

Litt-168 p

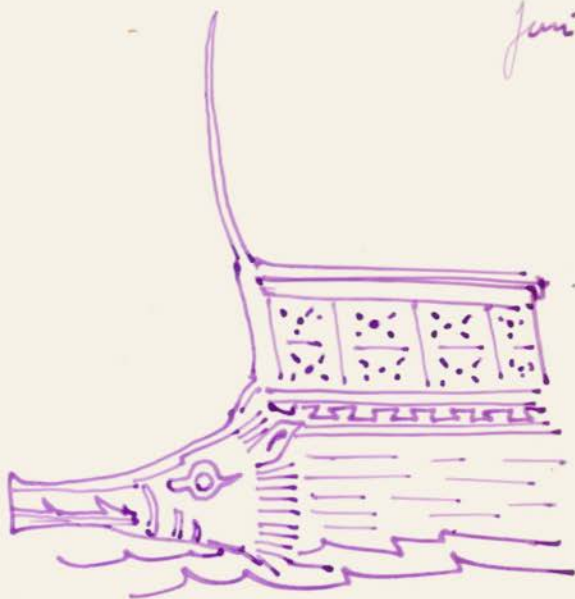
alomon Reinach.



hommage respectueux

à la Vareude

juin 1932.



Bibliothèque Maison de l'Orient



157814

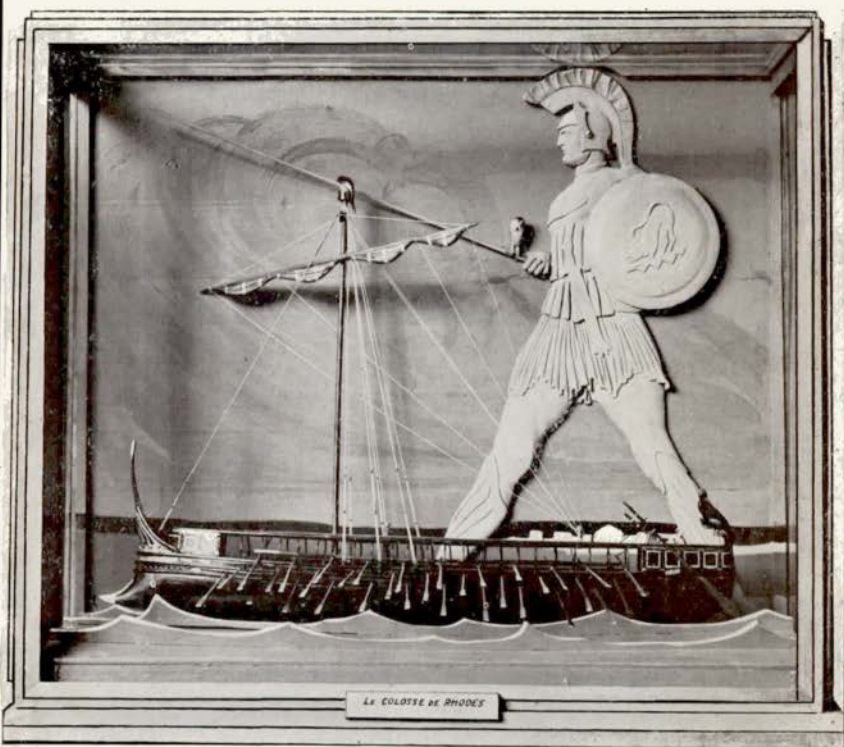
AVERTISSEMENT

J'aurais pu me montrer insignement pédant dans ce livret et faire croire à de la science. Cela nous aurait ennuyés, vous et moi. J'aurais pu demander à quelque grand une préface longue. Cela nous aurait ennuyés, lui, vous et moi.

Nous allons simplement rôder parmi ces navires et vous me lirez comme je vous aurais parlé. N'attendez pas des patiences crispées ni des poulies qui tournent, je n'ai cherché que le grand caractère du bateau et, si je puis dire, son art. J'aurais voulu aussi exprimer dans ces ensembles un peu de ce que le navire fait imaginer, lui garder sa couleur et sa vie et qu'il ne fût pas dans l'appartement une pièce anatomique affreusement fragile et poussiéreuse.

Tout ceci m'a rendu moins lourdes des années dures ; puisse-t-il alléger vos minutes.

L. V.
Juin 1932.



N° 15

LE COLOSSE DE RHODES

Trière Grecque

CENT BATEAUX

N^o 1 — L'ARCHE D'AMMON.

Le tabernacle où était renfermée la statue du Dieu. Une vraie petite barque que des prêtres faisaient parfois naviguer. Elle était disposée dans la chambre suprême, réservée aux Grands-Prêtres et à Pharaon. Tout le temple était disposé pour donner à la figurine ombre croissante et mystère plus émouvant. Il fallait cacher les fils qui la faisaient mouvoir quand elle rendait ses oracles et l'immensité de Louqsor a été édiflée pour une marionnette ! Cela peut affliger ou ravir.

La statue était cornue. C'est la lutte engagée contre Ammon par les Solitaires qui le fit confondre avec le diable et qui donna au démon ses cornes. Il est drôle de voir le Moyen-Age, hanté du Bouc, du Cornu, trembler encore devant le grand Dieu de Thèbes.

Le petit dôme reste purement égyptien. Isis et Nephtys qui éventent le Dieu de leur bras emplumés, préfigurent nos anges, elles. Pharaon prie son ancêtre, il porte seulement la couronne de la Haute-Egypte, par discrétion, Ammon étant l'ancien dominateur de la Basse-Egypte. Les singes aussi sont d'époque. Leurs jacasseries du matin faisaient croire qu'ils parlaient au Soleil ; d'où ils tenaient leurs entrées dans les temples.

N° 2. — LE VENT DU SUD-EST.

Celui qui venait sur Babylone ayant recueilli toute l'humidité chaude du Golfe et de l'Estuaire et reste encore une effroyable épreuve pour les chercheurs de pétrole. Les Chaldéens l'ont figuré dans l'étonnante statuette du Louvre, d'une telle qualité d'horreur imaginative, reptilienne et rugueuse — qui gigote à droite de la Ziggourat. — Le navire est assez probablement reconstitué, navire dit marchand (?) parce que sans éperon. Des bastingages en filet ; un pont de recouvrement pour les rameurs et de larges flancs solides.

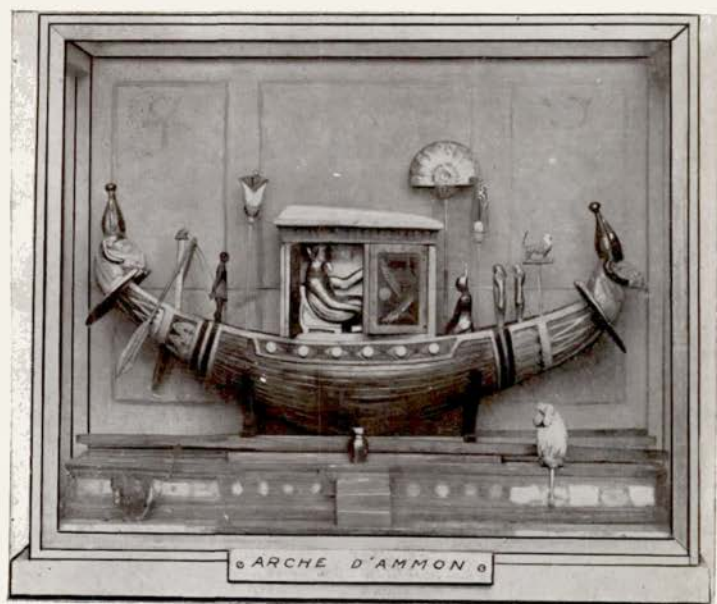
J'ai peint en noir le cheval de proue ; ainsi, bien moderne, on ne pourra m'accuser de connaître la page fameuse qui se termine par :

« et le cheval à tête d'ivoire semblait courir sur les plaines de la mer. »

N° 3 — FUNÉRAILLES JA THÈBES.

