

FIGARO ILLUSTRÉ

VICE-AMIRAL FOURNIER

MAURICE LOIR

SAUVAIRE JOURDAN

# LA MARINE DE GUERRE





ESTADO DE

CONSEJO DE



Hi

d'am  
quel  
écla

son

se t

vou.

au j

vir ?

sien

men

sien

vou.

serv

com

me

Boi

s'én

vra

don

con

par

dér

tion

vou

l'es

que

de

foi

com

le r

d'o

dui

au

vit

jan

dre

qu

sie

et





## Les Chroniques du Mois

Journal d'une Étrangère

### Hilda ou l'Esprit Parisien

Nous étions l'autre jour, à table, une dizaine d'amis rassemblés; et sur le récit de je ne sais quelle anecdote, C... (l'auteur dramatique) éclata de rire; puis :

— C'est bien parisien, fit-il en essuyant son monocle.

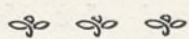
Un silence s'était fait. Ma cousine Wanda se tourna vers celui qui venait de parler :

— Mon cher maître, dit-elle, il faut que je vous pose une question : qu'est-ce que signifie au juste l'adjectif dont vous venez de vous servir ? Qu'entendez-vous par un mot « bien parisien » ? Qu'est-ce qu'une aventure qui commence ou qui finit d'une façon « bien parisienne » ? C'est une expression dont nous vous entendons, nous autres étrangers, vous servir à chaque instant, et que nous voudrions comprendre...

— Madame, fit l'auteur dramatique, vous me posez là une question difficile. Notre Boileau a écrit que « ce que l'on conçoit bien s'énonce clairement. » Eh ! bien, ce n'est pas vrai toujours. Car voilà justement un mot dont la définition est infiniment plus aisée à concevoir qu'à énoncer... Une aventure « bien parisienne », c'est une aventure qui naît, se déroule et se dénoue suivant certaines conditions particulières de l'esprit de Paris... Et si vous me demandez à présent ce que c'est que l'esprit de Paris, je vous répondrai que c'est quelque chose d'insupportable et de charmant, de très joli souvent et de très vilain quelquefois : que c'est une disposition mentale où se combinent assez confusément la gentillesse et le muflisme, l'amusement de nuire et le désir d'obliger, la roquerie, la bonne humeur et l'indulgence ; — l'indulgence surtout, madame ! et aussi l'habitude de se consoler de tout très vite ; de ne rien prendre au tragique ; de ne jamais laisser échapper l'occasion d'un mot drôle, même si c'est un événement déplorable qui le fournit... Un dénouement « bien parisien », c'est le dénouement à la fois agréable et comique d'un fait grave, à l'occasion duquel

ce qui pouvait très mal finir, finit très bien, — et cela, parce qu'on a su « ne pas se frapper », se préserver d'émotions inutiles, envelopper au besoin sa sensibilité d'un peu de cynisme, et bâillonner, — pour quelques minutes, — sa conscience avec politesse...

À ce moment, je vis mon amie Hilda me regarder, et rire. Elle riait parce qu'il n'y a pas, en effet, de femme à Paris qui ait fait de la toute-puissance de l'esprit parisien une plus grave et plus jolie expérience ; et pour ne plus l'oublier, je veux la noter dans ce journal.



Cela se passait il y a deux ans. Hilda, la plus timide de mes amies d'enfance (celle dont, en classe, nous admirions le plus la sagesse) prit une résolution grave. Elle abandonna le foyer conjugal, et vint, de Copenhague, rejoindre à Paris un jeune peintre qui l'y attendait. L'infortune du mari d'Hilda n'était point imméritée. Cet homme passait depuis longtemps pour l'un des pires époux de Copenhague. Il crut bon néanmoins d'éviter le scandale, et dès le lendemain de la fuite d'Hilda, lançait son frère Petersen à la poursuite de celle-ci.

Petersen ne connaissait point Paris. Il y arrive exaspéré, et résolu à ramener dans le devoir sa belle-sœur infidèle. Il a bientôt découvert son domicile. À sa vue, Hilda s'évanouit d'émotion. Le peintre, homme généreux et fort épris, plaide avec calme la cause de son amie. Elle était malheureuse ; il veut lui donner du bonheur. Il l'épousera... Sous aucun prétexte, Hilda ne rejoindra son mari.

Petersen est bouleversé par cette résistance souriante et polie, et déjà, devant la loyauté des explications qui lui sont fournies, son attitude devient moins farouche, son langage moins violent. Et puis, il a très faim. Il est huit heures du soir ; il y a deux heures qu'on discute ; aucun dîner n'est préparé. Camille a regardé sa montre, et fait signe à Hilda de s'habiller. Lui aussi a très faim. Et comme Petersen, vaincu, se dispose à prendre congé, Camille nonchalamment l'arrête :

— Vous dînez avec nous ?

Le Danois ouvre des yeux énormes :

— Moi, dîner avec vous ? !...

— Pourquoi pas ? Il faut bien dîner quelque part. Et puis nous causerons.

On a gagné la rue. Camille hèle une auto.

— Chez Voisin, dit-il.

Les boulevards s'allument, une foule joyeuse s'entasse aux terrasses des cafés. L'air est doux, et Petersen trouve Paris bien joli. Mais il n'avoue pas cette sensation, qu'au surplus sa conscience lui reproche.

On dîne. Autour des bougies d'affolants chapeaux de femmes sont rassemblés ; et sous ces chapeaux il y a d'exquis visages. Petersen regarde, et il est de plus en plus troublé ; et puis il a toujours eu un faible pour la cuisine française, et ce petit dîner est le meilleur, vraiment, qu'il ait fait de sa vie. Mais il reste digne, et continue à se raidir contre une joie qu'il sent immorale.

Camille ne semble s'apercevoir de rien. Il a le bon goût de ne point demander à Petersen ce qu'il pense des vins qu'il boit, ni du cigare qu'il vient d'allumer, ni de la fine champagne qui accompagne ce cigare. Simplement, il l'interroge :

— Qu'est-ce que vous faites demain ?

Petersen sursaute ; puis, d'un ton amer :

— Demain ? Je reprends le Nord-Express, à une heure cinquante. Qu'est-ce que vous voulez que je fasse ici !

— Vous ne partirez pas demain, dit froidement Camille.

— Pourquoi est-ce que je ne partirai pas demain ?

— Parce que c'est le jour du Grand Prix, et qu'un étranger ne s'en va pas de Paris ce jour-là, quand il a la chance de s'y trouver.

C'en était trop ; et Petersen croyait rêver... Le Grand Prix ! La journée de Longchamp ! L'imprévu d'une telle aventure l'exaspérait et le ravissait à la fois. Et puis, il y avait l'arôme de cette eau-de-vie qui lui montait au cerveau ; le cigare un peu fort ; les chapeaux de ses voisines... Il avait envie de pleurer.

Alors, il réfléchit un instant et d'une voix molle, — de la voix d'un condamné qui demande grâce :

— Je n'ai qu'un chapeau mou, dit-il.

— Aucune importance, fit Camille. Mon chapelier sera chez vous demain matin.



Le lendemain matin, Petersen avait un chapeau neuf. A deux heures, il entra au pesage, une fleur à la boutonnière; à six heures, il en sortait, souriant, avec vingt louis de bénéfice. A neuf heures, au café Anglais, il appelait Camille « mon cher » et avouait que son frère n'avait jamais été qu'un fichu mari...

Camille a épousé Hilda, et c'est un ménage charmant. Le mois dernier, ils sont allés revoir, aux régates de Kiel, l'endroit où ils s'étaient rencontrés, voilà quatre ans, et où commença leur roman d'amour. Petersen est venu de Copenhague les y rejoindre. Il éprouvait le besoin de leur parler des cabarets du boulevard, du pesage, et des chapeliers du quartier de la Madeleine. Petersen n'oubliera jamais ce voyage et le dénouement si « parisien » qui le termina.

SONIA.



La Compagnie française qui avait établi au Maroc, en 1906-1907, les postes de Tanger, Casablanca, Rabat et Mogador, constituant le réseau des services chérifiens de télégraphie sans fil, a été, en 1908, chargée de la construction du réseau radiotélégraphique d'Espagne. C'est sous ses auspices que s'est constituée la Société qui, sous le contrôle de l'État, doit exploiter ce réseau : la Compagnie concessionnaire du service public espagnol de télégraphie sans fil.

Cette Compagnie, par son monopole, a un champ d'action unique au monde. En effet, quel doit être l'objectif d'un service de télégraphie sans fil : se tenir en communication avec les navires, et pour cela installer ses postes à l'un des carrefours de la navigation et, de plus, maintenant que les portées de plusieurs milliers de kilomètres s'obtiennent avec régularité, viser l'établissement de communications interocéaniques.

La Compagnie anglaise Marconi l'a très bien compris, quand elle a établi sur les côtes d'Irlande d'une part, sur celles du Canada et des États-Unis d'autre part, des postes puissants dont les ondes couvrent l'Atlantique Nord et établissent des communications avec les steamers en cours de traversée et entre l'Europe et l'Amérique du Nord. Mais il existe un autre carrefour de navigation maritime plus important encore que ceux de la Manche et des atterrages de New-York, c'est celui que forme le détroit de Gibraltar. Dans cet étroit canal, passent tous les navires qui vont de l'Atlantique du Nord et du Sud dans la Méditer-

ranée en Orient et en Extrême-Orient et vice-versa. Il passe à Gibraltar près de deux cents navires par jour, qui seront les clients de la puissante station de Cadix.

Les autres stations les plus importantes du réseau espagnol installées aux Canaries, à Santa-Cruz de Tenerife et à Telde, près de Las Palmas (Grande Canarie) ouvrent le chemin pour les communications interocéaniques entre l'Europe et l'Amérique du Sud (côte orientale) et l'Afrique (côte occidentale).

La concession du service public de la télégraphie sans fil en Espagne fut accordée le 8 avril 1908, pour la durée de vingt-deux années, à partir du 1<sup>er</sup> octobre 1909.

La Compagnie concessionnaire du service public espagnol de la télégraphie sans fil est au capital de 1.000.000 de pesetas divisé en 4.000 actions de 250 pesetas. Les statuts ont été approuvés par M. le ministre de l'Intérieur.

La Compagnie française de Télégraphie sans fil possède un nombre d'actions lui assurant la majorité aux Assemblées générales de la Compagnie espagnole fondée sous ses auspices; la Compagnie espagnole ne pourra donc ni augmenter son capital, ni émettre des obligations sans être d'accord avec la Compagnie française.

La Compagnie espagnole établit dans le centre commercial des villes : Cadix, Las Palmas, Santa-Cruz de Tenerife, Barcelone, Vigo, Bilbao et Carthagène, des bureaux qui reçoivent les dépêches du public pour les transmettre au poste de T. S. F. dont ils reçoivent également les radiogrammes pour être distribués aux destinataires.

Pour accaparer le plus grand nombre des télégrammes, la Compagnie espagnole a consenti une notable réduction sur les tarifs des câbles sous-marins. L'inauguration des postes interocéaniques est attendue avec impatience par le public des îles Canaries et notamment par Las Palmas (île de Grande Canarie), qui ne dispose pas d'un câble sous-marin.

Le dividende à toucher annuellement par les propriétaires des actions est d'au moins 38 francs.

L'intérêt annuel des obligations est de 12 fr. 50.

Les coupons seront payables soit à Madrid, au siège social de la Compagnie espagnole : 37, Caballero de Gracia, soit à Paris, à sa succursale, 21, place de la Madeleine.

L'épargne française, en participant à cette nouvelle émission, fera un placement exempt de tout aléa, et, en même temps qu'elle assurera par la plus-value certaine l'augmentation de sa fortune et de ses revenus, elle accomplira en quelque sorte un devoir patriotique, celui qui consiste à maintenir la suprématie de la France dans une affaire d'origine française et d'importance mondiale.

ALFRED DUPUY.

## Les Parisiennes

Tout l'essaim de ces êtres exquis que sont les Parisiennes élégantes, a fui la capitale. Ces créatures délicates, qui ne semblent faites que pour le bonheur, se sont envolées sous d'autres cieux, charmées, charmeuses et charmantes; elles ont déployé leurs chiffons diaprés, pour éblouir d'autres pays. Très loin elles sont allées chercher le repos introuvable dans la grande ville et, dispersées un peu partout, emploient leurs longues heures de repos à rêver, à lire le livre du jour, à écrire à leurs amies.

Bien avisées furent celles qui emportèrent la charmante petite table liseuse en vernis martin ou en érable teinté et verni, si pratique et si élégante, qui leur permet de lire ou d'écrire étendues, sans fatigue. M<sup>me</sup> Saintyves qui a créé ce gentil bibelot si coquet, le fait exécuter dans des tons verts anciens, cuivres, ou des bleus délicieux.

Lorsqu'elles veulent lire, la table est munie d'un petit pupitre qui se soulève à volonté et leur permet de placer le volume à leur vue; si elles veulent écrire, une papeterie complète s'adapte exactement à la table, elles y trouvent tout ce qui leur est nécessaire pour leur correspondance, plumes, encrier, crayon, cire à cacheter, boîte à timbres, sans oublier le papier personnel, fin, de teintes tendres dans des formats inédits, que M<sup>me</sup> Saintyves fait exécuter pour chacune d'elles, suivant leur goût, leur raffinement personnel.

Nos lectrices pourront voir ces charmantes liseuses dans la maison Saintyves, 350, rue Saint-Honoré, à Paris, où elles trouveront encore de ravissants petits sacs à main, des sacs pour automobile très légers contenant une petite pharmacie complète, pour les premiers soins à donner en cas d'accidents ou pour les malaises qui pourraient sur-



Garniture de bureau  
(Création de M<sup>me</sup> Saintyves, 350, rue Saint-Honoré, Paris)

venir en cours de route, tout cela avec des cuirs ingénieusement travaillés, dans toute la gamme des nuances assorties à nos costumes. Enfin mille objets encore sollicitent leur attention et leur convoitise dans cette maison où l'on trouve de si jolies choses que l'on ne voit pas ailleurs.

MARQUISETTE

## Hygiène d'été

La saison est aux bains de mer et aux villégiatures; quelle que soit l'oasis choisie, la Parisienne a l'éternel souci des soins à donner à sa personne pour plaire et pour charmer.

Un des moyens qui lui assure souplesse et bien-être, ce sont les frictions sur tout le corps avec l'Eau Hégémonienne; cette eau donne fermeté aux chairs, douceur à la peau à laquelle elle communique un parfum discret et vivifiant.

Pour combattre les fatigues du voyage, elles choisissent l'Eau de Géranium, très énergique et tonifiante, qui communique une vigueur nouvelle. Les jours de grande chaleur, elles apprécient tout particulièrement l'Eau du Coq qui dissipe comme par enchantement toute trace de fatigue et de lassitude.

Pour éviter le hâle, les rides et les taches de rousseur, la Crème de Fraise leur est indispensable; elle tonifie, pu-



rifie et adoucit la peau; elles mettent ensuite un peu de Rose du Moulin pour rehausser l'éclat de leur teint et elles donnent un velouté délicat à leur épiderme avec un léger nuage de poudre Ladies in All Climate ou bien avec la Alba Pulvis, toutes deux rafraîchissantes et très adhérentes, que l'on doit mettre en frictionnant légèrement, avec les doigts, afin de laisser une couche imperceptible à l'œil, mais qui adhère suffisamment pour blanchir délicatement la peau.

Le Bain de Madame fait aussi leurs délices, tant il assouplit les membres, adoucit la peau. Il rend de très grands services à toutes les jolies mondaines, désireuses de paraître toujours alertes et fraîches après une longue excursion ou un voyage par les jours de grande chaleur.

Tous ces précieux produits, indispensables pour être toujours jeune et belle, sont des spécialités préparées par Guerlain, le parfumeur de la rue de la Paix.

MARQUISETTE





L'Escadre française dans la rade de Villefranche (Cl. Giletta)

# Qu'est-ce que la puissance navale?

Par le Vice-Amiral Fournier

La crise déplorable que traverse la Marine française inquiète à bon droit le public. Il convient d'y mettre fin sans tarder dans la crainte que la France, déconcertée par ses mécomptes et ses catastrophes maritimes, n'arrive à douter de la possibilité même d'y porter remède par de nouveaux sacrifices. Cette appréhension me fait un devoir de montrer qu'une telle solution est parfaitement réalisable et pourquoi il est plus que jamais nécessaire de restaurer enfin notre *puissance navale* sur des bases solides et durables.

Mais une question se pose alors, avant tout : quels sont les éléments essentiels et si mal définis encore de cette puissance navale ?

✧ La puissance navale offensive d'un pays est constituée en principe, à notre époque, par une *flotte de haut bord* comprenant l'ensemble de ses vaisseaux et de ses croiseurs-cuirassés, et par des *flottilles offensives* formées de *contre-torpilleurs très rapides* et de *submersibles* (sous-marins de haute mer habitables et à grand rayon d'action).

Cette *flotte de haut bord* et ces *flottilles offensives* sont spécialisées : l'une pour l'emploi dominant du canon, l'arme maîtresse des batailles en haute mer ; les autres, pour l'usage de la torpille automobile destinée à frapper les gros bâtiments cuirassés de l'ennemi en dessous de leur flottaison, de manière à les désarmer ou à les détruire d'un seul coup.

C'est dans les océans qu'une *flotte de haut bord* trouve son champ d'action le plus favorable, parce qu'elle y est hors de portée des attaques par torpilles automobiles des *flottilles offensives* de l'ennemi.

C'est, au contraire, dans les mers resserrées et sinueuses, dans leurs détroits, devant leurs ports et sur leurs voies de communication les plus fréquentées, que les *flottilles offensives* peuvent agir. En y maintenant leurs croisières permanentes pendant toute la durée de la guerre, elles trouveront fréquemment les occasions de dresser leurs embuscades et de diriger leurs attaques, invisibles ou par surprises, soit la nuit avec des *contre-torpilleurs*, soit le jour avec des *submersibles*, contre les bâtiments de la flotte de haut bord antagoniste. Il est évident que le nombre de ces occasions favorables sera en proportion de celui des

adversaires et de la fréquence de leurs mouvements. Or, en supposant même que chaque submersible, sans parler des contre-torpilleurs, rencontre seulement *une* de ces occasions propices dans un aussi long délai, ce serait encore suffisant pour que nos flottilles offensives arrivent à mettre hors de combat plus de grands bâtiments ennemis que notre flotte de haut bord ne pourrait le faire en dix batailles victorieuses et au prix de pertes considérables.

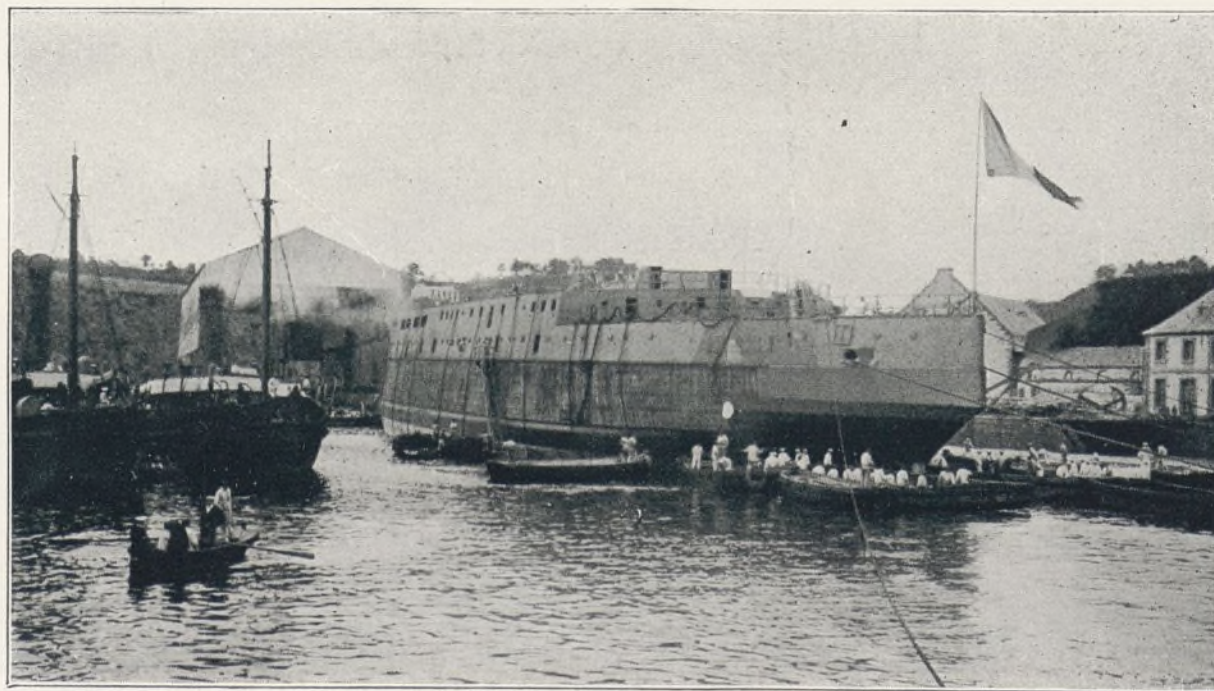
✧ Les récents exercices de nos nouvelles unités sous-marines, qui ont mis, une fois de plus, en relief la supériorité relative des submersibles du type Laubeuf, ont montré, très heureusement d'une façon incontestable et fort à propos après les infortunes persistantes, d'ailleurs imméritées, de notre flotte de haut bord, combien était justifiée la confiance que j'avais toujours professée en faveur de l'efficacité offensive de nos flottilles, en me basant sur une longue pratique de leurs exercices et sur la connaissance approfondie de leur vaillant personnel. Et cependant, à l'époque où j'avais l'honneur d'être l'inspecteur général permanent de ces flottilles, leurs unités sous-marines, encore inhabitables à la mer et pourvues seulement de chaudières à vapeur ordinaires, étaient impropres à des exercices réalisant suffisamment les conditions du temps de guerre.

Toutefois, nul n'étant prophète dans son pays, je me bornerai à évoquer à ce sujet, pour conclure, l'opinion des deux officiers généraux les plus en vue de la Marine britannique : L'amiral Sir John Fisher, premier Lord naval et l'amiral Lord Charles Beresford, dont la haute valeur est bien connue.

Tout récemment, le dernier reprochait au premier, entre autres griefs, dans un véritable réquisitoire contre ses actes administratifs, de n'avoir pas fait construire assez de *contre-torpilleurs* et *sous-marins* (bien que le tonnage de ces petits bâtiments en service dans la Marine anglaise fût déjà très supérieur à celui de nos flottilles).

Mais, le piquant de cette accusation est que l'amiral Fisher est tout aussi convaincu que son contradicteur du grand rôle réservé aux flottilles offensives en cas de guerre. Il me disait, en effet, il y a quatre ans dans son bureau à Londres, en présence de mon aide-de-camp et de notre attaché naval : « *L'intervention des sous-marins entraînera une véritable révolution dans les conditions de la guerre navale.* »

Ainsi, les principaux chefs de la marine anglaise, qui avaient toujours considéré jusqu'ici sa flotte



Le "Danton" après son lancement, 4 juillet 1909 (Cl. World's Graphic Press, Paris)

\*





*L'Escadre allemande tirant des salves en l'honneur de l'Empereur (Cl. Renard, à Kiel)*

de haut bord comme le Palladium de l'Empire britannique, constatent aujourd'hui, avec une anxiété toujours croissante, qu'elle est devenue impuissante à rester, seule, maîtresse des mers isolant son archipel du continent européen. Ils sentent qu'elle aussi aura besoin désormais du concours incessant de nombreuses flottilles pour assurer la garde de cet archipel et pour assaillir les forces navales ennemies sur leurs routes et devant leurs ports.

Quelle leçon de choses pour d'autres pays qui ne peuvent aspirer cependant à étendre leur domination sur les océans !

❧ La vérité est qu'à notre époque, la puissance navale ne se prête plus à une définition aussi simple et générale qu'autrefois, maintenant qu'elle comporte des flottilles offensives dans une proportion différant nécessairement d'un peuple à l'autre, parce qu'elle dépend, pour chacun d'eux, de sa situation géographique, de son cadre stratégique et de sa politique mondiale.

Le peuple des États-Unis d'Amérique, par exemple, étant isolé des autres continents par les vastes océans Atlantique et Pacifique, que sa flotte de haut bord a sans cesse besoin de pouvoir franchir librement, et n'ayant à redouter, dans cette situation privilégiée, l'invasion d'aucune armée par voie de mer, doit naturellement donner à cette flotte, sur ses flottilles, la prépondérance maximum et la composer des unités les plus puissantes, du plus fort tonnage ; ce qu'elle a la possibilité de faire dans une mesure incomparable, à cause de ses ressources nationales pour ainsi dire illimitées.

A l'autre pôle des peuples auxquels une puissance navale est encore nécessaire, on peut citer la Grèce, confinée au fond de la Méditerranée dans la situation géographique la plus propice, sous tous les points de vue, aux surprises et aux embuscades de flottilles de contre-torpilleurs rapides et de sous-marins à grands rayons.

Son archipel s'y étend, en effet, dans un cadre stratégique

exceptionnel à cet égard, étant traversé et contourné par les routes maritimes les plus importantes du monde, celles de l'Adriatique, de Constantinople et la grande voie des Indes par l'Égypte.

D'autre part, la Grèce ne peut évidemment pas prétendre, dans cet horizon borné et avec ses maigres ressources budgétaires, à composer sa flotte de ces géants des mers qui sont indispensables au contraire aux Américains et aux grandes nations maritimes ayant à rayonner sans cesse à travers les océans. Cependant elle serait en mesure de se donner un prestige maritime considérable et par suite une influence diplomatique efficace, vis-à-vis des Puissances méditerranéennes, en remplissant son archipel des navires les plus propres à en tirer le meilleur parti pour l'offensive et la défensive ; c'est-à-dire de bâtiments de flottilles, contre-torpilleurs extra-rapides et sous-marins à grands rayons, les plus redoutables précisément aux flottes de haut bord dans des parages découpés par de nombreuses îles très rapprochées, et dans des eaux en général profondes et sans courants. Malheureusement, cet imprudent pays a laissé échapper l'heure opportune de la réforme navale nécessaire. Actuellement, il lui reste encore, il est vrai, cet archipel qui est, au point de vue de la guerre maritime, un guépier admirable donné par la Nature... mais un guépier *sans les guêpes* dont la piqure serait mortelle à tout envahisseur par voie de mer.

