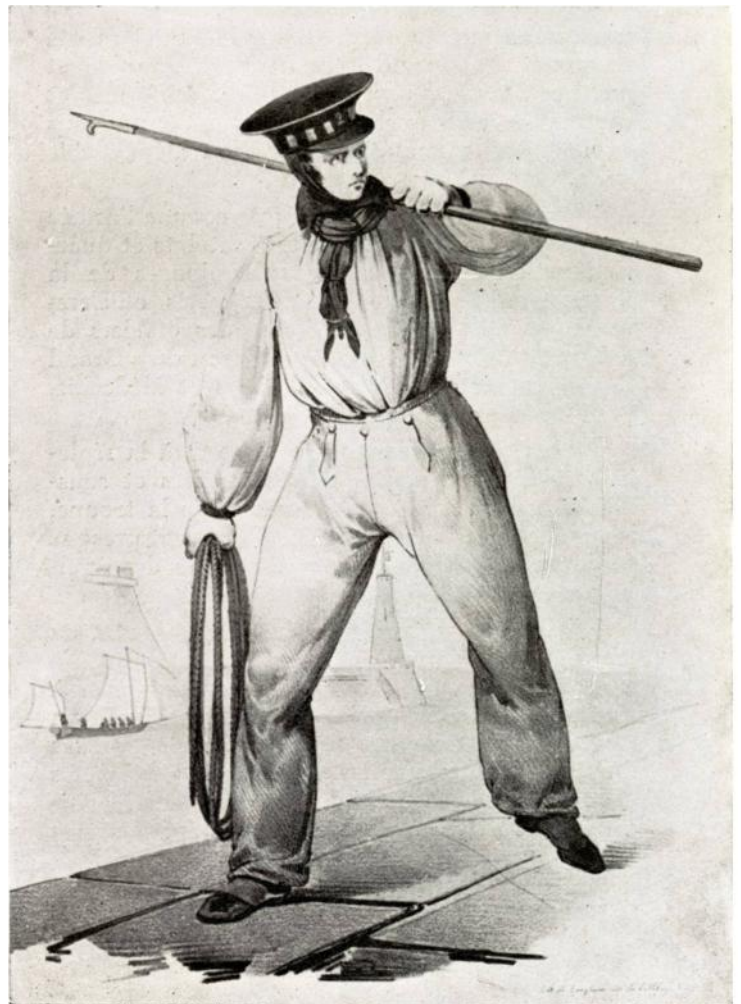
Mais déjà la maistrance s'habille comme les officiers et la chronique du xviii^e siècle rapporte que le maître d'équipage du Capitaine de Vaisseau de Grandchain était « superbe », vêtu à la livrée de son Commandant. Il portait en sautoir un large baudrier composé de chaînettes et d'une plaque en argent massif qui supportait les sifflets servant aux manœuvres...

Louis XVI modifie la forme des broderies qui reproduisent des ancres, rend l'habit plus simple mais l'égaye toutefois par des couleurs très vives aux collets, couleurs destinées à distinguer les Escadres auxquelles appartenaient les officiers.

La Révolution, tout en conservant cet habillement, supprime les broderies en 1792 puis les rétablit, simplifiées en 1795. Le collet est d'abord uniformément blanc puis devient rouge et c'est cette dernière couleur qui persiste longtemps encore.

A la veille de l'Empire, les officiers de tous les Corps portent un habit bleu avec un collet très haut et rabattu, de

Matelot des équipages de ligne. Tenue de travail. (Litho de BARDEL).



couleur rouge, la veste rouge ou blanche, les bottes et le grand chapeau claque à glands d'or. Certains Corps ont des collets de couleurs différentes, noire pour les ingénieurs et les médecins par exemple, mais le rouge domine, avec des nuances. Les officiers-mariniers ont des vêtements analogues.

1804.

L'an 12 marque une étape importante dans l'évolution de l'uniforme. Le 15 floréal (5 mai 1804) les équipages doivent réglementairement porter un paletot et un pantalon bleus, un gilet rouge, une cravate noire et un chapeau rond verni à « la matelote ». Leurs boutons sont à ancre.

Vingt-deux jours après, le 7 prairial (27 mai 1804), les officiers prennent l'habit bleu foncé (les commissaires l'ont bleu de ciel). sans revers, boutonnant droit sur la poitrine, collet droit rouge, parements rouges. Les grades se distinguent par des ancres en or brodées sur le collet et la poitrine où elles forment boutonnières. La veste rouge de la 1^{re} République disparaît remplacée par la veste blanche qui durera presque un demi-siècle. (Culotte bleue à bord, blanche à terre. Chapeau à glands d'or. L'arme de bord est le sabre. A terre les officiers portent l'épée ou le poignard. La maistrance est dotée d'un même habit bleu sans revers avec des galons d'or de grade sur les manches.

Mais bientôt — 1808 — les équipages se voient habillés en soldats et affublés d'un shako sur la tête, coiffure fort incommode, on l'avouera, pour monter dans la mâture par grand vent ou nager dans une embarcation. La Restauration semblera revenir à de meilleurs sentiments car elle leur redonnera au moins pendant le règne de Louis XVIII, un costume de matelot.

Ce souverain prescrit pour les officiers, en 1819, et la maistrance un habit bleu très ajusté et très sobre et conserve les deux couleurs traditionnelles le bleu et le rouge tout en enlevant de l'importance à la dernière qui n'apparaît



LITHO coloriée de VILLAIN. Epoque Louis-Philippe.

plus pour les officiers que sur les retroussis et en doublure et pour les officiers-mariniers sur le devant du collet et les ancres des retroussis.

Charles X, apparition du col bleu à raies blanches accompagné d'une cravate rouge qui disparaîtra en 1840, mais les matelots organisés en équipages de ligne ont moins de chance encore que ceux de Napoléon. Ils sont coiffés d'une casquette à bandeau bicolore bleu et rouge, ce qui n'est rien, mais surtout d'un casque à chenille noire, ce qui est pire. Casque en feutre de 1825 à 1829, en cuir pendant une bonne partie du règne de Louis-Philippe.

Sous ce dernier Roi l'uniforme des officiers se simplifie encore, la casquette des équipages leur a



*Capitaine de Frégate
petite tenue*

1848
(Litho de LALAISSE)

*Capitaine de Vaisseau
grande tenue*

finalément plu ainsi qu'à la maistrance, aussi l'ont-ils adoptée. Ce couvre-chef est rendu réglementaire en 1837 avec un énorme galon d'or sur le bandeau. Mais d'abord plate, grande et rigide, la casquette s'assouplit. comme les régimes. En 1848 c'est déjà le modèle actuel.

1848.

Second et dernier grand tournant de l'histoire de l'uniforme, telle se présente l'année 1848. Les galons apparaissent qui distinguent les grades. Ils sont d'abord placés sur la casquette puis sur les manches des habits, d'abord timidement, très près du bord, puis à leur place actuelle. La couleur rouge disparaît. Tous les marins sont habillés en bleu... marine.

Le Second Empire accentue cette uniformité qui n'est tranchée que par le port des épauletttes pour les officiers du Grand Corps et pour les autres par des broderies dont la surface

et la magnificence vont en décroissant avec le siècle. Les matelots reçoivent la chemise en coton tricoté à raies bleues et blanches et portent le petit chapeau de paille, puis le légendaire et grand chapeau noir en feutre verni aux deux rubans flottants, le large chapeau de latanier et enfin le bonnet à houpette bleue et garance.

Les chapeaux disparaissent, ou à peu près, avec le siècle qui les a vu naître. Reste le bonnet dont la houpette devient uniformément rouge et que nous connaissons tous.

L'Exposition s'arrête à 1870. Les officiers et les officiers-mariniers sont déjà vêtus, à peu de chose près, comme ceux que nous voyons aujourd'hui. Et les équipages ne tarderont pas à l'être.

P. JULLIEN,
Commissaire général de la Marine.

RELIQUES DE LAPEROUSE



Différents souvenirs de Lapérouse, aimablement prêtés par le Comte Dalmas de Lapérouse, à l'occasion de l'Exposition Vieille Marine évoquent par les épisodes auxquels ils furent associés, quelques traits du caractère de ce grand marin et nous remettent aussi dans l'ambiance de ce siècle brillant où le courage et les vertus militaires s'allièrent aux plus fines qualités de cœur et de jugement.

