

NEPTUNIA



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

NUMÉRO 7

3^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

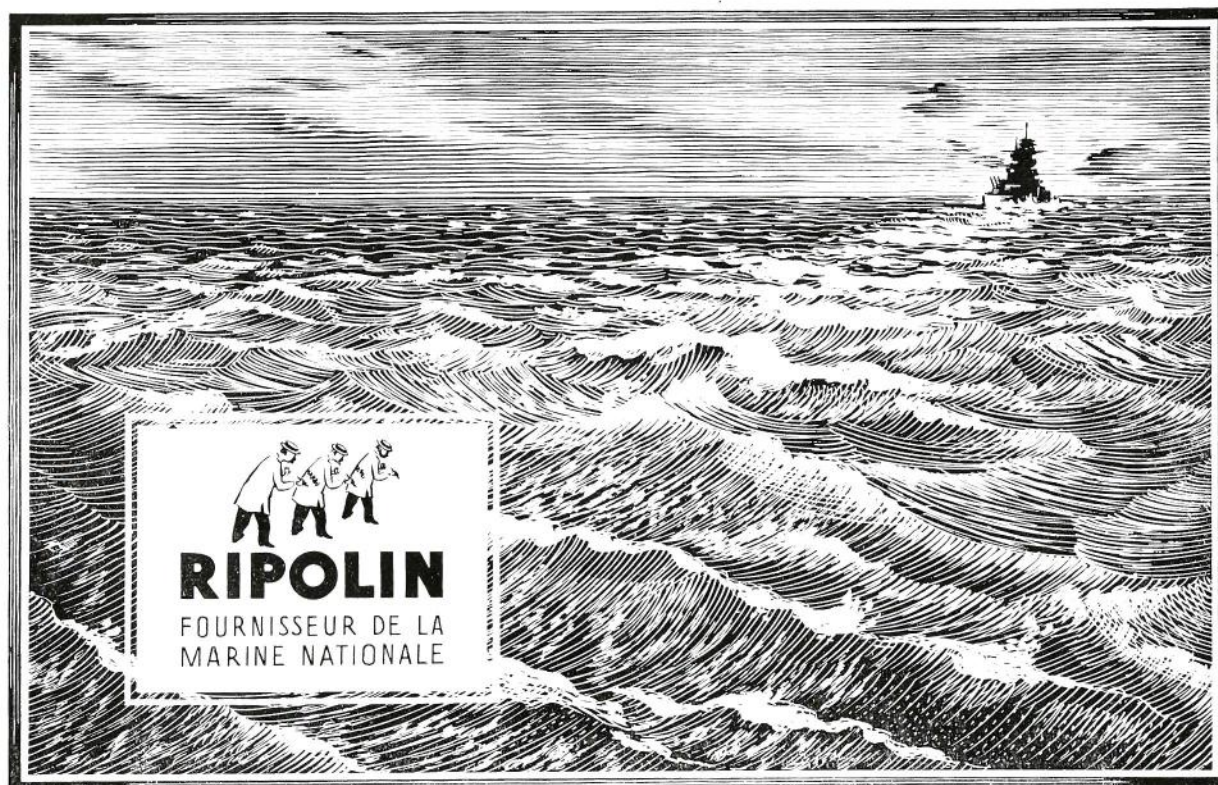
CHANTIERS
N A V A L S
FRANCO-BELGES
Villeneuve-la-Garenne
(Seine) Tél. Plaine 18-20

BATEAUX DE
SERVITUDE
de tous types
REMORQUEURS
CHALUTIERS

MATÉRIEL
DE DRAGAGE
OUTILLAGE DE
PORTS

BATIMENTS
pour la
NAVIGATION

Fluviale et Coloniale



LORY

POUR TOUT - SUR TOUT, PARTOUT

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 DOUBERT - PARIS
FOURNISSEURS DE LA MARINE NATIONALE ET
DES PRINCIPALES COMPAGNIES DE NAVIGATION

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

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

SAHARA

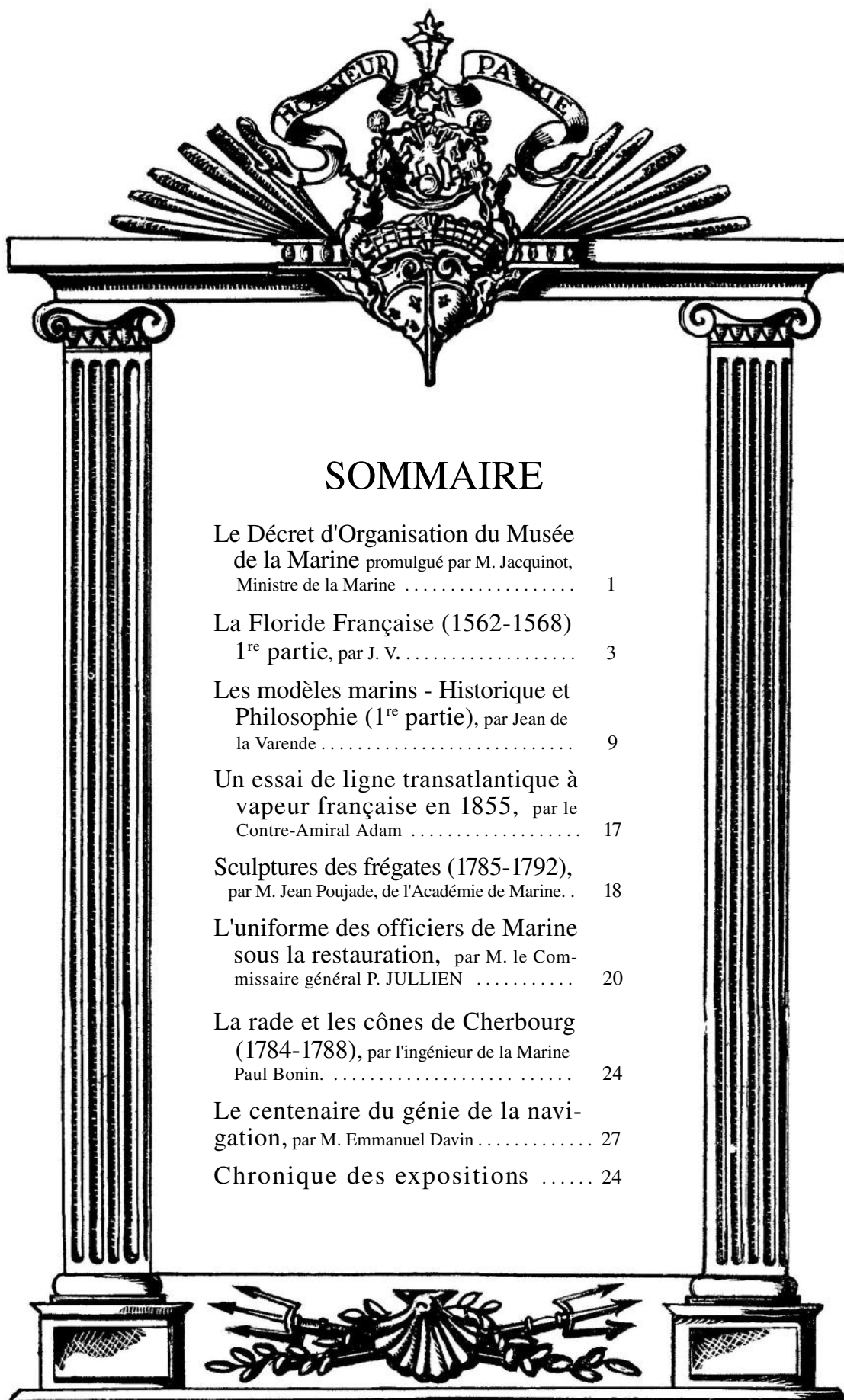
28, avenue de l'Opéra
OPÉ. 55-93

•
CURIOSITÉS

AFRICAINES
PERSANES
et NÈGRES

BIBLIOTHÈQUE ORIENTALISTE
ET AFRICAINE





SOMMAIRE

Le Décret d'Organisation du Musée de la Marine promulgué par M. Jacquinet, Ministre de la Marine	1
La Floride Française (1562-1568) 1 ^{re} partie, par J. V.	3
Les modèles marins - Historique et Philosophie (1 ^{re} partie), par Jean de la Varenne	9
Un essai de ligne transatlantique à vapeur française en 1855, par le Contre-Amiral Adam	17
Sculptures des frégates (1785-1792), par M. Jean Poujade, de l'Académie de Marine. .	18
L'uniforme des officiers de Marine sous la restauration, par M. le Com- missaire général P. JULLIEN	20
La rade et les cônes de Cherbourg (1784-1788), par l'ingénieur de la Marine Paul Bonin.	24
Le centenaire du génie de la navi- gation, par M. Emmanuel Davin	27
Chronique des expositions	24



M. Louis Jacquinot, Ministre de la Marine

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE LA MARINE

PARIS, LE II Septembre 1947

LE MINISTRE

Aucun texte n'avait encore traduit l'organisation nouvelle du Musée de la Marine depuis son installation au Palais de Chaillot.

Le décret que nous avons soumis à la signature du Président du Conseil définit sa mission, ou pour mieux dire ses missions, qui en feront un Musée vivant, le Musée de toutes les activités Maritimes Françaises.

Jaquin





DÉCRET DU 2 AOÛT 1947

*portant organisation du Musée de la Marine
et des Musées des Ports*

ARTICLE PREMIER.

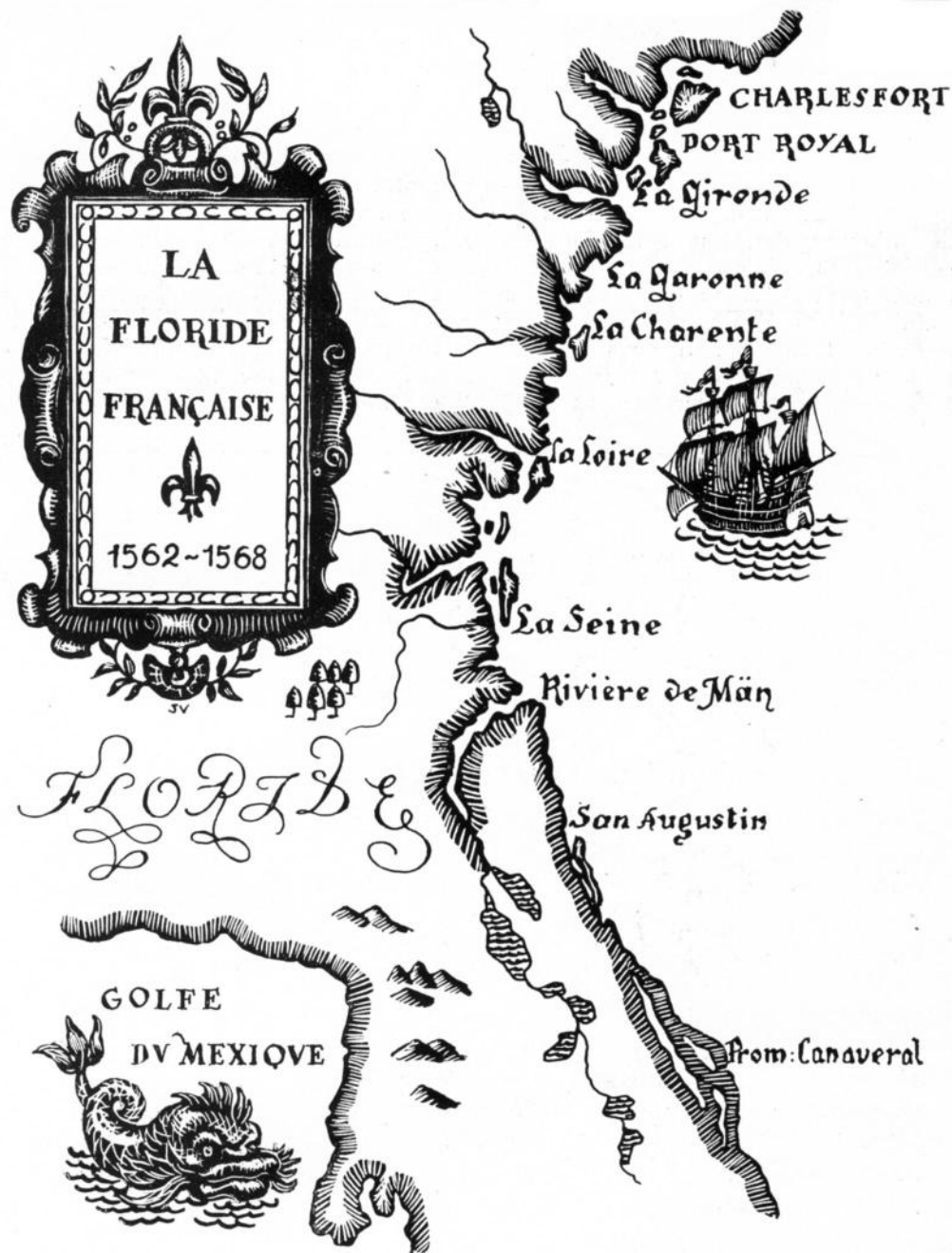
La Direction du Musée de la Marine à Paris dépend directement du Ministre de la Marine. Elle a pour mission :

- d'assurer l'installation, l'entretien et le développement des collections du Musée de la Marine à Paris;
- d'assurer son exploitation pour en tirer le meilleur rendement de propagande maritime ;
- de centraliser les documents d'iconographie maritime et d'en favoriser la diffusion ;
- d'administrer le fonds spécial d'objets d'art pour la décoration des locaux de réception et de certains services de la Marine ;
- d'organiser les expositions conformément aux directives du Ministre avec les moyens supplémentaires qui lui seront fournis à ces occasions ;
- d'assurer l'installation et la restauration des collections des Musées des ports et d'une manière générale de sauvegarder tous les objets appartenant à la Marine et présentant un caractère historique ou artistique, d'en contrôler la gestion et l'entretien ;
- d'assurer la liaison avec les services homologués des divers Départements et, en particulier, de la Direction des Beaux-Arts et des Ministères de l'Education nationale, de la Jeunesse et des Sports, de la Marine Marchande et des Colonies, en ce qui concerne l'enrichissement et l'activité des musées.



Ce Décret prévoit par ailleurs la constitution d'un Comité de Direction du Musée de la Marine présidé par un Officier Général de la Marine et chargé d'examiner les décisions importantes concernant les Musées de la Marine.