❧ Quoi qu'il en soit, entre ces deux peuples, l'un astreint à assurer la prépondérance maximum à sa flotte de haut bord sur ses flottilles offensives, et l'autre, dont l'intérêt est tout opposé, on peut classer le reste des nations maritimes dans l'ordre suivant lequel elles auraient avantage à composer leur puissance navale d'une proportion plus ou moins grande de ces deux éléments d'action distincts, mais concourants.

Or, parmi ces nations, c'est la France qui réalise un des exemples où la part faite aux flottilles offensives dans cette compo-

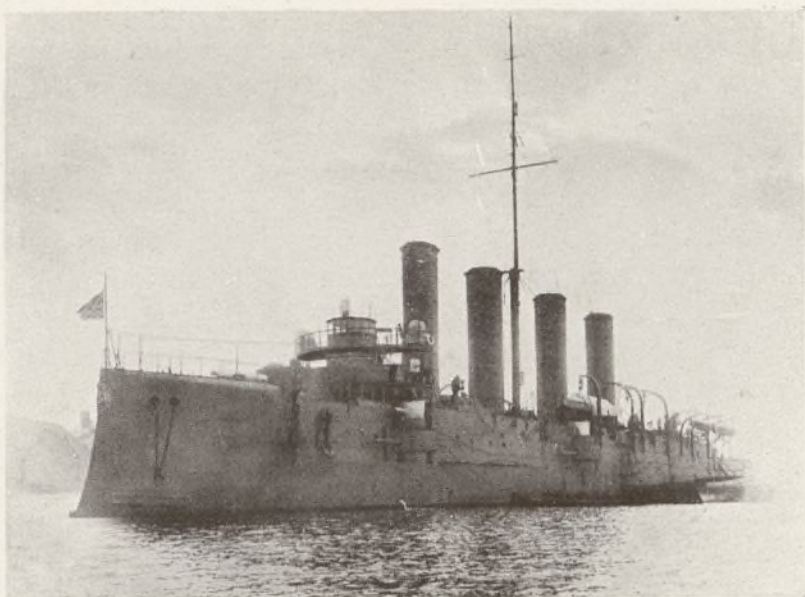


*La flotte américaine devant Pasadena (Californie) (Cl. Harold A. Parker)*



sition doit atteindre, non pas la prépondérance, mais du moins une importance relative considérable : celle précisément qui a été définie d'ailleurs, d'une façon approximative, par différentes décisions du Conseil supérieur de la Marine. Cela tient à la grande étendue de notre littoral, y compris celui de la Corse, de l'Algérie et de la Tunisie, dont de nombreux points restent accessibles à une invasion continentale.

Mais la raison qui laisse, dans les proportions adoptées, une si large part dominante à la flotte de haut bord, est que nos côtes ne sont pas baignées seulement par deux mers intérieures particulièrement propices à l'action des flottilles, la Manche et la Mer du Nord sur leur front septentrional, la Méditerranée au sud, elles sont aussi riveraines de l'Atlantique, sur lequel s'ouvrent, entre autres, la magnifique rade et le port de Brest constituant, aujourd'hui plus que jamais, le véritable réduit maritime de la France, qui sera, pour notre flotte de haut bord et pour celles de nos alliés, un point d'appui incomparable dans les grandes luttes maritimes dont cet Océan deviendra inévitablement le théâtre.



Marine russe. — Croiseur-cuirassé "Amiral Makharoff"  
(Cl. Stephen Cribb)

sibles et suffire aux besoins prolongés d'une guerre navale.

En fin de compte, c'est dans la proportion fixée approximativement par le Conseil supérieur de la Marine que nos flottilles, quand elles seront composées entièrement, surtout en submersibles, d'unités nouvelles du type actuel ou perfectionné, constitueront, pour la France, la seule arme de contrepoids capable de compenser l'avantage qu'ont, sur elle, les nations rivales, libres de consacrer, isolément ou par leur coalition, à l'entretien d'une flotte de haut bord beaucoup plus puissante que la nôtre, des dépenses qui seraient excessives pour notre pays.

Ces nations voisines peuvent se donner, en effet, à grands renforts

de millions, plus d'unités offensives grandes et petites que nous-mêmes.

Mais il est une cause de supériorité d'une valeur inestimable qu'elles ne pourraient acheter qu'au prix de notre alliance : c'est le concours, non seulement de notre flotte de haut bord, mais surtout



La flotte anglaise, avec le "Dreadnought" en tête (Cl. Stephen Cribb)

Malheureusement, on a construit beaucoup trop lentement, malgré mes protestations réitérées et véhémentes, les nouvelles unités de notre flottille sous-marine, et il nous reste un nombre relativement trop grand de sous-marins et d'anciens submersibles inhabitables à la mer, à courts rayons d'action, impropres à l'offensive et dont l'entretien, fort coûteux, prête nécessairement à la critique. Cependant, il faut le reconnaître, les dépenses faites pour la construction et l'entretien de cette portion de nos flottilles, de valeur uniquement défensive, ne sauraient être considérées comme entièrement improductives pour la défense nationale. D'abord, parce qu'elle pourrait être utilisée en cas de guerre sur certains points de notre littoral insuffisamment couverts par ses ouvrages de défense et par nos troupes ; ensuite, parce qu'elle a servi d'échelons successifs : à nos progrès, dans la voie des tâtonnements inévitables auxquels a donné lieu la navigation sous-marine à ses débuts, et à la formation des nombreux officiers et équipages d'élite dont nous disposons actuellement, pour assurer l'armement des nouveaux submersibles.

celui de nos flottilles offensives, dans le cadre stratégique de nos points d'appui, exceptionnellement favorable aux attaques par surprises de ces petites unités. Ce cadre stratégique est sillonné en effet par les grandes routes maritimes reliant, autour de l'Europe, les centres de mobilisation et les points d'appui d'outre-mer de la Russie, de l'Allemagne, de l'Angleterre, du Portugal, de l'Espagne, de l'Italie, de l'Autriche, de la Grèce et de la Turquie, par la Mer du

Nord, la Manche et la Méditerranée et se prolongeant, au delà de Malte, vers Constantinople, l'Egypte, les Indes et l'Extrême-Orient !

La situation géographique privilégiée de la France, au milieu de ce vaste cadre, permettrait à nos flottilles offensives, en cas de guerre, d'y paralyser le rayonnement des forces navales ennemies et de couper leurs communications avec leurs bases d'opération par de nombreuses embuscades sous-marines et des attaques de nuit incessantes.

Cette situation exceptionnellement avantageuse ferait de la France, aux côtés de l'Angleterre et de la Russie, s'orientant en commun suivant une même politique mon-



Marine américaine.  
Croiseur-cuirassé "Washington" (Cl. Duprat, Brest)



diale, le facteur décisif d'un équilibre bien désirable entre les rivalités internationales et maritimes de notre époque, si elle reconstituait aujourd'hui sa puissance navale, par un vigoureux effort, sur des bases solides.

Pour cela, il faut qu'elle dote sa flotte de haut bord et ses flottilles offensives des plus puissantes unités en les pourvoyant des approvisionnements et de l'outillage nécessaires à leur entretien et à leur mobilisation, et en les maintenant numériquement dans les proportions qu'on vient d'indiquer ; mais à la condition que ce nouveau sacrifice profitant enfin, tout entier, à notre défense nationale, rende à notre pays le rang auquel il peut et doit prétendre.

Or, pour atteindre ce but suprême, un corps aussi composite que l'est nécessairement le personnel d'une flotte de guerre a, plus que tout autre corps militaire, un impérieux besoin, non seulement d'être régi par une administration économe et prévoyante, mais aussi et par-dessus tout, d'être commandé avec vigueur et autorité par des chefs jouissant de la confiance générale des marins, à cause de leur expérience du commandement et de ses responsabilités, de leur esprit d'initiative et de résolution.

Il faut, enfin, que ces chefs soient stimulés sans cesse par une responsabilité personnelle effective au point de vue technique et qui serait précisément, aussi bien pour le ministre de la Marine que pour le pays, la plus sûre garantie qu'ils ne négligeraient aucun effort pour accroître la puissance militaire de notre flotte.

Avec cette restauration du commandement et de ses responsabilités effectives dans l'administration centrale de la Marine, cesseraient les causes de dépenses improductives, de malfaçons et d'accidents de toute nature qui ont jeté sur elle, depuis quelques années, un si grand discrédit, et, sur notre flotte elle-même, une déconsidération dont elle souffre cruellement.

Cette flotte n'est, en réalité, nullement en décadence ainsi qu'on pourrait le croire ; elle n'a perdu ni ses énergies professionnelles, ni ses nobles traditions et, si sa puissance effective a fléchi, c'est par le contre-coup de la désorganisation d'une administration centrale manquant d'autorité, de vues d'ensemble et d'unité, dont n'émergeait plus que confusément une responsabilité unique, celle du ministre, cherchant vainement, elle-même, à se couvrir des opinions flottantes de commissions irresponsables !

Sur ce point, le remède apparaît si clairement à tous, qu'on s'étonne qu'il ne soit pas déjà appliqué, car il serait immédiatement efficace.

Oui, ce remède suprême, il faut le dire enfin, on le cherche bien loin, à travers les complications et les suspensions les plus ténébreuses, alors qu'il est simplement à notre portée et à notre libre disposition. Il se trouve, en effet, compris tout entier dans la règle suivante qu'il faudrait se décider à suivre.

A l'exemple du préfet maritime dans les ports, le ministre de la Marine réunirait, chaque semaine, sous sa présidence, tous les directeurs de son département. Chacun lui exposerait les affaires en cours et en préparation dans son service et provoquerait ainsi, sur les points communs à d'autres services, une discussion que le ministre serait alors conduit à trancher par une solution prise en commun, acceptée finalement par tous et aussitôt transmise aux intéressés sous la forme technique d'ordres immédiatement exécutoires.

A ces conseils hebdomadaires des directeurs assisteraient tous les inspecteurs généraux, et notamment deux vice-amiraux inspecteurs généraux permanents, l'un de la flotte de haut bord, l'autre des flottilles, chargés non pas seulement de contrôler l'entraînement militaire de ces forces navales, sans s'immiscer d'ailleurs dans leur régime intérieur, mais aussi l'état de leurs approvisionnements de guerre. Le rôle de ces inspecteurs généraux dans ces conseils serait d'y rappeler sans cesse au Ministre et aux directeurs les lacunes à combler et les progrès à réaliser pour assurer la meilleure utilisation militaire de la flotte et des flottilles, et de l'outillage qui leur est affecté dans nos arsenaux.

Dans ces conditions, le ministre connaîtrait vraiment, sans avoir à lire aucun rapport, la situation réelle de la Marine dans tous ses détails, son état d'âme même (quel changement !). Il serait donc en mesure de régler sans retard, suivant les nécessités du moment et celles de notre politique navale, les questions courantes et celles qui exigent une plus longue préparation. Enfin, il apprendrait à apprécier plus judicieusement la valeur du personnel placé sous ses ordres, afin d'y faire les meilleurs choix et de bien s'entourer, ce qui est essentiel.

On serait alors tout étonné de voir, avec ce régime de prévoyance et d'harmonie bien organisé sous une direction expérimentée : nos poudres acquérir la stabilité nécessaire ; nos obus cesser d'éclater à la bouche des pièces ; nos canons de fuser par la culasse, et nos vaisseaux de sauter ou de s'envaser dans nos ports.

De plus, la construction et l'armement de nos nouvelles unités s'achèveraient sans difficulté, en trois ans pour les grands cuirassés et en un an, au plus, pour nos sous-marins et nos contre-torpilleurs.

Enfin, la flotte française tout entière serait constamment prête au combat !

Malheureusement, cette réforme présente, je le crains, deux défauts :

Elle est trop simple et elle ne coûterait rien.

Or, d'après les idées en cours, une réforme navale intelligible pour tout le monde et n'entraînant aucune dépense, risque fort d'être jugée invraisemblable.

Ce serait ma seule crainte, si je n'avais confiance, encore, dans notre bon sens national ainsi que dans le patriotisme éclairé des pouvoirs publics et du Parlement.

VICE-AMIRAL E. F. FOURNIER



Le Vice-Amiral Fournier (Cl. Barco, Nancy)





COMBAT DU TEXEL  
TABLEAU D'EUG. ISABEY (MUSÉE DE VERSAILLES)



diale, le facteur décisif d'un équilibre bien désirable entre les rivalités internationales et maritimes de notre époque, si elle reconstituait aujourd'hui sa puissance navale, par un vigoureux effort, sur des bases solides.

Pour cela, il faut qu'elle dote sa flotte de haut bord et ses flottilles offensives des plus puissantes unités en les pourvoyant des approvisionnements et de l'outillage nécessaires à leur entretien et à leur mobilisation, et en les maintenant numériquement dans les proportions qu'on vient d'indiquer ; mais à la condition que ce nouveau sacrifice profitant enfin, tout entier, à notre défense nationale, rende à notre pays le rang auquel il peut et doit prétendre.

Or, pour atteindre ce but suprême, un corps aussi composite que l'est nécessairement le personnel d'une flotte de guerre a, plus que tout autre corps militaire, un impérieux besoin, non seulement d'être régi par une administration économe et prévoyante, mais aussi et par-dessus tout, d'être commandé avec vigueur et autorité par des chefs jouissant de la confiance générale des marins, à cause de leur expérience du commandement et de ses responsabilités, de leur esprit d'initiative et de résolution.

Il faut, enfin, que ces chefs soient stimulés sans cesse par une responsabilité personnelle effective au point de vue technique et qui serait précisément, aussi bien pour le ministre de la Marine que pour le pays, la plus sûre garantie qu'ils ne négligeraient aucun effort pour accroître la puissance militaire de notre flotte.

Avec cette restauration du commandement et de ses responsabilités effectives dans l'administration centrale de la Marine, cesseraient les causes de dépenses improductives, de malfaçons et d'accidents de toute nature qui ont jeté sur elle, depuis quelques années, un si grand discrédit, et, sur notre flotte elle-même, une déconsidération dont elle souffre cruellement.

Cette flotte n'est, en réalité, nullement en décadence ainsi qu'on pourrait le croire ; elle n'a perdu ni ses énergies professionnelles, ni ses nobles traditions et, si sa puissance effective a fléchi, c'est par le contre-coup de la désorganisation d'une administration centrale manquant d'autorité, de vues d'ensemble et d'unité, dont n'émergeait plus que confusément une responsabilité unique, celle du ministre, cherchant vainement, elle-même, à se couvrir des opinions flottantes de commissions irresponsables !

Sur ce point, le remède apparaît si clairement à tous, qu'on s'étonne qu'il ne soit pas déjà appliqué, car il serait immédiatement efficace.

Oui, ce remède suprême, il faut le dire enfin, on le cherche bien loin, à travers les complications et les suspensions les plus ténébreuses, alors qu'il est simplement à notre portée et à notre libre disposition. Il se trouve, en effet, compris tout entier dans la règle suivante qu'il faudrait se décider à suivre.

A l'exemple du préfet maritime dans les ports, le ministre de la Marine réunirait, chaque semaine, sous sa présidence, tous les directeurs de son département. Chacun lui exposerait les affaires en cours et en préparation dans son service et provoquerait ainsi, sur les points communs à d'autres services, une discussion que le ministre serait alors conduit à trancher par une solution prise en commun, acceptée finalement par tous et aussitôt transmise aux intéressés sous la forme technique d'ordres immédiatement exécutoires.

A ces conseils hebdomadaires des directeurs assisteraient tous les inspecteurs généraux, et notamment deux vice-amiraux inspecteurs généraux permanents, l'un de la flotte de haut bord, l'autre des flottilles, chargés non pas seulement de contrôler l'entraînement militaire de ces forces navales, sans s'immiscer d'ailleurs dans leur régime intérieur, mais aussi l'état de leurs approvisionnements de guerre. Le rôle de ces inspecteurs généraux dans ces conseils serait d'y rappeler sans cesse au Ministre et aux directeurs les lacunes à combler et les progrès à réaliser pour assurer la meilleure utilisation militaire de la flotte et des flottilles, et de l'outillage qui leur est affecté dans nos arsenaux.

Dans ces conditions, le ministre connaîtrait vraiment, sans avoir à lire aucun rapport, la situation réelle de la Marine dans tous ses détails, son état d'âme même (quel changement !). Il serait donc en mesure de régler sans retard, suivant les nécessités du moment et celles de notre politique navale, les questions courantes et celles qui exigent une plus longue préparation. Enfin, il apprendrait à apprécier plus judicieusement la valeur du personnel placé sous ses ordres, afin d'y faire les meilleurs choix et de bien s'entourer, ce qui est essentiel.

On serait alors tout étonné de voir, avec ce régime de prévoyance et d'harmonie bien organisé sous une direction expérimentée : nos poudres acquérir la stabilité nécessaire ; nos obus cesser d'éclater à la bouche des pièces ; nos canons, de fuser par la culasse, et nos vaisseaux de sauter ou de s'envaser dans nos ports.

De plus, la construction et l'armement de nos nouvelles unités s'achèveraient sans difficulté, en trois ans pour les grands cuirassés et en un an, au plus, pour nos sous-marins et nos contre-torpilleurs.

Enfin, la flotte française tout entière serait constamment prête au combat !

Malheureusement, cette réforme présente, je le crains, deux défauts :

Elle est trop simple et elle ne coûterait rien.

Or, d'après les idées en cours, une réforme navale intelligible pour tout le monde et n'entraînant aucune dépense, risque fort d'être jugée invraisemblable.

Ce serait ma seule crainte, si je n'avais confiance, encore, dans notre bon sens national ainsi que dans le patriotisme éclairé des pouvoirs publics et du Parlement.

VICE-AMIRAL E. F. FOURNIER



Le Vice-Amiral Fournier (Cl. Barco, Nancy)





COMBAT DU TEXEL  
TABLEAU D'EUG. ISABEY (MUSÉE DE VERSAILLES)









Départ des vaisseaux de la rade de Toulon, d'après une gravure de Rigaud  
(Bibliothèque Nationale)

# La Marine de Guerre

Par M. MAURICE LOIR

Depuis les temps lointains où fut mise en mer la première flotte de haut bord jusqu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, le navire de guerre resta sensiblement pareil à lui-même. Il était tout en bois. Pour unique moteur, il avait le vent auquel il présentait sous l'orientation convenable de belles voiles blanches pivotant autour des mâts. La gueule de ses canons émergeait de sabords percés sur ses flancs en une ou plusieurs rangées régulières. Comparez, sur les estampes rassemblées ici, les navires les plus anciens aux derniers vaisseaux à voiles, à ceux qui figurèrent dans les escadres anglaises et françaises, lors de la guerre de Crimée, et vous verrez que ces bâtiments différaient à peine, comme aspect général, les uns des autres. Entre les vaisseaux de Tourville ou de Duguay-Trouin, voire même entre le premier vaisseau à trois rangées de canons, lancé sous Louis XIII, en 1637 et les vaisseaux de la première moitié du dernier siècle, la ressemblance est frappante. Ceux-ci n'ont plus les énormes superstructures dénommées châteaux d'avant et d'arrière, qui alourdissaient les extrémités de ceux-là. Mais leur mâture comporte les mêmes mâts et les mêmes étages de voiles que les vaisseaux qui les avait précédés.

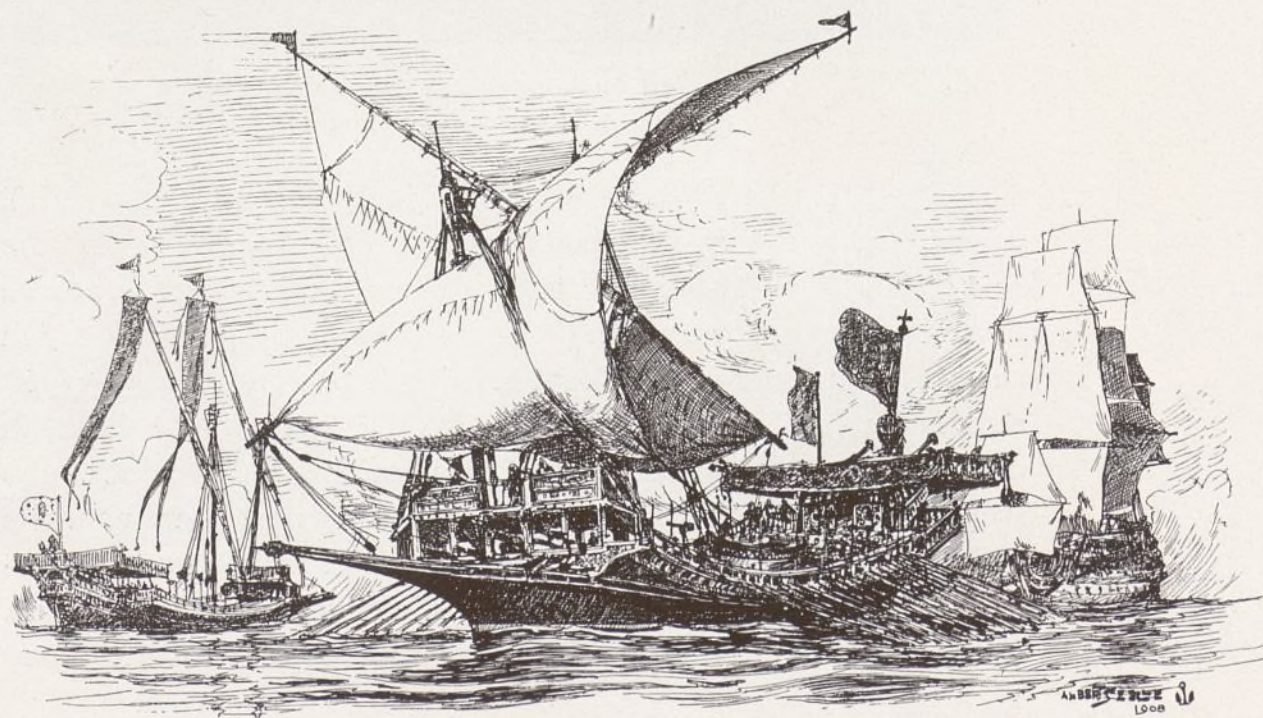
On voyait il y a cinquante ans figurer dans les flottes de guerre, des frégates, des corvettes, des bricks, des lougres, des côtres qui n'avaient, avec les bâtiments antérieurs et de même rang, que des différences insensibles. Là encore, d'un siècle à l'autre, les mâtures se ressemblaient, les coques étaient pareilles. Tout l'effort de ceux qui s'appliquaient à l'art naval depuis le début du XVII<sup>e</sup> siècle n'avait amené aucun changement essentiel dans les navires de guerre. Les types en étaient demeurés immuables, du moins dans leurs grandes lignes.

Un genre de navire avait cependant disparu au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle : c'était la galère, mue par des rames. Elle avait été le premier type du navire de guerre, celui de la plus haute antiquité grecque et romaine, mais elle était restée

spéciale aux peuples dont les côtes étaient baignées par la Méditerranée. Elle aussi était demeurée immuable dans sa forme, car ni la force humaine qui la poussait, ni les armes blanches qui dominaient sa tactique n'avaient changé. A partir du XIV<sup>e</sup> siècle, on y mit, il est vrai, des canons devant et derrière, mais cela n'avait apporté que d'insignifiantes modifications à sa silhouette générale.

Les galères étaient des navires fins, étroits, mesurant en moyenne 50 mètres de long sur 6 de large et peu élevés au-dessus de l'eau. Leur avant était terminé par une guibre allongée, diminutif de l'éperon bardé de fer ou d'airain dont usaient les anciens pour défoncer les navires ennemis. Leur mâture se composait de deux mâts portant des voiles triangulaires qui ne servaient qu'à de rares occasions. Le nombre de rames variait de 26 à 30 de chaque côté. Chaque rame, longue de 12 mètres, était actionnée par des rameurs au nombre de 3, 4 ou 5. C'étaient donc en moyenne 250 à 300 rameurs qui la mettaient en mouvement.

Ces rameurs avaient été d'abord des esclaves, car le



Galère "La Réale" (XVII<sup>e</sup> siècle), dessin de M. Albert Sébille





"La Couronne" (1632), dessin de M. A. Sébille

métier était dur, qui consistait à peiner sur des rames par tous les temps et pendant de longues heures. Plus tard les rameurs furent des aventuriers que l'on recrutait en tous les pays. Mais, au début du XVI<sup>e</sup> siècle, il fut établi comme règle que les condamnés subiraient leurs peines à bord des galères où ils formeraient ce qu'on appelait la chiourme.

Les galères participaient largement au goût général des fastueuses décorations dont on couvrait les navires de guerre au XVII<sup>e</sup> et au XVIII<sup>e</sup> siècle. Equipées, commandées par des officiers de la meilleure noblesse de France, elles devaient être dignes, par leur luxe et leur richesse, de ceux qui avaient l'honneur de les commander. Des sculptures dorées représentant des divinités et des tritons, ou figurant des attributs maritimes s'entremêlaient à l'arrière pour en orner richement le contour, tandis que des tentures de soie en recouvraient la dunette. A l'avant, c'était la même profusion d'or. Il y a dans notre Musée de Marine des sculptures dorées provenant des galères et une reproduction de la galère *Reale* de Louis XIV : c'est un enchantement pour les yeux, et l'on devine en voyant celle-ci, quelle merveille elle pouvait être quand le radieux soleil de la Méditerranée illuminait cet or, faisait miroiter ces soieries.