L'Égypte eut longtemps l'ignorance à peu près complète de la route et sa voirie ne troublait guère Pharaon. Tout se faisait par eau, même les abandons d'enfants (voir Moïse N° 8). Le traîneau et la barque étaient les seuls véhicules et les catafalques, des nacelles. Dans celui d'en haut on voit la momie par un petit panneau mobile qui permettait de la montrer au peuple, à moins que dans leur délicatesse pour les morts, les Égyptiens n'aient voulu lui accorder une dernière lumière, un peu de bon temps. Autour on portait les bijoux et les provisions pour le double, le « Ka » ; puis par un escalier moins raide que le mien, on descendait la momie au fleuve sur une vraie barque, qui la conduirait aux nécropoles, barque ornée du lotus symbole de pureté et de paix, parce qu'il ne pousse qu'en eau pure et calme. Les petits amis prenaient la barque en remorque et l'on filait sur le fleuve, non sans quelques collisions moins tristes.

Anubis le dieu svelte au profit de chacal, surveille le dernier voyage. C'est lui le convoyeur des morts, le renard vif et souterrain.



N° 1

ARCHE D'AMMON-RA
Baraque Egyptienne

N° 4 — LA BARQUE DE RA.

Le soleil était figuré sous trois noms et trois apparences: Horus, le soleil levant, dieu à tête d'épervier car au matin s'envolent les rapaces; Osiris, le soleil couchant qui sera aussi le dieu des morts. Enfin Râ, l'invincible soleil de midi dont le nom semble le halètement et le râle humain sous la chute perpendiculaire. — Le petit navire flotte au fond de l'espace devenu gris sous la lumière; il est la barque où le Dieu accomplit son cycle, le char de Phaéton. Figuré une nacelle ancienne où les cordes tenaient serrés les joncs primitifs (comme encore au Tchad) et ont fixé la place décorée de la barque Égyptienne. A l'avant, une tête de chèvre dont il demeure de si purs spécimens; à l'arrière, le bouton gonflé du lotus. Je me suis efforcé de faire partager aux gens mon point de vue qui est à la hauteur du Dieu. Donc, le bas, perspective. Et j'affirme acharnément que cette couleur cardinale est l'interprétation du Nil de juillet, le Nil Rouge, époque où Râ est dans sa gloire.

N° 5 — NOÉ.

Tout le monde voit que les animaux d'accompagnement m'ont donné plus de peine que le navire lui-même. Mais quelle intéressante leçon de zoologie et même de psychologie humaine j'y ai trouvée! Je ne cherchais que le port de chaque espèce et voici que de leurs formes naissent des tempéraments. Une girafe? Les grandes femmes douces et bêtes qui vous fuient dans la main. Les chameaux? N'en parlons pas... Les rhinocéros? Des coléreux comme les gens trapus. Les éléphants, indulgents comme les grands diables bons types.

Comme références sur la construction j'avais le chapitre VI de la Genèse qui m'indiquait bien quelques cotes et l'essence employée (le bois de Gopher?), quelques précieux détails, les trois étages qui faisaient de l'arche le premier trois-ponts; mais je me suis révolté à l'idée d'une seule fenêtre pour ce cubage et encore d'une coudée! J'ai donc résolu de n'en faire qu'à ma tête, celle d'un Arabe des premiers siècles. Ai pris les belles formes du Golfe Persique et dessus, bâti un château de Bagdad.

Tous les animaux après cette terrible traversée (Marseille à Yokohama sans escale) bondissent dehors, haletants du désir de rentrer chez eux. Ils seraient complètement égarés sans un indicateur échappé à la catastrophe vers lequel ils se précipitent.

N° 6 — DIONYSOS.

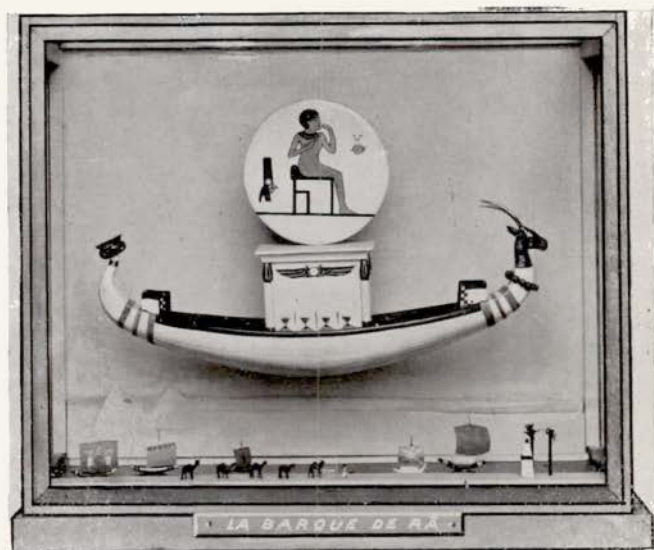
La barque du dieu roi, celui qui détenait le secret de l'oubli par le vin, la recette de la joie, l'excitation de l'ardeur et le principe de la plus haute animalité. On a tendance, dans ce pays, à le voir toujours à cheval sur un tonneau et à ne connaître que les exagérations de ses sectateurs. Mais le mythe est bien plus beau ! Il faut parfois à l'humanité pour durer, revenir à l'instinct primitif, à la joie grossière, à la liaison avec le sol. C'est Bacchus qui unit les deux natures humaines, âme et corps. Se souvenir que l'ivresse n'est pas uniquement corporelle. Renan disait : « Le Breton se saoule par goût imaginaire et intellectualité ». Fait ceci en ex-voto, comme un marin qui a couru risque fait un navire pour Saint-Yves, et peut-être non sans raison. Quel homme ayant traversé les heures que nous, nous avons subies, ne doit quelque chose au Dieu des thyrses et des pampres...

Dionysos devrait être un des grands patrons français, qui aurait son sanctuaire entre Dijon et Chagny, une cathédrale en Gironde et sa chapelle à Reims.

N° 7 — CHARON.

Les documents ne doivent pas être réclamés sans mauvaise foi. Cependant il y a le Styx coulant, noir et pailleté, et là-bas, là-haut, la nacre, c'est le jour des hommes qui luit, comme tout le monde le saisit au premier regard. Rien du terrifiant Schéol, mais un enfer paisible antique, sans imagination d'épouvante ni dépense torturée. Ai-je pu faire sentir que l'endroit était mélancolique et silencieux ? Cependant Charon ne se laisse pas gagner et utilise son temps libre en brave marinier de bon appétit. Il sourcille. Doit y avoir une ombre en route !

J'ai sculpté l'inférieur serpent autour de l'étrave avec le sentiment des vieux coureurs de route qui en évidaient de si tragiques sur les cannes de frêne. Les flammes de la barque sont une concession à notre sentiment chrétien ; par contre, voyez, j'ai racheté les choses en faisant aveugle ma lotte primordiale, comme tout poisson des grandes profondeurs qui respecte la science.



N° 4

BARQUE DE RA
Égypte

N° 8 — MOISE.

Un grand navire égyptien, un « baris » qui allait en tout cas jusqu'à la mer. M. Charles Boreux a expliqué tout cela (que ne l'ai-je connu au temps de ma jeunesse). Je me suis donné une peine terrible pour composer une voilure raisonnable, tenant compte de certains dessins où, vraiment, la voile semble absolument fixée au sommet du mât. Alors il fallait qu'elle puisse pivoter entièrement pour la soustraire au grain. Donc supprimé l'étau qui tenait devant, et alors placé la mât-chèvre de profil. Ça marchait, même ingénieux... Eh bien, faux ! archi-faux ! J'en éclate de joie ! Les bateaux du Bengale, les bateaux à riz ont même voilure et le mât en travers !

J'ai tout laissé comme leçon de modestie ; ai reporté mon affection sur le bougre de petit prophète, l'ibis et l'incrustation du navire.

N° 9 — GALÈRE ROMAINE.

