

La Marine Militaire



EDITEURS : LE FIGARO, 26, rue Drouot. — BOUSSOD, VALADON & C^{ie}, 24, boulevard des Capucines, Paris. PRIX : 3 FR.

Ayuntamiento de Madrid

MAISON NOUVELLE



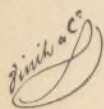
EXPOSITION DES NOUVEAUTÉS DE PRINTEMPS

1, Rue de la Paix, 1

Coin de la Rue des Capucines

PARIS

C^{ie} Coloniale



CHOCOLATS



QUALITÉ SUPÉRIEURE

THÉ

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

La Boîte grand modèle [200 gr.] 6 fr., petit modèle [150 gr.] 3 fr.

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

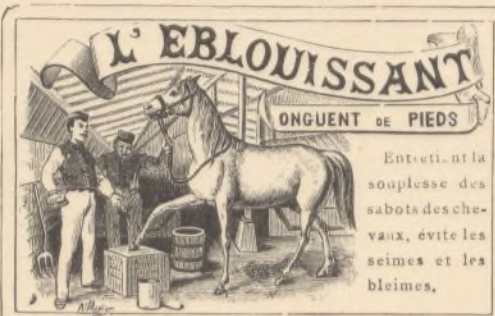
DANS TOUTES LES VILLES, CHEZ LES PRINCIPAUX COMMERÇANTS

A. LHÉRITIER & C^{ie}

Plaine Saint-Denis (Seine).

L'ÉBLOUISSANT (Marque A.L. & C^o)

Le plus sain, le plus brillant des Onguents
de Pieds pour les Chevaux
Adopté par MM. les Professeurs de l'École
Vétérinaire d'Alfort.



L'ÉBLOUISSANT

Noir ou blond,
conserve toujours la même
consistance,
quelle que soit la température.

L'ÉBLOUISSANT

est exempt de matières animales sus-
ceptibles de se corrompre. La vaseline
brute est la base de sa composition.
Par ce fait il se conserve indéfiniment.

EN VENTE PARTOUT

CONCOURS RÉGIONAL DE CHARTRES, 1896

DIPLOME D'HONNEUR
Décerné par la Société Vétérinaire
d'Eure-et-Loir.

LE SEPTOPHAGE!



Le Septophage n'est pas toxique.

Le plus puissant, le moins coûteux des antiseptiques.
Appliqué par MM. les Vétérinaires au pansement des plaies des animaux
amène la guérison dans le plus bref délai.

EN VENTE PARTOUT



BONBONS VERT-GALANT

Du Professeur **PINGAUD**

LAURÉAT DE PLUSIEURS ACADÉMIES ET CORPS SAVANTS

Éminemment toniques et fortifiants, leur emploi raisonné produit
effets extraordinaires de rajeunissement et de parfaite santé.
C'EST LA VIE PROLONGÉE AVEC TOUS SES CHARMES

Boîte : 10 fr. franco au Dépôt des Produits Vert-Galant

Dr. H. PILLOT, 5, Rue Mazagran, Paris, et toutes Pharmacies.

NOTA. — L'Élixir "VERT-GALANT" à base de Kola et de Cacao, a les mêmes vertus que les bonbons
et constitue en outre une liqueur de table en tous points parfaite.

FIGARO ILLUSTRÉ

ABONNEMENT ET VENTE
Au Figaro, 26, Rue Drouot.

Mars 1897

DIRECTION ET RÉDACTION :
24, Boulevard des Capucines.

Numéro spécial. — La Marine militaire

SOMMAIRE

LES CROQUIS DU MOIS, par LUTÉCIUS et TRIANON.

LES LIVRES, par T. G.

LES NAVIRES, par MAURICE LOIR, illustrations photographiques instantanées en couleurs : Le « Formidable », cuirassé d'escadre; le coin des torpilleurs à Toulon; fûtes et tambours sur la « Bretagne »; l'inspection du dimanche.

CANONS, TORPILLEURS, BRANLE-BAS DE COMBAT, par ÉMILE DUBOC, illustrations photographiques instantanées en couleurs : L'entrée du port de Brest; canon de moyen calibre, dans les batteries du « Hoche »; l'exercice du canon de débarquement, à bord.

LE « BORDA », par MAURICE LOIR, illustrations photographiques instantanées en couleurs : Le « Borda » en rade de Brest; les canots du « Borda » à l'exercice; le « Janus » sous voiles; le préau du « Borda ».

LE MATELOT, par ÉMILE DUBOC, illustrations photographiques instantanées : La batterie basse et la salle d'armes; la distribution de la soupe; l'équipage aux sacs; le coucher des hommes; l'exercice des signaux à bras; le poste des maîtres; l'infirmerie du bord.

CE QUE COUTENT LES NAVIRES MODERNES, par MAURICE LOIR, illustrations photographiques instantanées : Le carré des officiers; le « Charles-Martel », cuirassé d'escadre.

LA DISCIPLINE ET L'ESPRIT MILITAIRE A BORD, par MAURICE LOIR.

EXERCICES MILITAIRES, par ÉMILE DUBOC, illustrations photographiques instantanées en couleurs : Le saut de la perche; l'octogone; l'escrime au sabre d'abordage (Ecole de gymnastique de Lorient); repos des fusiliers-marins pendant l'exercice; la compagnie de débarquement; l'exercice des pièces à terre.

FAC-SIMILE DE TABLEAUX HORS TEXTE EN COULEURS

TORPILLEUR EN VUE! (Cherbourg).

FUSILIERS SE RENDANT A L'EXERCICE (Lorient).

COUVERTURE :

A LA COUPÉE, par BOURGAIN.



28 FÉVRIER.

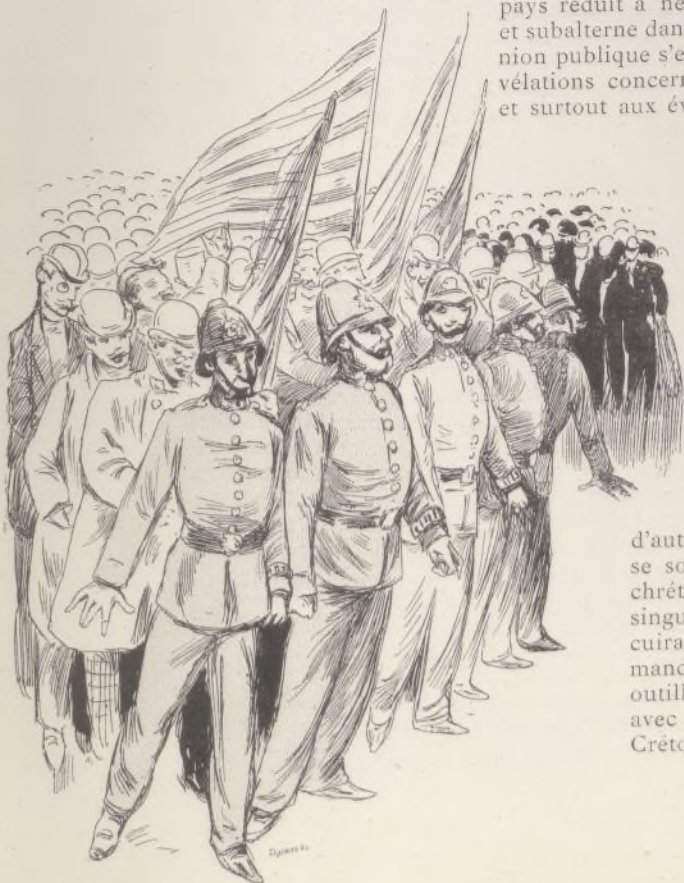
Les questions de politique extérieure ont, depuis longtemps, cessé de passionner le public français, instinctivement résigné à voir notre pays réduit à ne plus jouer qu'un rôle effacé et subalterne dans les affaires du monde. L'opinion publique s'est cependant secouée aux révélations concernant les massacres d'Arménie et surtout aux événements de Crète, dans lesquels la Grèce est intervenue avec une hardiesse et une cranerie qui ont déconcerté les vénérables puissances : celles-ci, pour des raisons supérieures sans doute, mais mystérieuses et compliquées, sont obligées de protéger le Turc. Mais les masses, généralement simplistes, sont pour le chrétien. Aussi ont-elles voulu protester contre ces sanglantes turqueries. A Londres, à Paris et dans

d'autres villes, des manifestations se sont organisées en faveur des chrétiens d'Orient. Mais, par une singulière anomalie, tandis que les cuirassés français, anglais, allemands, italiens, expérimentent leur outillage meurtrier en bombardant, avec un touchant ensemble, les Crétois et les Grecs, la police an-

glaise et la police française envisagent la question à des points de vue diamétralement opposés. Tandis qu'à Londres les manifestants, en masses compactes, promènent solennellement le drapeau grec, sous la paternelle protection des policemen qui leur font faire place et interceptent la circulation des voitures sur leur passage, à Paris, au contraire, les fraîches rayures blanc et bleu du pavillon hellénique produisent aux yeux des agents de police un pire effet que le drapeau rouge; sur la jeunesse des écoles, qui l'avait naïvement arboré, la police s'est ruée avec une inexcusable bestialité — car ce n'est même plus de la brutalité. — Et comme si ce n'était pas assez des coups de pied et des coups de poing distribués sur l'ordre des officiers de paix — ô ironie des mots! — on les a livrés à la police correctionnelle, qui leur a infligé diverses peines, sous le vague prétexte de rébellion ou injures aux agents : la rébellion envers les agents consiste, lorsqu'on a reçu un formidable coup de poing dans la figure ou sur son chapeau, à s'écrier : « Quelle brute! » Cela vaut, suivant la tête du patient, de deux à huit jours de prison!

M. le préfet de police a la réputation d'un galant homme; il l'est assurément, mais il ne se rend pas compte du déplorable effet que produisent, sur la population parisienne, les procédés de ses subalternes.

Heureusement, les promenades carnavalesques des jours gras ont ramené la man-



Ayuntamiento de Madrid

suétude dans l'âme de messieurs les agents... et le moelleux dans leurs attouchements; elles ont apporté une aimable diversion dans leurs préoccupations politiques. Aux 238 musiciens, aux 723 figurants hommes, et surtout aux 141 figurantes femmes — sans compter les chevaux et les ânes — leur protection est assurée; ils se considèrent même avec satisfaction comme faisant partie intégrante des cortèges qui, pendant trois jours ont encombré la ville, bien autrement que les innocentes manifestations des étudiants philhellènes. Les confetti et les serpentins ont sévi, au grand désespoir des gens paisibles; je ne rééditerai pas mes lamentations annuelles sur ce genre de divertissement; j'attendrai patiemment que la mode se passe, ce sera peut-être long, hélas!

Comment les directeurs de théâtre ont-ils pu, dans ce court mois de février, introduire un si grand nombre de premières représentations? Comment l'infatigable Tout-Paris s'est-il arrangé pour ne manquer à



aucune de ces solennités et comment les critiques et les soiristes sont-ils parvenus à accomplir tout de même leur besogne sacerdotale sans tomber fourbus? Mystère et miracle.

Parmi les nombreuses pièces représentées, la plupart avec succès, il en est trois qu'il faut placer hors pair, car elles nous ont montré, presque simultanément, les trois grandes comédiennes d'aujourd'hui: Mademoiselle Bartet dans la *Loi de l'Homme*, de Paul Hervieu; Sarah Bernhardt dans *Spiritisme*, de Victorien Sardou; Réjane dans la *Douloureuse*, de Maurice Donnay. Ces œuvres étant, suivant la mode du jour, taillées sur mesure à l'usage de leur principale interprète, chacune s'y montre sous son aspect le plus favorable. A la Comédie-Française, Bartet, femme du monde, victime éplorée, se débat contre les tyrannies sociales et les infamies juridiques, supportant tout le poids d'une pièce amère et paradoxale. Sarah Bernhardt, à la Renaissance, mieux traitée par son auteur, s'en tire à meilleur compte que Mademoiselle Bartet, avec moins d'art cependant et moins d'efforts. C'est une personne peu recommandable et peu intéressante, cette Madame d'Aubenas, de *Spiritisme*, qui se laisse enlever, puis abandonner par un rastaquouère et, grâce à la connivence d'un cousin bienfaisant, reconquiert, au moyen d'une fantasmagorie spirite, son mari, disciple d'Allan Kardec et du colonel Rochas, qui la croit morte. De toute cette diablerie, le public n'est pas dupe un instant; il écoute avec un doux scepticisme les plaidoyers des deux docteurs, l'un ennemi, l'autre partisan du spiritisme. Mais ce qui le charme, l'amuse ou le séduit, c'est la prodigieuse dextérité de Sardou et les solutions merveilleusement ingénieuses qu'il excelle à donner aux situations les plus invraisemblables et d'apparence inextricable. Sarah traverse ces aventures avec ses allures habituelles, mélange parfois heurté de nonchalance et de fébrilité, avec des mots trainés émergeant d'un flux de paroles presque inintelligibles. Ce sont des particularités propres à son talent. Comme la République de Clémenceau, Sarah est un bloc — admirablement taillé, — mais il faut la prendre telle qu'elle est: on ne la discute pas.

Dans ce match entre trois grandes artistes, favorites du public parisien, la moins classique détient le record. Le succès de Réjane, dans la *Douloureuse*, a été considérable: avec un instinct sûr et une hardiesse de conception, qui lui vient sans doute du temps où elle était la maréchale Sans-Gêne, elle s'est crânement accommodée à la « roserie » de la pièce de Maurice Donnay. On n'est pas plus moderne, plus dénuée de préjugés, plus adorable et plus méprisable; l'on n'aborde pas avec plus d'audace les situations les plus risquées, où la

moindre défaillance de l'interprète éveillerait les répugnances du spectateur.

Ces trois œuvres, il nous faut l'avouer, sont bien superficielles, bien conventionnelles, à fleur de peau, et leur rayonnement se limite à certains milieux mondains ou demi-mondains et à certaines chapelles littéraires. Combien plus humain, plus large, plus mâle, le *Chemineau*, de Richepin, représenté à l'Odéon, avec un incontestable succès! L'affabulation en est fort simple, presque naïve: une fille de ferme séduite par un vagabond: un enfant qui naît, grandit et aime la fille du fermier; le *Chemineau*, qui revient après vingt ans, obtient du fermier, demi-bourgeois, son consentement au mariage et repart, courbé sous sa besace, obéissant à l'ineluctable atavisme qu'il tient de son ancêtre Ahasverus. Le personnage du *Chemineau* a été admirablement interprété par Decori, qui lui a donné toute l'ampleur qu'avait conçue l'auteur. Les grands vers de Richepin, si remplis de mots, de pensées et de large musique, sonnent merveilleusement dans la bouche de son principal interprète, très consciencieusement secondé par Madame Segond-Weber et M. Chelles. La saison théâtrale de l'Odéon s'était dessinée dans une allure plutôt indécise. Je crois que aujourd'hui la cloche du bon départ a sonné.

Les théâtres spécialement consacrés au culte de Momus — comme on disait sous la Restauration — ont fort brillamment rempli leur joyeuse mission. Aux Folies-Dramatiques, une longue série de prospères soirées est assurée avec *L'Auberge du Tohu-Bohu*, de Maurice Ordonneau, toute pleine de rire imprévu et de mouvement endiablé, que rythme la très spirituelle musique de Victor Roger. Et la pièce est si folle que les acteurs, Mademoiselle Pierny, secondée



par Jean Périer, Gardel, Simon-Max, s'en amusent autant que les spectateurs.

Aux Variétés, deux jeunes auteurs, MM. V. de Cottens et Paul Gavaut, ont donné le *Pompier de service*, où triomphent l'incontestable beauté de Germaine Gallois et l'irrésistible comique de Dailly et d'Albert Brasseur, le tout encadré d'un bataillon de « pompières », une vraie sélection de jolies filles!

Enfin, au théâtre du Palais-Royal, dans le *Terre-Neuve*, de MM. Bisson et Hennequin, Mademoiselle Alice Lavigne a prouvé qu'elle possédait le talent, si rare chez les comédiennes, d'être essentiellement bouffonne, sans rien sacrifier cependant de son charme féminin. L'excellent ensemble de la troupe du Palais-Royal, ensemble qui, depuis plus d'un demi-siècle, s'est toujours maintenu au même niveau, malgré l'inévitable renouvellement qu'apportent les années à toutes choses humaines, a fortement contribué au succès de la pièce.

Ajoutez à ces joyusetés les innombrables, très curieuses, très décolletées et très pimentées revues qui se jouent sur la Butte; les représentations intimes des théâtres précurseurs où se font la main les dramaturges de l'avenir; le méli-mélo conférencier de la Bodinière; les petits salons des Cercles, de Durant-Ruel, de Petit et de la rue Lafitte; les soirées de l'Elysée, les bals de l'Hôtel de Ville, les comédies de salon, les grands mariages et, incidemment, quelques enterrements notoires; superposez à tout cela les folles orgies du bal de l'Opéra et l'irrésistible explosion de la joie publique pendant les jours gras, et vous reconnaîtrez que le métier du Monsieur qui s'amuse et qui veut



« être de tout » n'est pas une sinécure et que, pour remplir son rôle, il ne doit manquer ni de loisirs, ni d'argent, ni d'estomac. C'est ce que je vous souhaite !

La plus grande circonspection s'impose aujourd'hui à qui-conque prétend émettre une opinion sincère sur les compositeurs de musique actuels. Ils forment un syndicat puissant, se sont introduits dans les journaux comme critiques, sous prétexte que, sachant la musique, ils avaient seuls qualité pour en parler ; ils occupent ainsi, dans les principales feuilles, d'impugnables forteresses dont l'artillerie, sous forme d'appréciations artistiques, canonne

les directeurs de théâtres. Et ceux-ci, circonvenus et terrorisés, se laissent imposer l'exécution d'inutiles musiques et n'osent pas représenter les grandes œuvres dont l'audition est cependant indispensable à l'éducation artistique du public. De même que les politiciens inculquent aux ignorants cette mensongère notion que, sous l'ancien régime, tout n'était que chaos et servitude, jusqu'au jour où la Révolution de 89 a éclairé le monde et brisé les chaînes, les musiciens actuels s'efforcent de cacher aux jeunes générations les opéras de Weber, de Rossini, de Meyerbeer, qui leur fourniraient l'occasion de cruelles comparaisons avec ce que nous subissons maintenant. C'était, d'ailleurs, la théorie de Wagner et de ses apôtres : mais le vieux malin de Bayreuth n'avait pas besoin de recourir à ces procédés commerciaux, indignes de son génie qui ne redoute aucune comparaison, mais qui souffre terriblement aujourd'hui de la maladresse de ses imitateurs.

Cette dissertation paraîtra peut-être un peu longue à mes lecteurs ; c'est aussi mon avis, mais elle a cet avantage — je le reconnais cyniquement — de tenir la place que j'aurais dû, honnêtement, consacrer au *Kermaria*, de M. Camille Erlanger, et surtout au *Messidor*, de MM. Zola et Bruneau. La représentation de cet opéra socialiste, humanitaire et saupoudré d'un élément puérilement surnaturel, est évidemment le résultat de quelque intrigue de bureau ; elle a dû être imposée par le ministère à M. Gaillard, car je ne peux supposer qu'un directeur aussi bien doué que celui de l'Opéra ait eu un seul instant « d'emballement » pour cette œuvre ; les interprètes principaux, Alvarez et Madame Deschamps-Jehin, ont déployé un incomparable talent pour la soutenir ; ils y recueilleront un succès personnel mérité, mais qui ne suffira pas à imposer *Messidor* au public, si profondément bonasse cependant, qui garnit les loges et les fauteuils de l'Opéra.

Le clergé catholique se modernise singulièrement ; il veut être

« dans le train » et marcher avec le siècle ; ou plutôt il reprend ses anciens moyens mais il les accommode au goût du jour. C'est ainsi que M. l'abbé Jouin, reconstituant les mystères du moyen âge, a monté la *Nativité*, dont il a écrit les paroles et la musique. Cette œuvre avait déjà été exécutée, devant un auditoire d'invités, dans les salles de l'Ecole congréganiste de la Paroisse Saint-Augustin. Mais l'ardent abbé a voulu atteindre le grand public : il a loué la salle de l'Alcazar, où florissait Thérèse, qui vit tant de demoiselles court vêtues et entendit tant de refrains graveleux. Et le public est venu, — le même public peut-être que celui de l'Alcazar d'autrefois —

et a écouté avec recueillement le naïf récit de la Nativité de Notre Seigneur.

Je ne serai probablement pas le seul à dire que je préfère de beau-

coup le modernisme de l'abbé Jouin à celui de l'abbé Gayraud, qui s'est fait élire récemment comme député républicain d'une des circonscriptions de Brest. C'est un terrible homme que cet abbé, à qui ne suffit pas la noble ambition de sauver les âmes et de faire entrevoir à ses ouailles le Paradis et la contemplation de Dieu le Père ; il n'aspire ni aux palmes du martyre, ni aux récompenses futures ; sorti du peuple, il veut jouir tout de suite, et espère rencontrer dans l'arène politique l'espace nécessaire au développement des facultés dont il se croit doué. La campagne entreprise par l'abbé Gayraud l'a obligé à de singulières promiscuités, dont il se repentira plus tard ; il pourra méditer alors sur la sagesse de ce proverbe espagnol : « Qui se couche avec des chiens, se lève avec des puces ».