M. le Contre-Amiral Wietzel a été nommé à la Présidence de ce Comité.



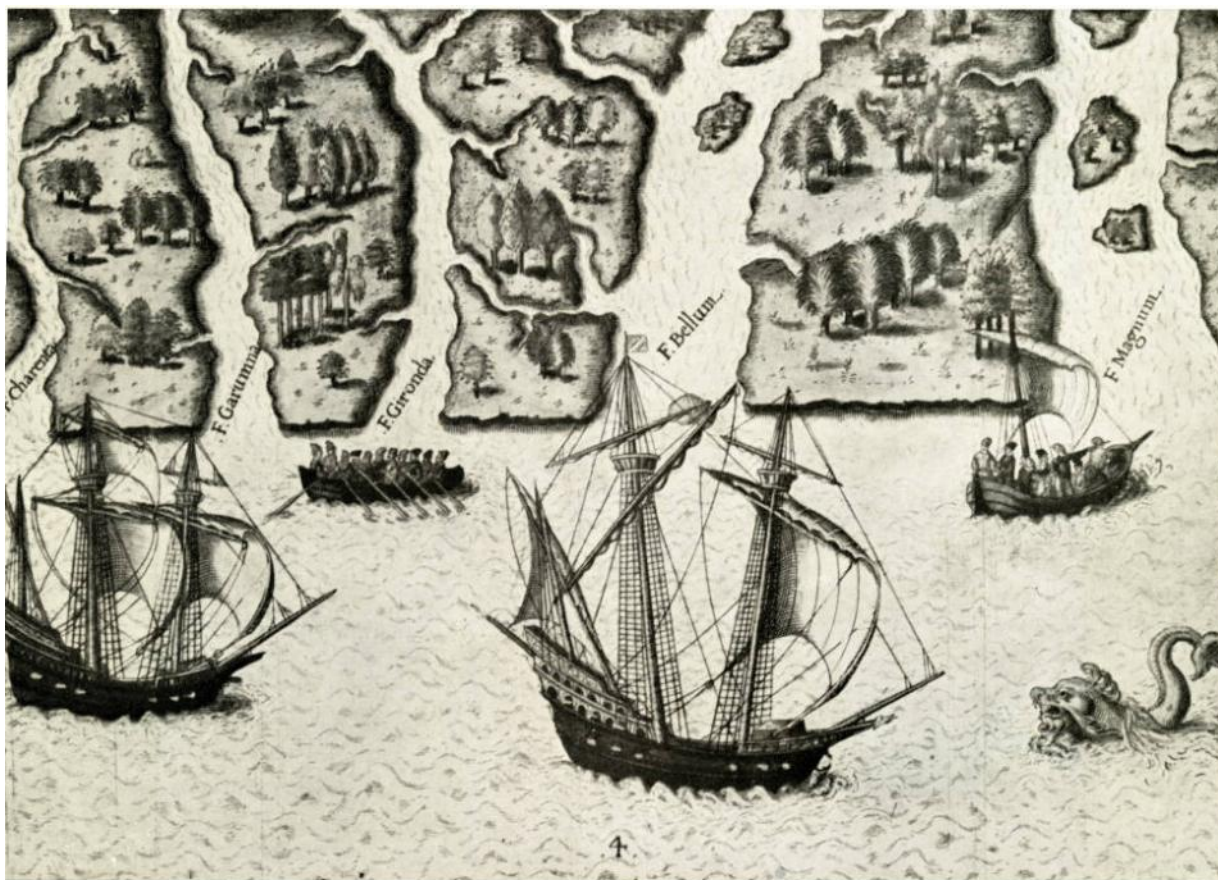
Quelques rares noms de villes, baies ou fleuves des États-Unis d'Amérique nous gardent le souvenir des grands découvreurs français. Quels rêves de conquête durent être ceux de ces hardis chevaliers baptisant chaque île, chaque promontoire, les rivières, les havres, puis les comptoirs et les forts. Dans les relations anciennes de leurs étonnantes aventures, on retrouve avec émotion ces vieux vocables français et l'on voudrait connaître l'enthousiasme, le feu qui brûlait ces cœurs vaillants, leurs joies, leurs désespoirs, leurs terreurs, leurs triomphes. Comment naquit l'Aventure, son orbe radieuse ou sanglante, comment elle s'épanouit, se déchira, s'étiola, mourut ? ...

C'est ainsi qu'en tournant les précieux feuillets de la relation du Voyage de René de Laudonnière et de Jacques Le Moyne de Morgues, nous avons en leur compagnie redécouvert, après le Cap Français et la Rivière de Mai, l'estuaire d'une nouvelle « Seine » et des nouvelles Loire, Charente, Garonne et puis la rivière Belle et la Grande, un nouveau Port-Royal, l'île aux Cèdres et ce Charlesfort dont les palissades se reflétaient dans une autre rivière de Chenonceaux... Dans quelles circonstances ces beaux noms de chez nous ont-ils inspiré ces conquérants de terres inconnues. Comment, pourquoi ont-ils été effacés presque tous de la carte ? L'histoire de l'éphémère « Floride française » est un drame

passionnant que la Science américaine — et notamment la Florida State Historical Society — et les travaux d'érudits français ont permis de reconstituer. L'ouvrage et les illustrations de Le Moyne de Morgues, qui l'avaient fait connaître dès 1591, nous permet, sinon d'en suivre les vicissitudes, du moins d'en imaginer le décor et la pittoresque figuration. Il nous a paru intéressant de reproduire quelques-unes de ces remarquables miniatures et de retracer briève-

Ponce de Léon, un nouvel Adelantado Ayllon tenta, en 1526, d'implanter sur ces territoires une importante colonie. Mais il mourut à son tour quelques mois après et l'Espagne rappelant colons et soldats, évacua ce premier établissement.

Dans le même temps, une expédition, montée par des banquiers et négociants florentins et lyonnais, cherchait la route de la soie hors des contraintes portugaises. Sous les ordres de



Pl. V. — Jean Ribault découvre les rivières Charente, Garonne, la Belle et la Grande.

ment l'histoire tragique de notre Floride si vite négligée.

*
* *

Le dimanche des Rameaux de l'an 1531, Juan Ponce de Léon, ancien compagnon de Colomb, parti à la recherche d'une mystérieuse fontaine de Jouvence dont parlaient les Indiens de Cuba, avait découvert une terre qu'il baptisa Florida, du nom de ce jour « Paseas Floridas ». Explorations, combats avec les indigènes, rivalités des chefs espagnols... Après la mort de

Verrazano et du vieux pilote Antoine de Conflans, quatre vaisseaux de Rouen cherchant le passage du Nord-Ouest vers le pays de Cathay avaient dû rebrousser chemin, en 1523, devant les tempêtes et les glaces. En janvier 1524, ils appareillèrent d'une île voisine de Madère et en 25 Jours atteignirent le littoral de l'actuelle Caroline, puis descendirent jusqu'en Floride. En l'honneur de François I^{er}, le territoire reconnu fut appelé le Franciscane. Cependant Verrazano crut voir au-delà d'un isthme la Mer qui devait le porter jusqu'au pays de la soie et, recherchant le détroit



René de Laudonnière explore la rivière de Port-Royal
 Pl. V de l'*Historiae Americanae*, Secunda pars
 (Bibliothèque du Service Hydrographique de la Marine)



BREVIS NARRATIO
EORVM QVÆ IN FLORIDA AMERICÆ PROVINCIA
Gallis acciderunt, secunda in illam Navigatione, du
ce Renato de Laudonniere classis Præfecto:

Anno M D LXIII.

QVÆ EST SECVNDA PARS AMERICÆ.

*Additæ figuræ et Incolarum eicones ibidem ad vivū expressæ:
brevis item Declaratio Religionis, rituum, vivendique
ratione ipsorum.*

Auctore

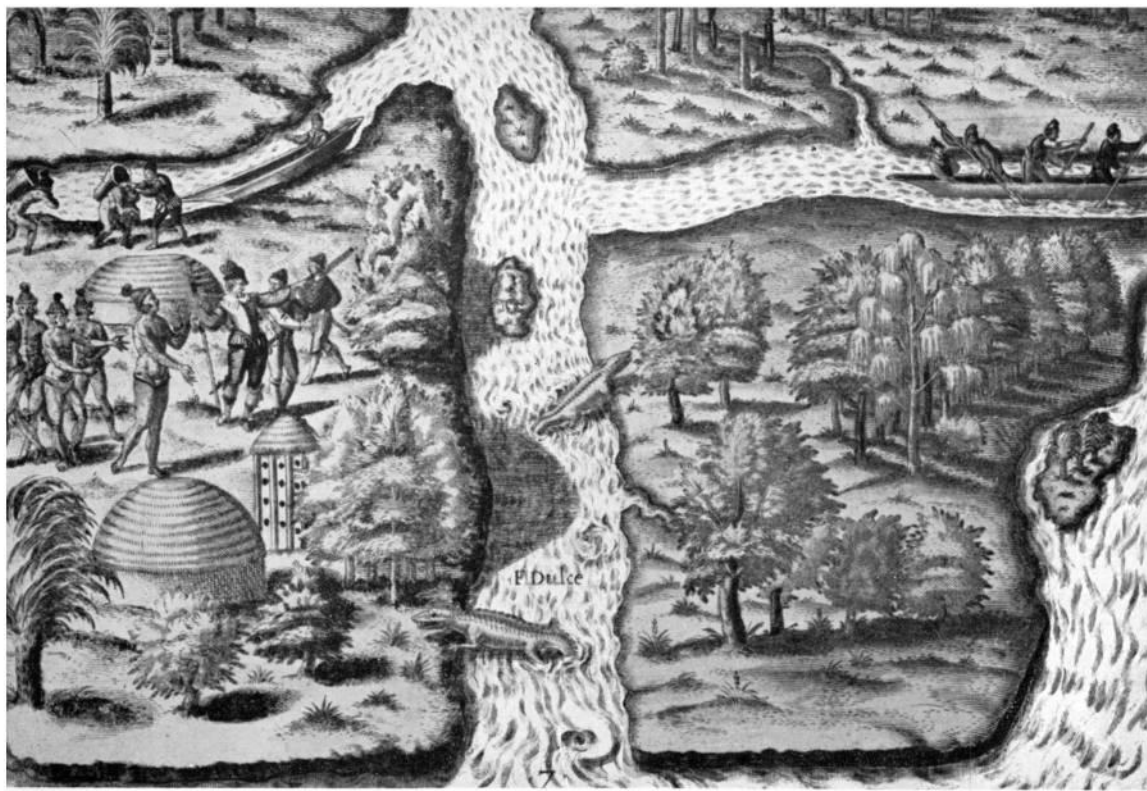
Iacobo le Moyne, cui cognomen de Morgues, Laudonniærum
in ea Navigatione sequuto.

*Nunc primum Gallico sermone à Theodoro de Bry Leodiensē
in lucem edita: latine verò donata a C.C.A.*

Cum gratia et priuilegio Cæs. Maiest. ad quadriennium.



FRANCOFORTI AD MOENVM
Typis Ioānis Wecheli, Sumptibus vero Theodori
de Bry ANNO M D XCI.
Venales reperitur in officina Sigismundi Feuebodi



*Pl. VII. — La
gar-nison de
Charlesfort se
ravitaillait chez les
caciques indiens.*

interocéanique, fit route au Nord avec son vaisseau la Dauphine. Il longea vainement la «côte de Lorraine» jusqu'au fleuve «Vendôme» — l'Hudson — et la baie «Sainte-Marguerite» — baie de New-York. Sans se décourager, il revint fouiller cette côte en 1527 avec quatre bâtiments et de nouveau en 1528 avec cinq navires mais il tomba, dès le début de cette campagne, aux mains d'anthropophages et fut dévoré à la vue de ses compagnons impuissants à le sauver. Son frère ramena la flottille et aussi l'illusion d'une Floride insulaire rattachée au continent par un isthme de six milles de large.

Charles-Quint cherchait de son côté à confirmer sa propriété, par une colonisation permanente des terres explorées par Ayllon. Les relations rapportées par l'historiographe de ce dernier décrivaient la Floride comme l'une des plus riches de ses possessions d'outre-mer. Hernando de Soto, ancien lieutenant de Pizarre, y débarqua le 1er juin 1539 avec 600 hommes, 230 chevaux et des chiens dressés à la chasse à l'homme. Fougueux et cruel conquistador, trois ans durant, il parcourut en bataillant de vastes contrées dans le Nord et l'Ouest de la péninsule floridienne. L'hypothèse de Verrazano du même coup s'avérait fausse. Il franchit le Mississipi — le Père des Eaux — et les montagnes de l'Arkansas mais il mourut le 31 mai 1542. Ses compagnons épuisés achevèrent à grand'peine, en 1543, cette épique randonnée. Après une vaine tentative de colonisation, en 1761, l'Espagne ne fit plus d'autre effort que

de veiller jalousement contre les incursions des nouveaux concurrents européens qui demandaient leur part des richesses du Nouveau Monde.

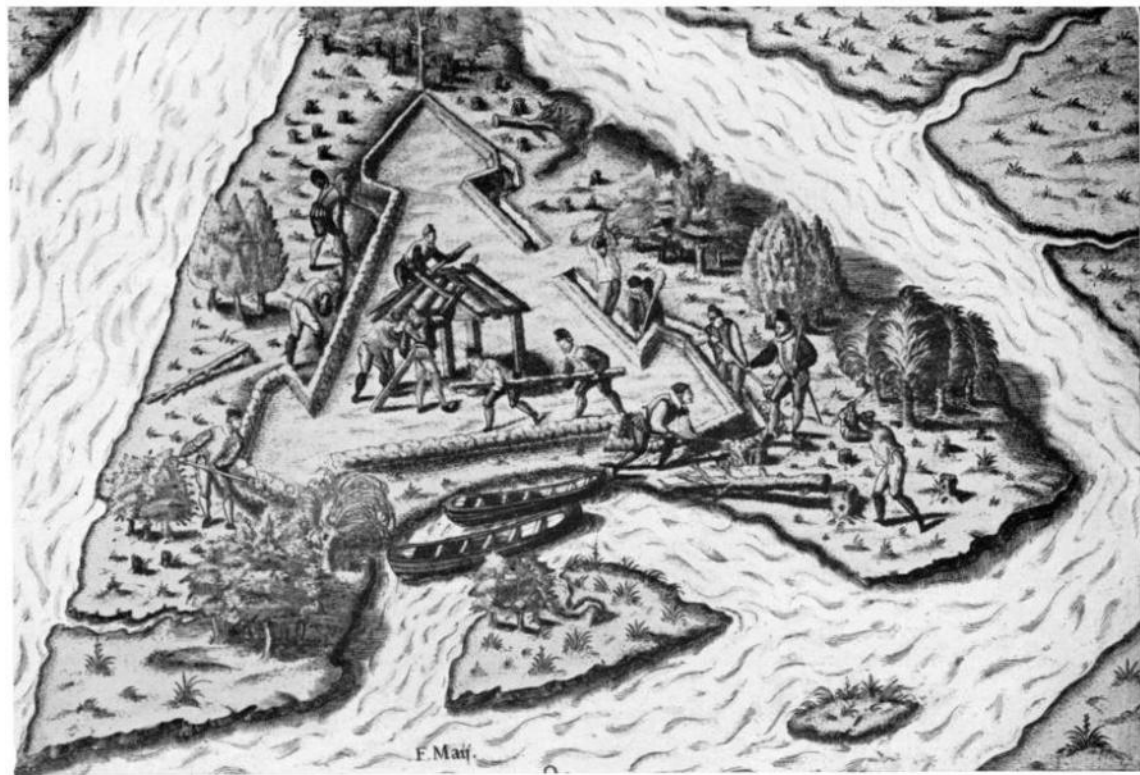
*

* *

L'amiral de France, Gaspard de Coligny, Sieur de Châtillon, s'efforçait alors de fonder des établissements coloniaux tant pour la gloire de son roi que pour permettre à ses coreligionnaires de s'établir en paix hors du royaume. Son vice-amiral Durand de Villegagnon n'ayant pas réussi à se maintenir avec ses colons à Rio-de-Janeiro ni dans la «France Antarctique», il confia à Jean Ribault et René de Laudonnière une autre expédition pour «la découverte de toute la côte des Indes occidentales, depuis la Floride jusqu'au Cap des Bretons, à 900 lieues de là dans le Nord, pour en faire un fidèle rapport sur la température, la fertilité, les ports, les rivières et aussi les habitants».

De hauts personnages, et la reine Catherine de Médicis elle-même, commanditaient secrètement l'entreprise. Les deux chefs choisis par l'amiral de Coligny étaient de vaillants capitaines et des marins expérimentés qui, à leur tour, recrutèrent de valeureux gentilshommes et de solides équipages. Les deux roberges — row barges — qu'ils montaient étaient de robustes navires, très manœuvrants, soigneusement pourvus. Elles possédaient même à l'avant deux curieuses pièces jumelées de telle façon que le recul de l'une provoquait la mise en batterie de l'autre. Ces pièces se chargeaient par la culasse

Pl. IX. —
Laudonnière fait
construire le fort de
la Caroline sur une
île de la rivière de
Mai
(Juin 1564)



à l'aide de « bouettes » et constituaient ainsi une artillerie à tir rapide.

Appareillant du Havre le 18 février 1562, la petite expédition fit route au Nord-Ouest pour éviter les mauvaises rencontres espagnoles et arriva deux mois plus tard en vue de la Floride dont René de Laudonnière donne une aimable description : « Pais plat, découpé de plusieurs rivières, où il croist des chesnes, noyers, merisiers, meuriers, lentisques et chas-taigniers, force cèdres, ciprès, lauriers, palmiers, houx et vignes sauvages, lesquelles montent aux arbres ». Les Indiens les accueillirent « avec toute douceur et amitié » lorsque, le 1^{er} mai 1562, ils débarquèrent sur les rives d'une belle rivière que Jean Ribault nomma la *Rivière de Mai*. Les Français érigèrent incontinent « sur un petit coteau de terre sablonneuse une colonne de pierre de taille en laquelle les armoiries de France estaient empreintes et gravées ».

Ayant rendu grâce à Dieu de l'avoir conduit sur cette terre de bénédiction où l'on trouvait mille ressources et jusqu'à une « infinité de vers à soye sur les meuriers blancs et rouges », Ribault noua d'amicales relations avec les caciques du voisinage. En échange de quelques menus présents et « singularitéz » les Indiens fournirent des vivres et les pêches abondantes qu'ils puisaient de « leurs parcs de roseaux en facon de labyrinthe ».