Les Romains n'ont guère inventé que le pont volant, garni de griffes qu'on appelait le corbeau et par où, les navires accrochés, passait le légionnaire au glaive court. Alors il n'y avait plus de marine. Un combat restreint. La chambre d'arrière s'appelait le tabernacle, comme en France, au XVI^e, avant de se nommer "Carrosse". Figuré l'autel des sacrifices sauvant l'ennemi qui le touchait, ainsi que le pavillon, dit de sauvegarde, blanc, qui est peut-être l'origine de l'insigne parlementaire. Jusqu'au quatorzième siècle, là restera l'étendard. Vers la fin l'éperon fut émoussé car souvent avec une pointe comme celles de Duilius, on avait plus de mal à se retirer qu'à pénétrer. Aux vergues pendaient des poids qu'on lâchait sur le pont de l'ennemi, et qui crevaient tout. Annibal y mit des pots de terre et cela fit rire, mais quand ils se brisèrent ils étaient pleins de vipères cornues... Cette galère là est remontée jusqu'à l'extrême Nord. Elle a guidé les Norvégiens. Même silhouette, même place des boucliers. Le grand bouclier, bouclier de la galère.

Le petit bateau avec sa livarde qui roule derrière a été pris sur une lampe. Pourquoi faut-il qu'il ait, fabriqué en trois heures, plus de charme que la longue machine difficile.

N^o 10 — LE DRAKKAR DE LA REINE SIGRIED.

Hommage à Selma Lagerlöf qui donna le goût du Nord aux hommes de ma génération. Le petit bateau est fait avec presque de l'amour, incrusté d'argent et soigneusement cherché dans une altération du type norvégien. La figure de proue est passée à l'arrière, abritant le chef. Certains dessins anglais autorisent.

Imaginer la reine, chargée de bijoux, au dernier étage de son château d'arrière, tandis que nagent les frénétiques Vikings les yeux sur sa beauté qui luit comme une épée nue.

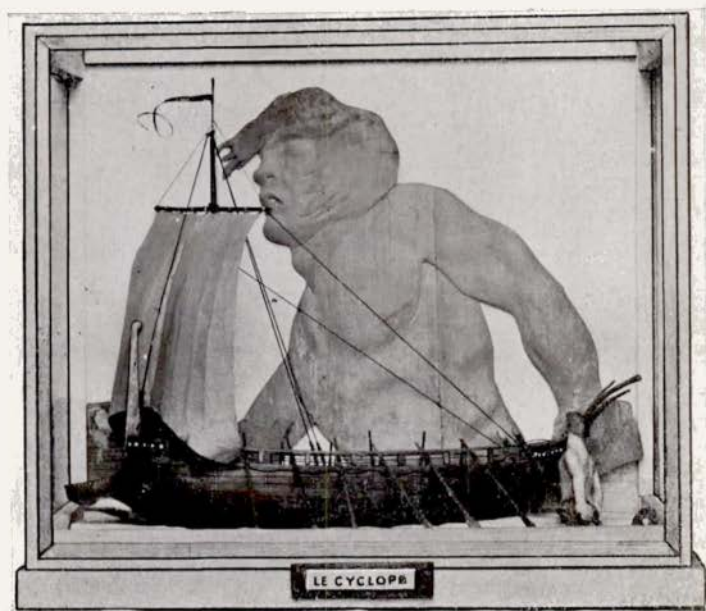
La voile teinte, c'est le loup Fenris qui passe devant le soleil, parce que nous ne nous débarrassons pas facilement de Leconte de Lisle. Le socle serait assez ridiculement naïf. Etranger; ne ris pas ! Il est fait d'une poutre marine, d'une quille profonde.

N^o 11 — FUNÉRAILLES D'UN ROI DE LA MER.

Tel était l'amour du Viking pour le navire qui l'avait porté que les grands chefs se faisaient inhumier dans leur drakkar. Après une cérémonie sanglante où l'on trouvait toujours une fiancée volontaire pour suivre le chef aux rives éternelles, on recouvrait de terre le drakkar. Il gisait sous un énorme tumulus. Le premier fut découvert à Gokstad, en 1880. Quelle aurait été la joie du pauvre Jal qui s'échinait à déduire le Drakkar de minces renseignements ! Le plus beau est celui d'Oseberg qui tient plus de l'ébéniste que du charpentier. La tente servait la nuit et abritait ceux de l'équipage qui n'étaient pas de bordée. Le petit modèle est assez exact. Certains drakkars cependant étaient pontés de panneaux mobiles dont le déplacement fragmentaire formait bancs.

N^o 12 — LA DIÈRE DE MÉNÉLAS.

La petite dière n'a été faite que pour le plaisir de réaliser ces boucliers dont j'avais relevé tous les dessins sur des documents grecs et dont le caractère ingénu et décoratif à la fois, me ravissait. Il se pourrait qu'il y eut bateau semblable; en tout cas il est dans la tradition. Quant à Ménélas, il n'intervient ici que pour la couleur des boucliers, qui pris dans l'ensemble, me semblèrent trop violemment jonquille et que seul le mari d'Hélène n'aurait pu désavouer.



N° 13

LE CYCLOPE

Petite barque grecque

N° 13 — LE CYCLOPE.

Ulysse a crevé l'œil du Cyclope qui les poursuit sur la mer écumeuse en leur jetant des rocs qui sont des îles (voir le pauvre cher Bérard). Eborgné et pourtant aveugle, son œil crevé est dissimulé sous ses cheveux. On me le reproche, mais je ne veux pas défigurer ce jeune homme que j'aimerais assez, étant du parti de ceux qu'on roule.

Ce n'est que du tilleul de Hongrie sans apprêt autre que de la modeste aquarelle et je crois que cela donne une idée vraiment charnelle. On comprend bien, n'est-ce pas, que le navire est pour moi une personnalité vivante et que je me prive de tout personnage sauf épisodique. Le triton à droite contemple effaré la défaite du fils de Poseidon, son maître. Le mât est un peu trop sur l'avant mais cela se discuterait. De tels navigateurs ont dû vite remarquer l'avantage pour gouverner, d'être tiré par l'avant. Le tout est inspiré décorativement de ces pâtes de verre dont Henry Cros fut le rénovateur sensible.

N° 14 — ULYSSE ET LES SIRÈNES.

Voici un bateau grec où je défie tous les Zoïles de la reconstitution. Je me suis penché sur les documents avec une rigueur terrible et une tendresse débordante. Une galère grecque c'est cela et Rien d'autre. Je ne comprends pas très bien la masse ovoïde de l'arrière mais elle existe admirablement précise dans la coupe de Nicosthènes. L'échelle n'est pas un balcon, mais une passerelle pour monter à bord comme on le voit dans le cratère du musée Jatta. Taché de donner, de rappeler l'impression des terres émaillées. Les sirènes sont des oiseaux à tête de femme, selon la manière primitive, des gallinacées, et — soyons simples — des poules... Curieux cas d'étymologie sur ce nom encore actuellement donné aux charmeuses. Pour n'avoir pas réussi à détourner ce passant elles se jetèrent à l'eau sans barguigner, prouvant ainsi la haute idée antique de leur profession.

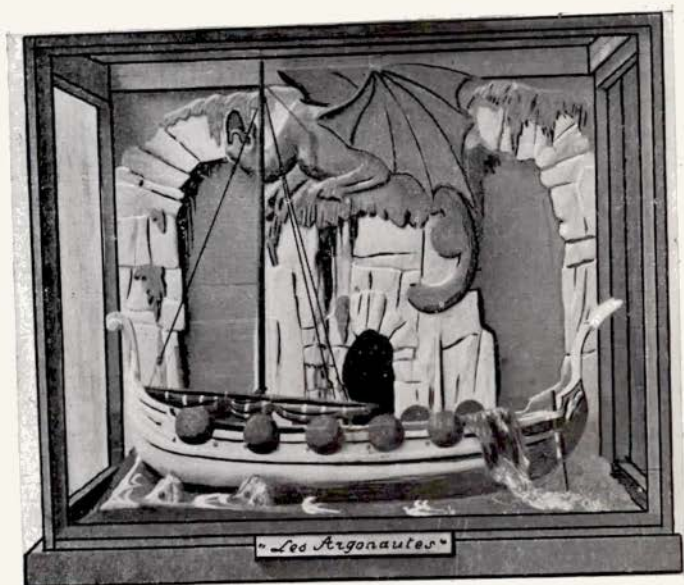
N° 15 — LE COLOSSE DE RHODES.