On nous annonce la prochaine apparition d'un nouveau type de pièce de 5 francs, qui remplacera avantageusement le gros monsieur tout nu qui écrase deux frères jeunes filles sous ses biceps noueux. Le nouvel écu nous montrera une rustique personne qui, d'un beau et large geste, répand la semence d'où germera la richesse nationale. Les esprits malveillants prétendent que cette sèmeuse est l'image de notre gouvernement et que son beau geste circulaire est l'emblème du gaspillage financier dont les contribuables font les frais et qui arrose les innombrables fonctionnaires, les quémandeurs et la clientèle électorale qui dédaignent de demander au labeur de l'agriculture, du commerce ou de l'industrie, leurs moyens d'existence. Cette mauvaise allusion ne diminue en rien la valeur de l'œuvre de M. Roty, où l'éminent graveur a su introduire l'originalité tout en restant pratique.

LUTÉCIUS.

Les Livres

La période napoléonienne continue à alimenter la librairie. Aucune époque de notre histoire ne sera mieux connue, aucune n'aura plus vivement excité l'intérêt et la curiosité publiques. Aucune, non plus, n'a condensé, en un plus court espace de temps — moins de vingt années — plus de faits, plus d'idées, plus de gloires et plus de désastres. Oui, c'est bien notre histoire et nous l'aimons, car elle correspond à l'état d'âme du Français. Voici d'abord le second volume du *Mémorial de J. de Norvins* ; j'ai signalé le premier volume lors de son apparition. Celui-ci va de 1793 à 1802 ; ces dates indiquent qu'il contient le tableau de la délivrance que le 18 Brumaire apporta au pays et de la réorganisation opérée avec une si prodigieuse rapidité par le premier Consul Bonaparte.

Hortense de Beauharnais — la reine Hortense — est assurément l'une des plus intéressantes et des plus aimables personnalités de la pléiade féminine du Consulat. Belle-fille de Napoléon I^{er} et mère de Napoléon III, Hortense forme le trait d'union entre le premier et le second Empire, et ce n'est pas un des moindres charmes du livre de Mademoiselle C. d'Arjuzon que de nous montrer dans toute sa fraîcheur juvénile l'âme aimable, l'esprit enjoué, la grâce unie à la bonté de la future reine, et même ses défauts, qui la faisaient appeler « ma douce entêtée » par son frère Eugène de Beauharnais, comme elle-même appela plus tard son fils Louis. Il fallait la main délicate d'une femme pour peindre ce caractère un peu flottant, cette nature un peu rêveuse, cette âme créole éblouie par toutes les magnificences de la cour qui se formait autour

de Bonaparte. Ce volume ne traite d'ailleurs que de la jeunesse d'Hortense : il nous donne de très amusants détails sur la fameuse maison d'éducation de Madame Campan, à Saint-Germain-en-Laye, où fut élevée la future reine de Hollande et d'où sortirent d'autres reines et combien de maréchaux ! Une charmante reproduction en héliogravure d'un portrait d'Hortense en miniature, complète ce volume, aimable et en même temps impeccable au point de vue de la documentation.

L'un des premiers, le premier peut-être, Frédéric Masson a appliqué à la période napoléonienne les rigoureux et méticuleux procédés de la documentation. Dans la voie qu'il a ouverte, d'innombrables chercheurs, non seulement en France, mais dans le monde entier, se sont engagés. Tous, — sauf quelques-uns qui portèrent longtemps le remords de leur mauvaise foi et de leur haine politique, — ont pu constater que la légende était restée plus d'une fois au-dessous de la vérité. Mais quel que soit le nombre des savants qui se sont spécialisés sur cette partie de notre histoire, quelle que soit leur sagacité, Frédéric Masson n'en reste pas moins le plus pénétrant, le plus sincère et surtout le plus documenté des « napoléonisants ». Il commence aujourd'hui l'histoire de *Napoléon et sa Famille*, travail qui remplira trois volumes. Lui-même, dans sa préface, s'avoue effrayé du développement inattendu qu'a pris cette nouvelle étude où, cependant, pas un mot n'est superflu : car ce n'est point là de l'histoire à grands traits, avec des arrangements et des trompe l'œil. Ce sont les êtres, les objets, les événements, les détails puérils en apparence, mais puissamment suggestifs, présentés au lecteur, qui forme lui-même le tableau avec les éléments que lui fournit l'auteur.

Les Souvenirs militaires du baron de Bourgoing, 1791-1815, pour véridiques qu'ils soient, ne présentent pas un bien vif intérêt. L'auteur est un aimable homme, mais il me paraît appartenir à cette catégorie de gens du monde, dont Stendhal a dit quelque part qu'« ils

ont des idées rares, mais convenables ». Néanmoins, dans les détails un peu puérils dont est rempli ce livre, l'on rencontre un certain nombre d'indications intéressantes : d'ailleurs, en matière de documents historiques, rien n'est à dédaigner.

Le second et dernier volume des *Mémoires de Madame de Chastenay* vient de paraître chez Plon ; il nous conduit jusqu'aux Cent-Jours et à la seconde Restauration. Cette aimable femme, qui avait profité très largement de la bienveillance impériale, n'en était pas moins restée très royaliste ; aussi salua-t-elle avec joie la rentrée de son roi légitime. Possédant des relations dans tous les mondes, Madame de Chastenay était en situation de recueillir toutes les anecdotes des salons de l'époque et elle ne s'en fait pas faute. Le publicateur de ces Mémoires, M. Roserat, a eu l'excellente idée de terminer ce dernier volume par une table alphabétique des noms cités dans l'ouvrage.

Potins de salon aussi, les *Mémoires des Autres*, par la comtesse Dash, comprenant le règne de Charles X et la Révolution de Juillet. C'est, d'ailleurs, un très amusant et très vivant tableau d'une époque extrêmement intéressante au point de vue politique, littéraire et artistique. La comtesse Dash, non moins légitimiste que Madame de Chastenay, est sévère pour la branche cadette, et ne néglige aucune des anecdotes, fort comiques d'ailleurs, dont le roi-citoyen et son auguste famille faisaient tous les frais et qui égayaient à cette époque la malignité publique.

L'implacable et impartial document a placé sous son vrai jour la Révolution française : il a prouvé ses crimes, ses erreurs, son aveuglement et surtout son imbécillité sanglante, tout ce que les historiens d'il y a quarante ans avaient soigneusement dissimulé, pour nous la montrer comme un soleil bienfaisant répandant sa lumière sur les peuples délivrés de l'esclavage. Les *grandes journées révolutionnaires*, de Paul Gault, contiennent sur la Convention nationale quelques aperçus nouveaux qui présentent un réel intérêt, ainsi que des pièces inédites ou peu connues et quelques citations étonnantes, entre autres cette perle d'idiotie jacobine, recueillie dans une feuille révolutionnaire : « Marie-Antoinette, sur le chemin de l'échafaud, conserva une tranquillité féroce ! » Je signalerai entre autres l'histoire de « l'Affaire de la Compagnie des Indes », qui offre une singulière analogie avec notre « Affaire de Panama ». Mais la première se termina plus tragiquement et plus logiquement que la seconde : ce furent les corrompus et non les corrupteurs qui furent punis... comme on punissait alors : Danton, Chabot, Bazire, Delaunay, Fabre d'Eglantine montèrent à l'échafaud. Comme on le voit, les mœurs, depuis un siècle, se sont singulièrement adoucies.

Les *Essais diplomatiques* du comte Benedetti ont paru dans la *Revue des Deux-Mondes*, dans le courant de l'année dernière ; on y a lu avec un vif intérêt les portraits de Méhemet-Ali, de lord Stratford de Redcliff et surtout de Cavour et de Bismarck, que le comte Benedetti nomme avec une sévérité de justicier « ces deux perturbateurs de la paix du monde ». Les événements qui impressionnent et inquiètent aujourd'hui l'opinion publique donnent une saveur toute particulière à l'introduction que l'éminent diplomate a placée en tête de ce volume et qui résume la question d'Orient. Le comte Benedetti ayant fait la plus grande partie de sa carrière en Egypte et à Constantinople, connaît le Turc et l'apprécie à sa valeur. Cette question de l'Orient a commencé au lendemain de l'invasion des hordes de Mahomet II ; elle n'a cessé de troubler la paix de l'Europe ; elle ne se terminera que le jour où ces ennemis de la civilisation moderne auront été refoulés en Asie. Le comte Benedetti ne dit pas cela aussi brutalement que l'exprime un bibliographe à qui la place est mesurée, mais, assurément il le pense, et on le lit entre les lignes de son introduction.

Le *Là-Haut*, d'Edouard Rod, ne nous enlève pas aussi haut qu'on pourrait le supposer de la part d'un auteur qui ne craint point d'aborder les sommets les plus élevés de la psychologie. Son nouveau roman est consacré, ou plutôt dédié « à ses chères Alpes — Edouard Rod est Genevois — patrie de ses rêves, de ses plus pures pensées, de ses joies les meilleures ». Dans une succession de décors peints avec une remarquable sûreté de touche, Ed. Rod fait se mouvoir une idylle, très fraîche, très saine et, en même temps, profondément émouvante.

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS

SEMAINE SAINTE A SÉVILLE. — FOIRE DE SÉVILLE.

A l'occasion des cérémonies de la Semaine Sainte, du 12 au 17 avril, et de la Foire et des Fêtes qui auront lieu à Séville, du 18 au 22 avril, la Compagnie d'Orléans, d'accord avec la Compagnie du Midi de la France et les Compagnies espagnoles, délivrera, du 20 mars au 17 avril inclus, au départ de Paris, Orléans, Le Mans, Tours, Poitiers, Saincaize, Bourges, Châteauroux, Moulins (Allier), Gannat, Montluçon, Limoges et Clermont-Ferrand, ainsi qu'aux gares et stations intermédiaires, des billets d'aller et retour de 1^{re} classe pour Séville, au prix réduit et uniforme de 250 francs par place, avec faculté d'arrêt à divers points du parcours.

Ces billets seront valables jusqu'au 5 mai inclusivement, dernière date pour l'arrivée du voyageur à son point de départ ; ils donneront aux voyageurs la faculté de prendre les trains de luxe « Sud-Express » jusqu'à Madrid, à la condition de payer, en outre du prix ci-dessus, le supplément complet, c'est-à-dire 50 0/0 du prix des billets à plein tarif.

FÊTES DE PAQUES A MADRID

A l'occasion des cérémonies de la Semaine Sainte et des Fêtes de Pâques, la Compagnie d'Orléans, d'accord avec les Compagnies du Midi de la France et du Nord de l'Espagne, délivrera, du 7 au 17 avril, au départ des gares de Paris, Orléans, Le Mans, Tours, Poitiers, Saincaize, Bourges, Châteauroux, Moulins (Allier), Gannat, Montluçon, Limoges et Clermont-Ferrand, des billets aller et retour de 1^{re} classe pour Madrid, au prix réduit et uniforme de 200 francs, avec faculté d'arrêt : en France, à Bordeaux, à Bayonne et à Hendaye ; et, en Espagne, à tous les points du parcours.

Ces billets seront valables pendant 20 jours, à partir du jour du départ, et donneront aux voyageurs la faculté de prendre les trains de luxe Sud-Express, à la condition de payer, en outre du prix ci-dessus, le supplément complet, c'est-à-dire 50 0/0 du prix des billets à plein tarif.

CHEMIN DE FER DU NORD

Services directs entre PARIS, L'ALLEMAGNE et la RUSSIE

Cinq express sur Cologne, trajet en 9 h.

Départs de Paris à 8 h. 20 du matin, midi 40, 6 h. 20, 9 h. 25 et 11 h., soir.
Départs de Cologne à 4 h. 45 et 9 h. 03 du matin, 1 h. 45 et 11 h. 20 du soir.

Quatre express sur Berlin, trajet en 19 heures. (Par le Nord-Express en 17 h.)

Départs de Paris à 8 h. 20 du matin, midi 40, 9 h. 25 et 11 h. du soir.
Départs de Berlin à 1 h. 05., 10 h. 05 et 11 h. 55 du soir.

Quand il n'est pas insipide et niais comme le sont les innombrables produits de Tauchnitz-Edition, le roman protestant est généralement lugubre. Les personnages y commettent un tas de malpropres, trompent leurs femmes, prennent celles de leurs meilleurs amis, débauchent les filles, mais tout cela d'une manière sombre, sans un rayon de soleil, sans cet enivrement des sens qui excuse bien des fautes. « La conscience de Lizzie n'était jamais tranquille », dit Sudermann dans son *L'Indestructible passé* que vient d'éditer Calmann-Lévy. Hélas ! ils — et surtout elles — sont tous comme cela, dans ce terrible roman..., sauf le héros, homme gai, exubérant et heureux de vivre ; aussi joue-t-il, dans ce long drame, le plus vilain rôle, car il a, lui, la conscience légère comme l'aurait un catholique. Le titre original du roman est : « Es war — Cela fut » ; pour une fois que la langue allemande est concise, les traducteurs auraient bien dû imiter cette concision.

M. Esnest Daudet a puisé dans les « Causes célèbres » le sujet de son nouveau roman *Rolande et Andrée*. Andrée est une coquine d'instinctrice qui se fait épouser par le père de son élève Rolande, veuf et encore jeune. Elle le trompe avec le fiancé de Rolande ; le mari les surprend et la tue. En alternant des extraits des cahiers de l'une et de l'autre de ses héroïnes, l'auteur a su donner à son œuvre un intérêt particulier et éviter l'écueil du mélodrame où de moins habiles eussent certainement versé.

On n'a pas oublié cet audacieux coup de main des deux bâtiments de l'escadre de l'amiral Humann qui, lors du conflit avec le Siam, forcèrent les passes du Ménan au travers des défenses ennemies. Le lieutenant de vaisseau Dartige du Fournet, qui commandait l'un de ces bateaux, la *Comète*, publie aujourd'hui le récit de sa navigation en Chine, au Japon et au Siam. L'auteur nous retrace ce beau fait d'armes avec une simplicité toute militaire, qui n'exclut cependant ni l'esprit, ni le sentiment du pittoresque. L'ouvrage, édité par Plon, est complété par de très intéressantes reproductions photographiques.

Madame Marie Jaëll, dont on connaît l'admirable virtuosité pianistique, s'est livrée à une étude particulière et minutieuse du *Mécanisme du toucher*. Elle a, par des procédés ingénieux, enregistré la façon dont chaque doigt attaque la note et a constaté que, notamment en ce qui concerne le pouce et l'index, la grande majorité des exécutants ne sait pas mettre en contact avec la touche la « pulpe », c'est-à-dire l'appareil tactile de ces doigts ; ceux-ci n'agissent plus que comme de petits marteaux, au lieu d'être les transmetteurs de la pensée de l'exécutant. La brochure de Madame Jaëll, un peu ardue de style, est cependant un « outil » indispensable pour les pianistes qui veulent dépasser le niveau moyen des amateurs.

Les travaux de M. C. Puyo sont connus et admirés de tous ceux qui s'intéressent aux progrès de la photographie. Cet amateur, merveilleusement habile, doué d'un sens artistique très fin, ne cesse d'approfondir les problèmes mystérieux résultant du contact de la lumière et de la plaque sensible. Il a spécialement étudié la question de l'éclairage soit en plein air, soit dans l'atelier, et il a résumé une partie de ses observations dans un très bel album intitulé : *Notes sur la Photographie artistique*, enrichi de reproductions en héliogravure du plus haut intérêt qu'accompagne un texte plein de notions précieuses. Cet ouvrage a été édité et imprimé chez Gauthier-Villars et fils, avec un soin et un goût qui font le plus grand honneur à ces éditeurs amis des sciences et des arts.

Chez Simonis Empis, M. Lucien S. Empis vient de publier, sous le titre de : *Les Gaïetés du Sabre*, un très amusant album, qu'Albert Guillaume a illustré avec le spirituel coup de crayon dont il signa *Mes Campagnes*. Les joyeux souvenirs que contient ce livre sont rehaussés par la fine observation de l'auteur.

Dans le numéro de mars des *Maîtres de l'Affiche* se trouvent reproduites : *Paris-Courses*, de Chéret, affiche très peu connue, car elle fut à peine vue sur les murs ; *Trianon-Concert*, de Georges Meunier ; *Don Quixote*, que les frères Beggarstaff ont dessinée pour les représentations du Lyceum-Théâtre, et, enfin, une des meilleures affiches espagnoles, qui a été exécutée par A. de Riquer pour l'*Exposition de Barcelone*.

T. G.

Trois express sur Francfort-sur-Mein, trajet en 13 heures.

Départs de Paris à midi 40, 9 h. 25 et 11 h. du soir.

Départs de Francfort à 8 h. 25 du matin, 5 h. 50 et 11 h. 05 du soir.

Deux express sur Saint-Petersbourg, trajet en 56 heures. (Par le Nord-Express en 47 h.)

Départs de Paris à 8 h. 20 du matin et à 9 h. 25 ou 11 h. du soir.

Départs de Saint-Petersbourg à midi et à 8 h. du soir.

Deux express sur Moscou, trajet en 62 heures.

Départs de Paris à 8 h. 20 du matin, à 9 h. 25 ou 11 h. du soir.

Départs de Moscou à 3 h. 15 et 10 h. du soir.

La reproduction et la traduction des œuvres publiées par le Figaro Illustré sont, à moins d'indication spéciale, complètement interdites dans tous les pays y compris la Suède et la Norvège, ainsi que les reproductions des illustrations, lesquelles sont sa propriété exclusive.

LE FIGARO ILLUSTRÉ

PUBLICATION MENSUELLE

Paraît entre le 5 et le 10 de chaque mois.

ABONNEMENTS :

PARIS ET DÉPARTEMENTS : UN AN, 36 FR. — SIX MOIS, 18 FR. 50.

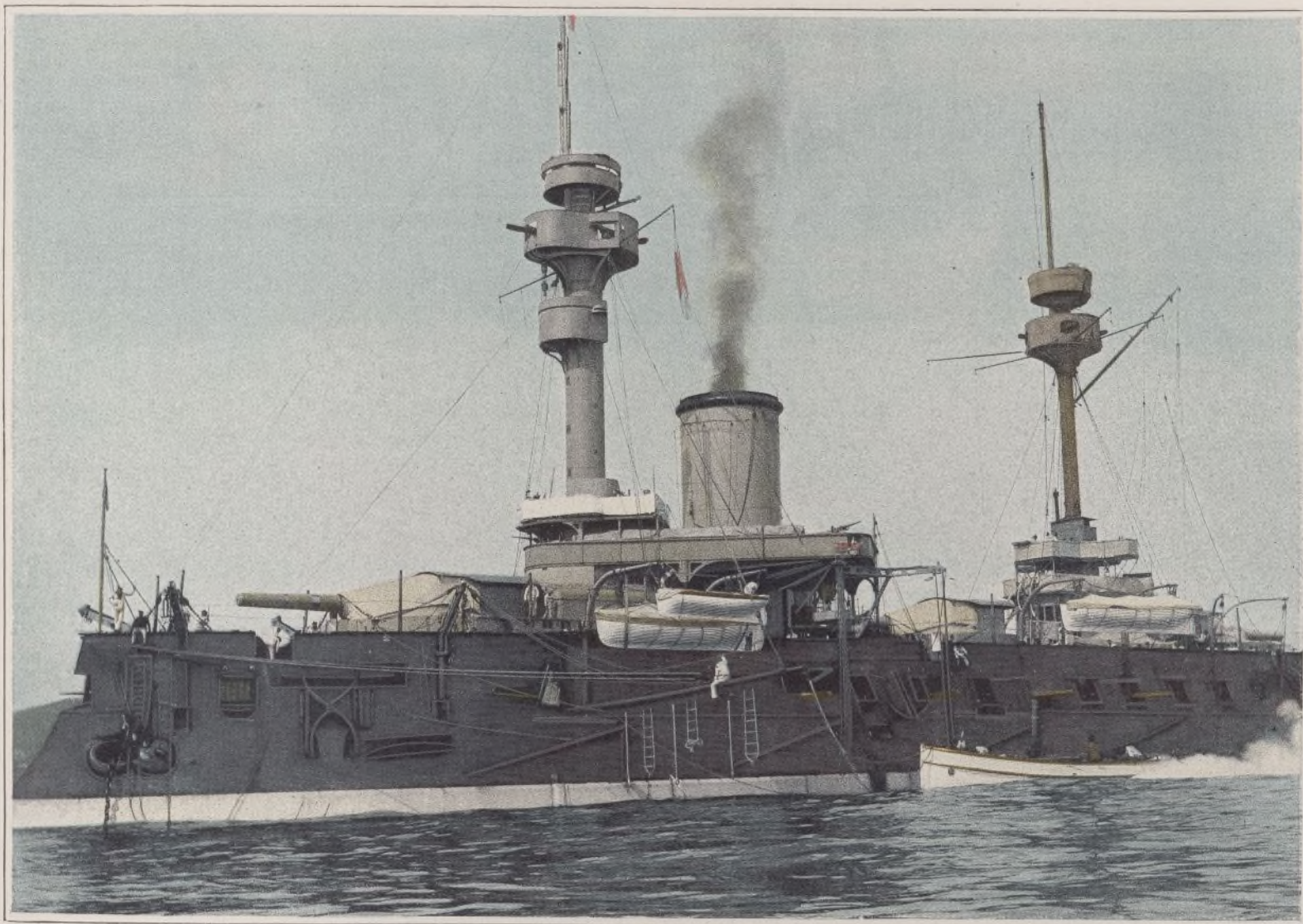
ÉTRANGER, Union postale : UN AN, 42 FR. — SIX MOIS, 21 FR. 50.