C'est de l'expédition en Baie d'Hudson en 1781, rendue ardue et périlleuse par des conditions de navigation très défavorables, que Lapérouse rapporta ce tromblon pris aux Anglais dont il détruisit les forts. De Chine, six années plus tard, parvint cette délicate tasse avec sa soucoupe ornée à ses armes (1), probablement par l'entremise de Barthélemy de Lesseps que Lapérouse débarqua au Kamtchatka porteur de dépêches pour le Roi, et qui dut à cette mission d'échapper au sort tragique de l'expédition. Ce sont les seuls témoins d'un service que lors de son passage à Macao, il avait commandé à un artisan cantonnais, et qu'il comptait prendre à son retour. Peut-être existe-t-il encore chez quelque mandarin des pièces de cet admirable service.

Cette médaille en argent que Louis XVI fit frapper pour le voyage d'exploration à de nombreux exemplaires, c'est le caillou blanc du Petit Poucet : l'Assemblée Nationale, en 1790, espérait par ces médailles jalonnant l'itinéraire de Lapérouse, retrouver l'endroit où la trace s'arrêterait.

Mais les recherches de d'Entrecasteaux furent vaines et ce fut pour M^{me} de Lapérouse, une deuxième séparation, celle-ci définitive, fin douloureuse d'un roman d'amour aussi attachant que « La Princesse de Clèves » du siècle précédent. Ne se dépeint-il pas admirablement quand, écrivant au Maréchal de



*Portrait de Mme de Lapérouse.
(Coll. Comte Dalmas de Lapérouse).*

Castries, après avoir épousé Éléonore Broudon, secrètement et contre la volonté de sa famille afin de « ne pas manquer à l'honneur », Lapérouse dit : « J'ai remis ma femme à ma vieille mère. Je suis décidé à ne jamais penser que, quoique je ne fusse plus amoureux, je lui ai sacrifié les avantages les plus flatteurs, parce que j'ai cru que c'était de mon devoir rigoureux, et qu'elle n'a en plus d'autres armes que les pleurs avec une grande honnêteté. Mais je suis convenu avec elle de chercher dans le service des compensations, et je suis prêt, Monseigneur, à faire le tour du monde pendant dix ans si vous l'ordonnez ». Et malgré cette mésalliance, Lapérouse dit que sa mère, ses sœurs, sa famille, ses amis l'accueillirent « d'une manière aussi jolie que si j'avais gagné dix batailles ».

L'Assemblée Nationale, le 22 avril 1791, décréta que « les relations et cartes envoyées par M. de Lapérouse de la partie de son voyage jusqu'à Botany Bay, seront imprimées et gravées aux dépens de la Nation ».

L'édition des « Voyages de Lapérouse autour du Monde » fut achevée seulement en 1797. La Révolution Française prouva ainsi que la passion partisane ne lui fit pas renier, bien qu'entreprise par un régime abhorré, une grande œuvre nationale.

Lieutenant de vaisseau
DE RENUSSON D'HAUTEVILLE.



VIEUX LIVRES DE VOYAGES ANCIENS TRAITÉS DE CONSTRUCTION NAVALE

M. l'Ingénieur Général Dyèvre, Directeur du Service Hydrographique de la Marine, a bien voulu autoriser l'exposition des plus beaux et plus rares ouvrages conservés dans la Bibliothèque de l'ancien Dépôt des Cartes et Plans de la Marine.

On admirera, en particulier, la magnifique édition en couleur des Grands Voyages de Th. de Bry. Sous le titre « La Floride française », le grand historien de la Marine, Charles de la Roncière, a réédité en 1928 la partie de ce livre illustrée par Jacques Le Moyne de Morgues, le peintre et hydrographe dieppois qui accompagna René de Laudonnière dans son aventureuse et tragique équipée. C'est « l'Historiae americanae secunda pars » qui contient les précieux tableautins représentant l'arrivée des Français en Floride, l'accueil de notre allié Outina « le Roi des rois » et les scènes de la vie indienne.

La gravure en couleur que nous reproduisons ci-contre appartient à une autre partie de cet ouvrage, « Aucuns pourtraicts des Pictes anciennement habitans une partie de la Grand Bretagne ». Elle donne une idée de la qualité des illustrations de cet exemplaire rarissime. L'équilibre et l'harmonie de la composition n'ont d'égales que la finesse et la pureté des coloris. Les éditions des grands et petits voyages entreprises par les frères Jean Théodore et Jean Israel de Bry et poursuivies par leur gendre William Fitzers se sont échelonnées avec un succès toujours renouvelé de 1590 à 1634. Dans ces livres le moindre détail des caractères, des lettrines, des illustrations et de l'« architecture » des pages révèle la science et l'art des éditeurs de cette époque. On mesurera aussi, devant ces riches albums, l'intérêt que toutes les élites occidentales manifestaient pour ces relations de voyages qui sont, plus qu'on ne l'imagine, à l'origine des grands mouvements d'idées, de luttes d'influence, des grands armements et des conflits internationaux qui s'ensuivent.

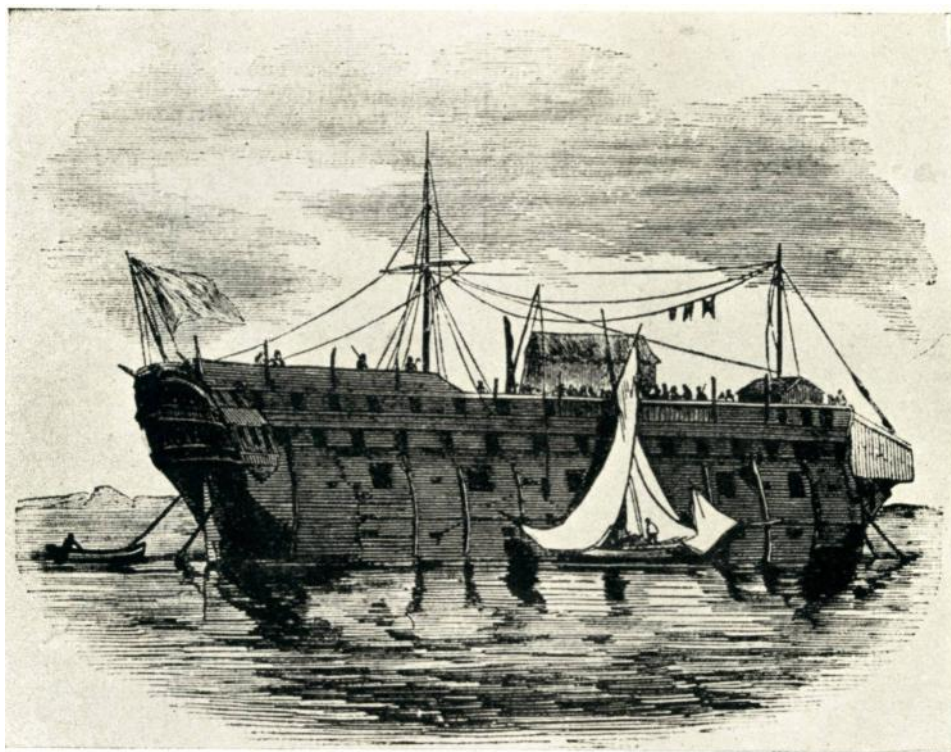
Trois autres ouvrages du Service Hydrographique : l'Atlas dit de Colbert, le Recueil des Costes de Catalogne — dont nous reproduisons plus haut un cartouche en couleur — l'admirable traité manuscrit du Chevalier Barras de la Penne sur la construction des galères, sont un héritage du grand siècle. La richesse de leur décoration, l'éclat des gouaches toujours fraîches et des enluminures évoquent la splendeur et la munificence du Prince qui couronnait ces œuvres mais il faut admirer davantage encore l'harmonieuse présentation technique de ces sommes de connaissances. Plaisantes autant que savantes ces « Démonstrations » des procédés et des stades successifs de la construction des vaisseaux et des galères. À l'encontre de notre ingrat dessin industriel, ces dessins au lavis gardent dans leur précision, une élégante ordonnance et une valeur infiniment descriptive et vivante. Ils témoignent d'un art équilibré, aimable et solide, du métier patient et passionné tout à la fois, que possédaient ces maîtres et artisans de la haute époque.