Malgré l'immuabilité des types de navires de guerre, bien



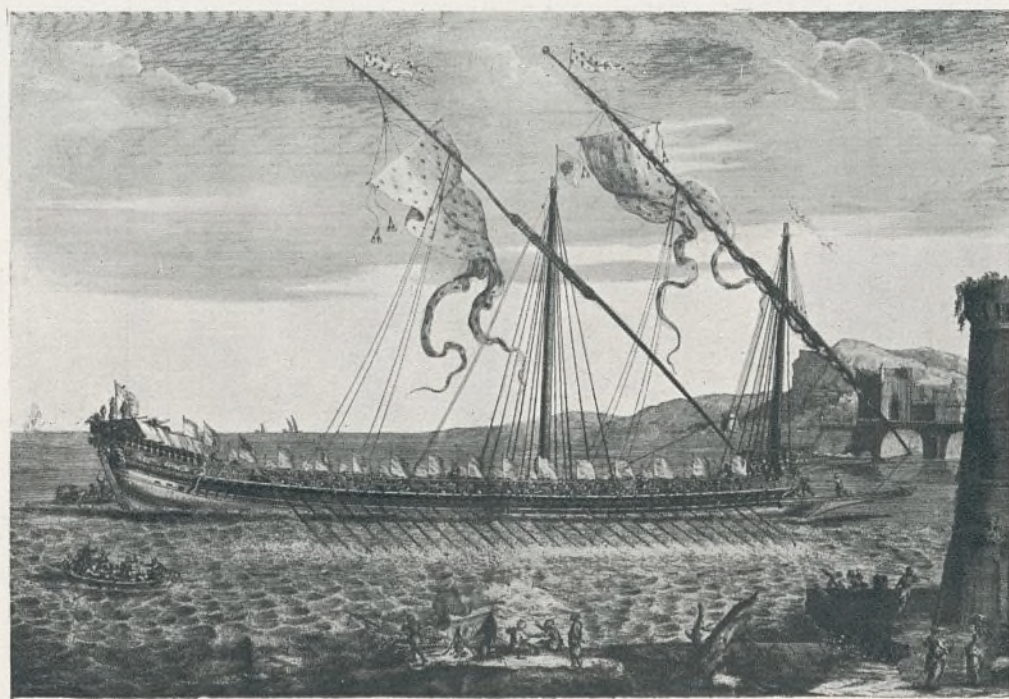
Vaisseau hollandais du XVII<sup>e</sup> siècle  
(Estampe de la Bibliothèque Nationale)

des modifications de détail avaient été successivement apportées, tant à la construction qu'à l'armement, et lorsque le vaisseau à voiles disparut pour être remplacé par le navire à vapeur, il était parvenu à un rare degré de perfection. On se doute que son prix de revient n'était pas énorme, eu égard au coût actuel des modernes unités de combat. Le vaisseau de 120 canons coûtait moins de 3 millions de francs, une frégate 1 million à 1 million 200.000 francs, une corvette 500.000, un brick 300.000. Et comme les navires ne se démodaient pas (nous avions en 1842 dans notre escadre de la Méditerranée, un vaisseau appelé l'*Océan*, qui avait été lancé

en 1783, sous le nom des *Etats de Bourgogne*), les marines d'alors n'imposaient pas aux contribuables les lourdes charges qu'elles leur font subir aujourd'hui...

À la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, le marquis de Jouffroy, reprenant les idées de Papin, s'était posé le problème de faire naviguer un navire à vapeur « contre vents et marées » et s'il n'avait pas réussi pleinement, c'est que les encouragements d'en haut lui avaient fait défaut. Un peu plus tard, l'Américain Robert Fulton était venu proposer au Premier Consul un navire à vapeur susceptible de remorquer jusqu'en Angleterre la flottille de bateaux plats rassemblée devant Boulogne. Une première expérience ayant échoué, Bonaparte ne donna pas suite aux « chimères » de Fulton qui, découragé, alla porter son invention en Amérique où elle fit merveille.

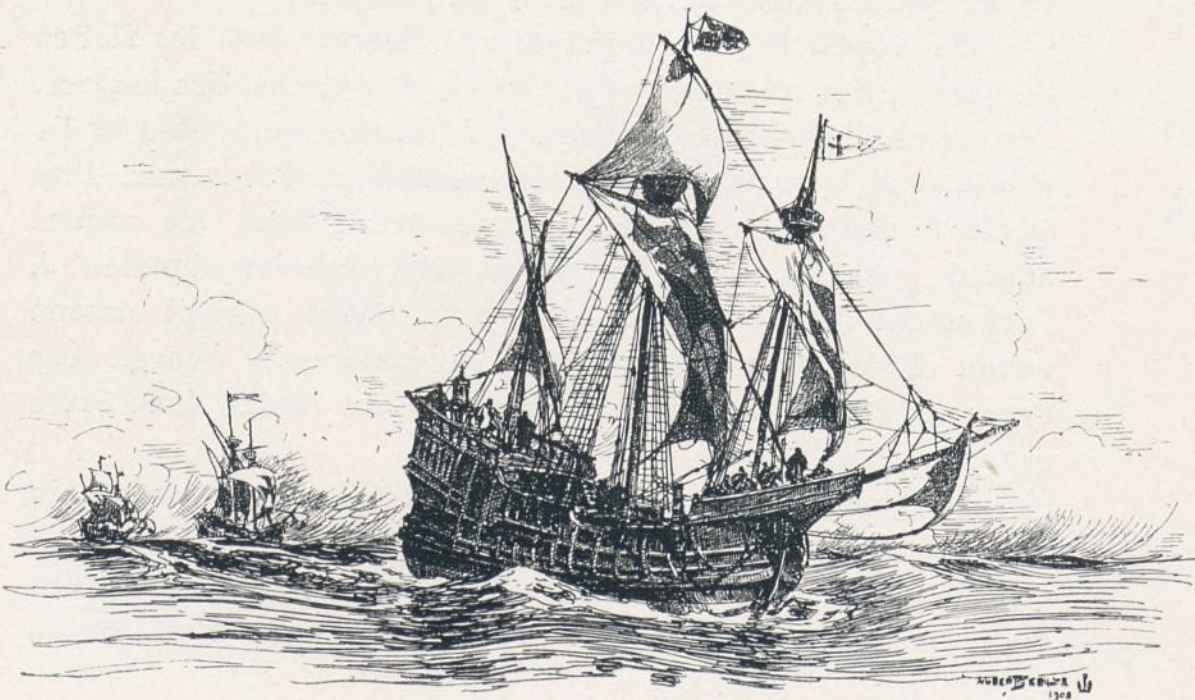
En même temps qu'il avait proposé son vapeur, Fulton avait soumis un modèle de bateau sous-marin dont il comptait se servir pour attacher au flanc d'un navire ennemi une boîte



La Galère "Patronne" naviguant à la rame (XVII<sup>e</sup> siècle)  
(Estampe de la Bibliothèque Nationale)

chargée de poudre à laquelle il avait donné le nom de torpille. Celle-ci devait faire explosion après l'éloignement du sous-marin, au moyen d'un mouvement d'horlogerie. Mais les torpilles n'eurent pas plus de succès que le vapeur auprès du Premier Consul.

Vers 1820, à la suite des heureuses adaptations de la vapeur à la navigation commerciale, la marine française dut se préoccuper d'utiliser le nouveau mode de propulsion dans la flotte de guerre. On envoya un ingénieur en Amérique où le moteur mécanique avait atteint déjà un développement considérable et il en rapporta les éléments de deux petits vapeurs à roues qui réussirent assez bien pour que l'on résolut de les faire entrer dans la flotte comme remorqueurs et pour que, peu de temps après, on résolut de construire des bâtiments à vapeur, toujours destinés au remorquage, mais assez grands pour recevoir de l'artillerie. Sept de ces navires furent adjoints à l'armée navale qui, en 1830, fit l'expédition d'Alger. Ils y rendirent de précieux services, à tel point que l'on se décida à



La "Santa-Maria", caravelle de Christophe Colomb  
(Dessin de M. Albert Sébille)





Baptême d'une galère, d'après une gravure de Rigaud  
(Bibliothèque Nationale)

créer des types de vapeurs plus importants : on eut ainsi des corvettes, puis des frégates à roues, mais tout cela fort timidement. En 1844, seize années après l'apparition du premier petit navire à vapeur dans notre flotte, nous n'avions que quarante-trois navires à roues, bien que l'Angleterre nous eût largement devancés dans cette voie, et avec un plein succès.

Il faut dire que les marins d'alors n'accueillirent pas tous avec le même enthousiasme l'avènement du moteur nouveau. Les incrédules demeurèrent sceptiques sur son avenir. Les fanatiques de la voile considéraient comme une profanation l'idée d'employer la vapeur à la conduite des navires. Ils ne prononçaient pas, d'ailleurs, le mot de navire à vapeur, mais celui de « charbonnier » et ce vocable devenu méprisant dans leur bouche s'appliquait aussi aux officiers assez déshérités pour être contraints de naviguer sur de pareils bâtiments.

Leur opposition enraya longtemps le progrès en France. Il ne fallut rien moins que l'autorité d'un fils de Louis-Philippe, l'amiral prince de Joinville, pour secouer l'apathie de notre marine et pour faire décréter la constitution d'une escadre à vapeur.

Mais les roues n'étaient pas sans défauts. Plus leurs dimensions étaient grandes, plus elles étaient exposées aux coups de l'ennemi ; un seul projectile bien dirigé et tombant sur l'une d'elles, pouvait arrêter le navire dans sa marche. Or, dès 1832, un ingénieur français, Sauvage, originaire de Boulogne, reprenant l'idée d'un autre Français, nommé Dallery, avait résolu de propulser les navires au moyen d'un moteur complètement immergé, lequel, sous le nom d'hélice, était la plus heureuse application de la vis d'Archimède. Malheureusement Sauvage, pauvre et modeste, ne put poursuivre ses expériences jusqu'au bout, et un Anglais, plus favorisé de la fortune, vint lui ravir l'honneur de sa découverte. Sauvage dut attendre jusqu'en 1839 pour voir ses projets repris et développés pratiquement en France.

Cette année-là, un constructeur du Havre, M. Normand, accepta de construire pour l'Etat un aviso à hélice qui devait filer 8 nœuds à l'heure, vitesse très belle pour l'époque. Les essais eurent lieu : cet aviso ne fila pas 8 nœuds, mais bien 10 et demi. La cause de l'hélice était gagnée. La marine avait enfin le moteur idéal. Ni la vague, ni

le roulis, ni l'inclinaison du navire n'avaient d'action sur lui. Avec lui disparaissaient les énormes et gênants « tambours » qui recouvraient les roues ; les flancs du navire étaient dégagés, les batteries se trouvaient libres de bout en bout pour le service de l'artillerie. Au point de vue de la navigation comme à celui du combat, le bénéfice était énorme. Des frégates et même un vaisseau à hélice furent mis en chantiers.

Cependant pour ces nouveaux bâtiments on en restait encore à la conception primitive qui limitait l'emploi de la vapeur à un service occasionnel. Ces bâtiments étaient bien des navires à hélice, mais c'étaient toujours des bâtiments à voiles pourvus d'une machine auxiliaire, laquelle ne devait servir qu'éventuellement. La conception du vaisseau rapide à vapeur n'était pas accueillie par les grands conseils de la Marine. Ceux-ci, composés de vieux marins mal disposés envers la marine naissante, avaient éliminé le projet d'un vaisseau rapide à deux ponts et à hélice, que leur avait soumis un jeune ingénieur de 29 ans, du nom de Dupuy de Lôme. Et ici encore l'intervention du prince de Joinville fut nécessaire pour triompher de la routine. Il fit tant que le plan de Dupuy de Lôme fut agréé et que la construction fut ordonnée en France du premier vaisseau à vapeur devant paraître sur les mers.

Lancé en 1850, sous le nom de *Napoléon*, il fit en 1852 ses essais qui furent remarquables. Son énorme machine de 900 chevaux était d'une conduite facile. On avait compté sur 11 à 12 nœuds : on en obtint 13 et demi. La marine de combat à vapeur faisait triomphalement son entrée dans le monde, sous l'égide du pavillon tricolore.

Le succès du *Napoléon* eut un retentisse-

ment prodigieux : des enthousiastes proclamèrent que c'était la revanche de Trafalgar. Il est de fait que nous remportions sur l'étranger un avantage matériel et moral considérable. On décida la construction d'une flotte à hélice. Et quand, quelques années plus tard, nous fûmes engagés dans l'expédition de Crimée, nous eûmes la satisfaction de montrer dans nos escadres des navires bien supérieurs à ceux de nos alliés d'alors, les Anglais. On a souvent raconté de quelle manière éclatante cette supériorité s'était manifestée. Les Anglais n'avaient dans leur escadre du Levant que des vaisseaux à



Fête des galères dans le port de Marseille, d'après une gravure de Rigaud  
(Bibliothèque Nationale)



Le départ d'une galère annoncé par un coup de canon,  
d'après une gravure de Rigaud (Bibliothèque Nationale)





Combat entre la "Surveillante" et le "Québec", le 6 octobre 1779  
(Guerre de l'Indépendance américaine)

voiles avec quelques frégates à vapeur. Nous disposions au contraire de trois vaisseaux rapides à hélice, sans compter nos frégates à roues. Les Anglais, désireux d'arriver les premiers à Constantinople, avaient pris les devants sur nous, mais rencontrant des vents contraires, très violents, à l'entrée de la mer de Marmara, ils n'avaient pu franchir la passe et avaient dû mouiller. Ils étaient à l'ancre, immobiles, attendant un vent meilleur, lorsqu'ils virent arriver sous vapeur le *Napoléon*, remorquant fièrement le trois-ponts-amiral la *Ville de Paris*, et refoulant les eaux du détroit des Dardanelles avec la plus grande facilité.

La flotte de combat à vapeur fut soumise à une épreuve décisive durant la guerre de Crimée, épreuve qui porta condamnation définitive des flottes à voiles, d'autant que les machines et les chaudières avaient fait rapidement de sérieux progrès, soit comme régularité de fonctionnement, soit comme consommation de combustible.

D'autre part, l'artillerie navale française venait coup sur coup, en 1855, de réaliser deux perfectionnements considérables qui allaient la transformer radicalement : le rayage des canons augmentait à la fois la portée et la justesse du tir, et le chargement par la culasse, tout en permettant le forçement du projectile dans l'âme, rendait le tir plus rapide. Il en résulta qu'au moment où les flottes de guerre acquéraient, par l'emploi de la vapeur, une mobilité jusque-là inconnue, leur valeur militaire doublait de puissance offensive.

Dans tous les pays on s'apprêta donc à établir des programmes de flottes à hélices, calquées sur celles dont nous venions de produire les modèles. Mais à peine ces programmes étaient-ils arrêtés qu'on se prit à douter de leur efficacité : des expériences, des essais venaient de montrer, en effet, que les navires de guerre allaient emprunter leur puissance défensive à de nouveaux principes.



Le vaisseau anglais "Bellérophon" (1815)  
(Embarquement de Napoléon I<sup>er</sup> pour Sainte-Hélène)

pressionné par le combat de Sinope. Et il exigea du ministre de la Marine la mise en chantiers immédiate de trois bateaux



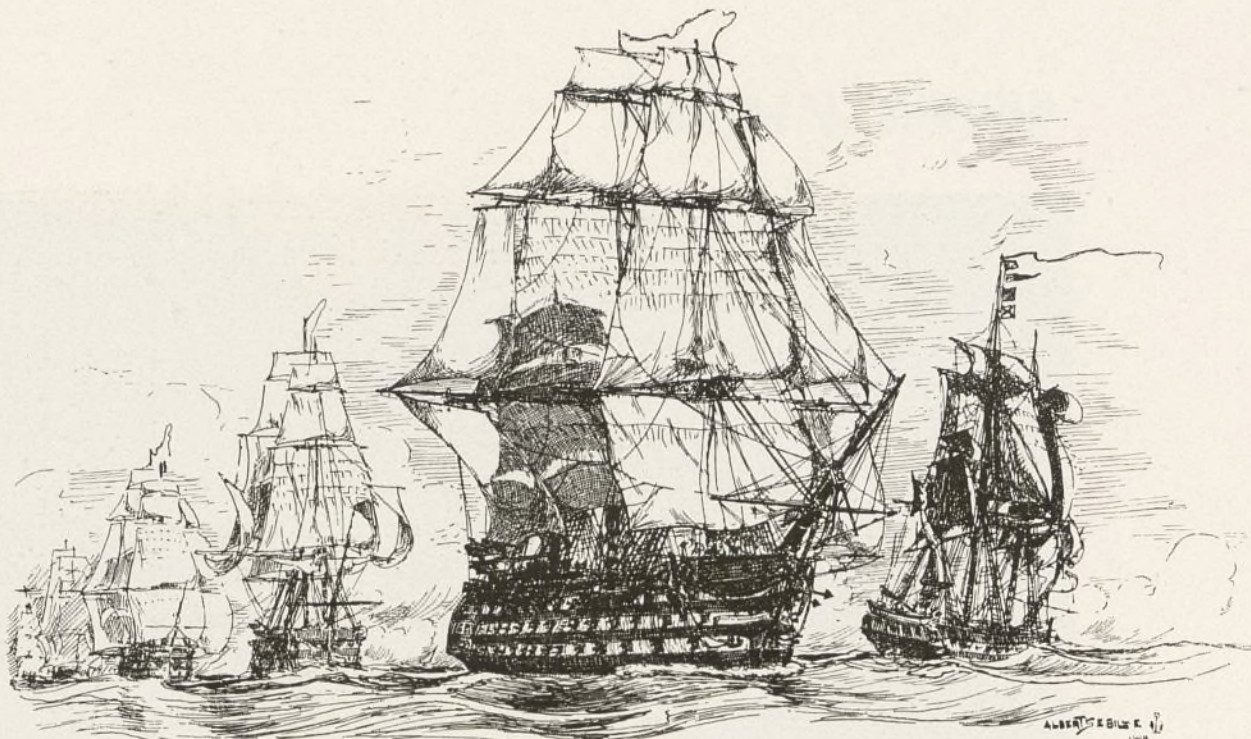
Un épisode du combat de Trafalgar (1805)



ne possédant guère de qualités nautiques, ne pouvant naviguer au large qu'à la condition d'être remorqués, mais armés de seize pièces de gros calibre et entièrement revêtus d'une armure métallique de 10 centimètres qui les rendait impénétrables aux plus forts boulets en usage à l'époque. Ces bateaux reçurent le nom de « batteries flottantes ».

Lancées en 1856, elles furent sans retard dirigées sur la Crimée et le 14 octobre elles se joignirent à nos vaisseaux en bois pour l'attaque de la forteresse de Kinburn qui commandait l'entrée du Bug et du Dniéper. Leur intervention fut un éclatant triomphe. Les obus se brisèrent sur leurs cuirasses et les boulets pleins s'aplatirent sur elles sans y produire autre chose qu'une empreinte de deux ou trois centimètres de profondeur. La preuve de l'efficacité de la cuirasse était faite. Lorsqu'après l'attaque de Kinburn, l'amiral anglais Lyons vint visiter nos trois batteries flottantes, il fut émerveillé et il prédit que ces ébauches informes étaient les prototypes des seuls bâtiments de combat que désormais il faudrait construire.

Mais ces batteries flottantes manquaient, disons-nous, des qualités propres à la navigation. Restait donc à savoir si la cuirasse pourrait s'adapter à un véritable navire de mer. Dix-huit projets de bâtiments cuirassés furent proposés à la marine dans un concours institué au mois de juin 1857. La préférence fut donnée au plan élaboré par Dupuy de Lôme, le constructeur de génie qui naguère avait lancé sur la mer le *Napoléon*. On mit aussitôt son navire en construction; c'était une frégate qui reçut le nom de la *Gloire*. Elle fut lancée en 1859. Elle portait une cuirasse de 12 centimètres d'épaisseur couvrant la coque de bout en bout et descendant jusqu'à 2<sup>m</sup>10 au-dessous de la flottaison. La protection était absolue, le navire ne présentait aucun point vulnérable. Lorsque ses essais furent terminés avec un plein succès, — elle fila 13 nœuds, vitesse rare à cette époque, — le ministre commanda à nos arsenaux dix frégates pareilles. La première flotte cuirassée était née. Toutes les autres nations maritimes suivirent l'exemple que nous venions de leur donner. Ainsi, par trois fois, dans l'espace de quelques années, la France avait su prendre la tête du mouvement maritime et affirmer sa force créatrice dans



Vaisseaux de guerre 1830 (Apogée de la marine à voiles)  
(Dessin de M. Albert Sébille)

les choses navales : elle avait créé le premier vaisseau rapide à vapeur, elle avait fait flotter la première batterie bardée de fer, elle avait lancé le premier cuirassé de haute mer...

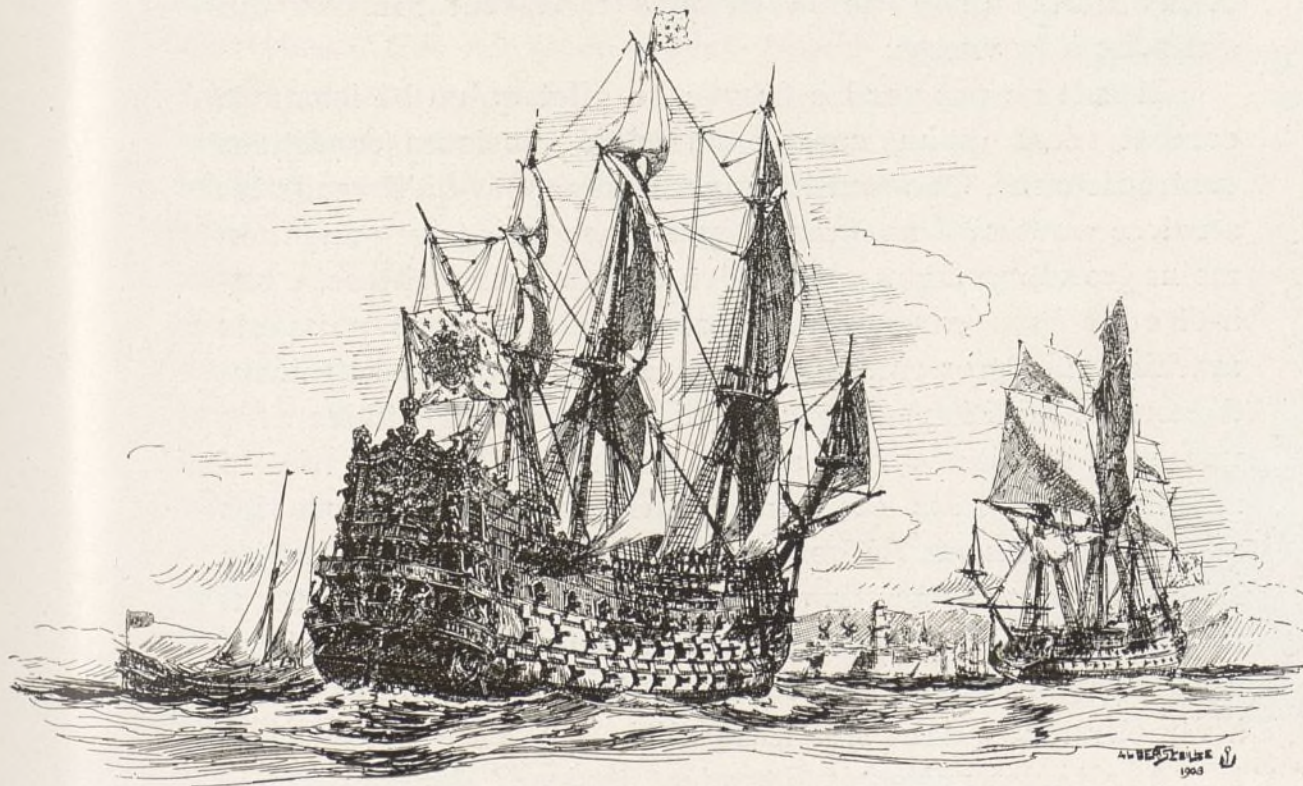
Pendant que les ingénieurs réalisaient dans leurs constructions de si rapides progrès, les artilleurs ne demeuraient pas inactifs. Leur rôle était de s'aider des découvertes de la métallurgie pour produire des armes capables de transpercer les blindages. Tout en assurant la rapidité du tir par l'adoption du chargement par la culasse, ils poursuivirent la création de bouches à feu de gros calibre, lançant des projectiles allongés, pleins et très durs, dits boulets de rupture, dont la puissance de perforation annihilait l'efficacité de protection des premiers cuirassés. Tandis que jusqu'alors le plus fort calibre en usage était de 16 centimètres, on mit à bord des navires des canons de 19, 24 et 27 centimètres de calibre usant d'une poudre que les progrès de la science perfectionnaient chaque jour. Que firent alors les ingénieurs? Ils augmentèrent les épaisseurs des cuirasses. Ils firent des navires blindés de 20 et de 22 centimètres. Ainsi commença le duel (qui dure



"L'Océan", vaisseau français qui navigua de 1783 à 1842  
(Aquarelle de M. Albert Sébille)

encore) entre le canon et la cuirasse, c'est-à-dire entre la puissance de l'artillerie et la protection des murailles. A chaque accroissement de la protection, on oppose un progrès de la balistique; à chaque progrès de la balistique, on répond par un nouvel accroissement de protection.

Notons que, dans ce duel, l'attaque devenait rapidement supérieure à la défense. Une plaque de cuirasse donnée trouvait en peu de temps un canon dont les projectiles la traversaient. Et d'ailleurs, si ceux-ci ne perçaient pas franchement les plaques, ils projetaient dans la batterie des éclats de bois provenant du matelas sur lequel elles reposaient, des écrous, des boulons, une énorme masse de débris capables de faire, à bord, de cruels ravages. Il fallait donc, sans cesse, augmenter la protection des murailles. Les 22 centimètres de blindage du début ne suffirent pas longtemps. On ne tarda pas à employer des plaques de 30, 40 et même 50 centimètres; les Anglais, sur l'*Inflexible*, atteignirent même 61 centimètres de blindage. Ceci se passait vers 1875, c'est-à-dire quinze ans après l'apparition de la cuirasse. C'était l'heure où, pour répondre à de telles épaisseurs dans la protection, on avait jugé insuffisants les canons de 27 centimètres pour les remplacer par des pièces de 34, 37 et 42 centimètres, ou même, comme



Le "Soleil Royal", vaisseau de Tourville (1690)  
(Dessin de M. Albert Sébille)

\*\*\*





Marine française. — Sous-marin en exercice (Cl. Bougault)

cela se fit en Italie, de 45 centimètres, lesquelles pesaient 100 tonnes et lançaient un projectile colossal de 1.000 kilogrammes.