(Tarif spécial pour les abonnés du « Figaro » quotidien.)

Les demandes d'abonnements, accompagnées de leur montant en mandats postaux ou valeurs à vue sur Paris, doivent être adressées à l'Administrateur du Figaro, 26, rue Drouot.

Le Directeur-Gérant : RENÉ VALADON.

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



LE « FORMIDABLE », CUIRASSÉ D'ESCADRE, EN RADE DE TOULON.

LA MARINE MILITAIRE

PAR MAURICE LOIR ET ÉMILE DUBOC

Les Navires

NOTRE siècle aura été témoin de la plus étonnante révolution que les navires aient subie depuis les âges les plus reculés. Les vaisseaux qui sillonnèrent les mers de 1800 à 1840 étaient, à peu de chose près, semblables à ceux qui, dans les siècles précédents, avaient servi soit aux relations commerciales des peuples, soit aux luttes guerrières des nations entre elles. Sans doute les derniers navires étaient plus perfectionnés que les anciens : leurs formes étaient meilleures, leur artillerie plus puissante, car le progrès s'était appliqué à l'architecture navale comme aux autres conceptions de l'esprit humain. Mais, dans leurs grandes lignes, les vaisseaux du temps de Napoléon étaient pareils à ceux qui portaient à leur poupe le pavillon blanc de Louis XIII ou de Louis XIV. Les uns et les autres étaient en bois, ils avaient sur leurs flancs les mêmes rangées de canons, et, pour se mouvoir, ils étaient munis d'une mâture dont les voiles s'orientaient au vent.

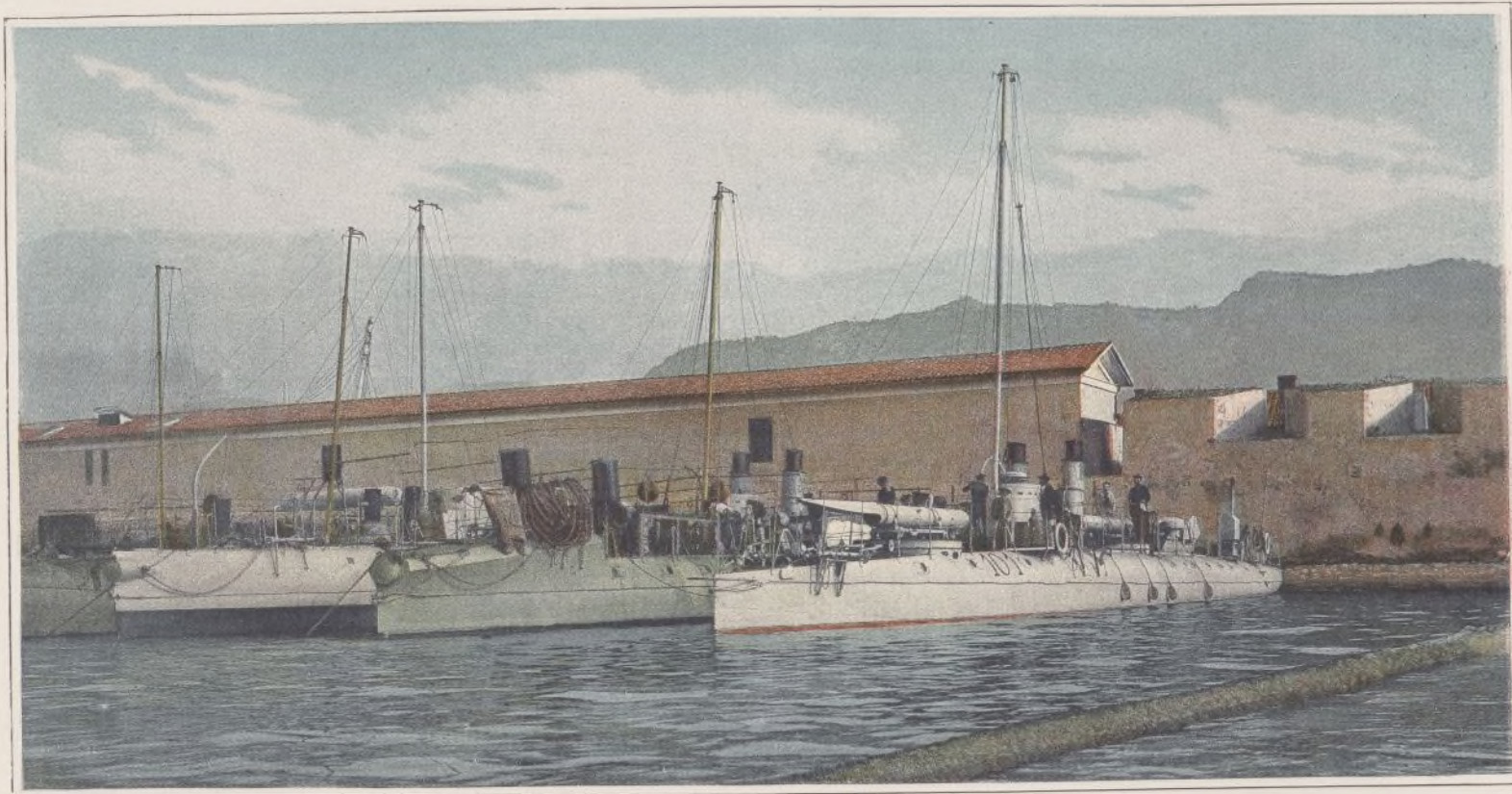
Vers 1830 surgit une première innovation : la vapeur. Il y avait des années déjà que Fulton avait lancé sur l'Océan son premier navire luttant, comme Papin l'avait prédit, « contre les vents et les marées ». Mais les marines de guerre avaient été longtemps rebelles à cette nouveauté audacieuse, et ce n'est qu'au moment de l'expédition d'Alger que notre flotte de guerre compta quelques rares navires à vapeur. Bien que ces petits navires aient alors rendu de bons services, le nouveau mode de propulsion rencontrait d'ardents détracteurs. On le considérait comme inapplicable pour les grandes traversées et bon, tout au plus, comme auxiliaire de la voile. Les machines étaient pesantes, mal équilibrées, sujettes à de fréquentes avaries, elles consommaient beaucoup de charbon, aussi les fervents de la marine à voiles accablaient-ils de leurs sarcasmes « les charbonniers » qu'on voulait leur imposer. Ils admiraient cependant qu'on pouvait, à la rigueur, adjoindre aux escadres quelques-uns de ces vapeurs pour servir de remorqueurs, mais ils soutinrent énergiquement que le vaisseau à voiles était et resterait à jamais l'unité de combat unique. Il faut dire que tous ces vapeurs du début étaient des navires à roues et que ces roues, de dimensions énormes, placées sur les côtés du navire, formaient une cible merveilleuse pour les projectiles ennemis.

L'apparition de l'hélice, en 1842, ne trouva pas davantage grâce devant les fidèles de la voile. Ils se lamentèrent lorsqu'ils virent transformer en vaisseaux à vapeur quelques-uns de nos meilleurs vaisseaux à voiles, et déclarèrent tout haut que l'on commettait ainsi des hérésies qui ressemblaient à des imprudences regrettables. Il fallut une expérience décisive pour triompher de leurs dernières résistances. La guerre de Crimée la leur fournit. En ce temps-là, un ingénieur célèbre, le plus grand assurément que ce siècle ait produit, non pas seulement en France, mais à l'étranger, M. Dupuy de Lôme, venait d'achever un vaisseau à deux ponts construit spécialement pour être navire à vapeur et muni d'une machine de 800 chevaux. C'était le *Napoléon*. Envoyé en Orient au cours de la guerre, ce vaisseau, admirable de formes, atteignit une vitesse considérable pour l'époque, celle de 12 nœuds à l'heure. Bien plus, certain jour, il remonta les Dardanelles avec deux vaisseaux à la remorque, sous les yeux de l'escadre anglaise que le vent et le courant immobilisaient dans la baie de Besika. A la nouvelle de cette sorte de coup d'éclat, la fibre patriotique des marins français vibra; ils furent tous fiers du succès de leur *Napoléon*, et aussitôt toutes les préventions contre la vapeur se dissipèrent.

Ce n'était pourtant pas la seule surprise que la guerre de Crimée réservait à nos marins. Et ceux d'entre eux qui avaient eu tant de peine à s'incliner devant les avantages et la puissance de la vapeur allaient encore avoir à faire violence à leurs sentiments de conservatisme ou à leurs instincts de routine. L'événement qui avait précipité la déclaration de guerre n'était autre que l'affaire de Sinope, où les Russes avaient écrasé les Turcs. Les vaisseaux russes, portant des canons-obusiers, avaient fait d'épouvantables ravages sur les vaisseaux turcs qui, armés de canons lançant des boulets pleins, ne causèrent à leurs ennemis que d'insignifiantes avaries. En moins de trois heures, sept frégates et cinq corvettes turques furent détruites et ce désastre prouva surabondamment que l'artillerie nouvelle avait une puissance terrible, contre laquelle il devenait sage et prudent de se protéger. L'émoi fut grand dans toutes les marines du monde. Heureusement la France possédait en M. Dupuy de Lôme un homme dont la fertilité d'imagination n'avait d'égale que la pro-

fondeur du savoir. Dès 1845 il avait dressé les plans d'une frégate recouverte de tôles superposées formant une épaisseur de seize centimètres. C'était, selon lui, le seul moyen d'arriver à mettre les

coques des navires de combat à l'abri des obus qui crevaient les membrures de bois en semant l'incendie sur leur passage. Telle était la hardiesse de la solution proposée qu'elle avait déconcerté



LE COIN DES TORPILLEURS, A TOULON.

tout le monde, et que le ministre n'avait pas osé donner suite à ce projet d'un précurseur, avisé s'il en fût. Les dégâts causés à Sinope par les projectiles russes ouvrirent enfin les yeux de ceux qui n'avaient pas voulu avoir foi dans le génie inventif de Dupuy de Lôme. On reparla de son idée de barder de fer le flanc de nos navires, mais il fallut l'intervention personnelle de l'empereur Napoléon III pour donner à ses projets une application immédiate. Sur l'ordre du souverain, on construisit, dans nos ports, les cinq premières batteries flottantes cuirassées. C'étaient, à vrai dire, des coques bien informes, des bâtiments de mer bien médiocres, mais leurs murailles étaient recouvertes d'une armure de fer de onze centimètres : c'étaient bien des navires cuirassés. La guerre en cours permettait de les essayer ; on les destina à se rendre sur le théâtre des hostilités.

Lancées en mars et avril 1855, ces cinq batteries flottantes furent considérées comme monstrueuses par les vieux marins, qui ne manquèrent pas de prophétiser que ces affreux « chaudrons », ces « fers à repasser » n'arriveraient jamais jusqu'à la mer Noire. Elles y parvinrent cependant, et elles reçurent le baptême du feu devant Kinburn, le 17 octobre 1855. Leur intervention dans ce bombardement fut un triomphe : les boulets pleins venaient s'aplatir sur leur cuirasse sans produire autre chose qu'une empreinte de deux ou trois centimètres. Quant aux obus, ils s'y brisaient en fragments. La preuve de l'efficacité de la cuirasse était faite.

Ainsi donc la France, qui avait produit naguère le premier vaisseau à vapeur, venait encore d'affirmer sa puissance de création, en mettant en ligne le premier navire à murailles de métal. Elle devait faire plus. Un autre succès nous était réservé à brève échéance. Les batteries flottantes de Kinburn étaient à peine des navires de haute mer. Il s'agissait de savoir si un véritable bâtiment, ayant des qualités nautiques indiscutables, pourrait être muni d'une armure métallique à l'épreuve des projectiles creux. M. Dupuy de Lôme répéta que la chose était possible et, en 1858, deux ans après la signature du traité de Paris, le port de Toulon mettait en construction, sur ses plans, une grande frégate, la *Gloire*, revêtue de bout en bout d'une cuirasse dont les plaques atteignaient l'épaisseur de douze centimètres à la flottaison. Les essais de la *Gloire* furent si concluants qu'aussitôt on mit en chantiers toute une série de frégates analogues, en même temps que des vaisseaux et des corvettes également revêtus d'une armure de métal. La flotte cuirassée sortait ainsi du domaine de la conception théorique : elle allait prendre définitivement possession des océans.

De ce jour datait la disparition non pas d'une, mais de deux marines, car le vaisseau à vapeur en bois allait être détrôné à jamais, comme le vaisseau à voiles qu'il n'avait remplacé qu'un jour. Le bois, à la vérité, entraînait encore dans les coques de ces cuirassés, de même que dans les navires légers, croiseurs, avisos ou canonnières, qui étaient construits entièrement en bois. Mais ce n'était plus pour longtemps. Notre époque pourrait être appelée très justement l'âge du fer : on emploie partout ce métal, dans les constructions des édifices ou des ponts, en un mot dans

tous les ouvrages, à la place du bois ou de la pierre. La marine ne devait pas tarder à s'approprier ce métal. Et, en effet, bientôt tous les navires, quels qu'ils soient, navires de guerre ou navires marchands, furent faits entièrement de fer ou d'acier.

C'est encore la France qui eut l'honneur de mettre à flot, en 1876, le premier cuirassé en acier. Il s'appelait le *Redoutable*, et son apparition fut une sorte d'événement dans l'histoire de l'architecture navale. L'idée d'appliquer l'acier aux pièces de la membrure était hardie. Elle appartenait à M. de Bussy, le successeur de Dupuy de Lôme. Beaucoup d'hommes compétents la taxaient alors de téméraire, car ils supposaient que la trempe du métal occasionnerait des déboires. Les marines étrangères étaient fort perplexes au sujet de cette innovation, et elles n'adoptèrent l'acier qu'après l'épreuve victorieuse que nous en fîmes les premiers. L'avantage de l'acier est considérable : il donne sur le fer, à égalité de poids, une supériorité de résistance d'un quart environ. Son emploi dans la construction des navires de guerre fut dès lors généralisé.

Le *Redoutable* avait une cuirasse de 35 centimètres d'épaisseur. C'était trois fois plus que la *Gloire* ! En effet, du jour où cette frégate avait offert aux coups de l'artillerie une muraille impénétrable, les artilleurs s'étaient préoccupés de produire des canons plus puissants afin de réussir à percer cette armure. Ils avaient successivement passé du calibre de 16 centimètres à ceux de 19, 24 et 27 centimètres, et ils avaient remplacé l'ancien boulet rond de 30 livres par des projectiles cylindriques dont le plus lourd pesait 216 kilogrammes. Ils étaient arrivés à ce résultat aux prix d'efforts lents et continus, profitant, comme les ingénieurs, des incessantes conquêtes de la science. En sorte que, pour assurer la protection des navires, on s'était trouvé forcé d'accroître de plus en plus l'épaisseur du blindage : de 10 centimètres on était passé à 15, puis à 20, à 25 et enfin à 35. C'était en un mot la lutte de la cuirasse et du canon, lutte qui dure encore, qui durera sinon toujours, du moins longtemps encore, provoquant les transformations continues du matériel naval et faisant naître des discussions sans cesse renouvelées.

Une autre particularité signalait le *Redoutable* à l'attention publique : sa coque extérieure recouvrait une seconde coque intérieure et parallèle, dans les parties immergées qui n'étaient pas recouvertes par la cuirasse. De plus, des cloisons étanches divisaient cette coque en segments, les charpentes longitudinales et transversales traversaient ces segments, si bien que le nouveau navire avait ses flancs divisés en une suite de cellules ou de compartiments, de doubles fonds, pour mieux dire, qui, d'une part, ajoutaient à la solidité générale de l'édifice et qui, d'autre part, limitaient les désastreux effets d'une voie d'eau causée par un projectile, un échouage, un accident quelconque. Cette construction cellulaire fut, dès lors, appliquée à tous les navires. On accrut même beaucoup, dans la suite, le nombre des cloisons et des séparations. Aujourd'hui, un navire de guerre est divisé en d'innombrables petits compartiments.

Ce qui rendait indispensable l'emploi de ce nouveau mode de construction, c'était une invention récente, ou du moins la

généralisation récente d'une invention due à Fulton au commencement du siècle, mais repoussée alors, à savoir : la torpille.

En 1854, les Russes avaient repris, pour défendre leurs côtes, l'invention de Fulton. Ils avaient mouillé dans les passes de Cronstadt des vases remplis de poudre et munis d'un mécanisme inflammatoire qui devait se mettre en action au choc d'une coque de navire. Un aviso anglais fut un jour fort endommagé par une de ces torpilles. Lors de la guerre de sécession, les Américains perfectionnèrent ces rudimentaires engins de destruction : sept cuirassés et onze autres navires fédéraux furent coulés par des torpilles, si bien que la valeur de ces « mines sous-marines » fut désormais indiscutée. Aussitôt tous les pays se mirent à étudier les torpilles. On ne se borna pas à en faire des moyens de défense, on voulut en faire un engin d'attaque et d'offensive, et pour cela on dota les canots à vapeur et à rames d'une torpille, emmanchée au bout d'une longue hampe et destinée à être portée sur les flancs d'un navire. La torpille, d'abord remplie de poudre noire, reçut bientôt un explosif plus puissant, tel que la dynamite ou mieux le fulmicoton ; malheureusement les canots ordinaires ne se prêtaient qu'imparfaitement à la pose d'une torpille sur le flanc d'un ennemi. Bien que l'histoire maritime ait enregistré de beaux et héroïques faits d'armes à l'actif de simples canots à vapeur, pendant la guerre turcorusse et pendant notre dernière guerre avec la Chine, il est évident que pour réussir plus sûrement dans une telle attaque, il faut opérer par surprise, profiter de l'obscurité et surtout avoir des embarcations très rapides, se dérobant très vite aux regards. On cherchait donc de toutes parts, le véritable bâtiment porte-torpilles, petit de dimensions, très rapide de marche, lorsqu'un constructeur anglais, M. Thornycroft, parvint, en 1876, à faire un petit yacht de 15 mètres de longueur, tout en acier, avec chaudières à haute pression, marchant à raison de 16 milles à l'heure. Ce fut le prototype du torpilleur qui, depuis lors, forme un appoint si considérable des flottes modernes.

Mais la torpille portée n'allait pas tarder à être détrônée par la torpille lancée, inventée par un Anglais établi en Autriche, M. Whitehead. Avec elle, plus n'était besoin d'arriver jusqu'au contact de la carène qu'on voulait défoncer : on se dirigeait sur son adversaire le plus vite possible, mais on ne s'en approchait qu'à 400 mètres, et à cette distance on lançait sa torpille comme un projectile ordinaire. Cette torpille cheminait dans l'eau à une profondeur de 3 mètres environ, grâce à un mécanisme intérieur qui faisait tourner des hélices propulsives ; elle allait choquer brusquement la carène ennemie et le choc déterminait

l'explosion d'une charge de fulmicoton. Si difficile que pouvait paraître et qu'était, en effet, le problème d'une torpille automobile, il avait été résolu victorieusement par M. Whitehead. Son modèle primitif, perfectionné sans doute, est resté le même dans ses grandes lignes et est employé presque dans toutes les marines du monde. On est arrivé à lui faire porter une charge explosive de 100 kilogrammes, capable, on le devine, de faire de terribles brèches dans la coque d'un navire, peut-être même de l'éventrer si largement qu'il ne puisse pas en réchapper ! Les grands navires ont eux-mêmes été munis de tubes lance-torpilles et, de même que les torpilleurs, ils peuvent envoyer une torpille sur l'adversaire qu'ils croisent. Il a donc fallu songer sérieusement à se protéger contre les explosions sous-marines ou à limiter leurs dégâts, en sorte que la division du navire en multiples compartiments étanches s'est imposée de plus en plus aux constructeurs. Reste à savoir si ces précautions sont suffisantes, car certains faits permettent d'en douter.

Munis de ces effroyables engins, les torpilleurs sont donc des instruments redoutables, d'autant mieux que les progrès de tous genres, qui ont marqué les sciences nautiques en ces dernières années, ont permis de doubler leur vitesse. Le yacht de M. Thornycroft filait 16 milles à l'heure en 1876 ; certains torpilleurs actuels, plus grands il est vrai que leur prototype, doivent donner 32 nœuds, et déjà le torpilleur français *Forban* a atteint 31 nœuds et quart. En augmentant de dimensions, le torpilleur a perdu une qualité précieuse : l'invisibilité relative dont il jouissait, mais il a acquis, en revanche, un avantage sérieux, celui d'être autonome, c'est-à-dire de pouvoir affronter la haute mer.