Je me suis aussi vivement inquiété de ce modèle. La glorieuse trière de Salamine. D'autant qu'il reste des incertitudes sur sa possibilité. Or, il y a un haut-relief athénien qui ne laisse aucun doute sur la disposition extérieure et, comme ainsi conçue, l'amiral Serres l'a fait courir sur la Seine, je cherche pourquoi on doute. Il y aurait donc des rameurs debout mais le confort n'était pas aussi essentiel que maintenant, et l'effort de la galère de combat n'était que de brève durée. Donc, adopté la solution parisienne. Étudié avec grand souci les barres de gouvernail qui ainsi fonctionneraient. Le pilote était couché sur un lit d'ivoire dans les belles trières comme la mienne, couché non par paresse excessive mais pour mieux équilibrer son effort des deux côtés. Le mât est trop haut ; quand vaguement inquiet, je l'ai constaté, j'ai voulu couper, puis la crainte m'a pris de détruire toute ma composition. Donc, qu'on me pardonne.

Le colosse est absolument fantaisiste en tant que colosse de Rhodes, mais son costume est rigoureux, c'est le hoplite grec, avec sa cuirasse matelassée. La chouette, la hulotte, le chat huant (quel beau mot) n'est autre qu'Athéna regardant ses gens bien faire. La chouette était l'oiseau d'Athènes soit que l'Acropole en regorgeait : on disait pour railler la surproduction (aussi dans ce temps-là) : « mener une chouette à Athènes », et il paraît aussi qu'on peut traduire « γλαυκωπις », l'épithète homérique de Minerve, par « au visage de chouette », moins poétique qu'« aux yeux glauques », mais curieusement caractéristique si l'on pense à la toute petite bouche rendant les larges joues presque aussi rondes que les disques de la hulotte.

N° 16 — PROMÉTHÉE.

Le mythe est magnifique : pour avoir dépassé les bornes humaines, les dieux l'ont cloué sur le roc et un vautour éternel lui rongera le foie. Châtiment pour ceux qui veulent se surpasser eux-mêmes, avertissement pour ceux qui ne se contentent pas d'une humaine animalité. C'est le premier hépathique, le plus illustre des blessés du foie... le foie qui punit tous les aventuriers, les découvreurs, les conquérants, et aussi les banquiers. (Giraudoux).



N° 18

LES ARGONAUTES

Barque grecque

Je l'ai fait roux parce que cela jouait heureusement avec le fond, mais j'avais des références. Le Titan c'est le Celte, en breton « Tit-den » et le Grec a respecté la priorité du Celte en traduisant comme lui « tiden », le fils de la terre, en opposition aux habitants célestes combattus.

Le bateau qui tente de lui porter secours est, par son grément, plutôt romain (la voile de proue) mais la forme reste grecque par cette tête d'animal qu'on ne peut mettre en doute qui cependant demeure pour moi une énigme de construction. La nature aimable m'a fourni, juste à la place nécessaire, une meurtrissure dans le bois, et les vernis, les sueurs de souffrance qui font luire le corps du Héros.

N° 17 — CHARYBDE ET SCYLLA.

Scylla était un rocher, une femme changée en pierre qui cruellement continuait son rôle fatal. Charybde un tourbillon. Ils étaient l'un près de l'autre et ainsi quand on échappait à l'un on n'était pas garanti du second; d'où « tomber de Charybde en Scylla ». Les têtes de chien sont les voix de Scylla; les anciens avaient ainsi transformé en aboiements le bruit des lames qui battaient le rocher.

Charybde épouvante les matelots de ses yeux terribles. Le navire est un navire romain muni d'un étrange grément qui pourrait se soutenir par sa légèreté et son but de vent arrière. Mais il faut avouer que le navire est fait plus pour le décor que le décor pour lui.

N° 18 — LES ARGONAUTES.

Pour le navire Argo, les références existent mais elles sont plus vénérables que précises. Certes en ponçant le mât, je travaillais avec respect sachant qu'il avait été pris dans un chêne sacré et que le vent pouvait lui faire rendre des oracles... mais que d'inquiétudes! J'avais les bas-reliefs du Louvre pour les crosses et l'élanement, et pour la couleur son nom: « Argos », « le Blanc », à moins que ce ne fût le nom de son port, « Argos » ou celui de son charpentier, « Argus »... J'y ai mis tout ce que je savais, le dragon tué, une belle construction grotesque dans le goût du Piranese et sur le bord la Toison rutilante.

Qu'allaient chercher les Argonautes ? On a dit : la laine des moutons d'Astrakan. Plutôt, peut-être, les belles femmes blondes des Scythes et Jason tomba sur Médée qui devait être terriblement brune... ou décolorée. Intéressant de voir comme la qualité amoureuse du marin a toujours été appréciée. L'histoire méditerranéenne est remplie de leurs invincibles attraits ; le dernier conte grec ne serait-il pas « Marius » du Phocéén Pagnol ?

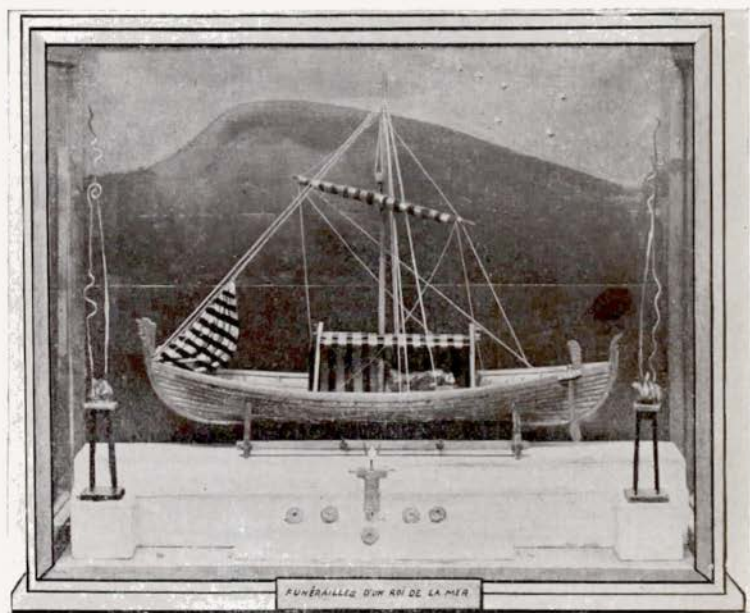
Les étranges petits animaux roses sont des « Argonautes femelles », — partie scientifique — pour plaire aux instituteurs et me faire décorer.

N° 19 — LES NORMANDS.

Ceci fera sourire Theunissen qui est incontestablement la première référence française sur le drakkar. Me suis amusé à suivre les idées des archéologues marins avant la découverte du Drakkar de Gokstad. Il y avait une volonté d'utiliser la terreur des longs reptiles en les figurant, tête hors de l'eau et queue battante. D'ailleurs, quand une chose comme ceci arrivait rasant les lames, cela devait plus frapper qu'un yacht Marconi ! Cependant les bancs sont bien ridicules, mais les petits châteaux démontables se défendent étant dans la tradition marine qui fait d'abord du provisoire pour incorporer ensuite au navire. « Wuo-Tan », c'est l'invocation sourde qui rythmait la nage, l'invocation au dieu sanguinaire Wôtan. Pour idée plus précise et moins affligeante, voir le N° 72.

N° 20 — LA TAPISSERIE DE LA REINE MATHILDE.

voudrait figurer la broderie de notre duchesse. J'ai choisi le bateau de son époux qui est le seul à porter un personnage à la poupe. En somme, on voit que ce sont des drakkars inhabiles et grossis pour la charge. Les bons charpentiers restaient en Norvège. Ce modèle-ci durera jusqu'au XV^e siècle en s'augmentant seulement de châteaux avant et arrière. La légère figure de proue des drakkars (planche découpée et incisée) s'est alourdie en animaux étranges et assez drôlement byzantins, pris à des chapiteaux. D'une verve réelle, ces têtes tenaient par une mortaise et semblent l'attribut



N° 11

FUNÉRAILLES D'UN ROI DE LA MER

Drakkar¹ norvégien

des barques importantes. Quand ils les mettent à l'envers, l'effet est cocasse. Ils étaient gais. La barque de Guillaume porte un étendard (?) crucial... peut-être le drapeau envoyé par le pape — qui aurait donné naissance à l'ancien pavillon anglais ?