J. V.





Jeune fille Pict
gravure coloriée des "Grands Voyages"
de Théodore de Bry
(Bibliothèque du Service Hydrographique de la Marine)



Un ponton par Janet-Lange, d'après Garneray

SUR LES PONTONS (1803-1814)

La paix de 1814 rendit à la liberté plus de cent mille marins français que l'Angleterre tenait prisonniers. Qu'ils aient été pris sur des vaisseaux de ligne à la suite de quelque combat où la chance s'était déclarée contre nous, ou sur des navires marchands victimes du blocus, ou sur des corsaires de toutes dimensions (certains étaient minuscules et Edouard Corbière raconte l'histoire d'un « cossaillon » de cette espèce que son capteur embarqua à son bord, tel une simple chaloupe avec son infortuné équipage qui s'étranglait de rage impuissante), tous ces hommes se retrouvaient dans les geôles anglaises. Entassés dans des prisons dont les plus célèbres étaient celles de Dartmoor, Porchester-Castle et Norman Cross, ou sur ces pontons dont le souvenir exécré fut longtemps l'objet de malédictions de nos matelots, ces hommes y végétaient d'une vie misérable dont le moins qu'on en puisse dire, c'est que toute apparence de confort en était rigoureusement bannie ! Certes, la condition de prisonnier n'a jamais passé pour agréable et

pour être juste, on doit dire que les héros de Marryat, Peter Simple et son astucieux mentor irlandais O'Brien évoquaient avec amertume leur séjour dans une prison française de l'époque, mais tous les témoignages concordent au sujet de l'extrême rigueur de la vie, à bord des pontons. La note dominante en était l'ennui, un ennui écrasant, insupportable pour ces hommes habitués à une vie active et violente, qu'exaspéraient la nostalgie de leur existence passée et l'inaction à laquelle ils se trouvaient réduits. Les plus hardis s'acharnaient à retrouver leur liberté et, pour s'évader, témoignaient d'une ingéniosité et d'une fertilité d'invention qui rejettent dans l'ombre : les plus remarquables trouvailles des forçats enragés à conquérir la « Belle ». D'autres, résignés à attendre leur libération d'une paix que les victoires napoléoniennes autant que l'invincible insularité de l'Angleterre, rendaient de jour en jour plus lointaine, cherchaient un dérivatif dans le jeu, un jeu effréné, où ils perdaient (sans métaphore)

Pétion le 1 Juin 1812 R. Balthazard

Monsieur

Je profite de ce moment pour vous dire
 que pour vous faire le bonheur, en même
 temps pour vous faire plaisir, un petit cadeau
 amical, que je vous prie de vouloir accepter
 de ma part. Le Cadeau n'est pas bien grand
 table, mais j'espère que ce sera le bonheur
 un jour de sortir de cesceller cachas
 que je vous en ferais un qui sera plus
 sûr, car nous sommes dans une situation

*Lettre d'un prisonnier des pontons
 accompagnant l'envoi d'une maquette. (Coll. Charliat)*

jusqu'à leur dernière chemise! C'étaient les fameux « raffalés » ou les « romains », si pittoresquement décrits par Garneray et Corbière. Mais la plupart, mieux inspirés, demandaient au travail une diversion à leur ennui et une amélioration de leur misérable situation matérielle. En arrivant à bord du Protée Garneray fut frappé de l'activité qui régnait dans les batteries obscures et surencombrées du vieux ponton. On y trouvait tous les corps de métier, depuis les cordonniers et les « restaurateurs » (plus exactement dénommés « marchands de ratatouille ») jusqu'aux professeurs de mathématiques et aux maîtres d'armes. Quant à ceux que leur existence antérieure n'avait préparés à l'exercice d'aucun autre métier que celui de matelot, ils se tournèrent tout naturellement vers ce qu'ils connaissaient le mieux, vers ce qui était à la fois leur « home », et leur gagne-pain et qui maintenant leur rappelait un peu la patrie absente : leurs navires. Et de nombreux constructeurs de modèles se mirent à l'œuvre. L'outillage ? il

n'en fallait guère à un gabier débrouillard : son fidèle couteau sans lequel ne se concevait pas un matelot de jadis, et quelques petits outils ingénieusement façonnés en forme de râpes ou de limes. Avec cela et une immense patience on peut se mettre au travail. Les os, qui remplaçaient fâcheusement la viande dans la soupe, fournirent la matière première des coques. Plus d'un modèle qualifié d'ivoire par les antiquaires qui en font commerce est plus prosaïquement issu de quelque bœuf du Devon ou du Somerset. Des cheveux humains (on en faisait commerce comme de tout) servirent à faire les haubans, les étals et les bras. Malheureusement ils ont mal résisté au temps et la plupart de ces modèles ont dû être regrésés. Les proportions de la coque et de la mâture ne sont pas toujours respectées faute de plans, mais on trouve dans ces modèles une précision du détail, un fini absolument admirables. On se demande comment des travaux aussi délicats purent être réalisés dans des prisons si encombrées. On doit admettre que

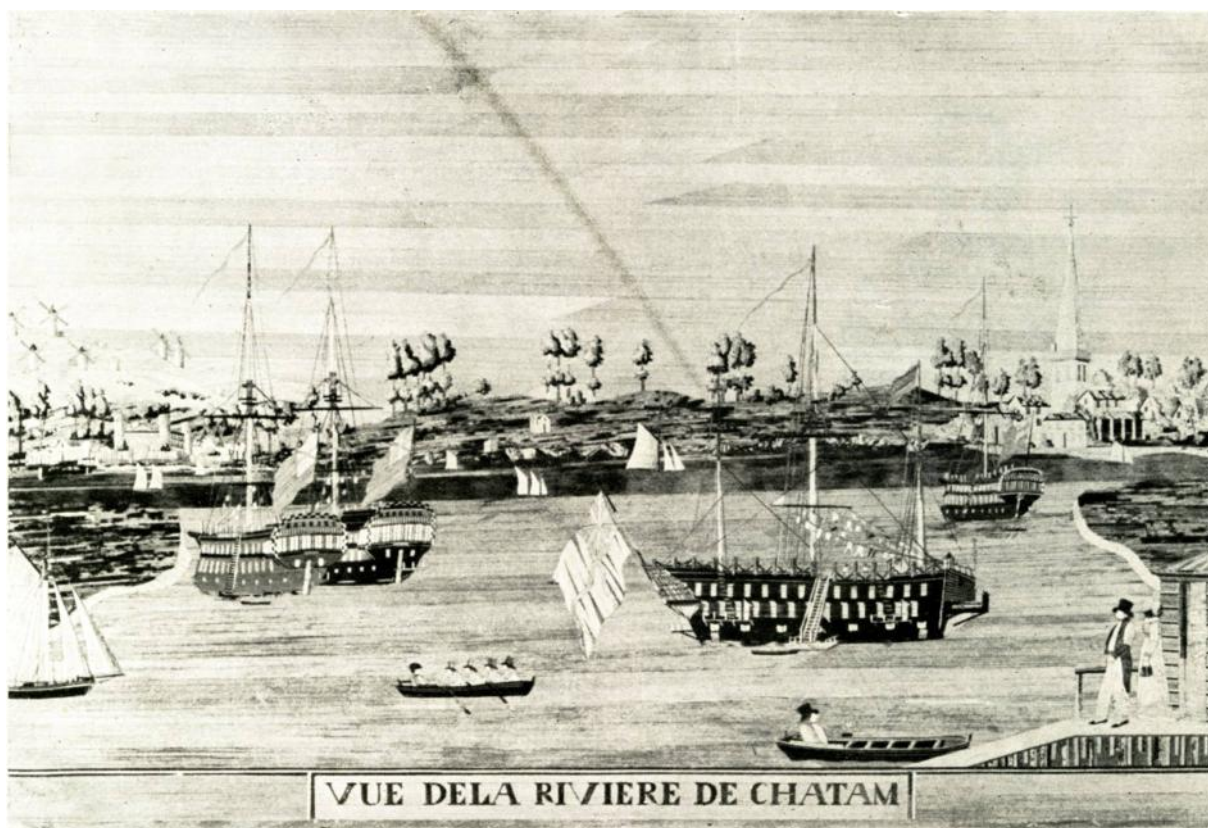
bon nombre furent l'œuvre d'officiers mis en résidence surveillée dans des villes de l'intérieur, qui cherchaient par ce moyen à arrondir leur maigre solde. D'après Keble Chatterton, certains modèles rapportèrent jusqu'à quarante livres à leurs auteurs, somme encore bien faible si on la compare au nombre d'heures qu'exigèrent de tels travaux. Le temps, il est vrai, ne jouait qu'un rôle restreint dans l'affaire ! On cite, en effet, des marins français pris en 1803 qui ne revirent la France qu'à la chute de l'Empereur... Existe-t-il encore beaucoup de ces modèles ? On en dénombrait en Angleterre, avant cette guerre, plus d'une centaine dans les seuls Musées et les principales collections privées. Il y en a certainement davantage car il y faut ajouter ceux qui ont émigré en Amérique. Le « Science Museum » de South Kensington, en possédait quinze dont sept en bois, et l'ancien conservateur, l'érudit et regretté Laird Clowes avait fait cette observation curieuse, que ces modèles représentent presque toujours le type le plus fort de leur classe : les trois ponts sont généralement de 120 canons et les deux ponts de 80

