

FIGARO ILLUSTRÉ



JEUNES FILLES. Demandez à LENTHÉRIC ses parfums doux et discrets : la Violette de France, l'Iris, le Lilas, le bouquet de l'Alliance (5 fr.)

JEUNES GENS. Vous qui avez tant à vous plaindre du musc artificiel, demandez à LENTHÉRIC ses parfums de suprême élégance : l'Orkidée, le Foin fané, l'Iris ambré (5 fr.)

DAMES. Vous retrouverez, Mesdames, le parfum naturel des fleurs dans la Violette de France, le Muguet, l'Héliotrope, le Jasmin ambré (5 fr.)

MESSIEURS. Les parfums qui se mélangent le mieux à l'odeur du cigare sont le Parfum russe, Tintoret, Œillet et Orkidée (5 fr.)

Jeunes Filles + Jeunes Gens

Dames + Messieurs

Si vous voulez avoir des parfums naturels qui, comme les fleurs, attirent et que l'on aime à respirer, demandez-les à

LENTHÉRIC

Parfumeur Mondain

245, RUE SAINT-HONORÉ, PARIS

Vous recevrez gracieusement ses **CONSEILS DE BEAUTÉ** qui vous donneront le moyen de conserver une éternelle jeunesse.

TAILLEUR SPORTIF, pour Hommes, Dames & Enfants

HENRY PETIT

5, boulevard Malesherbes et 34, rue Boissy-d'Anglas — PARIS — (Madeleine)

FOURNISSEUR BREVETÉ DE L'UNION DES YACHTS FRANÇAIS & DES PLUS IMPORTANTES SOCIÉTÉS SPORTIVES D'EUROPE
COSTUMES ET ACCESSOIRES POUR TOUS LES SPORTS :

Équitation, Vélocipédie, Yachting, Canotage, Chasse, Escrime, Jeux, etc., etc.

LA MAISON LA MIEUX ASSORTIE ET VENDANT LE MEILLEUR MARCHÉ DE TOUT PARIS

Envoi — FRANCO — sur demande, du Catalogue illustré.

Grande Brasserie de Saint-Germain-en-Laye

TÉLÉPHONE



CIRIER-PAVARD & C^{IE}

Fournisseurs de la Compagnie Générale Transatlantique, des Chargeurs Réunis, de la Compagnie Internationale des Wagons-lits et des Grands Express Européens, des Bouillons Duval de Paris, etc.

PRIX COURANT DES BIÈRES EN FUTS ET EN BOUTEILLES

Bière supérieure blonde l'Hectol. 46 fr.	} Petite bière	Le quart de 75 litres 13 fr.
Bière double l'Hectol. 30 fr.		Le demi-quart de 35 litres 6 fr. 50
Bière supérieure, le panier de 15 bouteilles	} verres	5 fr. 50
Bière en Canettes, le panier de 15 canettes		non compris } 4 fr. 50

RENDU FRANCO EN CAVE, OCTROI EN SUS. — PAIEMENT AU COMPTANT SANS ESCOMPTE.

Les Bières sont livrées en Fûts de toutes contenances à partir de 35 litres.

En cas de perte les fûts sont facturés de 15 à 20 fr. suivant la contenance. Les bouteilles et canettes 20 c. pièce.

Cette bière, que nous garantissons pure orge et houblon, est recommandée spécialement par les principaux médecins pour les enfants et les personnes délicates.

Dépôt : 160, RUE CARDINET, PARIS

TÉLÉPHONE



FABRIQUE D'EVENTAILS

H^{TE} TEMPLIER

Successeur de la M^{me} V^{ve} BETHMONT

Fondée en 1772

9, Boulevard Saint-Denis, à l'entresol
PARIS

Exposition universelle 1867 Médaille de 1^{re} classe.
LE HAVRE 1868. ÉVENTAILS FANTAISIE ÉCRANS BREVETÉS EN TOUS GENRES S. G. D. G.
SPÉCIALITÉ POUR CORBEILLES DE MARIAGE. — RÉPARATIONS

Écrans et feuilles préparés pour peindre. — Envoi franco du Catalogue illustré. — Choix d'éventails adressés sur demande

VELOUTINE

Poudre de Riz spéciale préparée au bismuth
HYGIÉNIQUE, ADHÉRENTE, INVISIBLE
Seule récompensée à l'Exposition Universelle de 1889

CH. FAY

Parfumeur, 9, rue de la Paix, Paris

ET CHEZ TOUS LES COIFFEURS ET PARFUMEURS

Se méfier des imitations et contrefaçons. — Jugement du 8 mai 1875



**Pierres
Précieuses
Diamants
Perles
Bijouterie**

etc.

EXPERTISES A L'ÉTRANGER

ACHATS
aux prix maximum
PAIEMENTS IMMÉDIATS.

Spink & Sons

ORFÈVRES

17 & 18, Piccadilly, LONDRES, W.
et 1 & 2, Gracechurch Street, Cornhill
LONDRES (City)

MAISON ÉTABLIE EN 1772
Sous le patronage de S. M.
Reine d'Angleterre.

C^{ie} Coloniale

CHOCOLATS

QUALITÉ SUPÉRIEURE

THÉ UNE SEULE QUALITÉ [QUALITÉ SUPÉRIEURE]
Composée exclusivement de THÉS NOIRS

La Boîte grand modèle [300 gr.] 6 fr., petit modèle [150 gr.] 3 fr.

Entrepôt général : avenue de l'Opéra, 19, à Paris

DANS TOUTES LES VILLES, CHEZ LES PRINCIPAUX COMMERÇANTS

LA PATE EPILATOIRE DUSSEY

Détruit les **DUVETS DISGRACIEUX** (Barbe, Moustache, etc.) sur le visage des dames, sans aucun inconvénient pour la peau, même la plus délicate. 50 ANS de SUCCÈS, de Hautes Récompenses aux Expositions, les Brevets de Fournisseur de plusieurs Familles régnantes, des Militaires d'Attestations et l'approbation de hautes Notoriétés du Corps Médical, garantissent l'efficacité et l'innocuité absolue de cette préparation (20 fr. la boîte, pour le menton et les joues; 1/2 boîte : 10 fr., spéciale pour une légère moustache, F^{me} M^{me}). — Le **PILIVORE** fait disparaître toute trace de poil follet sur les bras auxquels il communique une blancheur éblouissante. Cette préparation conserve ses propriétés actives jusqu'à la dernière parcelle, elle est dénuée de toute odeur désagréable et son emploi est des plus faciles. — **DUSSEY, Inventeur, 2, Rue Jean-Jacques Rousseau, Paris, ET PRINCIPAUX COIFFEURS.**

FIGARO ILLUSTRÉ

Août 1894

Numéro Spécial ❖ Sports Nautiques



DIANA, COTRE, 10 Tⁿ, A M. DUMOULIN DE PAILLARD, CONSTRUIT A BORDEAUX

Photographie prise de la mer, devant Pornic, par M. Lucien Piver.

SOMMAIRE

FAC-SIMILE DE TABLEAUX HORS TEXTE

Au But, par LUCIUS ROSSI.

Pêcheuses de Crevettes, par BILLETTE.

Le cotre Diana, d'après une photographie prise en mer, par M. LUCIEN PIVER.

La Vie artistique, l'art et la photographie; un nouveau tableau de Gros au Musée du Louvre; par ARMAND DAYOT.

Le Châlet d'Yvette Guilbert, par T. G.; photographie directe.

Les Livres, par T. G.

L'Aviron en Seine et en Marne, par PAUL FIELD; illustrations photographiques instantanées en couleurs.

Canotiers d'autrefois, par TANCRÈDE MARTEL; illustrations de DAUMIER, GRÉVIN, LINDER.

La Voile à Paris, par MOUGEL; illustrations photographiques instantanées en couleurs.

La Voile en mer (Arcachon — Pornic), par NAUTUS; illustrations photographiques instantanées en couleurs.

Les Trois Mousquetaires de Mer, légende marseillaise, par PIERRE NÉRIS; illustrations de A. VIMAR.

COUVERTURE : *Une pleine eau en mer*, par L. ROSSI.

La Vie artistique

L'art et la photographie. — Un nouveau tableau de Gros au Musée du Louvre.

Ce numéro du *Figaro Illustré*, tout entier consacré au sport nautique : navigation à l'aviron, à la voile en Seine, à la petite navigation de plaisance, est, avec ses nombreuses reproductions dues à la photographie instantanée, une sorte de complément de la belle exposition d'art photographique organisée en janvier dernier par le *Photo-Club* parisien. Ici en effet, de précieux documents déterminent d'une façon définitive l'incomparable puissance de la photographie pour fixer certains effets de la nature que le pinceau le plus cursif ne rendra jamais que très imparfaitement, et souvent grossièrement.

Il est sans doute dans les rangs de l'école impressionniste, des peintres aux perceptions vives et à l'exécution rapide, qui parfois, avec une maîtrise réelle saisissent de très subtils jeux de lumière et les frissons furtifs des eaux sous les caresses de la brise; mais forcément bien des effets fugitifs, instantanés, bien des modifications subites dans l'état de l'atmosphère et dans le mouvement des choses, échappent, sinon à la vivacité de leur vision, du moins à la faculté de l'exprimer. Les Japonais y ont réussi souvent, et les invraisemblables vols d'oiseaux et d'insectes de leurs artistes ont trouvé leur justification dans les instantanés qui choquèrent d'abord la routine de notre appareil visuel et auxquels nous sommes maintenant accoutumés.

Aujourd'hui, grâce à la photographie (disons *l'art photographique*), la nature ne peut plus rien nous cacher du mystère de ses agitations les plus intimes et ce que la main humaine ne pouvait que formuler vaguement, dans une synthèse souvent informe, l'objectif nous le donne sous la forme analytique la plus vivante.

Assurément la photographie n'est et ne sera jamais qu'un procédé graphique, mais il fallait rendre ce procédé susceptible de produire œuvre d'art. Il fallait démontrer que jusqu'à ce jour la photographie n'avait été entre les mains des professionnels qu'une sorte de procédé quasi-automatique et qu'il était vraiment possible aussi bien par le choix du sujet, par le groupement des attitudes, et surtout par des tirages particuliers du cliché de l'élever presque à la hauteur d'un art véritable en l'affranchissant du joug pesant des formules traditionnelles.

Il fallait en effet, à l'aide d'essais savants et hardis, démontrer qu'ici il y avait également place pour la doctrine féconde de la libre interprétation et qu'un habile amateur, en qui vit l'âme d'un artiste, pourrait traduire avec une réelle émotion les divers et fugitifs aspects de la nature, depuis l'agitation du ciel et le calme limpide de l'eau, jusqu'au charme troublant de la femme et au sourire de l'enfant...

Ceux que, faute d'un autre vocable, on est obligé d'appeler des amateurs, ont fait faire d'immenses progrès à la photographie ou plutôt ils en ont fouillé tous les mystérieux secrets. C'est un sport coûteux et pénible, mais aussi c'est un sport utile et qui profite au progrès de la science et à l'élargissement de nos jouissances artistiques. Nous en avons la preuve dans la gravure publiée à notre première page. Elle est la reproduction d'un cliché exécuté par M. Lucien Piver : M. Piver a pris son cliché du large, placé sur son yacht *Wisyr* qui bougeait, naturellement, sous l'effet de la lame; la *Diana* bougeait également et cependant l'épreuve obtenue est d'une netteté absolue. Ce résultat est dû à une invention des plus ingénieuses de M. Lucien Piver, qui a imaginé d'accrocher son appareil photographique dans les haubans, avec une suspension de Cardan, de façon à le maintenir horizontal, au moins pendant les quelques fractions de seconde nécessaires à faire son cliché. N'est-ce pas une véritable découverte ?

Et non seulement il est hors de doute aujourd'hui que la photographie n'est plus, comme jadis un matériel et vulgaire procédé de reproduction dans lequel aucune part ne peut être faite à l'invention de l'esprit et à l'émotion du cœur, mais il est encore évident, qu'en

dehors de toute technique particulière, chaque école a une tendance d'esthétique nationale très manifeste. C'est ainsi que lors de la dernière exposition internationale d'art photographique à Paris, à côté des envois des exposants français (que préoccupe surtout la réalité vivante du motif), envois presque tous d'une exécution très remarquable, les amateurs anglais, avec leurs ciels souvent tourmentés, comme ceux de Turner et de Constable, avec la coloration estompée, indécise, délicate de leurs atmosphères, avec les attitudes, tantôt triomphales, tantôt mollement alanguies de leurs personnages aux formes élégantes et frêles, ont interprété leur vision, troublés inconsciemment, sans doute, par les conseils de Millais, d'Hamerton, de William Morris, de Burnes Jone, et par les crépuscules tendres et perlés de Whistler. — Les mêmes influences étaient également sensibles chez les américains. — Quant aux Italiens ils se spécialisent un peu trop dans des réminiscences de la Renaissance florentine. L'Exposition Autrichienne avait bien aussi son caractère particulier et telles des épreuves originales que j'y remarquai, me firent songer à première vue, à des reproductions d'après des tableaux de Rotenhamer, de Kaulbach, de Hans Mackart.

Partout, phénomène très curieux, l'influence des doctrines d'art de chaque pays, de chaque race, se dégageait très clairement de l'ensemble de toutes ces œuvres photographiques aussi bien que d'une exposition de toiles originales appartenant aux diverses écoles.

Le *Figaro Illustré* du mois d'août nous paraît avoir un double intérêt : celui de recréer par des images d'une réalité pittoresque le public très nombreux des amateurs de sport nautique et de prouver en même temps la perfection des appareils photographiques employés et l'habileté des amateurs qui en ont fait usage. L'objet à rendre, le motif à exprimer, était d'ailleurs très propre à démontrer les progrès vraiment extraordinaires accomplis par l'art photographique depuis quelques années. Aucune image n'est en effet plus difficile à reproduire que celle de l'eau, ce miroir ondoyant et clair, où tout se reflète : le vol des nuages et des oiseaux, le frisson des feuilles, la majesté des arbres et des rocs, et aussi le bateau qui gracieusement se penche sous sa voile blanche... mais où soudainement tout se confond ou s'efface sous le caprice du ciel et du vent.

Que de progrès accomplis depuis moins de dix ans ! Depuis l'époque encore toute récente où la lenteur de l'opération ne permettait d'obtenir que des effets permanents et où la volonté de reproduire le mouvement des vagues n'aboutissait qu'à des épreuves troubles et lourdes. Aujourd'hui la forme continuellement tourmentée des flots, leur limpidité, leur transparence, sont reproduites et avec autant de vérité que les traits du visage, l'expression du sourire et la limpidité des yeux. Et sur les lacs et sur les rivières, le soleil ne peut étendre son manteau glacé de moire et d'argent, et le vent ne peut jeter son souffle lumineux sous lequel frissonnent les voiles blanches, sans qu'aussitôt ces fêtes de la lumière ne soient éternellement fixées pour la joie de nos yeux.

Il faut cesser désormais de traiter la photographie avec dédain et de ne voir en elle qu'un fidèle mais vulgaire procédé de reproduction dont les vertus techniques peuvent seules progresser.

Le Musée du Louvre vient de s'enrichir d'une nouvelle toile du baron Gros, qui figurera sans doute en bonne place dans notre première galerie, à l'heure où paraîtront ces lignes. Ce sera le très digne pendant du beau portrait de Madame Visconti, par Gérard.

Le tableau de Gros représente la première femme de Lucien Bonaparte, cette gracieuse Christine Boyer qu'il épousa en 1795, quelque temps avant d'être nommé inspecteur dans l'administration militaire à Saint-Chamans, près de Cette. Comme on le voit Gros était encore tout jeune, lorsqu'il exécuta cette peinture. Il avait vingt-cinq ans à peine. Elle date de la même époque que le Bonaparte au pont d'Arcole.

Le personnage, tout enveloppé de grâce prud'honienne, et d'une exécution un peu molle et maniérée, qui contraste singulièrement

avec la facture large et fouettée des portraits de Sarlovèze et de Joséphine, se détache sur un fond de paysage plein de curieuses recherches.

ARMAND DAYOT.

LE CHALET D'YVETTE

C'est une découverte que nous fîmes, au cours de nos opérations photographiques dans le bassin de Meulan.

Sur les coteaux à pentes roides qui forment la rive droite de la Seine, entre Meulan et Vaux, se dresse une singulière construction, blanche, zébrée de noir, comme les maisons normandes. On la voit à sa gauche, en venant de Paris, quelques minutes avant d'arriver à la halte de Thun, sur la ligne de Mantes, par Argenteuil.

« Quel est ce chalet? » demandons-nous à notre guide, M. Sormani, du Cercle de la Voile, qui avait bien voulu nous offrir l'hospitalité de son canot à vapeur, *Mustapha*, un vrai poney pour aller sur l'eau, docile, souple et infatigable. — « C'est la maison d'Yvette Guilbert, » me répondit-il. — « Allons-y! »

Et *Mustapha* s'élança, faisant ronfler sa petite hélice. Nous abordons à un embarcadère ombreux, je descends seul et m'avance en parlementaire. Je grimpe, par des sentiers en lacets, jusqu'à la terrasse qui domine la propriété. Je compare devant une réunion de familiers et de parents des deux sexes : je décline ma qualité de rédacteur du *Figaro illustré* et j'exprime mon désir de faire prendre une vue de la maison. Yvette était absente, mais on me dit qu'elle a donné des ordres pour que les visiteurs fussent toujours reçus comme si elle était là, c'est-à-dire le plus aimablement du monde. Je hèle mes amis, restés en bas, et qui me rejoignent.

On nous fait les honneurs de la maison ; ici, le tour du propriétaire n'est point banal, car ce chalet constitue une étrange conception architecturale ; Yvette Guilbert a dû certainement surveiller de près les plans, tant sa maison lui ressemble : longue à n'en pas finir, avec des aplombs bizarres, des saillies imprévues, des surprises à chaque marche qu'on descend et à chaque porte qu'on entr'ouvre. Et avec cela, pas une faute de goût, une parfaite entente du confortable, sans compter une utilisation ingénieuse de la disposition du terrain et des divers points de vue qu'offre la propriété qui font honneur à l'habileté de l'architecte.

Notre photographie, prise du bas de la propriété, près de la berge, montre l'aspect général aussi bien que le détail de cette installation. Les terrasses, bordées de balustrades à jour que coupent des piliers surmontés de vases de faïences aux couleurs vives, s'étagent et, reliées par des pentes douces, mènent le promeneur jusqu'à un grand terre-plein ; c'est là que se trouve le hall, aux larges baies, d'où l'œil embrasse un vaste panorama, les déroulements de la Seine et les ondulations des coteaux boisés. Aux murs sont accrochées des faïences rares et une curieuse collection de vieux étains.

Yvette Guilbert est une maîtresse de maison fort entendue : ses écuries, ses poulaillers, ses serres, tout cela est admirablement tenu et les meules que l'on voit au premier plan de notre gravure, en avant du paddok, montrent que la divette a du foin dans ses... escarpins!

T. G.

Les Livres

J'ai ouvert avec une certaine appréhension le volume de M. Bernardini, paru chez Plon : *La Littérature scandinave*, car je me méfie extrêmement des lamentables tristesses et des sombres névroses qui nous arrivent des pays polaires, tels de lourds nuages chargés de tempêtes. Mais dès les premières pages, j'ai eu l'agréable surprise de me trouver en présence d'un récit de voyage de Paris à Copenhague, Stockholm et Christiania, très coloré, très vivant et plein de charmantes descriptions. Cette partie pittoresque occupe, heureusement, la moitié du volume. J'abandonne le surplus aux Ibsenistes et aux Bjornson-Bjornsternistes.

Après la *Vie d'artiste*, M. Moreau-Vauthier, un peintre de talent, publie *Maquettes et pastels*, recueil de quelques nouvelles écrites comme écrivent les peintres, c'est-à-dire avec esprit, sentiment et couleur.

Le troisième volume de l'édition in-8° de Pierre Loti, vient d'être mis en vente chez Calman-Lévy : il contient *Mon frère Yves* et *Pêcheur d'Islande*.