L'accroissement de puissance des canons avait entraîné une très sensible augmentation de leur poids et force avait été d'en diminuer le nombre. Les cuirassés, avec un déplacement bien supérieur à celui des anciens vaisseaux à trois ponts de 120 canons, ne portaient plus que 12, 15 ou 18 canons, dont le tiers seulement était du plus fort calibre en usage. En même temps, la disposition de l'artillerie à bord subit un notable changement. Tous les canons n'étaient plus, comme jadis, placés devant des sabords qui ne permettaient de tirer que par le travers. Deux ou quatre de ces bouches à feu étaient placées dans des tourelles cuirassées d'où elles pouvaient battre presque la moitié de l'horizon, ce qui leur permettait de tirer aisément soit en chasse (dans le sens de l'avant), soit en retraite (dans le sens de l'arrière). On construisit même des navires dont toute l'artillerie était en tourelles. Mais, en Angleterre, l'un de ces bâtiments, le *Captain*, dessiné par un marin, le capitaine Coles, périt corps et biens en 1870 et ce désastre empêcha ce type de se généraliser, au moins pour les navires de haute mer, car il existait déjà pour toute une catégorie de cuirassés, celle des garde-côtes. Ceux-ci, comme leur nom l'indique, étaient destinés non à s'aventurer au large, mais à demeurer le long des côtes, pour les défendre en cas d'attaque, pour s'opposer au forçement d'une passe ou d'une entrée de rade.

Le modèle en était venu des Etats-Unis, où, durant la guerre de Sécession, les Américains avaient produit un bâtiment remarquablement approprié à son service de garde-côtes. C'était le *Monitor*, navire presque ras sur l'eau, ayant sur un pont cuirassé une tourelle blindée portant un canon du plus fort calibre. Il remporta de tels succès que son nom fit fortune et qu'on donna aux navires similaires ou dérivés de lui le nom générique de Monitors. Toutes les flottes eurent de ces bâtiments. Le problème du garde-côtes est simple. N'ayant qu'une mission toute défensive, il n'a pas de longues traversées à accomplir, par suite il n'a pas besoin de grands appro-

visionnements de charbon ; pour la même raison, la vitesse ne lui est pas indispensable et il peut se dispenser d'une machine puissante. On peut donc reporter sur la cuirasse et sur l'armement les économies de poids réalisées ailleurs, de sorte que, sous un petit déplacement, un garde-côtes peut recevoir une protection maxima et une grande puissance d'artillerie.

La vitesse resta sinon la même, du moins peu

supérieure, durant les quinze années qui suivirent l'apparition de la *Gloire*. Les 13 nœuds de celle-ci ne furent pas beaucoup dépassés

par les derniers venus des cuirassés de cette première période qui n'obtenaient que 14 à 15 nœuds tout au plus. Ce n'est pas à dire que des progrès n'aient pas été réalisés du côté des machines et des chaudières. L'usage de la machine Compound, l'utilisation de la détente, l'emploi rendu possible des hautes pressions avaient au

contraire eu d'heureux effets tant sur le poids par cheval des appareils moteurs que sur la consommation, mais on sentait moins alors qu'on ne le fit plus tard tout l'intérêt qui s'attache à la vitesse.

Il faut ne pas perdre de vue, en effet, qu'un bâtiment de combat n'est qu'un compromis entre plusieurs conditions contradictoires. Que faut-il à un cuirassé pour qu'il rende les services voulus ? Une grande puissance offensive, une non moins grande puissance défensive et une bonne vitesse, c'est-à-dire de gros canons, une épaisse cuirasse, une puissante machine. Les gros canons et les épaisses cuirasses entraînent d'énormes additions de poids qui ne sont compatibles avec une grande vitesse que si l'on augmente la force de la machine, par suite ses dimensions, par suite encore les approvisionnements de combustible, par suite enfin le navire lui-même. Pour rester dans des limites d'un tonnage donné, il faut donc retrancher sur ceci et sur cela, en un mot faire un compromis qui assure l'équilibre de conditions impossibles à remplir toutes dans leur intégralité.

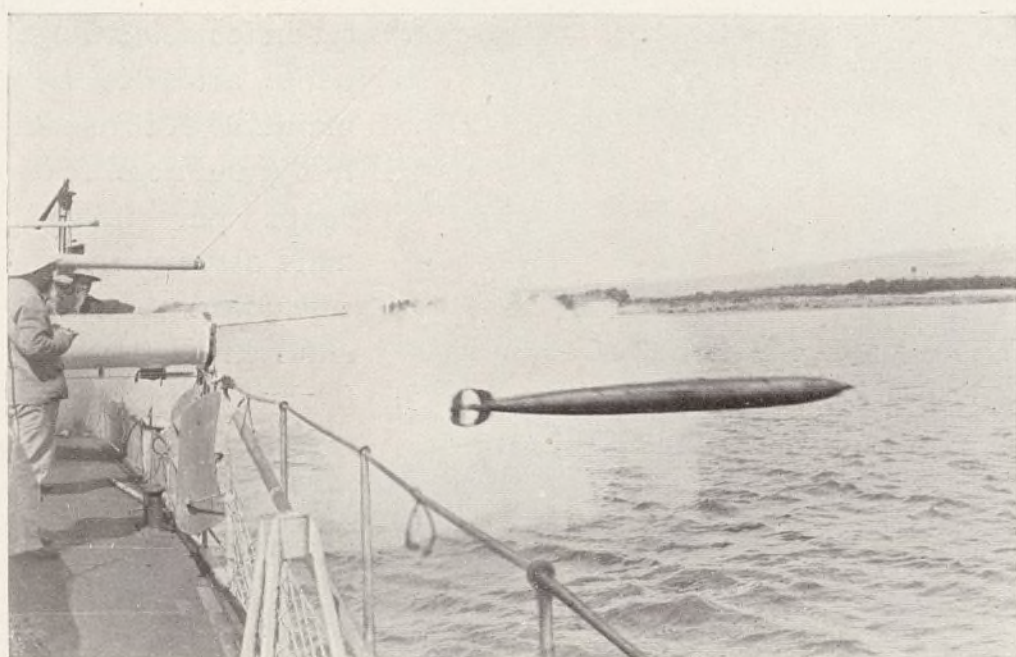
A côté des cuirassés figuraient toujours dans les flottes de guerre des navires légers, corvettes, croiseurs, avisos,

Marine française  
Aérostât amarré à bord d'un cuirassé (Cl. Bougault)

Marine française. — Le cuirassé " Suffren " (Cl. Bougault)



propres à éclairer les escadres ou à remplir dans les mers lointaines des missions de surveillance d'intérêts politiques ou économiques. La vitesse des grands croiseurs atteignit 16 à 17 nœuds. Mais ces bâtiments tout en bois, sans aucune cuirasse de protection, ne faisaient que nombre dans la liste des marines. Seuls, les cuirassés fournissaient l'expression de la puissance navale des divers États. Leur prix de revient allait grandissant sans cesse à mesure que leurs armes se perfectionnaient, que leurs dimensions s'accroissaient, que leurs engins mécaniques se compliquaient et se multipliaient. Le dernier cuirassé de cette période, le *Redoutable*, déplaçait 9.000 tonnes et coûtait 15 millions de francs. Or, par une loi fatale, ces navires bien plus dispendieux que les précédents étaient menacés d'être démodernisés rapidement, parce que chaque jour apportait un perfectionnement dont la marine bénéficiait. L'entretien des bâtiments était coûteux, même quand ils se trouvaient désarmés dans les ports. Le personnel n'acquiesçait son savoir professionnel qu'à grands frais. Les arsenaux devenaient de vastes usines avec des ateliers dont l'outillage exigeait une mise de fonds considérable. Bref, la marine devenait — et elle est restée ! — un organisme de plus en plus complexe. Et cependant, en 1875, on n'était encore qu'aux débuts de la torpille qui allait faire naître un type nouveau



Lancement d'une torpille (Cl. P. Laurent, Bizerte)

de navires et qui allait, à son tour, causer une série de modifications importantes dans l'art naval.

✂ Les Russes pendant la guerre de Crimée, les Américains pendant la guerre de Sécession usèrent avec succès de mines sous-marines, chargées de poudre noire et mouillées en travers des passes, des entrées de rades, des fleuves ou rivières. Ces nouveaux engins, bientôt baptisés torpilles, s'enflammaient au moyen d'un courant électrique au moment où le navire ennemi passait au-dessus d'eux. On imagina aussi des torpilles maintenues entre deux eaux et qui explosaient lorsque le navire ennemi venait les heurter. Puis, en se souvenant que jadis on allait accrocher des « chemises soufrées » aux flancs des navires pour les incendier, on ne tarda pas à vouloir faire des torpilles un engin mobile en les fixant à l'extrémité d'une hampe en bois ou en fer qu'un canot à vapeur allait porter sur les flancs du navire qu'on voulait attaquer. Dans ces torpilles, dites torpilles portées, la charge de poudre noire était remplacée par un explosif plus puissant, fulmicoton ou dynamite, dont l'explosion était produite, soit par le fait du choc, soit plus généralement par le moyen d'un courant électrique enflammant une amorce noyée dans la substance explosive.

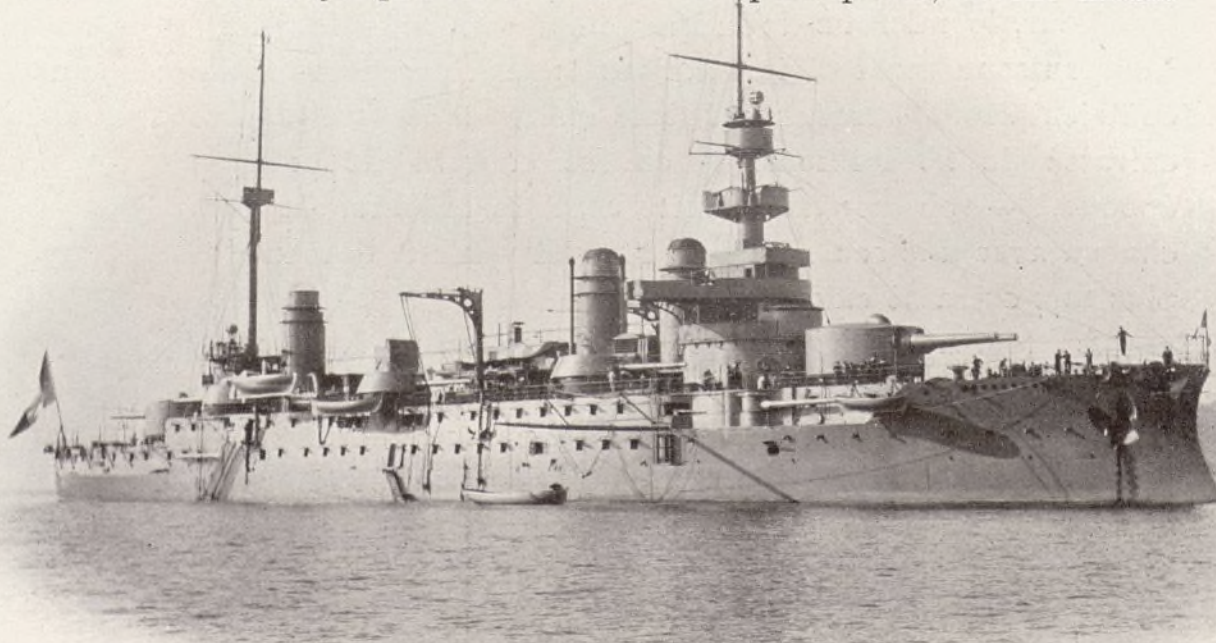


Marine russe. — Le « Bogatyr », le « Tsarewitch » et le « Slava »  
(Cl. Stephen Cribb)

Mais un canot à vapeur est peu rapide et sa lenteur ajoute beaucoup à la difficulté et aux périls de l'opération qui consiste à aller coller une torpille sur la coque d'un navire. On cherchait donc à avoir des embarcations porte-torpilles très rapides, lorsqu'on apprit en 1876 qu'un constructeur anglais, M. Thornycroft, avait fait, pour le lac de Genève, un yacht à vapeur de 15 mètres de long, nommé *Miranda*, qui atteignait la vitesse unique alors de 15 milles à l'heure, grâce à l'emploi de l'acier dans sa coque, grâce à ses chaudières d'un nouveau modèle. Ce yacht apportait donc la solution du problème du petit bateau rapide que cherchaient les marins militaires pour en faire un porte-torpilles. Il fut ainsi le prototype du torpilleur.

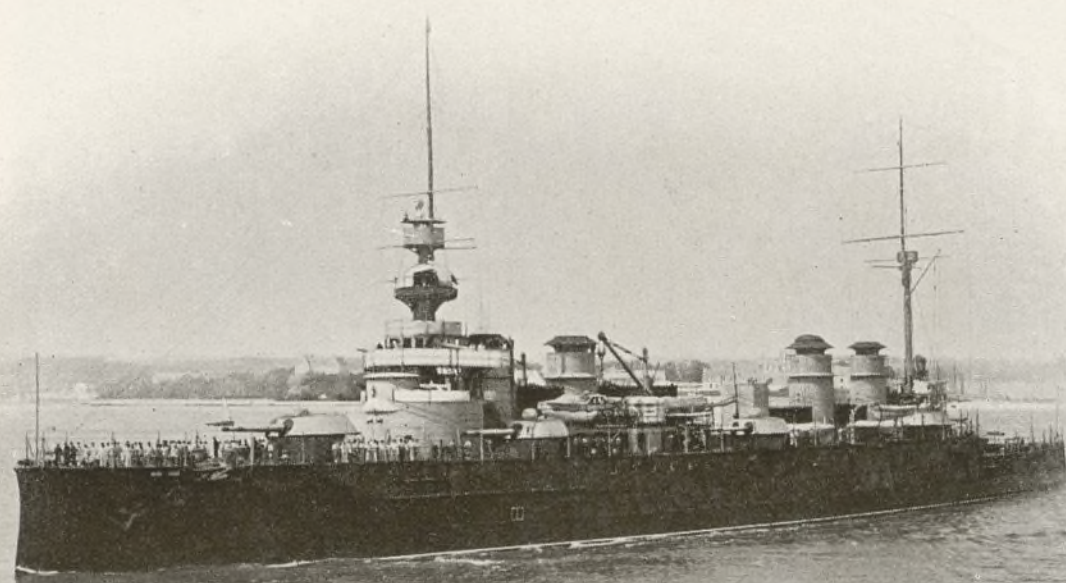
Cependant, depuis quelques années déjà, un ingénieur anglais établi en Autriche, M. Whitehead, avait imaginé un engin véritablement merveilleux qui n'était autre qu'une torpille automobile, c'est-à-dire que, lancée dans une direction donnée, elle progressait seule dans l'eau au moyen d'un mécanisme de propulsion à air comprimé actionnant une hélice à son arrière, tandis qu'à son avant elle était munie d'une charge explosive devant éclater au contact de la carène d'un navire. Les premières torpilles Whitehead fournissaient un parcours de 300 mètres à une vitesse de 7 nœuds. De perfectionnements en perfectionnements (car elle n'a pas encore été détrônée), la torpille Whitehead est arrivée à fournir des vitesses de plus de 35 nœuds, pendant des parcours dix fois plus longs que ceux du début. Quant à la charge explosive, elle est de 100 et même de 120 kilogs, c'est-à-dire qu'elle est susceptible de faire des dégâts effroyables dans la coque du navire atteint.

Lorsque les torpilles Whitehead eurent fait leurs preuves pratiques, tous les navires de combat, depuis les plus grands cuirassés jusqu'aux croiseurs les plus petits, furent munis



Marine française. — Le cuirassé « Justice » (Cl. Giletta)





Marine française. — Le croiseur-cuirassé "Victor-Hugo"

de tubes lance-torpilles en plus ou moins grand nombre. Les torpilleurs qui, dans le principe, n'avaient que des torpilles portées, reçurent également des tubes de lancement. Cette modification de leur armement entraîna un accroissement de leurs dimensions, qui eut à son tour pour conséquence d'étendre et d'agrandir leur rôle. Regardés jusqu'alors comme des éléments de la défense des côtes, on put, dès que leurs dimensions le permirent, c'est-à-dire dès qu'on eut acquis la possibilité de les envoyer en haute mer, leur attribuer un rôle offensif. Des épisodes de guerre navale, des expériences entreprises dans les différentes marines, avaient, d'ailleurs, démontré quelle était la puissance destructive des torpilles automobiles, et il n'était pas téméraire de croire à l'avenir des torpilleurs.

Ils eurent donc leurs partisans. Ceux-ci dépassèrent beaucoup la mesure dans les conséquences qu'ils tiraient de l'avènement de ces petits navires. On le leur dit, mais la controverse ne fit qu'exciter leur ardeur et ils en vinrent à ne plus vouloir dans les flottes militaires que les seuls torpilleurs, en répétant à l'envi la formule célèbre : « Le cuirassé est vaincu par le torpilleur, le microbe de la mer en a supprimé le géant. » Leur raisonnement était séduisant : les torpilleurs d'alors coûtaient 200.000 francs, en sorte que pour le prix d'un seul cuirassé de 20 millions, — chiffre courant de cette époque, — on pouvait avoir cent torpilleurs, dont chacun avec une seule torpille pouvait venir à bout du plus fort cuirassé existant.

Le temps a fait justice de ces théories. Le torpilleur n'est pas devenu le type unique des flottes militaires : il n'est entré que comme une unité de plus dans la liste des marines modernes, où il figure à la suite du cuirassé ou du croiseur. Il est, d'ailleurs, devenu beaucoup plus grand qu'au début. Il a 35 ou 40 mètres de longueur et sa vitesse est de 20 à 25 nœuds. Ajoutons qu'il est un peu en défaveur. Divers pays n'en construisent plus du tout. D'autres

en construisent moins. Le sous-marin tend à le détrôner et à prendre sa place dans les flottilles de défense des côtes...

L'emploi de la torpille a eu pour conséquence de faire augmenter dans une notable proportion le cloisonnement établi jusqu'alors dans l'intérieur des navires pour les préserver des dangers d'une voie d'eau causée par l'entrée d'un projectile dans leur coque. Les dégâts produits par l'éclatement d'une torpille étant autrement importants que ceux que produit un projectile, puisque les torpilles se meuvent sous l'eau à une profondeur de 3 mètres, il fallut prendre contre elles des précautions très grandes. Les navires reçurent alors une double coque, tandis que les cloisons étanches dans le sens de la longueur et de la largeur furent multipliées, si bien qu'une coque de navire moderne n'est plus maintenant qu'un assemblage d'alvéoles juxtaposées, qui limitent considérablement le danger de l'envahissement de l'eau par la brèche ouverte à la suite d'une explosion de torpille.

Il devait venir à l'esprit de chercher à prévenir cette explosion. C'est à quoi l'on visa quand on imagina de tendre tout autour des navires et à quelques mètres du bord des filets métalliques, dits filets Bullivan, propres à arrêter les torpilles et à les faire éclater loin de la carène. Pour se garder des torpilleurs dont les attaques se produisent surtout la nuit,

les grands navires furent pourvus de puissants projecteurs électriques, tandis qu'on les dotait d'une petite artillerie très maniable et tirant un très grand nombre de coups par minute, mais assez puissante cependant pour que leurs projectiles défoncent une coque de torpilleurs : tels sont les canons de 37, 47, 57, 65 et même 75 millimètres. Dans le même ordre d'idées, on fit plus encore : on pensa 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 genre de construction les torpilleurs eux-mêmes, c'est-à-dire ayant une vitesse très grande : ces navires, dont l'Angleterre imagina le premier type, s'appelèrent les contre-torpilleurs. On exigea d'eux 26 à 28 nœuds d'abord, puis on passa à 30 nœuds au moins. De ce fait, leurs dimensions s'accrurent. On a une tendance à les accroître encore : leur déplacement fut naguère de 220 à 300 tonnes, il est maintenant de 500,



Marine française. — Le cuirassé "Démocratie" (Cl. Giletta)



Marine française. — Le cuirassé "République" (Cl. Giletta)



600 tonnes et même davantage. Il est vrai que tout en continuant à les appeler des contre-torpilleurs, on les destine à tout autre chose qu'à la chasse aux torpilleurs : on en fait de vrais éclaireurs pour le service des escadres.

☞ Tandis que les torpilleurs faisaient leur bruyante entrée dans le monde, la lutte se poursuivait toujours vive entre le canon et la cuirasse, entre l'attaque et la défense. Ce qui caractérise les idées des artilleurs depuis les années 1875 à 1880, c'est l'abandon des canons de très gros calibre, lançant des projectiles de plus en plus lourds. La puissance destructive d'un projectile ne dépend pas seulement de sa masse, mais aussi de sa vitesse. C'est donc en cherchant à accroître cette vitesse qu'on se proposa d'obtenir plus de force vive, c'est-à-dire plus d'efficacité. L'allongement de l'âme des canons combiné avec l'utilisation de poudres brûlant lentement devait permettre d'atteindre des vitesses supérieures aux précédentes. Les canons de la période de 1870 lançaient leurs projectiles avec une vitesse de 450 mètres ; quinze ans après, on arrivait à 600 mètres, puis à 700 et à 800 mètres ; aujourd'hui, on atteint presque 1.000 mètres.

L'accroissement de la vitesse des projectiles a beaucoup mieux résolu le problème de la pénétration dans les blindages que l'accroissement des calibres. On y gagna d'avoir à bord des canons d'un poids moitié moindre. Et en même temps ces

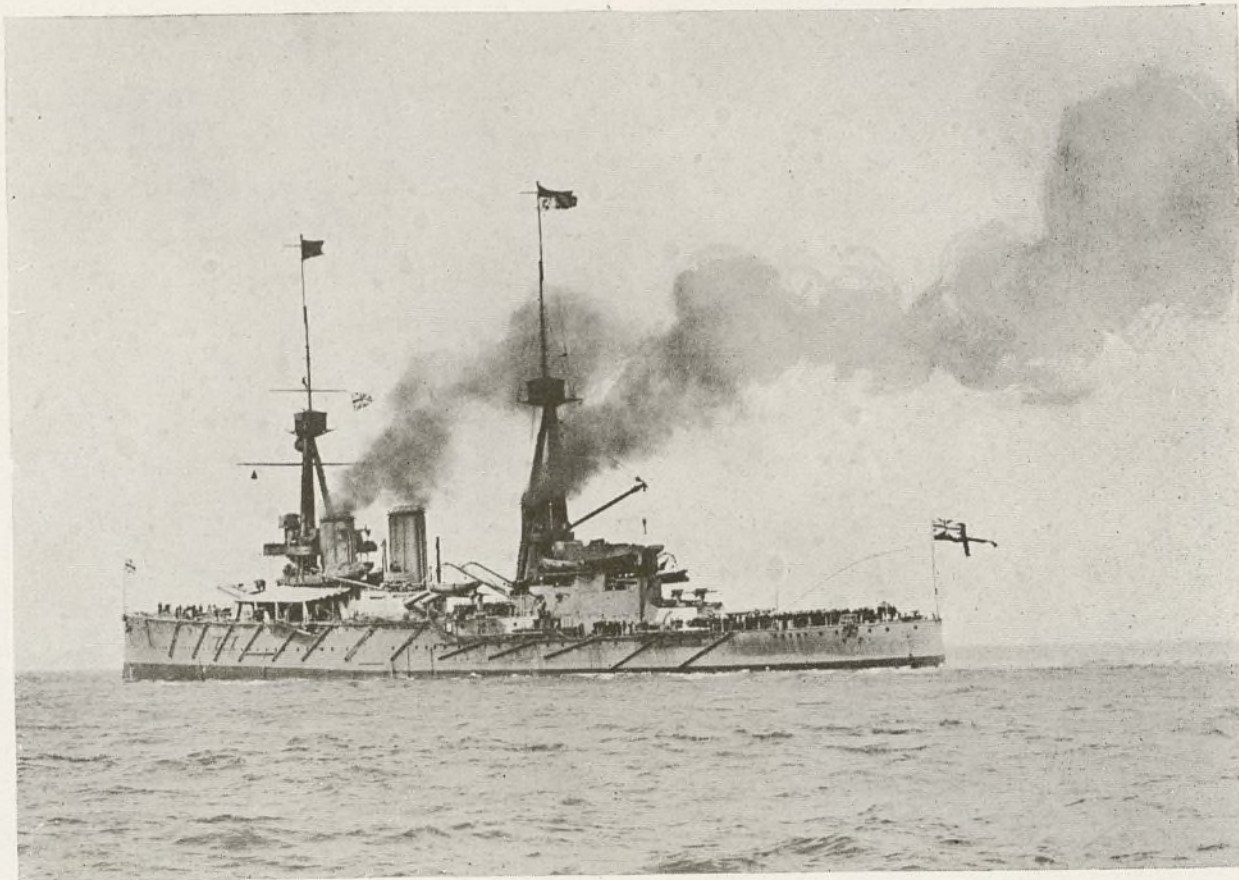
canons, relativement plus légers, se prêtèrent mieux de toutes façons à faire réaliser un tir plus rapide. Or, la rapidité du tir est un avantage qu'on ne saurait trop rechercher, car il va de

soi que l'adversaire qui déversera sur l'autre le plus de projectiles, dans un temps donné, mettra dans son jeu les chances du succès final.

De leur côté, les projectiles étaient soumis à de nombreuses transformations. D'une part, l'acier se substituait à la fonte dans leur fabrication et l'on obtenait sous le rapport de la résistance des résultats inconnus ; d'autre part, l'emploi d'obus dont la charge intérieure de poudre noire était remplacée par une charge d'explosif, — mélite ou autre, —

accroissait leur puissance d'éclatement dans des proportions énormes.