(alors que le gros de nos escadres était constitué par des 74). La France en possède assez peu, puisque ces petits navires étaient destinés à être vendus sur place pour l'amélioration de la vie matérielle de leurs auteurs. Il y avait à Nantes, au Musée des Salorges, malheureusement détruit par un bombardement, un très joli modèle d'os ou d'ivoire qui pouvait être l'œuvre d'un prisonnier des pontons. Le Musée de la Marine a un modèle de 74, en bois, particulièrement soigné et d'un fini très poussé.

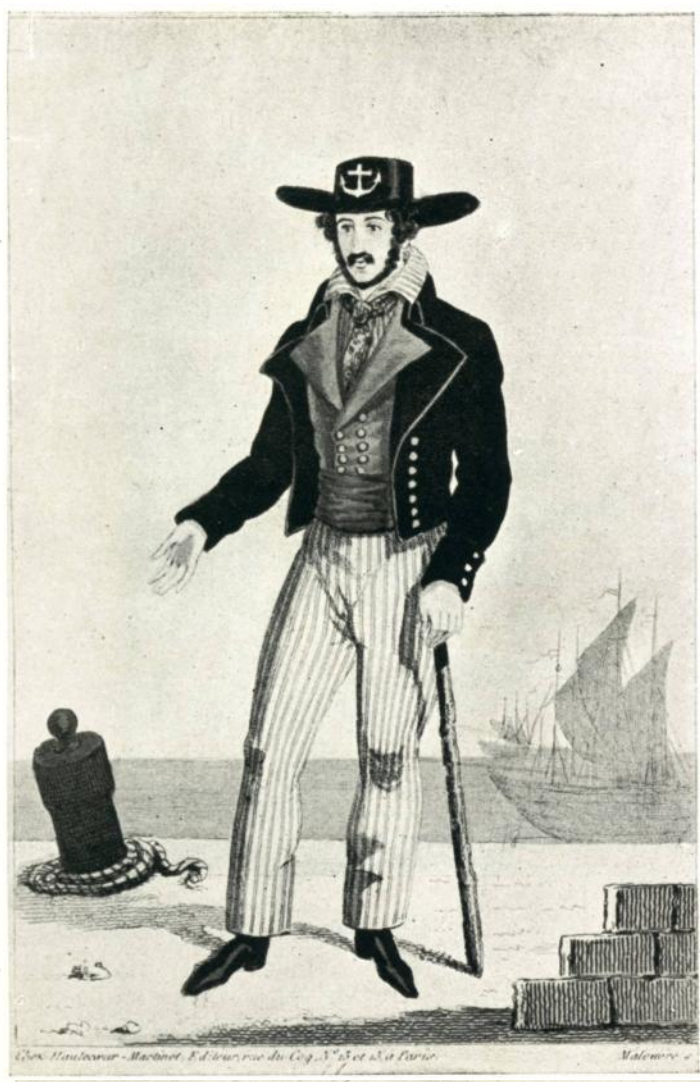
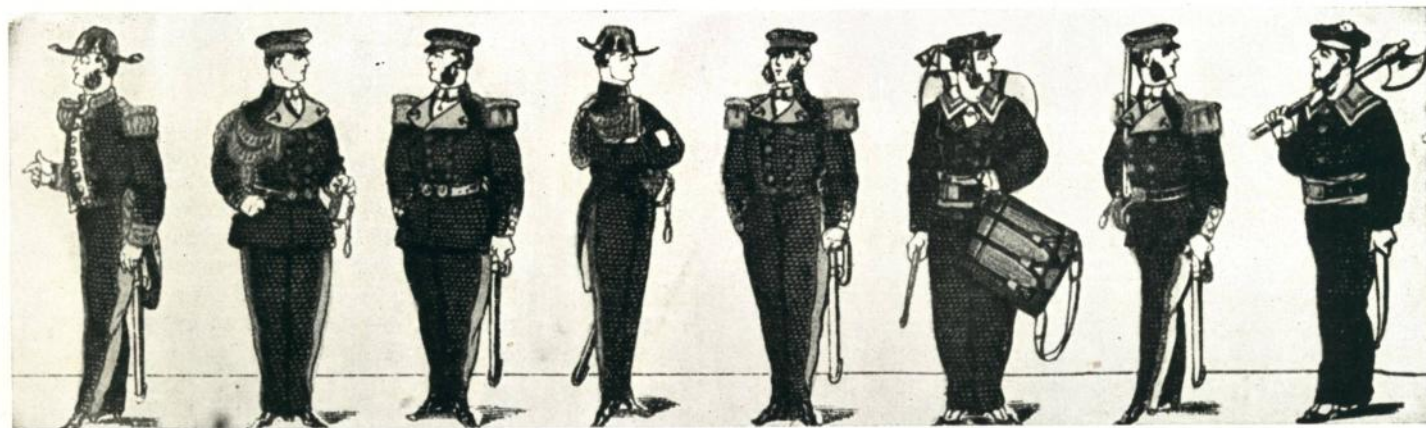
En évoquant ces petits navires, témoins muets, d'un passé déjà lointain, on ne peut se défendre de quelque mélancolie. Car on y associe tout naturellement le souvenir de ceux qui les construisirent patiemment, et qui, parqués dans les batteries obscures des vieux pontons ou isolés dans l'ambiance hostile d'une ville ennemie, s'essayaient ainsi à calmer leur désespoir et à tromper leur long ennui.

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

Tableau en marqueterie de paille. Travail de prisonnier des pontons. (Coll. Charliat)



IMAGERIE

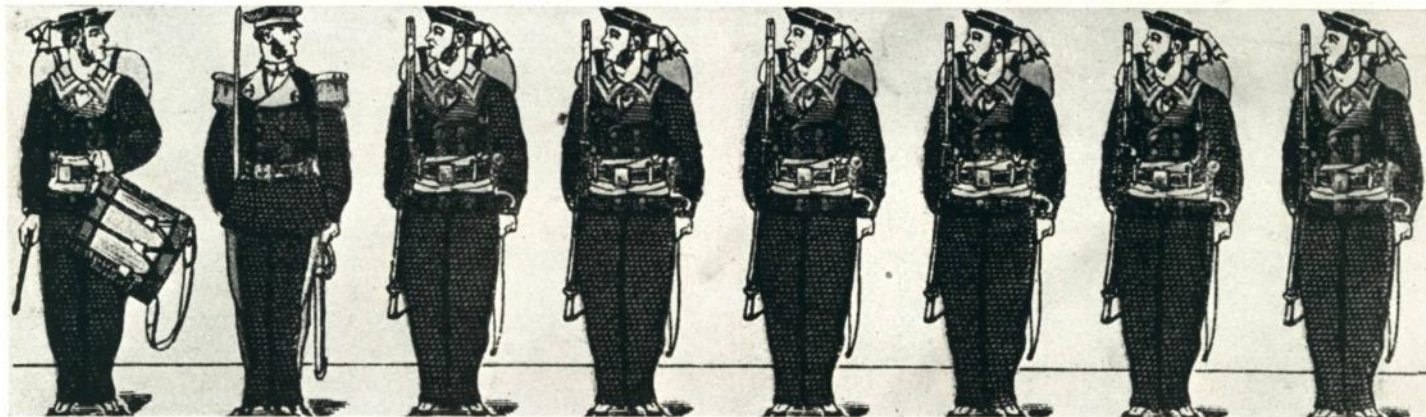


«Le présent est un point invisible et fluant», écrivait Diderot. Sans aucun doute. Pourtant le passé peut encore procurer le sentiment du présent. Car, à bien y regarder, la rupture entre passé et présent n'est pas affaire de calendrier, de modes ou d'apparences. Elle résulte surtout de la nature des témoignages que laisse une époque révolue. Pour mieux dire, l'art photographique établit et maintient entre des âges morts et le nôtre, une sorte d'unité abstraite qu'il prolongera dans un avenir pour l'instant indéterminable. Tandis que se trouvent bien effoulés dans un passé nettement périmé, les temps que nous ne pouvons plus concevoir que par les images naïves qu'il nous ont léguées.