La suite du *Journal des Goncourt* (7^e volume), a paru chez Charpentier et Fasquelle. C'est une précieuse contribution à l'histoire littéraire des années 1885 à 1888, aussi bien qu'un tableau singulièrement pénétrant et divinatoire des incidents politiques et sociaux de cette période.

Je n'ai pas à raconter aux lecteurs du *Figaro illustré*, qui sont aussi ceux du *Figaro* quotidien, les péripéties intimes et poignantes d'un honnête homme qui, pour sauver la mémoire de son père et restituer des sommes détournées par celui-ci de la caisse de son patron, se réduit à la misère et se laisse, pendant vingt ans, appeler *Réchain Avare*. M. Paul Foucher a traité ce sujet avec une vigueur peu commune et une simplicité de moyens qui dénotent sa science dans l'art d'écrire et de penser. J'ajouterais que ce volume, édité par Paul Ollendorff, peut être mis dans toutes les mains.

Dans son *Introduction aux Mélodies grégoriennes*, publiée par Oudin, M. Boyer d'Agen a voulu contribuer au rétablissement de la saine et pure musique liturgique, telle qu'elle est sortie des neumes, c'est-à-dire de l'écriture primitive usitée avant la notation moderne. Les mélodies grégoriennes sont en effet la source de toute musique ; les chants populaires lui doivent leur forme si simple et si naïve et, si l'on dépouille de leurs enchevêtrements scientifiques et polyphoniques les œuvres des compositeurs modernes les plus savants, on y retrouve toujours le profil pur, transmis à travers les âges, où se dessinent la rêverie et la piété de l'homme. M. Boyer d'Agen a évité autant que possible l'aridité que comportait son sujet, il a donc fait une œuvre de vulgarisation plutôt qu'un travail de pure science musicale.

Le troisième volume des critiques théâtrales de J.-J. Weiss vient d'être mis en vente chez Calman-Lévy sous le titre de : *Le drame historique et le drame passionnel*. J.-J. Weiss appartenait à cette élite de critiques érudits, sagaces, inaccessibles aux sollicitations de la camaraderie, rebelles aux séductions des syndicats dramatiques, et toujours déterminés à dire ce qu'ils pensent : la race s'en perd et il n'en reste plus guère que deux ou trois spécimens. Cette grande critique, on la retrouve dans ce volume où défilent les deux Alexandre Dumas, Victor Hugo, Octave Feuillet, Sardou, A. Daudet, Coppée, sans compter les météores éphémères dont la trace s'est perdue depuis 1885, date de ces critiques.

Le Lys rouge est, paraît-il, le premier roman parisien et mondain qu'ait écrit M. Anatole France ; comme les débutants, il a mis dans ce livre beaucoup de choses vues et tout ce qu'a pu recueillir dans une longue carrière d'observations et de lectures un artiste de lettres doué d'une étonnante faculté d'assimilation et d'une compréhension singulièrement rapide. Ce roman a paru dans la *Revue de Paris*, mais il se trouvera encore un nombreux public qui assurera le succès de ce volume, édité par Calman-Lévy.

Sous ce titre : *La science du point d'honneur*, M. Croabbon, avocat, vient de publier un fort volume, d'aspect jurisprudent et qui constitue un véritable code du duel, traité au point de vue des usages, de la législation, des responsabilités. L'auteur y établit les conditions à observer par les adversaires et les témoins, depuis le moment où l'offense s'est produite jusqu'à celui où elle se règle sur le terrain. Un appendice contient le récit des affaires les plus célèbres, avec les appréciations juridiques et la critique qu'elles suggèrent à l'auteur.

Badinage, de Jean de la Brède, édité par Plon, présente un entremêlement de vie parisienne et de tableaux champêtres servant de cadre à une très amusante intrigue. Chez le même éditeur a paru *La Monégasque*, de Jean Blaize, un roman corsé, où les habitués de Monte-Carlo et de la Riveira retrouveront les émotions variées qu'ils ont éprouvées dans ces lieux enchanteurs, mais souvent perfides.

Je suis en retard avec *La cendre*, de M. Vandérem, éditée par Ollendorff. L'auteur a dédié son roman à Paul Hervieu, et cela avec raison, car *La cendre* procède évidemment de *Flirt*. Mais les flirts de M. Vandérem sont autrement mâles que ceux de M. Hervieu. Celui-ci s'est appliqué à dépeindre les futilités malsaines des gens du monde, sans âme, sans pensées et sans passion. M. Vandérem va beaucoup plus loin, il montre, sous la jaquette anglaise et le corsage façon tailleur, des prises de possession et des abandonnements, des amours sans amour dont la peinture est vraiment cruelle. C'est, au fond, l'école de Chanderlos de Luclos, dépouillée des corruptions aimables du XVIII^e siècle et transportée dans le mode de nos brutalités modernes.

Dans les 200 pages in-18 de *l'Histoire de la peinture en France*,



publiée chez Delagrave, M. Leroy-Saint-Aubert a trouvé moyen de faire tenir une nomenclature fort suffisamment documentée des principaux peintres français, depuis Clouet jusqu'à nos plus modernes artistes. C'est un petit livre fort commode et fort utile aux gens du monde, aux amateurs et aux peintres eux-mêmes. — T. G.

LES MODES SPORTIVES

Ainsi que le disent nos collaborateurs dans les divers articles consacrés à la voile et à l'aviron, les sports nautiques sont aujourd'hui chose sérieuse. Le canotier flambard, avec sa tenue débraillée, a disparu et, actuellement, les yachtsmen et les rowingmen recherchent, au contraire, dans leurs divers costumes la rigoureuse simplicité et la parfaite correction. Ce n'est point chose facile que d'arriver à cette sorte d'uniformité du bon ton qui doit distinguer l'homme du monde lorsqu'il revêt un costume sportif; il y a dans le choix de l'étoffe, dans la coupe du vêtement et dans son adaptation pratique à un but déterminé, toute une série de recherches, de nuances et de difficultés vaincues.

Aussi n'est-ce point au hasard qu'il faut choisir le tailleur qui habillera le capitaine du yacht ou l'équipe d'un huit, qui dessinera la toilette de bord des jolies passagères ou qui drapera leurs costumes de bain de mer. Heureusement, il se trouve de vrais artistes qui se sont voués à cette spécialité : tel est Henry Petit, le grand tailleur sportif du boulevard Malesherbes. Fournisseur attitré de l'Union des yachts français et des plus importantes sociétés sportives de France, c'est à lui qu'aboutissent et de lui qu'émanent les lois de ces modes spéciales et on peut dire qu'il est en ces matières l'arbitre des élégances.

La jolie baigneuse de Rossi, qui figure sur notre couverture, a été habillée par lui avec une simplicité qui fait ressortir l'élégance du corps et la pureté des lignes. — C. DE C.

MESSIEURS

Vous craignez de vieillir? Allons donc! On ne vieillit qu'autant qu'on le veut bien.

Que faut-il pour rester jeune? Conserver cheveux, dents, teint, apparences juvéniles.

Les cheveux, c'est facile, grâce à la Lotion, à la Pomade scientia, à la Soupline de Lenthéric, 245, rue Saint-Honoré.

Les dents ne se gâtent jamais ou se guérissent toujours quand on fait usage de l'Eau dentifrice de Lenthéric et de sa Pâte.

La peau reste souple et rose, grâce à la Rosée Orkilia, à la Poudre



de riz orkidée dont un homme peut, sans honte, se servir aussi bien qu'une femme.

Les mains ont besoin de la Pâte souveraine qui les rend blanches et distinguées. Les ongles rosés obtenus par le Rubis et l'Email de Lenthéric complètent la main aristocratique.

Enfin les parfums qui conviennent à un homme, ceux qui se mélangent le mieux avec l'odeur du cigare, sont le Parfum russe, Tintoret, (Eillet et Orkidée).

Avec cela vous retrouverez la fameuse fontaine de Jouvence.

CHEMINS DE FER DE L'OUEST

ÉTÉ 1894. — BAINS DE MER

Billets d'aller et retour individuels à prix réduits, délivrés du 1^{er} mai au 31 octobre 1894, de Paris aux gares suivantes :

Billets valables à l'Aller le vendredi (exceptionnellement le jeudi par les trains partant de Paris depuis 5 heures du soir), le samedi et le dimanche, et au Retour, le dimanche et le lundi seulement :
Dieppe (Pourville, Puys, Berneval) : 1^{re} classe, 26 fr. ; 2^e classe, 17 fr. 50. —

Touffreville (Criel), Eu (Le Bourg-d'Ault, Onival) : 1^{re} classe, 29 fr. ; 2^e classe, 19 fr. 50. — Le Tréport (Mers) : 1^{re} classe, 29 fr. 50 ; 2^e classe, 20 fr. — Saint-Valery-en-Caux (Veules), Cany (Veulettes, Les Petites-Dalles) : 1^{re} classe, 29 fr. ; 2^e classe, 19 fr. 50. — Fécamp (Yport, Etretat, Vaucottes-sur-Mer, Bruneval, Les Petites-Dalles, Les Grandes-Dalles, Saint-Pierre-en-Port) : 1^{re} classe, 30 fr. ; 2^e classe, 21 fr. 50. — Les Ifs (Etretat, Vaucottes-sur-Mer, Bruneval) : 1^{re} classe, 30 fr. ; 2^e classe, 21 fr. — Le Havre (Sainte-Adresse, Bruneval), Caen, Honfleur : 1^{re} classe, 30 fr. ; 2^e classe, 22 fr. — Trouville-Deauville (Villerville) : 1^{re} classe, 30 fr. ; 2^e classe, 21 fr. 50. — Villers-sur-Mer, 1^{re} classe, 30 fr. ; 2^e classe, 22 fr. — Benzeval (Houlgate), Dives-Cabourg (Le Home-Varaville) : 1^{re} classe, 33 fr. ; 2^e classe, 23 fr.

Pour les stations comprises dans ce dernier paragraphe, ces prix comprennent le parcours total en chemin de fer : Lue (Lion-sur-Mer, Langrune et Saint-Aubin) : 1^{re} classe, 34 fr. ; 2^e classe, 25 fr. — Bernières (Courseulles, Ver-sur-Mer) : 1^{re} classe, 35 fr. ; 2^e classe, 26 fr.

Bayeux (Arromanches, Port-en-Bessin, St-Laurent-sur-Mer, Asnelles) : 1^{re} classe, 36 fr. ; 2^e classe, 26 fr. — Isigny-sur-Mer (Grandcamp-les-Bains, Sainte-Marie-du-Mont) : 1^{re} classe, 40 fr. ; 2^e classe, 30 fr. — Montebourg : 1^{re} classe, 45 fr. ; 2^e classe, 32 fr. 50. — Valognes : 1^{re} classe, 45 fr. ; 2^e classe, 33 fr. 50. Quinéville, Saint-Vaast-la-Hougue (parcours par le chemin départemental de Montebourg et Valognes à Barfleur non compris dans le prix du billet). — Cherbourg : 1^{re} classe, 50 fr. ; 2^e classe, 36 fr. — Coutances (Agon, Coutainville, Régnville) : 1^{re} classe, 45 fr. ; 2^e classe, 33 fr. 50. — Port-Bail (Denneville), halte, Carteret (Barneville), halte : 1^{re} classe, 50 fr. ; 2^e classe, 37 fr. — Granville (Donville, Saint-Pair, Bouillon-Jullouville) : 1^{re} classe, 45 fr. ; 2^e classe, 32 fr. — Montviron-Sartilly (Carolles, Saint-Jean-le-Thomas), La Gouesnière-Canceale (Rothéneuf), Saint-Malo-Saint-Servan (Paramé), Dinard (Saint-Enogat, Saint-Lunaire, Saint-Briac, Lancieux), Plancoët (La Garde-Saint-Cast, Saint-Jacut-de-la-Mer) : 1^{re} classe, 45 fr. ; 2^e classe, 31 fr. 50.

Pour les stations comprises dans ce dernier paragraphe, il est délivré, en outre, des billets valables pendant 33 jours (non compris le jour de la délivrance), au prix de 56 fr. en 1^{re} classe, et 37 fr. 80 en 2^e classe.

Billets valables pendant 33 jours, non compris le jour de la délivrance : Lamballe (Pléneuf, Le Val-André, Erquy) : 1^{re} classe, 57 fr. 65 ; 2^e classe, 38 fr. 90. — Saint-Brieuc (Portrieux, Saint-Quay) : 1^{re} classe, 60 fr. 35 ; 2^e classe, 40 fr. 75. — Lannion (Perros-Guirec) : 1^{re} classe, 70 fr. 15 ; 2^e classe, 47 fr. 35. — Morlaix (Saint-Jean-du-Doigt, Plougasnou-Primel) : 1^{re} classe, 72 fr. 15 ; 2^e classe, 48 fr. 70. — Landernau (Brignogan) : 1^{re} classe, 77 fr. 70 ; 2^e classe, 52 fr. 45. — Brest : 1^{re} classe, 80 fr. 25 ; 2^e classe, 54 fr. 15. — Saint-Pol-de-Léon : 1^{re} classe, 75 fr. 15 ; 2^e classe, 50 fr. 70. — Roscoff (Ile-de-Batz) : 1^{re} classe, 75 fr. 95 ; 2^e classe, 51 fr. 25. — Saint-Nazaire : 1^{re} classe, 59 fr. 70 ; 2^e classe, 40 fr. 30. — Ile-de-Jersey (Saint-Aubin, Saint-Brelade, Saint-Clément).

Pour les voyages à Jersey, il peut être fait usage des Billets dits de « Bains de mer » valables pendant 33 jours sur Granville, Saint-Malo-Saint-Servan ou Carteret, points au départ desquels il est délivré, pour la traversée de France à Jersey, des billets aux prix suivants :

Billets simples — Granville ou Saint-Malo-Saint-Servan à Jersey (Saint-Hélier) : 1^{re} classe, 10 fr. ; 2^e classe, 6 fr. 25. — Carteret à Jersey (Gorey) : 1^{re} classe, 6 fr. 85 ; 2^e classe, 4 fr. 35.

Billets d'aller et retour valables un mois. — Granville ou Saint-Malo-St-Servan à Jersey (Saint-Hélier) : 1^{re} classe, 15 fr. ; 2^e classe, 9 fr. 40. — Carteret à Jersey (Gorey) : 1^{re} classe, 19 fr. ; 2^e classe, 6 fr. 25.

(Pour les dates et heures de passage, consulter les affiches des services maritimes.)

EAUX THERMALES. — Forges-les-Eaux (Seine-Inférieure), ligne de Dieppe par Gournay : 1^{re} classe, 18 fr. ; 2^e classe, 12 fr. — Bagnoles-de-l'Orne, par Briouze : 1^{re} classe, 36 fr. ; 2^e classe, 24 fr.

Nota. — Les billets de Paris au Havre, aux Ifs et à Fécamp, sont acceptés indifféremment au retour, à l'une ou à l'autre de ces gares.

Les billets de Paris au Havre sont admis, au retour, par Honfleur, Trouville-Deauville ou Caen ; ceux de Paris à Honfleur, Trouville-Deauville et Caen sont admis, au retour, par Le Havre, la traversée entre Le Havre et ces points étant à la charge du voyageur.

Les billets de Paris à Trouville-Deauville sont acceptés à la halte de Blonville.

Les billets de Paris à Beuzeval et à Dives-Cabourg sont valables indifféremment *via* Lisieux, Pont-l'Évêque ou *via* Mézidon. — Les billets de Paris à Montebourg sont acceptés, au retour, à la gare de Valognes. — Les billets de Paris à Saint-Malo-Saint-Servan et à Dinard sont indifféremment acceptés, au retour, par l'un ou l'autre de ces deux derniers points.

Les prix ci-dessus ne s'appliquent qu'au parcours en chemin de fer.

CHEMINS DE FER PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

BILLETS D'ALLER ET RETOUR

Sur le réseau P.-L.-M., il est délivré toute l'année des billets d'aller et retour en 1^{re}, 2^e et 3^e classe, comportant une réduction de 25 0/0 sur le double du prix des billets simples, savoir : 1^{re} de Paris à toutes les gares du réseau et réciproquement ; 2^e de ou pour les gares de Lyon et de Marseille, dans un rayon de 600 kilomètres ; 3^e de ou pour la gare de Saint-Etienne, dans un rayon de 300 kilomètres ; 4^e de ou pour les gares des chefs-lieux de département et villes assimilées dans un rayon de 150 kilomètres ; 5^e de ou pour les gares des chefs-lieux d'arrondissement et villes assimilées, dans un rayon de 75 kilomètres ; 6^e de toutes les gares du réseau pour Paray-le-Monial, sans réciprocité. La durée de validité de ces billets est fixée comme suit : jusqu'à 200 kilomètres, 2 jours ; de 201 jusqu'à 300, 3 jours ; de 301 à 400, 4 jours ; de 401 à 500, 5 jours ; de 501 à 700, 6 jours ; de 701 jusqu'à 900, 7 jours ; au delà de 900 kilomètres, 8 jours. La durée de validité de ces billets peut être, à deux reprises, prolongée de moitié, moyennant le paiement, pour chaque prolongation, d'un supplément égal à 10 0/0 du prix du billet.

On peut se procurer des billets à la gare de Paris et dans les bureaux-succursales rue Saint-Lazare, 88 ; rue des Petites-Ecuries, 11 ; rue de Rambuteau, 6 ; rue du Louvre, 44 ; rue de Rennes, 45 ; rue Saint-Martin, 252 ; place de la République, 8 ; rue Sainte-Anne, 6, et rue Molière, 7 ; rue Etienne-Marcel, 18 ; au bureau général des billets de chemins de fer de l'Hôtel Terminus de la gare de Paris-Saint-Lazare (Général-Ticket-Office) ; à l'Agence Lubin, boulevard Haussmann, 36 ; à l'Agence Cook et fils, place de l'Opéra, 1, et Grand-Hôtel, boulevard des Capucines ; à l'Agence des Voyages-Lits, place de l'Opéra, 3 ; à l'Agence H. Gaze et fils, rue Serpente, 7 ; à l'Agence des Voyages économiques, rue Auber, 10 ; et à l'Agence des Indicateurs Duchemin, rue de Grammont, 20.

ABONNEMENTS AU FIGARO ILLUSTRÉ

PARIS ET DÉPARTEMENTS : UN AN, 36 FR. — SIX MOIS, 18 FR. 50. ÉTRANGER, Union postale : UN AN, 42 FR. — SIX MOIS, 21 FR. 50.

Les demandes d'abonnements, accompagnées de leur montant en mandats postaux ou valeurs à vue sur Paris, doivent être adressées indifféremment à l'Administrateur du Figaro, 26, rue Drouot, ou à M. GUSTAVE HAZARD, concessionnaire de la vente, 8, rue de Provence.

Le Directeur-Gérant : RENÉ VALADON.

Imprimerie chromotypographique Bousod, Valadon et C^{ie}, Asnières.



MISE A L'EAU D'UN « HUIT » A LA SOCIÉTÉ D'ENCOURAGEMENT DU SPORT NAUTIQUE (NOGENT-SUR-MARNE).

L'Aviron en Seine et en Marne

PAR PAUL FIELD

IL faudrait un volume pour parler congrûment du sport de l'Aviron, pour en raconter, même avec concision, l'histoire depuis ses origines jusqu'à nos jours, pour en analyser le caractère et les bienfaits trop méconnus, pour dire enfin les dévouements, les passions et les déboires qu'il a engendrés. Le cadre forcément restreint dont nous disposons ne nous permet que de tenter un modeste résumé, et, d'avance, nous devons nous excuser des omissions nécessaires que ne manqueront pas d'y relever ceux de nos lecteurs qui sont *du bâtiment*.

Donc, ne remontons pas au déluge, négligeons les tribulations de Noë, le premier canotier, et arrivons à 1832.