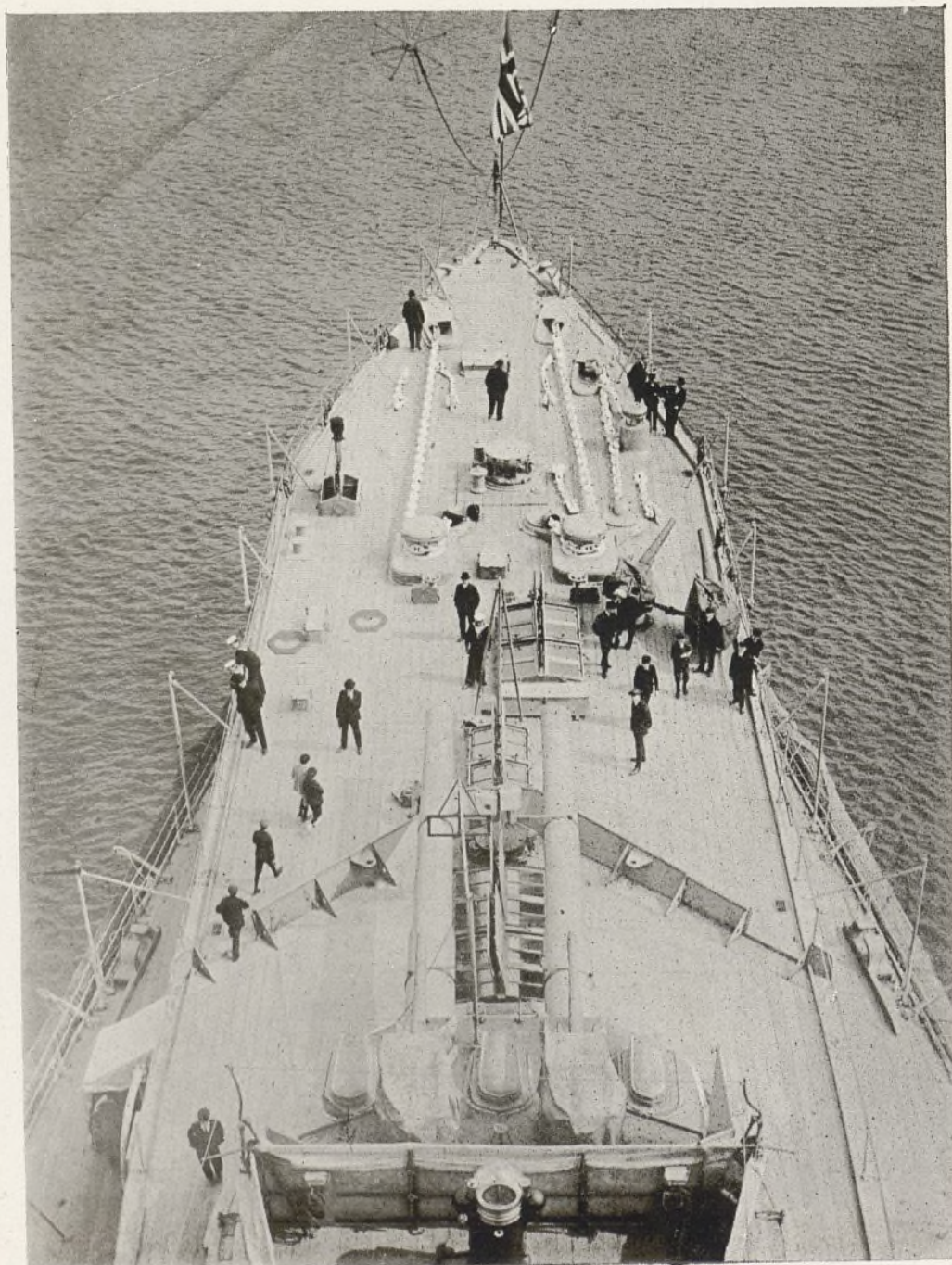
Il apparut donc peu à peu nécessaire d'ajouter à la protection des navires de combat. Heureusement, les cuirasses avaient passé par les mêmes phases que les canons. Ce n'était plus à l'accroissement de leur épaisseur que l'on devait demander l'augmentation de leur puissance défensive. Grâce aux progrès de la métallurgie, on obtenait, avec des épaisseurs moindres, des plaques beaucoup plus résistantes. Là encore, on réalisait une grande économie de poids. Quoi qu'il en soit, jusqu'alors on s'était plus ou moins borné à mettre à l'abri de la cuirasse, les parties voisines de la flottaison et une sorte de citadelle élevée au milieu du navire et enfermant les gros



Marine anglaise. — Le croiseur-cuirassé "Indomitable" (Cl. Stephen Cribb)



"L'Invincible", le dernier construit des croiseurs-cuirassés anglais (Cl. Stephen Cribb)



Le Pont avant du "Dreadnought" vu de la hune (Cl. Stephen Cribb)





Marine anglaise. — Le " Dreadnought " (Cl. Stephen Cribb)

canons. On ne jugea plus cette protection suffisante : on augmenta la superficie de la cuirasse de manière à couvrir même les pièces légères ; on adopta des ponts blindés en forme de carapace de tortue, recouvrant toutes les parties vitales, machines, chaudières, soutes à munitions ; enfin, on disposa au-dessus du pont blindé, situé au-dessous de la flottaison, une tranche d'alvéoles juxtaposées et formées par des cloisons transversales et longitudinales, tranche que l'on appella flottaison cellulaire. Grâce à cette disposition, une déchirure de

la coque n'introduisait de l'eau que dans quelques alvéoles au lieu de couvrir entièrement d'eau le pont blindé. Les ravages étaient donc limités.

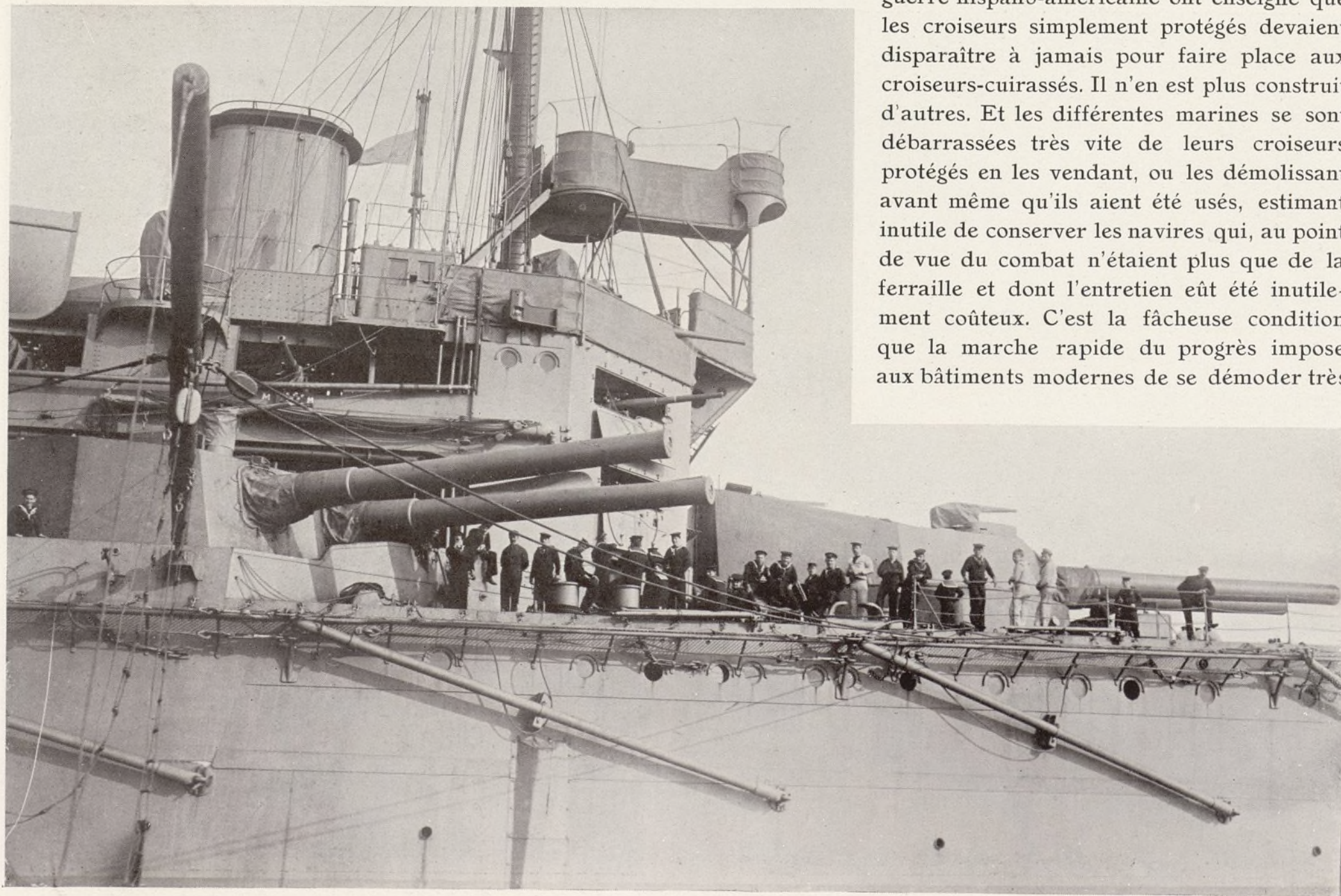
A son origine, ce perfectionnement fit sensation et l'on put croire à une innovation aux conséquences durables.

Le mode de protection cellulaire fut appliqué pour la première fois en France. C'est un croiseur, le *Sfax*, qui le reçut. On s'en engoua bientôt dans toutes les marines où tous les croiseurs de cette période s'inspirèrent du modèle français et constituèrent ce qu'on appela les croiseurs protégés. Mais cet engouement dura peu, au moins en France où dès l'apparition des obus chargés d'explosifs on avait compris la nécessité de protéger les croiseurs contre de tels engins de destruction et où, dès 1887, on ordonnait la construction d'un croiseur revêtu d'une cuirasse de flanc. Ce fut le célèbre *Dupuy-de-Lôme* qui devint ainsi le prototype de la classe des croiseurs dits cuirassés, parce qu'ils ont leurs œuvres mortes totalement ou presque totalement garnies d'une cuirasse. Il va sans dire que cette cuirasse est moins épaisse que celle des cuirassés, mais elle est suffisante pour faire éclater un projectile à l'extérieur de la plaque avant de la perforer. Les leçons de la guerre sino-japonaise, puis de la



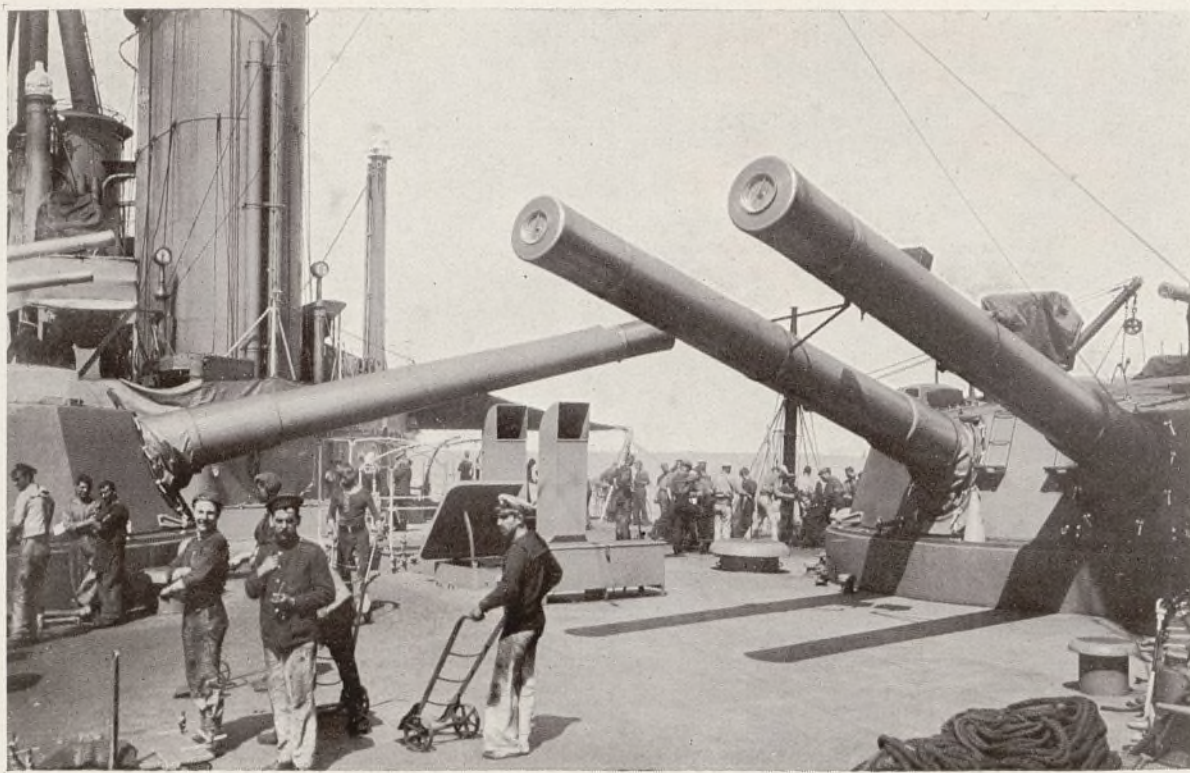
Lord Charles Beresford (Cl. Stephen Cribb)

guerre hispano-américaine ont enseigné que les croiseurs simplement protégés devaient disparaître à jamais pour faire place aux croiseurs-cuirassés. Il n'en est plus construit d'autres. Et les différentes marines se sont débarrassées très vite de leurs croiseurs protégés en les vendant, ou les démolissant avant même qu'ils aient été usés, estimant inutile de conserver les navires qui, au point de vue du combat n'étaient plus que de la ferraille et dont l'entretien eût été inutilement coûteux. C'est la fâcheuse condition que la marche rapide du progrès impose aux bâtiments modernes de se démoder très



Marine anglaise. — Les tourelles avant du cuirassé " Agamemnon " (Cl. Stephen Cribb)





Sur le pont du cuirassé anglais "Indomitable"  
(Cl. Stephen Cribb)

vite, trop vite même pour les deniers des contribuables.

Quant aux cuirassés de cette période (1890-1900), leur superficie recouverte de blindage augmentait progressivement, comme leurs dimensions elles-mêmes. En France, on ne dépassait pas 12.000 à 13.000 tonnes, mais en Angleterre, en Italie, au Japon, on avait déjà atteint et dépassé 15.000 tonnes. Les croiseurs-cuirassés restaient au-dessous de ces tonnages. Du *Dupuy-de-Lôme*, de 6.500 tonnes seulement, on était passé très vite à des navires de 11.000 à 12.000 tonnes, mais on s'en tenait là. En outre de leurs dimensions, ce qui distinguait les cuirassés des croiseurs, c'est qu'ils portaient des pièces de l'artillerie la plus forte en usage et qu'on ne cherchait pas à les doter d'une marche extra-rapide, tandis que les croiseurs ne recevaient que de l'artillerie moyenne et étaient destinés à réaliser les vitesses les plus grandes possibles. Les avantages à la fois tactiques et stratégiques de la vitesse étaient reconnus de tous et recherchés partout. Les cuirassés d'alors filaient 17 à 18 nœuds et les croiseurs 20, 21 ou 22 nœuds, avec des machines et des chaudières de plus en plus puissantes, mais qui, se perfectionnant sans cesse, devenaient ainsi moins encombrantes.

C'est dans cette même période que l'on vit apparaître non pas les premiers sous-marins, car de tout temps avaient été effectués des essais de navigation sous-marine souvent intéressants et heureux, mais les premiers navires assez étudiés pour que l'on pût affirmer que les flottilles sous-marines n'étaient plus du domaine du rêve ou de l'avenir. La France, avec son *Gymnote*, lancé en 1888, avait nettement pris la tête du mouvement, suivie d'ailleurs de près par les États-Unis où les sous-marins Holland se montrèrent vraiment pratiques. A leur suite marchèrent l'Angleterre, l'Italie, l'Allemagne, le Japon et les autres nations. Toutes, il est vrai, ne manifestèrent pas au début un grand enthousiasme pour le nouveau mode de navigation. Mais peu à peu elles finirent par y venir, par comprendre que les torpilles lancées par un sous-marin étaient une menace dangereuse pour les ennemis. Actuellement, les flottilles sous-marines sont l'un des éléments classés de la puissance navale.

Ce sont les progrès de l'électricité qui avaient permis l'essor de la navigation sous-marine, car pour marcher sous l'eau, en vase clos, il fallait un moteur électrique. Toutefois, dans l'état actuel des choses, il est impossible d'avoir des accumulateurs assez puissants pour donner au sous-marin un rayon d'action étendu. Les sous-marins électriques ne peuvent, par conséquent, s'éloigner beaucoup des côtes, et sont des engins défensifs. Pour avoir des navires offen-

sifs, on devait recourir à un autre mode de propulsion : c'est ce qui a été réalisé sur les torpilleurs-submersibles, ou simplement les submersibles qui, à la surface, naviguent à la vapeur ou avec un moteur thermique, à la façon d'un torpilleur, et qui, en immersion, marchent à l'électricité. A la suite des expériences et des manœuvres entreprises en divers pays, la faveur semble aller plus aux submersibles qu'aux sous-marins proprement dits, et il est probable que les premiers se généraliseront de plus en plus.

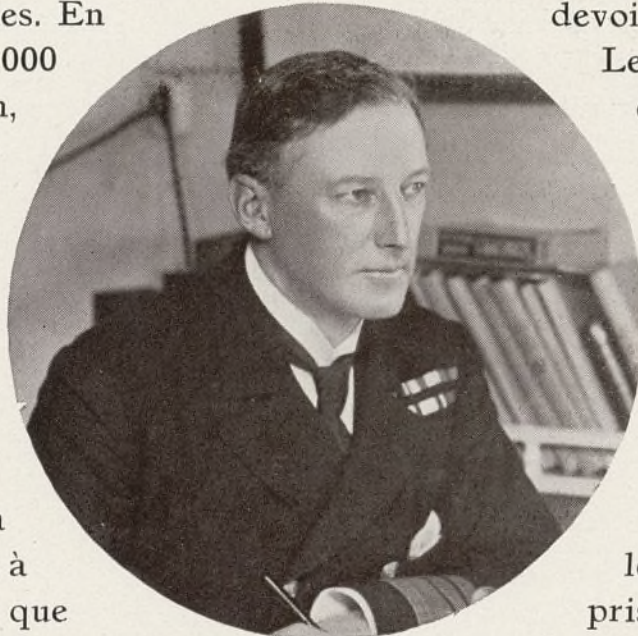
✧ Ainsi donc, voici comment sont constituées les flottes modernes. Pour former le corps de bataille en haute mer, des cuirassés et des croiseurs-cuirassés, à qui l'on adjoint des éclaireurs, c'est-à-dire des bâtiments non cuirassés, sur lesquels on a presque tout sacrifié à la vitesse. Pour la défensive et pour l'offensive restreinte non loin des côtes, des flottilles de torpilleurs et de sous-marins. Les autres types de navires, tels que cuirassés garde-côtes, cuirassés de croisières, croiseurs protégés, ne se reproduisent plus ; ceux qui existent encore ne sont pas remplacés et achèvent de s'user sans devoir figurer dans les forces de ligne.

Les idées qui ont présidé à cette constitution des flottes de guerre datent de dix à douze années déjà. Elles ont pour elles la logique et la raison, enfin elles ont reçu la consécration de l'expérience dans les combats livrés durant la guerre russo-japonaise, et surtout dans la mémorable bataille de Tsoushima. Il serait peut-être imprudent de les croire définitives, car le progrès en toutes choses nous habitue à de conti-

nuel-  
lessur-  
prises et  
à des éton-  
nements de  
chaque jour,  
mais il est

cependant possible de  
croire qu'elles règne-  
ront longtemps encore.

Les rencontres entre  
les Russes et les  
Japonais n'ont fait, en  
effet, qu'affirmer la



Amiral  
Sir William Henry May  
(Cl. Stephen Cribb)



Marine anglaise. Canons du "Belléophon" en pointage extrême  
(Cl. Stephen Cribb)



haute valeur de l'artillerie dans les luttes d'escadres à escadres. D'où on a tiré immédiatement cette conséquence que les navires de combat modernes devaient porter le plus d'artillerie possible, quelle que dût être l'élévation de tonnage en résultant. C'est ainsi que, dès le lendemain de Tsoushima, l'Angleterre faisait construire son célèbre cuirassé *Dreadnought*, armé de 10 canons du plus fort calibre et déplaçant 18.000 tonnes. Toutes les nations maritimes copièrent ce modèle, en amplifiant même ses qualités, ce qui ne se pouvait faire qu'avec une augmentation du tonnage. Aujourd'hui les derniers cuirassés mis en chantier ou projetés ont 21.000 ou 22.000 tonnes.

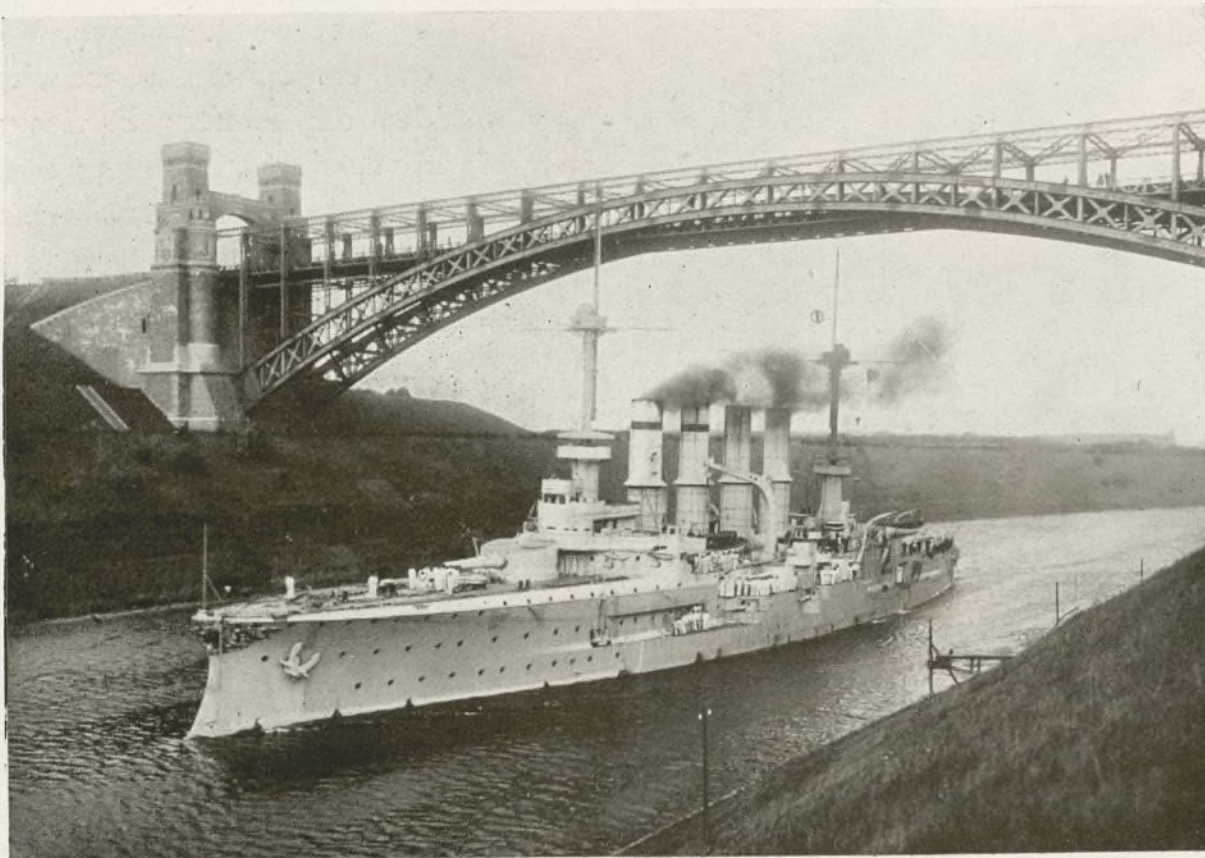
Et quant aux croiseurs-cuirassés, ils atteignent 15.000 ou 16.000 tonnes. Les uns et les autres de ces navires sont armés formidablement et la vitesse est de 20 nœuds au moins pour les premiers et de 26 ou de 28 pour les seconds.

De tels bâtiments sont de très puissants engins de guerre,

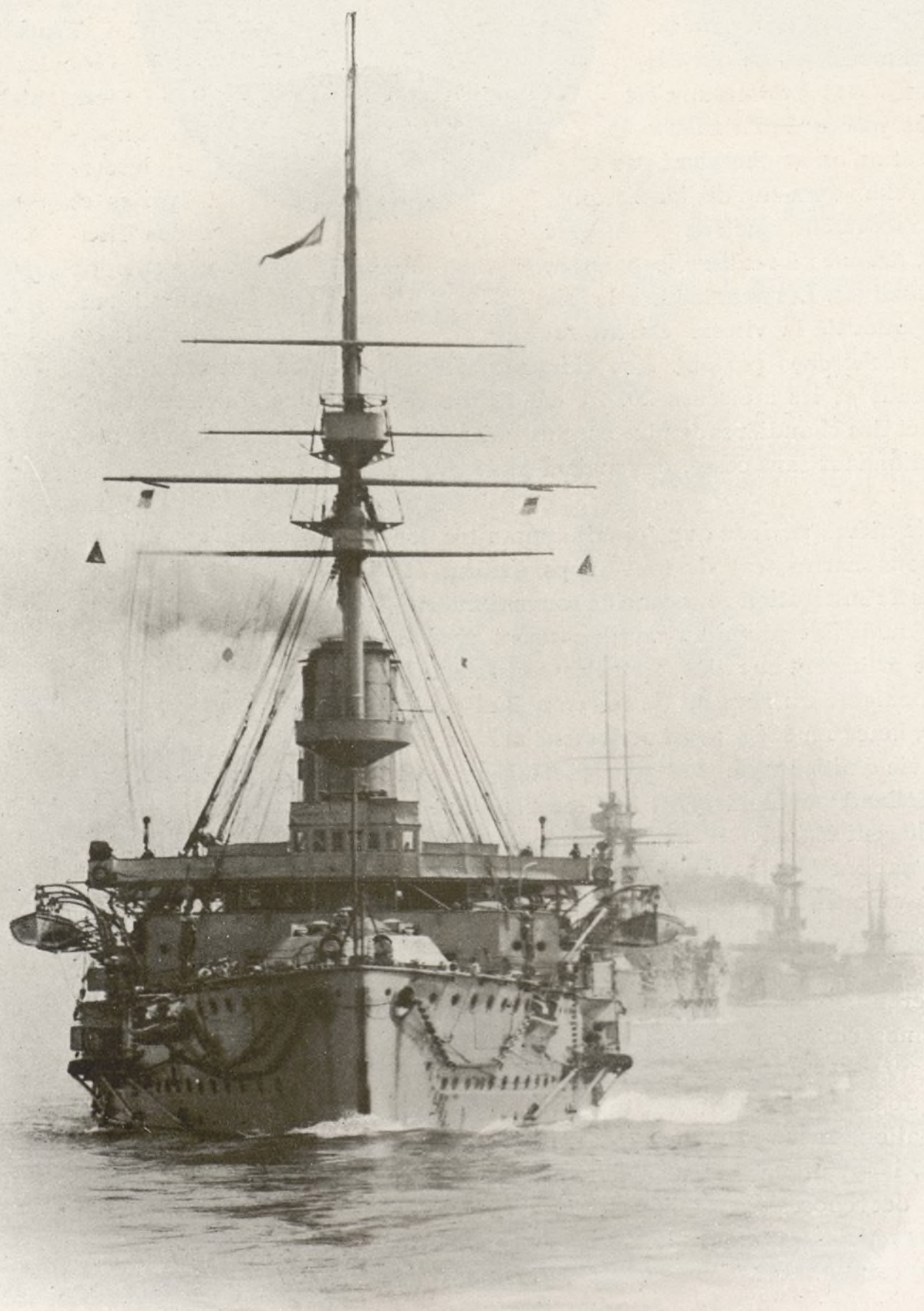
un peu compliqués sans doute, un peu encombrés de machines diverses, mais ce sont des merveilles au point de vue de l'effort accompli par l'esprit humain qui les a conçus. Leur seul inconvénient, c'est de coûter très cher : 50 et même 60 millions pour un cuirassé et 40 pour un croiseur. De ce fait, les marines modernes sont une très lourde charge pour les Etats. Ceux-ci doivent pourtant subir la loi qui leur est faite par les marins et les architectes navals. L'augmentation des tonnages est malheureusement une nécessité, car elle est la résultante des conditions nouvelles imposées aux nouvelles unités de combat. Il est évident qu'un réel avantage militaire découle d'un accroissement du déplacement. Et aussi

bien, on se rend compte qu'il faut du déplacement pour avoir, à la fois, de la puissance, du rayon d'action, de la vitesse, — et de l'endurance.