Suivant ses instructions, Ribault reprit sa route plus au Nord. On embouqua bientôt une large rivière dont l'entrée ressemblait aux

rives du Havre de Grâce et d'Honfleur : ce fut la Seine — probablement l'actuel Sainte-Mary's Sound. Puis on découvrit la Somme et plus loin la Loire et ainsi sur soixante lieues de côtes, neuf rivières reçurent les noms du Pays de France. Un vaste estuaire « de treize lieues françaises de cap en cap » s'offrit alors aux yeux émerveillés des navigateurs ; on le baptisa « Port-Royal », car tous les plus grands vaisseaux du roi s'y fussent trouvés à l'aise. Les Français « contens de ce lieu » qu'ils trouvaient « plaisant et délectable » par la douceur du climat et l'abondance du gibier et du poisson, « posèrent l'ancre à plus de trois grandes lieues dedans la rivière ». Les sauvages, bientôt rassurés par l'offre de quelque bimbeloterie, leur apportèrent les produits de leur chasse et des perles. Laudonnière planta notre pavillon sur un îlet de la rive droite de l'estuaire séparé du continent par un petit bras qu'on nomma la rivière de Libourne. Ribault rejoignant son lieutenant enthousiasmé décida la construction d'un fort sur la magnifique « île des Cèdres » couverte de hautes frondaisons. Ce fut Charlesfort qu'on laissa à la garde d'Albert de la Pierria et de 28 volontaires lorsque Jean Ribault décida d'appareiller le 11 juin 1562 pour rendre compte de cette première exploration.

Habilement menées, les premières relations de cette petite garnison avec les chefs indiens du voisinage leur permirent de conclure des alliances profitables, tant pour le ravitaillement du fort que pour sa sécurité. Mais la rigueur

de la discipline que La Pierria voulut imposer à ses compagnons provoqua leur colère. Ils massacrèrent leur chef et ne songèrent plus qu'au retour.

L'année 1563 s'écoulait cependant sans qu'aucun secours n'arrivât de France. Le royaume était alors déchiré par les guerres de religion et Jean Ribault était passé en Angleterre avec Ponsard de Fors, lieutenant de l'Amirauté de Dieppe. Traître à son pays, il organisa, avec Montgomery, un coup de main contre ce port le 29 décembre 1562 et il n'hésita pas, en publiant à Londres la relation de son voyage, à révéler aux Anglais les possibilités de notre nouvelle colonie. Il accepta même d'y conduire un aventurier, Thomas Stukeley, qui devait en prendre possession pour la reine Elizabeth. Mais, honteux de cette imposture il s'évada au moment d'appareiller. Repris en juin 1563, mis aux fers et menacé d'être pendu s'il refusait de piloter l'expédition anglaise en Floride, il ne fut sauvé que par la nouvelle de

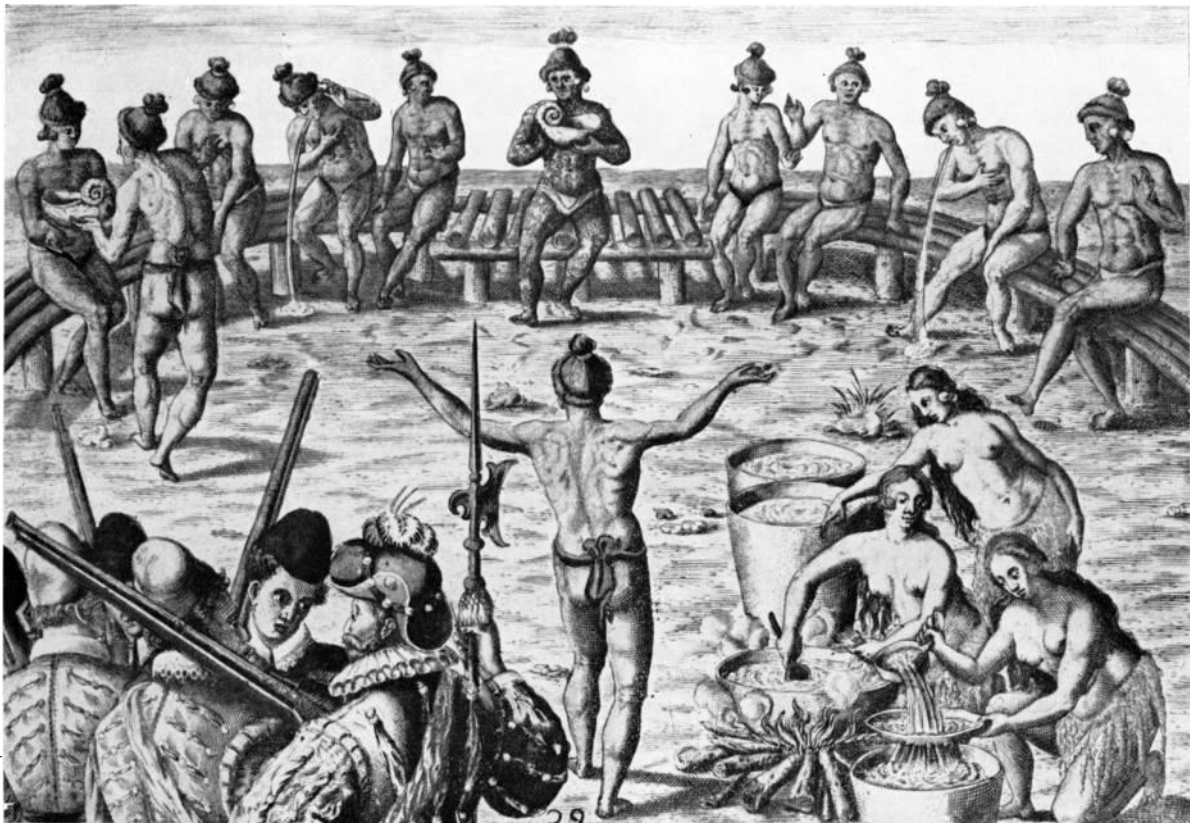
la destruction par les Espagnols de notre établissement de Port-Royal.

La garnison de Charlesfort, lasse d'attendre le retour de son capitaine, avait en effet résolu d'évacuer le pays et appareillé, presque sans vivres, dans une méchante barque construite avec l'aide des indigènes. Au terme d'une horrible traversée où la faim les amena à dévorer l'un de leurs compagnons, les survivants furent recueillis en mer par une roberge anglaise. L'abandon de Charlesfort ruinait les projets d'Elizabeth et de Stukeley. Philippe II, promptement informé, avait déjà donné ordre d'effacer jusqu'aux traces de notre colonie. Le capitaine de la *Nuestra Senora de la Concepcione*, chargé de cette destruction, rasa Charlesfort mais il ne découvrit pas le padrôn fleurdelysé de la Rivière de Mai qui continua de témoigner de nos droits jusqu'au retour de René de Laudonnière.

J. V.

(A suivre.)

Pl. XXIX — Conseil de guerre d'Outina; le "Roi des Rois", pour la sélection des guerriers : ceux qui ne peuvent, sans vomir, boire le cassiné qui préserve de la soif et de la faim, sont éliminés.





LES MODÈLES MARINS

Historique et Philosophie



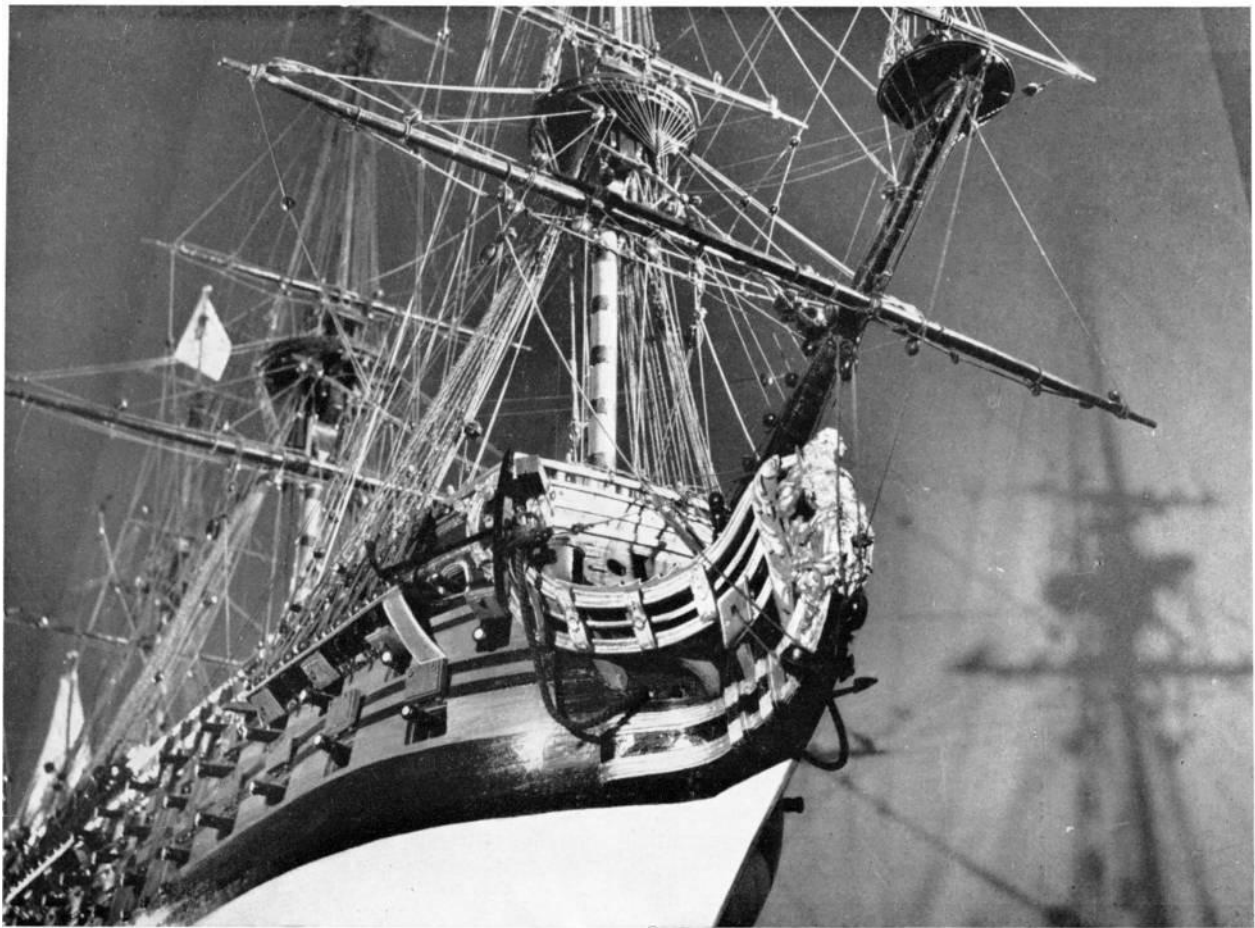
L'emploi du mot modèle appliqué à une réduction semble bien, généralement et d'abord, avoir été fait pour désigner le navire à petite échelle. Un autre vocable, plus répandu aujourd'hui, serait maquette, mais il paraît moins déterminé. L'on dit en effet des maquettes de théâtre, d'architecture, de librairie, d'illustrations, et il tient moins aux origines. Modèle, aussi, est plus noble car il impliquait une réalisation étudiée, difficile et définitive, en vue d'une autre plus vaste ; jamais une amusette. Il y a d'ailleurs un précédent très honorable, c'est le nom de « salle des modèles », portée par la pièce qui était réservée dans les arsenaux. Nous employons donc plutôt ce terme-là pour désigner le navire réduit, même quand il s'agit du jouet.

Cette « salle des modèles » restait bien la plus intéressante de l'établissement pour le gros public. Ne parlons pas de la prédilection enfantine, mais rappelons l'attrait éprouvé par les simples pour cette branche parfaite et minutieuse de l'artisanat naval. Elles étaient en fait charmantes et suggestives, ces petites collections vétustes, mal rangées, sacrifiées, et qui ne se maintenaient qu'avec l'appui de quelques premiers maîtres timides et enthousiastes. Les états-majors, à partir de 1840-50, les dédaignèrent. La vapeur venait de rendre caduques les anciennes recherches et les réussites du bois et de la voile ; on voulait être de son époque — ce qui est louable et ne fut pas sans courage,

car les dignitaires regrettaient le bon vieux temps. Les jeunes officiers en vinrent à considérer les salles de modèles comme des conservatoires entêtés et inutiles. Ils eussent facilement tout flanqué dehors, on prêtait bien généreusement les modèles les plus raffinés aux peintres irrespectueux. Sans les humbles serviteurs, c'eût été une ruine ; ce ne fut qu'un appauvrissement.

A l'heure actuelle, le Grand Corps se lèverait comme un seul homme si l'on touchait à ses modèles qui, en dehors de l'art, retracent les acheminements de cette perfection qu'il assumait. Ne jamais oublier que si, quantitativement, la Marine Française fut dépassée, qualitativement, elle resta presque toujours la première du monde ; elle fournissait des prototypes. Le Grand Corps a été et demeure l'élite suprême d'une nation qui semble n'en plus vouloir. À lui, je dédie cette petite étude qui, parfois, demande quelque attention.

En effet, redescendre au début du modèle marin, à son apparition, implique de revenir aux fondements de l'art lui-même et à de délicates associations d'esprit. On sait que dans la création artistique, il y eut toujours une part ludique, de jeu, d'imitation, agréable à l'habileté de l'homme, à son goût de portraiturer — et une autre, beaucoup plus mystérieuse, nettement ésotérique. La première se manifesta, tout au commencement, par le perfectionnement d'un hasard naturel ; à un jeu de la nature, l'artiste superposa un jeu humain. Par exemple, rencontrant une racine serpentiforme, l'homme, en



Proue du Louis XV (Musée de la Marine n° 9 MG 1)

lui ajoutant une tête et des écailles par un travail amusé, façonna un reptile bien plus près du réel. Il s'en fit orgueil et plaisir. L'autre sera la réalisation du *double*, d'une personnalité *seconde*, rattachée à la vie du modèle, modèle sur lequel une action peut être alors exercée au moyen de l'action exercée sur le *double*. Le sculpteur préhistorique ayant, de sa racine, réalisé son serpent, devenait un peu le maître du reptile. Ainsi, et dans un ordre similaire, on prolongeait la vie du Pharaon en utilisant pour sa statue, pour son *double*, les matières les plus durables. Les images, sans qu'on le précise, ont obscurément gardé une valeur incantatoire, atténuée, mais dépendant encore de celle que leur attribuait l'envoûtement. Si l'on craint, même aujourd'hui, de profaner une image, c'est qu'on redoute d'atteindre, derrière elle, son modèle. On ne jettera pas à la poubelle un christ récemment brisé. Cette notion est essentielle à saisir, qui prendra toute sa force quand nous toucherons à la philosophie du navire-modèle ;

admirable sujet dans ses incidences, ses formules, son extension, et dont nous eussions fait un livre si l'à-quoi-bon ne dominait.

Les premiers modèles furent rituels et façonnés pour meubler les tombeaux. On jugeait nécessaire d'ajouter à la vie du double humain, le double naval. On figurait des instruments et des trophées. L'Égypte, mère des peuples occidentaux, jugeait le navire essentiel aux pérégrinations de l'âme désincarnée; elle ne connaissait rien d'autre, primitivement, pour les translations nécessaires, si plus tard, ayant accédé au char, elle le figurera dans les sépultures.

Il est certain qu'au début l'on aurait préféré garder aux mobiliers funéraires leurs dimensions réelles. Nous en avons des exemples, celui du sauvage qui introduit dans la tombe les armes mêmes du guerrier mort et ses provisions. Un autre encore, et frappant ; les navires- cercueils que réalisèrent les Vikings et Pré-Vikings, tels que ceux que nous avons retrouvés sous les

tumulus. Le mort y était couché ; on lui rendait son navire. On lançait à la mer le drakkar en l'enflammant ; on incinérât aussi à terre : on ensevelissait encore le tout. Si les Vikings ne s'étaient convertis, l'affinement les eût conduits à réduire le navire mortuaire. C'est l'épanouissement imaginaire des Egyptiens, l'intelligence supérieure de la classe cléricale, qui les portèrent à diminuer l'objet funéraire. Le sens de ce que nous appelons l'âme, la transformation immatérielle, autorisèrent à se contenter pour les ustensiles funèbres d'une réduction symbolique. On conférait même une immatérialité à l'objet en le façonnant hors d'échelle. Un être hors des proportions humaines pourra utiliser des objets eux-mêmes hors de leurs proportions naturelles. L'objet est un peu divinisé.