C'est, en effet, à cette époque, que prit naissance en France le sport de l'Aviron (le Rowing des Anglais), longtemps considéré comme un amusement et pratiqué par des gens de bonne compagnie, qui ne voyaient que le plaisir délicieux de se laisser couler au fil de l'eau ; les canotiers de ces temps héroïques, les Alphonse Karr, les Léon Catayes, les Théophile Gautier, les Adolphe Adam, les L. More, les Love, dont un de nos collaborateurs raconte plus loin les prouesses, se servaient d'embarcations pouvant aller indifféremment à la voile ou à l'aviron. Bientôt, ces messieurs furent amenés à discuter les mérites respectifs de leurs embarcations, les défis et les matches se multiplièrent rapidement, les courses à l'aviron étaient nées. Vers 1845, les rencontres de la *Sorcière des eaux* contre la *New-York* et contre l'équipage des marins du prince de Joinville appelèrent l'attention publique sur le nouveau sport, les régates devinrent de plus en plus nombreuses ; mais elles n'avaient pas de caractère permanent, elles étaient organisées accidentellement, improvisées pour ainsi dire. Malheureusement le monde interlope qui fréquentait alors les berges de la Marne et de la Seine, ne tarda pas à envahir la place ; costumes extravagants, maillots bariolés n'étaient que peu de chose auprès des propos et des « ohé ! » qui s'échangeaient d'un bord à l'autre. Les frituriers et vide-bouteilles avaient créé la légende des *flambards* ; et, jusqu'à sa mort, M. Prudhomme ne voulut jamais admettre que le canotage fût autre chose qu'un prétexte à débauche. Passons !

En 1853, un groupe de sportsmen, à la tête desquels était M. Lucien More, fonde, à Asnières, la Société des Régates Parisiennes, embryon du Rowing-Club actuel. Quelques amateurs, dirigés par le vicomte de Châteauevillard, adoptent la tenue anglaise, maillot blanc et pantalon de flanelle ; cet exemple ne tarde pas à être suivi et l'aspect général commence à s'améliorer au point de vue de la distinction. En même temps les embarcations subissent de profondes modifications. Chaque année voit éclore un progrès nouveau dans la construction des bateaux de course ; aux canots succèdent les canots-yoles, puis les yoles, les yoles-

gigs, les yoles tangentielles, autant de modèles qui paraîtraient aujourd'hui aussi ridicules en face des types actuels que les vélos primitifs vis-à-vis des *bécanes* dernier cri. Depuis longtemps, les Anglais avaient supprimé les entraves qui, en France, empêchaient nos constructeurs de donner à la construction sa véritable formule ; enfin, dans ces dernières années, un congrès des sociétés françaises d'aviron adoptait la *liberté de construction*. Lourd était le sacrifice, car c'était la mise au rancart de la presque totalité du matériel existant ; mais immense fut le progrès réalisé. A la yole, aux flancs d'une largeur inutile et dont les plus subtils régléments ne pouvaient empêcher les *truquages*, succédait enfin le vrai *racer*. L'uniformité de type, si longtemps cherchée, naissait d'elle-même, solution forcée d'un problème dont les facteurs sont le minimum de déplacement, le minimum de résistance, le maximum de légèreté et de rigidité.

Pour vous rendre compte de la construction d'un bateau de course, il faut entrer dans un de nos garages parisiens ou visiter les ateliers d'un Dossunet, d'un Tellier ou d'un Lein ; et vous demeurez frappé d'étonnement à la vue d'un moderne *outrigger*. Imaginez un long fuseau formé de deux feuilles d'acajou de deux millimètres d'épaisseur appliquées, suivant le gabarit, sur des membrures, comme la peau sur les côtes. La carlingue, terminée par une étrave et un étambot, forme l'épine dorsale. Le tout est renforcé par un gabord et par des contreforts intelligemment disposés. La section médiane ou « maître-bau » affecte la forme d'un U majuscule. La longueur d'un *outrigger* à huit rameurs est d'environ 17 mètres ; la largeur au maître-bau est d'environ 55 centimètres. Ces dimensions n'ont rien d'absolu et varient suivant le poids des hommes destinés à ramer dans le bateau. Elles diminuent logiquement dans les *outriggers* à quatre, à deux et à un rameur.

Ainsi le bateau à un rameur, ou skiff, a environ 9^m50 de longueur sur 30 centimètres de maître-bau. L'avant et l'arrière de ces embarcations sont entièrement pontés en toile vernie et forment deux boîtes à air. Ces parties du bateau sont au ras de l'eau. Les rameurs sont protégés contre les lames par un hiloire. On conçoit que des largeurs aussi faibles que celles indiquées plus haut ne permettent pas de ramer en prenant son point d'appui, comme dans les canots ordinaires, sur le plat-bord même. Il a donc fallu éloigner les dames ou systèmes destinés à recevoir l'aviron, et les installer sur des portants en acier creux arc-boutés sur le gabord, d'où le nom d'*outrigger* (portant en dehors). Dans ces embarcations, l'équilibre ne s'obtient qu'avec les avirons qui, en outre de leur mission de propulseurs, jouent le rôle d'un véritable balancier.

En même temps que le matériel s'améliorait les réunions

nautiques se développaient et le besoin d'une réglementation se faisait sentir. La Société des Régates Parisiennes en prit l'initiative en 1853 avec le programme suivant :

« Encourager et développer le goût des courses nautiques,

doter les régates d'une organisation qui leur manque en rédigeant un règlement de courses. »

En 1856, les vieux errements sont définitivement abandonnés, il n'y a plus que deux catégories d'embarcations : les yoles sans



LA MARNE ET LE VIADUC DE NOGENT

porte-nage et les outriggers. A partir de cette époque, le nombre des sociétés augmente rapidement ; en 1867, les régates internationales de l'Exposition attirent à Paris l'élite des rameurs d'Europe et d'Amérique.

Par suite des tristes événements de 1870-1871, beaucoup de sociétés disparaissent, mais dès 1871 se forme la Société Nautique de la Marne et se reconstitue la Société des Régates Parisiennes sous le nom de Rowing-Club de Paris. En 1876, le Cercle Nautique de France fonde le Championnat de France, couru en skiff et que gagne pour la première fois M. A. Lein ; en 1879 se constitue la Société d'Encouragement au Sport Nautique.

Le cercle-garage de cette société (voir page 141), situé dans l'île des Loups, à Nogent-sur-Marne, est installé magnifiquement et comprend : un garage pour les bateaux, des vestiaires, une salle de douches, une grande salle de réunions ; un court de lawn-tennis est à la disposition des sociétaires.

Le Cercle de l'Aviron et la Société de la Voile et de l'Aviron de Billancourt datent de 1881. En 1882, la Société Nautique de la Basse-Seine est fondée et s'installe peu après dans un cercle-garage construit pour elle à Asnières, non loin de celui du Rowing-Club. Tous deux sont des modèles d'élégance et de confort. Enfin, en 1883 et en 1884, se fondent le Sport Nautique de Paris et la Société des Pagayeurs Parisiens.



LE GARAGE DE LA SOCIÉTÉ NAUTIQUE DE LA MARNE, A JOINVILLE-LE-PONT.

Le mouvement ascendant du sport de l'aviron s'était, dès l'origine, communiqué à la province ; il n'est pas de ville importante qui ne possède sa société nautique. On compte actuellement, en France, environ 80 sociétés comprenant, au total, près de 30,000 membres.

Le plus important groupement de sociétés, il y a quelques années, était celui qui portait le nom d'Union des Sociétés d'Aviron de France ; venaient ensuite les Fédérations du Nord et du Sud-Ouest.

En 1889, sur l'initiative de M. Lepère, alors président de l'Union de France, une convention, dont le but était l'unification des règlements, fut conclue entre les différents groupes, et le sport nautique semblait être entré dans une nouvelle ère de prospérité.

Mais malheureusement, peu après, une question importante, celle de la suppression des prix en espèces, produisit une scission profonde dans le Rowing Français.

Le sport de l'aviron, sport coûteux, n'était pratiqué généralement que par des amateurs qui, quoique touchant des prix en espèces, ne rentraient jamais dans les frais importants que nécessite l'achat des bateaux (un skiff coûte environ 700 fr., un quatre 900 fr., un huit 1,700 fr.), le transport des embarcations, le prix du voyage, sans compter les dépenses d'hôtel.

Un grand nombre de rowingmen, désireux que le titre d'amateur ne leur fût plus contesté à l'étranger, et principalement en Angleterre, étaient d'avis de remplacer les prix en espèces par des indemnités proportionnelles à la longueur du voyage, payables aux sociétés elles-mêmes et non pas aux rameurs, les prix proprement dits n'étant plus que des objets d'art ou des médailles commémoratives. Ce projet ne fut pas adopté par l'Union de France. A la suite de son rejet, une scission se produisit et la Société d'Encouragement, le Cercle de l'Aviron, le Sport Nautique de Paris, la Société Nautique d'Enghien et la Société Nautique d'Épernay se firent admettre successivement à l'Union des Sociétés Françaises de Sports Athlétiques. Cette association organisa, en 1892, un match à huit rameurs qui restera célèbre. A la surprise des rowingmen anglais, une équipe française composée de membres du Cercle de l'Aviron de Paris et de la Société d'Encouragement battit à Andresy la première équipe du London Rowing Club. En 1893, la Société Nautique de la Basse-Seine, qui ne fit qu'une courte apparition dans le camp des *purs*, prit part aux célèbres régates d'Henley et ne fut battue, dans la course dite « Stewards Challenge Cup », que grâce à une manœuvre

inconsciente de leurs adversaires, le Thames Rowing Club. La Société d'Encouragement et le Cercle de l'Aviron ont également été représentés à Henley à plusieurs reprises.

Tous les ans, l'Union des Sports Athlétiques organise un certain nombre de régates interclubs ou interscolaires, ainsi que des championnats à un, deux, quatre et huit rameurs.

La Fédération Française des Sociétés d'Aviron, qui admet les prix en espèces, comprend les différents groupes suivants : l'Union du Sud-Ouest, l'Union de France, la Fédération du Nord, celles du Sud-Ouest, du Nord-Est, de la Loire et de l'Ouest, ainsi que la Fédération Parisienne.

Les principaux championnats relevant de la Fédération Française sont :

le Championnat de la Seine, fondé en 1853 par le Rowing-Club; le Championnat de France, fondé en 1876 par le Cercle Nautique de France; le Championnat du Sud-Ouest, fondé en 1886 par la Fédération du Sud-Ouest; le Championnat du Sud-Est, fondé en 1888 par la Société des Régates Lyonnaises; le Championnat de Normandie, fondé en 1890 par le Cercle Nautique du Croisset.

En 1880, le Rowing-Club et la Société Nautique de la Marne ont organisé, sur le modèle du célèbre match entre les Universités d'Oxford et de Cambridge, un match annuel à huit rameurs de pointe. Le match se court de Billancourt à Suresnes, sur un parcours de 6,000 mètres. Depuis la fondation, la Marne compte huit victoires et le Rowing-Club sept.

La manifestation nautique la plus importante de l'année est, sans contredit, la journée des Régates Internationales de Paris. Deux séries de courses pour juniors et seniors à deux, quatre et huit rameurs de pointe, ainsi qu'une course à huit rameurs,

armement libre, figurent au programme; c'est, ordinairement, dans le splendide bassin d'Asnières-Courbevoie qu'a lieu, au mois de juin, cette réunion, qui attire l'élite des rameurs français et étrangers, sauf les Anglais, qui ne peuvent s'y inscrire par

suite de leurs règlements, qui leur interdisent de courir pour des prix en espèces.

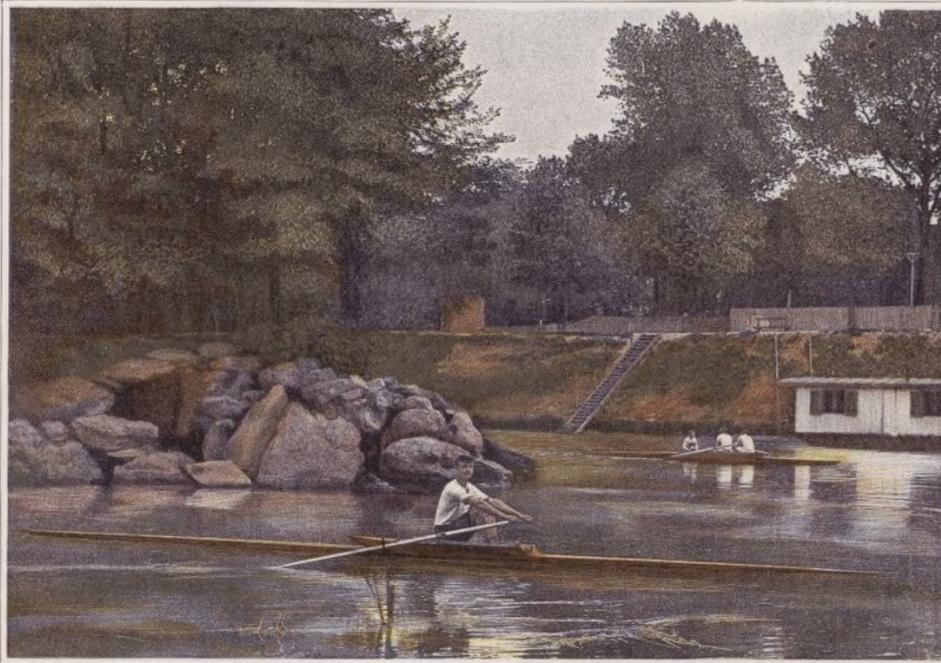
En 1893, d'accord avec un certain nombre de fédérations étrangères, la Fédération Française a pris part aux Championnats Européens qui se sont disputés en Italie, sur le lac d'Orta. M. Lescauwæet a fait triompher la Belgique en remportant le championnat à un rameur; la Suisse était victorieuse dans le championnat à quatre rameurs et la France dans celui à huit rameurs.

Quelques détails sur l'entraî-

nement : plus que n'importe quel autre sport, le rowing exige un entraînement assidu et méthodique. Tout débutant est pris à part, et accouplé avec un ancien rameur. Le capitaine du club doit lui enseigner tout d'abord les premiers principes, la manière de monter dans un bateau, et de tenir un aviron, la position du corps, le rôle du dos, des épaules, des bras et des jambes, la façon d'engager l'aviron dans l'eau et de l'en dégager. Quiconque n'a point passé par là ignore les difficultés éccourantes que doivent surmonter les apprentis rameurs et la patience qu'exige la fonction de l'instructeur. Il faut pour un homme d'une adresse moyenne, trois années d'étude avant qu'il sache ramer convenablement et mérite de monter dans une première équipe. L'entraînement proprement dit demande de six semaines à deux mois de travail.

Prenons comme exemple une équipe à huit de championnat.

Le capitaine a choisi, parmi les meilleurs rameurs du club, les huit hommes qui lui paraissent le mieux répondre aux condi-



UN « AS » A SAINT-JAMES (ROWING-CLUB)



UN « HUIT » A SAINT-JAMES (ROWING-CLUB)

tions nécessaires de poids, de santé et de valeur morale. Il place les plus lourds dans le milieu, de manière à alléger les bouts du bateau. Le choix du chef de nage est le point délicat. C'est le ténor, le « *rara avis* ». Il doit allier le style à l'énergie, être absolument maître de lui sans manquer de fougue quand cela devient nécessaire, savoir mener une course et avoir le net sentiment du moment précis où il devra demander à ses hommes le maximum d'effort.

L'équipe une fois formée est amenée à point par un exercice quotidien à terre et sur l'eau; le travail à terre c'est la course à

piéd, qui a pour but de débarrasser chaque individu de l'excédent de graisse qui gêne et sa respiration et le fonctionnement de ses muscles; le travail sur l'eau est exécuté généralement à la fin de la journée; l'équipe rame sur un parcours à peu près double de celui de la course, en s'arrêtant plusieurs fois pour entendre les observations du capitaine qui tient la barre ou suit le travail de la berge. Peu à peu l'équipe est habituée à ramer au train de course sur le parcours exact, et à faire des départs rapides. Souvent, pendant ces deux mois de dures fatigues, plus d'un se voit obligé de céder la place à un remplaçant, soit par insuffisance

soit à cause de l'apparition de quelque fâcheux furoncle (la bête noire des rameurs).

Le jour de la course est arrivé. L'équipe est en bonne forme;

les vieux du club ont été satisfaits de la dernière sortie; tout présage la victoire.

Le départ est donné; soudain un incident se produit, un



UN CHAMPIONNAT A JOINVILLE-LE-PONT.

aviron s'est brisé net, ou bien un tel a perdu sa coulisse, et voilà deux mois de pénible travail absolument perdus.

Mais si l'équipe passe première au but, tout est oublié. Jours de gloire, jours de bonheur!

Actuellement, par suite de l'engouement de la jeunesse pour la Reine Bicyclette, le sport de l'Aviron traverse une crise qu'il serait puéril de nier. Beaucoup de débutants, rebutés par les commencements difficiles, renoncent, les anciens se font rares, les sociétés s'anéantissent, certaines même n'existent plus que de nom.

C'est une période difficile et rien de plus, car si, après les luttes des débuts, le canotage a survécu, c'est parce que son but est bon et noble; il y a dans le sport en général et dans le sport de l'Aviron en particulier un côté moral généralement inconnu. Peu de personnes, parmi celles qui assistent à une course de bateaux se rendent compte de la discipline, de l'énergie, de l'endurance, du courage, en un mot de la force morale qu'il faut déployer, en dehors des qualités physiques, pour passer triomphant le poteau d'arrivée. La sobriété la plus complète, l'abstinence la mieux observée, tout cela détruit un peu la légende du canotier bruyant, chamarré et tapageur de

la chanson. Celui-ci a disparu pour faire place au fervent qui, par amour du sport, se lève et se couche tôt, se prive de tabac et de boissons irritantes; s'entraîne, en un mot.

Le sport de l'Aviron surmontera certainement les difficultés des temps présents; une entente s'impose entre la Fédération Française et l'Union des Sports Athlétiques. Grâce aux efforts de tous en ces dernières années, les élèves des lycées et collèges pratiquent assidûment l'Aviron.

L'Union des Sports Athlétiques, avec ses propres ressources, le Cercle Nautique de France, grâce aux subventions dont l'a si généreusement doté le Conseil Municipal de Paris, ont organisé des réunions et des championnats qui ont obtenu le succès le plus complet.