MAURICE LOIR.



*Croiseur-cuirassé passant sous le pont du canal de Kiel (Cl. Stephen Cribb)*



*La nouvelle escadre anglaise en ligne de file (Cl. Stephen Cribb)*

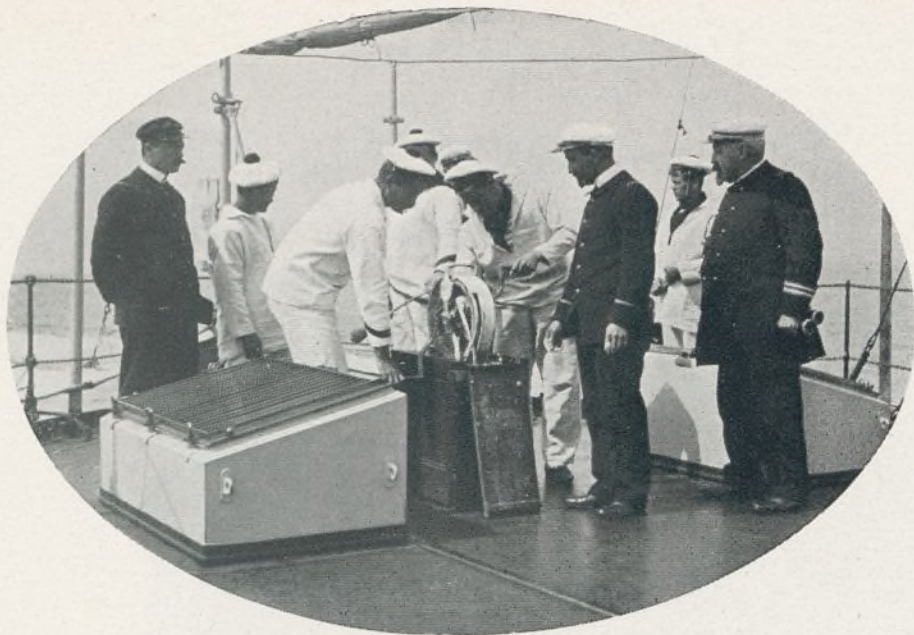




PRÉPARATIFS POUR LE LANCEMENT DU " DANTON "

Brest, 4 juillet 1909 (Cl. World's Graphic Press)





*Autour du sondeur Thomson (Cl. Bougault)*

## La Vie d'une Flotte

Par M. SAUVAIRE JOURDAN

OFFICIER DE MARINE EN RETRAITE



*Le dimanche à bord (Cl. Bougault)*

Le temps n'est plus des longues navigations solitaires où frégates et vaisseaux couraient les mers sous le blanc manteau de leurs voiles, à la recherche d'un ennemi à surprendre, ou

du navire marchand richement chargé. Le principe qui s'impose de plus en plus aux sociétés modernes et qui s'exprime par ces mots : « S'unir pour être forts », s'applique aujourd'hui à la Marine de guerre avec toute sa rigueur. Chaque nation faisant acte de puissance navale, cherche donc à grouper ses navires, à les constituer en temps de paix comme les raisons stratégiques voudraient qu'ils

ralement que peu. l'intérêt évident de chaque nation étant de garder sous la main une arme que les circonstances peuvent l'obliger à employer soudainement.

C'est donc dans les escadres que l'on peut étudier, prendre sur le vif la vie de la Marine et du marin moderne. Un simple coup d'œil permet d'ailleurs de se rendre bien vite compte que si cette vie présente moins de pittoresque, moins d'imprévu, moins de *coups d'ailes* qu'au temps de la voile, elle n'en reste pas moins la grande école du dévouement et de l'abnégation où se trempent les cœurs, s'affermissent les caractères, s'affirment avec la même force et la même vivacité qu'autrefois le mépris du danger et l'amour du pays.

C'est donc en suivant une escadre dans les différentes situations où peuvent la placer les circonstances, en voyant comment elle vit, comment elle navigue, comment elle combat que nous essaierons d'ouvrir à nos lecteurs les arcanes, trop cachées jusqu'ici à un grand nombre de nos concitoyens, du plus noble et du plus beau métier qui soit, celui de l'homme de mer.

L'existence du marin militaire est d'ailleurs sensiblement la même dans toutes les Marines de guerre du monde, et ce que nous dirons des marins français s'appliquera assez bien

aux camarades anglais, allemands, américains ou même japonais. Je signalerai d'ailleurs en cours de route les divergences qui pourraient se présenter.

LES Je n'étonnerai per-  
ESCADRES sonne en  
EN TEMPS sonne en  
DE PAIX. constatant  
LA VIE qu'une cer-  
DU MARIN taine ana-  
A BORD logie peut  
être établie

entre un couvent et un navire. Ici comme là, pour régler un point sur lequel je n'insisterai d'ailleurs pas, l'élément-trouble, l'élément féminin est exclu. Puis, sur le navire comme au cloître, règnent d'une façon absolue la règle et la discipline. On ne voit pas bien, en effet, le régime du bon plaisir et du « *chacun pour soi* » s'établir dans une enceinte de volume en somme fort restreint où 7 ou 800 hommes sont entassés. C'est donc une

règle étroite qui conduit tout au long de son existence maritime le marin embarqué.

Levé avec le jour en été, avant le jour en hiver, il sait



*Les canons du " Dreadnought " (Cl. Stephen Cribb)*

le fussent en temps de guerre. Ces groupements forment les *Escadres*, plus ou moins nombreuses, plus ou moins puissantes qui stationnent sur les côtes ou ne s'en éloignent géné-



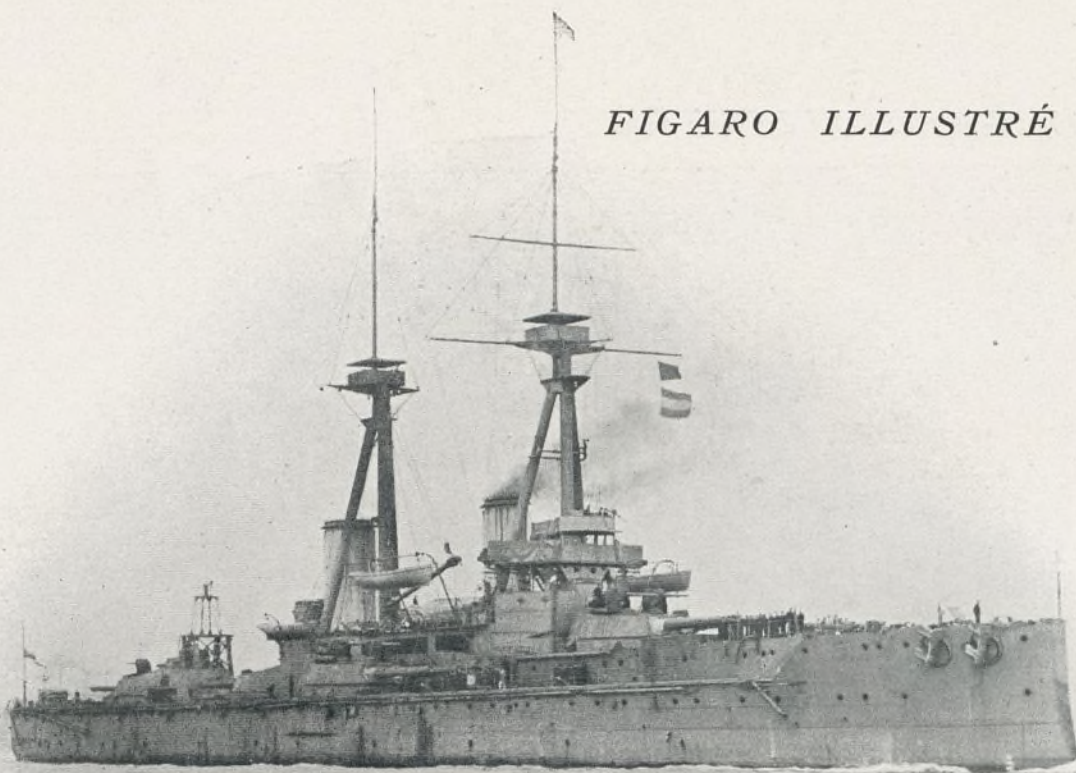
d'avance, sauf exercices ou corvées exceptionnels, que sa journée et une partie de sa nuit seront consacrées à une série d'occupations prévues et codifiées par un règlement dont la stricte observation est remise aux soins vigilants du commandant en second. Cet officier, du grade de capitaine de frégate pour tous les grands bâtiments, joue à bord, en temps de paix, un peu le rôle de la maîtresse de maison, avec cependant le côté mondain en moins.

Debout dès l'aube, secondé par son enseigne ou son aspirant *de détail*, il a l'œil à tout, surveille tout, est informé de tout ce qui se passe à bord et hors du bord, sur rade. En dehors des mille détails de service imprévus qu'il règle à tout bout de champ, il rédige le cahier dit de service, d'après lequel heure par heure sera réglée la vie du bord pour la journée.

Sa mémoire doit le servir fidèlement, car à lui incombe le soin de faire exécuter, sans en omettre le moindre alinéa, les ordres du commandant, ceux du contre-amiral chef de division, ceux de l'état-major de l'escadre, puis il lui faudra encore penser à mille détails, aux vivres à embarquer, au charbon qu'il faut demander, au matériel de rechange qu'il faut prendre, au linge qui doit être lavé, à l'eau douce qui ne doit pas être gaspillée, aux embarcations qu'il convient ou ne convient pas d'expédier pour le service des uns et des autres. Et malgré tous ses soins, malgré qu'il aura parcouru dans la matinée trois ou quatre fois le navire du haut en bas et de long en large, il lui faudra, le moment de l'inspection venu, affronter le regard sévère du commandant, qui, de son doigt ganté de blanc, aura ramassé dans un coin obscur où s'enchevêtrent les poutres d'acier, quelques grains de poussière.

Aussi ne faut-il pas s'étonner que le temps que tout officier, obligatoirement ou à peu près, doit passer dans les fonctions de second d'un navire, soit considéré dans tous les pays comme un temps d'épreuve.

✂ Après avoir roulé son hamac et pris son quart de café où la chaleur tient souvent la place d'arome, mais qui n'est cependant plus le *jus de chapeau* antique, le matelot commence la toilette du navire. Moins pittoresque aussi qu'autrefois, ce lavage où l'eau de mer était partout versée à flots, et où les briques écorchaient et rendaient blanc comme neige les longues virures des ponts en pin de Norvège. Le bois est soigneusement exclu maintenant de la coque et des accessoires des bâtiments modernes, le bois qui s'enflamme au passage et



Marine anglaise. — Croiseur-cuirassé "Belléophon" (Cl. Stephen Cribb)

comme sous le souffle des grands obus ; il est proscrit au point que dans les cabines mêmes des officiers, commodos, toilettes et lits sont en acier, et à l'épreuve du feu. Des éponges et des brosses suffisent pour laver ce matériel métallique et le linoléum dont les ponts sont recouverts.

Ceci fait, chacun procède à sa toilette personnelle. Certes, les raffinements sont totalement exclus de cette opération et

la confraternité s'y teinte un peu trop, peut-être, de promiscuité. La *baille* qui joue le rôle de cuvette est commune à 12 ou 15 lascars, et le souci de la pudeur passe après celui de ne pas plonger le dernier sa tête dans l'eau qu'elle contient. Et puis, on est entre hommes ! et les dimensions du cabinet de toilette, qui est le pont même avec l'horizon pour murs et la pure brise du large qui remplace si bien la serviette, rachètent bien les petites imperfections de l'installation.

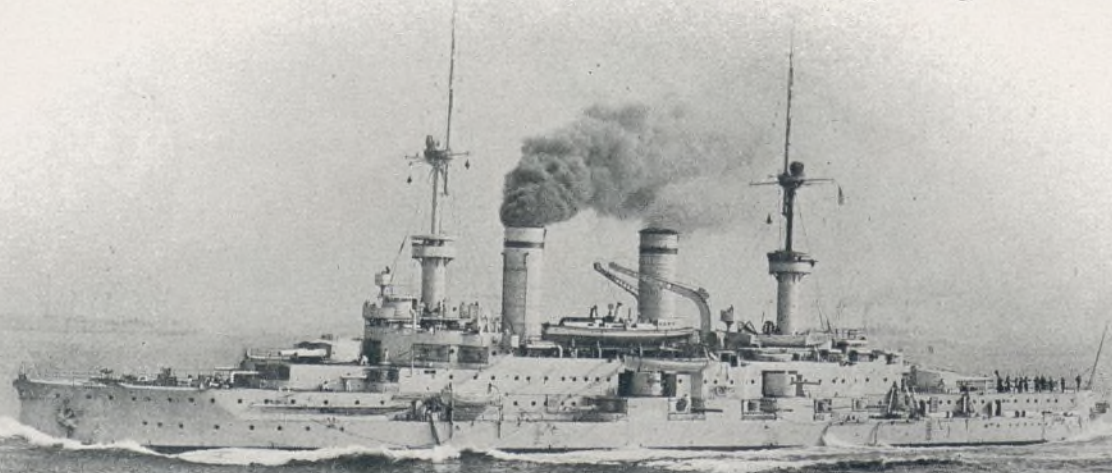
Voilà notre équipage lavé, habillé dans la tenue qu'a prescrite, le matin même, le signal de l'amiral, et qui comporte pour l'hiver les vêtements de laine recouverts de la vareuse et du pantalon de toile, pour l'été ces derniers seulement.

Deux fois par semaine, il y a lessive ou, pour parler plus exactement, *lavage du linge*, car les appareils perfectionnés au moyen desquels on pratique à terre l'opération sus-dénommée font défaut sur nos bâtiments, et c'est à la force du poignet que chemises, vareuses et tricot reprennent périodiquement leur couleur naturelle. Le savon est distribué aux matelots par les soins de l'administration du bord à un prix d'ailleurs minime, qui est retenu sur la masse d'habillement.

C'est dans cette opération du lavage que se donne libre carrière l'instinct qui produit le *débrouillage* propre au soldat en campagne, et au marin en toute saison. Pendant que le jeune blanc-bec, frais embarqué, s'évertuera à rincer son linge dans la baille commune à sa série, où il ne reste plus que quelques gouttes d'eau irréductiblement savonneuses, le roublard s'installe à l'abri des regards indiscrets dans un recoin de tourelle ou dans une hune trop haut perchée pour y craindre les larrons. Là, il contemple avec une intime satisfaction la belle eau claire, qui est pour lui tout seul, acquise par les moyens les moins louables, et que contient un joli seau en fer-blanc, autrefois

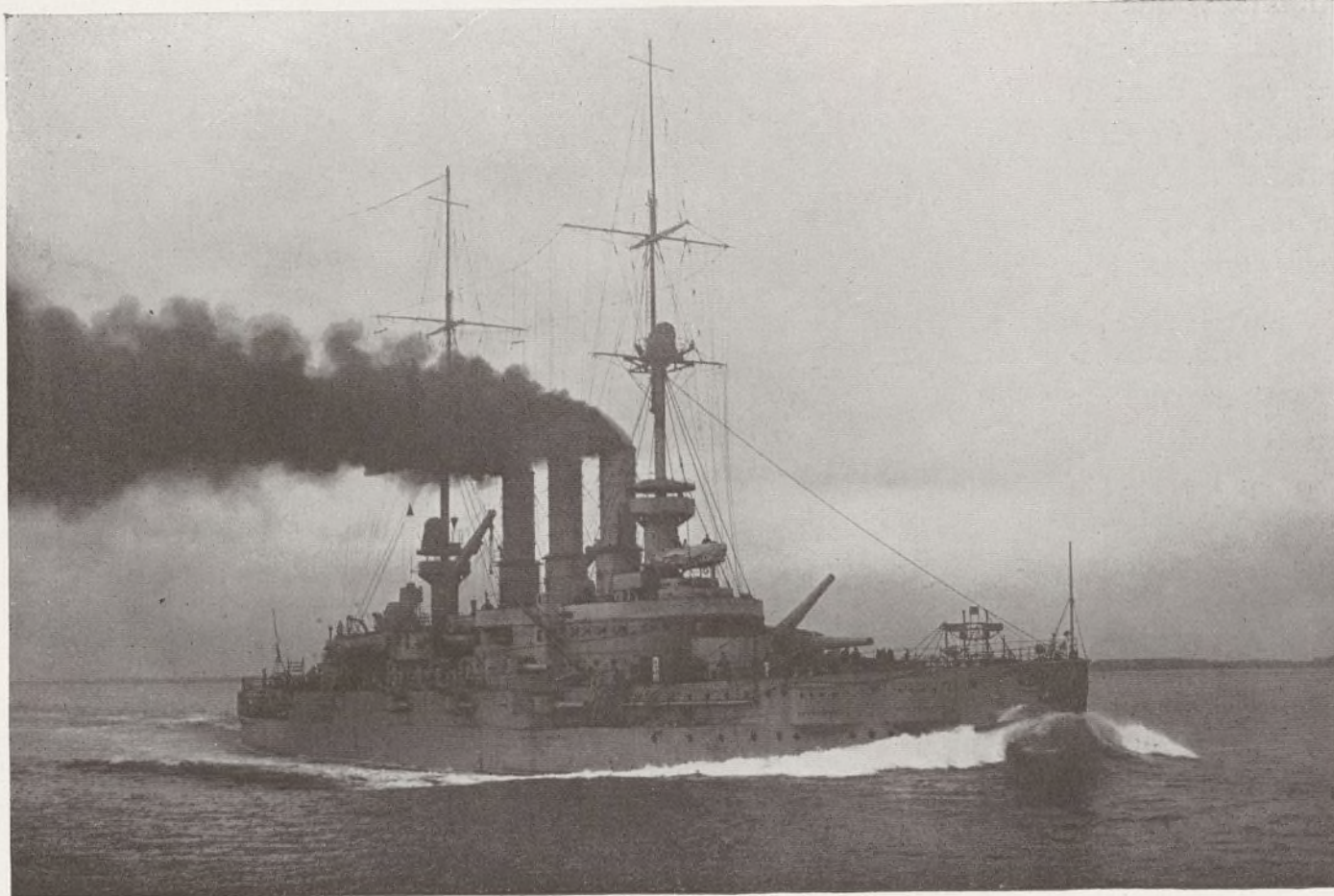


Marine allemande. — Croiseur-cuirassé "Kaiser Frederick III" (Cl. Stephen Cribb)



Marine allemande. — Croiseur-cuirassé "Wettin" (Cl. Renard, Kiel)





Marine allemande. — Croiseur-cuirassé "Schlesien" (Cl. Renard, Kiel)

réceptacle d'une graisse américaine, que ses obséquiosités ont obtenu du maître d'hôtel ou du cuisinier de l'amiral.

L'eau douce coûte cher à bord, soit qu'on ait à l'acheter en campagne, soit que les machines à distiller du navire la fournissent. On en est donc très économe, et le rêve perpétuel du marin est d'augmenter, par tous les procédés, la quantité de ce précieux liquide qui lui est allouée pour les diverses opérations où elle est nécessaire.

J'ai connu un vieux gabier qui, fait prisonnier pendant la guerre de 1870, avait passé huit mois dans une forteresse allemande, gaie comme peut l'être un établissement de ce genre. Il ne s'y était pourtant pas ennuyé, parce que, disait-il, l'eau douce y était à discrétion et qu'on pouvait laver son linche (c'était un bon gars breton) aussi souvent qu'on le voulait.

Toute la lessive est mise au sec sur des cordages spéciaux où le bon vent la sèche, — à moins que la pluie ne la remouille !

Une inspection passée par les officiers réunit ensuite tous les hommes à des postes désignés, puis quelques exercices variés occupent le temps jusqu'à l'heure du déjeuner, qui a lieu à onze heures. Des bancs et des tables en bois, soigneusement briqués, s'accrochent en un instant dans les parties du navire disponibles et se couvrent d'un rudimentaire mais suffisant couvert en fer-blanc, dont chaque homme possède un exemplaire. Depuis quelques années, de grandes améliorations ont été introduites dans l'alimentation du marin, où le *fayot* (haricot sec) et le lard jouaient autrefois, comme dans l'armée de terre, un rôle par trop prépondérant.

Un quart de vin, soit à peu près la valeur d'un verre, accompagne à chaque repas les menus où figurent assez souvent de savoureux rôtis ou des ragoûts alléchants qui étonneraient bien, s'ils pouvaient les voir, les marins de Suffren ou du comte d'Estaing.

A la mer, les repas se prennent par bordées, c'est-à-dire qu'une moitié de l'équipage déjeune ou dîne pendant que l'autre reste prête à manœuvrer sur le pont.

Un règlement, datant de quelques années, prescrit un repos après le déjeuner de onze heures. C'est l'heure de la cigarette ou d'une courte sieste.

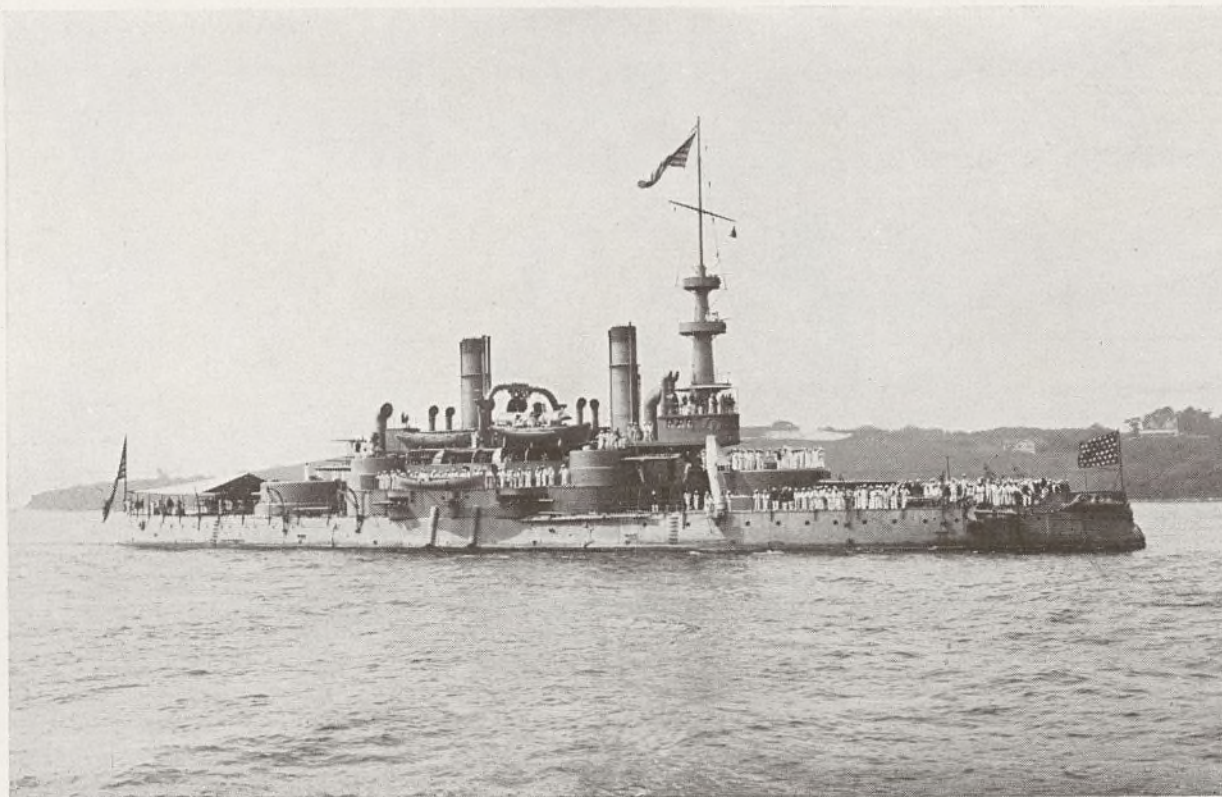
Puis les exercices recommencent. Ils occupent l'après-midi de façon variée et sont naturellement coupés par les repos nécessaires. Bien entendu, ceux qui concernent l'artillerie, arme principale et raison d'être du navire de guerre, jouent le rôle le plus important, et leur cou-

ronnement sont les tirs du canon, tirs d'exercices et tirs de combat. Ceux-ci s'effectuent au large, sur des cibles qui sont,

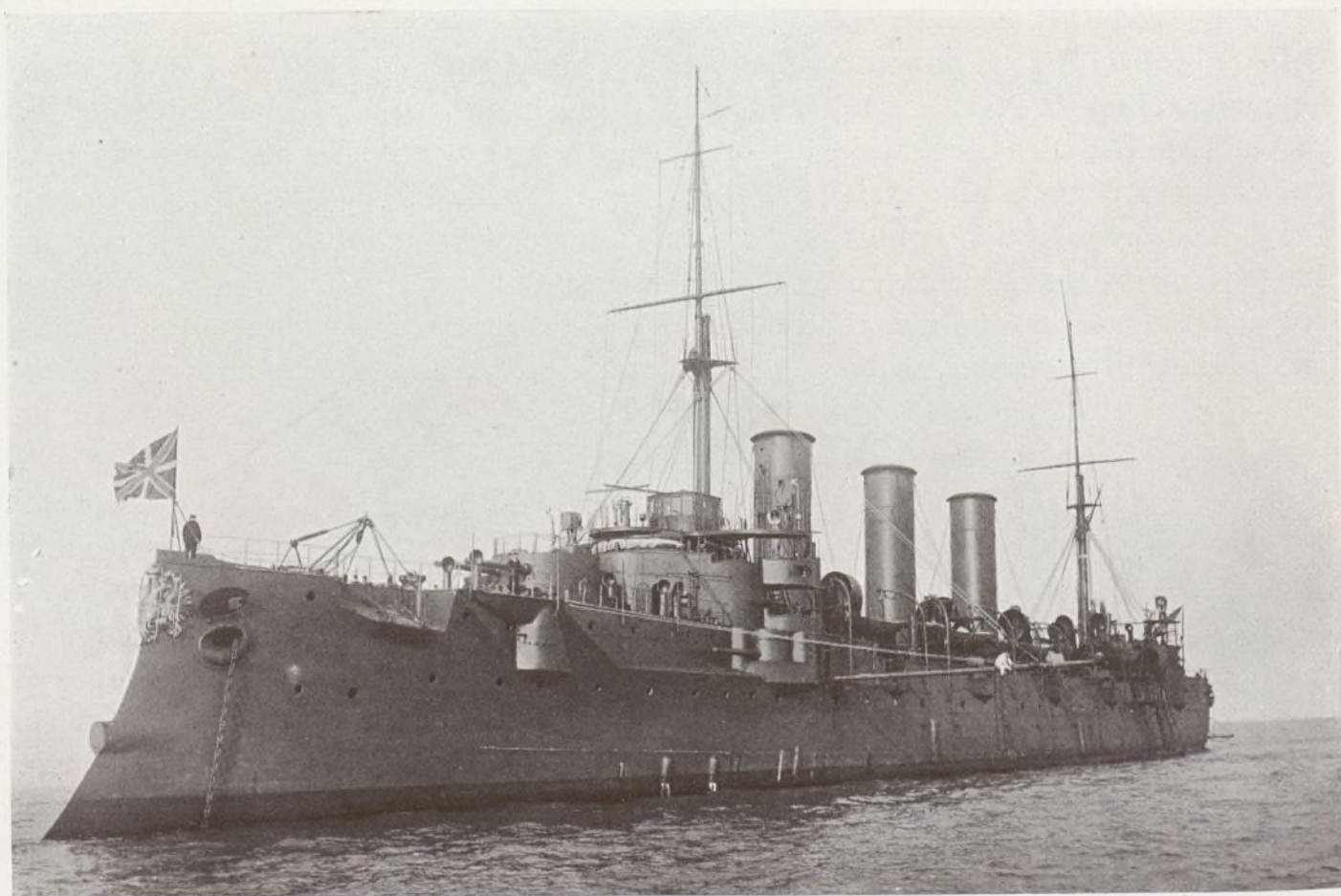
tantôt de grands rectangles de toiles montés sur des flotteurs qu'un contre-torpilleur remorque de façon à leur faire figurer un ennemi mobile, tantôt, dans les jours de munificence ministérielle, sur un vieux cuirassé hors d'usage qu'on sacrifie, et qui termine ainsi plus glorieusement sa carrière que sous le marteau des démolisseurs.