J'ai composé la barque avec des gens dont les ancêtres étaient à la conquête et qui se connaissent encore. Normandie, puis Harcourt (à tout seigneur...), Houdetot, Chambray, Malet de Graille, Manneville, Carbonnel, Du Merle... et on aurait pu en mettre bien d'autres car nos familles Normandes tiennent. Remarquer la petite voiture, trouvée dans la tapisserie et qui m'enchant. Ainsi transportait-on les hautes fourbis sans les bosseler. Le cochon-souris qui se réjouit de ne pas être transformé en bacon comme ses congénères des barques, donne la vraie échelle ; mais j'ai voulu respecter l'aspect de la broderie sortie des mains de la mélancolique et incestueuse Mathilde.

N° 21 — LA BLANCHE-NEF.

Hélas ! ce fut une terrible histoire. Guillaume Adelin, fils du roi d'Angleterre, revenait dans le royaume et un vieux patron qui avait jadis traversé le duc Guillaume son grand-père, demanda l'honneur de le ramener. Ils s'embarquèrent à Barfleur ; toute une troupe de pure et resplendissante jeunesse. On creva les tonneaux, et les mariniens étaient parfaitement saouls. Alors ils allèrent droit sur la Roche Cate et coulèrent à pic. Le patron revenant en surface et voyant que rien ne surnageait, se renfonça délibérément. Ne s'en-sauva qu'un boucher de Rouen.

On n'osait dire au Roi le désastre et il attendait, sombre... Quand il sut, il hurla des jours le nom de son fils... « Adelin, Adelin... » « et il ne sourit plus ».

Si célèbre, ce naufrage, qu'il est le seul mentionné sur la carte des côtes.

Le bateau est assez mauvais ; qu'on veuille surtout retenir l'impression générale, la joie des poissons qui pressentent, le deuil du pleureur armorié et les croix tragiques.

Les pavots qui entourent la nef sont des insignes familiaux d'amis. Dieu veuille qu'il leur soit épargné un naufrage encore plus terrible que celui de la Nef immaculée.....

N^o 22 — LE DEUIL TRISTAN.

Une nef du treizième siècle patiemment étudiée sur les sceaux des villes anglaises. La forme est presque semblable à celle des nefs de Guillaume. Les châteaux sont seulement devenus définitifs. Il semble bien probable qu'ils étaient ainsi supportés par des colonnes ou épontilles, et non incrustés dans le bordage dont ils auraient compromis tout l'agencement. Le mât portait un rudiment de hune, le « catelet » (le petit château). Le beaupré devait seulement servir à assurer la tenue du mât au cas où la voile aurait fait chapelle et aussi à relever les ancres. La grecque qui décore est prise dans le manuscrit des chevaliers du saint Esprit. J'ai travaillé le gouvernail. Il est viable, soit qu'il agisse par des éloignements qui changeraient le sens des filets d'eau, soit, qu'en forme de cimenterie, sa pale puisse, poussée à fond, atteindre l'autre bord et déterminer ainsi l'évolution. Devrait être de l'autre côté. Le bateau a mis sa voile noire et ses pennons, il est en deuil ; les mouettes aussi.

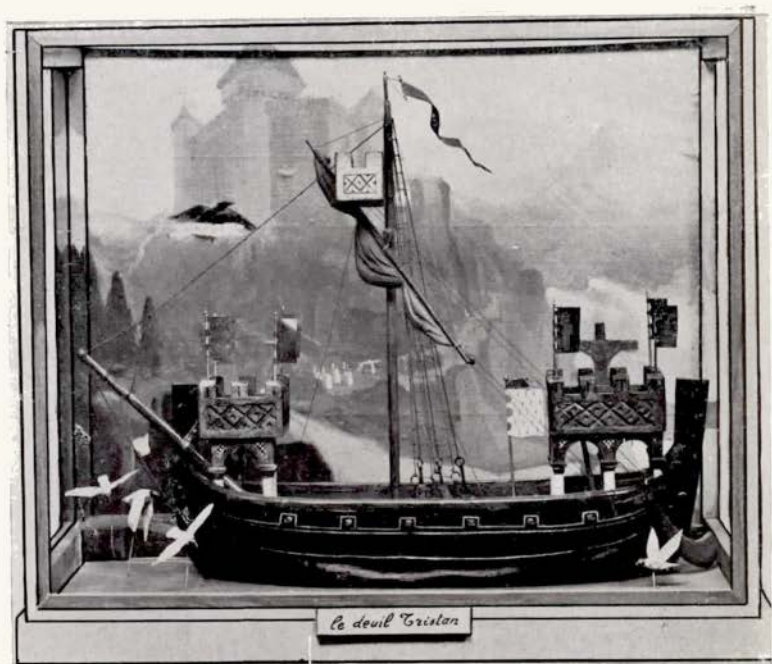
N^o 23 — CHÉLANDRE-HUISSIER.

Un bateau amusant par sa modernité, en tant que fait absolument pour sa destination. De manière à ne pas nécessiter de transbordements difficiles pour les chevaux, il possédait à l'arrière un énorme sabord par où pouvait sans effort entrer la cavalerie. Une fois le chargement fait, on calfatait soigneusement la porte et les chevaux n'avaient plus qu'à crever tranquilles.

Les bagages ne sont point imaginaires, recueillis dans les chroniques. La ville serait Aigues-Mortes.

N^o 24 — LA BELLE GALÈRE DU COMTE DE JAFFA.

« A notre main gauche aborda le comte de Jaffa, qui était
« cousin du comte de Montbéliard et du ramage de Joinville.
« Ce fut lui qui aborda le plus noblement, car sa galère arriva
« toute peinte, en dehors et en dedans, aux écussons de ses
« armes, lesquelles armes sont d'or à une croix pattée. Il y
« avait bien trois cents rameurs en sa galère et, à la place de
« chacun des rameurs, il y avait une targe à ses armes, et à
« chaque targe, il y avait un pennon à ses armes, brodé d'or



N° 22

LE DEUIL TRISTAN
Barque du treizième siècle

« Pendant qu'ils venaient, il semblait que la galère volât par les rameurs qui la pressaient avec leurs avirons, et il semblait que la foudre tombât des cieux au bruit que faisaient les pennons ; et que faisaient les timbales, les tambours et les cors sarrasinois qui étaient dans sa galère. Aussitôt que la galère fut poussée dans le sable aussi avant qu'on l'y put mener, lui et ses chevaliers sautèrent de la galère, fort bien armés et fort bien équipés et se vinrent ranger à côté de nous. »

Ainsi parle le bon sire de Joinville, tout ébahi du luxe de son cousin... lui Joinville, il n'avait pu trouver pour descendre qu'une toute petite nef que madame de Bayruth... m'avait donnée où il y avait huit de mes chevaux » et comme le roi lui refuse la galère il en est réduit à un canot (où ils manquèrent tous se noyer).

Le comte de Jaffa était depuis longtemps en Syrie et il avait dû commander son navire à Constantinople qui gardait les grandes traditions romaines avec ses pamphiles et ses dromons. On pouvait donc imaginer une sorte de galère quasi-antique avec seulement à l'avant un château à la mode du temps, — château qui sous Louis XIV, ou meurt la galère, sera « la ramnade ».

Le pauvre Comte Gaultier, il mourut misérablement, torturé dans sa prison par des marchands sarrasins qui lui firent alors, repayer ses redevances !

N^o 25 — LA MONTJOYE.