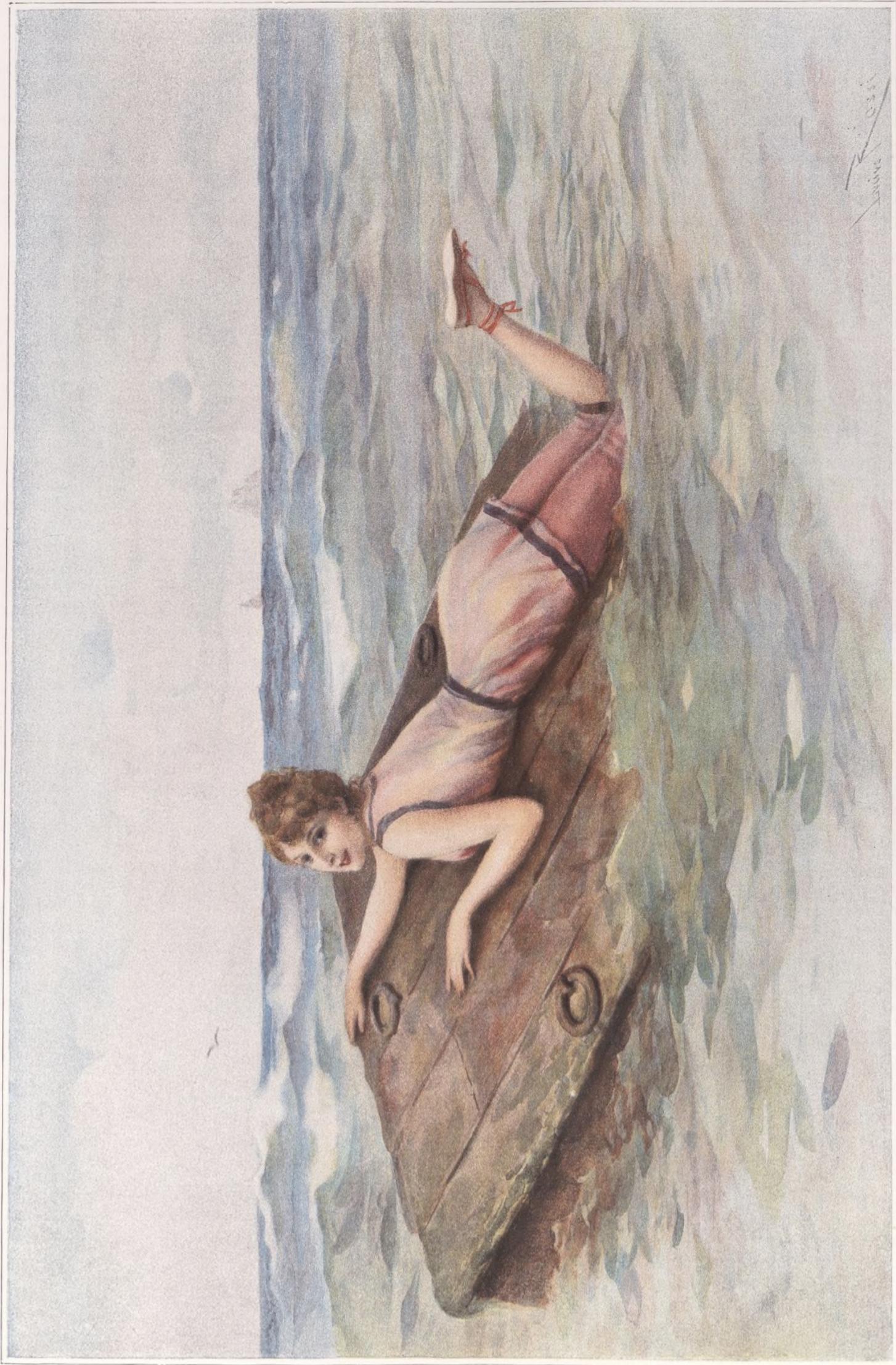
En somme, avec de la cohésion et de l'entente, avec l'aide des rameurs scolaires, pépinière future du recrutement des clubs, les amis du rowing français, quel que soit leur pavillon, arriveront à rendre au sport de l'Aviron son ardente vitalité d'autrefois et contribueront puissamment au relèvement physique de la jeunesse Française, en lui donnant le goût d'une saine et salutaire distraction.

PAUL FIELD.



LE GARAGE DU ROWING-CLUB A ASSIÈRES.

L. ROSSI



[Il est interdit de vendre séparément cette reproduction.]

Copyright 1894 by Bussard, Taitelboim & Co.

AU BUT!

Ayuntamiento de Madrid



LE HAL DES CANOTIERS, 1860, PAR LINDER.

Canotiers d'Autrefois

PAR TANCREDE MARTEL

Ohé! Ohé! Ohé!
Canotiers de la Seine!

Voilà un refrain qui évoquera toujours les plus gais souvenirs. « Ohé! ohé! » ne reconnaissez-vous pas le cri d'appel des *balaudeurs*, — ces canotiers en faux « qui embêtent les vrais, » selon l'expression si juste du spirituel Roqueplan, auquel il faut souvent songer quand on raconte le Paris d'autrefois.



Ah! les canotiers de jadis, les canotiers de Louis-Philippe, de la République et de l'Empire, quel monde! Ces fils, à peu près disparus, de la vieille Gaule, — la Gaule qui s'amusait, — ont laissé des souvenirs légendaires, et le chœur des nymphes de la Seine n'a pas oublié les refrains gaillards où tonitruait leur gaieté. Ces marins d'eau douce, d'ailleurs, ces tritons de petit module étaient à l'occasion de solides gaillards. Tout nerfs, tout muscles, et vingt ans! Aussi l'aviron de la yole, du canot-yole ou de la norvégienne leur semblait plus léger en main que la plume, car la plupart des créateurs du canotage parisien furent des hommes de lettres et même de véritables grands écrivains.

Les canotiers d'après, leurs disciples, — pittoresques amalgame de rapins, de comédiens, de commis en nouveautés, de futurs notaires, — avaient si bien sucé le lait de leur enseignement qu'ils

battaient en Seine les propres marins du prince de Joinville, les marins de l'Etat. La célèbre équipe de la *Sorcière des Eaux* l'emportait en adresse et en force nautique sur les vieux loups de mer qui avaient fait la croisière à Tahiti et aux Antilles, bloqué Alger, bombardé Mogador et ramené de Sainte-Hélène, à bord de la *Belle-Poule*, les glorieuses cendres de Napoléon!

Les chevaliers de l'aviron et de la pagaie n'avaient rien de commun avec les preux qui furent aux croisades. Leurs prouesses étaient d'autre sorte. Elles combinaient, dans un bruyant amalgame, l'utile et l'agréable. Elles consistaient, le plus souvent, à pousser du quai d'Orsay jusqu'à Asnières et de là à rebondir jusqu'à Bougival et Croissy, pour s'y lester, chez Maurice, chez Fournaise ou chez Souvent, d'une friture de goujons, d'une matelotte d'anguilles arrosée d'un vin qui ne sentait pas la pierre à fusil.

A de rares exceptions près, chaque canotier se doublait d'une canotière. *Vae soli*, a dit l'Écriture. De véhéments chignons se heurtaient, dans les embarcations, à des tignasses masculines. Ce monde, fort ébouriffé le dimanche, se retrouvait peigné et lissé à plaisir dès le lendemain. Aimables couples dont aucune mairie de Paris, à part celle du 13^e arrondissement, — aujourd'hui promu 21^e, — n'aurait pu montrer l'acte de mariage; associations délicieuses où l'amour trouvait son compte en même temps que le plaisir, la distraction, l'exercice musculaire; figures toujours jeunes, amusantes à retrouver dans les recueils de Daumier, de Cham, de Grévin et de Gill. Cette marine pour rire levait aussi lestement la jambe que l'aviron, mais la jambe était toujours belle et l'aviron capable d'aller à Rouen et d'en revenir.

Le canotage d'autrefois eut comme grands patrons Alphonse Karr, Théophile Gautier et Léon Gatayes, ni plus ni moins. C'est aux environs de 1835 qu'on peut placer leur apparition en Seine. Le premier mordu de la tarentule nautique fut Karr.

Il arborait alors vingt-sept ans, venait d'écrire un roman que dévorait toute l'Europe. *Sous les Tilleuls*, avait tenté d'être tulipier en chambre au Quartier-Latin, jardinier-fleuriste à Montmartre, passeur gratuit à Charenton. Intrépide boxeur, nageur imperturbable, il rossait quotidiennement son concierge, trop

lent à lui monter ses lettres, et arrachait à la submersion les cuirassiers de la garnison de Paris.

Les naturels de Saint-Ouen, localité alors située à une fabuleuse distance de Paris, virent un jour débarquer devant leur



EXTRAIT DES ALBUMS DU « MONDE AMUSANT ».

auberge un homme, un jeune homme des plus bizarres. Sa maigre barbiche, nerveusement et rageusement tordue en serpent, comme celle de Calvin, montrait en ses poils noirs quelques brins de roseau. C'était Alphonse Karr qui lançait son premier canot, — la *Langouste*! Un barreur l'accompagnait : l'inséparable, l'*alter ego* du célèbre écrivain, le Nysus de cet Euryale : Léon Gatayes, un autre original, un humoriste en action, si prodigieusement doué, si étincelant et bruyant que les boulevardiers d'alors mettaient en doute son existence.

Gatayes, chroniqueur de sport, écuyer modèle, guitariste et harpiste distingué, causeur incomparable, barcarollier au besoin, était l'homme de France qui tenait le mieux une barre. Il barrait à propos, avec une incroyable élégance, une prodigieuse maîtrise. Tenir la barre, — un art difficile et raffiné, qui donna souvent la victoire en maints concours nautiques, et qui est en train de disparaître bêtement, comme tant de jolies choses en France, s'il n'est disparu déjà, ravalé qu'il fut par les *baladeurs*!

Gatayes, petit-fils du prince de Conti, Gatayes, se dandinant avec grâce, le brûle-gueule aux lèvres, parmi les roseaux et les joncs de ce fleuve, qui la Seine a pour nom, ainsi que l'affirme un vieux refrain, Gatayes, chantant au flot les romances paternelles, et notamment celle qui a traversé toute la France : *Mon délire*! Gatayes, jetant aux auberges du pont de Meulan les échos cristallins de sa voix d'enfant gâté des dieux, Gatayes devait positivement épouvanter les mânes de son grand-père.

Théophile Gautier, le grand poète d'*Albertus* et de la *Comédie de la Mort*, le chantre et l'adorateur de toutes les civilisations, ne tarda pas à rejoindre Alphonse Karr et Gatayes.

A eux trois, ces maîtres du canotage d'antan ont inventé un sport, tenu tête aux marins de la flotte, rendu nécessaire pour ne pas dire créé le *yachting* français, exploré des îles, découvert des plages, fondé des villes! Qu'était Trouville avant qu'ils eussent ramé par là? Un trou à pêcheurs, un refuge pour quelques barques. Qui soupçonnait Sainte-Adresse avant eux, — Sainte-Adresse dont les sauvages falaises font songer à quelque fabuleux déchetage de rochers opéré par des Titans en belle humeur?

Lors du retour des cendres de l'Empereur, le Parisien, qui lisait dans le *Figaro* les exploits de Karr et de Gatayes, commença de se familiariser avec « le liquide élément ». On remonta le fleuve jusqu'à Courbevoie dans des barques et des chaloupes louées pour la circonstance; on voulut escorter en Seine le cercueil de Napoléon. De ces funérailles solennelles date en quelque sorte le goût du Parisien pour les promenades en rivière. Ce goût, timide et contenu de 1840 à 1850, devint par la suite véhément et nous valut l'admirable frénésie canotière qui régna sur la Seine, entre Asnières et Bougival, jusqu'aux jours sombres de l'invasion. Le dernier *baladeur* pantinois, apercevant à l'horizon le premier casque à paratonnerre, regagna tout de suite la capitale, endossa la vareuse du garde national de marche, et, furieux d'être ainsi troublé dans ses plaisirs par d'odieux intrus, à défaut d'a-

viron, les accabla de coups de fusil le long du mur sacré de Buzenval...

Laissons là ces tristes réflexions. Revenons au canotage.

Celui que l'on a nommé le Benvenuto Cellini du style français, le glorieux auteur de *Mademoiselle de Maupin* a contribué autant que ses deux amis à la propagation du canotage parisien. Semblable alors à quelque prince carolingien, — tel il nous apparaît quand nous interrogeons parfois certain portrait qu'a fait de lui Célestin Nanteuil, — Théophile Gautier, dont Victor Hugo et Balzac saluaient le vaste et original talent de poète et de prosateur, Théophile Gautier était semblable à quelque force de la nature. Ce poète, aux stances dignes d'être récitées le long des rives de l'Eurotas, à l'ombre douce des lauriers-roses, cet être si prodigieusement calme et bon dans la vie ordinaire, avait à son service les muscles d'un hoplite de Marathon ou d'un rameur de Salamine. Caleçon rouge de première force, boxeur truculent, — le meilleur élève de Charles Lacour, — ce romantique à tous crins montait à cheval comme Victor Franconi.

S'il donnait un coup de poing sur une tête de turc, fût-elle toute neuve, le dynamomètre effaré inscrivait ce chiffre fabuleux de livres : 532, — à peu près le nombre de volumes qu'il produisit dans son admirable et féconde carrière d'écrivain. S'il montait en bateau au quai d'Orsay, histoire de prendre une heure le frais, il ne s'arrêtait plus qu'au Havre. Mais en ces prestigieux voyages, le bateau monté par Gautier portait un nom prédestiné : l'*Élan*! Il appartenait à un brave patron de Boulogne qui ne dédaigna pas d'initier le poète aux mystères du fonds, du gabarit et de la ligne d'eau. Tant et si bien que Théophile Gautier devint à ce jeu un marin, un véritable marin, comme l'étaient déjà Karr et Gatayes, comme l'ont été de nos jours deux autres poètes, et non des moindres : Jean Richepin, gabier à bord du trois-mâts la *Louise*, de Nantes, et ce cher mort, Guy de Maupassant, patron du yacht *Bel-Ami*.

Mais voici que la pensée d'une navigation plus libre et hardie que le canotage vient hanter la cervelle d'Alphonse Karr. Devançant les spleenétiques lords anglais, aussi bien que les richissimes rois industriels de la contemporaine Amérique, l'auteur de *Fa-Dièze*, — avec Gatayes comme maître de timonerie, — inaugure la navigation en yacht. Le nègre et le chien d'Alphonse Karr, Cuir d'ébène et Freychütz, sont aussi du voyage. Etretat voit passer, Fécamp reçoit dans son port, où il se balance avec grâce, un mignon deux-mâts, tout battant neuf, et sur les flancs duquel on peut lire l'indication suivante : L'ARSELIN, patron J.-B. Alphonse Karr.

A ce moment, le canotage vivait, se perfectionnait, mais il n'avait pas encore conquis ses véritables lettres de noblesse. L'année 1847 lui vit accomplir ce fait d'armes.

Le prince de Joinville avait organisé sur la Seine des équipes



EXTRAIT DES ALBUMS DU « MONDE AMUSANT ».

de matelots, qui la parcouraient en tous sens. Ces baleinières, montées par six ou huit hommes, commençaient à lutter entre elles, et Paris ne manquait pas d'aller contempler des quais ces combats nautiques. Les canotiers s'aperçurent assez tôt que les

rameurs du prince de Joinville n'étaient pas tous de première force. Une équipe d'amateurs, celle de la *Sorcière des Eaux*, agacée par les allées et venues des marins de l'Etat, risqua de se mesurer avec eux. La lutte eut lieu, courtoise mais ardente; et la marine régulière fut battue par les canotiers parisiens. Des artistes, des bureaucrates, de jeunes oisifs, grâce à leur adresse et à leurs muscles, eurent raison des biceps fournis par la conscription maritime. Patara et Plouarec, malgré l'éducation de leur quartier-maître, se virent fortement distancés par M. Jules, quart d'agent de change, et M. Saint-Armand, jeune premier rôle en non activité.

Une telle victoire, on le comprend, rengorgea le canotage pa-

risien. Entre Joinville-le-Pont et Charenton, la Marne se couvrit de baleinières, de norvégiennes, de yoles à quatre et à deux rameurs, de youyou, — ces derniers manœuvrés à la *pagaie*, une espèce de balancier de trois à cinq mètres de long, au lieu du classique aviron.

D'Asnières à l'île d'Aligre, bientôt fameuse sous le nom d'île de Croissy, la Seine porta des centaines de canots et de yoles. En même temps que le canotage se disciplinait, marchait à l'association, la construction réalisait d'énormes progrès. Le constructeur Philippe jetait en rivière de véritables chefs-d'œuvre de sapin et d'acajou : tels l'*Eva*, la *Velléda*, le *Sans-Souci*. Presque tous ces batelets étaient à quatre rameurs, plus un barreur, et mesu-



LA MANŒUVRE A BORD, PAR DAUBIER, 1843. — AUBERT, ÉDITEUR.

raient en moyenne 7 mètres de long sur 1^m,60 de large. Enfin parut le *Duc de Framboisy*, type classique de la yole à six rameurs, mais n'ayant que 1^m,30 de large pour une longueur de 12 mètres.

Autour de ce *Duc*, destiné à tant de victoires nautiques, surgissaient d'autres yoles à quatre ou deux rameurs; et, de cette fureur de navigation, les Parisiens s'entretenaient beaucoup plus que des croisières de nos escadres. La renommée du capitaine Lefèvre, sous lequel avait canoté Théophile Gautier, balançait presque celle des amiraux Duperré et Dupetit-Thouars.

De hardis et amusants corsaires, venus d'Asnières, de Saint-Ouen et d'Argenteuil, s'emparèrent de l'île de Croissy.

Oh! la Grenouillère, les baignades, les plongeurs, les quadrilles, les chahuts improvisés au sortir de la yole et du canot, en débarquant du *Diable à quatre*, de la *Melanis* ou de la *Persévérance*! Oh! les cancons incandescents dansés et beuglés jusqu'à l'arrivée des étoiles! Oh! les baptêmes de canots, solennités toutes païennes, où coulait plus de vin blanc que d'eau bénite! Oh! qui dira la joie, la grâce et la gaité des canotiers de la *Capricieuse*, du *Tintamarre* et de l'*Ariel*!

J'ai précisément sous les yeux un fort dramatique récit : *Souvenirs de l'île de Croissy, impressions d'un noyé*, paru en mai 1889 dans la somptueuse revue *Les Lettres et les Arts* et signé « Marquis de Villemer », un masque aimable, cachant un des plus savoureux écrivains de ce temps. Là revivent, en d'abondants souvenirs, ces gracieux paysages de Croissy et de Bou-

gival, cette inénarrable *Grenouillère*, qui inspira à Heilbut un tableau désormais célèbre, où sa conception pittoresque se rencontre avec la délicate et mièvre inspiration de Watteau. Ces lieux charmants étaient hantés, vers 1860, par une légion d'artistes : les poètes Théophile Gautier, Théodore de Banville et Auguste de Châtillon, les peintres Ricard, Chenavard et Corot, les compositeurs Mermet et Georges Bizet, Poulet-Malassis, Disdéri et tant d'autres, qui ont marqué la littérature et les arts de leur flamboyant sillon. Là ressuscitent les originales physiologies du réfugié lombard Gian-Giacomo Carcano, l'ami de la grande cantatrice Alboni, et du cabaretier-pêcheur Maurice, dans les bosquets duquel chantaient plus de poètes à friser que de rossignols. Tout un monde de souvenirs, la plus parisienne des visions!

Chose remarquable, ces canotiers si bruyants, ces chahuteurs étaient des yachtsmen de première force. Ils allaient au Havre, à Saint-Valéry, à Dieppe, à Fécamp, à Rouen, à Nantes, gagner les premiers prix. Dès lors, les rameurs anglais, les classiques joueurs d'Oxford et de Cambridge s'émurent de ce canotage français si jeune et déjà si glorieux. Les insulaires, maintes fois, se risquèrent individuellement à des luttes : ils en sortirent vaincus et purent conter à leurs amis de la Tamise et de l'Avon toute la vaillance du muscle asniérois, la solidité du biceps parisien.

Naturellement, les chansons s'en mêlèrent. Il fut impossible, le dimanche, et cela pendant des années, de flâner sur la berge ou les bords de l'île de la Grande-Jatte sans que le moindre bou-

quet de roseaux, la plus chétive des guinguettes ne vous envoyât au nez des couplets dans le genre de celui-ci :

Ohé, les canotiers!
C'est aujourd'hui dimanche,
Accourez, gais rameurs;
Parez les avirons.

Ces paroles de E. Bourget, cette musique de Marquerie, c'est la *Marseillaise* du canotier, le cri de guerre avec lequel il s'empare, avant le voisin, d'une moitié d'omelette, d'un litre de piccolo ou d'un quart de lapin sauté. A l'ombre de cet étendard vocal, on a cassé des millions d'assiettes en *opaque* de Sarreguemines et félé des légions de compotiers fabriqués à Creil ou à Montereau.

Daumier, Cham, Gill et Grévin, — après Gavarni et le spirituel Grandville, — nous ont montré à nu ces ébats homériques. Ils nous ont servi, d'un crayon léger, ce type pantelant, bruyant et hurleur de canotier-amateur, le fameux *baladeur*, si redouté des paisibles pêcheurs à la ligne. Car le baladeur venait de naître, hélas!