Qu'on ne voie pas là une arbitraire fantaisie de l'esprit mais bien l'expression de la vive impression ressentie à contempler tant de gravures sur cuivre ou sur bois, tant de lithographies, en bref tant d'images colorées, souvenirs de la vieille marine. Ces uniformes d'officiers ou de matelots, ces scènes de bord, ce folklore à relent de salure, ne dégageraient pas cette mélancolie, cette nostalgie de passé irrévocablement cousu dans sa toile à voile et lesté de plomb, s'ils étaient venus jusqu'à nous par le truchement d'un procédé photographique ou même par celui de la dactylographie plutôt que

*Matin d'un Empire
gravure en couleur*

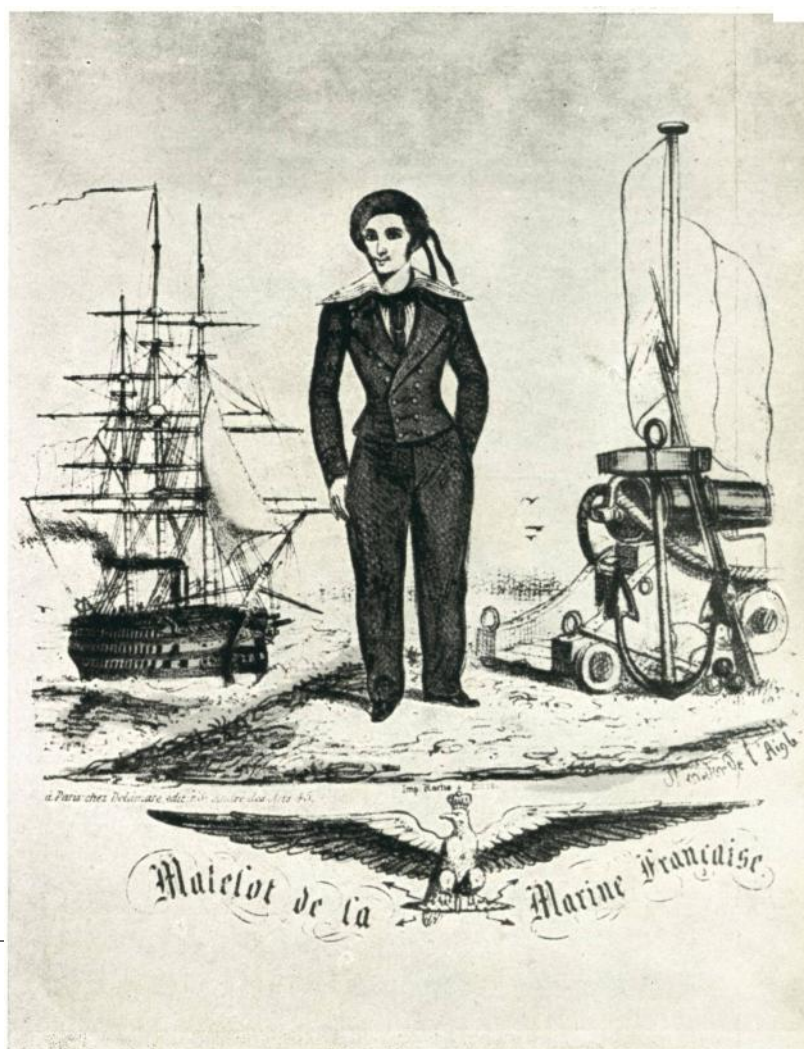
MARITIME



par la voie de l'habile crayon gras de Mondor de l'Aigle, de Villain, de Lalaisse, de Langlumé, de Guillet, de Cham ou celle plus enfantine, plus enluminée des images de Metz ou d'Épinal. Et je doute qu'il en eût émané autant de charme.

La poésie nullement inconciliable avec le présent fleurit très naturellement sur ce passé. A quoi bon tenter d'en analyser l'essence. Elle est plus fluide et plus fugace qu'un reflet sur la houle. Elle flotte autour des éfligies d'aspirants blonds, ondulés, corsetés, romantiques rêvant sur fond de mer orageuse aussi bien qu'autour de celles des amiraux à favoris et attitudes péremptoires, des capitaines en caban ou tunique à fronces opulentes, des matelots sous leur chapeau de cuir à ailes amples ou rognées.

L'œil peut se satisfaire de la fraîcheur et de la variété de coloris de ces costumes disparus. Shakos à plumet écarlate, parements rouges, ors des broderies, des ancrés, des bicornes, gilets pourpres aux revers généreux, ceintures de laine garance bosselées de pistolets, vareuses outremer, pantalons à rayures incarnadines. Une volonté de teintes pimpantes même dans les gravures les plus solennelles, les plus académiques, traduit une conception de vie aérée, jeune, désinvolte et noble à la fois qui devait être celle que les 'imagiers se formaient alors de la Marine. Mais



HISTOIRE DU PETIT EUGÈNE.



Le petit Eugène étudie sa leçon.



Eugène rapporte toujours de bons points.



Eugène s'amuse dans le jardin.



Eugène s'amuse avec ses petits amis.



Eugène obtient les premiers prix.



Son papa lui fait présent d'un beau sabre.



Eugène prend sa leçon de violon.



Le bon curé chérit son petit Eugène.



Eugène étudie les mathématiques.



Eugène à l'école de marine.



Eugène est enseigne à bord d'un vaisseau.



Eugène débarque dans une île lointaine et fait des présents aux Sauvages.



Eugène fait naufrage.



Eugène fait le tour du monde et visite la Chine.

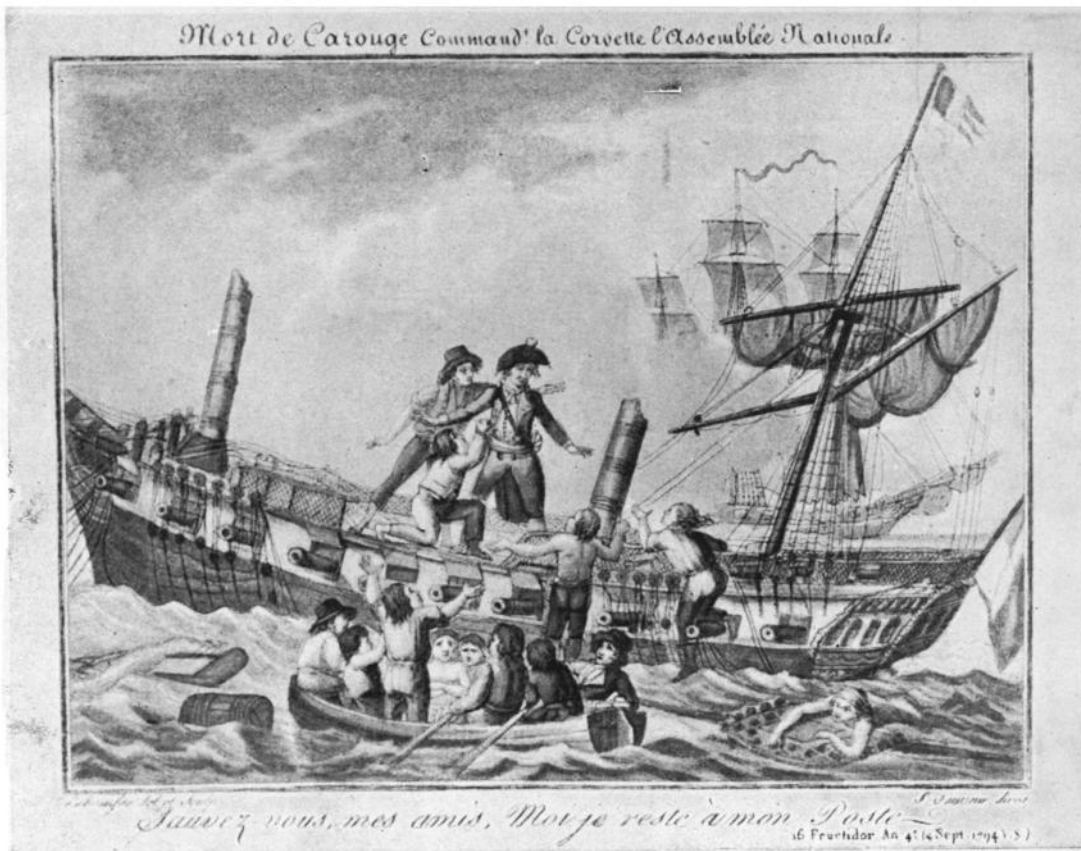


Eugène, commandant de vaisseau, détruit les pirates.