La flotte se composait de bateaux de transport pour hommes et matériel : les sélandres ; de bateaux de charge : les huissiers ; de bateaux d'accès et d'attaque immédiate : les galères. Joinville explique bien. Le sélandre devait avoir assez cet aspect. Les deux gouvernails sont mentionnés strictement. On ne croit pas qu'il eût des avirons. Le pavillon rouge est la fameuse oriflamme de St-Denis (or et flamme ?) Au trinquet (misaine) mis le pavillon de St-Denis pour plaire au roi. Pauvre roi, lui seul priait dans le sélandre ; on y faisait une noce restée légendaire. Le roi ne devait rien voir, mais quant aux blasphémateurs, il ne les ratait pas. Dans la chaloupe (à qui j'ai donné son importance) et à la traîne, toute une journée ! Une construction légère à l'arrière, qu'on pouvait démonter comme devant Chypre on fit dans la tempête : la chambre royale. Huit cents hommes à bord.

N° 26 — LA MER DES SARGASSES.

Ce sont les caravelles de Colomb pataugeant au milieu de ces varechs qui leur firent croire au voisinage de la terre quand elles étaient au beau milieu de l'Océan. On croit que cet endroit serait le grand centre d'émigration pour les poissons océaniques. On dit même que les anguilles de nos étangs y sont appelées quand elles vont vers les rivières et la mer.

Jadis les caravelles de Colomb étaient grées avec des latines et plus légères de coque. Aujourd'hui, c'est à peu près ainsi qu'on les figure, car si j'ai reçu des modèles de Londres, de Paris, de Gênes, de Boston, de Lisbonne, de Venise, tous un peu différents de coque, ils avaient bien la voilure carrée. Car il y a la fameuse phrase écrite par Colomb dans son journal, qui a tant été analysée — où l'on sent sourdre une paix heureuse, plus intéressante pour moi que la documentation — « Le vent devint doux et maniable... et je mis dehors toutes les voiles de la nef : la grande voile avec ses deux bonnettes, le trinquet, la civadière, l'artimon et la voile de hune. »

La plus grossière erreur pour la Pinta qui est à babord ; elle était grée en latine, et de coque très différente.

N° 27 — BUZO VÉNITIEN.

Une grosse forme marchande dont le gonflement est pittoresque. On en trouve beaucoup de types dans les dessins vénitiens. Carpaccio en peint d'étonnants. Ce Carpaccio reste un des plus grands peintres de marine : ses navires ont une sûreté ! Il est vrai qu'il travaillait pour des spécialistes, comme les Anglais aujourd'hui, les Vénitiens. Les grandes tours sont prises chez lui. Remarquer le balcon d'arrière qui semble bien fait pour rendre facile le mouvement de la barre dans ces formes pincées. Il pourrait y avoir là l'origine de ces saillies à l'arrière qui devinrent plus tard les « bouteilles ». Jal traduisit « Buzo » par ventru. La Roërie le lui reproche... cependant les busses, les Bûches qui en dérivèrent ont toutes ce ventre...

N° 28 — SAINT GEORGES.

Une grosse coque Vénitienne, comme celles qui se gonflent sur les eaux dans les beaux ensembles marins de Carpaccio. On en usa tellement que le mot de « coque » d'abord particulier à un type, et venu sans doute de la noix, resta pour désigner la partie immergée, le bois plein du navire. Les coques passaient pour insubmersibles; en fait leur grande flottabilité leur donnait une tenue de mer certaine; de plus, leur pont à recouvrement les préservait de trop embarquer. Seulement la coque ne devait marcher que vent arrière et encore avec majesté.

La forme du château d'avant est particulière et nous n'y sommes pas encore habitués. Cependant elle est rigoureuse.

N° 29 — MATIN BRETON.

Petite carraque, du temps de la Bretagne grande et telle que la fameuse « Cordelière », commandant Primauguet, Hervé de Portzmoguer, amiral de Bretagne, qui avait du sang! Je n'ai pas voulu représenter cette Cordelière avant d'avoir des détails certains que j'attends de quelque disert breton. Ils m'auraient écharpé si j'avais mal figuré leur gloire. Le pavillon est d'hermine plein depuis que les Montfort n'y blasonnaient plus. La carraque marche bien; elle eut réjoui Prégent de Coativi.

N° 30 — MUSÉE VÉNITIEN.

Il y a ici quatre types de galéasses — en attendant — J'ai été bien intéressé par ces navires dont la carrure donnait une si forte impression d'autorité. Avec raison. En approfondissant on constate leur réelle puissance. Elles donnèrent à Venise son empire de la mer. Très en avance sur les autres, elles furent un peu les « dreadnoughts » de leur temps. Grande tenue de mer, armement fort et protégé, moteur défendu, mobilité.

Imaginé au XVIII^e un Musée de Marine vénitien et dois être dans la note puisque les visiteurs n'y font aucune attention et ne s'en servent que pour donner leur rendez-vous, comme cette impure en qui j'ai mis mes complaisances. Pourtant le bateau est bien curieux, carapacé et hérissé comme une langouste avec ses doubles bordages et ses deux éperons dont un de fer, un bousculant et l'autre perforant — les fondeurs

de Tolède forgèrent d'enthousiasme l'éperon de don Juan qui devait à Lépante faire bonne besogne. — Galéasse du XVI^e siècle, pas rapide mais drue. Le N^o 33 montre à quel amenuisement on parvint dans la volonté d'augmenter le sillage.

N^o 31 — GALÉASSE GÉNOISE.

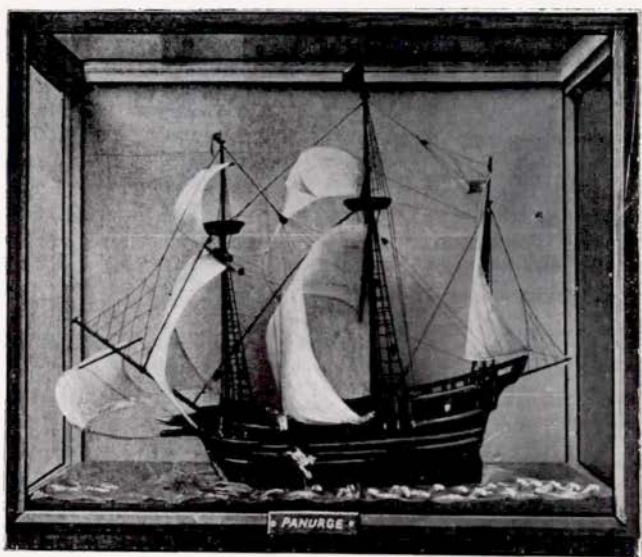
De moins fort tonnage que la galéasse précédente et plus tardive. Relevée sur les armoires du Palais Doria que l'excellent Jal en bourgeois de la Restauration obsédé de particules, écrit « d'Auria » — j'ai cherché quelque temps qui pouvait être — La petite voile carrée d'avant semble provisoire, peut-être la galéasse venait-elle déjà trop au vent avec son énorme derrière surmonté d'une construction démontable qu'en ces temps on ne démontait jamais, ce qui est du reste très marin.

Gênes avait même pavillon que l'Angleterre et une réputation égale, bien oubliée. Il y a même un Génois assez célèbre mais la plupart des gens le croient espagnol parce qu'il partit de Palos.

N^o 32 — GALÉASSE VÉNITIENNE.

Elle garde encore sa carrure mais elle s'affine, elle s'humanise vis-à-vis du premier type, devenant un outil de noble apparence, ce quelque chose de mesuré, d'équilibré qui d'un navire fait toujours une œuvre d'art. L'éperon est mort, on est meilleur manœuvrier et meilleur artilleur. Il a cédé la place au « bestion » (l'endroit où était la petite « beste ») et à la « guibre » pour la « guivre ». (sommés fin XVI^e), cette magnifique construction qui finira si noblement les avants avec sa figure. Venise y plaçait un buste de femme, opulente fille comme celles que Véronèse fait symboliser la Ville sur les plafonds du palais ducal.