Les torpilleurs ne sont plus seulement, comme on l'avait pensé tout d'abord, des éléments de la défense des côtes ; ils s'aventurent au large, accompagnent les escadres, et il a fallu songer sérieusement à se préserver de leurs attaques, si promptes, si rapides, si terrifiantes. C'est ainsi qu'on a répandu sur les navires de haut bord une nombreuse artillerie à tir très rapide, mais de petit calibre, capable d'inonder de projectiles le torpilleur téméraire qui oserait s'approcher. C'est ainsi encore qu'on a doté les escadres de contre-torpilleurs. On pensa, en effet, que pour mieux déjouer les tentatives des torpilleurs il était nécessaire de pouvoir faire chasser ces dangereux adversaires par des navires armés d'une artillerie légère et rappelant comme conception — ou parfois comme forme — les torpilleurs eux-mêmes, c'est-à-dire ayant, comme eux, une vitesse très grande. Ainsi la torpille, en apportant une arme de plus dans la guerre navale moderne, a bientôt entraîné la création d'un type spécial de bâtiment



FIFRES ET TAMBOURS SUR LA « BRETAGNE ».

de combat, le torpilleur, dont l'apparition n'a pas tardé à faire naître d'abord une nouvelle artillerie dite à tir rapide, puis, sous le nom de croiseurs-torpilleurs, avisos-torpilleurs ou contre-torpilleurs, de nouveaux éléments de puissance navale.

Tandis que les torpilleurs, microbes de la mer, faisaient leur bruyante entrée dans le monde, la lutte se poursuivait toujours ardente entre le canon et la cuirasse, entre l'attaque et la défense. Dans la première période de cette lutte, les artilleurs augmentèrent progressivement les calibres, passant de 27 à 34 et à 42 centimètres, afin de lancer des projectiles de plus en plus lourds contre des cuirasses de plus en plus épaisses. On arriva ainsi à lancer des boulets de 780 kilogrammes (pour le canon de 42) contre des cuirasses de 55 centimètres d'épaisseur, et les Italiens, toujours désireux de faire grand, eurent même des canons de 45 centimètres, lançant des boulets de 908 kilogrammes.

Après quelques années d'usage, les très gros calibres tombèrent en défaveur. Les artilleurs arrivèrent aux mêmes effets de destruction en employant des boulets moins lourds, mais lancés avec une plus grande vitesse initiale. Actuellement le calibre de 30 centimètres est le calibre maximum. Peut-être même descendra-t-on au-dessous, dans un avenir peu éloigné.

Quant aux cuirasses, elles ont passé par les mêmes phases que les canons. Ce fut d'abord à l'accroissement de leur épaisseur que l'on demanda l'augmentation de leur puissance défensive. Puis, lorsque la métallurgie eut amélioré les qualités des métaux, on obtint avec des épaisseurs moindres des résistances plus grandes. Aujourd'hui des plaques de 30 centimètres d'acier spécial valent les plaques de 50 centimètres dont on se servait naguère. Cela constitue une importante diminution du poids du blindage qui permet de reporter le poids disponible soit sur l'artillerie, soit sur l'approvisionnement de charbon, soit sur la puissance des machines.

La lutte entre le canon et la cuirasse paraît en ce moment tout à l'avantage du premier, depuis qu'on est parvenu à remplacer la charge de poudre intérieure des obus ordinaires par des explosifs puissants, tels que la mélinite fondue dont la puissance d'éclatement est considérable. Les expériences entreprises sur les obus à la mélinite ont montré les effroyables ravages qu'ils causent. Tous les objets contenus dans le rayon d'action de cet explosif sont voués à une destruction complète. Ce sont de véritables torpilles aériennes que l'on peut tirer de beaucoup

plus loin et avec beaucoup plus de précision que les torpilles sous-marines. Enfin, à leurs effets mécaniques, elles joignent cette particularité que les vapeurs nitreuses de l'oxyde de carbone dégagées par l'explosion rendant l'air absolument irrespirable peuvent causer l'asphyxie des combattants épargnés par les éclats du métal de l'obus.

On s'est donc ingénié, pour se préserver autant que possible contre les obus à hauts explosifs, d'abord en doublant les ponts blindés qui protègent les organes vitaux du navire, c'est-à-dire les machines, les chaudières, les soutes à poudre et les appareils à gouverner; ensuite en augmentant dans une proportion notable la surface des parties blindées. C'est un acheminement progressif, mais continu et manifeste, vers le retour à la protection totale des flancs, qui était la caractéristique des premiers navires blindés mis en service. Persévérera-t-on dans cette voie ou, au contraire, se décidera-t-on à faire du navire de guerre une sorte de monitor, assez ras sur l'eau, n'offrant ainsi presque plus de

prise aux obus explosifs? C'est une question que l'avenir résoudra.

En la posant ici, nous ne voulons que montrer combien est difficile, délicat et complexe le problème du navire de guerre. L'idéal serait d'avoir un navire très puissant en artillerie, parce que le canon est l'arme par excellence; très rapide, parce qu'on sent que la vitesse est une qualité de premier ordre et, en effet, de jour en jour la vitesse augmente; très protégé, parce que le navire qui « tiendra » le plus longtemps devant l'ennemi aura bien des chances de remporter la victoire. Et cependant on voudrait que ce navire fût de dimensions moyennes pour qu'il ne coûte pas trop cher, afin d'avoir, sans trop de dépenses, une flotte aussi nombreuse que possible.

Ces conditions sont malheureusement contradictoires, et il en résulte qu'un même navire ne pouvant faire face à toutes les nécessités de la guerre, il faut de toutes façons posséder de multiples classes de bâtiments: pour les guerres d'Europe, des cuirassés d'escadre et des cuirassés garde-côtes, les uns et les autres très puissamment armés et très bien cuirassés; — pour les guerres lointaines et les croisières, des croiseurs convenablement armés et protégés, et ayant en outre beaucoup de charbon dans leurs flancs et une belle vitesse; — pour éclairer les escadres, des éclaireurs rapides peu armés; — pour éloigner l'ennemi des côtes, une flotille de torpilleurs sur lesquels tout doit être sacrifié à la vitesse.

M. L.



L'INSPECTION DU DIMANCHE.

Canons. — Torpilleurs. — Branle-bas de Combat.

LES tambours viennent de battre le rappel à l'exercice du canon. Les armements de pièce courent à leur poste, qui dans les tourelles, qui dans la batterie (page 45). L'appel rendu est suivi d'un roulement. Tous les servants alignés, les yeux fixés sur le chef de pièce, observent le plus grand silence et une immobilité parfaite. *Approvisionnez!* commande l'officier canonnier. Aussitôt chacun se précipite. L'amarrage de chaque pièce est largué, les palans sont crochés à leur poste, les bailles à eau douce et à eau salée, les écouillons refouloirs, jusqu'alors invisibles, tombent comme par enchantement, et non sans fracas, à la

place qu'ils doivent occuper. Le choc des culasses, ouvertes et fermées plusieurs fois, produit un son de ferraille infernal, puis tout rentre dans le silence et l'immobilité. Ainsi se succèdent les divers commandements ayant pour objet de pointer et de faire feu. Le tir, en escadre, se fait généralement contre un but remorqué, marchant en sens contraire des bâtiments qui se suivent en ligne de file. Au tonnerre des grosses pièces, qui lancent des torrents de fumée épaisse, succède le bruit strident et précipité des pièces à tir rapide, tirant, comme les canons de 14 centimètres, jusqu'à cinq et six coups à la minute. Les calibres plus petits ont naturellement une cadence



(Il est interdit de vendre séparément cette reproduction.)

Copyright 1897 by Bousod, Valadon & Co.

« TORPILLEUR EN VUE! »

(Cherbourg.)

Ayuntamiento de Madrid

encore plus rapide, allant jusqu'à dix-sept coups à la minute pour les 65 millimètres. Ce sont les triples croches du concert, dont les grosses pièces sont les rondes.

Mais pénétrons dans une tourelle de 34 centimètres. La pièce vient de tirer. Un servent appuie sur un levier qui met en jeu les appareils hydrauliques. L'énorme masse d'acier, portée sur son affût, glisse lentement en batterie, en position de tir, pendant qu'un autre mécanisme abaisse la culasse à la position de chargement. Elle s'ouvre bientôt d'elle-même par un mouvement en arrière suivi d'une rotation qui découvre l'ouverture de l'âme. Une lance de pompe à incendie y projette une véritable trombe d'eau destinée à opérer un nettoyage intérieur aussi parfait que rapide. Tout à coup, dans le parquet en acier qui supporte l'affût s'ouvrent deux volets à charnière, comme les trappes des féeries. On voit bientôt surgir un petit monte-charge, consistant en une boîte en tôle à plusieurs compartiments.

Il s'arrête brusquement dans le prolongement mathématique de l'axe de la pièce, puis un énorme projectile, pesant plusieurs centaines de kilos, s'avance doucement, poussé à son poste par le refouloir mécanique. Celui-ci revient en arrière, le monte-charge s'élève d'un deuxième cran, puis d'un troisième, et le refouloir enfonce, en arrière de l'obus, les deux énormes gargousses qui lui donneront tout à l'heure une vitesse de 800 mètres à la seconde. Cela fait, la culasse se ferme mécaniquement, comme elle s'était ouverte; l'ascenseur qui, maintenant, a ses trois casiers vides, redescend lentement s'approvisionner dans les soutes, et au moment où il disparaît, les deux volets à charnière se referment sur lui. Le but est sur la droite; un pointage vient d'être donné par la passerelle au moyen du porte-voix. Le chef de pièce, en poussant un nouveau levier dans un certain sens, fait pivoter rapidement la tourelle sur la droite, pendant que la culasse s'élève ou s'abaisse jusqu'à ce que la ligne de mire se dirige sur le but à atteindre. Quelques instants encore et le pointage en hauteur et en direction sont rectifiés; la charge est battue par le tambour. D'un mouvement brusque, le chef de pièce fait feu en imprimant un choc au cordon fixé à l'étoupille. Le coup vient de partir. La pièce vient au recul, et 400 kilos d'acier volent dans l'air avec une vitesse effroyable, capables de percer les plus épaisses cuirasses et d'éclater ensuite dans l'intérieur du vais-

seau ennemi pour y semer la mort et la dévastation. Sans perdre un instant, les canonnières manœuvrent l'énorme machine pour la mettre à même de tirer de nouveau.

Aujourd'hui on tend à remplacer les appareils hydrauliques, jugés trop compliqués et trop vulnérables, par des moteurs électriques, avec addition d'un pivot d'une douceur telle que, si les moteurs mécaniques sont avariés, on actionne à la main des manivelles pour faire tourner l'ensemble de la tourelle, du châssis et du canon, qui atteignent des poids fabuleux.

La nuit vient, mais la liste des exercices n'est pas close, car le marin est un noctambule par excellence. Des feux clignotants, alternativement blancs et rouges, jettent un éclair dans les ténèbres, signaux de nuit que le timonier interprète et exécute, assisté de son camarade le torpilleur. De

temps à autre, un feu de bengale, blanc, rouge ou vert, appuyé d'une fusée ou d'une étoile, donne au signal une signification particulière.

C'est encore la nuit que se font les attaques de torpilleurs. Tous les bâtiments de l'escadre ont masqué leurs feux de route. Les sabords, hublots, toutes les ouvertures qui pourraient laisser filtrer la lumière au dehors sont soigneusement calfeutrés. Si la nuit est obscure, l'escadre, toute noire sur un fonds gris

foncé, est à peu près invisible. Les cuirassés, matelots d'avant et d'arrière, séparés par une distance de quatre cents mètres, se voient à peine. Sur tous les points, la veille est intense, à l'avant, à l'arrière

et des deux côtés de la passerelle. Il faut veiller pour éviter les abordages et veiller encore pour découvrir le torpilleur qui, lui aussi, a soigneusement masqué tous ses feux et que ses dimensions exigües rendent encore plus difficile à découvrir. Dans les deux camps, tous les secteurs de l'horizon sont fouillés. Certains matelots ont, la nuit, une acuité visuelle extraordinaire. Leurs yeux arrivent à distinguer tout à coup un petit point noir qui se déplace sur la nappe grise couleur de plomb de la mer. *Alerte! Un torpilleur par tribord devant!* Le point noir grossit, et à

chaque seconde grandit le danger. Les matelots-torpilleurs de quart démasquent un projecteur, bientôt suivi d'un deuxième, et dirigent les faisceaux lumineux sur le torpilleur, qui s'approche à toute vitesse. Déjà il est entré dans le champ du faisceau, c'est-à-dire en dedans de 2.000 mètres. On distingue surtout une tache blanche vers son avant. C'est l'écume

IX. 12



L'ENTRÉE DU PORT DE BREST, LE PONT DE RECOURVANCE ET LE DÉBARCADÈRE DU PONT GUEYDON.



CANON DE MOYEN CALIBRE, DANS LA BATTERIE DU « ROCHE ».

qui rejaillit sur ses bossoirs. Le crépitement des canons-revolvers éclate. Un croiseur, placé en grand'garde, fait converger la colonne lumineuse de son projecteur avec les faisceaux des bâtiments voisins. Une flamme rouge sort de ses flancs, puis on entend un coup de canon. Le torpilleur s'avoue vaincu. Il change de route, s'éloigne et disparaît, toujours poursuivi avec acharnement par les projecteurs. *Un torpilleur à bâbord!* tel est le cri que vient de lancer un homme de veille du gaillard d'avant. En même temps s'allume un feu costou blanc, rouge, blanc. C'est le signal de convention indiquant le moment où le torpilleur lance sa torpille. Cette fois, le projecteur de bâbord est superflu. Les canons-revolvers exécutent un feu roulant; mais, hélas! c'est un peu tard. On tire quand même, car on aura peut-être la consolation de le mettre hors de combat. Les projecteurs dardent leurs feux de tous côtés, mais déjà le torpilleur leur tourne l'arrière et va leur échapper, quand un aviso-torpilleur, qui le guettait sans trahir sa présence par aucune lumière, l'éclaire à son tour de deux faisceaux. Mais il est obligé, pour donner la chasse, de faire une évolution assez longue. A peine a-t-il eu le temps de tirer quelques coups de canon à tir rapide que, le torpilleur faisant un crochet, a disparu dans l'ombre.

Mais un signal illumine de blanc et de rouge le grand mât du vaisseau amiral, signal répété par tous les bâtiments : c'est la

fin de l'exercice de nuit. Chacun reprend son poste de navigation, les sabords et les hublots se démasquent, les feux de route vert et rouge et les feux de hune brillent de nouveau. Ces mille lumières, groupées sur une longueur de près de trois kilomètres, donnent à l'escadre l'aspect d'une ville flottante.

Soudain les tambours et clairons sortent du panneau et font le tour du pont battant la générale. *Branle-bas de combat!* Au premier coup de baguette, chacun des 600 hommes qui composent l'équipage, qu'il soit dans la cale, dans la batterie ou dans la mâture, se précipite au poste qui lui est assigné par le rôle, pour mettre le navire en état de combattre. En quelques instants, c'est un incroyable mouvement, un tumulte sans pareil et une confusion apparente. On se croise, on se heurte dans les échelles qui conduisent aux batteries. Les gabiers, après avoir couvert les bastingages, renforcent le gréement, saisissent les embarcations, hissent dans les hunes des sacs remplis de fusils et de cartouches, puis des obus pour les canons-revolvers. Sur le pourtour des tourelles, les pavois en tôle se rabattent à l'extérieur pour dégager le champ de tir. Dans les batteries, les pièces sont approvisionnées et mises en état de faire feu, pendant que l'officier de tir, monté sur la passerelle, prend les ordres du commandant. Les passages des poudres et des projectiles s'organisent, depuis la cale jusqu'au pont, au moyen de



L'EXERCICE DU CANON DE DÉBARQUEMENT, A BORD.

palans, chemins de fer et chariots, sous la direction du commissaire, assisté du maître magasinier, du personnel des vivres, y compris le maître coq lui-même qui, vu la gravité des circonstances, a laissé son immense marmite bouillir toute seule. Les torpilleurs sortent des fonds de la cale trois ou quatre torpilles automobiles dont ils remplissent les réservoirs d'air comprimé. Elles sont ensuite introduites dans les tubes. Le chef de timonerie remplace le pavillon national qui flotte à la poupe par la *grande enseigne*, immense drapeau dont les glorieuses couleurs tombent jusqu'à la mer. Le médecin-major organise l'ambulance et le passage des blessés, qu'on descendra par les panneaux, au moyen de cadres en toile et de palans.

Dans tous les recoins s'allument des fanaux de combat, en plus des lampes électriques. Les pompes à incendie sont disposées, ainsi que des bannes et des seaux, dans le voisinage des pompes de lavage. Des paquets de toiles et de couvertures, destinés à étouffer un commencement d'incendie, sont déposés dans les batteries. Le personnel des machines et des chaufferies est doublé. On pousse les feux et l'on se tient prêt à faire marcher les pompes d'épuisement pour lutter contre les voies d'eau. Le tuyautage des collecteurs d'incendie est rempli d'eau sous pression, dans toutes les parties du bâtiment.

Un roulement se fait entendre dans les batteries. Tout est prêt, toutes les dispositions sont prises. Au tumulte du premier moment ont succédé l'immobilité et le silence. Le téléphone ou le porte-voix apporte des indications de pointage, indications qui sont répétées et complétées dans la batterie et les tourelles par l'officier canonnier. Les pièces sont pointées toutes ensemble à la sonnerie spéciale. La charge, battue sur le pont et bientôt répétée dans la batterie, donne le signal du feu à volonté. Les coups de canon partent à intervalles précipités. La cloche du pont sonne le

tocsin. Les modulations aiguës et stridentes de tous les sifflets réunis de la manœuvre percent le vacarme produit par l'artillerie. On entend la voix de l'officier de quart qui domine le tout : *Incendie général! Le feu est dans la batterie! A bâbord derrière!* A ce commandement, les détachements désignés à l'avance, conduits par leurs chefs, mettent en action les pompes à incendie. Ils déroulent les manches en cuir et en toile provenant des collecteurs. Les mécaniciens, qui ont reçu des ordres de la passerelle, font marcher les pompes à vapeur. Des torrents d'eau, jaillissant de sept ou huit lances en cuivre, partent des sabords arrière de la batterie, pendant que les pièces, à moitié déchargées de leurs servants, continuent le feu avec ardeur, et que de nouvelles indications de pointage se succèdent.

L'incendie est éteint! Dès lors, tous les marins ramassent le matériel spécial et reprennent vivement leurs vrais postes de combat. Le tir reprend avec une intensité nouvelle. On donne la chasse à l'ennemi; l'artillerie à tir rapide des hunes et des donjons de superstructure fait rage sur son pont. Les tambours battent le rappel suivi d'un coup de baguette. C'est le premier abordage, bientôt suivi du second, qui va se masser en réserve derrière la tourelle avant et la tourelle tribord. Nos abordeurs sont armés du sabre et du revolver. Le capitaine de frégate commandant en second vient de se placer à leur tête et, nouveau Jean-Bart, se tient prêt à s'élancer sur l'ennemi, à travers un ouragan de mitraille, quand tout à coup... la retraite est sonnée! Tout est remis en état pour la navigation courante, les pavois sont relevés, les pièces amarrées; et le maître coq, qui s'est battu comme un lion et qui a été au feu comme un pompier, retourne à sa marmite, car on vient de siffler les rations, et dans quelques minutes les tribordais vont dîner.

E. D.

Le Borda



LE « BORDA » EN RADE DE BREST.

On raconte qu'un jour le vice-amiral Decrès, ministre de la marine, exposa à Napoléon un projet ayant pour but d'installer l'Ecole navale sur la terre ferme.

« Savez-vous, lui dit brusquement l'Empereur, un moyen d'élever ces jeunes gens sous l'eau ? »

— Non, Sire.

— Eh bien ! jusqu'à ce que vous l'ayez trouvé, contentez-vous de les élever dessus !... Une école navale à terre serait aussi ridicule qu'une école de cavalerie à bord d'un navire. »

Il y a un peu de vrai dans la répartition de Napoléon. Les jeunes gens qui passent deux ans sur un vaisseau-école se familiarisent avec la vie du bord. Mais il y a pourtant nombre de personnes assez compétentes qui croient qu'on pourrait sans inconvénient placer à terre notre Ecole navale. Il serait, paraît-il, plus économique de loger les élèves dans une maison que sur un vaisseau. On a souvent plaisanté l'installation à Angoulême du collège naval fondé par la Restauration. Et franchement l'on n'avait pas tout à fait tort. Elever des marins en plein centre de la France, sur les bords de la Charente, sans qu'ils vissent jamais l'ombre seulement d'un mât, d'une voile ou d'un canon, était une conception un peu ridicule.