Chef de rayon aux *Deux-Magots*, employé de compagnie d'assurances ou commis - voyageur sur place, terrassé par le travail toute la semaine, — il sentait la nécessité de rompre son mutisme le dimanche et de faire grand. Quel merveilleux atout lui offrait le canotage! Le baladeur, donc, se glissa en Seine à côté des convaincus, des véritables amateurs de sport nautique. Le baladeur barrait et ramait médiocrement, prenait quelquefois d'involontaires bains, gênait la manœuvre des voisins; mais soyez-en bien sûr, il levait la jambe plus haut qu'un autre au bal des canotiers, et criait bien plus fort au moment de la friture.

Les exigences et les calembours du baladeur l'ont fait longtemps craindre des filles d'auberge.

Mais, presque toujours, le baladeur fut bon enfant. Son chapeau de paille aux larges bords, son chapeau dont le fond se terminait en cône tronqué, ses costumes de haute fantaisie, — le vaste col marin, le tricot zébré de rouge ou de bleu sur fond blanc, le large pantalon de couil, sans parler du chignon et du costume de la canotière, — tout cela revit chez les maîtres de la caricature moderne. Jetez les yeux sur ces profils et ces bar-

biches de jeunes hommes pétulants, sur ces appétissantes frimousses de belles filles, et vous comprendrez pourquoi nul d'entre eux ne fut jamais méchant.

Au bal et au cabaret, deux *localités* de Bougival, le baladeur était roi. Il s'y livrait régulièrement aux facéties du plus mauvais goût, lorsque débarquée de l'*Hirondelle* ou du *Tambourin*, l'équipe tout entière, hommes et femmes, s'était ruée en cuisine.

La vie s'écoulait joyeuse. C'était le temps où l'autorité cofrait au poste de la mairie du village, et ce dans la même soirée, trois fils de ministres en fonctions arrêtés pour rébellion et cancan échevelés... Et le lendemain lundi, huit heures toquant à toutes les horloges de la grandville, tout ce monde avait réintégré l'étude, le bureau ou le magasin.

Le baladeur a rendu des services. Il a inspiré l'industrie de la location des canots : 75 centimes à 1 fr. l'heure, 3 à 4 francs le jour. De plus, il a parfois montré du courage, souvent de la cranerie. En *périssoire*, — ce cavalier seul du canotage, — luttant contre le flot, le baladeur a longtemps ébaubi les naturels d'Asnières, de Pontoise ou de Saint-Ouen. Je soupçonne fort le baladeur d'avoir été le premier à se servir du *podoscope*, — cet embryon de périssoire : deux patins de 4 à 5 mètres de long, de 35 centimètres de large, réunis par des tiges de fer et grâce auxquels on peut accomplir en rivière de véritables tours de force. Hélas! cet être original, ce marin que ne guette point l'École Navale, a toujours eu à nos yeux un grave défaut. Canotier, il met son amour-propre à ne prendre part à aucun concours, étant trop

sûr « d'avoir le premier prix. » — « Ah! si je voulais! » dit-il du ton de Tartarin songeant aux lions.

Le baladeur existe encore, mais il n'est plus gai. Il ne casse presque plus d'assiettes. Sa pétulance confine à la mélancolie. Il songe, en canot, aux difficultés de la vie, aux exigences du recrutement militaire, qui le guigne du coin de l'œil pour vingt-huit jours quand ce n'est pas pour trois ans. Il a eu sa belle époque de 1860 à 1870. Il a fait beaucoup de bruit le long de la Seine. Maintenant sa gaieté ressemble à celle d'un pétard mal éteint, sans compter que la canotière commence à désertar la yole pour la bicyclette.

Canotiers d'autrefois, salut!

TANCRÈDE MARTEL.



AFFICHE DE J. LÉVY POUR LE BAL DES CANOTIERS DE BOUGIVAL.



VUE GÉNÉRALE DE MEULAN

LA VOILE A PARIS

PAR F. MOUGEL

En attendant que Paris devienne port de mer, c'est encore la ville qui a toujours tenu la tête du mouvement de la navigation de plaisance en France. Elle s'est toujours souvenue du vaisseau héraldique figurant sur son écusson, accompagné de la devise que l'on sait : *Fluctuat nec mergitur*.

Quand nous disons: toujours, c'est une manière de parler, car, à moins de nous livrer à de savantes recherches, nous croyons bien que la navigation d'amateurs n'a guère commencé à compter de sérieux adeptes avant le règne de Louis-Philippe.

C'était vers 1846; un comité se constitua pour étudier les plans d'un côtre d'une quarantaine de tonneaux destiné à lutter en mer contre les Anglais, chez lesquels le sport nautique était déjà fort avancé. Les plans et devis furent exécutés, les fonds versés et le petit navire fut construit à Bercy. Il fut même lancé avec une certaine solennité et baptisé l'« Avenir ». Malheureusement, les événements de 48 arrêtèrent, dès avant ses débuts, une carrière qui promettait d'être intéressante.

C'est à cette époque qu'il faut rapporter les débuts du « canotage », si décrit depuis et qui comptait parmi ses plus fervents adeptes les Alphonse Karr, Léon Gozlan, Lucien More, Léon Gatayes, le vicomte de Château-Villard.

C'était l'époque des loups de mer qui ne dépassaient guère les eaux d'Asnières et pour qui les arches du pont de Poissy figuraient les colonnes d'Hercule, une sorte d'*Ultima Thule* dont le voyage suffisait pour assurer à ses auteurs une gloire retentissante.

Leurs ébats, en somme assez inoffensifs, remplissaient de

tapage et de clameurs le cours de la Seine, et, de là, s'attacha pour tous les canotiers, un sentiment de suspicion qui survécut longtemps au « canotage » lui-même.

Car, nul n'a le droit de l'ignorer maintenant; il n'y a plus de canotage, partant, plus de canotiers; il n'y a plus que des *yachtsmen* qui pratiquent la navigation à la voile ou à la vapeur et des *rowingmen* restés fidèles à l'emploi exclusif de l'aviron.

Pour réunir les efforts de tous ceux qui pratiquaient le sport nautique, la Société des Régates Parisiennes s'était constituée en 1858; dès sa création, elle rendit de grands services en groupant toutes les bonnes volontés, en réglementant les régates et

en se faisant auprès des pouvoirs publics l'intermédiaire des nécessités de la navigation de plaisance. Peu après sa constitution, elle se subdivisa en deux sections ayant leur administration distincte: la voile d'une part, l'aviron de l'autre.

Ces deux branches finirent par acquérir une telle importance qu'elles prirent leur autonomie définitive sous les noms de Cercle de la Voile et de Rowing-Club de Paris.

La Société des Régates Parisiennes disparaissait définitivement; mais pendant les quelques années de sa courte

existence, elle avait créé une œuvre durable et laissait deux filles qui devaient prospérer au delà de toutes les espérances.

C'est, en effet, pendant l'existence de la Société des Régates Parisiennes que s'est passé l'événement qui devait donner son essor au Yachting français: nous voulons parler de l'introduction en France des bateaux de formes américaines.

Jusqu'alors, nous n'avions guère employé sur nos cours d'eau



Arlette, A. M. BARTOIS Sophie, A. M. GARRY Sabot, A. M. VILAMITJANA

Thé, A. M. THIBAUD.

que de lourdes et maladroites adaptations des grands bateaux de mer. Un jeune homme très passionné pour la navigation, M. Albert Goupil, fils de l'éditeur bien connu, ayant fait un voyage aux États-Unis, fut frappé des qualités des petits bateaux de plaisance américains et comprit qu'ils devaient merveilleusement s'adapter à nos eaux. Il acheta un de ces bateaux construit par l'un des meilleurs constructeurs de Baltimore, le célèbre Robert Fish, et le ramena en France où il causa une véritable révolution : C'était un bateau très léger, presque plat, très ras sur l'eau, d'une largeur inusitée, ayant à peu près l'aspect d'un fer à repasser; mais ce qui semblait le plus extraordinaire, c'était sa « dé-

rive », quille mobile qui pouvait se lever ou s'abaisser à travers une fente située dans l'axe du bateau.

Les critiques ne furent pas ménagées à cette étrange embarcation, mais il fallut bien déchanter lorsque, dès les premiers essais, elle fit preuve de la plus éclatante supériorité sur tout ce qui s'était construit jusqu'alors. Dès ce moment, la cause du « clipper » américain fut gagnée et plusieurs bateaux de même provenance furent importés en France.

Disons que, presque aussitôt, l'on comprit que le modèle purement américain pouvait être perfectionné ou, pour mieux dire, adapté à nos besoins, à nos conditions d'eaux et de climat;



LE BASSIN DE MEULAN, EN AMONT DU PONT DE MEULAN

des amateurs dévoués, aidés par d'habiles constructeurs, mirent en chantier des bateaux dont quelques-uns sont restés célèbres, tels le *Petrel*, à M. Lucien More; la *Marie-Gabrielle*, à M. Benoit-Champy; le *Temps*, à M. Albert Carpentier; etc., etc.

Peu à peu, il s'est créé un type que l'on peut appeler le type essentiellement parisien et qui, pendant longtemps, fut presque exclusivement en usage dans les fleuves et rivières français. Ce n'est pas à dire que ces embarcations fussent hors d'état d'affronter la mer, loin de là : il était en quelque sorte réglementaire d'aller prendre part aux régates d'été du littoral et les embarcations parisiennes y ont presque constamment remporté des succès.

Chose singulière, c'est à partir du moment où le « canotier » parisien a pris contact avec la vraie mer, qu'il a commencé à perdre ses façons de marin d'opéra-comique et qu'il est devenu ce qu'il est réellement, c'est-à-dire un très habile manœuvrier et un véritable connaisseur des choses qui concernent son art.

C'est que les bassins resserrés, et si souvent encombrés, de la Seine constituent une excellente école de navigation; il faut vraiment du coup d'œil et du sang-froid, en même temps qu'une grande pratique de la manœuvre, pour évoluer librement dans la bagarre d'une régata, au milieu d'un fleuve incessamment fréquenté par une circulation très active; le moindre faux coup de barre, une écoute filée mal à propos ou un moment d'inattention, suffisent pour causer des avaries toujours humiliantes pour l'amour-propre et souvent coûteuses pour la bourse.

Jusqu'à ces derniers temps, Argenteuil était le centre le plus important du Yachting parisien. Cette faveur lui venait de la longueur et de la profondeur de son bassin orienté dans le sens des vents le plus habituellement régnants. Le Cercle de la Voile y avait établi une installation permanente; il y donnait des régates très suivies et, sans doute, il y serait demeuré longtemps encore, si la construction du nouveau pont-siphon n'était venue couper en deux le magnifique bassin qui s'étendait récemment

encore d'Argenteuil à Bezons sur une étendue de quatre kilomètres environ. Le cercle a dû transporter ses pénates à Meulan dont les conditions d'aménagement sont comparables à celles d'Argenteuil, mais qui a l'inconvénient d'être plus éloigné de Paris.

Le pavillon, situé sur la rive gauche de la Seine, à trois cents mètres en amont du pont, est parfaitement installé pour offrir aux sociétaires et à leurs invités un abri confortable et une tribune commode pour suivre les courses. De la vaste galerie couverte qui règne sur toute la largeur, le long de la rivière, on a vue sur les coteaux verdoyants qui bordent la Seine depuis Meulan, perdu dans le feuillage, jusqu'à Triel, dont les blanches maisons étagées arrêtent complaisamment l'œil du spectateur.

De Meulan à Triel, le bassin mesure un peu plus de sept kilomètres, soit presque le double de celui d'Argenteuil, auquel il n'est d'ailleurs pas inférieur au double point de vue de la largeur et de la profondeur des eaux.

Revenant à notre résumé rétrospectif sur le Yachting parisien, disons que le type du bateau à dérive conserva longtemps la faveur des amateurs de sport nautique; les plus remarquables types de cette construction étaient le *Lison*, à M. David; le *Pierrot*, à M. Verbrugge; l'*Inès*, l'*Iris*, le *Condor*, à M. Caillebotte; le *Jupiter*, à M. Fraimbault; *Miss-Jane*, à M. Lamy; *Ninette*, à M. Leroy d'Étiolles; *Passe-Partout*, à M. Giudicelli; etc., etc.

Vers 1880, il y eut une réaction en faveur des formes étroites, profondes avec du lest en plomb placé le plus bas possible; les formes anglaises prévalaient sur les formes américaines, ce qui devait amener des exagérations regrettables.

Cependant, on est arrivé aujourd'hui à un type à peu près moyen, raisonnable, navigant bien et facile à conduire.

C'est ici que se montre l'importance du rôle des sociétés nautiques dirigeantes, du bien ou du mal qu'elles peuvent faire; encore que le sujet soit un peu abstrait, nous essayerons de le traiter brièvement et clairement.

Les courses de bateaux, les régates, sont assurément le stimulant le plus puissant du sport nautique.
Or, s'il est relativement facile de faire courir entr'eux des che-

vaux, animaux en quelque sorte *identiques* par rapport les uns aux autres, il n'en est plus de même pour des bateaux, objets *dissemblables* par les dimensions, par le gréement; les uns sont



Sabat, à M. VILAMITIANA

Annette, à M. MANTOIS

« REMONTANT VENT ARRIÈRE »

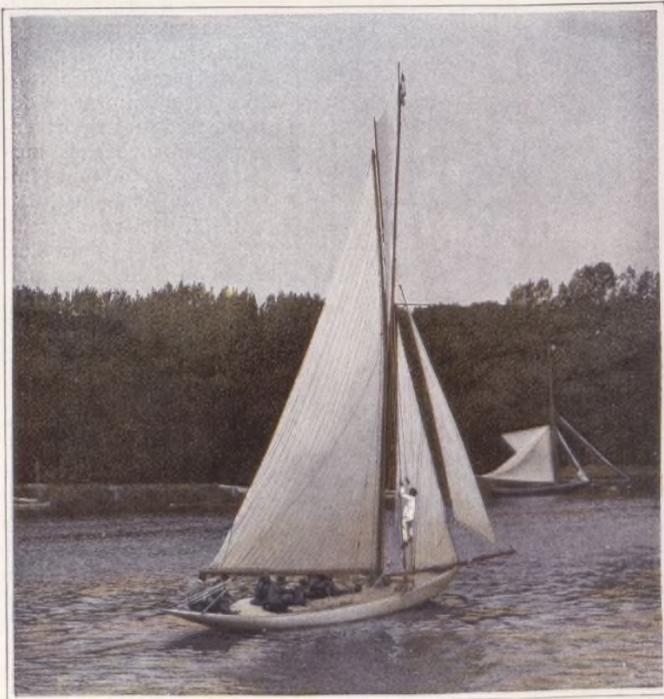
Titi, à M. THIBAUD

longs, les autres larges, les uns pesamment lestés, les autres légers; enfin, il en est qui ont un mât, d'autres qui en ont deux. Dans quelle mesure faut-il tenir compte de ces différents facteurs pour « handicaper » équitablement les bateaux selon ces différents éléments? C'est là, certainement, le plus délicat problème qui incombe aux sociétés nautiques et dont la solution s'appelle une « Règle de jauge »; suivant que cette règle a été bien ou mal conçue, elle favorise les bons ou les mauvais types de bateaux en frappant plus ou moins tel ou tel élément qui fait la valeur ou la puissance d'un bateau.

Il en résulte que toute règle nouvellement édictée donne naissance à un nouveau type de bateau dans lequel on cherche toujours à profiter le plus pharisaïquement possible des avantages

tant de mètres. Mais cette règle trop simple amena bien vite à exagérer la largeur que l'on fut obligé de taxer; alors, ce fut dans la profondeur que les constructeurs cherchèrent un élément de puissance; on dut la taxer à son tour; finalement, après avoir successivement frappé tous les facteurs, on en est arrivé à adopter à peu près dans toute la France la jauge de l'*Union des yachts français*, promulguée en 1892 et qui tient compte à la fois de la longueur, de la ceinture et de la surface de voilure. Cette règle est-elle parfaite? Nous ne le croyons pas; la perfection n'est pas d'ailleurs de ce monde; mais on peut dire qu'elle fonctionne sans trop de protestations et qu'elle a donné naissance à des bateaux assez satisfaisants en somme.

Les petits bateaux les plus modernes, ceux qui se font



Yvonne, à M. POTTIER : « AU PLUS PRÈS ».



Nat, au DOCTEUR THOUSSAUX : « AU PLUS PRÈS ».

qu'elle concède et à en tourner au mieux les obligations. On conçoit aussitôt quelle somme de savoir et de prévoyance est nécessaire aux personnes appelées à élaborer de ces règlements. Dans les commencements, on put se contenter d'un mode fort simple; on mesurait la seule longueur du bateau et, d'après cette longueur, on le faisait courir dans la série des bateaux de tant à

le plus remarquer par leurs succès, sont, actuellement : Dans la série qui comprend les bateaux de trois à dix tonneaux, l'*Yseult*, à M. Valton et dont les plans sont dus au célèbre architecte naval anglais Fife; l'*Yvonne*, à M. Pottier; *Fleur-de-Grève*, à M. Gallice; *Julia*, ex *Paco*, à M. Van Bergen; *Rip*, à M. Meran, dont les plans ont été tracés par le regretté Gustave

Caillebotte; *Alice*, à M. Archdeacon; et *Tamaris*, à M. Germain Lefebvre-Pontalis, tous deux restés fidèles à la « dérive » et dessinés par M. Giudicelli qui, non content d'être un très expert yachtsman, s'est voué avec beaucoup de succès, quoique en amateur, à l'étude des constructions navales de plaisance.

Dans la série de un à trois tonneaux, l'on peut citer le *Lotus*, à M. Milius, récemment décédé; la *Gwendoline*, à MM. Mors, dont les plans ont été exécutés en collaboration par MM. Mors, Luce et marquis de la Jaille; *Nat*, à M. le docteur Trousseau, le célèbre oculiste; *Sensitive*, à M. Schlatter, le très sympathique et dévoué président du Cercle de la Voile.

Dans la petite série, de un demi à un tonneau, se distinguent l'*Anchois*, à M. Laverne, plans du propriétaire et de M. Giudicelli; le *Sabot*, ex *Trilby*, à M. Vilamitjana; *Lili*, à M. Jousset, qui a gagné la coupe de 1894; les plans de ces deux derniers avaient été dessinés par M. Caillebotte qui possédait, dans cette même série, le célèbre *Roast-beef*. Puis, l'*Annette*, à M. Mantois; *Darling*, à M. Lainet; *Titi*, à M. Tirard; *Saphir*, à M. Carry.

Enfin, une dernière série comprenant de minuscules bateaux au-dessous d'un demi-tonneau, est illustrée par *Sans-Gêne*, à M. Valton, plans du propriétaire; *Isis*, à M. Donney, plans de M. Caillebotte; *Congo*, à M. Balmain; et *Caviar*, à M. Blazy.

Il ne faudrait pas croire d'après ce résumé succinct que le Cercle de la Voile ne comprend que de petits bateaux; un coup d'œil jeté sur son annuaire de l'année courante nous apprendrait que son guidon est porté par 138 yachts, tant à voiles qu'à vapeur, jaugeant ensemble un peu plus de quatre mille tonneaux. Il est vrai que, dans ce nombre, figurent les grands yachts à voiles ou à vapeur *Aline*, à M. de Guebriant; *Velox*, à M. Sieber; *Fauvette*, à M. Perignon; *Némésis*, à M. A. Menier; *Olbic*, à M. Lebertre; etc., etc. Ces sont là de véritables navires de mer que leur grandeur éloigne des rivages parisiens et dont nous entreprendrons sans doute, quelque prochain jour, une étude; les propriétaires de ces grands yachts, inscrits pour la plupart à l'*Union des Yachts Français*, la grande société d'encouragement nationale, ont tenu à rester fidèles à la vaillante et si méritante association qui a tant fait pour la navigation de plaisance et qui compte parmi ses membres tant de noms dévoués au Yachting. Citons au hasard, après les noms déjà cités, l'aimable vice-président M. de Boulogne, MM. le capitaine Anderson, Brault, le comte Moïse de Camondo, le comte de Chabannes la Palisse, Charcot, Demay, Godillot, baron de Gunzbourg, Houssay, Marquis de la Jaille, vicomte et baron de Launay, Letellier, Loste, Molteni, Morel-Fatio, Morspurgo, Pilon, comte de Pognac, vicomte de Quelen, vicomte

de Rochechouart, barons Arthur et Edouard de Rothschild, baron Thénard, Vieira, etc., etc.