La haute voilure s'oriente bien ; il fait très chaud, le temps est à l'orage ; il y a quelque part de l'éruption, tout le monde est nerveux. La galéasse qui longeait la côte est de l'Adriatique fait subir à des Arnauts en youyou, la plus sanglante brimade : elle a gouverné pour les faire passer sous les avirons, d'ailleurs immobiles et sortis pour contrepoids. Et les Arnauts hors d'eux-mêmes, se soulagent en manifestations des plus méprisantes et généreuses.



N° 36

PANURGE

Petite nef du seizième siècle

N° 33 — GALÉASSE VÉNITIENNE (XVIII^e).

Je ne sais trop comment expliquer sans vergogne, sans trop livrer de moi-même, cette petite composition. La pure forme marine m'a semblé si belle que j'ai voulu imaginer, chez quelque Dandolo, assez d'enthousiasme pour qu'il la plaçât au centre de son portique, comme une statue...

Le bateau a perdu toute sa rudesse pour devenir une sorte de grand chébec, profond de quille et, comme disent encore les Italiens « bien fendant ». Le type est à l'Arsenal de Venise et c'est Archibald Longden, me munissant, avec une inlassable fidélité, des documents qu'il trouvait à travers le monde, qui me l'envoya après l'avoir aimé. J'ai voulu donner au bateau le beau vert et or des grenouilles que l'on n'apprécie pas parce qu'elles sont trop. Lui ai gardé les mâts rouges comme dans Guardi.

Le soir est venu. Un vieux petit laquais joue de la pochette et le beau canon le regarde, béant.

N° 34 — OPHIR.

Ophir était le pays fabuleux dont rêvèrent tous les découvreurs avec Jouvence et l'Eldorado. Les trésors attendaient, radieux ; y coulaient des fleuves d'or et toutes les pierres en étaient précieuses ! Mais aussi défendu par quels prodiges, par quels monstres inouïs !

Ils ont dû y rêver si fortement qu'au soir ils voient rutiler les cascades et flamboyer les rocs métalliques. Seulement dans l'air immobile oscillent les gardiens immenses et ils vont virer si la vague les épargne. Tous les saints du paradis sont sur les voiles.

Le petit bateau, du type caravelle classique (phare carré à l'avant et latines pour le reste) est impatientement incrusté d'ivoire.

N° 35 — GALION VÉNITIEN.

Début des navires de haut bord rapides, relativement, par rapport aux coques et aux busses. Époque charmante au point de vue construction navale par son caractère volontaire allant jusqu'au bout de ses desseins. Ainsi la poupe qu'on veut à la fois haute et légère arrive par le pincement

à réunir presque ses bordages. Pour l'étymologie du mot galion on semble avoir oublié ce qu'en dit l'amiral Thévenard (1799) dans ses mémoires sur la marine si savoureux et pourtant si peu lus. Le mot Galion viendrait de « Gaulus » employé par les Romains en souvenir du navire Gaulois qu'ils avaient combattu à Vannes et qui était de haut bord : « Gaulus amplior, sue magni modii ». Or, comme à part certaines chaloupes de navire, le mot Galion s'applique toujours à des navires assez forts, il me semble que cela possède quelque logique. Amusant de penser que ce nom perpétue encore la peine que les Romains trouvèrent à vaincre les hautes coques en chêne des Venettes ! On pourrait même aller plus loin.

N^o 36 — PANURGE.

« S'il vous plaît, dit Panurge, m'en vendrez ung. Voyez ci argent comptant... combien ? Se disant montrait son escarcelle pleine de nouveaux Henricus...

« — Mon amy, répondit le marchand, nostre voisin, ce n'est viande que pour Rois et Princes. La chair en est tellement délicate, tant savoureuse, tant friande que c'est hasme ! (baume).

« — Mais, dit Panurge, je vous payerai en Roi... combien ?

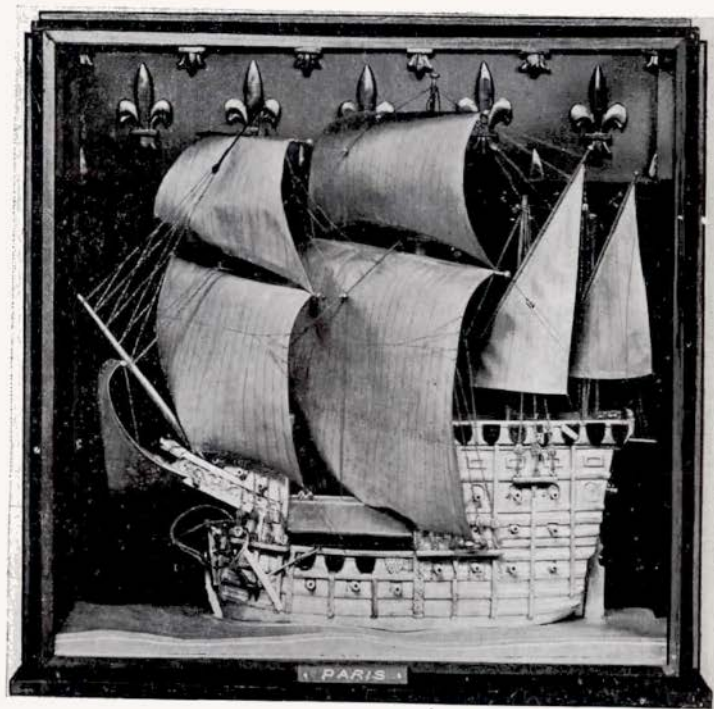
« — Nostre amy, dit le marchand, mon voisin, ce sont moutons extraicts de la propre race de celuy qui porta Phryxus et Helle par la mer dite Hellesponte...

« Panurge ayant payé le marchand, il choisit dans tout le troupeau ung grand mouton et l'emportoit criant et bellant... »

« Soudain, je ne scay comment, le cas fut subit, je n'eus loisir de considérer, Panurge, sans aultre chose dire, jecte en pleine mer son mouton criant et bellant. Touts les aultres moutons crians et bellant en pareille intonation, commençarent soy jecter et sauter en mer après à la file. La foule était à qui premier y saulterait après leur compagnon. »

(Pantagruel, livre IV, chap. 7 et 8.)

Le navire est pris sur les dessins d'Holbein, qui les connaissait bien. Entre autres, la petite nef de 1532, probablement du second voyage en Angleterre où les soudards gueulent, engueulent et dégueulent avec un tel entrain. Tenté de rendre l'aspect de bulle mollement poussée, que cette large voilure vent arrière, donne aux navires.



N° 37

PARIS

Carraque fin du quinzième siècle



Ce sont les armes de la Ville, qu'illustre la fameuse devise : « Fluctuat nec mergitur ». — « Elle flotte sans couler ». Malgré tout j'ai voulu faire un navire qui puisse naviguer. Type carraque XV^e. Mais j'ai tenu, par l'exagération des formes hautes à rester un peu dans la tradition qui veut pour Paris un navire impossible. En effet, pourquoi crier si haut qu'elle flotte si c'est naturel. Telle que toujours elle fut représentée, elle devrait chavirer à la première lame. C'est le miracle constant que les Dieux accordent à la nef et à sa ville.

Figuré autour les magnifiques armoiries des Provinces qui sont la France et aussi parce qu'il est dit que tous les vrais Parisiens sont venus de province. Ces vrais Parisiens me seront donc reconnaissants de ces magnifiques couleurs et insignes qui flottèrent sur leurs berceaux et qui ne furent point faciles. Les six grandes villes de France décorent les hunes. Mis notre Rouen à la place d'honneur.

Travail difficile, mais de vif plaisir. J'imaginai qu'Étienne Marcel me l'avait commandé, et causant avec lui, je tâchais de réduire à la pondération l'écarlate personnage. Il était toujours furieux. Je me suis dit trop tard que mon navire était pour lui un anachronisme de cent ans et qu'il me prenait pour un futuriste.

N^o 38 — LE GREAT HARRY.