Avec le canon, qui règne en maître et dont tout homme de mer doit faire une étude approfondie, les torpilles, la

gymnastique, le maniement du fusil se partagent les heures d'exercices, réparties, cela va sans dire, tout au long de la semaine.



Marine américaine. — Croiseur-cuirassé "Indiana" (Cl. William H. Rau)



Marine russe. — Croiseur-cuirassé "Bogatyr" (Cl. Stephen Cribb)





LE TRANSPORT DE GUERRE « LA CORRÈZE » QUITTANT LA RADE DE TOULON  
TABLEAU DE FRÉDÉRIC MONTENARD  
(MUSÉE DU LUXEMBOURG)





Marine allemande. — Croiseur-cuirassé "Schlesien" (Cl. Renard, Kiel)

réceptacle d'une graisse américaine, que ses obséquiosités ont obtenu du maître d'hôtel ou du cuisinier de l'amiral.

L'eau douce coûte cher à bord, soit qu'on ait à l'acheter en campagne, soit que les machines à distiller du navire la fournissent. On en est donc très économe, et le rêve perpétuel du marin est d'augmenter, par tous les procédés, la quantité de ce précieux liquide qui lui est allouée pour les diverses opérations où elle est nécessaire.

J'ai connu un vieux gabier qui, fait prisonnier pendant la guerre de 1870, avait passé huit mois dans une forteresse allemande, gaie comme peut l'être un établissement de ce genre. Il ne s'y était pourtant pas ennuyé, parce que, disait-il, l'eau douce y était à discrétion et qu'on pouvait laver son *linche* (c'était un bon gars breton) aussi souvent qu'on le voulait.

Toute la lessive est mise au sec sur des cordages spéciaux où le bon vent la sèche, — à moins que la pluie ne la remouille !

Une inspection passée par les officiers réunit ensuite tous les hommes à des postes désignés, puis quelques exercices variés occupent le temps jusqu'à l'heure du déjeuner, qui a lieu à onze heures. Des bancs et des tables en bois, soigneusement briqués, s'accrochent en un instant dans les parties du navire disponibles et se couvrent d'un rudimentaire mais suffisant couvert en fer-blanc, dont chaque homme possède un exemplaire. Depuis quelques années, de grandes améliorations ont été introduites dans l'alimentation du marin, où le *fayot* (haricot sec) et le lard jouaient autrefois, comme dans l'armée de terre, un rôle par trop prépondérant.

Un quart de vin, soit à peu près la valeur d'un verre, accompagne à chaque repas les menus où figurent assez souvent de savoureux rôtis ou des ragoûts alléchants qui étonneraient bien, s'ils pouvaient les voir, les marins de Suffren ou du comte d'Estaing.

A la mer, les repas se prennent par bordées, c'est-à-dire qu'une moitié de l'équipage déjeune ou dîne pendant que l'autre reste prête à manœuvrer sur le pont.

Un règlement, datant de quelques années, prescrit un repos après le déjeuner de onze heures. C'est l'heure de la cigarette ou d'une courte sieste.

Puis les exercices recommencent. Ils occupent l'après-midi de façon variée et sont naturellement coupés par les repos nécessaires. Bien entendu, ceux qui concernent l'artillerie, arme principale et raison d'être du navire de guerre, jouent le rôle le plus important, et leur cou-

ronnement sont les tirs du canon, tirs d'exercices et tirs de combat. Ceux-ci s'effectuent au large, sur des cibles qui sont,

tantôt de grands rectangles de toiles montés sur des flotteurs qu'un contre-torpilleur remorque de façon à leur faire figurer un ennemi mobile, tantôt, dans les jours de munificence ministérielle, sur un vieux cuirassé hors d'usage qu'on sacrifie, et qui termine ainsi plus glorieusement sa carrière que sous le marteau des démolisseurs.

Avec le canon, qui règne en maître et dont tout homme de mer doit faire une étude approfondie, les torpilles, la

gymnastique, le maniement du fusil se partagent les heures d'exercices, réparties, cela va sans dire, tout au long de la semaine.

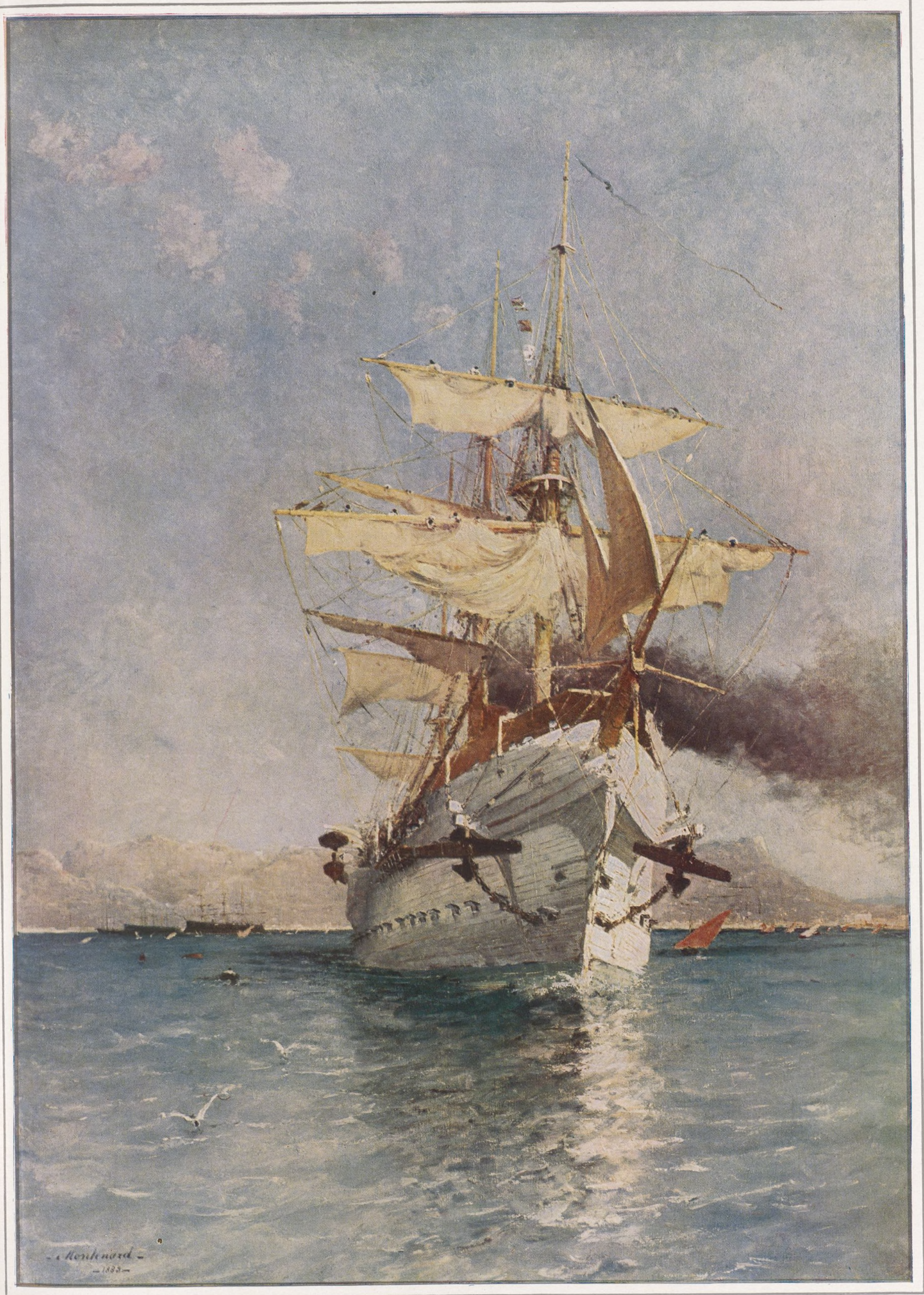


Marine américaine. — Croiseur-cuirassé "Indiana" (Cl. William H. Rau)



Marine russe. — Croiseur-cuirassé "Bogatyr" (Cl. Stephen Cribb)



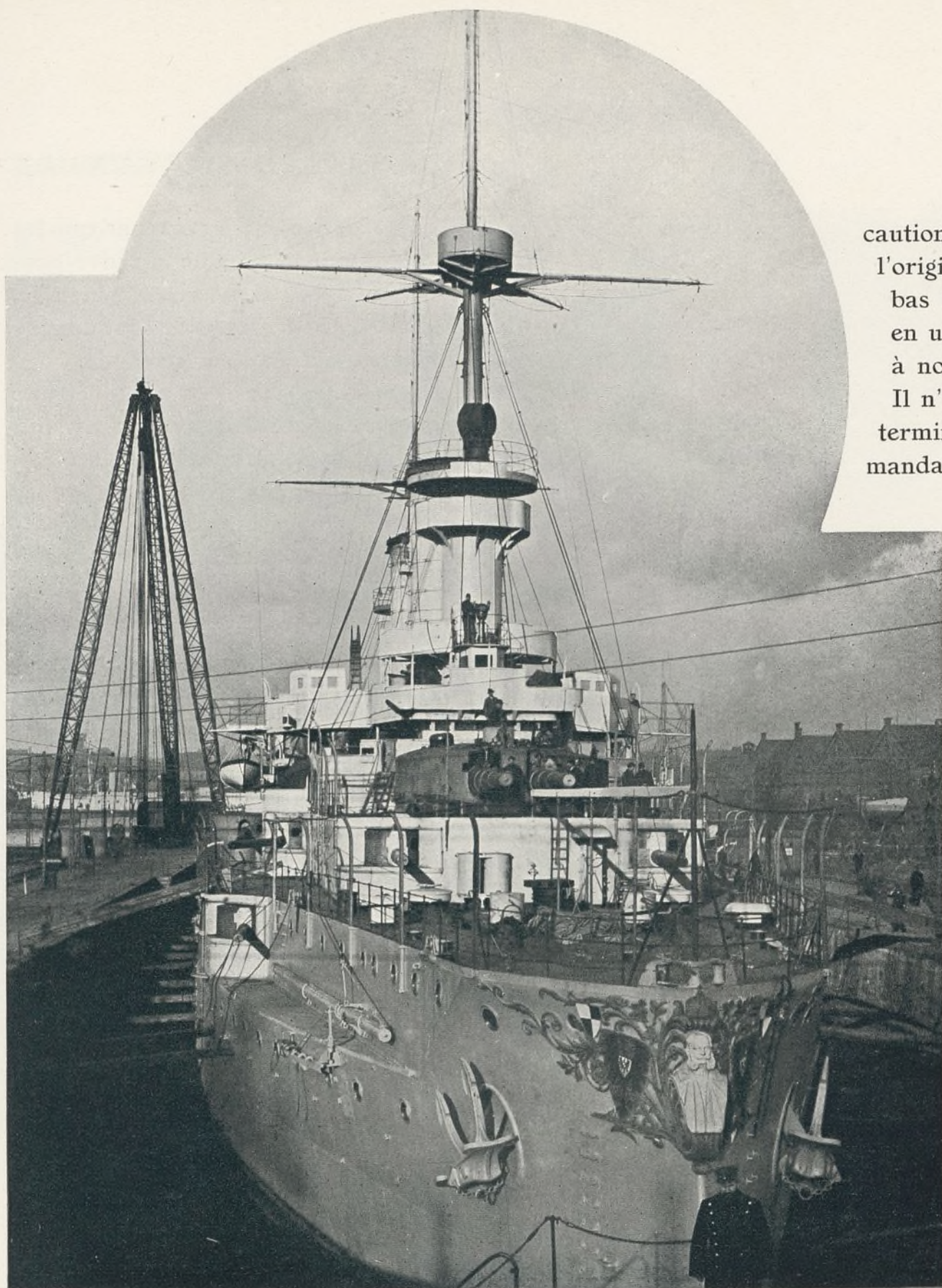


LE TRANSPORT DE GUERRE « LA CORRÈZE » QUITTANT LA RADE DE TOULON  
TABLEAU DE FRÉDÉRIC MONTENARD  
(MUSÉE DU LUXEMBOURG)









Marine allemande. — Le "Kaiser Wilhelm der Grosse" (Cl. Renard, Kiel)

Depuis quelques années, le goût des sports divers, qui a si heureusement rénové les habitudes de la jeunesse française, s'est étendu à la Marine. De jeunes officiers ont obtenu d'arracher de loin en loin au tableau de service quelques heures que l'on consacre au foot-ball et à d'autres jeux. Nos matelots ont pris grand goût à ces sports qui les distraient de la vie forcément monotone du bord, et quelques-unes des équipes de certains de nos cuirassés se mettent en ligne dans des rencontres qui ne sont pas, pour elles, sans gloire.

C'est un très heureux exemple que nous avons pris à la Marine anglaise où toutes ces distractions, le caractère national aidant, ont pris une place importante et officielle. L'équipage d'un navire de guerre anglais est aussi fier de ses succès de rugby que de sa performance au tir du canon. Pour épuiser le chapitre des joies offertes à nos marins, il faut citer encore les séances théâtrales, dont les acteurs se recrutent à bord, bien entendu, et les danses du dimanche, au son de la musique de l'amiral, auxquelles viennent quelquefois se mêler les payes.

Après le souper, qui se prend à cinq heures, les clairons et les tambours *rappellent* aux postes de combat. Ainsi le prescrit le règlement. Même en pleine paix, il veut très sagement qu'on soit toujours prêt contre une surprise, et c'est pour lui obéir que le commandant en second, chaque soir, fait une fois de plus le tour du navire et s'assure que tout homme connaît son poste de bataille et que, si besoin est, il s'y portera au premier ordre. De temps en temps, l'appel aux postes de combat est remplacé par celui aux postes d'incendie. Ces pré-



Marine américaine. — Croiseur-cuirassé "Kentucky" (Cl. Morris)

cautions prises, on sonne le branlebas. Connaissez-vous l'origine de ce mot? Il indique l'opération de mettre bas les *branles*, qui ne sont autres que les hamacs, en un vieux terme français. L'équipage se réunit donc à nouveau sur le pont, à l'arrière.

Il n'y a pas encore bien longtemps, après l'appel terminé, l'officier de quart se découvrant, commandait : *La prière!* que l'aumônier récitait devant les fronts nus.

L'aumônier, l'ami du matelot, le confident de bien des peines, le consolateur de bien des soucis, l'aumônier s'en est allé, chassé du bord, et avec lui la prière. Combien de nos marins regrettent l'un et l'autre!

Puis, devant les compagnies assemblées, lecture est faite par le capitaine d'armes des punitions encourues dans la journée et que le commandant en second, seul délégué à cet objet par le commandant, a réglé après enquête et comparution du délinquant.

Chacun ensuite va chercher son hamac, ce roi des lits, si commode, si pratique, si économique, si propre (on le lave à chaque instant), si peu encombrant (il se roule en manière de saucisson et se loge pour la journée dans des caissons), auquel il est tout à fait incompréhensible qu'on s'obstine à préférer pour nos troupiers l'odieuse châlité, avec sa paille et ses punaises, malpropre, malsain, malodorant et cher.

Chaque soir, pendant le séjour du navire en rade, un quart de l'équipage est *de terre*. Pomponnés, astiqués, ayant subi la minutieuse

inspection du capitaine d'armes, les permissionnaires s'entassent dans le canot qui les conduit au quai le plus voisin. C'est l'heure de la liesse, de la grande frairie, surtout aux jours qui suivent de près le *premier* du mois, où le « captain » a remis à chacun, sur la table ornée d'un pavillon, la solde que *Dominique*(1) a été le matin chercher au Trésor.

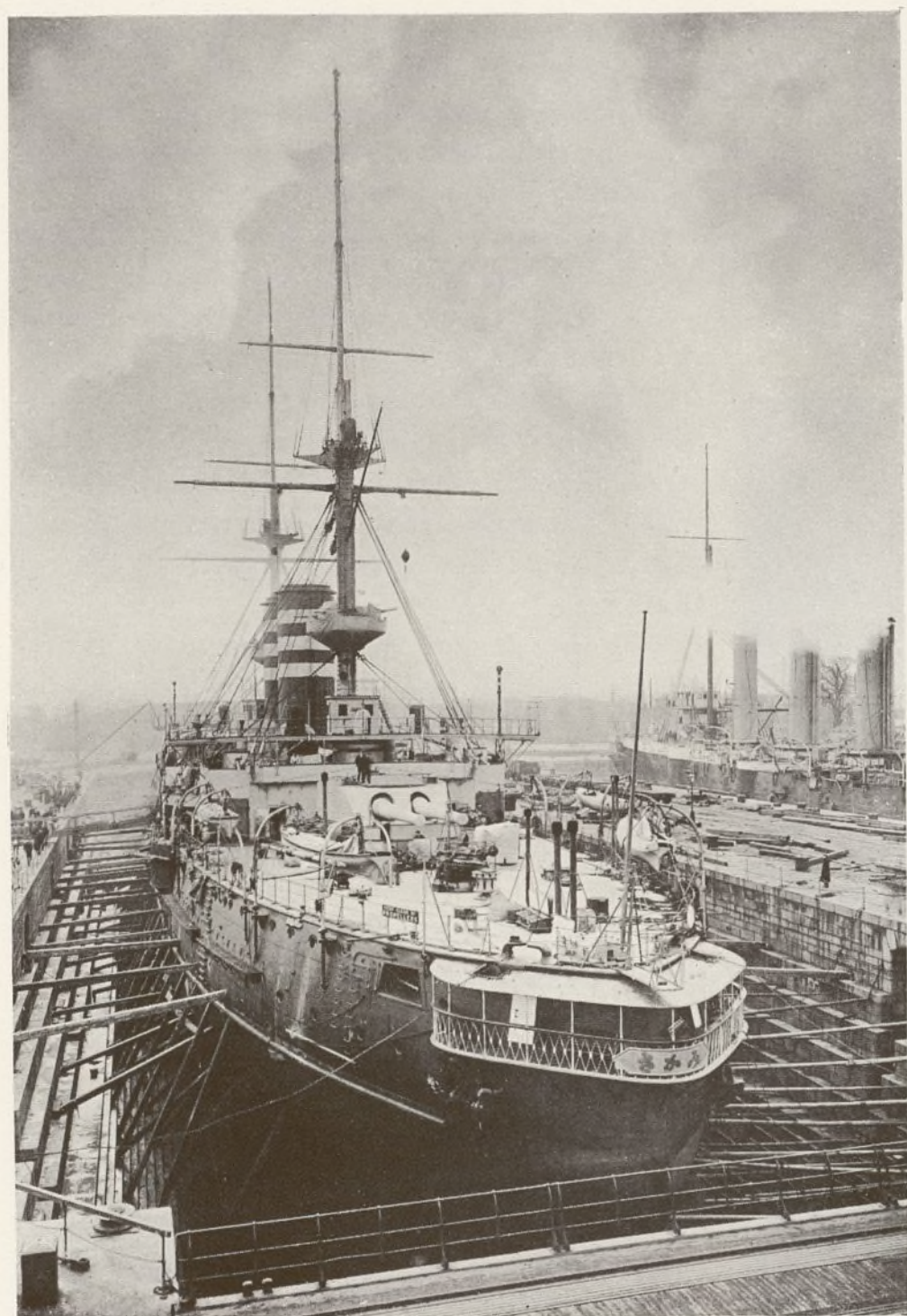
Le débarquement des permissionnaires sonne, pour nos ports de guerre, l'heure de la plus pittoresque animation, qui ne va pas toujours, il faut le reconnaître, sans quelques explosions de turbulence. Les innombrables établissements où l'on voit recevoir une clientèle trop nombreuse, et ce ne sont pas toujours des gars aussi droits et d'aussi bonne mine que la veille qui franchissent le lendemain matin, à six heures, heure de la rentrée, la coupée du navire, sous l'œil goguenard des autorités.

Pour ceux que le règlement a retenus à bord, la nuit s'est

(1) « Dominique » est le nom familier de la caisse du bord. Son voyage à terre et son retour s'accomplissent avec un cérémonial particulier. Le commissaire du bord l'escorte et quatre hommes la portent. Dans le canot où on l'embarque, elle est attachée à une corde munie d'une bouée, qui permettrait de la retrouver au fond de l'eau, en cas d'accident.

Marine française. Exercice de tir à terre (canon de 65<sup>mm</sup>) (Cl. Bougault)





Marine japonaise. — Cuirassé " Mikasa " (Cl. Stephen Cribb)

écoulée pour deux tiers dans le hamac, pour un tiers au *quart*. De 7 heures à 11 heures, de 11 heures à 3 heures, de 3 heures à 5 heures, trois divisions ont successivement assuré le service de garde, qui ne doit jamais chômer à bord d'un bâtiment de guerre, celui des factions dans les diverses parties du navire, et fourni les armements des embarcations de service.

A la mer, en règle générale, une bordée, c'est-à-dire la moitié de l'équipage, doit toujours être sur le pont. Ceci qui était tout à fait nécessaire lorsqu'il fallait être toujours prêt à manœuvrer les voiles, l'est beaucoup moins aujourd'hui où le soin de faire marcher le navire est remis aux mécaniciens et chauffeurs, et, en pratique, le service du pont à la mer se fait par tiers, et tout matelot a ses huit heures de sommeil.

Il en est de même pour les *hommes noirs*, ceux des machines et chaufferies, qui après quatre heures de présence à leurs postes doivent jouir de huit heures de repos. En raison du travail particulièrement pénible qu'ils ont à effectuer, le règlement leur alloue outre une ration de vivres plus forte que celle des camarades du pont, le droit de prendre leurs hamacs et de s'y coucher pendant une partie de la journée, dans les intervalles de leur fatigant service. Leur solde est également plus élevée.



Marine russe. — Cuirassé " Cesarevitch " (Cl. Marius Bar)

## COMMENT UNE ESCADRE NAVIGUE

L'idée ne viendra à personne que les unités composant une escadre peuvent naviguer chacune de son côté, comme bon lui semble, à *la part*, en un mot. C'est tout comme si on admettait qu'un régiment peut marcher débandé.

L'application d'une stricte discipline, de règle étroite et précise est d'autant plus nécessaire dans le cas qui nous occupe, qu'en dehors du spectacle affligeant qu'elle présenterait, une force navale où de pareils principes seraient admis constituerait un danger permanent non seulement pour elle-même, mais encore pour les navires qu'elle rencontrerait sur sa route.

De plus, la seule raison d'être de ces forces navales groupées en escadres, c'est l'action de guerre, pour laquelle elles doivent toujours être prêtes, en temps de paix, comme en temps d'hostilités ; il en découle qu'il leur faut à tous moments se présenter dans un ordre qui leur permette de tirer le canon, ce qui implique des formations précises et définies.

Ces formations sont peu nombreuses et affectent des allures géométriques.

La plus simple, la plus employée en temps de paix comme au combat, est la ligne de file, où les bâtiments sont placés les uns derrière les autres, à une distance de 400 mètres comptée de passerelle à passerelle. C'est dans cet ordre unique que le vainqueur de la flotte russe, le célèbre amiral Togo, a disposé son escadre dans les diverses rencontres de la guerre russo-japonaise.