Nous relevons parmi les noms des vice-présidents honoraires celui de M. R. Vuillaume, qui exerça effectivement ces fonctions pendant plusieurs années de la manière la plus distinguée et ne les abandonna que pour se consacrer plus exclusivement à la direction du journal le *Yacht*, dont il fut le fondateur et auquel collaborèrent dès le début plusieurs des membres les plus distingués du Cercle de la Voile.

Certainement, en dehors d'Argenteuil et de Meulan, le sport de la voile trouve quelques autres lieux de réunion pour les parisiens, Asnières, Poissy, Joinville, etc.; mais ces centres sont moins importants par le nombre des embarcations et surtout par l'organisation des courses; c'est pourquoi nous avons choisi de préférence le Cercle de la Voile et sa belle installation de Meulan-Mureaux pour donner à nos lecteurs un aperçu de l'importance du sport nautique parisien. Et, encore, cette courte étude n'a pu embrasser la navigation à vapeur qui, cependant, a déjà pris une grande place au soleil. Le sport nautique est déjà entré dans nos mœurs; la mode l'a pleinement adopté aujourd'hui, et le débraillé qui était presque de rigueur autrefois a fait place aux plus élégants costumes de nos meilleurs faiseurs.

D'ailleurs, quoi de plus charmant, par les beaux jours d'été que de se trouver à bord d'un voilier et de courir le long des berges ombreuses sous la fraîche caresse de la brise?

Quelle charmante excursion que la « descente de la Seine », et combien peu connue parce que, peut-être, elle est trop à notre portée! Rien de pittoresque comme ces rives accidentées, ces arrêts aux écluses, ces haltes de nuit dans des coins inconnus, enfin toute l'existence accidentée d'un grand voyage sans aucun de ses périls, et n'est-ce pas la chose rare à notre époque où l'uniformité des moyens de transport enlève à nos voyages modernes presque tout l'imprévu qui en constituait autrefois le plus grand charme? Etre à bord d'un yacht dont on est le « maître après Dieu », selon la belle expression de nos chartes maritimes, n'est-ce pas l'indépendance complète, la liberté, les aventures et les conquêtes... ou, au moins, l'illusion de tout cela! C'est, assurément, la santé, les poumons s'ouvrant largement au grand air, c'est l'appétit à l'état chronique, la gaieté avec, par moments, le recueillement devant les grandeurs de la nature, c'est le bon sommeil avec le bercement des flots, c'est, en un mot, la vie parfaite selon les hygiénistes: l'activité du corps dans le repos de l'esprit.

F. MOUGEL.



Gwendoline, à M. EMILE MORS: « VENT ARRIÈRE ».



LE CHALET DU CERCLE DE LA VOILE À MEULAN.



Cliché V. FAURE, à Arcachon.

ENTRÉE DU BASSIN D'ARCACHON (PASSE NORD).

La Voile en Mer

ARCACHON — PORNIC

PAR NAUTUS

J'IGNORE le nom du poète qui a si bien appelé Arcachon la « Cowes de la France ». Jamais, je crois, comparaison ne fut plus justement appliquée. Arcachon, en effet, avec ses coquettes villas à moitié cachées derrière un épais rideau de feuillages et de fleurs, avec ses hautes dunes aux cimes dominées par de sombres forêts de pins, avec son joli bassin aux eaux si bleues que parcourent en tous sens de nombreuses embarcations, Arcachon, dis-je, me rappelle le séjour enchanteur de l'île de Wight où nos voisins d'Outre-Manche aiment à retrouver, dans le calme et la beauté de la nature, une trêve aux tracasseries des affaires et aux vicissitudes continuelles de la vie. Arcachon me semble, comme ce « jardin de l'Angleterre », une oasis isolée au milieu du désert sauvage et désolé des Landes !

Au touriste qui viendra pour la première fois à Arcachon, je conseillerai de monter à l'observatoire élevé sur l'une des hautes dunes qui dominent la ville. Un spectacle magnifique s'offrira à sa vue. Le bassin, dans l'immensité de ses quinze mille hectares, s'étend à ses pieds. Le touriste a, à sa gauche, la forêt de pins toujours verte, cachant en partie la jolie station du Moulleau, dont les chalets percent, çà et là, à travers le feuillage, comme des fleurs dans un jardin. Plus loin, les hautes dunes à pic du Pilat et de la Pointe-du-Sud, cette dernière surmontée d'un sémaphore, semblent s'écrouler dans les flots. Plus loin encore, les passes du bassin, entrecoupées d'une multitude de bancs de sable mouvant, sont nettement indiquées par l'écume blanche de leurs vagues énormes, courant rapides sur les plages de la côte Sud et du Cap Ferret. Occupant tout l'ouest de l'horizon, l'Océan, dans toute sa majestueuse immensité, s'étend, comme une tache bleue, tantôt calme, tantôt en fureur, élevant vers le littoral d'énormes montagnes liquides.

Un peu plus au nord, l'observateur remarque le cap Ferret sur lequel est construit un joli phare, chargé d'indiquer au navigateur la présence du bassin. Il est lui-même entouré d'une foule de petits villages habités par des pêcheurs, des résiniers, des parqueurs dont les occupations multiples exigent la présence dans ces parages. Cette partie du bassin, bien abritée des vents du Nord et de la mer par des dunes très élevées, jouit d'un climat très doux. Un propriétaire bien connu, M. Lesca, y a fait construire une superbe habitation du style mauresque qu'il a baptisée Villa algérienne. Cette habitation, bien visible d'Arcachon, est entourée d'un immense domaine d'une fertilité inouïe. De petits villages de pêcheurs et de parqueurs : Piquey, les Canons, etc., aux cabanes en bois, sont bâtis au pied des dunes, sur le bord de l'eau. Puis, les rives du bassin qui, jusque-là, étaient très élevées, deviennent, tout à coup, basses et la forêt continue, monotone, entourant tout l'Est et le Nord du bassin d'une sombre ligne de verdure qu'interrompent, de loin en loin, quelques petits vil-

lages, des stations balnéaires : Arès, Taussat, Audernos, Audenge.

La rive Sud est la plus riche, car elle comprend les petites villes de Gujan-Mestras et de la Teste-de-Buch aux populations si laborieuses, occupées à la pêche, à la culture des huîtres et aux nombreuses industries qui découlent du pin. Enfin, Arcachon, cette reine du bassin, s'étend sur une longueur de quatre kilomètres de l'Est à l'Ouest, de la Pointe-de-l'Aiguillon à la villa de M. Péreire, montrant au touriste des villas aux formes si variées, entourées de parcs et de jardins anglais.

Le débit du bassin est considérable ; la profondeur des chenaux atteint sept mètres au moins, à la marée basse ; en face d'Arcachon, cette profondeur est même de quinze mètres. Les rades du cap Ferret et d'Eyrac, près d'Arcachon, seraient donc de bons ports de refuge si, malheureusement, les passes n'étaient pas si mauvaises. Les nombreux sinistres qui ont eu pour cause l'entrée des passes par gros temps l'ont démontré depuis fort longtemps. La liste des victimes qui ont trouvé la mort en voulant essayer le passage est bien longue et il ne s'écoule pas d'années qu'il ne s'y ajoute de nouveaux noms.

Ainsi que nous l'avons vu, Arcachon s'étend sur une longueur de quatre kilomètres, le long du bassin. Elle se divise, naturellement, en deux parties : la ville d'été et la ville d'hiver. La première, la plus grande, est coupée, dans toute sa longueur, par deux grands boulevards : boulevard de la Plage et boulevard de l'Océan, qui se font suite.

C'est dans la ville d'été que sont bâties ces superbes villas, vraies merveilles d'architecture, entourées de jardins anglais, où les négociants de Bordeaux viennent, à la belle saison, se reposer avec leurs familles. Les plus remarquables de ces villas, sont celles de M. Péreire, construite sur une dune très élevée à l'Ouest de la ville et entourée d'un parc de cinquante-deux hectares ; de MM. Exshaw, Johnston, prince de Béarn, du marquis del Campo.

La ville d'hiver, ainsi que son nom l'indique, est surtout habitée par les malades ou les convalescents qui y viennent, à partir de novembre jusqu'en juin, chercher, à l'abri des pins, un soulagement à leurs maux. Elle est construite sur les dunes fort élevées qui dominent la ville d'été et ses villas ne cèdent en rien, comme richesse et confort, à celles de cette dernière. C'est le séjour préféré des Anglais, qui n'aiment ni l'agitation des villes de la Côte-d'Azur, ni l'éloignement de Pau.

Les rues d'Arcachon, bien alignées et bien propres, sont parcourues du matin au soir par de nombreux étrangers, par des marins vêtus du jersey bleu et de la culotte rouge, coiffés du béret landais, nu-pieds.

L'Arcachonnais est naturellement marin par nécessité et par passion. Je puis ajouter qu'il est même très bon marin. N'est-il pas en somme le descendant de ces hardis Basques et

Landais qui jadis allaient régulièrement dans des parages inconnus poursuivre la baleine? Les matelots arcachonnais ont conservé la renommée de leurs ancêtres et ils se font remarquer par leur énergie et leur habileté.

Le type d'embarcation le plus employé sur le bassin s'appelle

tillote ou plus ordinairement *pinasse*. Les pinasses ont la forme d'une grande pirogue; par leur avant relevé elles rappellent aussi les *canoës* canadiens. Elles ont huit mètres de long et environ deux mètres de bau; leur tirant d'eau; à peu près nul, leur permet de passer dans des endroits très peu



Gliché V. FAURE, à Arcachon.

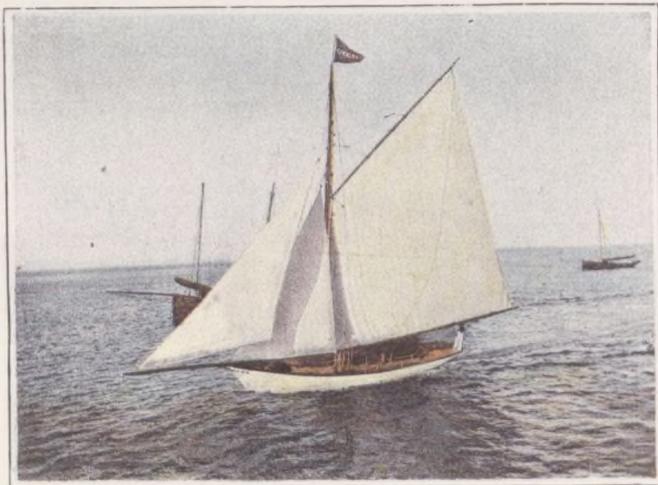
LA PLAGE D'ARCACHON A HAUTE MER.

profonds et surtout d'échouer facilement. Elles sont complètement construites en bois de pin et même elles sont clouées en bois de genêt ou de bruyère. Il ne faut donc pas s'étonner de leur bas prix de revient. En effet, on peut avoir une bonne pinasse, toute neuve, pour cent cinquante francs, *barre en mains*. Ce serait, quand même, une erreur de croire que la construction d'une pinasse soit chose aisée. Loin de là, il faut en avoir une grande habitude et on compte les ouvriers adroits que les chantiers de Gujan emploient à ce travail.

Les pinasses marchent soit à l'aviron, soit à la voile. Elles sont montées par quatre ou cinq hommes ou femmes. Ces dernières, qui sont d'ailleurs employées au service pénible des parcs, sont de fortes et habiles rameuses. Il est curieux de les voir, les avirons en mains, ramant avec une souplesse et une cadence dignes des marins de l'Etat. Le patron, assis à l'arrière, tient la barre du gouvernail et dirige admirablement son embarcation. L'endurance des matelots du bassin d'Arcachon est vraiment extraordinaire. J'en ai vu plusieurs ramer pendant des sept ou huit heures sans que leur visage montrât le moindre signe de fatigue. Il est vrai que la construction excessivement légère et la

pas. Cette tenue à la mer est d'ailleurs indispensable à des bateaux qui, pour aller à la recherche des bancs de sardines de l'Océan, ont souvent de très mauvaises passes à franchir.

Si les pinasses sont de très bonnes embarcations à l'aviron, ce sont, par contre, de fort mauvais voiliers. Elles n'ont qu'une seule voile au tiers, ayant vaguement la forme d'un trapèze. Voici comment on installe cette voilure: le banc du milieu du bateau est percé de trous dans lesquels on fait passer le mât. Lorsque la pinasse doit naviguer, par exemple, tribord amures, on place l'extrémité du mât dans un des trous placés sous le vent, de façon que le mât soit à peu près vertical. On comprend ainsi que la voile *porte mieux*, que le bateau *porte lui-même mieux la toile et fait mieux le plus près*. L'unique drisse se tourne au vent et fait office de hauban; de même l'amure vient se tourner à l'avant et remplace l'étai. Le timonier tient d'une main la barre du gouvernail, de l'autre l'écoute et... vogue la galère! Les qualités à la voile des pinasses sont plus que médiocres. Ayant fort peu de bois dans l'eau, pas de dérive, elles *vont mal dans le vent*, elles s'affalent; le louvoyage est impossible et on ne fait du plus près que lorsqu'on est sûr d'arriver de la



« LA GIRALDA », BATEAU DE PLAISANCE A ARCACHON.

forme effilée des pinasses en font de remarquables types de bateaux à l'aviron.

Les pinasses ont d'autres qualités; comme les *dorys* des pêcheurs de morue de Terre-Neuve, elles tiennent admirablement la mer. Grâce à leur légèreté, à leurs formes effilées et bien remplies, elles s'élèvent fort bien à la lame et ne *mouillent* presque



UNE PINASSE A ARCACHON.

bordée au but que l'on se propose. De plus, la façon dont est installée la voilure oblige à *amener* à chaque virement de bord et à changer le mât et la voile de place, petit travail qui n'est pas toujours amusant, surtout lorsqu'il vente fraîche brise.

La conduite d'une pinasse à la voile est chose très difficile. Il faut avoir pratiqué cette navigation depuis l'enfance pour mener

de pareils bateaux ; un faux coup de barre se paie souvent d'une chavirade, accident dont ne sont pas à l'abri les plus habiles timoniers, mais qui n'est pas dangereux, puisque les pinasses, construites exclusivement en bois, flottent naturellement. Les pinasses, comme bateaux de transport, sont très pratiques.

Indépendamment des pinasses, les marins d'Arcachon emploient aussi des baleinières et de gros canots à la voile jaugeant jusqu'à trois tonneaux. A l'encontre des pinasses, ces derniers sont de très bons voiliers ; ils tiennent admirablement la mer et permettent de maintenir, en tous temps, les communications entre les divers petits ports du bassin.

On se figure généralement que ce nom de Bassin signifie une de ces baies bien tranquilles, bien abritées du large, d'un mouillage sûr ; c'est une erreur profonde. Le bassin, avec son air placide, se met quelquefois en colère ; il est alors terrible. Malheur aux pinasses que le cyclone a surprises ! Une chavirade et bien souvent, hélas ! la mort des gens qui les montent en sont le résultat.

La pêche occupe aussi un grand nombre d'Arcachonnais. La pêche à la sardine est la plus pratiquée ; elle se fait principalement dans le bassin et la variété appelée *royan* est des plus estimées. Lorsque les passes sont belles les pinasses vont pêcher à la mer la sardine qui est inférieure en qualité à celle que l'on prend dans l'intérieur du bassin.

On arme aussi, à Gujan, plusieurs grandes pinasses de douze mètres de long, montées par douze ou quinze hommes ; ces pinasses vont au large, puis atterrissent sur le littoral et y pêchent à la senne des mules, des soles, des turbots, etc. Leur façon de rentrer dans le bassin quand les passes sont infranchissables est vraiment unique : les marins lancent leur embarcation à la côte, l'y échouent, puis débarquent tout le grément, l'armement, les provisions, les filets, la pêche, etc. Puis, saisissant tous le bateau, ils le placent sur leurs robustes épaules et le portent ainsi à travers les sables du Cap Ferret, c'est-à-dire sur une distance de quinze cents mètres, jusqu'à l'intérieur du bassin, où ils le remettent à l'eau ! Et, de même, par des voyages successifs, ils transportent à bord les objets qu'ils avaient laissés à la côte.

Arcachon arme également pour la pêche au chalut, quelques côtes et chaloupes d'une trentaine de tonneaux de jauge. C'est le siège de la Compagnie des Pêcheries de l'Océan qui possède six chalutiers à vapeur de 150 tonneaux chacun. Ces vapeurs vont pêcher sur les côtes de Gascogne et même de Bretagne et d'Espagne et le poisson est expédié un peu dans toute la France, mais surtout dans le Midi.

Les plaisirs d'Arcachon sont multiples.

Le bassin est, en effet, des plus poissonneux. Les principales pêches que l'on peut faire sont celles du griset, à la ligne de fond, dans les chenaux ; du rouget, de la sole, des mules, à la senne, sur les plages ; du maquereau, à la ligne courante ; du mule, le soir, au flambeau.

Mais, ce qui en fait l'attrait, et ce dont nous avons à nous occuper spécialement ici, c'est le yachting. A Arcachon, tout le

monde canote ! le bambin comme la jeune fille, comme la mère de famille. Rien n'est plus charmant que de voir, le matin, la multitude de canots montés par des marins en herbe ou par de jeunes yachting-ladies, longer la plage aux mouvements cadencés des avirons. Fréquemment, aussi, l'on voit un yacht à voiles mené par une jeune fille ou une jeune femme, et, ma foi ! j'avoue, à leur louange et sans flatterie aucune, que nos yachts-women sont tout à fait à la hauteur de leur rôle de timoniers et n'ont rien à envier à leurs intrépides sœurs de l'autre côté de la Manche.

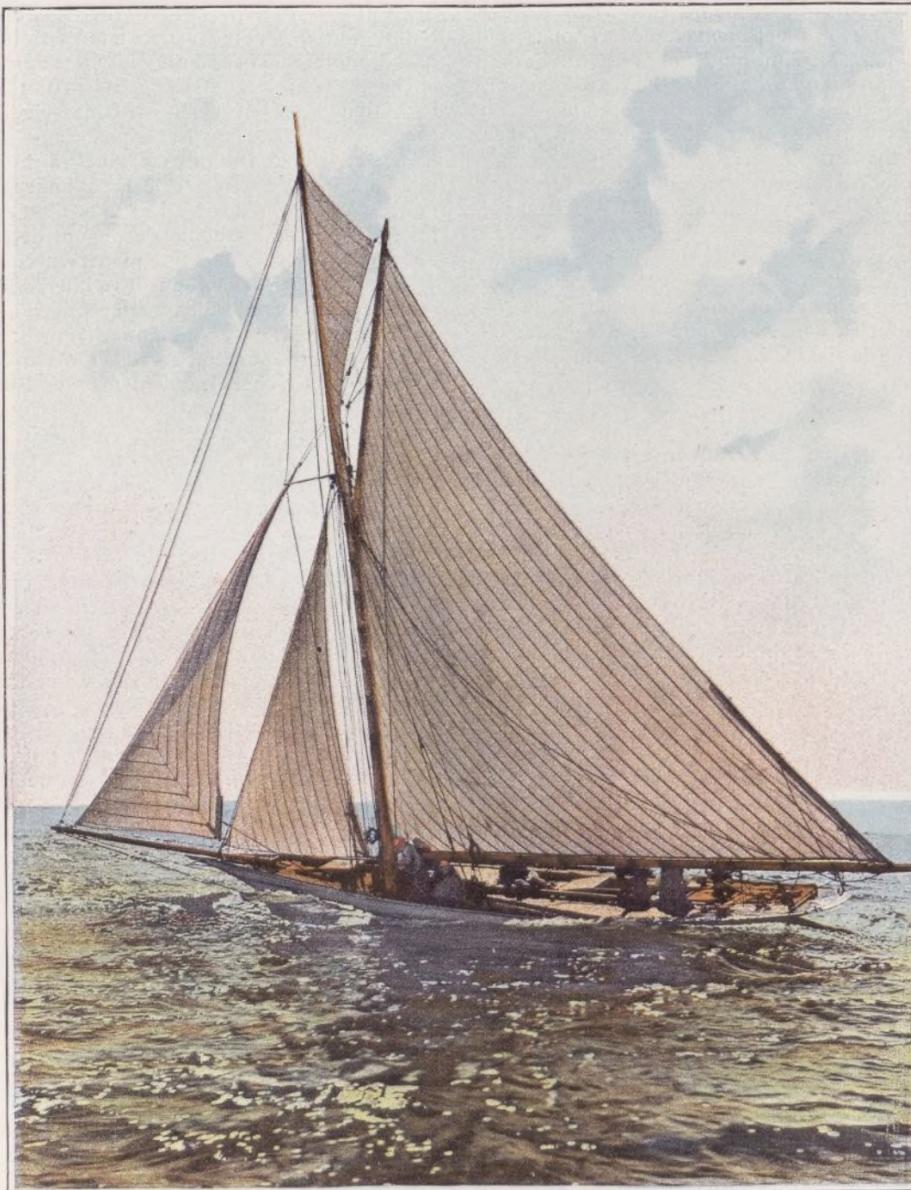
La flottille de plaisance d'Arcachon est remarquable, non seulement par le nombre et le tonnage des yachts qui la composent, mais encore par leur choix. De la pointe de l'Aiguillon à la villa Péreire, en effet, une multitude de bateaux de toutes sortes : côtres, sloops, dériveurs, baleinières, canots, sont mouillés, non loin du rivage, devant le chalet de leurs propriétaires.