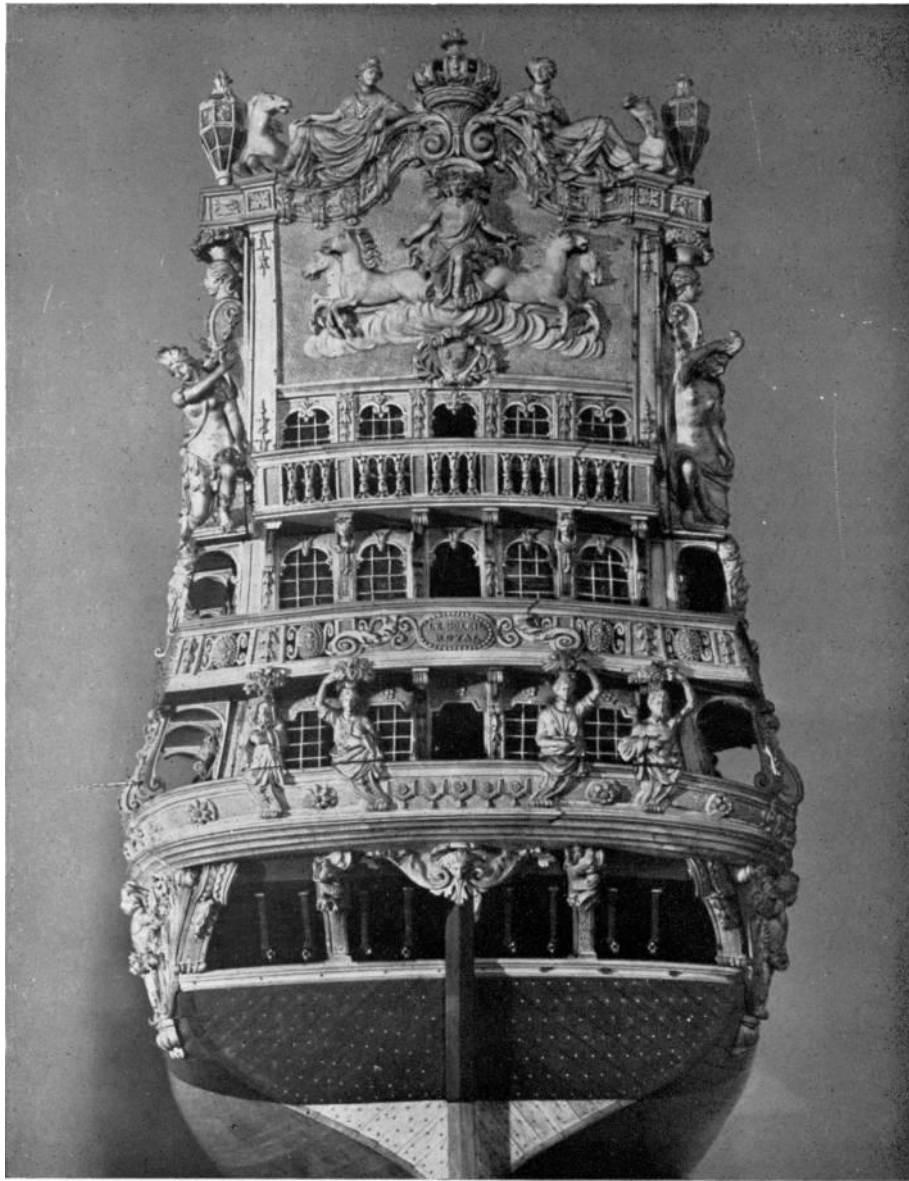
Concevons que la diminution ou l'agrandissement notable et minutieux est une sorte d'hommage rendu à l'objet ; ainsi, l'objet n'est plus soumis à l'usage banal auquel le destinait le réel. Il a demandé, pour sa diminution, une peine accrue, et, devenant inutilisable, il s'anoblit. Prenons un exemple, n'importe lequel, la table qui me fait immédiatement face puisque je frappe dans mon lit. La représenter à sa taille ? c'est risquer que l'on s'en serve. La reproduire au dixième, outre l'effort demandé, c'est la

mettre à l'abri de tout emploi. Elle devient seulement un emblème de table ; elle prend aussi un caractère plus saisissable, un caractère plus marquant ; elle apparaît dans ses qualités essentielles.

Nous possédons d'innombrables modèles égyptiens, de l'informe au plus raffiné. Il semble même que chez les ouvriers funéraires des réductions, celle du navire ait été en spécial honneur, et qu'ils furent déjà sensibles au bizarre engouement de représenter soit le baris de haute-mer, soit l'humble barque qu'un seul homme propulsait sur le marais ou la berge. Je n'en citerai que deux, par économie ; une barque d'argent, trouvée à Ur, mais nettement égyptienne, au terme de la délicatesse, de la finition ; d'une ligne tellement élancée qu'on peut parler de perfection, et que cette précieuse œuvre de Joaillerie se réclame d'une technique très avancée. Elle est vide de personnages, prouvant ainsi la qualité de sa conception, la certitude du but à atteindre. En effet, seul le très jeune enfant charge son navire-jouet de passagers et de matelots, restant plus sensible à la vie humaine qu'à l'étrange vie navale qui peut émaner du navire. Vers douze ans, il n'éprouvera plus le besoin de cette adjonction : il sera alors déjà et en partie, devenu modéliste. Il a pris conscience d'une vie

*Barque égyptienne sur laquelle le mort était censé effectuer le voyage de Busiris.
Moyen-Empire Trouvé à Assiout, (Musée du Louvre).*





*Poupe du
Soleil Royal
(Musée de la
Marine
n° 7 MG 3)*

intrinsèque chez l'objet, il lui accorde une *âme* suffisante. Notre ami vénéré, le docteur Jules Sottas, commit une faute de goût, sans aucune importance d'ailleurs au milieu de tant de science et d'adresse dépensées pour ses modèles, en les meublant de laids magots; il fut entraîné par sa volonté de reconstitution scientifique. Il tuait l'âme du navire par l'évocation des âmes humaines qui le montaient. Aujourd'hui, en fait, dans ce renouveau du modèle, personne ne s'y risque. Ainsi, a-t-on renoncé au figurant, aux « petits bonshommes » que nos ancêtres introduisaient dans la peinture de paysage, et

qui même sommaires, même infiniment réduits, déplaçaient l'intérêt et tiraient à eux l'attention principale.

Autre exemple des modèles égyptiques ; l'étonnant vaisseau retrouvé dans la tombe de Toutankh-Amon. Barque en croissant, toujours, mais ici splendidement décorée avec, aux extrémités que l'on ornait en souvenir des ligatures anciennes, une sorte de marqueterie, de cloisonné bleu et blanc, qui tranche splendidement sur le jaune citron de la coque; des dunettes, des « châteaux », sculptés d'or, où se fronce le lion royal; un « naos », en damier marqueté



*Le Vulcain
Vaisseau
du XVIII^e
siècle
(Musée de
la Marine
n° 13 MG 8)*

lui aussi suivant la facture des pointes, un mât rouge portant la vergue en arc; enfin, la beauté singulière des avirons-gouvernails : pales blanches et rouges, à larges bandes, contrastant avec le décor minutieux du reste, terminées, au sommet d'une longue hampe, par une petite tête nubienne et couronnée, réellement exquise. Le navire, admirable papillon multicolore, prêt à s'envoler dès la tombe ouverte.

En Egypte et en dehors de la barque funéraire, nous avons ces bateaux-modèles si spéciaux où logeaient les dieux; les arches: mot, objet, devenus si célèbres que tous les tabernacles en prirent le nom. L'arche d'alliance juive n'avait rien d'un navire, loin de là, une

caisse à anneaux permettant les migrations des choses rituelles. L'arche d'Amon, dont on possède des reproductions nombreuses, attendait sur l'autel du dieu, au fond de l'immense temple; une barque courante, aux pointes relevées, avec cette courbure délicate de boomerang dont l'Egypte eut la spécialité. La décoration, toujours réservée aux anciennes places des rousures; des figures de proue et de poupe, têtes de béliers avec ces colliers en éventail, spécifiquement égyptiens; un naos profond où la statue d'or du dieu gardait encore du mystère. Des personnages, elle, l'encombraient, mais par un délicat subterfuge, ne la privaient pas de cette vie personnelle dont nous venons d'évoquer

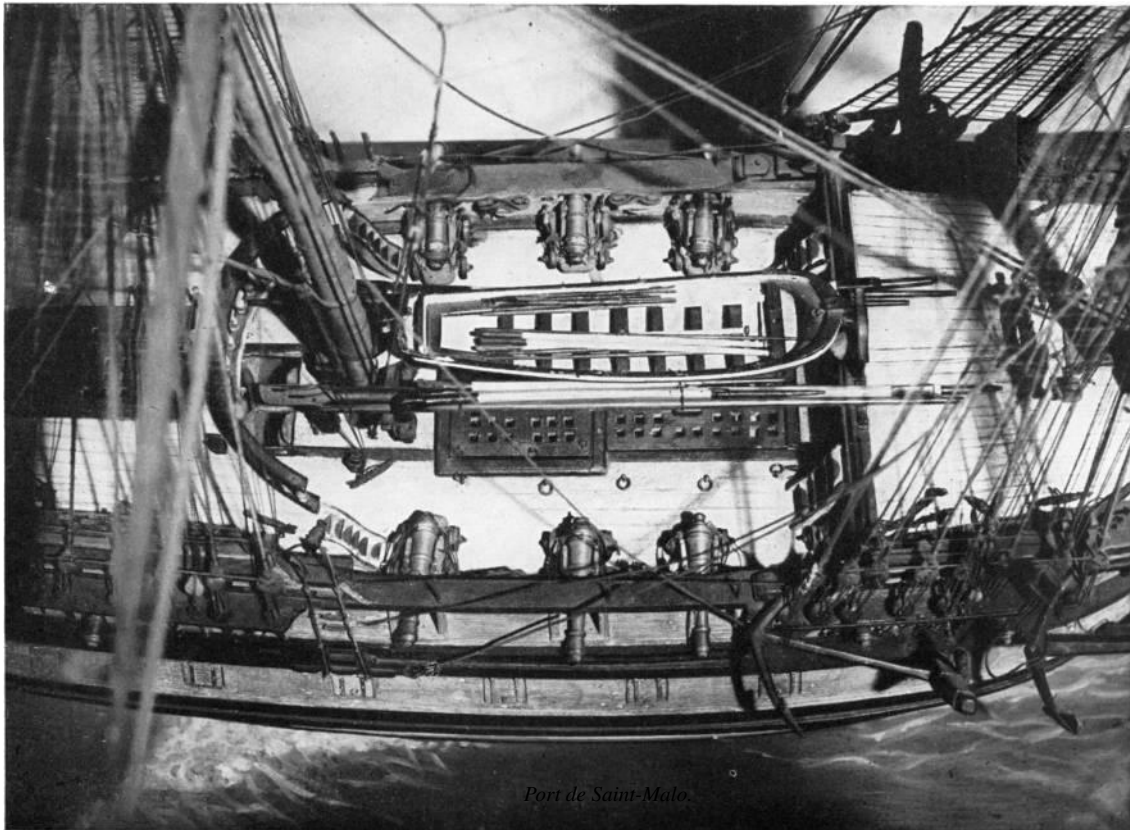
le prestige, car ils étaient extrêmement réduits, de manière à réserver la prééminence d'Amon, qui, lui, extrêmement agrandi, par un contraste violent, laissait à l'arche toute sa virtualité. Elle seule devenait normale, entre le géant et les pygmées, et réelle.

Notons en plus qu'ici, le modèle réduit — environ deux mètres — était réalisé pour pouvoir flotter. Tous les ans, les prêtres le confiaient au lac afin de ramener le dieu dans

certain stade de la construction.

Tels furent donc la naissance et le développement — dans les tombes et sur les autels, — des premiers modèles connus, et la gravité initiale de leur conception.

À ces modèles sacrés, s'en ajoutèrent d'autres extrêmement intéressants et qui ont toujours été en faveur : ce sont les modèles votifs.



P"De Bellona", vaisseau hollandais du XVIII^e siècle. Vue de la grande rue avec la chaloupe et les espars de rechange.

ses éléments.

Cette condition de flottabilité est en soi antiphilosophique et s'affirme encore comme une erreur; elle nuit à l'immatérialité, à la valeur essentielle du modèle, à sa signification. Je la cite, car avec l'exagération du parfait et l'emploi d'une technique toujours plus raffinée, la flottabilité est devenue une exigence des clubs actuels. Peut-être pour départager les concurrents, accorde-t-on une prime à l'habileté, au savoir-faire. Mais n'oublions pas alors que nous inclinons le modèle vers le jouet : barbarisme, à un

Pour que le dieu reconnût et protégât spécialement le navire qu'on lui recommandait, on façonna ledit vaisseau ou ladite barque, on en fit le double ou la statue qu'on mit près de l'autel afin de rafraîchir la mémoire du protecteur. Pratique aussi vieille que les cultes et que les intercessions, qui correspond aux figures de cire, aux plaques nominatives dont on surcharge les murailles des lieux propices.

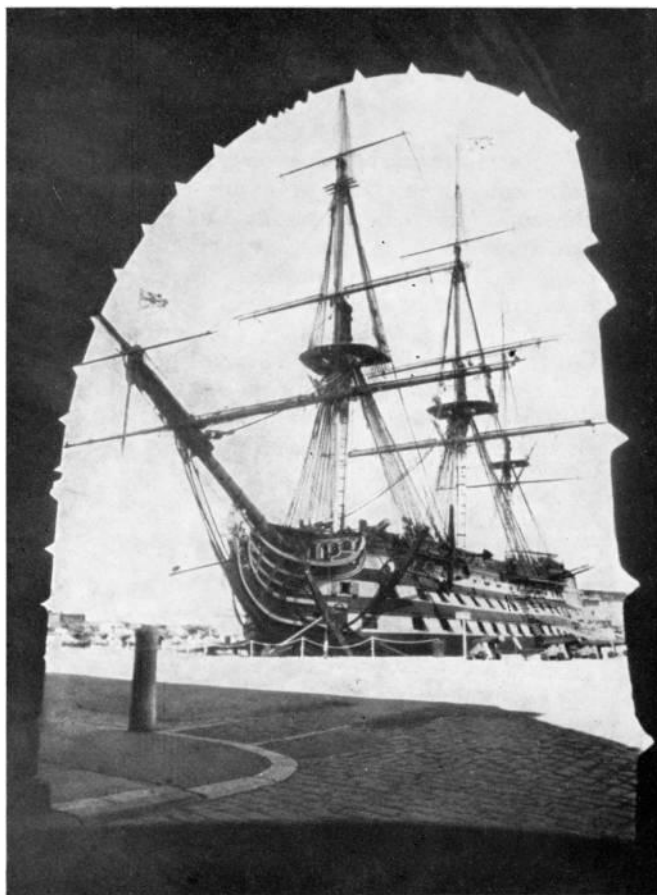
De la même tendance, sortent les navires ex-voto, qui, à la suite d'une intervention miraculeuse, témoignent du pouvoir du saint et de la

gratitude des matelots. Ils interviennent dans le mobilier ecclésiastique comme les béquilles des stropiats, les ceintures des hernieux, les moulages de pieds ou de mains qu'on retrouve aux parois des chapelles. Ils demeurent encore une des plus riches collections qui soient, préservés des destructions par le goût conservateur des églises. Hélas, si nos salles de modèles avaient été traitées avec le même respect !...

Malgré la liberté avec laquelle souvent ils furent exécutés, ils présentent un immense intérêt, d'intelligence et de sensibilité. Avec eux nous effleurons avant d'y revenir plus attentivement, le modèle sentimental, dans lequel s'unissent l'élévation vers le céleste, la croyance touchante, l'amour du navire et l'application navale, son engouement. Certains sanctuaires sont ainsi survoltés de ferveurs marines : leur atmosphère en est devenue extraordinairement animée et animatrice, avec ces lustres qui tournent lentement sous leurs voûtes et que tout un équipage venait offrir dans l'émoi du souvenir et de la reconnaissance. Pélerins du navire, sur les routes, chantant l'*Ave Maria stella*. Notre-Dame de Grâce. Honfleur.