C'est dans la rade de Brest que stationne cette école, depuis la suppression du collège d'Angoulême, en 1827. Etablie d'abord sur l'*Orion*, elle fut transférée, en 1839, à bord du vaisseau à trois ponts le *Commerce de Paris*, qui, pour cette nouvelle destination, reçut le nom de *Borda* ; il subsista jusqu'en 1863, époque où il céda la place au *Valmy*, qui lui-même fut remplacé, en 1890, par l'*Intrépide*, également à trois ponts. Le *Valmy* et l'*Intrépide*, en devenant vaisseaux-écoles, échangèrent

leur nom contre celui de *Borda*, qui reste ainsi l'appellation générique du vaisseau où s'instruisent nos futurs officiers de marine. On s'est parfois demandé avec surprise pourquoi on avait choisi le nom d'un marin d'une notoriété modeste pour baptiser le vaisseau-école. Peut-être a-t-on voulu montrer ainsi que l'officier de marine devait être à la fois un homme de science et un homme de guerre, comme l'était Borda, qui fit faire des progrès réels à l'astronomie nautique et commanda brillamment un vaisseau pendant la guerre de l'Indépendance américaine. En tout cas, le nom de Borda est maintenant consacré par l'usage ou la tradition. Une de nos illustrations représente le *Borda* actuel. En sa qualité de navire du passé, il a sa coque noire traversée de lignes de batteries blanches, suivant la mode de jadis, à présent disparue. Il a aussi une mâture complète, beaucoup moins haute, il est vrai, que la mâture réglementaire d'un vaisseau de ligne, puisqu'elle n'est là que pour la parade ou pour l'exercice des élèves. Ses machines et ses chaudières lui ont été retirées, car il ne bouge jamais et demeure immobile sur ses ancres. Mais tel qu'il est et en dépit de sa forme ou de sa silhouette, il fera rêver tous les jeunes marins en herbe qui jeteront les yeux sur ces pages.

Il est agencé d'une façon parfaite. C'est merveille de voir quel parti on a su tirer d'un espace relativement restreint pour



LES CANOTS DU « BORDA » A L'EXERCICE.

y installer les nombreux services nécessaires à un établissement d'instruction. Pas le plus petit coin n'est perdu. La batterie basse, par laquelle on arrive lorsque « la canonnière » ou un canot vous dépose à bord, comprend des chambres d'officiers, le poste des maîtres, la salle de bains et enfin, sur l'avant, les cuisines. Dans la deuxième batterie on rencontre successivement, en venant de l'arrière : l'infirmerie, la salle d'étude des anciens, la batterie armée de canons, qui sert en même temps de réfectoire, puis des chambres d'adjudants. Dans la batterie haute se trouvent le carré des officiers, des amphithéâtres pour les cours, la salle d'étude des nouveaux ; sous la dunette, le logement du commandant et celui de quelques autres officiers.

Aux étages inférieurs, dans les cales et les faux ponts, on a placé les vestiaires des élèves, et, non loin de là, leurs prisons — car il faut tout prévoir, hélas ! — puis un musée de modèles de machines et de canons, les soutes à vivres, etc... On y trouve aussi, à la place jadis occupée par les machines, un grand préau servant à l'escrime et à la gymnastique. Une de nos gravures (page 49) représente ce préau, qui prend jour par une sorte de large puits montant jusqu'au pont supérieur, au centre du bâtiment. Comme malgré son architecture antique, le nouveau *Borda* est aménagé à la moderne et, par suite, éclairé à la lumière électrique, on a dû loger dans le faux pont les chaudières et les dynamos nécessaires à cet éclairage. C'est là ce qui explique la présence d'un long et mince tuyau de cheminée qui émerge entre les deux mâts principaux.

Les batteries d'étude ont une longueur de vingt à vingt-cinq mètres et s'étendent sur toute la largeur du navire. Elles sont garnies de bureaux, de six places chacun, placés en abord juste en face des fenêtres qui ont remplacé les sabords. Des pliants servent de sièges aux élèves. A la nuit, les batteries d'étude se transforment en dortoirs de la façon la plus simple du monde, puisque les élèves dorment dans des hamacs : il leur suffit de suspendre leurs hamacs à des crochets de fer fixés aux poutres transversales du pont supérieur, et le dortoir est installé.

Quant à la batterie garnie de canons et servant aux exercices d'artillerie, elle se métamorphose trois fois par jour en réfectoire sans grande complication. A l'heure des repas, des servants dressent entre les canons des tables en bois blanc démontables, à tribord pour les anciens, à bâbord pour les nouveaux ; puis, le repas fini, tout est enlevé très vite pour laisser l'espace libre entre les canons. Les amphithéâtres sont pareils à ceux de tous les collèges, de toutes les écoles. Ils contiennent des gradins portant des tables et des bancs et, en face des gradins, l'inévitable tableau noir.

Le *Borda* est commandé par un capitaine de vaisseau. Son état-major comprend : un capitaine de frégate, second, un aumônier, neuf lieutenants de vaisseau, professeurs ; deux mé-

caniciens principaux, professeurs ; un sous-commissaire, officier d'administration ; dix professeurs civils. Indépendamment de leurs cours ou conférences, les lieutenants de vaisseau font à bord un service de quart ou de garde. On cherche à donner aux futurs officiers une idée aussi exacte que possible de la vie maritime, et le service intérieur du bord se rapproche, autant que faire se peut, du service ordinaire de la flotte.

L'équipage du *Borda* se compose de 300 à 320 hommes, parmi lesquels 200 marins des différents grades sont préposés spécialement à l'instruction et au service des élèves. Ceux-ci sont sous la surveillance continue de jour et de nuit de dix premiers-maîtres — ayant le grade d'adjudants — qui font la police des cours, des études, des repas et des récréations. Ils veillent au maintien de l'ordre. Ils sont là pour réprimer tous les écarts, toutes les infractions à la discipline : d'où le sobriquet assez irrespectueux de *molosses* qui sert à les désigner.

La plupart des cours ont lieu sur le vaisseau même. Le cours de physique et de chimie est fait à terre, à l'Ecole de médecine navale, afin de profiter des laboratoires et des cabinets de physique qui s'y trouvent. L'exercice du fusil a lieu à terre, dans la cour de l'Ecole des mécaniciens. Les élèves y sont conduits deux fois par semaine, le jeudi et le dimanche matin. Les exercices de manœuvre ayant trait soit aux embarcations, soit à la conduite des navires, se font en rade, dans les canots du *Borda* ou à bord des deux annexes stationnées en rade, non loin du vaisseau-école. Parmi les illustrations qui accompagnent ce texte, on peut voir (page 47) la flottille des canots évoluant en rade : ce sont, bien entendu, les élèves qui manœuvrent les voiles, qui arment les avirons ou qui, à tour de rôle, tiennent en main la barre du gouvernail. Une autre gravure (page 48) représente une des annexes, le *Janus*, ancien brick à voiles transformé en trois-mâts, en train de circuler pour l'instruction des élèves. L'autre annexe est l'*Allier*, aviso-transport à vapeur qui a reçu, depuis qu'il est affecté au service de l'Ecole navale, le nom de *Bougainville*. Sur les annexes, les élèves font absolument l'office de matelots. Ce sont eux qui courent sur les manœuvres pour hisser les voiles ou les carguer ; ce sont eux qui montent dans la mâture pour serrer les voiles ou gréer les perroquets ; ce sont eux aussi qui conduisent les feux quand on marche à la vapeur. On les exerce également à la conduite des canots à vapeur en leur faisant manœuvrer la machine d'une embarcation de ce genre, de même qu'on les initie au fonctionnement des machines de torpilleurs, en mettant à la disposition de l'Ecole un des torpilleurs du port. En un mot, on cherche de toutes les façons à inculquer à ces jeunes gens, avec les connaissances théoriques, le savoir pratique, indispensables à l'officier.

La rentrée du *Borda* a lieu le 1^{er} octobre de chaque année. Comme les cours durent deux ans, les « bordachiens » se divisent en « anciens » et en « fistots ». Ces derniers sont les nouveaux ; ils correspondent aux « melons » de Saint-Cyr. Chaque ancien a son fistot, c'est-à-dire une sorte de pupille dont il fera la première éducation maritime, qu'il initiara aux premiers détails du bord, aux traditions et aux coutumes de l'Ecole et dont il dirigera les premières ascensions dans la mâture. Le fistot doit respect et soumission à son ancien — comme à tous les anciens du reste — et malheur à celui qui voudrait secouer le joug de ses aînés ! Il lui en coûterait plus d'un « tour de barres », c'est-à-dire plus d'une promenade aux barres de perroquet — tout en haut de la mâture — infligée en guise de punition. Mais l'union de l'ancien et du fistot ne devient indissoluble qu'après la cérémonie solennelle de la remise du sabre. Il n'y a pas fort longtemps que les élèves du *Borda* portent à leur flanc — et avec quelle satisfaction bien naturelle ! — cet insigne de commandement : ils le doivent à une visite que leur fit, en 1866, le jeune Prince Impérial. Jusque-là ils n'avaient rien de militaire dans leur costume tout noir, relevé seulement de boutons d'or à la veste et d'une ancre à la casquette. Pourtant les Polytechniciens avaient l'épée, les Saint-Cyriens le coupe-choux ou le sabre, suivant qu'ils étaient fantassins ou cavaliers : pourquoi les Bordachiens étaient-ils ainsi déshérités ? Était-ce donc qu'on les traitait en gamins ? Cela avait quelque chose d'humiliant. Et quand le Prince vint à Brest pour voir l'Ecole, on autorisa les majors des promotions à demander la faveur de porter le sabre. La faveur fut accordée.

Le sabre fait partie de la grande tenue, c'est-à-dire de la tenue en drap noir à boutons d'or, qui n'est qu'une tenue de sortie. Sur le *Borda*, en effet, les élèves ne sont pas si élégants. Leur costume d'intérieur est entièrement de toile et se compose d'un large pantalon, d'une vareuse et d'une casquette noire. Mais le fistot ne doit pas s'armer du sabre d'ordonnance avant d'avoir été sacré par son ancien. Cela donne lieu à une cérémonie particulière. Le fistot se met à genoux devant l'ancien et baisse la tête ; l'ancien tire le sabre et frappe son camarade de trois coups du plat de la lame sur l'épaule droite. Puis il le relève, lui donne l'accolade, boucle son ceinturon et lui remet l'arme qui battra son flanc lorsqu'il circulera dans la ville de Brest aux jours de sortie. Si le fistot est devenu un per-



LE « JANUS » SOUS VOILES.

sonnage de qualité, par l'effet même de la réception de son sabre, il n'en demeure pas moins tenu de s'incliner devant l'évidente supériorité de ses anciens. Il doit, en parlant d'eux, dire Monsieur un tel. Il doit rendre hommage à leurs mérites incontestables. Il doit les saluer le premier..., moyennant quoi, il est assuré de passer tranquillement son année de début, sans encou-

rir aucune des petites misères réservées aux esprits trop indépendants. Il n'y a pas, au *Borda*, de ces brimades qui, dans d'autres écoles, présentent un fâcheux caractère de vexation ou de brutalité.

Les journées sont singulièrement bien employées : les manœuvres alternent avec les cours, les cours avec les heures



LE PRÉAU DU « BORDA ».

d'étude, sans repos ni trêve que de courtes récréations, passées sur le pont, entre le mât d'artimon et le mât de misaine.

La musique et la danse sont en grand honneur sur le *Borda*. Un piano, installé dans la batterie, permet de cultiver l'une et l'autre. Mais la vie du bord est bien monotone. Elle est faite pour donner aux élèves un avant-goût des longues traversées au delà des grands caps. Le temps n'est plus cependant où les futurs officiers de marine restaient cloîtrés sur le vaisseau-école pendant deux ans de suite, sans jouir d'un seul jour de congé. On a commencé par octroyer un mois de vacances entre les deux années d'étude, ce qui fut un progrès énorme, puisque cela permettait à ces élèves, à ces enfants, d'aller se retremper au milieu de leurs familles. On a ensuite donné une sortie par trimestre, puis une sortie par mois. Enfin, en 1890, dans un bel élan de largesse, on a concédé un congé de dix jours au milieu de l'année scolaire, vers le mardi gras. On ne se doute pas de la peine qu'on a eue et de la diplomatie qu'il a fallu déployer pour faire octroyer aux élèves du *Borda* ces courtes vacances. Ne prétendait-on pas que Brest était trop éloigné du centre de la France ! On se croyait encore, sans doute, au temps des diligences, où il fallait huit jours pour aller de Brest à Paris. Un ministre moins routinier que ses prédécesseurs a trouvé absurdes de pareilles raisons et la cause des petites vacances a été gagnée.

La grande fête traditionnelle du *Borda* est celle du C. Voici comment on la décrit dans un ouvrage spécial : « Le C est un mannequin costumé en bordachien qui personnifie l'élève cancre, rossard, souffre-douleur et antiréglementaire. Sa casquette est sale, ses cheveux longs, ses vêtements déchirés ; il porte la moustache, un faux-col, des gants de couleur ; il a une montre, une bague, cinquante et un sous dans sa poche, un

roman très pornographique, etc... Bref, il est chargé de tous les méfaits que l'on réprimande ou punit à bord, et il mérite pour cela d'être pendu à la grande vergue et calé trois fois, comme on disait dans l'ancienne marine, c'est-à-dire trempé trois fois dans l'eau. Les élèves lui font donc subir le supplice de la cale. Mais au troisième coup la corde cède et l'infortuné, livré à lui-même, tombe et s'en va au fil de l'eau. On envoie un canot le repêcher. Ramené à bord, il est fouillé par un *molosse* qui reconnaît combien sa tenue est défectueuse et qui trouve sur lui une lettre ironique et perfide, dans laquelle le pauvre C dépeint sous les plus sombres couleurs de la vie du *Borda*, le régime sévère et dur qu'on y subit... Pourquoi ce mannequin s'appelle-t-il le C ? Mystère et tradition. »

Les cours se terminent à la fin de juillet. Les fistots embarquent alors sur le *Bougainville*, avec lequel ils font une campagne d'instruction d'une durée d'un mois. Ils visitent ainsi Saint-Malo, Cherbourg, Le Havre, quelquefois Anvers et Portsmouth. Le 31 août ils sont de retour à Brest, pour aller de là prendre leurs grandes vacances. Quant aux anciens, c'est le 31 juillet qu'ils voient s'ouvrir toutes grandes devant eux les portes de la liberté. Ce jour-là, ils finissent leur temps de servage ; ils quittent avec un bonheur sans mélange « l'affreux ponton » qu'ils ont été pourtant si fiers de fouler sous les pieds deux ans plus tôt. Mais le cœur des Bordachiens, comme celui des hommes, est fait d'ingratitude et d'oubli. Sans tarder, ils revêtent l'uniforme d'aspirant qu'ils ont fait confectionner depuis longtemps par un tailleur brestois. A leurs manches et à leur casquette brille un galon d'or, ce précieux galon si désiré, qui leur a fait faire tant de rêves délicieux. La vie leur apparaît souriante, pleine de promesses qu'elle ne tiendra pas toujours.

M. L.



LA BATTERIE BASSE ET LA SALLE D'ARMES

Le Matelot

Le matelot que je veux présenter au lecteur est un être beaucoup plus complexe que le soldat, son frère d'armes de l'armée de terre. Qu'il soit gabier, fusilier, canonnier, torpilleur ou mécanicien, on le rencontre toujours coiffé du même bonnet bleu à pompon rouge, que la guerre de 1870 a popularisé, et que, depuis lors, nos enfants continuent à porter en l'ornant du ruban aux belles légendes dorées. C'est ainsi que les noms de nos cuirassés : la *Dévastation*, le *Courbet*, le *Bayard*, etc., sont aussi familiers aux Parisiens et aux habitants de nos moindres villages qu'aux populations de nos villes maritimes.

Dans la flotte anglaise, comme au temps jadis d'ailleurs dans la nôtre, on trouve à bord de vrais soldats et des artilleurs. Ils sont revêtus de la traditionnelle jaquette rouge. C'est plus pittoresque, et cela fait bien dans le tableau au point de vue de la couleur; mais cela manque d'unité. J'aime mieux notre matelot avec son col bleu. Il est bon à tous les métiers, après avoir puisé dans les écoles l'instruction spéciale nécessaire. A des règles uniformes, à une discipline uniforme, on a bien fait d'ajouter un uniforme spécial, adapté merveilleusement d'ailleurs à tous les climats et à toutes les circonstances de la vie sur mer.

Et, d'abord, d'où provient-il, notre matelot? La grande pépinière du recrutement, tout le monde le sait, c'est l'inscription maritime. Voilà plus de deux siècles que la vieille et toujours vivace institution de Colbert nous fournit des marins; et ce qui prouve qu'elle a la vie dure, c'est qu'elle a vécu jusqu'en l'an de grâce 1896, sur le régime des décrets et des ordonnances. La loi qui la régit date, en effet, du mois de juin dernier. Nos pêcheurs, dans le bon vieux temps, ne se souciaient guère d'embarquer sur les vaisseaux du roi où les attendaient les fers, le *supplice de la cale*, qui consistait à immerger le patient par trois fois, à l'aide d'un cordage venant du bout de la grande vergue; la *bouline*, qui consistait à passer entre deux rangs de camarades qui vous cinglaient le torse à l'aide de garcettes; le *cabestan*, qui était un genre différent de flagellation; sans compter le scorbut, la vermine, etc. Ce genre d'attractions, bien que varié, n'étant pas suffisant pour assurer le recrutement de la flotte au moyen de volontaires, on trouvait des équipages au moyen de la presse. C'était un expédient qui avait pour conséquence de dépeupler les côtes. Il fallait aviser et trouver mieux. Ainsi fut créée l'inscription maritime qui oblige l'habitant des zones maritimes à servir jusqu'à soixante ans.

En retour de cette lourde charge, du service obligatoire que les terriens ne connaissent que depuis un quart de siècle, le marin jouit de certains avantages dont le principal est une retraite pouvant s'élever jusqu'à 600 et 750 francs. C'est ainsi que née de la raison d'Etat, l'inscription maritime est devenue en même temps une institution de prévoyance, et que Richelieu

et Colbert furent, sans le savoir, des socialistes d'Etat, dans toute la force du terme.

Voilà donc notre marin des classes immatriculé, puis levé pour le service. Il séjourne un certain temps au dépôt où on le dégrossit un peu sur tout, puis il passe devant « la commission des spécialités » qui opère une sélection parmi les jeunes inscrits. Les plus robustes, les plus carrés d'épaules, feront des canonnières et iront passer huit mois sur le vaisseau-école la *Couronne*, en rade des îles d'Hyères; les plus instruits deviendront électriciens et torpilleurs après un stage de six mois sur l'*Algésiras*; d'autres iront à Lorient au bataillon d'instruction, ce sont les futurs fusiliers; enfin, ceux qui sont marins long-courriers seront dirigés sur la *Melpomène*, frégate-école des gabiers.

Les bâtiments armés exigent la présence d'environ quarante mille marins dont les deux tiers proviennent de l'inscription maritime. Le reste est fourni par les bas numéros de la flotte et les engagements volontaires. Cette dernière source de recrutement fournit principalement les mécaniciens qui, après un stage dans les écoles spéciales de Toulon et de Brest, arrivent promptement sous-officiers, premiers maîtres, puis peuvent parvenir mécanicien inspecteur-général, grade assimilé à celui de contre-amiral. On avait coutume de dire que le soldat avait son bâton de maréchal dans sa giberne. On peut en dire autant du matelot, et l'on cite dans la marine plusieurs amiraux sortis des mousses; mais combien peu franchissent l'échelon de premier maître, assimilé à l'adjudant de l'armée. L'examen exigé pour passer enseigne de vaisseau est difficile, et il ne peut en être autrement étant données les connaissances étendues et variées que doit posséder l'officier de marine. On estime que cinq pour cent à peine dans notre état-major naval sortent des rangs. Tout le reste provient de l'Ecole navale, et, en très petit nombre, de l'Ecole polytechnique.

Le matelot, du temps de Colbert, était déjà mieux payé que le soldat, du moins quand il était payé, car il arrivait souvent que la solde était en retard. Il avait droit à 14 livres, 16 livres ou 21 livres, selon le temps du service. Aujourd'hui les soldes sont de 24 francs, 33 francs et 36 francs par mois, selon la classe. Les brevets de spécialités confèrent en outre aux titulaires des suppléments journaliers de 25 à 40 centimes auxquels viennent s'ajouter des suppléments facultatifs conférés à la mer, par l'autorité du bord. Ces suppléments de fonctions sont de 10 à 20 centimes par jour. Il va sans dire que de nos jours le matelot est payé régulièrement et intégralement. Toutefois, les inscrits peuvent faire toucher par leurs parents : femmes, ascendants ou enfants, une partie de leur solde. C'est ce qui constitue la délégation, que le marin appelle sa *délègue*. La caisse des gens de mer, créée bien avant l'invention des mandats-poste, spécialement à l'effet de verser la délégation aux ayants droit,

rend aux populations maritimes les plus signalés services, surtout lorsque le marin, soutien de famille, est en cours de campagne. Dans ce cas particulier, on ne paye la solde qu'à raison d'un mois sur deux, de sorte qu'au retour au port, au moment du désarmement, le matelot se trouve à la tête d'un gros décompte dont il fait invariablement deux parts. Après avoir envoyé la plus grosse à la femme ou à la mère, il consacre la seconde à mener pendant quelques jours la vie à grandes guides. Tant qu'il lui reste un écu, ce ne sont que noces et festins, le tout accompagné des promenades obligées en voitures ou à cheval; car le mathurin comme l'officier de marine a toujours éprouvé un penchant irrésistible pour la locomotion, cette navigation roulante, et aussi pour l'équitation.