Le type de yacht généralement employé jusqu'à ces dernières années, était le dévideur dit *plat-à-barbe* qui, par son faible tirant d'eau, se prêtait admirablement à la navigation du bassin. Cette mode, certainement nécessaire, tend de plus en plus à disparaître. Néanmoins, elle a amené la construction de véritables chefs-d'œuvre d'architecture nautique, parmi lesquels je citerai : *Vendetta*, *Fleur-de-Mai*, *Gascon*, *Petite-Vitesse*, *Peau-Bleue*, *Papillon*, *Peau-Rouge*, *Feu-Follet*, etc. Depuis trois ou quatre ans, Arcachon s'est mis à suivre le progrès et a remplacé ses *dériveurs assiettes* par des bateaux plus modernes et plus rapides, ses bateaux classiques par les excentricités du jour : *fin-keels*, *bulbkeels*, etc. De même, le grément de sloop, jadis universellement employé, a fait place à celui plus avantageux de côte dans les grands yachts et à celui de lougre dans les petites embarcations. Le tonnage de ces différents yachts varie de 1 à 10 tonneaux, mais le tonnage le plus pratique pour la navigation du bassin, est de 3 à 5 tonneaux.

Deux sociétés nautiques ont leur siège à Arcachon : la Société de la Voile et le Yachting-Club. La Société de la Voile, fondée en 1883, est la plus importante ; elle ne compte pas moins, en effet, de 220 membres. Elle est placée sous le patronage de l'Union des Yachts français et a à sa tête une des figures les plus connues et les plus sympathiques du yachting national, M. A. Demay, vice-président de l'Union et propriétaire de tant de bateaux célèbres.

Le Yachting-Club, fondé en 1887, compte 120 membres. Il est placé sous le patronage du Yacht-Club de France. Son président est, actuellement, M. le comte de Danrémont, yachtsman des plus distingués, maire d'Arcachon.

Ces deux sociétés sont admirablement installées dans des locaux superbes ayant vue sur le bassin. Elles donnent, alternativement, des régates, du 15 juillet au 1^{er} octobre de chaque année. Les réunions sont, on le conçoit, des plus intéressantes. Malheureusement, la différence de règlements enlève beaucoup d'intérêt à ces régates. La Société de la Voile, en effet, a adopté la nouvelle formule de jauge à la voilure qui date de 1892, tandis que le Yachting-Club a conservé l'ancienne formule de 1886. Il arrive



Cliché de M. L. FIVER.

CHRYSANTHÈME, 5 TONNEAUX, A M. J.-B. ÉTIENNE, DEVANT PORNIC

alors souvent que tel bateau qui court, par exemple, dans les deux tonneaux d'une société, est déclassé dans l'autre et obligé de courir dans les trois tonneaux. Il est donc à souhaiter que ces deux sociétés, animées du même sentiment, poursuivant le même but, finissent par se mettre d'accord pour donner des régates sous un seul et unique règlement.

La Société de la Voile compte parmi ses membres, deux de nos plus habiles architectes navals, MM. Sahuqué et Guédon, auteurs de yachts de course et de promenade bien connus.

Parmi tant de beaux yachts qui fréquentent le bassin d'Arcachon, on remarque : *Luciole*, *Maïa* et *Menuet*, à M. Viton ; *Kelpie*, à M. Loste ; *Giralda*, à M. Jaulin ; *Etincelle*, à M. Calvé ; *Vautour*, à M. Wetterwald ; *Aiguillon*, à M. Pélau ; *Dinorah*, à MM. de Sambucy de Sorgue et de Saussine ; *Gonfalon*, à M. de Haënen ; *Myrtha*, à M. Grédy ; *Trident*, à M. le docteur Farge ; *Marjolaine*, à M. Lanneluc-Sanson, etc.

La flottille à vapeur est brillamment représentée par l'*Africaine* à M. Picon, l'*Olivia* à M. White, la *Gazelle* à M. Dumay, l'*Oasis* à M. Lesca.

On voit donc, par ce court aperçu, que, sous le rapport de la prospérité du yachting, Arcachon n'a rien à envier à aucune autre ville de France. Cette prospérité est due à l'activité des deux sociétés nautiques et surtout au goût passionné des Arcachonnais pour tout ce qui concerne la navigation de plaisance en général et le racing en particulier.

Pornic est bien à Nantes ce qu'Arcachon est à Bordeaux. Tandis que Paimbœuf, jadis si florissant, se dépeuple, le village de Pornic, bien situé sur la baie de Bourgneuf et qui n'était, autrefois, qu'un bien petit port de pêche, prend de plus en plus d'importance.

Cette extension est bien explicable par le nombre considérable de Nantais qui, attirés par la beauté des sites, la douceur du climat, la multitude des excursions qu'ils peuvent y faire, y viennent passer la saison des bains. Pornic n'est en effet qu'à deux heures de Nantes par chemin de fer.



L'ESTACADE DE NOIRMOUTIER.

De superbes promenades ont embelli, ces dernières années, la petite ville de Pornic, des maisons ont succédé aux pauvres cabanes de pêcheurs. De magnifiques villas, abritées par les pins et les tamarins, ont été bâties sur le bord de la mer. Je citerai, parmi les plus remarquables, les villas : Ker-Colo à M. Etienne, Om-brosa à M. Hallays, Calypso à M. Blandin, Malouines à M. Jousset, Chambly à M. de la Tour du Pin de Chambly, le château de Pornic à M. Lebreton, etc.

Pornic est situé au centre de plusieurs autres petites stations balnéaires : Préfaïlles, la Bernerie. La commune voisine de Sainte-Marie, à peine à 900 mètres de Pornic, lui dispute un grand nombre de baigneurs qui y ont aussi élevé de magnifiques châteaux, parmi lesquels se font surtout remarquer les villas : le Vallon à M. Icéry, les Roches-Gabrielle à M. Lihoreau, Magdalena à Madame Levesque, San-Carlo à M. Bernard, la Côte à M. Henry Dubois, etc. Au sud de Pornic, au milieu des marais salants, se trouve le gros bourg de Bourgneuf, qui a donné son nom à la baie. Les flots l'ont délaissé peu à peu dans les terres et ses habitants s'occupent de l'endiguement et de la culture de leurs polders qui menacent continuellement les flots.

En face de Pornic, se trouve l'île de Noirmoutier. Elle n'est séparée de la terre ferme que par un étroit chenal, qui découvre à mer basse. L'île est alors entièrement reliée au Poitou. Les charrettes peuvent même traverser le détroit lorsque l'eau est tout à fait basse. Ce chenal, qui permet aux bateaux calant peu d'aller en pleine mer sans être obligés de passer par le nord de l'île, s'appelle le Gua, il a été creusé en 1861. Une digue a été construite, qui s'appelle aussi la digue du Gua ; elle sert à briser la force des lames qui viennent déferler sur la côte sud de l'île ; des balises repoussoirs la bordent dans toute sa longueur et permettent aux piétons qu'aurait surpris la marée, de venir s'y réfugier.

L'île de Noirmoutier, qui subit depuis tant de siècles le furieux assaut de l'Océan, tend à s'abaisser du côté de la mer, tandis que du côté de la baie de Bourgneuf, elle s'élève petit à petit, emplissant en même temps les fonds de la baie. Aussi la profondeur de cette dernière est-elle très faible et la plupart des bateaux qui fréquentent ces parages sont-ils obligés de n'avoir pas plus de deux mètres de tirant d'eau.

Noirmoutier possède un établissement de bains de mer très fréquenté. La plage y est fort belle et n'offre aucun danger pour les baigneurs.

Les plaisirs et les distractions, à Pornic comme, d'ailleurs, dans les petites villes qui bordent la baie de Bourgneuf, sont nombreux et ressemblent à tous ceux que trouve l'étranger à Arcachon. La pêche si variée, la chasse aux oiseaux de mer en bateau ou sur les plages, les promenades, les excursions dans ce beau pays de Retz, si pittoresque, témoin de tant de souvenirs historiques ; enfin, le yachting, telles sont les attractions de Pornic.

Comme à Arcachon également, notre sport favori est très estimé et très prospère dans la baie de Bourgneuf. L'honneur en revient, pour une bonne part, à la Société des Régates de Pornic, qui, quoique de création récente, a su se montrer à hauteur de sa tâche et dont les réunions, qui ont lieu dans le courant d'août, sont des plus suivies et des plus intéressantes.

Le parcours des régates consiste à aller doubler un but mouillé à Noirmoutier et à revenir à Pornic. C'est un parcours qui est, quelquefois, très fatigant à cause de la mer très courte dans ces parages.

La flottille de course est assez nombreuse et offre généralement de fort beaux échantillons d'architecture navale. D'ailleurs, la plupart des bateaux qui fréquentent la baie de Bourgneuf, sont très marins et vont, la plupart, concourir aux régates des Sables, de la Rochelle, du Croisic, du Pouliguen, de Saint-Nazaire, de Port-Navalo, etc. D'un autre côté, le peu de profondeur de la baie oblige à avoir des bateaux calant très peu, 1^m80 au maximum. Le type le plus commode et le plus rapide est celui du *Chrysanthème*, à M. J.-B. Etienne, dont nous publions le portrait. Ce bateau, très large et très puissant, a un tirant d'eau très modéré. Construit l'an dernier à Bordeaux sur un plan de l'architecte naval bien connu, M. Guédon, il jauge 5 tonneaux et a remporté de nombreux prix à toutes les régates auxquelles il a pris part. Parmi les autres bateaux qui stationnent aussi à Pornic, on remarque le joli steam-yacht *Wisyr*, à M. L. Piver, l'*Alba*, à M. de Kersauson, la *Jeannette*, à M. A. Grimaud, *Mylio*, à M. de Parseau du Plessis, le *Pierrot*, à MM. Beuchet et Bigarré, le *Penn-Kalet*, à M. Ertaud, *Puppy*, à M. Guiffrey, le *Grand-Pierre*, à M. Grassal, etc.

Pornic est donc, comme Arcachon, un séjour rêvé pour l'amateur de yachting et lorsqu'on y a fait une saison, toujours trop courte, on n'a plus qu'un rêve : y revenir encore.

NAUTUS.

P. BILLET



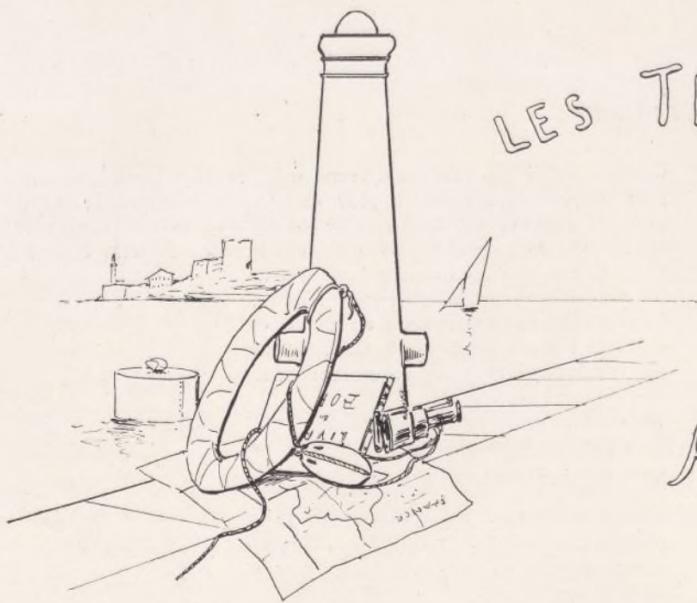
[Il est interdit de vendre séparément cette reproduction.]

Copyright 1894 by Boussod, Valadon & Co.

PÊCHEUSES DE CREVETTES

Typographe BOUSSOD, VALADON & Co

FIGARO ILLUSTRÉ, 1894.



LES TROIS MOUSQUETAIRES

de MER

par

A. VIMAR.

Ils venaient d'achever la quotidienne partie de manille en buvant l'apéritif coutumier, tous quatre assis à une petite table du *grand Bar idéal*, en face du Vieux-Port de Marseille, merveille aux yeux, épouvante aux narines.

La gloire du crépuscule rayonnait sur ces eaux immémorialement sales et les imprégnant de magiques lueurs et de feux roses les rendait pareilles à des métaux en fusion.

Les amis admirèrent le spectacle, reniflèrent le vent léger qui, venant du large, mêlait une amertume salubre à d'autres odeurs trop connues, et la conversation tomba de nouveau, par la plus fatale des pentes, sur les choses de la marine et de la mer, et pour

la millième fois, le brave capitaine Tisté conta ses prouesses, ses voyages, ses naufrages et toutes les occasions où il avait vu la mort : « La mort, *té*, comme je te vois. » et enfin sa haine inapaisable et violente de la navigation à vapeur.

« Quand je vois ces ostrogoths de gros bateaux, comme le *Djennah* ou la *Provence*, je me sens devenir vert... »

A le croire, il aurait bien fait trois ou quatre fois le tour du monde, mais que fallait-il croire de ses propos ? Question difficile, curiosité superflue dont les Marseillais sont généralement exempts et considéreraient plutôt comme une grave faute de goût.

Tout à coup un des compagnons observa qu'ils étaient quatre, comme les trois mousquetaires — et cette découverte les flatta tous extrêmement.

« C'est vrai, dit Pascal Bouillabé, nous sommes les mousquetaires de mer. »

— Plus forts que les mousquetaires de terre, » appuya l'héroïque capitaine Tisté Trouin, celui-là même qui avait habitué de dire, avec sa simplicité exquise : « J'ai de grosses raisons de croire que la famille de Duguay-Trouin descendait de la mienne avant sa mésalliance avec les Duguay. »

Pascal Bouillabé, emballeur de morues et Tisté Trouin, courtier en salaisons, réalisaient fort bien à eux deux le classique couple que la nature, amie des contrastes et plagiaire des chefs-d'œuvre humains, semble s'être complue à multiplier depuis l'immortelle création de Cervantès. Pascal Bouillabé ayant dans toute sa personne juste autant d'acuité qu'une sphère et Trouin, long comme un mât de beaupré et dodu comme un cure-dents.

Pour mieux dire, et sans prétentieuse antiphrase, Pascal Bouillabé, de cou large et d'échine puissante, trapu, élastique, compact, rond, plein et sonore, évoquait l'image d'une citrouille, mais d'une citrouille agile et vivace, tandis que Trouin, efflanqué et démesuré, étiré comme un bâton de guimauve et vaguement enguirlandé de ses deux bras voltigeant, avait l'air triste d'un échelas en hiver.

L'un était poltron avec sérénité, l'autre cyniquement héroïque et jamais les propos de l'un n'étonnaient l'autre.

Bouillabé, qui, malgré sa grosseur, courait comme un cerf, énonçait placidement : « Moi je ne crains personne..., pourvu que j'aie le temps de prendre trois mètres. » Et Tisté Trouin, qui avait réchappé de je ne sais combien de désastres, s'étonnait que le gouvernement n'eût jamais songé à lui donner la médaille de sauvetage.

Entre ces deux héros florissait la grâce du poète-chansonnier Florian Balicot.

Blond et fluët comme Fortunio, ce jeune clerc d'huissier ne rêvait que la vie d'aventures et de fibuste et regrettait incessamment les temps de la guerre de course.

Compagnonner avec les frères de la côte et les boucaniers, bondir sur la frégate ennemie sabre aux dents et pistolet au poing, chaussé des grandes bottes à chaudron que portait Jean Bart, voilà qui se serait appelé vivre; mais moisir de longues heures parmi de puantes paperasses, la cruauté du sort était excessive. Aussi Florian Balicot n'avait-il de consolation qu'auprès de ses deux amis qui partageaient son goût passionné de la mer et l'écoutaient complaisamment lorsque l'œil clair et le geste large, il entonnait quelque'un de ces refrains de corsaire, qui se termine généralement par une adresse peu courtoise à la reine d'Angleterre :

Le lieutenant fier et hardi
Lui répond capitaine : oui
Faites monter tout l'équipage...
Buvons un coup buvons-en deux
A la santé des amoureux.

Le quatuor était complété par un vieil employé en retraite, M. Marius Bogue, qui sur le tard s'était pris pour la pêche d'une passion furieuse, aggravée encore par le plus notoire et le plus persistant insuccès : s'être rôti si longtemps sur les roches de Malmouque et d'Endoume, grignottées de soleil et n'avoir jamais attrapé la moindre girelle, le plus humble *pataclet*, pas même quelqu'un de ces *gobis* dérisoires que les pêcheurs dignes de ce nom éprouvent une espèce de confusion à voir frétiller au bout de leur ligne comme un mince fil d'argent, vraiment M. Marius Bogue était à plaindre. Avec cela un de ces caractères quinquex, hargneux, et, comme on dit à Marseille, *pénibles*. En un mot un de ces êtres qui trouvent toujours une arête en avalant un œuf à la coque.

Au moment où M. Marius Bogue allait peut-être désespérer tout à fait, l'idée lui vint qu'il était sans doute doué surtout pour la grande pêche, la pêche en eau vive, et de ce jour il rêva au moyen de satisfaire ses désirs. Afin de s'instruire d'abord dans la science maritime, il commença à lentement ondoyer à travers les tables du bar, où il venait prendre un ponctuel mazagran, de manière à se rapprocher de ces deux messieurs importants qui, d'une voix tonnante, jugeaient les manœuvres, critiquaient le capitaine du port, appréciaient les coupes et les gréments avec une assurance de vieux loups de mer. Pascal Bouillabé fut familier immé-

diatement, il se livra à diverses facéties sur le mot bogue qui, en langage méditerranéen, sert à nommer un poisson aux yeux particulièrement saillants, tandis que le pédantisme du capitaine Tisté ne tarda guère à être amadoué par la mine admirative et l'oreille déférente que l'ancien employé du greffe prêtait à l'énoncé de ses jugements.



« Voilà un clipper joliment bien tenturé, » disait M. Tisté. Et Bogue naïf : « Mais je ne vois pas de tenture. » Sirupeux et dissertatif, Tisté entraînait volontiers dans des explications, il enseignait comment on vire lof sur lof et l'art délicat de prendre un ris.

Ainsi bavardaient les mousquetaires de mer cependant que tombait le crépuscule. Les voix éclatantes des marchands de moules allaient s'éteignant peu à peu et la vie active des quais s'apaisait, languissait, mourait et seule, sous la défaillante douceur du ciel nocturne, s'exaltait la puanteur cruelle des eaux noires piquées de points d'or.