Nos plus anciens modèles européens viennent du navire votif. J'ai souvenance d'une nef espagnole du xv^e siècle que je ne puis retrouver, n'ayant même plus la force de brandir un dictionnaire, mais dont ma mémoire émue est certaine. Ainsi et dans le même goût, ont existé encore les navires processionnels, de plus grande taille, portés sur un brancard, selon une mode qui vit encore en pays breton, et basque (m'a-t-on dit).

De même encore, les navires de gloire, qui commémoraient une victoire navale. On garda le navire *Argo*, avec qui Jason avait conquis la Toison d'Or ; la galéasse, le *Sphinx*, de don Juan d'Autriche, fut conservée longtemps à Cadix, je crois. En 1647, on suspendit aux voûtes de l'église des Carmes, à Naples, la felouque qui venait de forcer le blocus espagnol avec le duc de Guise, prétendant à la couronne. Mais le plus célèbre de ces navires de gloire est bien lillustre *Victory*, entretenu à Portsmouth avec, sur le gaillard d'arrière, une plaque gravée où tomba Nelson. Et l'on doit les évoquer, quoiqu'ils sortent du modèle, parce qu'ils ont irrésistiblement appelé le modèle pour se survivre dans le respect des gens de mer et la gratitude des nations. Combien de *Soleil Royal* ont été ainsi façonnés — hier on m'en signalait un encore au sanctuaire de Notre-Dame de Liesse. — Le *Vengeur* orna les voussures du Panthéon, après la supercherie journalistique de Jean Bon Saint-André. Napoléon, si sec, fit exécuter la frégate le *Muiron* pour son cabinet



Le Victory dans son bassin à Portsmouth.

La Frégate "Le Muiron" (Musée de la Marine, n° 17 MG 7)



de Malmaison, en souvenir de ce retour d'Egypte qu'assura le navire.

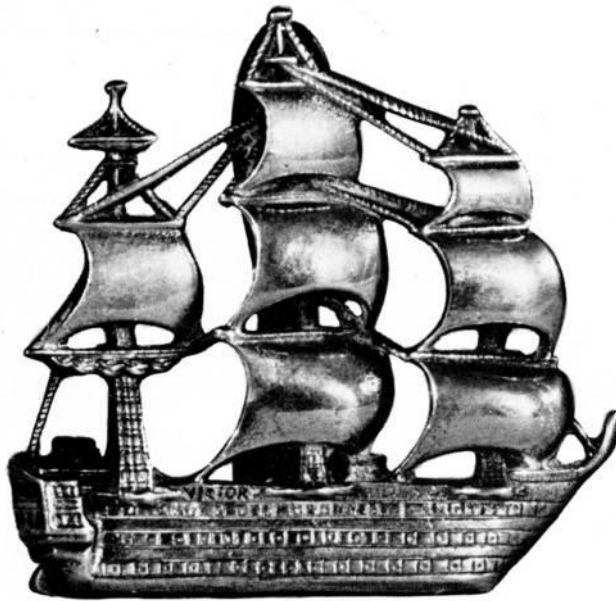
Parmi les navires de gloire, le plus extraordinaire est à coup sûr un navire-modèle unique consacré à Suffren. Il en existe un en Angleterre fait après coup, et dans le grand mât du Héros coulé à Marseille, et que l'on vénère au Musée des Armées réunies mais, comme navire de gloire, rien ne peut être plus particulier que le nôtre. C'est, sur les bords de l'étang de Berre, une roche-colline taillée en forme de vaisseau et qui

doit représenter le fameux navire du Bailli. Long de plus de trente mètres, sur cinq de hauteur et quatre de large, il aurait été commandé par un certain Roch de Régis (descendant de Saint-François Régis), qui l'eût fait tailler vers 1785 en l'honneur de son cousin. Trois pins, plantés dans la terre rapportée, figuraient les mâts. Modèle réellement exceptionnel, n'est-il pas vrai ?

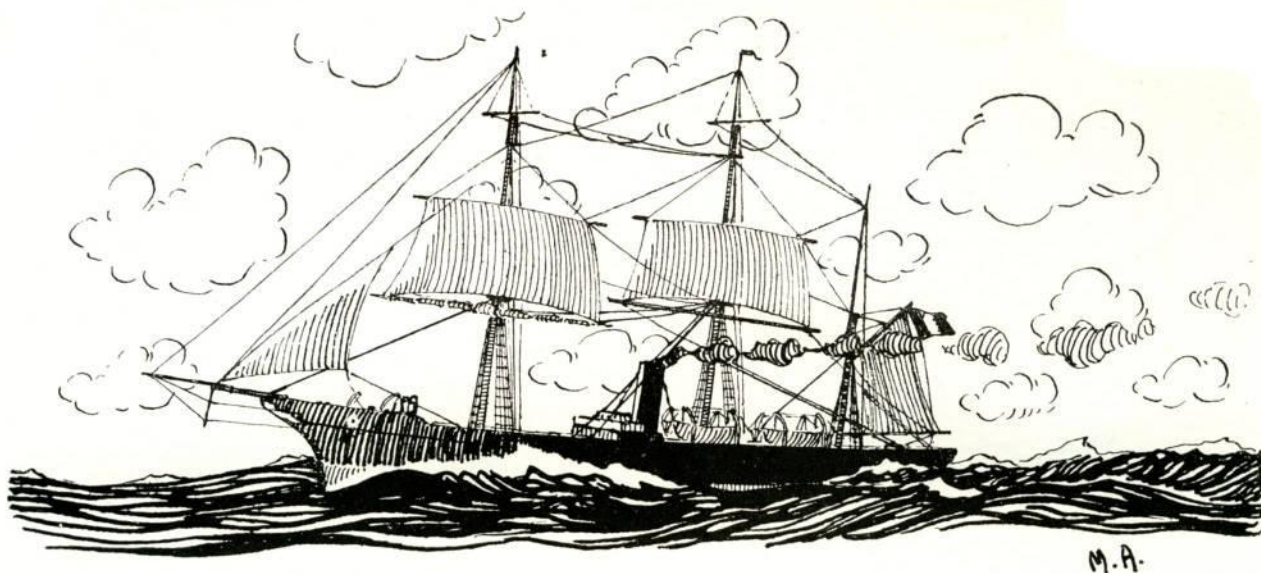
(A suivre)

La Varende

Le Chamblac,
23-28 Mai 1947



Marteau de porte en cuivre, Coll. de Kerros.



UN ESSAI DE LIGNE TRANSATLANTIQUE A VAPEUR FRANCAISE EN 1855 LA COMPAGNIE GAUTHIER

Dans un récent article de Neptunia, le Commandant Bohé nous a parlé de la première tentative d'organisation d'un service à vapeur entre la France et l'Amérique, en 1847, par les frégates transatlantiques de la Maison Heroult et Handel (L'Union, Frégate Transatlantique). Avant qu'en 1861, la Compagnie Générale Transatlantique ait obtenu la concession des services postaux de New-York et de l'Amérique Centrale et fait flotter définitivement son pavillon sur l'Atlantique, un autre essai de liaison à vapeur avait été tenté par une Maison de Lyon, la Compagnie Gauthier. Comme celui des frégates transatlantiques, et pour des raisons analogues, il échoua rapidement. Il est cependant intéressant d'en fixer le souvenir dans l'histoire du développement de notre navigation commerciale transatlantique.

Le Havre était, depuis longtemps, tête de ligne d'un service de paquebots à vapeur américains sur New-York. En France, après le fiasco des frégates, les discussions duraient, interminables, et le seul projet raisonnable du point de vue commercial fut tué dans l'œuf par la Révolution de 48. Notre prestige en souffrait grandement, non moins que notre économie nationale.

C'est pour remédier à cet état de choses regrettable que les frères Gauthier, de Lyon, fondèrent la Compagnie Franco-américaine, en vue d'assurer un service entre Le Havre et New-York, et un autre entre le premier port et Rio-de-Janeiro. Ils firent construire huit navires identiques qui prirent les noms d'*Alma*, *Barcelone*, *Cadix*, *Vigo*, *Lyonnais*, *Franc-Comtois*, *François Arago* et *Jacquart*.

Le *François Arago*, lancé à Nantes le 17 mai 1855, était un bâtiment en fer de 80 m 60 de long, 11 m 80 de large, 7 m de creux, ayant un déplacement de 3.400 tonnes, une jauge brute de 2.400 tonnes et un port en lourd de 1.000 tonnes. Mû par une machine de 500 chevaux il était gréé en trois-mâts barque de 1.500 m² de surface de voilure. Il pouvait transporter 150 passagers de 1^{re} et 700 émigrants.

On voit donc qu'il s'agissait moins d'un paquebot à vapeur que d'un voilier à machine auxiliaire, dont la vitesse devait être insuffisante pour soutenir avec succès la concurrence des paquebots étrangers, lesquels touchaient, en outre, une subvention dont ne bénéficiait pas la Compagnie Gauthier.

Le *Barcelone*, capitaine Morin, effectua le premier

départ sur New-York et fit la traversée d'aller en 20 jours : celle de retour, favorisée par les vents régnants, se fit en 14 jours. Le *Cadix*, capitaine Duchesne, fit le premier départ pour Rio-de-Janeiro. Les départs furent mensuels en hiver et bi-mensuels en été pour New-York, et mensuels pour Rio-de-Janeiro.

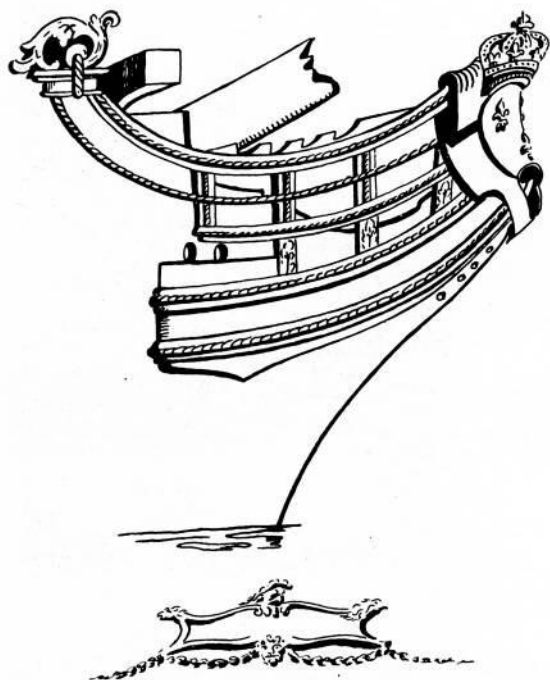
Cette louable tentative se révéla rapidement comme vouée à l'échec. La perte d'un des paquebots de la Compagnie Gauthier accéléra l'issue fatale. Le 2 novembre 1856, le *Lyonnais*, capitaine Delvaux, parti la veille de New-York pour Le Havre, naviguait de nuit, par temps brumeux, avec ses feux clairs, lorsqu'il fut abordé par le trois-mâts barque américain *Adriatic*, qui, lui, naviguait sans feux. Malgré les tentatives de son équipage pour aveugler une grave voie d'eau sous la flottaison, le *Lyonnais* coula et ses 128 passagers furent évacués sur un radeau et quatre embarcations. Ils ne furent recueillis que six jours plus tard, par le trois-mâts barque *Elise*, de Brême, et plusieurs d'entre eux avaient péri de froid ou avaient été enlevés par un coup de mer qui avait fait chavirer une des embarcations.

Le Tribunal de Marseille, par arrêt du 2 avril 1857, jugea qu'il y avait eu abordage fortuit, mais, le 23 décembre 1857, la Cour Impériale d'Aix fit droit à l'appel de la Compagnie Gauthier et condamna le capitaine de l'*Adriatic* à indemniser les frères Gauthier, maintenant la saisie-arrêt faite sur le chargement de ce navire, alors dans le port de La Ciotat, et l'opposition à sa sortie du port.

Mais l'*Adriatic*, qui avait été, d'un commun accord, conduit et sequestré à Marseille, s'évada le 9 janvier 1858, à 3 heures du matin, sans permis de sortie, congé de douane, patente de santé, ni papiers de bord, et en donnant un faux nom à la patache de la douane de service à la sortie. Il se réfugia à La Spezzia où, sur l'intervention du Consul de France, il fut sequestré : mais il s'échappa à nouveau le 18 janvier et gagna Savannah.

Peu importait d'ailleurs à la Compagnie Gauthier : elle avait cessé ses services et allait vendre sa flotte. A la Peninsular and Oriental, elle céda, en 1858, l'*Alma*, le *Franc-Comtois*, le *Barcelone* et le *Cadix*, qui furent renommés *China*, *Orissa*, *Behar* et *Ellora* ; les autres passèrent sous pavillon espagnol et assurèrent un service du Havre à Cadix, La Havane et les Antilles espagnoles.

M. ADAM.



SCULPTURES des FRÉGATES

portant du 8 et du 12



(1785-1792)

La Marine à la fin de l'Ancien Régime avait, par mesure d'économie, décidé que la décoration de ses vaisseaux ainsi que celle des grosses frégates serait désormais uniforme. Un dessin devait être adopté pour chacun des deux types de navire.

Notre regretté Pierre le Conte avait bien voulu nous indiquer que cette réforme édictée en 1785 a duré jusqu'en 1792. C'est en 93 que la « *figure analogue au nom* » a été reprise.

Mais si l'on connaissait bien le type de décoration des vaisseaux que nous reproduisons ci-dessous, on n'avait, nous semble-t-il, jamais trouvé trace des sculptures de frégates.

Nous avons eu la chance d'en découvrir une copie d'époque « *conforme à l'original de la cour* » aux archives du port de Toulon.

C'est un beau dessin traité au lavis sépia et vert ; nous sommes heureux de donner à nos lecteurs le croquis que nous en avons tracé à l'encre sur un calque, afin d'en rendre la reproduction aisée et fidèle. Le document mesure 110 x 36 centimètres et montre la figure de proue portant un écusson





aux trois fleurs de lys surmonté de la couronne royale, le plan du tableau arrière dont nous ne reproduisons qu'une moitié, car il est absolument symétrique, et le dessin de la bouteille de tribord.

Dans le coin figure un petit bandeau de bois qui devait recevoir le nom de la frégate. Il était très probablement fixé au-dessus de la barre d'arcaste sous les fenêtres, on ne voit en effet pas d'autre endroit possible pour le mettre.

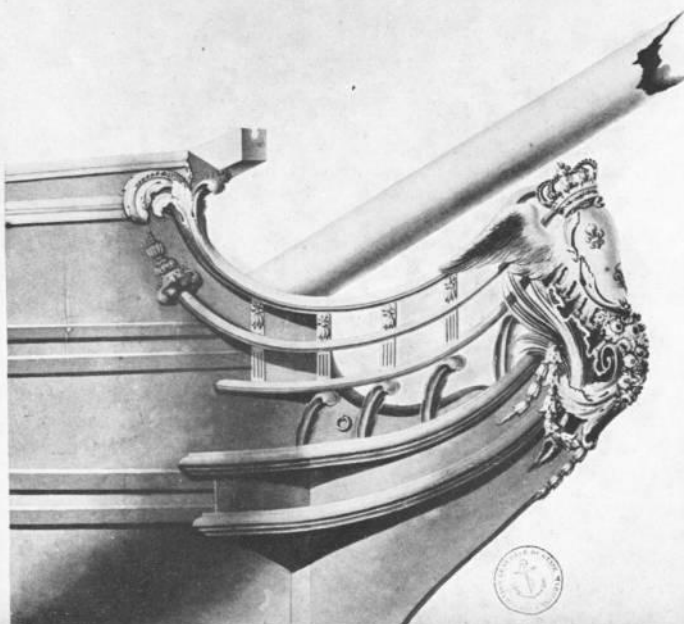
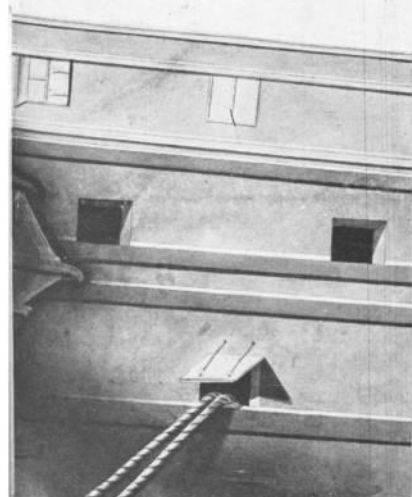
Au-dessus de cet écusson pour le nom, figure la mention : « vu et approuvé pour être exécuté à l'avenir », signé : le Maréchal de Castries.