Mais un amiral peut néanmoins adopter pour ses forces un certain nombre d'autres combinaisons. Telle la *ligne de front* où tous les navires sont rangés sur une seule ligne perpendiculaire à la route, la *ligne de file par divisions* où les trois navires composant une division sont rangés en triangle. Ces triangles marchent alors les uns derrière les autres, le bâtiment placé au sommet de chaque triangle suivant les eaux du bâtiment similaire du triangle précédent.

Il y a encore la *ligne de front par divisions*, la *ligne de relèvement* dans laquelle les bâtiments ayant tous le même cap sont placés sur une ligne qui fait un angle plus ou moins aigu avec la direction générale de la route.

Toutes les règles pour tenir ces formations et pour passer de l'une à l'autre sont formulées, décrites point par point, dans les *Livres de la Tactique Navale* dont deux exemplaires sont délivrés au commandant de chaque bâtiment. Le *Code des signaux* de jour et de nuit qui permettent à un amiral de donner à son escadre un ordre



Marine française. La remise des décorations (Cl. Bougault)





Marine allemande. — Les Signaux  
(Cl. Renard, Kiel)

quelconque, est également inséré dans la *Tactique Navale*.

Ces volumes sont naturellement précieux, puisque sans leur aide on ne peut ni comprendre ni exécuter les ordres de l'amiral, d'autre part il faut éviter qu'ils ne tombent entre les mains d'adversaires éventuels qui y trouveraient des renseignements forts utiles. Aussi en prend-on grand soin ! Un des exemplaires reste à demeure chez le commandant. L'autre est confié aux officiers de quart et ne quitte pas la chambre des cartes placée sur la passerelle, à l'abri de toute surprise ou indiscretion.

Toutes les précautions sont prises par ailleurs, pour que ces bouquins solennels ne tombent pas entre des mains indues. On a même prévu le cas où à la suite d'un naufrage, ils pourraient être ramassés parmi les épaves. Une bonne lame de plomb coulée dans leur couverture assurerait, dans ce cas, leur disparition.

**SIGNAUX** Les moyens dont dispose un amiral pour faire connaître ses intentions, donner ses ordres aux unités placées sous son pavillon sont de plusieurs espèces. De jour, on emploie des pavillons ; de nuit, une ingénieuse combinaison de quatre fanaux électriques. Pour les grandes distances, on se sert de boules et de cônes de grandes dimensions ; en temps de brume enfin, le clairon, ou des coups de canon peuvent encore permettre quelques communications.

Mais la télégraphie sans fil a quelque peu révolutionné ces systèmes dont quelques-uns remontent à des siècles, ce qui d'ailleurs prouve qu'ils étaient bons. Les ondes hertziennes se propageant à la ronde à des centaines de milles vont maintenant porter loin ou près les ordres du chef. Tous nos navires, jusques et y compris les contre-torpilleurs, sont munis d'appareils de télégraphie sans fil très perfectionnés, avec lesquels on échappe à l'inconvénient jusqu'ici rencontré dans l'emploi des ondes hertziennes, la divulgation des signaux, dû à la diffusion générale des ondes. Il est à croire que ces applications pratiques vont se multiplier rapidement.

**L'ÉCLAIRAGE** Une force navale naviguant en temps de guerre éprouve, tout comme une armée à terre, le besoin de faire éclairer sa route, de se garder contre toute surprise de l'ennemi, ou encore de chercher à découvrir la position de cet ennemi qu'il veut trouver pour le combattre.

Jusqu'à ces dernières années, les escadres, en France comme à l'étranger, étaient escortées d'un certain nombre de croiseurs protégés (1) à qui incombait la tâche de l'éclairage et de la découverte. Sous l'empire de la préoccupation bien naturelle de consacrer toutes les ressources à la construction des bâtiments ayant une valeur militaire, c'est-à-dire de navires cuirassés, on a renoncé un peu partout aux croiseurs protégés et les croiseurs cuirassés ont dû les remplacer dans une tâche pour laquelle ils ne sont point faits. Aussi voit-on maintenant certaines Marines, comme celles d'Angleterre, d'Allemagne, des États-Unis, revenir aux éclaireurs proprement dits, sous la forme de bâtiments extra-rapides, peu ou point armés, nommés *Scouts*. La France ne s'est pas encore engagée dans cette voie.

Pour garder une escadre en cours de navigation, les éclaireurs se placeront à grande distance tout autour d'elle, en occupant les sommets d'un polygone dont le gros de l'escadre marque le centre ; ou bien si on connaît la direction dans laquelle se trouve l'ennemi, il se formeront en une ligne déployée devant l'escadre marchant à grande distance.

Si au lieu de vouloir simplement éclairer sa route le commandant en chef veut se renseigner sur la position de l'adversaire, trouver une force armée, rejoindre un convoi ou intercepter un paquebot, il enverra ses croiseurs, en les éparpillant suivant des règles étudiées, explorer la zone suspecte ou intéressante.

Il est permis, à ce sujet, de supposer qu'en raison des étonnants résultats fournis par les avions, et en escomptant les progrès qu'on est en droit d'attendre de l'ingéniosité des inventeurs et des

(1) On nomme ainsi des navires non cuirassés sur leurs flancs, mais défendus contre les coups dangereux de l'artillerie par un pont cuirassé en dos d'âne.



Marine française. — La Pêche  
(Cl. Bougault)



Marine française. — Officier prenant un relèvement (Cl. Bougault)



recherches des savants, l'exploration de la mer autour d'une force navale et le soin d'assurer sa sécurité seront remis un jour, peut-être plus prochain qu'on ne croit, à une flottille, ou pour parler plus exactement, à un *vol* de machines-oiseaux.

Il arrivera encore qu'une escadre sera forcée de passer la nuit au mouillage sur une côte qui ne lui offrira par elle-même aucune protection ou une sauvegarde insuffisante, et où elle pourra craindre les attaques des torpilleurs ennemis.

Dans ce cas, elle pourra fermer l'entrée de la rade ou de la baie, si celle-ci est assez étroite, avec un barrage formé de madriers et de filins d'acier, barrage dont chaque cuirassé possède à bord un élément d'une certaine longueur; si les dimensions du goulet ne permettent pas l'emploi de ce moyen, on peut pourvoir suffisamment à la garde de l'escadre et lui procurer un repos relatif en l'entourant de bâtiments légers qui, avec leurs projecteurs, forment autour d'elle à distance suffisante une barrière lumineuse qu'aucun torpilleur ennemi ne pourra franchir sans être aperçu et canonné.

Il est à peine besoin de faire observer que cette manière d'opérer ne sera d'aucune utilité contre l'arme navale la plus mo-

derne, le sous-marin. Doués d'une vitesse suffisante, bien approvisionnés de torpilles, possédant un grand rayon d'action et de

dimensions assez considérables pour que leur équipage puisse vivre à bord pendant un certain nombre de jours sans fatigue excessive, ces bâtiments désormais capables d'aller chercher leur victime fort loin des côtes, constituent le grand point d'interrogation de la guerre navale future.

Leur règne sera-t-il de longue durée? C'est là une question à laquelle il est malaisé de répondre. Le sous-marin est trop récemment sorti du cerveau des ingénieurs, sous sa forme pratique tout au moins, pour avoir pu figurer aux derniers engagements navals. Le Japon,

qui en avait précipitamment acheté quelques-uns, ne s'est pas trouvé en état de les utiliser.

Quoi qu'il en soit, leur présence connue ou supposée sous les flots qui verront les prochaines rencontres produira dans les âmes les mieux trempées un émoi dont les résultats ne peuvent être calculés, émoi d'autant plus compréhensible que jusqu'ici tout au moins on n'a rien trouvé pour parer à leurs perfides attaques.

SAUVAIRE JOURDAN

*Officier de Marine en retraite.*



*Marine française. — Compagnies de débarquement à Quiberon (Cl. Bougault)*



*Marine japonaise. — Croiseur-cuirassé "Kashima" (Cl. Stephen Cribb)*



# La Mode

La vogue des stations des côtes normande et bretonne semble avoir encore grandi, cette saison. Deux groupes se détachent tout d'abord : Deauville, Trouville, Villers, Houlgate, Cabourg ; et Dinard, Paramé, Saint-Enogat, Saint-Malo, Saint-Servan. Le premier qui commence à s'animer fin juillet, s'épanouit vers le 15 août, à la glorieuse époque du meeting deauvillais. Le second, au contraire ne s'agite qu'à la seconde semaine d'août pour clore ses plaisirs plus tard. Alors, thés dansants, cotillons, matinées musicales, se succèdent dans toutes les villas. Un troisième groupe, charmant dans sa tranquillité relative, a pour type idéal Fouras où tout surmenage peut aller sûrement se noyer en des flots paisibles et tout système épuisé se reconstituer en un pur et généreux oxygène. Une vie facile, gaie et libre de toute contrainte, mais discrètement élégante, y offre des ressources merveilleuses à ceux et celles voulant surtout passer un été agréable. Pour cette aimable station, M<sup>me</sup> de V. a emporté des toilettes exquises, légères et d'une simplicité peu banale. Un foulard souple cerise à pois blancs à longue tunique tombant mollement en deux pointes, remontant sur les épaules en menues draperies, et n'ayant pour toute garniture qu'un bord de satin blanc bordé de pois cerise ; la note originale est le contraste de ces teintes vives et claires avec une guimpe et des manches de tulle noir.

Mais les robes de linon, de broderies avec mille combinaisons ont ici comme sur les grandes plages, la faveur des plus coquettes et plus jolies. On n'imagine pas ce que les doigts souples de nos lingères et de nos ouvrières sont arrivés à faire avec du coton blanc, du tulle, du linon, de la mousseline ! Et nulle monotonie en cette symphonie de blanc ! Aucun modèle n'est semblable ; broderies et dentelles foisonnent à l'infini ayant chacune leur genre, leur beauté, leur type. Quand l'une ne suffit pas, on la mélange à d'autres très dissemblables et de cette alliance ont surgi des merveilles : des préciosités de Venise s'allègent ainsi d'envolements de Valenciennes en la silhouette de M<sup>me</sup> de L. et la joliesse un peu antique de quelques blondes ne choque pas au milieu des vieux points de Paris de la duchesse de B... La robe de linon brodée au plumetis de M<sup>me</sup> F. D. est très garnie de Valenciennes et s'alan-



ROBE-ÉCHARPE  
Voile vert ornementée ruchés de tulle point d'esprit  
Echarpe flottante (Créée par ZIMMERMANN) (Cl. H. Manuel)

guir d'une écharpe de mousseline de soie mauve pâle, toute semblable à son manchon très frou-frou. Car le manchon d'été est notre dernier caprice ! Faut-il ajouter qu'il est plutôt sac que manchon, avec poche pour le mouchoir, pour le porte-monnaie, pour la poudre de riz... etc... Et il est si léger, si flou, si charmant, si frais, qu'il semble un bibelot délicat et fleuri.

Mais à propos de fleurs, les batailles d'Aix et de Luchon marquent toujours en ce mois animé, l'ère de la suprême élégance, le summum du luxe le plus raffiné. Là, les toiles délicieusement incrustées de Venise, les foulards voilés de mousseline de soie, les mousselines rehaussées de fleurs artificielles, les voiles de soie brodés en relief de fleurs de soie, les collets de Chantilly, crânement ajustés à l'épaule, les folles aigrettes fusant des masses fleuries des chapeaux : toute la gamme des nouveautés, des inspirations inédites, dignes des contes de Perrault !

Les Pyrénées, sous ce rapport, sont des mieux partagées ; et les belles mondaines s'épanouissent sur leurs hauteurs ensoleillées, comme de merveilleuses fleurs, surgissant spontanément en des champs agrestes. Mais pour plaire aux Parisiennes, la montagne comme la mer se transforme : des hôtels d'un confortable moderne, des casinos fastueux ont surgi, et même à Caunterets le Théâtre de Verdure attire nos dilettanti passionnés d'art et de belle nature.

Si Luchon est la reine des Pyrénées, Caunterets en est la fée, métamorphosant tout autour d'elle : le bloc de granit devient corbeille fleurie, le cirque sauvage sourit à toutes les muses... et à toutes les élégances : la princesse en tussor blanc à empiècement de Malines de M<sup>me</sup> de La G... ; le linon mauve incrusté de Valenciennes de la comtesse C... ; le foulard beige à ramages blancs de la baronne de M... ; le foulard gris argent à dessins blancs de la duchesse de N... très garni de vieux point.

L'inimitable artiste qu'est Zimmermann a créé pour ces solennités de plein air, une robe de tulle blanc imprimé de pois bleu ancien et de dessins Chantilly. Le corsage et les manches de tulle bleu à plis s'adornent gracieusement d'une écharpe en liberty bleu. Cette exquise symphonie de bleu s'éclaire comme d'un rayon, d'un fil d'or en garniture et s'allure d'un peu de Chantilly noir.

Nous verrons encore de la même maison si justement aimée de nos élégantes, un délicieux cache-mire de soie moiré vert garni de gros tulle froncé ton sur ton, drapé sur la robe et se découpant en mouvement de tunique pour retomber derrière en traîne. [En ceinture, une broderie vieil or, tandis que les manches et l'empiècement de tulle blanc réappliqué de dentelle roussie, sont filetées d'or légèrement.

Les fleurs sont la grande vogue de notre saison estivale. Si elles s'épanouissent d'une façon charmante, parfois imprévue, sur les robes, s'accrochent aux tissus, se piquent au corsage, c'est à profusion qu'elles enveloppent l'immense calotte des chapeaux. Leur imitation éclectique par la diversité des matières employées, est arrivée au plus haut degré de l'art ; et elles ont souvent une apparence si réelle qu'on les croirait cueillies à l'heure même. Nos coiffures en prennent, dans certains modèles, l'apparence de bottelées renversées, et si nous voyons des pavots et des roses de mousseline de soie d'une réalité inouïe, nous pouvons citer des arums ou grands cornets blancs en mousseline ordinaire à pois dont la note liliale et agreste a quelque chose de piquant sur une grosse et large paille d'Italie.

Mais nous ne nous arrêtons pas au chapeau pratique : ceux en tulle coulé et tendu supportant une pluie d'aigrettes ; ceux énormes, en crin noir, où s'accrochent, à l'extrême bord, une grosse touffe de plumes blanches qui paraît prête à se séparer de la coiffure accompagnent de leurs coûteuses légèretés les toilettes d'après-midi et de casino. Et chacun de ces chapeaux de nos grandes modistes étant une œuvre d'art, on ne peut s'étonner du haut prix de leur valeur commerciale. Ce qui augmente aussi cette valeur jusqu'à des chiffres



ROBE-ÉCHARPE  
Voile vert ornementée ruchés de tulle point d'esprit  
Echarpe nouée (Créée par ZIMMERMANN) (Cl. H. Manuel)

qui nous paraissent fantastiques, ce sont les aigrettes d'un prix exorbitant. On les porte maintenant en teintes foncées sur chapeau noir et à moitié couchées.

LAURENCE DE LAPRADE

## Le Rôle des Parfums

Notre odorat est le gardien fidèle de l'air que nous respirons, il est l'hygiéniste et le chimiste qui veille soigneusement sur la qualité de cette nourriture aériforme qu'emmagasinent nos poumons, pour alimenter notre vie. A côté de cette mission pratique, il en a une autre, celle d'être un sens de luxe, qui nous fournit l'agrément de percevoir l'âme mystérieuse des fleurs qui nous parlent à travers leurs parfums ; mais ces parfums sont fugitifs, imprécis, précaires ; heureusement pour nous, Lenthéric, le parfumeur parisien, est arrivé à les rendre stables, pénétrants, inaltérables. Par des procédés scientifiques nouveaux, connus de lui seul, il arrache aux fleurs, selon leur caractère, pour les fixer et les éterniser dans le cristal, les secrets merveilleux et mystérieux de leur cœur. C'est ce qui explique les qualités de fraîcheur, l'exqu Coast persistance de ses parfums naturels.

Le dernier créé, le *Muguet d'Altesse*, est l'âme même de la fleur ; il est si parfaitement concentré qu'une seule goutte répandue sur les vêtements nous enveloppe du délicat et frais parfum de cette fleur printanière.

C'est ainsi que Lenthéric composa toute la gamme de ses essences si appréciées dans le monde entier : le *Parfum de la dame en noir*, mystérieuse et délicate trouvaille d'un charme si prenant ; *La Fertia*, l'*Æolian*, l'*Æillet blanc*, la *Violette orkidée* et tant d'autres encore, tel que ce divin parfum, la *Rose des Roses*, dont le succès n'a d'égal que celui déjà remporté auprès des élégantes par les précédentes créations de l'éminent parfumeur. Le grand public est généralement surpris de voir le développement considérable de la maison Lenthéric en si peu d'années, alors que d'autres maisons similaires ont mis un siècle pour acquérir cette notoriété.

Si le succès a été si rapide, c'est que Lenthéric est un sincère et n'emploie jamais que des matières premières de qualité supérieure. Aussi, toutes les Parisiennes et le *high-life* du monde entier recherchent et ont adopté les parfums Lenthéric, tout à fait supérieurs, dont on recevra la nomenclature complète, en lui en faisant la demande à sa maison de Paris, 245, rue Saint-Honoré.

MARQUINETTE





**PARFUM  
MUGUET MAYALIS  
L.T. PIVER  
PARIS**



## PENSIONNAT DE JEUNES FILLES

"ATHENE"  
à Zoug sur le lac de Zoug (Entre Zurich et Lucerne)  
(SUISSE)

Le plus grand confort moderne dans une contrée  
saine et splendide

**PENSIONNAT DE 1<sup>er</sup> ORDRE**  
ÉTUDES SCIENTIFIQUES APPROFONDIES, LANGUES MODERNES  
ARTS, INSTRUCTION INDIVIDUELLE

Hygiène excellente, Gymnastique suédoise, Sports  
(Tennis, canotage, natation, patinage, luge)

RÉFÉRENCE: ET PROSPECTUS ILLUSTRÉ SUR DEMANDE ADRESSÉE  
à M. & Mme FUCHS-GESSLER  
Directeurs-Propriétaires, Zoug (SUISSE)

SOUS PRESSE  
**LA GRAVURE FRANÇAISE**  
par F. COURBOIN  
Figaro Illustré, N° spécial de Septembre

**PLUS DE DROGUES NI CURES COUTEUSES**  
Le REMÈDE à tous vos maux est en VOUS-MÊMES  
Découvrez-le et APPRENEZ à l'UTILISER en lisant :  
**VERS la SANTÉ et la PLEINE VIE**  
de J. FIAUX-LEYMARIE, édit., rue St-Jacques, 43, PARIS

## L'EAU DE TABLE à 10 centimes la Bouteille

Il n'est pas besoin de rappeler le danger qu'il y a dans les villes, à boire l'eau du robinet, et dans les campagnes, à boire l'eau des puits et des citernes. Mais il est utile de savoir que les Eaux Minérales du commerce sont souvent l'objet des plus vives critiques des médecins. Tout récemment, l'un d'eux, bactériologiste éminent, ayant eu à analyser vingt espèces d'Eaux Minérales, choisies parmi celles dont la vente est la plus répandue à Paris, a déclaré que la plus pure de ces eaux renfermait encore 45.000 microbes par litre.

On conçoit donc la nécessité pressante d'adopter la méthode Faber dans les ménages. Cette méthode se résume en trois mots : **Ebullition, Eupuration, Gazéification.**

En faisant bouillir l'eau et en l'épurant ensuite avec le Charbon-Filtre Faber, on élimine de l'eau tous les microbes et toutes les impuretés qui la rendaient malsaine et lui donnaient mauvais goût.

Par la gazéification au Gazogène Faber, vous introduisez dans l'eau un élément qui a le double avantage d'être utile à la santé et agréable au goût. Le gaz à l'état pur et en quantité modérée, excite l'estomac, active la digestion, et, ce qui est très intéressant, facilite la respiration cutanée en s'échappant par les pores de la peau.

Le voilà donc enfin résolu ce problème si difficile : le choix d'une bonne Eau de Table pour les familles. L'économie du procédé (10 centimes la bouteille), l'infailibilité de la méthode, le luxe et l'élégance des **Appareils Faber**, tout cela est expliqué et démontré dans le magasin d'exposition et de vente : **19, rue des Pyramides**, et dans les nombreux magasins de province qui tiennent les **Produits Faber**.

(Envoi de la brochure A sur demande)




**Orfèvrerie**  
**"CHRISTOFLE"**  
Une Seule et Unique Qualité  
**La Meilleure**  
Afin de l'obtenir  
**EXIGEZ** cette Marque  et le Nom **"CHRISTOFLE"**  
sur chaque pièce.

## Sté Française de Sculpture d'Art

Galerie FÉLIX CAVAROC & C<sup>ie</sup>

10, rue de la Paix, 10

Salons de Vente



Œuvres  
Modernes  
du Salon  
Reproductions  
des  
Musées

VITRINES D'EXPOSITION :

8, Rue de la Paix — Avenue de l'Opéra, 49

Envoi du Catalogue sur demande  
TÉLÉPHONE : 281-40

L'Allure souple  
et les  
lignes impeccables  
qu'exige  
la mode actuelle  
ne peuvent

être obtenues que par  
les Procédés et Appareils nouveaux

Produits scientifiques  
-:- invisibles -:-  
-:- approuvés -:-  
-:- par le -:-  
Laboratoire Municipal  
-:- de Paris -:-

du célèbre  
**INSTITUT DE BEAUTÉ**

26, Place Vendôme, 26  
**PARIS**

et  
5, Pl. du Jardin-Public  
**NICE**



**GLACIÈRE**  
DES  
**CHATEAUX**  
et des Campagnes  
Produit en 10 Minutes  
de 500 gr à 8 kil. de Glace,  
ou des Glaces, Sorbets, etc.,  
par un sel inoffensif.  
**J. SCHALLER 332, rue St-Honoré**  
PARIS  
Prospectus franco.

FABRICATION ARTISTIQUE - BRONZES D'ART



**PINÈDO** \* Mon  
Statuaire  
137, rue Vieille-du-Temple  
Reproduction des œuvres du Salon  
Envoi du Catalogue sur demande

GRANDS PRIX — HORS CONCOURS

## ÉLÉGANCE FÉMININE

Tout le monde étant en vacances, je ferais bien de ne pas me distinguer et de partir après avoir remis ma plume auprès de mon encrier, personne n'y perdrait rien et j'y gagnerais beaucoup... Oui, c'est tentant, mais, voilà, c'est que je dois quand même remplir ma tâche et parler modes comme si j'étais susceptible d'apprendre quelque chose là-dessus à mes contemporaines.

N'ayant aucune illusion sur ce point, sûre de ne servir à rien, je me demande en toute sincérité ce que je fais là quand il fait si bon ailleurs, en claire et fraîche toilette de linon, en commode tailleur de toile; à l'aise sous une légère cloche de paille ou sous une vaporisante « Charlotte » en mousseline; bien d'aplomb dans des souples souliers de daim à semelle assez large pour permettre de marcher sans fatigue, sans pousser des cris de souris dès que le pied rencontre un caillou; les mains délivrées du parapluie, du petit sac, de la trousse, des menus paquets inhérents à la vie de Paris, libres de tenir un livre, de cueillir une fleur, de caresser un animal familier, sous la commode protection de mitaines qui ont de l'élégance sans causer aucune gêne.

Tiens, mais, je m'aperçois que, sans vouloir rien dire, je décris la vraie toilette de campagne, y compris les mitaines bien préférables aux gants de peau. Je sais l'objection faite à cette mode datant du XVIII<sup>e</sup> siècle; on dit que le grand air et le soleil abiment les mains, les hâlent, les durcissent, les rendent laides, et je ne le nie pas. Mais, j'imagine que la moins coquette sait prendre ses précautions, d'abord en évitant de sortir pendant les heures brûlantes; puis en soignant ses mains avec la Pâte des Prélats dont l'action suffit pour blanchir, adoucir et affiner des mains même très détériorées. La Parfumerie Exotique, 35, rue du 4-Septembre a la recette de ce très ancien produit qui vaut 5 fr. et 5 fr. 50 francs.

Que ce soit de naissance ou amené par une irritation de la peau, rien n'est plus enlaidissant que la pauvreté des cils et des sourcils, et, malheureusement, c'est assez commun. On voit souvent de fort agréables visages déparés par ce défaut rendu d'autant plus visible que toujours l'épiderme est rouge à la place des poils tombés. Un seul moyen existe de les faire repousser drus, souples et brillants, c'est l'emploi de la Sève Sourcilnière de la Parfumerie Ninon, 31, rue du 4-Septembre. Elle agit sans aucun danger et vaut 5 fr. et 5 fr. 50 francs.

CHRYSAÏTHEME

**AU SABLIER** 14, Rue DROUOT, 7416 ph. 211-47  
G<sup>de</sup> Spécialité pour DEUIL

POSITIONS UNIVERSELLES - GRANDS PRIX COLLECTIFS



English  
Spoken  
**ROBES**  
Manteaux  
**J. Barron**  
LINGERIE  
Crousseau  
394, Rue St-Honoré  
Paris  
TÉLÉPHONE 240-88

**MESDAMES**  
Les Véritables **CAPSULES**  
des **D<sup>rs</sup> JORET & HOMOLLE**  
Guérissent Retards, Douleurs,  
Régularisent les Époques.  
Le 4.501<sup>er</sup> Ph<sup>o</sup> SÉGUIN, 165, Rue St-Honoré, Paris.

**M<sup>me</sup> BARLET**  
diplômée de la Faculté de Médecine,  
vous enverra gratis la Notice de ses recettes  
**HYGIÈNE - BEAUTÉ**  
toutes Douleurs ou Maladies  
vous mettant à même de supprimer périodiques  
Barlet, 112, rue Réaumur.

**CONSERVATION et BLANCHEUR des DENTS**  
**POUDRE DENTIFRICE CHARLARD**  
Boîte : 2<sup>e</sup> 50 francs. — Pharmacie, 12, B<sup>e</sup> Bonne-Nouvelle, Paris.



**LOTUS BLEU**  
Le plus suave, le plus délicat, le plus persistant de tous les parfums  
**N. MOEHR, Parfumeur**  
**MONTE-CARLO**  
Envoi gratis du Catalogue sur demande

Dépôt à Paris, 64, Rue du Faubourg-Poissonnière

Le FIGARO ILLUSTRÉ est en lecture sur les Paquebots de la Compagnie Générale Transatlantique

Ayuntamiento de Madrid