Amis, la matinée est belle,
Sur le rivage, assemblons-nous.

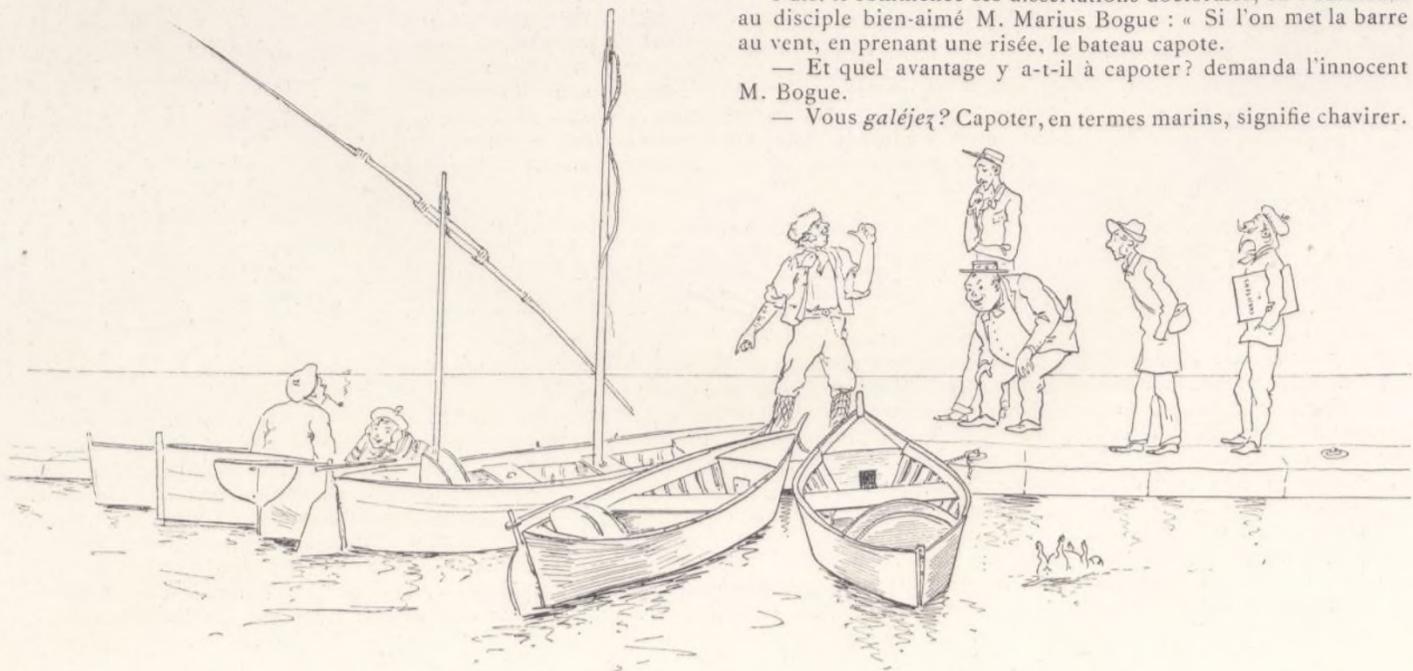
Qu'ils étaient épanouis et joyeux nos mousquetaires, marchant bras dessus bras dessous et chantant à tue-tête par la plus vive et jolie, par la plus pimpante aube de mai qui se soit jamais levée derrière Notre-Dame-de-la-Garde ! Ils allaient tenter leur première expédition en mer, sur la ravissante petite gourse, bonne à la voile et bonne à la rame, achetée à frais communs après tant de réflexions et de minutieux débats. « Voilà une embarcation, leur avait dit le vieux pilote, qui voulait s'en défaire, une embarcation comme il n'y en a guère ; elle vous mènerait aux Baléares. » Les amis n'avaient projet que d'aller au château d'If, pour commencer...

Conduis ta barque avec prudence.

reprenait dans l'air pur du matin, la voix grêle et nasillardes de M. Bogue... Mais voici la Panne.

C'est là qu'est mouillée la flottille de plaisance du port de Marseille, et rien de gai à l'œil comme cette mêlée de couleurs claires et de flammes rouges, roses, blanches, palpitantes au vent. Au milieu de barques, souples comme des cygnes, se prélassait le bon *Gabian*, que les mousquetaires saluèrent d'un hurrah !

Jason montant sur la nef *Argo* n'avait pas l'œil plus domina-



teur que celui que s'essaya à prendre M. Marius Bogue, s'installant à l'avant du bateau à la place de l'homme de vigie. Mais cette attitude superbe ne dura que le temps d'un éclair ; car Pascal Bouillabé, entièrement vêtu d'un costume de flanelle blanche, fort collant, qui lui donnait l'apparence de quelque œuf d'autruche monstrueux, voulut exhiber sa souplesse de jarrets et s'abattit à pieds joints sur le *Gabian*, qui s'enfonça d'une manière inquiétante et se mit à danser comme un poulain.

« Croyez-vous que nous ayons assez de cale ? » demanda M. Bogue d'une voix profondément altérée. Le capitaine Tisté Trouin hocha la tête et paraissait livré à de profonds calculs. Cependant, un vieux passeur, présent à la scène, intervint avec ce propos rassurant : « A pas peur, l'ami, le *Gabian* pourrait bien porter encore un éléphant. »

Subtile plaisanterie qui fut extrêmement désagréable aux mousquetaires, car, en argot de plaisancier, le mot d'éléphant sert à désigner les marins d'occasion.

« Etes-vous parés ? »

— On est paré.

— Larguez les amarres de poste. »

Le *Gabian* a glissé lentement entre les

barques dont il est entouré ; le voici en eaux libres, je veux dire au milieu du fleuve épais de débris de toutes sortes, qui forment une sorte de cuirasse au vieux port de Marseille.

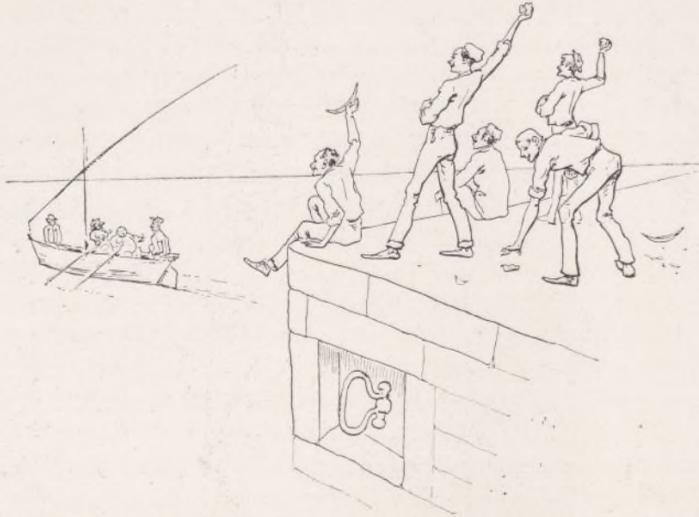
« Nagez, » ordonne d'une voix brève d'imperator, le capitaine Tisté assis à la barre, et tandis que Florian et Bouillabé, celui-ci suant déjà comme une pomme d'arrosoir, penchent et relèvent les rames, il s'occupe à inscrire au livre de bord les indications du *sturm-glass*, l'état de la mer, les incidents de voyage.

Puis, il commence ses dissertations doctorales, en s'adressant au disciple bien-aimé M. Marius Bogue : « Si l'on met la barre au vent, en prenant une risée, le bateau capote. »

— Et quel avantage y a-t-il à capoter ? demanda l'innocent M. Bogue.

— Vous galéjez ? Capoter, en termes marins, signifie chavirer.

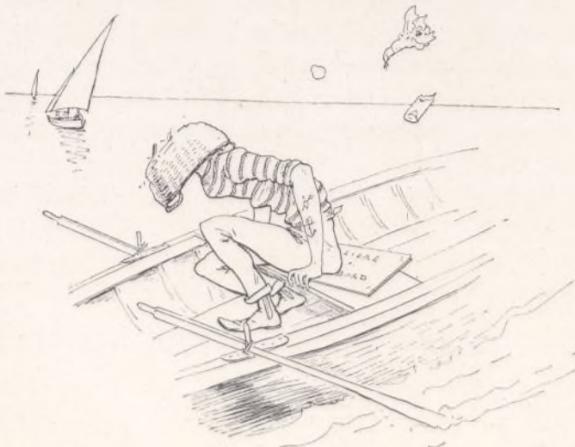
— Fichtre! pas de blague et faites attention aux risées. »
Le *Gabian* file cahin-caha; la passe de Mangevin est franchie sans encombre et voici la mer qui s'ouvre plus large.
Les eaux étaient d'un azur frais et moelleux, d'un azur doux,



laiteux, intense et clair à la fois; les montagnes au loin élançaient leurs silhouettes pures et délicates; la lumière, d'une transparence divine, semblait délasser les corps et rajeunir les choses; et l'air enivrant de légèreté agitait à peine les flammes joyeuses au bout des mâts dorés. Sur la côte, çà et là, des maisons rougissaient



comme un jardin de pêchers en fleurs, et la lune d'argent, presque évaporée, nageait dans le firmament d'opale et de saphir.
« Pas un poil d'air, fit Bouillabé, toujours sensible aux harmonies naturelles, il faudra ramer dur ». Déjà il soufflait



comme un phoque; il avoua éprouver une espèce de *marasthme*.
« Serrons la côte au plus près », commanda Tisté Trouin, homme aux décisions rapides; et le *Gabian* se trouva bientôt au pied des roches brunes du Pharo.
Sur les pentes était vautreée une troupe de ces adolescents désœuvrés, devenus, sous le nom de *nervis*, célèbres dans le monde entier. Dès qu'ils eurent aperçu le *Gabian* et son étrange équipage, ils accablèrent Bouillabé des plus grossières interpellations.

« Eh! regarde le Bombu.
— Ah! *vai*, tu ne vois que c'est le corps mort de Tiboulen qu'ils vont changer. »
Bouillabé s'était levé frémissant. Ses amis s'efforçaient de le calmer.

« Vous avez raison, dit-il, leurs outrages ne m'atteignent pas ».

Hélas! à peine avait-il proféré ces dignes, ces nobles paroles, qu'une tomate fort mûre vint s'écrabouiller sur sa poitrine, juste à la place de la boutonnière. Elle imprima sur la blancheur immaculée du veston une rosette écarlate, une rose plutôt, une rose de la largeur d'un tournesol.

« Celle-là, par exemple, *empêgue*, » s'exclama Bouillabé.

Voyant d'autres bras levés, il se tourna vivement, assez à temps pour recueillir dans son vaste dos une foule de débris variés, vieux citrons, oranges pourries, reliques de melons, etc., etc. En un clin d'œil, Pascal Bouillabé, maître incontesté en pavillonnerie, fut blasonné, de la tête aux pieds, d'un bariolage où un œil aussi exercé que le sien eût pu reconnaître les couleurs de vingt marines différentes.

« C'est indigne, indigne », criait-il.

Pendant ce temps, M. Marius Bogue et Florian se sentaient giflés et regiflés de tranches de pastèques, juteuses extrêmement. La situation devenait grave.

« Amenez le pavillon blanc, cria le capitaine.

Au même instant il retomba sur son banc, ayant reçu un coup de *couffin* raidelement asséné qui le coiffa littéralement jusqu'aux épaules.

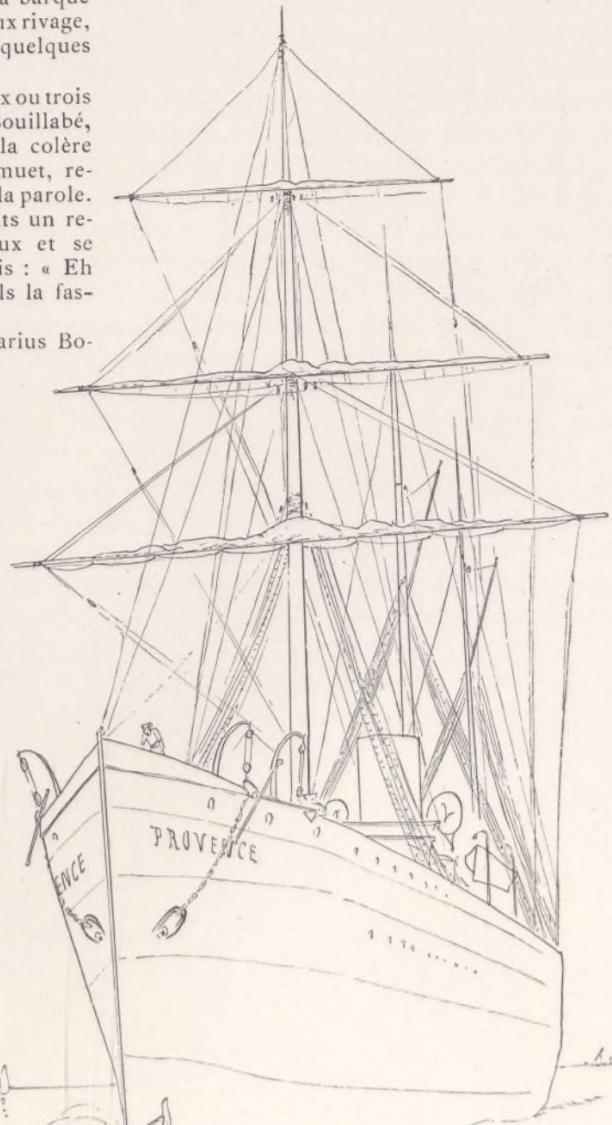
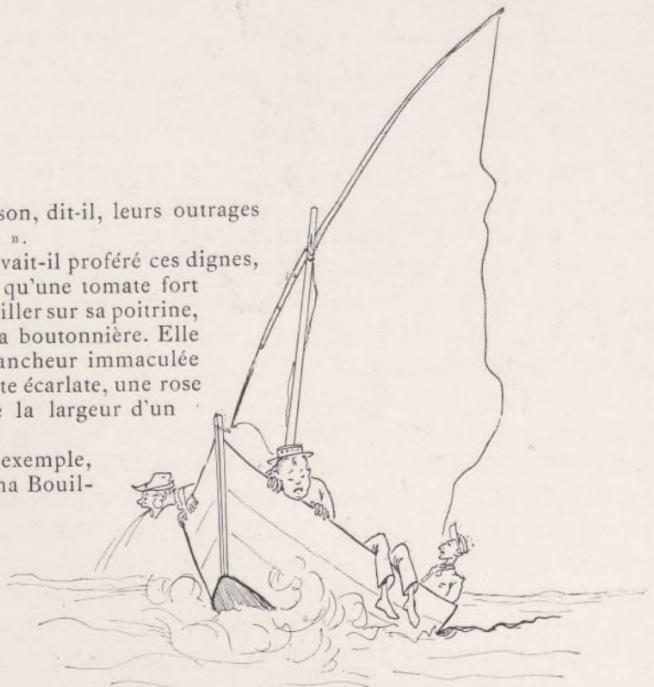
— Nagez au large, » hurla-t-il, et les rameurs dociles, se penchant sur les avirons, la barque s'éloigna de ce désastreux rivage, poursuivie encore par quelques trognons de choux.

Lorsqu'on fut à deux ou trois cents mètres, Pascal Bouillabé, que la suffocation de la colère avait jusque-là rendu muet, retrouva enfin l'usage de la parole. Il jeta sur ses vêtements un regard morne et poisseux et se tournant vers les amis : « Eh bien, croyez-vous qu'ils la fassent forte, ceux-là? »

— Voilà, dit M. Marius Bogue, une agression sale et brutale.

— Si je m'étais écouté, rugit le capitaine, j'aurais fait un malheur, un spectacle ».

De ce coup, il oublia de noter l'incident de route sur son fameux livre de bord, et un peu de brise s'étant levée, une diversion à leur fureur vint à nos argonautes, d'un singulier malaise dont ils s'étaient vus soudainement saisis. Ils avaient le cœur amolli, je ne sais quoi de vague noyait leur âme indéciblement. Le premier, M. Marius Bogue, avança d'une voix timide : « Je ressens



une sorte de malaise dans les jambes... Ce plancher qui remue...
Il faut croire que le mal dont souffrait M. Marius Bogue dans

les jambes, était d'une nature singulièrement grimpante; car en
moins d'une minute, le nouveau pêcheur d'Islande que le greffier



croyait être, pâlit d'une étrange façon et s'abandonna aux mou-
vements les moins récusables, d'un profond trouble gastrique.

On eût dit que les autres mousquetaires n'attendaient impa-
tamment que ce signal. En un clin
d'œil, l'embarcation fut jonchée de
corps gisants. Florian, qui ne chan-
tait plus :

Le lieutenant fier et hardi,

avait perdu toute allure de corsaire
et de boucanier et laissait enfin tran-
quille la reine d'Angleterre « qui
nous a déclaré la guerre. » Et Bouil-
labé, à une amicale exhortation du
capitaine Tisté, répondit les yeux
hors la tête : « Ne me parlez pas,
j'ai un cyclone dans le ventre. »

« Château d'If à bâbord, cria le
capitaine.

— Lui, dit Bouillabé, je l'ai assez
vu comme ça.

— Eh bien, pare à virer, et lof
sur lof. »

On essaya de virer. Florian ten-
dit un bout de voile et on com-
mença à voguer vers la terre bien-
heureuse. Une brise gentille frisait
la mer et la barque n'avait plus ces
remous lents, ces écœurantes ondu-
lations qui abattent les plus fiers
courageux.

L'allégresse renaissait parmi les
mousquetaires lorsque M. Marius
Bogue se souvint à temps qu'il était
homme de vigie et signala une
masse noire, s'avançant sur la ligne
du *Gabian*.

Du coup, le capitaine Tisté per-
dit son coup d'œil d'aigle : « Faut-il passer devant ou laisser
passage ? Calculons son allure. »

L'allure du steamer était excellente,
car instantanément on vit le vaisseau
grandir, grandir, on distingua jusqu'aux
bastingages et aux passagers, gros comme
des fourmis, s'agitant sur le pont. Et sou-

dain, une panique envahit l'équipage du *Gabian*. Florian se pré-
cipita à la voile, Bouillabé battit des rames comme un pingouin
blessé bat des ailes, le capitaine Tisté donnait de la barre à
droite et à gauche.

« Nagez, cria tout d'un coup
Bouillabé, qui n'hésita pas à sau-
ter par-dessus bord, sachant qu'il
possédait dans l'eau la vélocité d'un
marsouin.

— Mais je ne sais pas nager, »
gémit l'héroïque capitaine Trouin,
réchappé de quarante naufrages.

Patapouf! la collision redoutée
avait eu lieu, au désavantage du
Gabian, dont les quatre matelots se
virent à l'instant obligés de boire
un coup, chacun selon sinon sa
soif, du moins ses capacités de na-
geur.

« Stop! Stop! quatre hommes
à la mer ». Des cris, un grand brou-
haha, des mouvements d'hélice, des
ceintures de sauvetage et des grap-
pins jetés...

Tout d'ailleurs se termina le
mieux du monde. Les mousquetai-
res furent hissés à bord du paque-
bot. Dès que le commandant de
la *Provence* eut vu le capitaine
Tisté, remonté en piteux état :
« Tiens, dit-il, mais voilà Tisté! »
Et aux passagers qui l'interro-
geaient : « Un brave homme, mais
une étonnante poule mouillée.
Nous l'avions jadis embarqué com-
me cuisinier. Il a fait un tel mal-
heur pour une méchante bour-
rasque dans la rivière du Ponant
que nous avons dû le laisser à
Gênes. »

Les trois mousquetaires n'oublient pas leur expédition au
Château-d'If. En souvenir de la fameuse journée, ils ont porté à
Notre-Dame-de-la-Garde un vaisseau commémoratif et un cierge
de quatre livres.

PIERRE NÉRIS.

(Illustrations de A. Vimar.)