Le document conservé aux archives du port de Toulon porte le numéro de référence 1 L 442 (F. 16).

JEAN POUJADE.

É PAR SA MAJESTÉ

ISSEAUX DE LIGNE



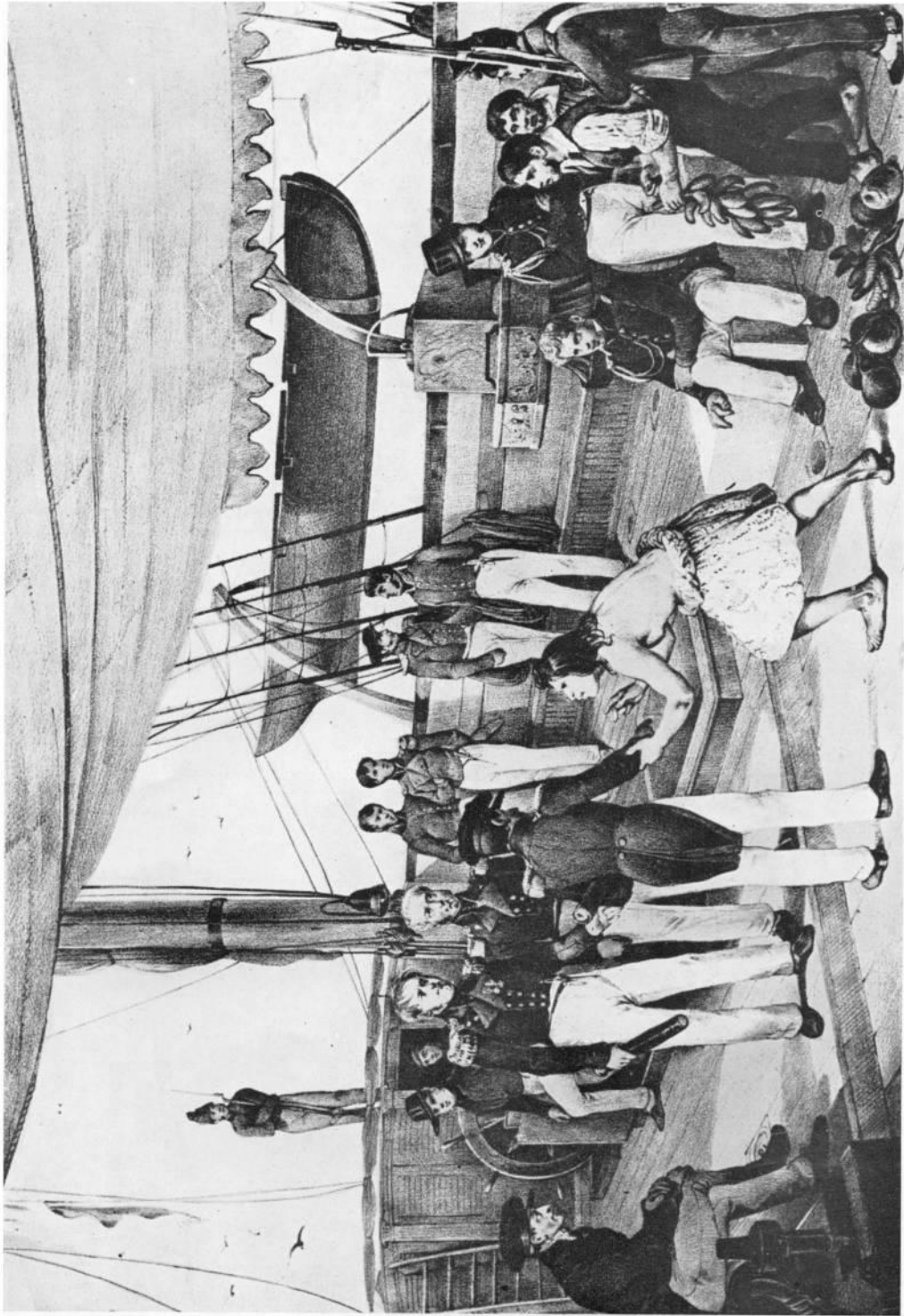


Planche du Voyage de l'Astrolabe (1826-1829) de Dumont d'Urville. Escalé à Tonga-Tabou.



L'UNIFORME DES OFFICIERS DE MARINE SOUS LA RESTAURATION



L'ordonnance du 17 juillet 1814 et celle du 29 novembre 1815 réorganisent le Corps des Officiers de Marine, mais ni l'une ni l'autre ne fixe un uniforme. Tout porte à penser que celui de l'Empire subsiste officiellement.

Mais on doit compter avec les réactions des

jeunes Officiers et surtout des anciens qui rentrent dans le Corps. Et c'est l'uniforme qui en fait tous les frais.

Il faut à tout prix rappeler l'Ancien Régime, aussi voit-on éclore des fleurs de lys sur les collets et sur les épaulettes. La couleur écarlate, par trop révolutionnaire, est écartée et remplacée par le bleu de ciel de l'ancienne 5e escadre. Puis

*Lieutenant de Vaisseau A. de Nerciat
grande tenue (1821)
Légion d'Honneur - Croix du Lys - Croix
de Saint-Louis*



Aquarelle de Corbet

Coll. P. Jullien



*Lieutenant de Vaisseau, grande tenue
(1816)
(Coll. P. Jullien)*

l'habit est orné des rubans du Saint-Esprit, de Saint-Louis, mais aussi de la Légion d'Honneur.

Le jabot en dentelles fait à nouveau son apparition ; il est plus ou moins toléré en ces années 1815 à 1819 pourvu qu'il soit accompagné de la décoration du lys et de son ruban de couleur tendre et fantaisiste.

Mais tout ceci a une fin et par ordonnance du 31 octobre 1819, Louis XVIII prescrit aux Officiers de Marine un uniforme tout à la fois très sobre et très élégant, très français, disons le mot, qui durera, avec quelques changements, plus d'un siècle.

Les Officiers (1) portent, comme sous l'Empire, un grand et un petit uniforme. Le premier est un habit bleu de roi doublé de rouge

1) « L'Uniforme des Officiers Généraux de la Marine continue d'être le même que celui des Officiers Géné-

à collet droit et parements bleus. Cet habit, dégagé sur les cuisses, boutonne droit sur la poitrine jusqu'à la ceinture, au moyen de neuf boutons dorés à ancre. Il est à retroussis ornés d'une ancre brodée.

Les grades se distinguent par des broderies d'or au collet et sur les parements et par les épaulettes qui portent sur le corps, en général, et bien que ce ne soit pas prévu, soit une fleur de lys, soit une ancre.

La veste et le pantalon sont en drap ou casimir blanc. Toutefois à terre les Officiers peuvent mettre la culotte blanche avec souliers bas à boucles d'or. Ils sont coiffés du chapeau claque à cocarde blanche, orné d'une ganse et de deux glands d'or.

Le petit uniforme, tout bleu également, croise sur la poitrine et n'a pas de broderies.

L'arme est une épée à poignée de nacre, le ceinturon est blanc en grand uniforme, noir avec le petit uniforme. Bien entendu, les Officiers continuent de porter le poignard toujours non réglementaire, droit ou courbe.

Comme sous l'Empire, les Officiers attachés aux états-majors n'ont pas d'aiguillettes (2) mais inversent leurs épaulettes (3).

Les différentes reproductions qui sont données ici montrent cet uniforme de 1819 et ses

raux de l'Armée de terre ». — Ordonnance, art. 34.

A noter que les Préfets Maritimes (uniforme bleu et argent) supprimés en 1815 reparaissent à la fin de 1826 revêtus de l'habit bleu et or des Officiers Généraux.

2) Les quelques Officiers attachés à la Compagnie des Gardes du Pavillon et des Élèves de la Marine les portaient. Un article spécial — à paraître — traitera des Elèves de la Marine sous tous les Régimes.

3) Cf. *Neptunia* n° 6. Les Uniformes des Officiers de la Marine sous l'Empire.

broderies. Celles-ci sont souvent différentes d'un Officier à l'autre et il est difficile de déceler la vérité car les planches dont l'ordonnance fait mention sont inconnues. Néanmoins on peut penser qu'elles ont dû servir de modèles pour les uniformes suivants, en particulier, sous Louis-Philippe (4).

L'année 1819 est un tournant dans l'histoire de l'uniforme. Le bleu marine devient la couleur dominante absorbant de plus en plus le rouge qui disparaîtra en 1848. Les broderies dorées, encore importantes, ne garnissent plus qu'une petite partie du vêtement. Enfin, ce dernier tend à devenir « uniforme » pour tous les Officiers qui, sous la Restauration, le portent avec correction et même quelquefois avec un peu trop de raideur.

Pour terminer, disons un mot de la coiffure. Nous avons vu que les Officiers portaient le chapeau elaque, héritage de la Révolution et de l'Empire, chapeau encore très volumineux. Mais peu à peu la mode ou le climat les ont obligés à adopter, soit le chapeau rond, soit même la casquette des équipages. Et il n'est pas rare de rencontrer sur des portraits ou des gravures d'époque les Enseignes ou les Amiraux ainsi coiffés.

Rendons hommage à cette Marine de la Restauration qui, si elle est restée dans l'ombre de 1815 à 1823, n'en a pas moins progressé et a pu montrer notre pavillon sur toutes les mers du globe au cours d'expéditions scientifiques dirigées par Freycinet, Duperré, Dumont d'Urville ou de victoires navales : le Trocadéro, Cadix, Navarin.

4) Dans un prochain article, nous en donnerons des reproductions.



Faut-il rappeler enfin que c'est à cette Marine qu'on doit la plus belle de nos provinces, l'Algérie. Si le général Bourmont a pu s'emparer d'Alger le 5 juillet 1830 c'est grâce à la flotte de l'amiral Duperré, flotte composée de plusieurs centaines de bâtiments de guerre et de transports, les uns et les autres commandés par des Officiers dont les qualités de manœuvriers et de canonniers comme le courage ont pu, à cette occasion, donner leur plein effet et montrer aux autres pays que la France avait retrouvé sa Marine et qu'elle entendait s'en servir.

P. JULLIEN

LA RADE ET LES CONES DE CHERBOURG



À l'occasion de l'Exposition « Vieille Marine » et grâce à l'amabilité de M. Paul Munich, trois dessins originaux, l'un de Moreau le Jeune et les deux autres attribués à Moreau le Jeune ou Ozanne, ont pu être réunis à ceux que possède déjà le Musée de la Marine.

Ces trois dessins portent l'inscription « Remis par ordre de M. le Maréchal de Castries à M. Choffard pour être gravé. Paris, 27 octobre 1786 ». Il a paru intéressant en les reproduisant ici de rappeler brièvement l'histoire des cônes, c'est-à-dire celle du port de Cherbourg.

Les avantages, la nécessité même, d'un établissement maritime sur les côtes de la Manche apparurent dès le ^{xvii}^e siècle. Jusqu'alors nos flottes n'y avaient point de port d'où elles pussent appareiller à toute heure, indépendamment de la marée, et qui offrit un asile à l'abri des vents d'hiver et des entreprises de l'ennemi. Dans la lutte soutenue alors contre l'Angleterre, cette absence entravait gravement la tâche de nos corsaires qui n'osaient approcher des côtes anglaises qu'à la faveur des longues nuits, d'une manière incertaine et timide, et sans être jamais soutenus par des vaisseaux de guerre. Dans le cas d'un débarquement en Angleterre, projet toujours formé et jamais rempli, nulle perspective de succès ne pouvait même être envisagée si nos flottes, au lieu de ports éloignés, ne disposaient dans la Manche

d'une base assez proche d'où elles pussent assurer le passage et combiner leurs mouvements avec ceux des troupes d'expédition.

Dès 1665, l'idée de la construction d'une digue de six cents toises couvrant Cherbourg fut défendue dans les Conseils du Gouvernement ; mais on recula devant la dépense jugée « monstrueuse ». Vauban, plus tard, reconnu aussi les mérites de Cherbourg, en tant que port de guerre, « attendu sa position audacieuse », et proposa la construction de deux digues, l'une partant de la pointe du Homet, l'autre de l'île Pelée, laissant entre elles une passe de dix-huit cents mètres : une nouvelle fois on recula devant la dépense.

Mais, sous Louis XVI, la question fut reprise ; et, en 1776, le lieutenant de vaisseau



à gauche : *Conduite du cône en rade de Cherbourg par Moreau le Jeune ou Ozanne.*

ci-dessus : *Vue générale de Cherbourg par Moreau le Jeune.*

de La Bretonnière fut chargé de reconnaître la côte de France, depuis Dunkerque jusqu'à Granville, en vue de choisir l'emplacement d'un port de guerre. Après une mission de huit mois, de La Bretonnière conclut ses travaux par un mémoire intitulé : « Idées sur les avantages de la position de Cherbourg; et les moyens de s'y procurer une rade où les escadres et les bâtiments de guerre puissent se relever et se mettre à l'abri des vents et de l'ennemi » et adressé au duc d'Harcourt, gouverneur de Normandie, et à M. de Sartines, alors Ministre de la Marine. Il y démontrait les graves défauts des positions de la Hougue et du ras de Barfleur, illustrés par le combat malheureux du maréchal de Tourville, en 1692 ; et il déclarait de Cherbourg : « Si la nature avait fermé cette rade aux efforts de la mer et aux vents du large, il est incontestable qu'elle réunirait tous les avantages qu'on peut désirer ». Il concluait alors en proposant la confection d'un rempart à pierres perdues, par des fonds de trente à quarante pieds, allant de la pointe de Querqueville à l'île Pelée, et laissant deux passes entre ses deux extrémités et la pointe d'une part, l'île de l'autre; des forts,

installés sur la pointe et sur l'île, devaient en outre assurer la protection de la rade ainsi formée.

Les idées de La Bretonnière, quant au choix de la position de Cherbourg devaient prévaloir aisément ; il n'en fut pas de même pour la digue. Le duc d'Harcourt en jugeait ainsi : « le projet, sans doute, est à préférer s'il est praticable ; mais sa grandeur est effrayante et sa possibilité suspecte ». Toutefois la décision se fit, en 1781, pour la position qu'il lui avait donnée; mais au lieu du rempart à pierres perdues qu'il préconisait, on eut recours à un système dit des caisses côniques, dû à l'ingénieur de Cessart, et selon lequel la digue devait être obtenue par l'immersion, côte à côte, de quatre-vingt-dix cônes ou caisses côniques sur l'emplacement prévu, chaque caisse devant ensuite être remplie de pierres : les travaux commencèrent en 1784.