Il lui arrive parfois d'être « débarqué sans palan » de sa monture; mais c'est plus fort que lui, il y revient toujours et quand même. Le matelot n'a pas plus tôt dépensé les premiers sous de son décompte que les ennuis, les privations et les misères de la campagne qu'il vient de faire sont oubliées à jamais. Mais dès que son escarcelle est vide, il n'a plus que faire sur le plancher des vaches, où il faut toujours avoir la main à la poche. Qu'il obtienne une permission d'une vingtaine de jours, pendant lesquels il reverra sa vieille mère, sa femme et ses petits enfants qui le connaissent à peine, et dont le plus jeune est quelquefois venu au monde après son départ, et notre mathurin, dont l'insouciance est le fonds du caractère, ira de nouveau volontiers courir les mers. Il ne faudrait pas croire que les spécialités, bien qu'appartenant à des gens coiffés du même bonnet, soient placées à bord sur le même pied. Une hiérarchie établie avec soin et rigoureusement observée, les distingue les unes des autres.

Il a fallu, en effet, prévoir le cas où l'embarcation ou le navire lui-même venant à être privé d'officiers, quel serait le sous-officier qui, à grade égal, aurait autorité sur l'équipage et prendrait le commandement. Voici l'ordre établi par les décrets en vigueur : manœuvre, canonnage, torpilles, mousqueterie, timonerie. Puis viennent les mécaniciens, pilotes, armuriers, fourriers, chauffeurs, charpentiers-calfats, voiliers, magasiniers, agents des vivres, tambours et clairons, et hommes de pont. Enfin, pour justifier l'appellation de ville flottante donnée aux vaisseaux de guerre, d'autres spécialités accessoires viennent s'ajouter aux premières; ce sont celles de pyrotechnicien, de secrétaire militaire, de gymnaste, de maître d'escrime, d'instituteur, de scaphandrier, de musicien, de boulanger et de maître coq. Les cambusiers sont en même temps tonneliers et bouchers. Parfois, cependant, cette dernière fonction est revendiquée par l'infirmier, qui peut ainsi se faire la main *in animâ vili*, en vue des opérations chirurgicales qu'il est parfois appelé à faire sur les petits bâtiments dont l'état-major ne comporte pas de médecins. Il me souvient encore de notre infirmier du *Jean-Bart*, qui, dédaignant la masse et le coup d'assommoir donné sur le front de la bête, opérait à la manière des toréadors et tuait l'animal sur le coup, en lui enfonçant un poignard dans les vertèbres cervicales.

Les fonctions de coiffeurs préposés aux rasoirs et aux tondeuses, sont dévolues aux tambours et clairons. Je n'ai jamais su pourquoi; mais la tradition le veut ainsi. Il va sans dire que les charpentiers-calfats, fournissent des menuisiers et des ébénistes et qu'on trouve dans le personnel des machines, des fondeurs, des chaudronniers en fer et en cuivre, des ajusteurs, des forgerons, des serruriers, des graveurs, des dessinateurs, des ciseleurs, etc. On trouve parfois parmi eux de véritables artistes qui permettent au second du bord de décorer les panneaux, la coupée, le fronton de passerelle ou de dunette, au moyen d'emblèmes qui sont de véritables objets d'art. Parfois, les circonstances s'y prêtent, et l'on choisit comme thème les armoiries du personnage qui a donné son nom au vaisseau, comme sur le

Richelieu, le *Bayard*, le *Colbert*, etc. Quand le personnage n'a ni blason ni armoiries on s'ingénie à créer un emblème qui doit figurer à l'avant de toutes les embarcations et permet à première vue de distinguer le bâtiment auquel elles appartiennent.



LA DISTRIBUTION DE LA SOUPE.

ment. Seuls les canots des amiraux ont pour emblèmes des étoiles : deux pour le contre-amiral et trois pour le vice-amiral.



L'ÉQUIPAGE AUX SACS.

Enfin, aux armuriers incombent les fonctions de vitrier, ce qui n'est pas une sinécure après certains tirs des grosses pièces.

Par l'énumération qui précède on voit que tous les métiers

de la création, à peu d'exceptions près, sont représentés à bord. Le marin faisant lui-même sa lessive, le lundi et le vendredi, il se transforme encore en blanchisseuse et repasseuse. Quand nous étions embarqués sur le *Bayard*, lors du blocus de Formose, et que les Chinois, qui sont cependant des blanchisseurs émérites, nous refusaient obstinément notre linge, pendant les longs mois du blocus, nous avions recours aux musiciens de l'amiral, qui jouaient du fer à repasser et de leur instrument avec une égale dextérité. Dire que nos cols et manchettes étaient aussi parfaits que si on les eut envoyés blanchir à Londres, serait une exagération manifeste; mais, seuls de toute l'escadre, les officiers du bâtiment amiral avaient du linge empesé. Ainsi le voulait la misère des temps. Il m'est arrivé, par contre,

l'artillerie à tir rapide. Pas n'est besoin d'être gabier aujourd'hui, ni de savoir prendre un ris ou serrer un cacatois sous un grain, pour monter dans de semblables belvédères. Les dames en font l'ascension par plaisir quand elles visitent nos cuirassés. Aussi n'est-ce plus là que nous retrouvons le gabier; mais il a toujours sa raison d'être, et voici dans quelles circonstances :

Le vaisseau appareille par grosse mer, le cabestan a mis l'ancre haute, c'est-à-dire qu'elle se présente à fleur d'eau, baignée au tangage par d'énormes paquets de mer, qui rejailissent en flots d'écume sur les bossoirs. Il fait nuit noire et nous sommes en hiver. Il s'agit d'aller crocher la poulie de capon dans la cigale de l'ancre pour hisser celle-ci à son poste de mer. Un gabier s'affale, pieds nus toujours, car le vrai gabier, vérita-

ble quadrumane, travaille des pieds aussi bien que des mains. On l'a obligé à se passer un bout de corde autour des reins; mais il a fallu insister pour qu'il accepte de prendre cette précaution élémentaire qu'il considère comme une injure faite à son intrépidité naturelle. Les pieds posés sur la poulie inférieure de capon, qui est quelquefois plus grosse que lui, il affale le palan et plonge avec lui dans la lame à chaque coup de tangage. On l'entend s'écrier : « *L'ancre est surjalée!* » ce qui signifie qu'un tour de chaîne s'enroule autour de la traverse de l'ancre. Quelquefois ce sont les becs de l'ancre qui montent les premiers. Dans ce cas *l'ancre est surpattée!* Ce sont encore des tours de chaîne qu'il faut défaire tout en maintenant l'énorme masse de fer dont le poids atteint et dépasse trois mille kilogrammes. Si le vaisseau fait partie d'une escadre, il est obligé de sortir de la ligne et de demander « liberté de manœuvre », car l'opération est délicate, dangereuse et forcément longue. Une armée de fusiliers, de canoniers ou de timoniers n'y ferait rien. Un gabier, deux gabiers au plus, suspendus au-dessus de l'abîme, sur cette balançoire mal suspendue qui peut basculer et tout rompre, éclairés par la lueur vacillante d'un fanal qu'on maintient à leur hauteur avec un bout de corde, fixent des cordages sur l'ancre, dépassent la chaîne qu'on mollit, tour par tour. Pendant ce temps, l'escadre s'éloigne. Le commandant, impatient de reprendre son poste, marche à petite allure, la lame cingle nos braves lous de mer, dont la lutte contre les éléments exaspère le courage. Enfin, après une demi-heure, quelquefois davantage, d'efforts surhumains, *l'ancre est claire!* Nos braves ga-



LE COUCHER DES HOMMES.

à la même époque, à bord du *Château-Renaud*, pendant une relâche à Hong-Kong, de voir le bâtiment littéralement pris d'assaut par une nuée de jeunes Chinoises qui grimpèrent à l'abordage par les porte-haubans, agitant des certificats qui établissaient qu'elles étaient les plus habiles et les plus fidèles blanchisseuses du monde. Les cris perçants qu'elles poussaient en pidjin, ce patois anglais de l'Extrême-Orient, faisait vaguement ressembler notre bâtiment à une halle tenue sur un bateau de fleurs. En qualité d'officier en second, chargé de maintenir le bon ordre, je fus obligé d'appeler immédiatement la garde, en armes, pour refouler pied à pied, les unes par la coupée, les autres par-dessus les bastingages, ces trop entreprenantes jeunes personnes, et repousser cette invasion d'un nouveau genre.

« Pour sûr, disaient les matelots, que les Chinois ne nous prendront jamais comme cela à l'abordage! »

Que le lecteur veuille bien nous pardonner cette petite digression et revenir avec nous au fin gabier, au marin par excellence, dans tous les temps passés, présents et futurs. Certes, l'importance du gabier est bien moindre aujourd'hui qu'au temps où nous avions encore une marine à voiles; c'est à peine s'il nous reste quelques bâtiments mixtes, et la *Couronne* elle-même, depuis la fin de 1895, n'a plus cette belle mâture de 60 mètres de hauteur, dernier vestige des vieux vaisseaux de Crimée. Le soleil doré de la rades des îles d'Hyères n'éclairera plus, comme naguère, chaque matin le majestueux édifice de sa voilure. Désormais c'est le mât militaire qui règne dans toute la flotte. Qu'on s'imaginer une espèce de tour en acier d'une trentaine de mètres, dans l'intérieur de laquelle on a pratiqué un double escalier en hélice, un pour la montée, un pour la descente. Plusieurs plates-formes sont installées à différentes hauteurs, en guise de hunes; et on y dispose soit des projecteurs de lumière électrique, soit de

biers, trempés jusqu'aux os, transis, sont rehissés sur le gaillard d'avant, quelquefois les mains en sang, mais prêts à se dévouer de nouveau, conscients d'avoir fait œuvre de marin, dont nul autre qu'eux, à bord, n'eut été capable de venir à bout. « Allez-vous changer, garçons, leur dit l'officier en second, et dites à la cambuse de vous donner un corijaron de tafia. » Il ne reste plus maintenant qu'à peser sur l'énorme palan, avec les quatre cents hommes réunis de l'équipage, en un mot, à tirer sur la ficelle. C'est bon pour les hommes de pont et les *sakos*, dit le gabier. Lorsque ce dernier a passé son enfance à pratiquer la pêche sur notre littoral breton ou normand, il devient dans la marine de guerre un patron d'embarcation incomparable. Il exerce, dans ce cas, un véritable commandement. Il est responsable de la bonne tenue de son petit équipage, auquel il impose son autorité; il astique avec amour les cuivres et les ferrures, et brique les bancs et les avirons « à blanc », pour avoir droit lors de l'inspection du matériel du mardi à la récompense tant appréciée de la double ration. Le public étranger aux choses de la marine ne se figure pas l'influence toute-puissante de la double et du retranchement, car, comme l'ont écrit de graves auteurs militaires : « la discipline se maintient dans les armées par un bon système de récompenses et de punitions. »

Les pénalités comportent donc la consigne, le peloton, le retranchement à raison d'un repas seulement par jour, les fers, boucle simple ou boucle double, qui consiste à passer la cheville ou les deux chevilles du patient dans une manille enfilée à une barre de fer posée sur le pont et mobile, dite *barre de justice*. Le matelot puni de fers, n'y passe que la nuit, d'un branle-bas à l'autre. Encore est-il « débroché », selon l'expression consacrée, s'il a un quart de nuit à faire. Les hommes « à la broche », étendus sur le pont dans un angle de la batterie, acceptent

généralement leur sort avec plus de philosophie qu'on serait porté à le croire. On leur donne une ou deux couvertures, selon la rigueur de la saison; et, d'ailleurs, dormir à plat-pont est une habitude que le marin prend de bonne heure, pendant les quarts de nuit. La prison entraîne la mise aux fers, nuit et jour, avec une promenade d'une heure à l'air libre, ainsi que la privation de solde, et peut aller jusqu'à un mois. Le marin qui a encouru cette peine à la suite d'un gros délit tel que : bordée de plusieurs jours, récidive, abandon de son embarcation à terre, faute grave contre la discipline, etc., la subit quelquefois dans le cachot, petit réduit situé à fond de cale, dans le voisinage des machines.

Toutes les fois qu'un marin se met dans le cas d'être puni, en présence d'un supérieur de tout grade, celui-ci n'a pas le droit, comme le fait un simple caporal dans l'armée, d'infliger séance tenante une punition déterminée. Il va trouver l'officier de quart, lui expose le cas et lui demande la permission d'inscrire le délinquant sur le *cahier*. Vers quatre heures du soir,

après le rapport, le maître de mousqueterie, qui est dénommé « capitaine d'armes » et qui est le grand-maître de la police du bord, présente le *cahier* à l'officier en second, auquel le commandant délègue toujours ses pouvoirs, et, c'est à ce moment-là seulement, que les punitions sont réglées, selon un tarif et une appréciation uniformes. C'est une garantie incontestable en faveur du délinquant, qui se trouve ainsi à l'abri de la mauvaise humeur, du parti-pris, de l'amour-propre exagéré et de la passion du supérieur qui a constaté le délit.

Les punitions sont lues solennellement devant tout l'équipage assemblé, vers six heures, au branle-bas du soir, immédiatement après la prière dite par l'aumônier, ou à son défaut, par un timonier.

Le manuel du marin-canonnière enseigne, aux devoirs généraux, que « les canonnières doivent se faire remarquer par leur zèle, leur bonne conduite et leur bonne tenue ».

Les chefs de pièce doivent veiller à ce que tous les mouvements ordonnés soient exécutés avec *sang-froid, précision et vivacité*.



L'EXERCICE DES SIGNAUX À BRAS.

Dans la vie journalière, le canonnière breveté est souvent « chef de série », petit groupe de marins de toute catégorie, dont la place est marquée d'avance sur le pont lors de l'appel des gens de quart. C'est donc au canonnière qu'incombe le soin de signaler aux fourriers, les manquants de sa série. Il n'y a pour ainsi dire pas d'exemple de faux appels ou d'omissions faites par complaisance; et cependant notre chef de série n'est souvent qu'un simple matelot, comme ceux qui sont groupés autour de lui. Il a suffi que ce poste de confiance lui soit donné pour développer à ce point le sentiment du devoir chez un serviteur modeste mais qui a conscience d'être un matelot d'élite. C'est lui qui fera parler la poudre au jour du combat; c'est lui, quand le tambour aura battu la charge, qui enverra à l'ennemi un obus capable d'un seul coup de semer la dévastation et la mort, de paralyser les machines, en un mot atteindre l'adversaire dans une partie vitale. Qu'on s'imagine un projectile de 420 kilogrammes, recevant d'une charge de poudre de 117 kilogrammes une vitesse effroyable, et renfermant de la mélinite qui éclate après avoir traversé la muraille, au beau milieu d'une batterie!

Mais ce qui exige du canonnière le plus de sang-froid et le plus de coup d'œil ce sont les feux de salve des canons à tir rapide. Il faut voir tomber tout près du but ou sur le but lui-même (un ballon d'un mètre de diamètre), des obus qui se suivent à quelques secondes d'intervalle, avec une rapidité telle qu'au moment où la pièce fait feu l'obus précédent n'en est qu'au milieu de sa trajectoire. Pour atteindre ce résultat prodigieux, non pas avec de minuscules mitrailleuses, mais avec de vrais canons, qu'un mécanisme ingénieux permet de pointer, pendant la charge et le départ du coup, grâce à la poudre sans

fumée, il faut des hommes robustes, intelligents, dont l'attention soit concentrée sur les opérations complexes qu'ils ont à mener à bien, avec une intensité incroyable; il faut surtout des hommes dont l'œil demeure en quelque sorte rivé à la ligne de mire, et dont le cœur soit à tout instant maître de lui-même.

L'instruction spéciale, comme on le sait, est donnée au canonnière pendant les huit mois qu'il passe sur la *Couronne*. On n'y tire pas moins de 60,000 coups de canon dans l'année, et on calcule que la formation d'un canonnière revient à environ 1,800 francs. Le contribuable trouve que c'est cher; mais s'il assistait à un seul tir du vaisseau-école, et surtout s'il se souvenait que l'artillerie est la reine des batailles navales, il serait obligé de reconnaître qu'il en a pour son argent.

Le rôle du torpilleur est bien connu. C'est lui qui est au besoin le télégraphiste, l'électricien du bord, et, en même temps, le sapeur chargé de faire exploser sous la carène de l'ennemi les pétards sous-marins. Une spécialité complémentaire se trouve greffée à la sienne, c'est celle de mécanicien-torpilleur, chargé spécialement du démontage et du remontage des torpilles automobiles. Ces Whiteheads sont capables de porter à une immersion constante, et à la vitesse de 32 nœuds, une charge de 50 kilogs de fulmicoton, destinée à éclater au choc. La torpille portée, plus simple comme installation, est à la fois automatique et électrique. Elle est du ressort du torpilleur. Quelque peu dédaignée aujourd'hui, elle a eu son temps, et d'aucuns disent qu'on a tort de la délaisser.

Fixée à l'extrémité d'une hampe de six mètres projetée à l'avant d'une simple embarcation, elle était jadis d'un effet plus immédiat que la torpille lancée; comme le poignard, dans cer-

tains cas, est plus assuré d'atteindre le but qu'une balle de revolver. Le torpilleur, lui, quand le moment en sera venu, n'ira pas par quatre chemins; qu'on agisse de près comme de loin, il est préparé à toutes les expéditions. Donnez-lui une pile, des

80 centimètres de fer. D'autre part, les tirailleurs déployés sur le pont, à moins de les revêtir eux-mêmes d'un blindage épais, ne tarderaient pas à être pulvérisés par l'explosion des obus à mélite des canons à tir rapide. Dans ces conditions, le fusilier

qui dirige le tir d'une mitrailleuse automatique, tout en restant vulnérable au même titre que s'il avait un fusil en main, a du moins la consolation de se dire que de son côté il fait pleuvoir sur l'ennemi une grêle de projectiles, à l'aide de la machine perfectionnée dont il a la direction.

Le timonier, du vieux mot *timon* ou barre du gouvernail, laisse le soin de gouverner aux gabiers, en cours ordinaire de navigation; mais cette prérogative lui revient lors des appareillages, des mouillages et pendant le combat. Il est préposé à la pavillonnerie et aux signaux de petite et de grande distance. Son matériel se compose d'une centaine de pavillons en étamine de couleurs variées, en forme de carrés, de trapèzes, triangles et flammes, y compris les signes du code international, véritable langue universelle qui permet aux navires de guerre et de commerce de toutes les nations de communiquer entre eux en pleine mer, ou avec les sémaphores, sur n'importe quelle côte d'un pays civilisé. Un signal vient d'être déferlé en tête du mât du bâtiment amiral. Déjà les longues-vues l'ont découvert. Le chef de la timonerie de quart s'est précipité sur le volume spécial de la Tac-

tique. 329 première! s'écrie le timonier. En quelques instants, le signal est interprété. Hissez l'aperçu! et l'étamine blanche à pois bleus, destinée à montrer à l'amiral que son signal a été compris, monte comme une flèche au bout de la vergue qui lui est affectée. Le texte de la tactique est mis sous les yeux de l'officier de quart et du commandant. C'est une évolution *tout à la fois*, c'est-à-dire que les cuirassés changeront de direction, d'un même angle, tous en même temps, comme un escadron de cavalerie exécute des marches par le flanc ou des voltes. *On amène le signal!* crie le timonier de quart. C'est le moment d'exécution. Sur chacun des bâtiments de l'escadre, la barre et les machines sont manœuvrées en même temps. Les milliers et les milliers de chevaux-vapeur qui constituent l'escadron maritime, ralentis d'un côté, éperonnés de l'autre, tirés à gauche, tirés à droite, exécutent l'évolution prescrite, puis reprennent l'allure normale jusqu'à ce

qu'il plaise à l'amiral de modifier le nouvel ordre de choses établi par un nouveau signal. Ce qui précède suffit pour montrer l'importance du rôle joué par le timonier. Une erreur d'interprétation de sa part, si elle n'est pas relevée par l'officier de quart, peut faire évoluer le bâtiment sur la droite au lieu d'aller sur la gauche, et il n'en faut pas davantage pour occasionner une catastrophe du même genre que celle du cuirassé amiral de l'escadre anglaise, qui coula sous un coup d'éperon, au large de la côte de Syrie, entraînant au fond de l'abîme la presque totalité de ses 600 hommes d'équipage.

Au moment où le navire arrive au mouillage, le timonier chante le fond, dès qu'il l'a obtenu au moyen d'un petit plomb de sonde attaché à une ligne graduée. *Fond! 18 mètres.* Tribord! fond. Le commandant, les yeux sur la carte, contrôle, au moyen des indications de la sonde, le point qui lui est donné d'autre part, par les relevements de la côte. La nature du fond, rapportée par un morceau de suif at-

taché au plomb, donne également des renseignements précieux, surtout en temps de brume, au moment d'un atterrissage au milieu des courants et des récifs.