Eugène devenu Grand-Amiral.

Mort de Carouge
Gravure coloriée
de Grasset Saint-Sauveur
" Les faits du Peuple Français "
A Paris, chez Deron 1796.
(Coll. P. Jullien)

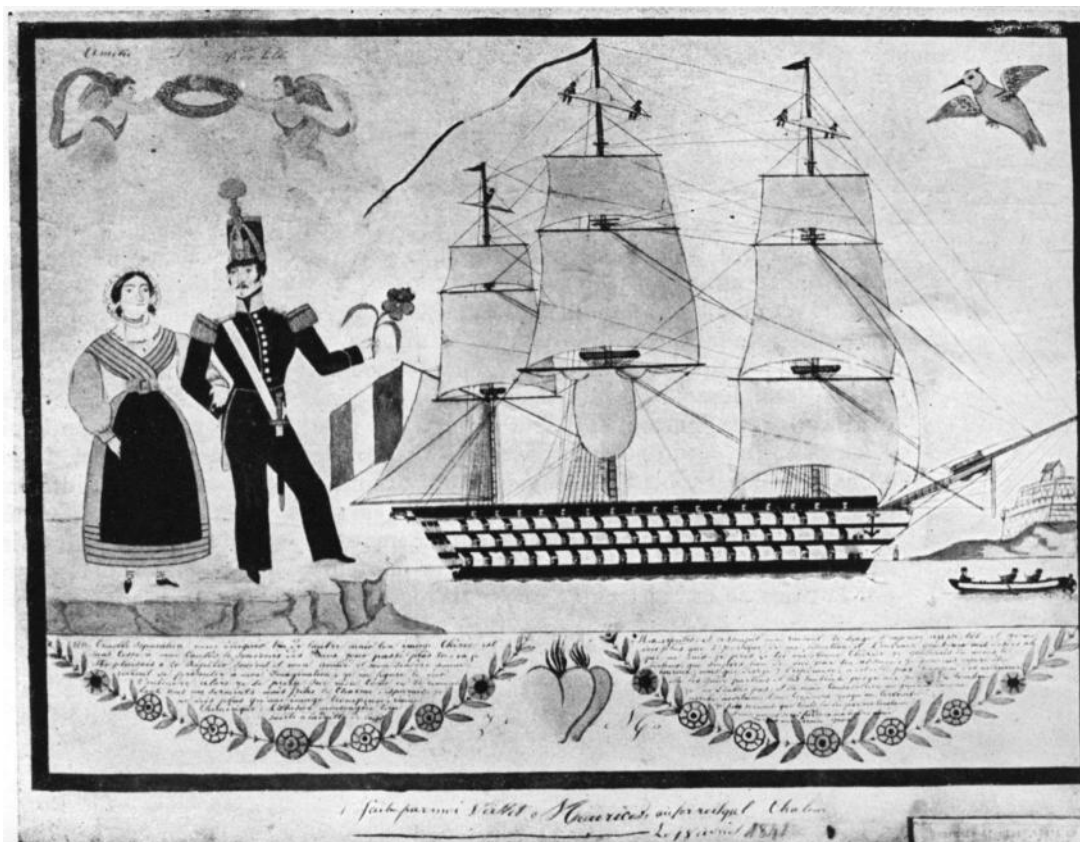


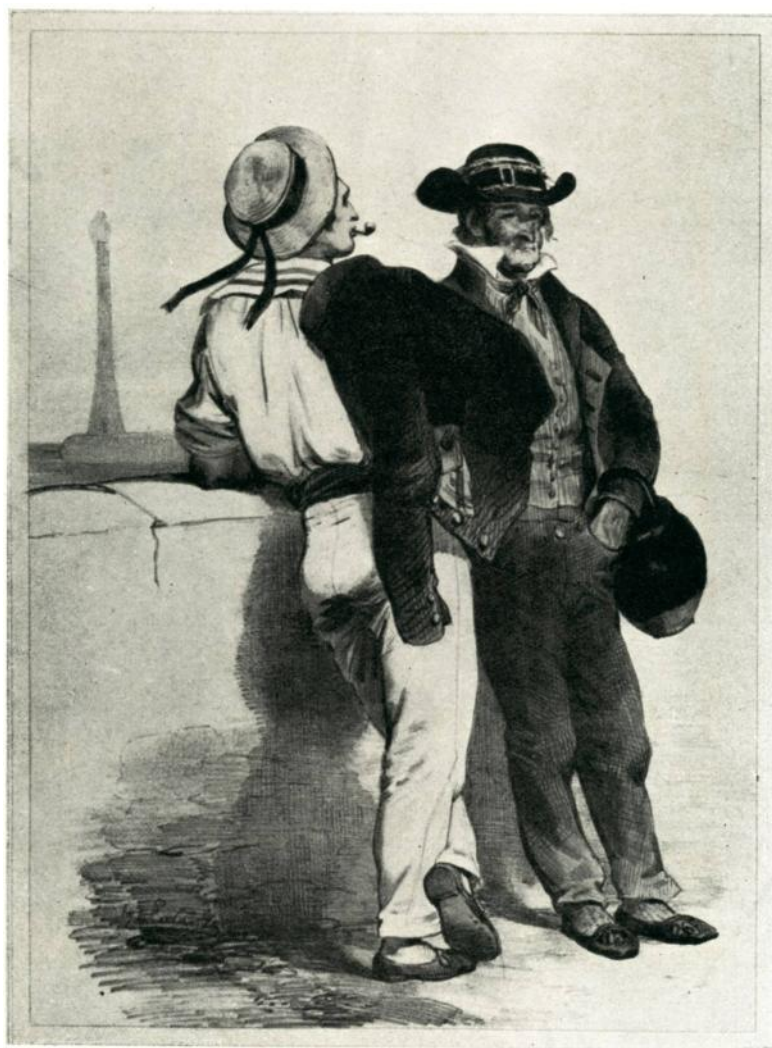
la sentimentalité qu'ils attribuaient aux gens de mer ne s'interprète pas moins dans ces dessins somme toute de mode, par une certaine manière de camper les personnages, de leur prêter un port de tête particulier, de donner au matelot un visage d'adolescent même avec barbe en collier, d'échancrer largement le col de la

chemise, où se noue en bouffant une cravate séductrice.

Au reste, c'est cette sentimentalité qui, consciemment ou non, imprègne la plupart de ces images même lorsqu'elles glorifient une action épique telle la mort de Carouge au fameux « Sauvez-vous, mes amis, moi je reste à mon

Estampe naïve en couleur
(Coll. de Kerros)





*Homme de Pornichet et matelot (1848)
Litho en couleur de la "Galerie Armoricaïne" de Lalaisse
à Nantes chez Charpentier*

poste », que l'artiste inconnu a traitée avec une naïveté dolente, suave et maladroite d'ex-voto assez inattendue sous la Terreur. Certes, ces marins n'étaient pas des fillettes et la vie à bord hors des combats exaltants comportait assez de fatigues et d'âpreté pour les équarrir à coups francs sans figuolage. À cet égard, une image d'Épinal riche en touches de rouge et de bleu crus, conte avec un sérieux cocasse l'histoire de « Pierre l'Incorrigible » qui suggère suffisamment que la discipline nécessaire de la Marine savait muer un galopin ingouvernable en un mousse sucré. Et la caricature inspirée à un matelot par la prise de la Martinique ou les lithographies

de Cham, de Frison — « nous venons de passer le Tropique du Concierge lorsqu'une tempête s'élève... » — nous découvrent assez le côté déluré, gaillard, aventureux, hâbleur et tonitruant de ces rudes bonshommes pour qu'on le méconnaisse.