Ces caisses, improprement dénommées côniques, étaient en réalité tronconiques; le diamètre supérieur en était de vingt mètres, l'inférieur de quarante-cinq à soixante, et la hauteur de vingt. Dans le projet initial, ces caisses, constituées par une forte charpente en

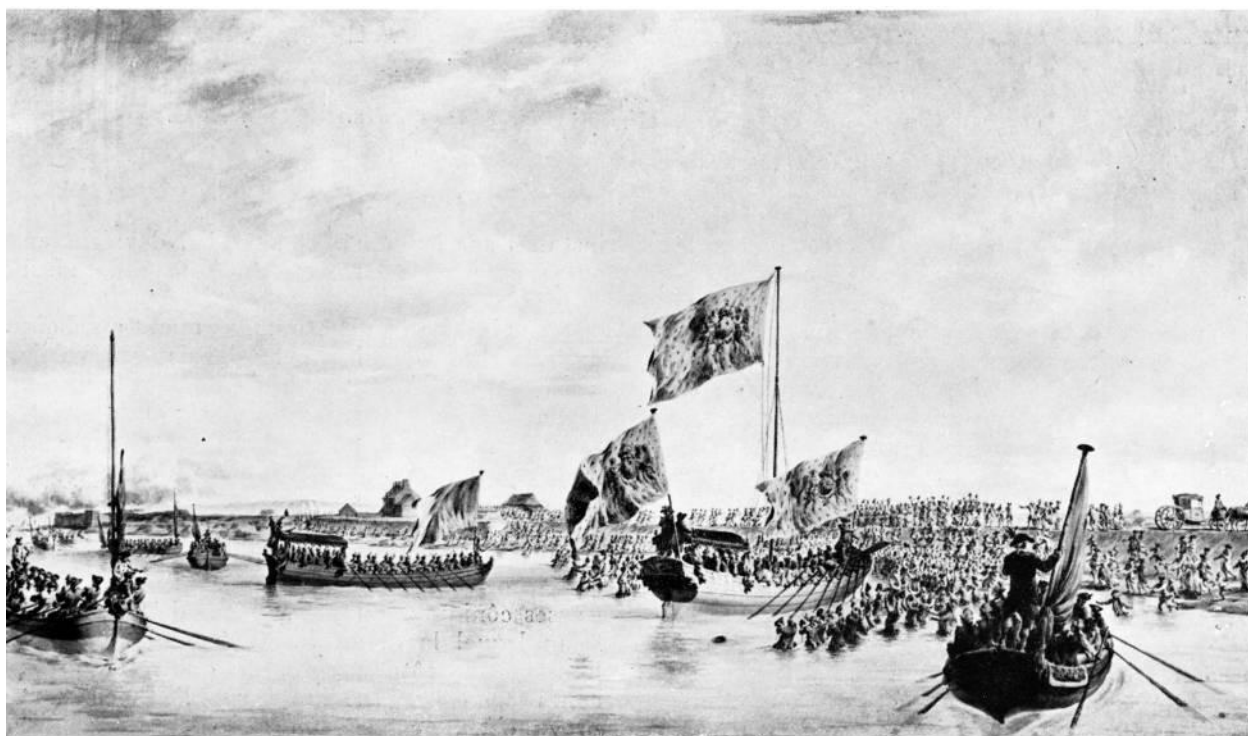
bois, devaient être amenées à flot sur l'emplacement de la jetée : la flottabilité en fut assurée par des tonneaux qu'on disposa, à l'intérieur et à l'extérieur, tout autour de la grande base. Chaque caisse, dont le poids atteignait six cent trente tonnes, était préparée sur la plage de Chantereyne aménagée en cale sèche; et, son équipement terminé, on laissait arriver l'eau ; on mettait le cône à flot; on ouvrait la porte du bassin, et on remorquait le cône jusqu'à son lieu d'immersion. Un dispositif ingénieux permettait là de couper à la fois tous les câbles reliant le cône aux divers tonneaux; et la caisse s'enfonçait alors majestueusement dans la mer. Chacune d'elles était destinée à contenir dix-neuf mille mètres cubes de pierre.

Le comte d'Artois vint assister à la mise en place du septième cône. Mais, pour témoigner tout l'intérêt qu'il prenait aux travaux de Cher-

bourg, Louis XVI vint lui-même à l'immersion du neuvième, le 23 juin 1786; et, l'immersion menée à bien, fit suivre à son canot la ligne des cônes déjà en place : l'enthousiasme était général ; au point qu'en approchant du chantier de Chantereyne, le canot royal s'étant échoué, une foule de gens de tout âge se jetèrent précipitamment à la mer pour le renflouer.

Pourtant des accidents se produisirent ; compte tenu du temps nécessaire à leur mise en place, les cônes, d'abord mouillés côte à côte furent espacés, des pierres perdues étant coulées, dans les intervalles : on revenait ainsi aux idées de La Bretonnière. Enfin, en 1788, on renonça complètement aux cônes ; sur les quatre-vingt-dix qui étaient prévus, on n'en avait posé que dix-huit.

Paul BONIN.



Le Roi Louis XVI abordant à Cherbourg par Moreau le Jeune ou Ozanne.

CENTENAIRE
1847 - 1947
★ ★ ★
LE GÉNIE
DE LA
NAVIGATION
DE
TOULON



PARCE qu'il tournait le... dos à leur ville, les Toulonnais appelaient ce bronze M. de Cuverville, bien qu'il n'eût aucun rapport avec le marin

normand que Suffren nommait le *Brave*. Parce qu'il désignait la mer de son doigt et qu'ils le voyaient de face, les marins lui donnaient, dans leur langage encore plus cru, un nom qu'il m'est impossible de reproduire ici.

Mais il importe de dire pourquoi il était là.

Le *Carré du Port* de Toulon fut commencé le 7 juillet 1729 et terminé en novembre 1730 par l'entrepreneur Aguillon. Le Maréchal de Richelieu (1696-1788), vainqueur de Port-Mahon, y débarqua en grande pompe le 16 juillet 1756. C'est là que le 20 mars 1797, on célébra la fête de la *Souveraineté Nationale* et que fut élevée en 1798 la *Déesse de la Liberté*, enlevée discrètement une nuit de 1803, puis jetée à la mer, en débris, du côté de la Grosse Tour. Cette première statue colossale était l'œuvre du maître sculpteur de l'arsenal Marcellin Duthoit (1765-1845).

Dans sa munificence, le gouvernement de Louis-Philippe avait décidé, en 1843 qu'une nouvelle statue s'élèverait sur ce Carré, qui avait vu tant d'illustres marins appareiller ou débarquer. M. Alphonse Denis, maire d'Hyères et député du Var, obtint que ce travail fut confié à Louis-Joseph Daumas (1801-1887), statuaire toulonnais surnommé le *Petit Puget*, et qu'il représentât le *Génie de la Navigation* dont le modèle venait d'être admis à l'Exposition du Louvre.

Le 3 février 1845, Daumas demandait à la Municipalité toulonnaise que la statue soit faite en bronze et que le conseil lui alloue une somme de 11.200 francs. La délibération prise ce jour-là fut modifiée le 8 février et les fonds votés le 3 mars. Le 3 novembre 1845, la maquette de l'artiste fut définitivement acceptée et un crédit additionnel de 7.628 fr. 80 voté, afin qu'il put exécuter, en



bronze également, les quatre bas-reliefs qui devaient décorer le piédestal. Au 26 mars 1847, la ville ouvrit un autre crédit additionnel et d'urgence de 2.000 francs, applicable à la pose de la statue et des bas-reliefs, à l'achèvement du piédestal et à l'agrandissement de la grille d'entourage. Puis, le 11 mai suivant, il fut décidé de payer au sieur Simon 748 fr. 05 au lieu de 326 francs, pour les moulures adaptées aux bas-reliefs. Enfin, le 18 mai, une somme de 500 francs fut accordée, à titre d'indemnité, au sieur Alibert aîné, entrepreneur du piédestal, et un troisième crédit additionnel fut ouvert sur l'exercice 1847 (1).

Posé sur sa plinthe, figurant une partie du globe terrestre, le Génie de la Navigation avait une hauteur de 3 m 40; du geste de son bras gauche levé il indiquait les régions lointaines à explorer. La main droite était contractée sur un timon. Le voile qui couvrait le Monde flottait agité autour de lui.

Les quatre bas-reliefs en bronze étaient de dimensions inégales. Le premier (1 m 32 x 0 m 95) montrait l'Histoire gravant au burin les noms des marins illustres : Coloeus de Samos, Hannon, Himilcon, Pythéas, etc. Le second (1 m 32 x 0 m 95) représentait le barbare recevant au delà des mers les bienfaits de la civilisation. Sur le troisième (1 m 08 x 0 m 95) on voyait la navigation à son origine, puis ses progrès : la boussole, la vapeur. Enfin, le quatrième bas-relief (1 m 08 x 0 m 95) personnifiait Toulon dans l'antique génie de la Gaule gravant sur un bouclier une date : c'était celle de l'inauguration solennelle du monument le 1^{er} mai 1847.

Le 23 novembre 1883, la Municipalité décida la construction d'une nouvelle grille en fer, pour mieux protéger l'ensemble. C'est aux alentours de cette grille, munie d'un thermomètre et d'un baromètre, que les péripatéticiens toulonnais venaient quêter l'hiver le doux soleil de Provence.

En 1922, au jour de la fête des Morts de la Grande Guerre, la Ligue Maritime et Coloniale fit sceller, au-dessous du bas-relief sud, une palme en bronze dédiée aux disparus en mer de 1914-1918.

Hélas ! ce monument si populaire à Toulon fut détruit par les bombardements aériens de 1944. Du piédestal et des bas-reliefs, il ne resta presque rien. Quant au Génie de la Navigation, mutilé de ses bras, percé d'éclats de toute part, il gît actuellement dans un des dépôts du Ministère des Beaux-Arts, sis au quartier de La Rode, et placés sous la surveillance de M. René Nicolas.

Un article de M. Louis Henseling, paru dans le journal *La France de Marseille et du Sud-Est* du 29 avril 1947, nous apprend qu'un sculpteur d'origine toulonnaise se propose de faire un nouveau *Génie*, taillé dans la pierre, et dont il va prochainement présenter la maquette à ses concitoyens.

Ainsi sera perpétué le souvenir du génie des marins français que la statue mutilée glorifiait, lui qui jamais ne faillira, car, comme nous l'a dit Chateaubriand, si la Méditerranée paraît nous être plus soumise que l'Océan, c'est que cette mer, qui baigne des rivages immortels, semble nous être dévolue par le droit de notre gloire.

Pulchre ! Recte ! Optime !

EMMANUEL DAVIN.

1) Archives communales de Toulon : D. 32, fol. 131, 139 v et D. 33; fol. 12 v, 125 v, 132 v, 146.





Tête de Bélier
(Ecole de Puget)

CHRONIQUE DES EXPOSITIONS



L'Exposition " Vieille Marine "

UN MUSÉE VIVANT

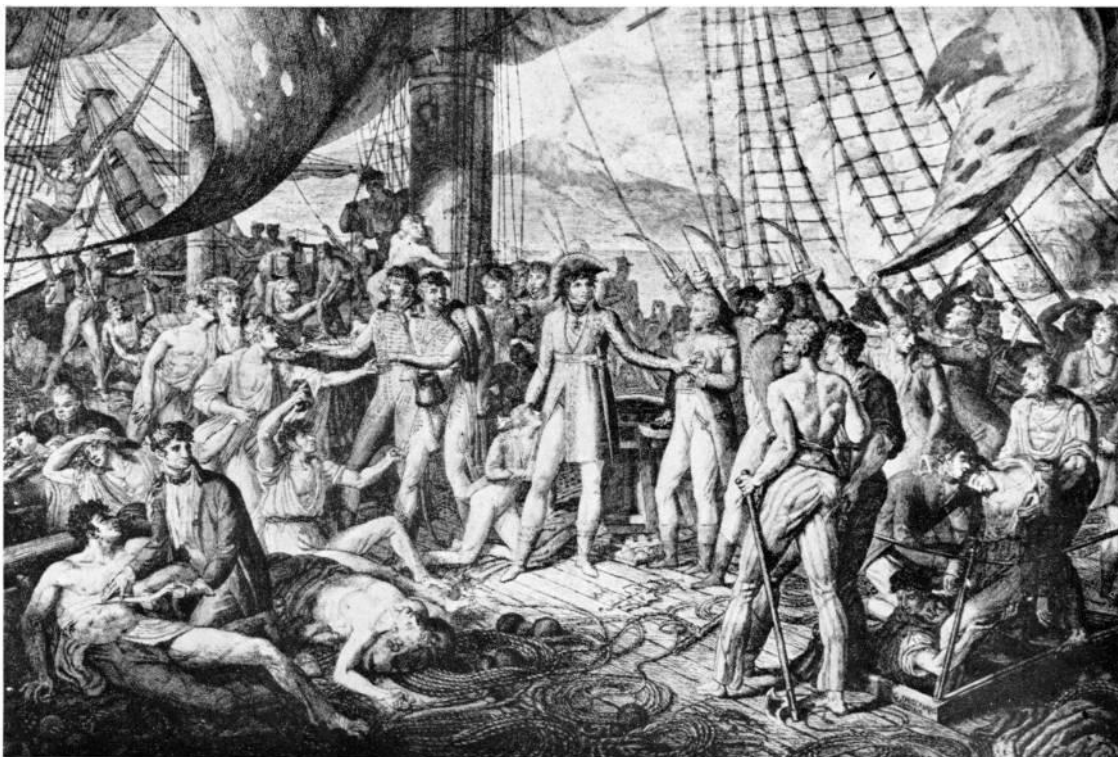
Avec l'autorisation du Ministre de la Marine et l'accord des collectionneurs, l'exposition « Vieille Marine » a été prolongée jusqu'au 1^{er} octobre pour permettre aux touristes étrangers et aux visiteurs de province et de l'Union française d'admirer cet ensemble unique de documents rares et inédits, d'objets d'art et de souvenirs maritimes. Pendant les trois mois d'été elle a connu un brillant succès comme le laissait espérer l'affluence considérable des amateurs d'Art et des amis de la Marine, au vernissage du 13 juin.

Grâce à l'activité des Amis du Musée de la Marine et du Comité Directeur présidé par M. le Commissaire Général Jullien, près de neuf cents objets ont été exposés. De l'avis des collectionneurs les plus avertis, les résultats de cette prospection représentaient déjà un succès jamais égalé et absolument inespéré dans les circonstances actuelles.

UN MUSÉE A TRANSFORMATIONS

L'installation fut laborieuse faute de crédits et de moyens en personnel et matériel. Le Musée de la Marine

ne possédant pas de salle d'exposition temporaire, complètement indispensable d'un Musée moderne, il fallait dégager près de 1.500 m² de salles déjà très encombrées. A cet effet la Direction du Musée a commencé la réalisation d'un Musée à transformations dans lequel des cloisons mobiles et extensibles permettent de changer très rapidement l'ordonnance des galeries. Ces cloisons mobiles sont constituées par des épis roulants dont le dos est muni de larges paravents à glissières. Ils permettent de varier les présentations et de ménager des réserves provisoires dans lesquelles sont rangés les objets de collection dont les plus grosses pièces sont également montées sur roulettes. Ces épis et tous les accessoires d'exposition sont conçus, comme le nouveau modèle des vitrines plates, en éléments standardisés qui, en laissant à l'ensemble son caractère artistique, sobre et robuste, d'un style neutre mais harmonieux, répondent au double souci de sécurité d'exposition et de rapidité de manutention. Ces travaux préparatoires, auxquels le personnel du Musée a donné toute sa peine, de jour et de nuit, avec entrain et bonne



*Murat récompense le Commandant et l'équipage de la "Cérès" devant Naples (1810)
Gravure originale de Descamps (Coll. particulière).*

humeur, furent menés de front avec la collecte, l'entreposage, l'étiquetage et la présentation des objets prêts dont la valeur et la rareté demandaient tout notre soin et notre application.

On s'efforça de conserver à l'exposition le caractère d'une salle du Souvenir, presque d'un reliquaire, où la pensée pût, en cheminant à travers les siècles, évoquer les combats glorieux et l'œuvre de nos grands administrateurs, comme la vie familière de chaque jour à bord des vaisseaux et dans les arsenaux.

Le catalogue, que nous devons aux soins attentifs et à l'érudition de dévouées collaboratrices, n'a pas été seulement le guide indispensable des visiteurs : il reste un document précieux que les collectionneurs consulteront fréquemment pour compléter leur documentation et identifier leurs richesses d'après celles que nous avons pu leur dévoiler pendant quelques mois. Le Musée lui-même a pu examiner de nombreux documents à peu près inconnus et ce n'est pas le moindre avantage de cette exposition de lui avoir permis d'enrichir considérablement ses cartons de documentation iconographique maritime.

Il faut espérer que l'A.A.M.M. pourra renouveler chaque année d'aussi intéressantes manifestations. Elle compte consacrer l'exposition « Vieille Marine » du printemps 1948 à la Marine du Ponant et plus particulièrement à notre grand port du Havre dans l'espoir que les Français, devant l'histoire de nos ports martyrs, s'intéresseront davantage à leur renaissance et à leur prospérité. Nous faisons de nouveau appel à tous les Amis du Musée de la Marine pour nous signaler dès maintenant tous les objets qu'ils possèdent ou qu'ils con-

naissent, pour nous aider à réaliser l'année prochaine une exposition aussi réussie que la première « Vieille Marine ». Nous préisons que les objets exposés seront comme en 1947 des objets d'une authenticité reconnue, antérieurs à 1870.



UN MUSÉE AMBULANT

Le printemps 1947 a, en dehors de l'exposition « Vieille Marine » justifié la nouvelle organisation du Musée de la Marine, par sa participation à de nombreuses manifestations à Paris et en province. De toutes parts on a fait appel à lui pour diverses expositions maritimes. Dès le début de l'année d'ardents propagandistes de la marine lui ont demandé son concours : c'est M. Buffet, l'actif archiviste en chef d'Ille-et-Vilaine, qui a organisé à Rennes une exposition très intéressante sur la Bretagne maritime. De nombreux documents anciens y furent présentés pour réaliser une évocation très réussie des marins et des navires bretons.