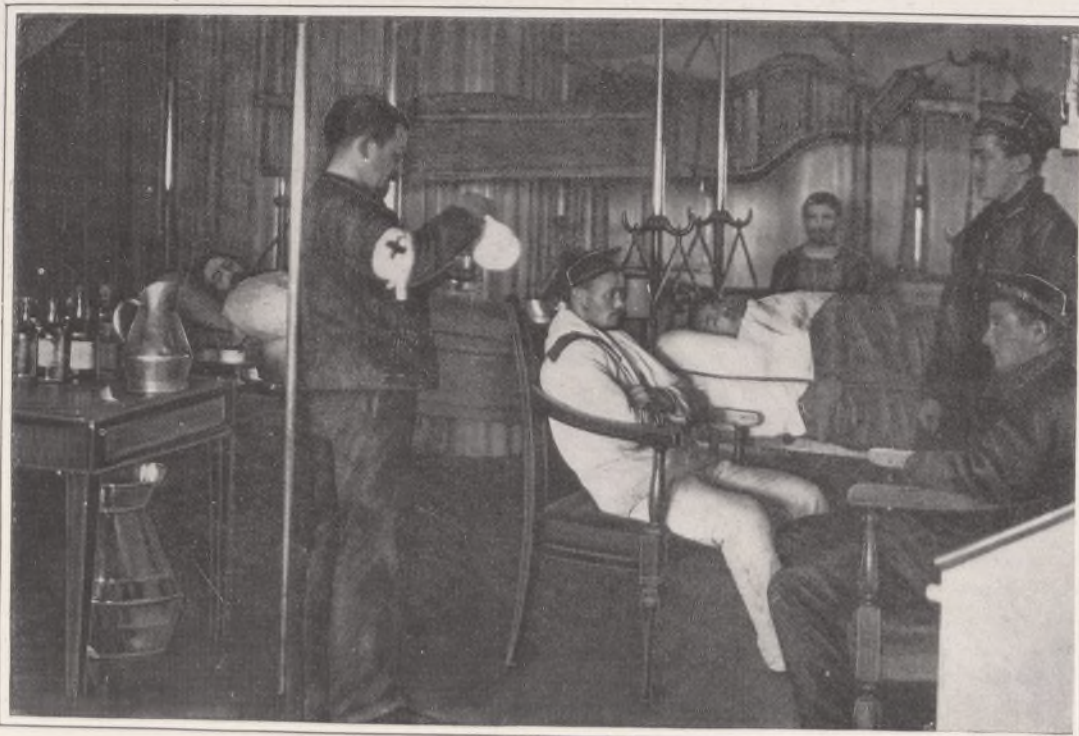
Comme on le voit, le timonier est l'auxiliaire immédiat de l'état-major, en matière de navigation. C'est encore lui qui prévient l'officier de quart des commandements à faire pour l'exécution du service intérieur, d'après un tableau où chaque mouvement est réglé, minute par minute: *Les tribordais à l'appel!*



LE POSTE DES MAÎTRES.

conducteurs dont il vérifiera plutôt dix fois qu'une l'isolement et la conductibilité; du fulmicoton humide, du fulmicoton sec amorcé au fulminate de mercure, avec un but invisible dans une nuit noire comme de l'encre, et il en fera son affaire, que la torpille soit portée ou qu'elle soit automobile, puisque la mode est aux automobiles. C'est encore lui qui, jeté à l'improviste sur une côte ennemie, se chargera en quelques minutes de détruire une voie ferrée, d'abattre des poteaux télégraphiques et de faire sauter une ou deux arches d'un pont de chemin de fer.

Il sera protégé, pour l'exécution de ce coup de main, par son camarade le fusilier qui, lui aussi, eut sa page de gloire à l'armée du Nord, à l'armée de la Loire, au Bourget et au Tonkin. Comme son frère le marsouin, le fusilier est amphibie; mais, depuis quelques années, il a en outre des prétentions du côté de la petite artillerie à tir rapide jusqu'au calibre de 47 millimètres



L'INFIRMERIE DU BORD.

inclusivement. C'est à lui qu'appartient spécialement la défense du vaisseau contre les torpilleurs ennemis, qu'à l'entendre, il transformera en autant d'écumoirs, à l'aide des mitrailleuses Maxim, qui peuvent lancer jusqu'à 300 obus de 37 millimètres à la minute. Quant au fusil Lebel, on s'imagine bien qu'il est d'un effet peu utile dans un combat naval, malgré ses grandes qualités, surtout si sa balle vient frapper sur un blindage de 45 centimètres, en acier harveyé, lequel représente plus de

Les bâbordais aux sacs ! Ramassez les plats ! Armez le canot major ! Rappelez à l'exercice du canon ! Les hommes de service à embrocher la morue ! etc., etc.

Ceci nous amène à dire deux mots du *maître coq*, ainsi nommé, disent les matelots, parce qu'il se lève à 2 ou 3 heures du matin, tous les jours, pour faire le café de l'équipage. Pour le repas de midi, il prépare généralement le pot-au-feu et quelquefois un navarin aux pommes succulent, que l'officier de quart de huit heures à midi déguste, non sans féliciter le maître coq,

qui est venu en personne lui présenter le plat du jour sur la passerelle. Pour le repas du soir, ce sont généralement des légumes secs, *des fayots*, quelquefois rebelles à la cuisson ; mais le maître coq, par des procédés à lui connus, en viendra à bout, eussent-ils fait dix fois le tour du monde ou séjourné des années entières au magasin des subsistances.

C'est ainsi qu'à bord tous concourent à donner la vie et la force à cette colossale machine qu'est un navire de guerre et que chacun est utile à tous.

E. D.

Ce que coûtent les Navires modernes

L'ACCROISSEMENT progressif du tonnage des navires, l'emploi de matériaux de choix, l'accumulation sur les bâtiments d'appareils mécaniques destinés aux divers usages du bord ont élevé dans une proportion considérable le prix de revient des différentes unités de combat.

Au commencement du siècle, un vaisseau à voiles de 120 canons coûtait moins de 3 millions, un vaisseau de 90 canons 2 millions et demi, une frégate 1 million 200,000 francs, une corvette 500,000 francs, un brick 300,000 francs. Et comme ces navires n'étaient jamais démodés, les dépenses d'une marine n'atteignaient pas des chiffres élevés. La permanence des types employés faisait qu'un vieux navire, à la suite d'une refonte, était l'équivalent d'un neuf.

Avec l'application de la vapeur à la marine de guerre, les prix de revient s'élevèrent : les machines et les chaudières obligeaient à de nouvelles dépenses et, de plus, les navires étant plus allongés, absorbaient plus de bois et plus de main-d'œuvre dans leur construction. On comptait 5 à 6 millions pour un vaisseau, 2 à 3 millions pour une frégate.

L'adoption de la cuirasse fit encore accroître les frais de premier établissement des flottes militaires. Le kilogramme de navire armé, qui coûtait précédemment 50 centimes, dépassa bien vite 1 franc. Les premières frégates cuirassées, comme la *Gloire*, coûtèrent 5 millions ; les corvettes, 3 millions ; les secondes frégates cuirassées du type *Océan*, lancées vers 1870, coûtèrent 9 millions, et le *Redoutable*, en 1876, atteignit 15 millions. La progression, on le voit, était constante. Est-ce que du moins, par une précieuse compensation, les bâtiments de combat coûtant plus cher qu'autrefois étaient assurés de fournir une plus longue carrière ? En aucune façon. Ils se démodaient avec une désespérante rapidité. Chaque innovation apportée aux moyens de défense ou d'attaque diminuait la valeur militaire des bâtiments déjà en service. Ce n'était plus, comme jadis, l'usure naturelle qui produisait la déchéance des vaisseaux de guerre, c'était la marche elle-même du progrès, qui venait amoindrir sans cesse les qualités des navires les plus récents. Encore jadis était-il possible de remédier à la détérioration des coques par des refontes opportunes qui devenaient de véritables remises à neuf,

tandis que maintenant il ne pouvait plus être question de refontes. Vouloir améliorer un navire par des retouches était



LE CARRÉ DES OFFICIERS.

presque impossible. Tout était à reprendre en lui. Mieux valait construire un nouveau spécimen. Une flotte militaire était donc doublement coûteuse : d'abord par son prix de revient, ensuite par sa déchéance rapide et sans remède.

Mais les prix de 1876 ont été largement dépassés. Ce n'est plus 1 franc que coûte aujourd'hui, comme il y a vingt ans, le kilogramme de navire armé, mais bien 2 francs ou 2 fr. 50 quand il s'agit d'un grand navire, 3 francs quand il s'agit d'un contre-torpilleur, 5 et même 7 francs pour un torpilleur de haute mer.

Voici d'ailleurs, résumés dans un tableau, les prix de quelques-uns des derniers types de navires français :

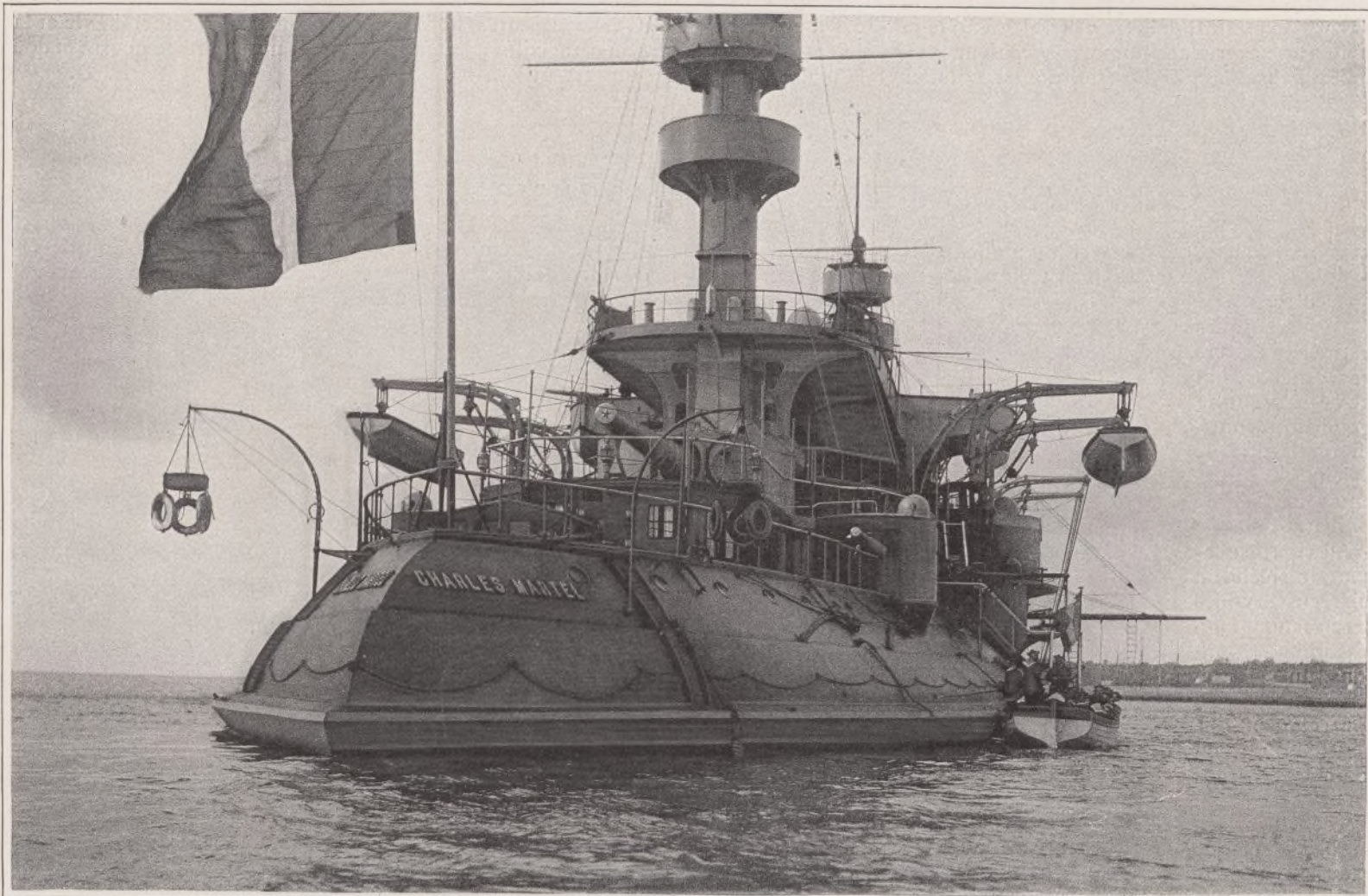
NOMS	CLASSE	Déplacement ou poids en tonnes	PRIX TOTAL	Prix du kilogramme en francs
<i>Jauréguiberry</i> . .	cuirassé	11.800	28.300.000	2 40
<i>Dupuy-de-Lôme</i> .	croiseur cuirassé	6.300	13.000.000	2 05
<i>Suchet</i>	croiseur	3.400	5.500.000	1 90
<i>D'Iberville</i> . . .	contre-torpilleur	925	3.000.000	3 20
<i>Mousquetaire</i> . .	torpilleur	150	750.000	5 »

Le prix des torpilleurs est donc relativement beaucoup plus fort que celui des autres classes de navires. Cette différence

vient du fini du travail, de l'emploi de matériaux plus chers. C'est ainsi que le *Forban*, qui a dépassé 31 nœuds de vitesse et qui, pour obtenir ce résultat si remarquable, a dû être construit avec un soin particulier, n'a pas coûté moins de 974,000 francs.

Comme son déplacement n'est que de 135 tonnes, le prix du kilogramme de ce navire a atteint le chiffre de 7 fr. 10.

En effet, tout est de plus en plus cher à bord des navires modernes. Les premiers blindages en fer coûtaient à peine



LE « CHARLES-MARTEL » VU DE L'ARRIÈRE.

1 franc le kilogramme. Les blindages mixtes (acier et fer) se sont élevés ensuite à 1 fr. 60 et 1 fr. 80, pour arriver à 2 francs le kilogramme en 1885. Ce prix ne s'est pas longtemps maintenu : avec les nouveaux aciers, très résistants il est vrai, on était hier à 2 fr. 20, on est aujourd'hui à 2 fr. 40, et pour certaines pièces de blindage particulières qui exigent une main-d'œuvre plus compliquée, on arrive à 4 fr. 50 et même 5 francs le kilogramme.

Le canon de 27 centimètres, modèle 1866, qui armait nos

navires en 1870, pesait 20,500 kilogr. et coûtait 18,550 francs. Le prix s'en est élevé successivement à 85,000 francs (modèle 1870), 108,000 francs (modèle 1875), et enfin à 175,000 francs (modèle 1887). Le poids a suivi une progression analogue, pour atteindre 35,500 kilogr. (modèle 1887).

Les affûts, les munitions, les objets d'armement, les accessoires, tout a augmenté en poids et en valeur. Et c'est pourquoi une marine de guerre est, à l'heure présente, une si lourde charge pour un budget.

M. L.

La Discipline et l'Esprit militaire à Bord

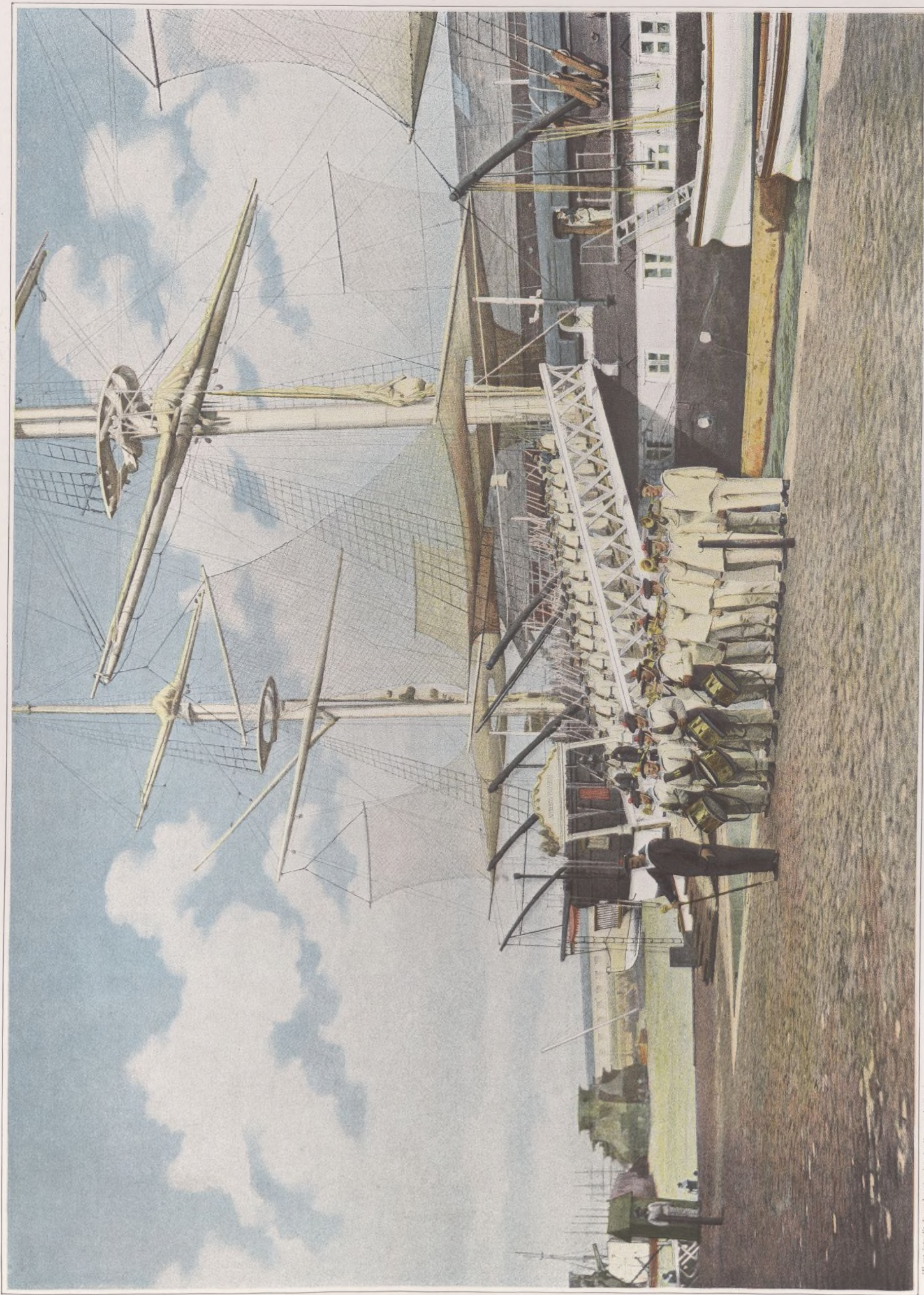
On se trompe généralement beaucoup sur les rigueurs de la discipline observée à bord de nos vaisseaux de guerre. On prononce souvent, à ce sujet, le mot de discipline de fer. On la suppose plus dure que celle de l'armée et on attribue à son extrême fermeté la belle tenue intérieure de notre flotte. L'erreur est grande. Cette discipline n'est point si dure qu'on paraît le croire. On sait l'adoucir ou la faire fléchir quand il convient. Son principal mérite, son vrai mérite, c'est d'être toujours en activité. A chaque instant du jour ou de la nuit, quels que soient le lieu et l'heure, le matelot est courbé sous la règle immuable. Il sait qu'en tout temps il doit s'observer, que la vigilance de ses chefs est toujours en éveil. Son vaisseau est une sorte de sanctuaire où nul écart de tenue, de parole ou de geste n'est toléré... Et, de fait, n'y a-t-il pas un peu de la vie monacale dans son existence à part?... Il respecte donc son navire, et le respect forme la base la plus sûre de toute discipline.

Ce respect du bord, tout tend à le développer chez le marin. L'ordre extrême qui se voit partout sur le pont, dans les batteries, dans la mâture ; le cérémonial qui préside soir et matin à la mise en place du pavillon tricolore ; l'aspect imposant d'une batterie armée de canons aux aciers brillants ou d'une tourelle cuirassée à l'énorme pièce ; la solennité d'une belle manœuvre ; les honneurs rendus au commandant ; les salves tirées pour un amiral, tout cela frappe l'imagination d'un garçon de vingt ans qui naguère travaillait aux champs ou pêchait sur les côtes. Pour lui, dans cette vie nouvelle, rien de déjà vu : tout est

surprise. Le grand mât du vaisseau est si loin du clocher de son village, si différent du pauvre mât de la barque parternelle !

Les machines compliquées répandues à profusion sur les navires modernes, sont autant de sujets d'admiration pour le matelot récemment enrôlé dans la flotte de guerre. C'est un monde nouveau qui se révèle tout d'un coup à un esprit simple, qui le confond d'étonnement, et qui lui donne, par contre-coup, la conscience de son infériorité vis-à-vis de ceux qui savent la raison et le but de toutes ces choses inconnues.

Ces hommes imbus de tant de science, ce sont les officiers et le commandant. Ce sont eux qui bientôt mèneront le navire au milieu des océans, qui le dirigeront, d'après les astres, au moyen d'instruments d'optiques, qui le feront atterrir, qui le feront mouiller, qui le feront appareiller pour s'en aller là-bas, vers les rives lointaines que les cartes indiquent à ceux qui les ont étudiées. « Ma Doué ! » s'écriera le marin breton, « mon Dieu ! comment savent-ils tant de choses ! » Il s'informera et il apprendra que pour être officier de marine il faut passer par des écoles où nul de son village n'est encore allé, qu'il faut avoir « fait toutes ses classes », et que cela même ne suffit pas toujours. Alors, lui, le pauvre enfant de Bretagne, qui sait à peine lire, il ne sera donc jamais officier ? Jamais ! ou du moins il a bien peu de chances de le devenir, une sur cent peut-être. Ces officiers qu'il voit circuler sur le pont avec des habits dorés, lui apparaissent ainsi comme des êtres à part qui ont sur lui une supériorité innée, pour laquelle il se sent déjà plein de déférence. Il sait aussi, par oui-dire, qu'au jour du combat ces officiers se bat-



Copyright 1897 by Roussod, Valladon & Co.