Néanmoins demeure vaporeuse l'ambiance de romance populaire, de tendresse ingénue, de cœur sensible, de galanterie un peu mièvre que les croisières interminables, les errances océanes, les amours éphémères, les cieux inconnus, les étoiles nouvelles devaient engendrer dans leur cœur tour à tour gonflé d'espérance ou faséyant de nostalgie comme les voiles de leurs vaisseaux.

silhouette modulée de S.A.R. le Prince de Joinville à la barbe soyeuse, semble incarner sur son cheval à col de cygne caracolant devant l'équipage de la *Belle Poule* toute une société policée qui accordait aux choses de l'amour leur juste et douce part dans le tumulte du monde. Il n'est pas jusqu'à l'esprit commercial qui, pour un diplôme alourdi d'ors à la gloire des nonnettes de Dijon, ne recoure à un médaillon enfermant dans son ovale la rêverie d'un enseigne à joues roses, chevelure satinée, bouche en cœur, nonchalamment accoudé au bastingage et regard perdu dans un ciel où s'esquisse peut-être pour lui seul le sourire d'une créole des îles, parfumées.

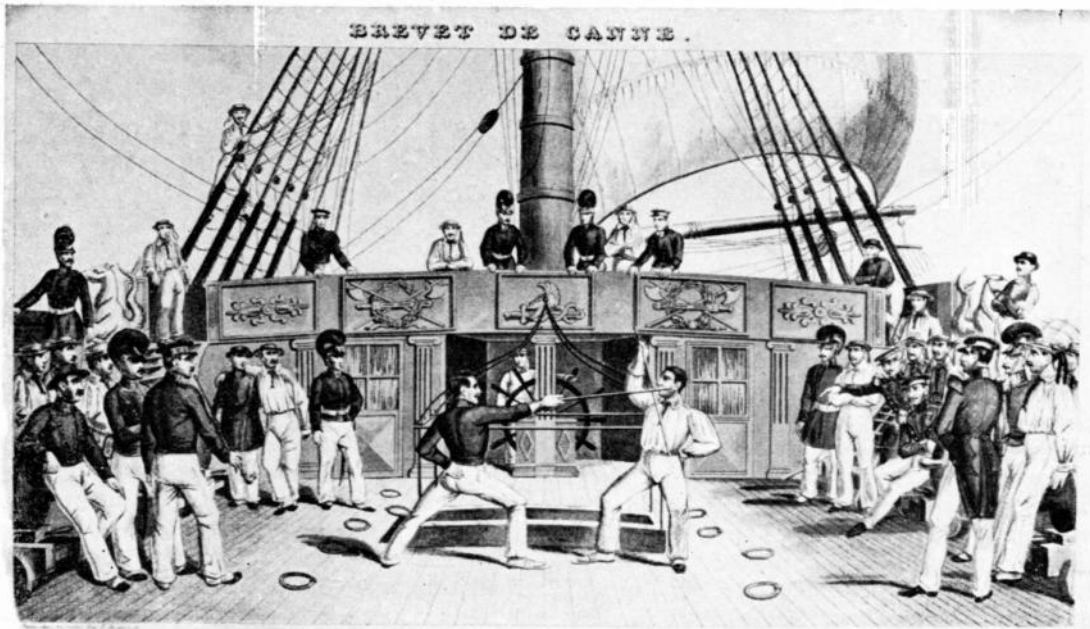
Cette sentimentalité sans laquelle il semble qu'alors n'était point de marine se retrouve d'ailleurs dans les images pieuses. Mi-superstitieux, mi-religieux, l'esprit des marins entraînait trop dans l'intimité des puissances de la nature pour ne pas invoquer la protection maternelle de ces Notre-Dame de Délivrance ou Notre-Dame de Grâce trônant dans un ciel d'enluminure parmi les vaisseaux à poupe orfèvrée ou d'aériennes maquettes de barque et laissant

couler leur regard compatissant vers les humbles pêcheurs agenouillés, nu-tête #t chandelle au poing.

*Battu des flots, vain jouet du trépas,
La joudre grondant sur sa tête,
Le nautonnier se jette dans ses bras
L'invoque et voit fuir la tempête.*

Vieille marine de cantiaues, d'ancres de vermeil, de mélodies surannées. d'images piquées de rouille comme par le sel des portulans ! Morte, bien sûr, avec ses amiraux et ses calfats. Passé très aboli, bien tranché de notre présent de fer. Mais après tout, l'âme est immoitelle et c'est la sienne que ces images exhalaient toujours aussi doucement que le cofire verroulu où quelque gabier d'autrefois eût couché son couteau, son brûle-gueule, ses hardes et ses rubans fanés.

ÉMILE CONDROYER.



Brevet de Prévot délivré à Lucien Doyen à Brest le 4 Juillet 1820



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

Reproduction offerte par le

PORT AUTONOME DU HAVRE

**Peinture
Vitrerie
Ravalements**

"L'ESSOR"

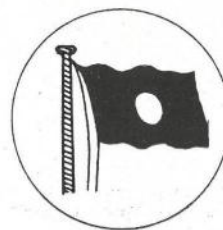
Société coopérative de Production
DIRECTEUR : N. HARASSE

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

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



E.A.