A Niort, M. Broulet, l'érudit libraire bien connu autrefois à Brest de nombreux officiers de marine, a voulu montrer aux habitants des Deux-Sèvres les activités et techniques des Marins ancienne et moderne et grâce à l'entrain et au dévouement de l'Amicale des Anciens Marins de ce Département, il a obtenu un très brillant succès.

A Reims, avec le Yacht Club de Champagne, à Mulhouse et Strasbourg avec le Ministère de l'Information, à Dinan au centenaire d'Auguste Pavie, un des pionniers de notre établissement en Indochine, à la Foire de Paris, partout la Marine fut présente grâce aux beaux modèles de voiliers ou de torpilleurs et à tous les souvenirs que le Musée a pu mettre à la disposition des organisateurs.

Enfin le Musée a prêté son concours à la plupart des manifestations de la « Semaine de la Marine » à Paris où de nombreux visiteurs ont appris à connaître nos marins et les multiples activités maritimes.

Ainsi le Musée de la Marine développe chaque année le champ de sa vivante propagande, non seulement par son rayonnement propre et sa réputation mais par ces participations où, jouant un peu le rôle d'un *Musée ambulante*, il va montrer ses richesses aux Français qui ne peuvent venir les admirer à Chaillot.

Mais si souhaitable que soit cette extension de sa propagande, il faut néanmoins considérer les risques de ces voyages et de ces manutentions pour nos précieuses collections et il est indispensable de distinguer entre les objets fragiles et rares et les objets secondaires qui peuvent supporter les cahots de la route ou les brutalités du profane. Aussi a-t-on sagement prévu dans les nouveaux textes qui fixent l'organisation du Musée, le caractère inaliénable des collections et la nécessité d'un fonds spécial destiné à la décoration de certains locaux de la Marine ou aux expositions.

UN MUSÉE NOCTURNE

Six jours avant le vernissage de l'exposition « Vieille Marine » les galeries du Musée ont été brillamment illuminées pour la première fois à l'occasion du « Bal du Génie Maritime ». L'élégante et nombreuse assistance qui se pressait dans ces salons improvisés put admirer les jeux de lumière dans les voiles de l'« Océan » et les ors de la Réale. Admirablement organisé par le Comité de l'Ecole du Génie Maritime, cette soirée a montré tout le parti qu'on pouvait tirer du nouveau Musée et de son splendide décor. C'est une petite révolution dans l'exploitation courante de nos Musées. Si elle n'a pu être réalisée cette fois qu'au prix d'un gros effort puisqu'indépendamment des installations spéciales, il a fallu dégager et remettre en place en moins de 24 heures près d'un tiers des galeries, cette innovation mériterait cependant d'être encouragée. Nos Musées, dans leur état actuel, ne sont pas faits pour de telles manifestations mais on pourrait, avec quelques aménagements les adapter à ce double rôle de locaux d'exposition et de réception. On ranimerait ainsi l'intérêt que le public doit porter à ces richesses que tant de gens négligent de connaître car ils les considèrent comme des choses mortes.

En tout cas le Musée de la Marine aura gagné à cette soirée de nouveaux admirateurs et aussi l'éclairage de quelques salles. C'est un premier pas vers la réalisation d'un Musée nocturne qui est la vraie solution de l'exploitation d'un Musée moderne.

CONFÉRENCES ORGANISÉES par L'A. A. M. M. au MUSÉE de la MARINE (2^{ème} session 1947)

Vendredi 3 octobre 1947 à 18 h 15 : Aventures de mer du temps passé par M. Gustave Alaux, Peintre officiel du Département de la Marine, Membre de l'Académie de Marine.

Vendredi 31 octobre 1947 à 18 h 15 : Le Livre d'Or de la Belle Poule par le Contre-Amiral Wietzel et M. Charliat, membre de l'Académie de Marine.

Vendredi 28 novembre 1947 à 18 h 15 : L'Avenir du Yachting par Maître Jean Peytel.

Vendredi 26 décembre 1947 à 18 h 15 : Les « monstres » de la construction navale par M. H. Le Masson et M. P. Bohé, Professeur en Chef à l'Ecole Nationale de la Marine Marchande.



NECROLOGIE



M. Jacques Vauthier, l'éminent modéliste qui fût pendant de longues années l'habile restaurateur, puis le conseiller technique du Musée, n'est plus.

Depuis deux ans, atteint par les réductions d'effectifs, il avait quitté l'atelier des maquettes anciennes auxquelles il avait, durant de longues années, prodigué ses soins éclairés. La plupart des Amis du Musée de la Marine ont connu son accueil si courtois et reçu les enseignements de sa vaste et scrupuleuse érudition et de l'art délicat où il était passé maître.

Nous conservons dans nos cartons de documentation ses nombreux travaux sur les gréements et la construction des navires du passé. Ils consacrent la science qu'il avait acquise par un labeur passionné et de patientes études. Ils portent la marque de cet artiste dont la bonté et la haute conscience professionnelle lui avaient acquis le respect et l'estime de tous.

ENTREPRISES
ANTOINE

LEVAUX

ET SES FILS

12, RUE DE TILSITT

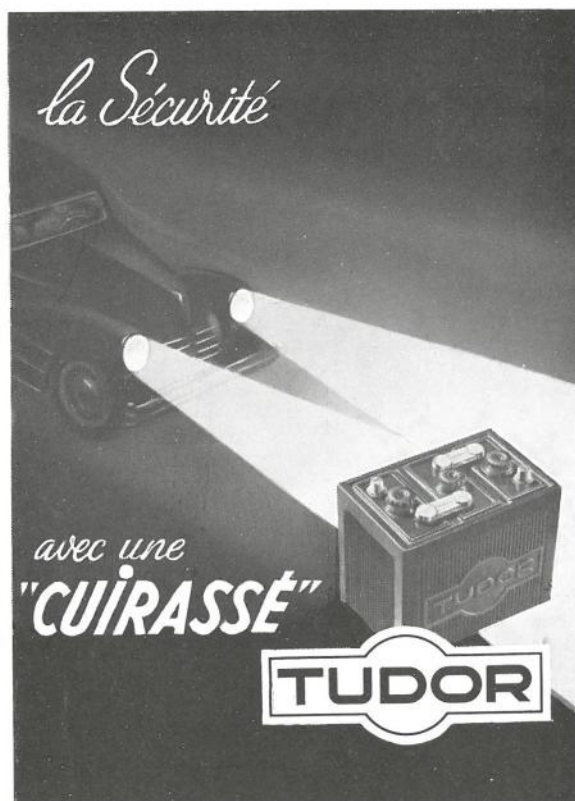
PARIS - WAG. 68-86



TRAVAUX
PUBLICS
TRAVAUX MARITIMES
DRAGAGES
ENROCHEMENTS



LE CERF



SOCIÉTÉ NATIONALE

DE

TRAVAUX PUBLICS



*PORTS MARITIMES
CALES DE RADOUB*



10, Rue de Cambacérès, 10
ANJou 93-45

SOCIÉTÉ FRANÇAISE
D'ENTREPRISES DE DRAGAGES
ET DE TRAVAUX PUBLICS



Siège Social :
10, Rue Cambacérès - PARIS

Agences à : SAIGON, HANOÏ, DAKAR,
BAMAKO, ABIDJAN



TRAVAUX PUBLICS ET PRIVÉS
DRAGAGES - CHEMINS DE FER
BARRAGES - OUVRAGES D'ART
BATIMENTS



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"

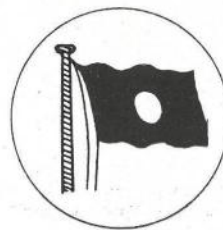
Société coopérative de Production
DIRECTEUR : N. HARASSE

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



CONTRE-JOUR

par Georges FOUILLÉ

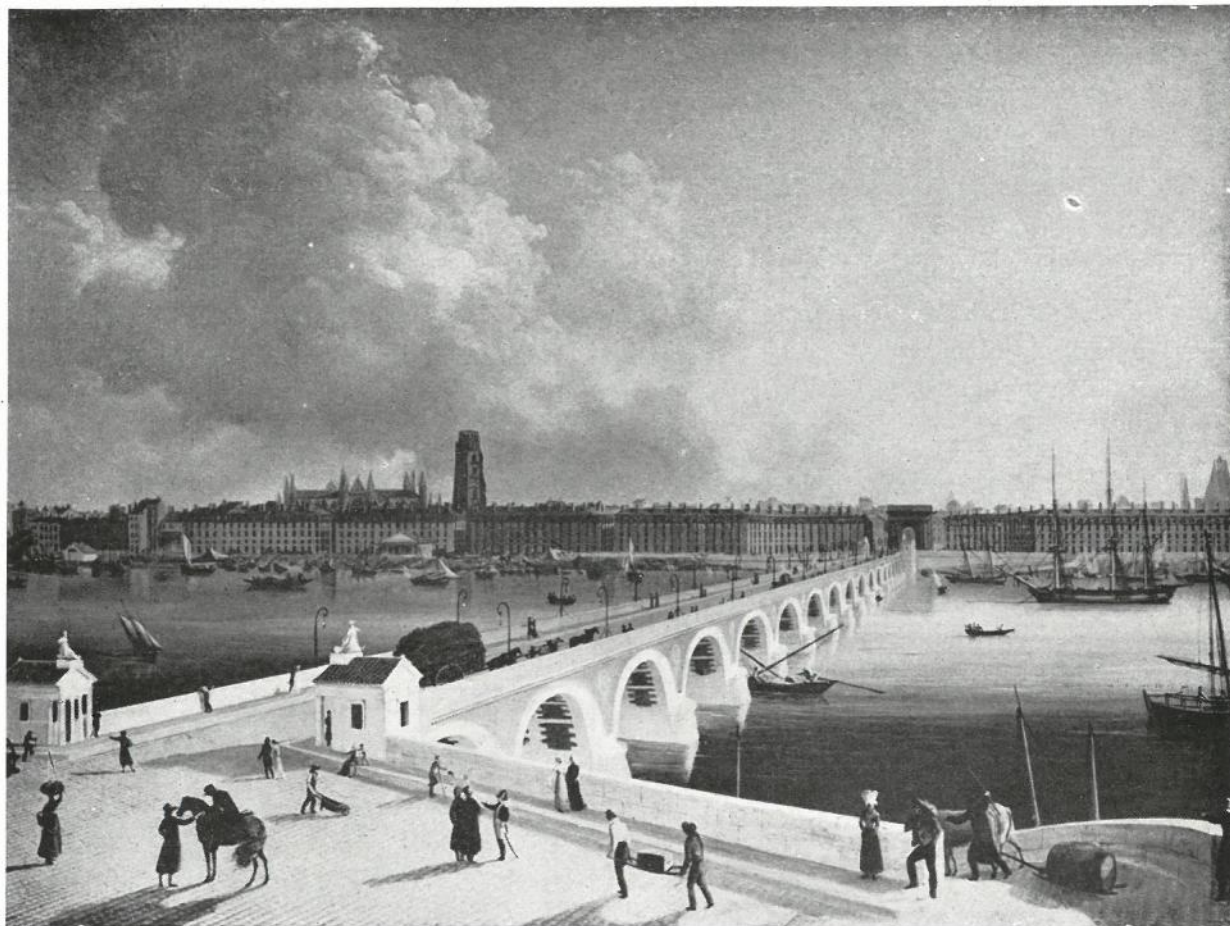


MADSEN

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 **SERGEANT**



Achat de livres
et documents
rares sur la
Marine

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



JUMELLES

HUET
PARIS

Jumelles de qualité

Notice J 47 envoyée franco sur demande adressée à

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE D'OPTIQUE
76, Boulevard de la Villette, PARIS (XIX^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

LA SPIROTECHNIQUE

6, RUE COGNAQ-JAY - PARIS (17^e)

S. A. R. L. CAPITAL 12.000.000 — TÉL. INV. 44-30 à 44-38



SCAPHANDRES AUTONOMES

SCAPHANDRE "NARGUILÉ"

(Système COUSTEAU-GAGNAN)

pour explorations sportives
et tous travaux sous-marins



Stations de rechargement :

MARSEILLE — TOULON — PORQUEROLLES
LE LAVANDOU — SAINTE-MAXIME — SAINT-RAPHAËL
CANNES — JUAN-LES-PINS — NICE — MENTON
— ORAN — ALGER — BONE — TUNIS —

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**

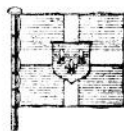
Email à froid, neutre
de goût pour Cuves,
Réservoirs, Wagons,
Bâteaux - Citernes
et toutes

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.

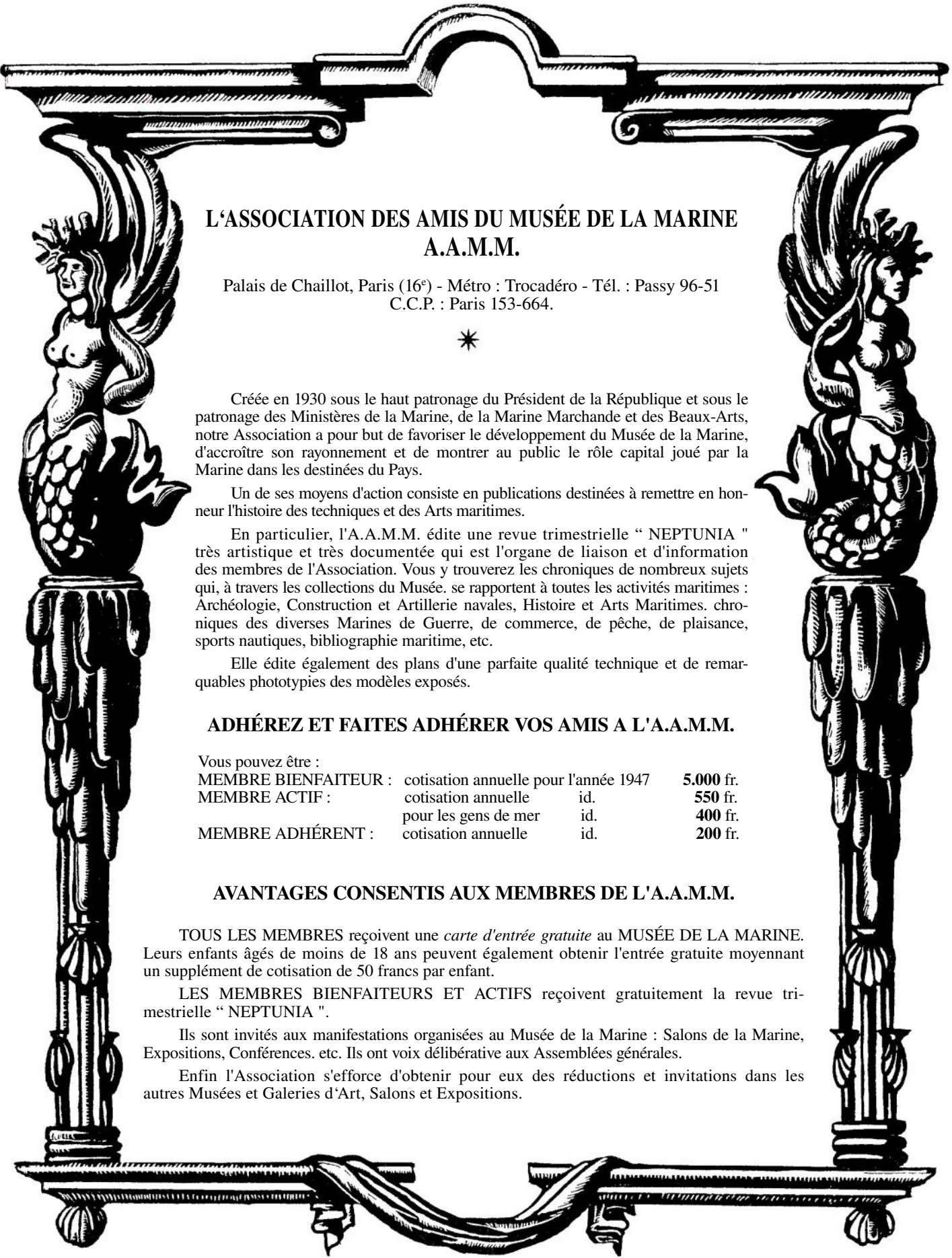
Praho malaisien ramené par Bougainville.

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 id.	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.