FUSILIERS SE RENDANT A L'EXERCICE
(Lorient.)

(Il est interdit de vendre séparément cette reproduction.)

Imprimeurs ROUSSOD, VALLADON & Co

traient bien, qu'ils seraient hardis, courageux et braves, et il sent croître encore son respect pour eux. Une chose aussi le touche, c'est de voir à bord des officiers en permanence. Le navire n'est jamais abandonné, comme la caserne, dont chacun des chefs s'éloigne une fois l'exercice achevé; un vaisseau est toujours gardé par des officiers en plus ou moins grand nombre. La vie des officiers se rapproche ainsi davantage de la vie des matelots; plus de liens s'établissent entre les uns et les autres, au grand profit de la sympathie réciproque.

Si le marin regarde ceux qui l'entourent de plus près, il n'aperçoit pas, comme dans l'armée, de jeunes sous-officiers sans barbe qui, après un an de service, ont acquis le droit d'orner leurs manches du galon d'or, et qui sont infatués de leur grade. Les seconds-mâtres les plus jeunes ont, pour le moins, dix années de plus que lui. Il sent qu'il y a entre eux et lui une distance énorme, faite non seulement de l'âge et du grade, mais du savoir et de l'autorité morale qui en découle. De cette distance difficile à franchir naît immédiatement le respect du matelot pour le sous-officier, et, à plus forte raison pour le premier-maire. Ce prestige du gradé aux yeux de l'homme arrivant au service est un gage certain d'une discipline exacte. Il garantit l'obéissance à tous les degrés de la hiérarchie, car les gradés, à leur tour, éprouvent pour leurs supérieurs le même respect qu'on leur témoigne. On a eu tort de caricaturer chez nous les vieux sergents de jadis, à la barbiche grisonnante, aux bras couverts de chevrons de réengagements. Vieux grognards ! disait-on. Certes, nos sergents fin-de-siècle ont l'allure plus

délurée et feront, après leur séjour à Saint-Maixent, de très convenables sous-lieutenants. Mais Saint-Cyr nous en donnait déjà de ces sous-lieutenants, et si les officiers sont indispensables, les vieux grognards sont aussi très utiles. C'est avec eux qu'on forme une armée solide, bien encadrée, disciplinée, et c'est grâce à eux qu'on gagne les batailles. Il faut plaindre les régiments qui n'ont plus ces vieux serviteurs modestes, à l'ambition bornée. La marine, heureusement, est riche encore d'excellents sous-officiers, hommes de devoir et de conscience, sachant commander et n'ayant aucune peine à se faire obéir. C'est là, qu'on ne l'oublie point, une de ses plus grandes forces.

Ainsi, respect du navire, respect des officiers, respect des sous-officiers, tels sont les sentiments qu'éprouve à son arrivée à bord le jeune matelot nouvellement embarqué. Avec le temps, ces sentiments, loin de s'effacer, s'accroissent graduellement. La vie de chaque jour confirme le matelot dans ses premières impressions. De confuses qu'elles étaient, celles-ci deviennent mieux définies, et alors le marin trouve légitime l'ascendant des officiers et justifiée la confiance de l'équipage.

Cette persuasion intime a un nom dans notre langue française, toujours si claire : elle se nomme l'esprit militaire. Le marin est très vite imprégné de cet esprit spécial, qui est l'âme d'une force organisée. Jamais il ne le perd. C'est là le secret de la tôte et exacte discipline qu'on admire dans notre marine. On la croit fondée sur la crainte et la terreur des punitions. Elle repose simplement sur l'estime et le respect des inférieurs pour leurs chefs.

M. L.

Les Exercices Militaires

Les exercices militaires pratiqués à bord des navires sont de deux sortes : ceux qui ont pour but l'assouplissement, et ceux qui constituent la préparation au combat, sur terre et sur mer.

Au nombre des premiers, qui sont, au sens propre du mot, des exercices de sport, comptent la gymnastique, la boxe fran-

çaise, l'escrime, la rame, et les exercices de mâture. Ceux-ci sont encore en honneur au *Borda*, sur son annexe le *Janus* (page 48) et sur l'*Iphigénie*, frégate-école d'application des aspirants, car on estime toujours que la manœuvre des voiles, si déchuée pourtant de l'importance qu'elle avait jadis, doit encore faire partie de l'éducation de l'officier de marine, et, si possible,



LE SAUT DE LA PERCHE (ÉCOLE DE GYMNASTIQUE DE LORIENT).

du marin. Il y a moins d'un an, les apprentis canonnières et timoniers de la *Couronne*, grimpaient encore, comme de vrais marins, à la voile, dans la mâture élancée du vieux vaisseau. Toutefois, comme la vie maritime à bord de nos bâtiments modernes ne comporte plus ce genre d'exercice, l'amiral Besnard, alors ministre, fit remiser dans l'arsenal : mâts, vergues, voiles, haubans et enfléchures, qui constituaient des agrès de gymnastique excellents pour développer l'agilité et le sang-froid des matelots, mais qui avaient le grand tort de coûter très cher comme entretien et d'exiger la présence d'un supplément d'équipage permanent. Avec les vieux marins, mangeurs d'écoutes de foc, versons un pleur sur ce vestige à jamais disparu de l'antique marine de nos pères, car nous ne verrons plus le Vaisseau avec ses batteries blanches à damier noir s'incliner et fendre l'écume sous l'effort de la brise. Nous sommes en plein dans l'âge de fer.

A la gymnastique du gabier qui, émule de Blondin, courait

pieds nus le long des vergues, a succédé la gymnastique de pied ferme, dont l'enseignement se donne sur le pont, avec barre fixe, anneaux, barres parallèles, etc. Les moniteurs ont leur école spéciale à Lorient, près du terrain de manœuvre des marins-fusiliers. Sous la direction d'un lieutenant de vaisseau, ils subissent pendant six mois un entraînement qui développe chez eux, au plus haut degré, l'agilité, la force et la souplesse. C'est merveille de les voir exécuter les mouvements d'ensemble, élevant ou abaissant les bras, un fusil dans les mains, avec une précision d'automates, mais d'automates musclés. Puis viennent les mouvements combinés d'escrime à la baïonnette, sur deux rangs espacés. Les sandales frappent le sol toutes à la fois. Après avoir fait des coups lancés, paré la tête, fait un double pas en avant, tous tourbillonnent dans une volte-face rapide et s'arrêtent immobiles, la tête haute, le regard assuré, en alignement parfait.

Leur costume de travail est tout en toile blanche, sandales,

IX. 15

pantalon, veste serrée à la taille et calotte blanche. Il faut les voir bondir dans les courses à obstacles, faire le saut de la perche et franchir des haies d'une hauteur invraisemblable (page 57), grimper à la corde lisse à bras raccourcis, sans effort apparent; franchir le cheval de bois en exécutant une culbute qui ferait honneur à un professionnel; puis se mettre en équilibre au sommet du portique, les bras tendus, les jambes en l'air!

Mais un spectacle qui force l'admiration, c'est celui de la prise d'assaut de l'octogone (page 58), sorte de pagode chinoise à huit faces, dont les plate-formes à jour, de plus en plus étroites à mesure qu'elles s'élèvent, sont séparées l'une de l'autre par des intervalles de deux mètres. Au signal donné par un coup de sifflet, de huit directions différentes, s'élancent, rapides comme des flèches, huit groupes d'élèves tout blancs, qui semblent se précipiter de tous les points de l'horizon comme une avalanche humaine. Mais au lieu de renverser l'obstacle qui se dresse devant eux, en moins de temps qu'il n'en faut pour le dire, ils l'escaladent par des rétablissements successifs avec un élan qui tient du prodige. Quelle enceinte fortifiée résisterait à l'assaut de quelques milliers d'hommes de cette trempe? Telle est la réflexion que chacun fait après avoir assisté à ces exercices.

En outre de la gymnastique, les brevetés de Lorient enseignent à bord l'escrime du sabre (page 59), auquel sont exercés tout particulièrement les canonnières et les hommes composant les abordages, dont l'armement est complété par des revolvers. La hache d'abordage légendaire s'en est allée avec le poignard et la pique, les vergues et les voiles. Les mouvements élémentaires, avec ou sans armes, ainsi que la boxe, le chausson et la canne, sont aussi de leur ressort. Ces exercices plaisent aux matelots. Quelques-uns, grâce à leurs aptitudes spéciales, y excellent et obtiennent les fonctions de moniteurs. Réunis en une classe spéciale, ils arrivent à un ensemble sinon parfait, du moins très satisfaisant, et qui fait l'orgueil des instructeurs les jours d'inspection générale. En présence des assauts de canne, il faut voir les assistants se tordre quand l'un des escrimeurs reçoit sur les côtes un coup bien appliqué, c'est-à-dire bien cinglé; car, dans ces joutes courtoises, les matelots ont pour principe de ne pas y aller de main morte. *A moi touché!* s'écrie sans broncher celui qui vient d'être mis en contact un peu rude avec le jonc de son adversaire.



L'OCTOGONE (ÉCOLE DE GYMNASTIQUE DE LORIENT).

Mais, un instant après, les rieurs sont de son côté, car sa riposte a été aussi lestée que bien appliquée.

La manœuvre des embarcations à l'aviron (page 47) et à la voile est aussi en honneur dans nos escadres modernes. A défaut de gabiers, on tient avec raison à former des canotiers vigoureux et habiles. Toutes les catégories de matelots participent à ces exercices et s'entraînent, entre deux revues d'honneur, pour prendre part aux régates de canots de même espèce de tous les navires de l'escadre. Parfois, dans la Méditerranée, ces régates ont lieu tout le long de la Promenade des Anglais, à Nice, ou de la Croisette, à Cannes. Des prix, relativement importants, sont décernés aux vainqueurs, dont l'émulation est excitée à un degré inconnu chez les équipes de civils. La tenue de joute, même en hiver, consiste en un simple tricot, le tricot blanc à raies bleues. Quant au patron, debout à l'arrière, la barre entre les deux pieds, il indique la cadence, en se pliant en deux à chaque coup d'aviron, avec la conviction que ce coup de rein aide énormément à la vitesse de son canot. En même temps que son corps, ses deux bras allongés s'abaissent vers les canotiers avec un geste comique de magnétiseur. Et, de fait, il électrise ses hommes; mais, à ce métier, il est vite en nage et se fatigue plus qu'eux. Ces joutes passionnent beaucoup les marins, d'autant plus que sur certains bâtiments, notamment sur la *Couronne*, la tradition veut qu'au moment où le canot vainqueur revient à bord, tambours et clairons, montés sur la dunette, jouent plusieurs reprises de rigodons, suivis d'un air de musique au moment où les canotiers, haletants, mais radieux, montent à bord *par la coupée*, par faveur exceptionnelle, car le retour doit s'effectuer réglementairement par les échelles suspendues aux tangons. Là se borne la série des exercices d'assouplissement, en attendant que se propage la bicyclette nautique. Ce sera sans doute pour le *xx^e* siècle. En attendant, ils rendent et rendront toujours de grands services en contribuant puissamment à faire d'un être parfois *empoté*, d'un bleu, comme on dit dans l'armée, un homme dégourdi, preste, plus apte par conséquent à s'initier aux détails multiples de la vie du marin et à la pratique des exercices militaires proprement dits.

Ce sont ces derniers que nous convions le lecteur à passer maintenant en revue avec nous. Comme leur nom l'indique, ils ont pour but spécialement d'enseigner au marin l'usage des armes dont il aura à se servir au moment du combat. Toutefois, certains exercices doivent être familiers à tout l'équipage. Partant de ce principe que tout citoyen français, fut-il inscrit maritime du recrutement ou engagé volontaire, fût-il même maître coq, doit être mis à même de se servir d'un fusil, tous les matelots, sans aucune exception, font l'exercice et le tir du fusil Lebel, car, depuis quelques années, la marine a remplacé le Kropatschek, lourd et démodé, par le modèle de l'armée. Cette uniformité de l'arme et de la cartouche est d'une grande importance, on le conçoit, pour le cas où les marins seraient appelés à concourir, sur terre, à la défense nationale. Toutefois, au moment où le département de la Guerre avait en service le fusil Gras, la Marine, tout en adoptant la même cartouche que ce dernier, voulut avoir une arme à magasin, pouvant tirer en feu rapide huit ou neuf balles pendant le temps très restreint que mettent deux navires pour passer à contre-bord, d'où l'origine du Kropatschek. Le fusil Lebel remplissant ces conditions et possédant, par ailleurs, des qualités balistiques très supérieures, la Marine ne devait pas hésiter à l'adopter. L'exercice du fusil à bord, qui se borne forcément au maniement d'armes et à ce que la théorie appelle des *mouvements sur place*, n'offre que peu d'attrait aux matelots. C'est à lui que le couplet suivant s'adresse :

Mais c'est qui m'embête le plus dans le service,
C'est qu'y en a toujours de c'fichu exercice!
C'est lui-là qui n'prête pas l'attention,
C'est lui-là n'en aura pas du vin dans son bidon.

Le matelot, autrefois surtout, a toujours été antimilitaire. La rigidité de la tenue et de l'attitude n'a jamais été son fait, et je doute fort qu'il y soit jamais parvenu, même à l'époque où l'uniforme de grande tenue comportait un casque de pompier. Les marins de la garde, qui suivirent Napoléon jusqu'en Russie, firent-ils exception à la règle? cela me paraît douteux, tant est inné chez le marin ce besoin d'un certain laisser aller qui

n'exclut pas d'ailleurs la régularité de la tenue et une propreté méticuleuse. Les fusiliers instructeurs sont dédaigneusement *cabillots* (1) ou bien encore *sakos* (2). Par contre, le matelot qui, sur une vergue en train de dégorger un point ou de prendre

un ris, se montrait emprunté et au-dessous de sa tâche, était traité couramment par le maître d'équipage de « Tas de soldats! » Cette apostrophe, s'adressant en particulier à un gabier, était une injure sanglante! Il s'en montrait mortifié au point d'avaler sa chique.



L'ESCRIME AU SABRE D'ABORDAGE (ÉCOLE DE GYMNASTIQUE DE LORIENT.)

Cet état d'esprit n'empêche pas le matelot d'aimer son frère d'armes le marsouin et le tourlourou (3) et de fraterniser avec eux dans les caboulots des ports comme sur les champs de bataille.

C'est encore à Lorient que se trouve l'école de fusiliers-marins, qui constitue ce qu'on appelle dans la Marine le bataillon d'instruction. Il est placé sous le commandement d'un capitaine de frégate assisté d'un chef de bataillon d'infanterie de marine et d'un cadre de lieutenants et d'enseignes de vaisseau. On a tenté à plusieurs reprises de supprimer cette institution en faisant valoir que dans un combat naval la mousqueterie a un rôle de plus en plus effacé. C'est alors qu'on a introduit à l'école l'exercice des canons-revolvers et des petits canons à tir rapide (page 60), dont les fusiliers sont spécialement chargés à bord. D'autre part, les fusiliers sont indispensables pour instruire les équipages sur le maniement et le tir du fusil; enfin, ils ont leur raison d'être pour introduire sur nos bâtiments l'élément soldat et cet esprit militaire particulier qui s'y rattache. Depuis le fusilier breveté jusqu'au capitaine d'armes, la spécialité est en outre chargée de la police du bord, et il est de toute nécessité qu'il y en ait une, la crainte du gendarme étant, à bord comme sur terre, le commencement de la sagesse. Autre raison qui s'oppose à la suppression du bataillon, c'est qu'il manœuvre comme une troupe d'élite et qu'il aurait sans contredit un gros succès au défilé de la revue de Longchamps, le 14 juillet, s'il était possible de le transporter à Paris pour la circonstance.

La compagnie de débarquement, mise à terre une fois par semaine, en escadre, donne lieu à un exercice intéressant en lui-même et permet de dégourdir les jambes des matelots en leur faisant faire une dizaine de kilomètres sur la terre ferme. A la sonnerie

(1) Petits morceaux de bois symétriquement placés dans les râteliers de pied des mâts et servant à amarrer les manœuvres.

(2) Synonyme de soldat, pour le matelot.

(3) Crabe de couleurs brillantes, rouge et bleu.

de clairon appelant la compagnie de débarquement, qui se fait entendre à la fois sur tous les vaisseaux de l'escadre, à l'imitation de l'amiral, les hommes qui en font partie se rassemblent sur le pont, aux points désignés pour embarquer dans les canots. Ceux-ci sont armés, au sifflet, avec patrons et brigadiers seulement; en deux ou trois minutes ils sont accostés et reçoivent chacun une ou deux sections. Quelques instants après, le canot à vapeur les prend à la remorque en deux colonnes. Tous ces groupes distincts, pavillons au vent, se dirigent en route libre sur le point de la plage où le débarquement doit s'effectuer. Chacun d'eux a sa place marquée par un guidon aux couleurs de son bâtiment, fixé à un manche de gaffe enfoncé dans le sable.

Le canot à vapeur largue la remorque à petite distance de terre, et les canots, avec un reste de vitesse, viennent s'échouer par l'avant, soutenus du côté du large par un grappin et un cablot qui empêche l'arrière de tomber en travers. La planche de débarquement permet aux matelots de sauter à terre à pied sec et de prendre place dans le rang, au poste qui leur est assigné dans la ligne de bataille. Il faut assister en même temps au

remontage des petits canons de 65 millimètres, dont les roues, la pièce, l'affût et les différentes parties de l'avant-train ont été embarquées, toutes démontées, au fond des canots. En quelques minutes, le bataillon de marine, qui compte environ 1,500 hommes, se met en marche, précédé des tambours et clairons (page 60), des musi-



REPOS DES FUSILIERS-MARINS PENDANT L'EXERCICE.

ques des bâtiments amiraux et suivi de deux batteries à six pièces chacune. Les servants, équipés de sacs en cuir et harnachés de bricoles, traînent leurs canons, de même que les torpilleurs-mineurs, portant une corde enroulée en bandoulière, la hache du sapeur et une lanterne, traînent les avant-trains renfermant le matériel de démolition. Les infirmiers et les brancardiers viennent encore allonger la colonne, à laquelle il ne manque que de la cavalerie, au grand désespoir des officiers.

Pendant que le corps de débarquement s'allonge sur la route poudreuse, les canots sont déséchoués à l'aide du grappin. Ils reprennent la remorque respective de leurs canots à vapeur et rallient leur cuirassé, qui les enverra s'échouer de nouveau à la plage, dans le même ordre qu'au débarquement, à l'heure prescrite pour le retour de la promenade militaire; dans ce trajet

à vide, ils n'ont pas de pavillon, car ce dernier ne se met à la poupe que lorsque l'embarcation transporte des hommes armés.

Autant l'exercice de la compagnie de débarquement à terre est accueillie avec joie par tous ceux qui y prennent part, autant on redoute le même exercice fait à bord, et cela se conçoit.



LA COMPAGNIE DE DÉBARQUEMENT.

L'exercice des petites armes s'applique au sabre et au revolver. Sur deux rangs se faisant face, les hommes composant les abordages, seuls, y prennent part. Avec le sabre, le premier rang se livre à des attaques d'ensemble, pendant que le deuxième rang, avec non moins d'ensemble, pare le coup de banderolle et riposte par un formidable coup de tête. Comme il s'agit de vraies armes, les adversaires sont tenus d'y aller avec un peu plus de ménagement qu'à l'escrime, qui se fait avec de légers sabres de bois. Quand vient le tour du revolver, les deux rangs, qui tout à l'heure se sont pourfendus, se livrent maintenant à un jeu du massacre en se tirant réciproquement dans l'œil droit. Ainsi s'aguerrissent et se forment au métier des armes nos braves mathurins, hier encore absorbés pour la plupart par la pêche de la sardine.

E. D.

CONCLUSION

Vaisseaux, officiers, matelots et exercices militaires viennent de défiler sous les yeux du lecteur. Puissions-nous, dans les

lignes qui précèdent, lui avoir donné l'image synthétique et animée de notre organisation navale. Les tableaux par lesquels nous avons essayé de peindre notre Marine militaire sont forcément incomplets; mais ces esquisses suffiront, peut-être, pour faire mieux connaître au public et pour lui faire aimer ceux à qui pourra incomber demain le périlleux devoir de soutenir l'honneur du pavillon sur toutes les mers du globe. Qui sait ce que le destin réserve à nos armées de mer? Qui sait si parmi les élèves du *Borda*, parmi ces jeunes gens déjà mûris par le travail, mais encore imberbes, ne se trouve pas le futur *Duquesne* ou le futur *Courbet* qui conduira nos bâtiments à la victoire? Comment n'avoir pas confiance dans l'avenir quand on a vu à l'œuvre, dans leur vie de chaque jour, nos marins, nos sous-officiers et leurs chefs réunis en un faisceau puissant par les liens d'une discipline aussi forte que facilement acceptée et aussi, par ces deux mots inscrits sur le fronton de nos dunettes : *HONNEUR ET PATRIE*.

MAURICE LOIR. — ÉMILE DUBOC.



L'EXERCICE DES PIÈCES, A TERRE.