AIR FRANCE

Yves ROUÉ

JOAILLIER



ÉMERAUDES
BRILLANTS
PERLES
RUBIS
SAPHIRS



61, Boulevard Malesherbes
PARIS



BEDEL & C^{IE}



Emballages - Transports

ALGER - CASABLANCA



17, Rue de Montigny - PARIS

RIChelieu 54-93



CONTRE-JOUR

par Georges FOUILLÉ



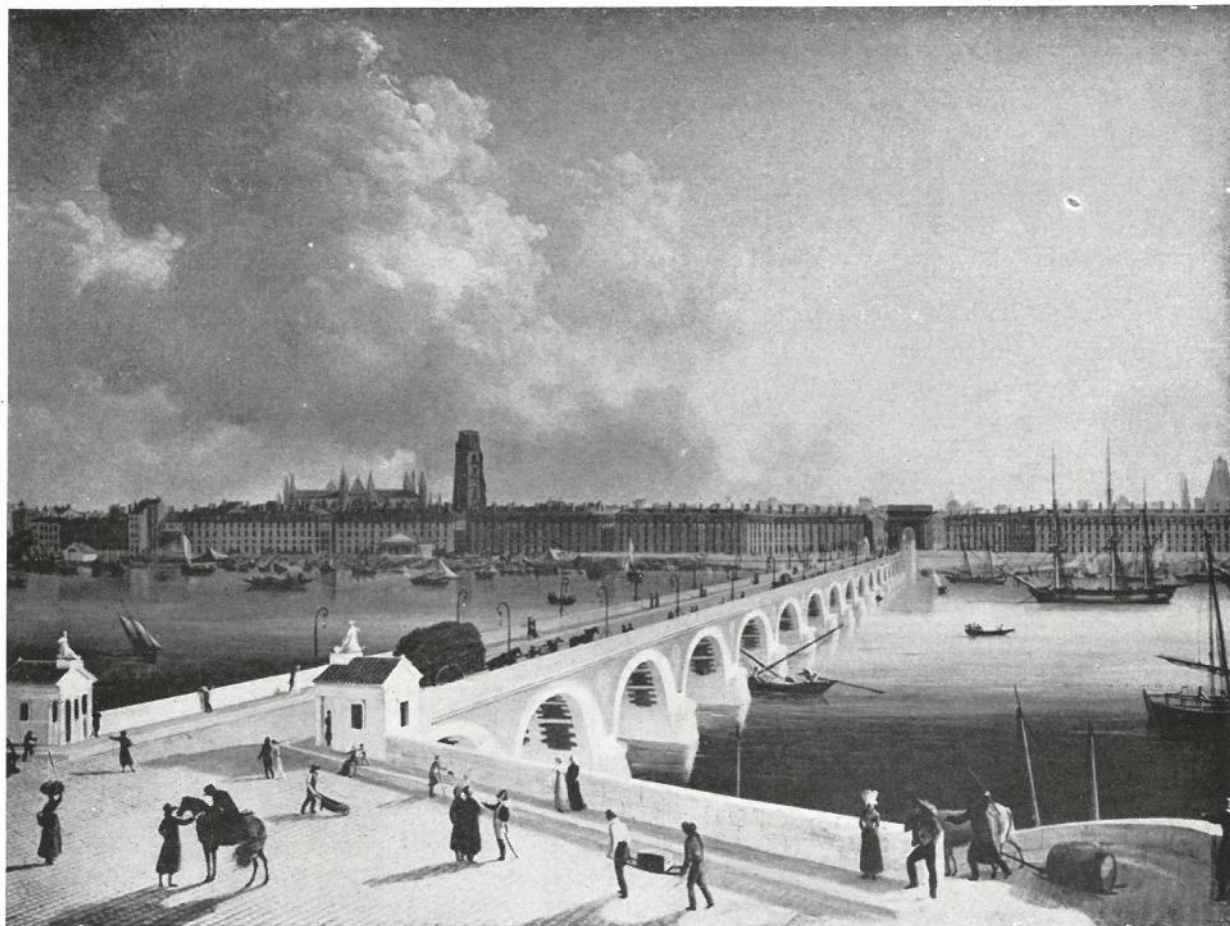
MADSEN

ÉDITEUR

374, RUE S'HONORÉ
PARIS

4 estampes parues : Contre Jour; Gros Temps;
Sous les Tropiques; Dans les Alizés
600 FR. L'ESTAMPE





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

Reproduction offerte par le

PORT AUTONOME DE BORDEAUX

Librairie Maritime SERGENT



Achat de livres
et documents
rares sur la
Marine

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

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

COMPAGNIE FRANÇAISE DES PÉTROLES

S. A. au capital de 2.526 Millions de Frs

Participe dans la proportion de 23,75 %
à tous droits et privilèges concédés à

L'IRAQ PÉTROLEUM COMPANY

dans le Proche Orient

FILIALES :

COMPAGNIE FRANÇAISE DE RAFFINAGE

S. A. au capital de 300 Millions de Frs

Usines de Raffinage au HAYRE et à MARTIGUES

COMPAGNIE NAVALE DES PÉTROLES

S. A. au capital de 20 Millions de Frs

Pétrolier "Palmyre" 31.000 tonnes de déplacement

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
(une feuille et la notice) **120 »**

4 phototypies du "Dunkerque"
la pièce **25 »**

4 phototypies du Chébec
la pièce **25 »**

CHAPELLERIE

Delion

Maison fondée en 1847

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



MANUFACTURE A YVETOT

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

**G
E
M
M
E
X**

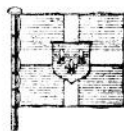
Email à froid, neutre
de goût pour Cuves,
Réservoirs, Wagons,
Bâteaux - Citernes
et toutes

INDUSTRIES ALIMENTAIRES
TRANSPORT DES VINS
EAU POTABLE

S^TE KENDALL

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

Téléphone : 705-20



Au Corsaire

29, Av. d'Italie, PARIS - XIII^e - Gob. 09-05

Construction et Restauration de tous modèles
de NAVIRES ANCIENS

Archéologie Navale - Expertises

à actuellement disponibles :

"SANTA MARIA", caravelle de Christophe Colomb,
d'après sa stèle funéraire érigée en 1524 à Saint-Dor ingue
(Chef-d'œuvre) au 1/24^e.

"LE CONQUÉRANT", navire de 1^{er} rang 80 canons
Louis XVI, restauré entièrement sur coque d'arsenal (modèle
de Musée) au 1/4^e.

"OSA", marchand ligurien 1810 au 1/50^e.

"L'AVENTURIER", brick-goëlette Marseille, 1856, au
1/25^e.

"SAN NICOLÒ", caboteur grec 1810, au 1/50^e.

"WINDSPIEL", clipper de la C^e des Indes au 1/80^e.

"L'ESPÉRANCE" brick de guerre 14 canons 1825, au
1/80^e.

"RAGNFRID" trois mâts barque 1870 de Coteborg au
1/100^e.

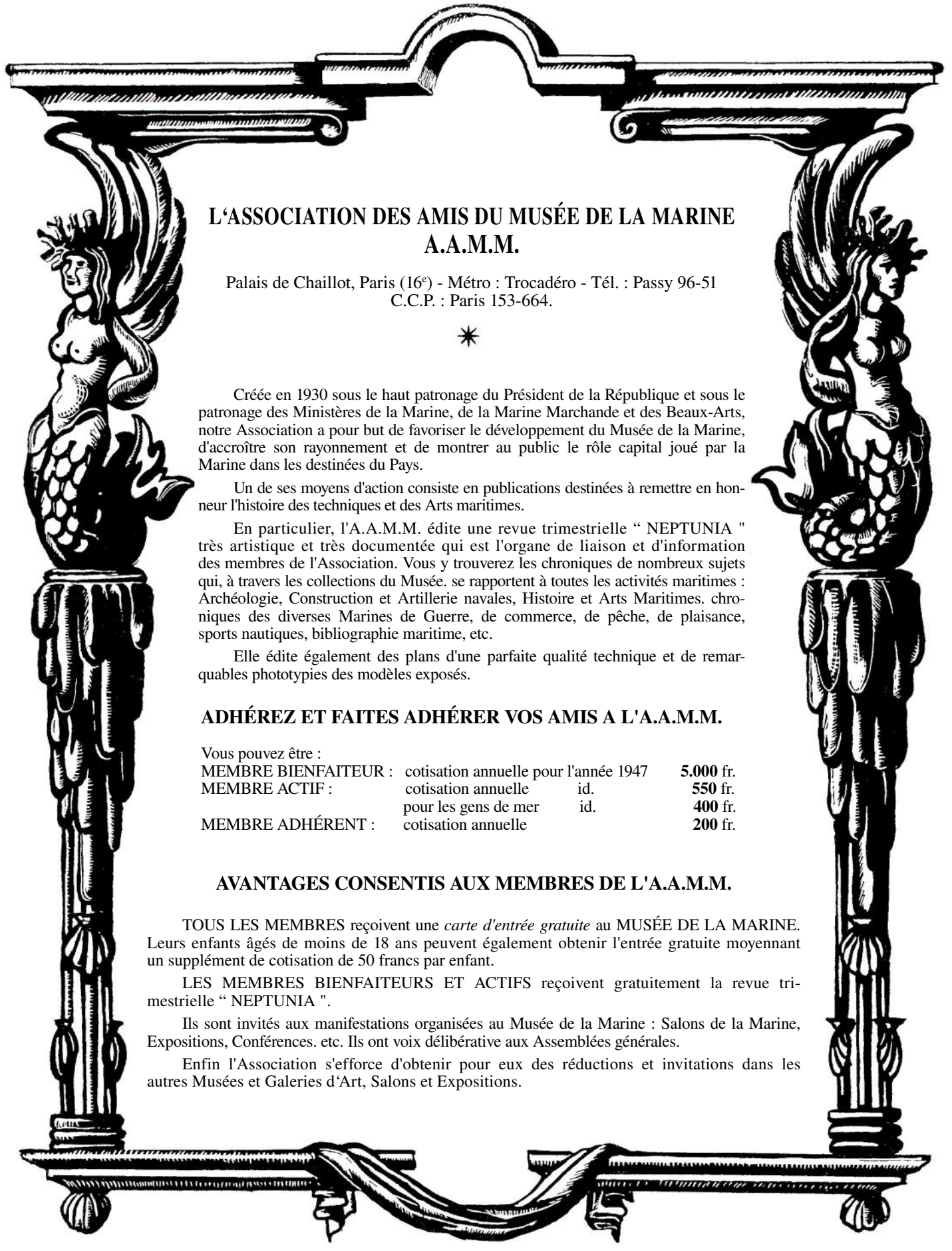
Praho malaisien ramené par Bougainville.

Felouque espagnole de 1765, au 1/50^e.

Ex-voto de navire de guerre, époque Louis XIV, au
1/333^e.

Et d'authentiques instruments de marine anciens.

AU CORSAIRE recherche tous modèles anciens désemparés
pour les restaurer ou les acheter.



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.