A des gens généreux, le modèle peut donner une idée des grands navires du seizième siècle, début. Une carraque qui fut parmi les plus grands types de navires, Sur celui-ci Henry VIII serait venu au camp du Drap-d'Or. Je me suis très préoccupé du dessin attribué à Holbein, mais malheureusement sur des reproductions dont je soupçonne maintenant la fidélité. J'avais d'ailleurs augmenté la largeur du navire qui était absurde, et j'aurais dû me méfier. Rien à dire pour la hauteur. On sait que certaines carraques eurent jusqu'à sept ponts. Le document indique avec une netteté absolue ces « rances » de corde qui entourent le navire... les ai faites ; peut-être qu'en les souquant sur les baux elles donnaient de la tenue

au bordé. Voir navires grecs. Un seul « cap de mouton », (bloc qui relie les haubans à la coque)... J'ai tenté de rendre logique, parce que la fidélité du maître ne lui aurait certainement pas fait négliger un détail qu'un enfant met toujours quand il dessine un bateau.

Ces petits tritons qu'on me reproche avaient pour but de rendre fabuleux ce rutilant édifice marin et de montrer l'exaltation du constructeur.

N° 39 — BRIGANTIN (XV^e).

Petit navire qui doit son nom à ceux qui l'employaient avec science et profit. D'abord tel que, il changea sa voilure et ses formes en passant dans l'Océan. (Voir les Brigantins d'Alaux). Il gréa carré devant avec une voile aurique derrière. Puis carré partout avec une voile aurique remplaçant la grand-voile carrée, la fameuse brigantine qui resta sur tous les trois-mâts. Un bateau lourd sortit du léger esquif oriental.

Tâché de rappeler dans le décor, excusez du peu, les faïences du temps.

N° 40 — MALSTROM.

C'est ainsi que n'est pas le Malström, tourbillon très redouté dans les îles Lofoden. L'*Illustration* nous en a donné des photographies bien loin de correspondre à ce qu'il était dans l'imagination des marins. Tout enfant, j'ai encore entendu des baleiniers basques en parler à mi-voix, tellement leur crainte subsistait. L'avaient-ils vu de loin creuser son vortex qui racle la mer jusqu'au fond ? Ou bien ne faisaient-ils que répéter des récits anciens ? Il est certain que la mer s'est embourgeoisée : Charybde n'est plus qu'un remous et le Malström un courant, mais aussi les Syrtes on perdu leurs Sirènes et les Îles d'or, leurs citronniers hespéridiens.

Il nous reste encore cependant le raz de Sein. Souvenir personnel.



No 41

LE VOLTIGEUR HOLLANDAIS
Flûte du dix-septième siècle

N° 41 — LE VOLTIGEUR HOLLANDAIS.

Le fantôme de la mer qui hantait les imaginations des plus intrépides gabiers certains au moins de l'avoir entrevu. Et sincères, la mer a de telles illusions. Le Voltigeur apparaissait au moment du naufrage ; il venait sur vous toutes voiles dehors, à contre vent et il achevait l'épave. C'était, paraît-il, un gros « hale-fessier » de hollandais dont le capitaine avait manqué d'égards à Dieu le Père, pourtant descendu sur sa dunette pour l'engager à mieux faire :

« Tu voltigeras jusqu'à la fin des siècles au milieu des orages de l'Océan. Amen, donc, cria le capitaine en riant à gorge déployée.

« — Et quand le monde finira, Satan te donnera pour re- traite une chaudière de damné !

« — Je m'en fous ! fut toute la réponse du capitaine ». (Jal).

L'équipage : « tout ce qu'il y avait de faillis matelots morts sous la garcette ».

L'opposé était le « Grand Chasse-Poutre ou « Foudre », plutôt, le paradis flottant du matelot, immense et délicieux ; « dans chaque poulie y avait une auberge ! »

Le pauvre bateau qui sombre est « engagé » ; quoi qu'il fût à la cape, la mer le mange. Il a mis la barre dessous, toute, mais n'arrivera pas à loffer. Le Voltigeur est la « flûte » à l'arrière bulbeux.

N° 42 — VITUS BERHING.

Le cas de Berhing porte singulièrement à la rêverie et presqu'à l'attendrissement. Quand on imagine les expéditions polaires, c'est toujours dans un passé relativement proche et avec un matériel suffisamment moderne. Or le pauvre Vitus en 1738, partit vers son détroit, son détroit à lui, avec des bateaux comme celui-ci, au ridicule petit perroquet de beaupré, qu'un coup de vent pas terrible emportait, gros bateaux, solides, bien sûr, mais dont le sillage ne devait pas fatiguer le loch et quelles évolutions ! Dans l'extrême Nord Asiatique, il en mourut, à bout de forces et de résistance. Pour les bateaux qui devaient aborder les glaces on employait ce gouvernail qui peut se démonter et se remonter du bord, et des préceintes, des ceintures de bois énormes. En avant, le paraglace, dont les baleiniers usaient encore il y a cinquante ans et dont les poutres ne faisaient pas plus de trois jours de service.

N° 43 — LE ROI FRANÇOIS PRISONNIER.

On écrit que l'empereur Charles Quint voulant faire transporter le roi François I^{er} en Espagne, après Pavie, par considération pour le prisonnier et pour s'associer à son deuil, fit peindre en noir les galères qui le portaient et l'escortaient. Le cortège devait être quelque chose d'émouvant.

J'ai donc, fort ému, fabriqué cette galère d'époque, avec double parement de nage et batterie barbette telle que Breughel les dessine. Derrière, une vraie guérite, qui faite de cuir tendu, évoquait les fonds de carrosse si bien qu'elle en prit le nom. Seulement, et ceux qui savent me suivront, je demeure convaincu que ce ne furent point galères mais galéasses qui emportèrent le pauvre Sire :

1^o Confort. Même en lui cédant le « gavon de poupe » (4 mètres) la « chambre du conseil » (4 mètres), les appartements du roi n'auraient pas été grandioses.

2^o Sécurité : la distance est grande et l'endroit pas très recommandé. Aucune escale possible.

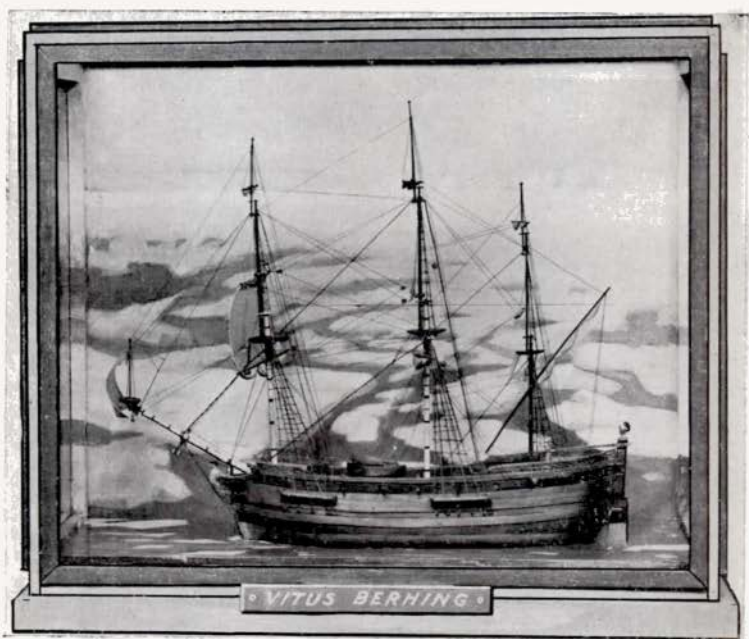
Les galères étaient remarquablement prudentes ; pour cause, la mer les mangeait tout de suite. De sorte que mon plaisir de façonner ce modèle se doubla du manque de logique.

Les bancs ne sont nullement figurés dans leur réalité, modèle trop petit. Se souvenir, — et ceci donne à la galère en marche quelque chose de merveilleusement pittoresque, — que pour suivre l'ascension giratoire du manche et de l'aviron, les galériens gravissaient une sorte d'escalier composé du piédague et du contre-piédague ; que les trois cents hommes semblaient se jeter, bondir vers leur chef qui sur l'arrière les regardait ; puis retirant l'aviron vers l'avant, cette vague humaine s'effondrait pour reprendre sa montée...

Les officiers qui avaient commandé des galères trouvaient tout autre mode de combat d'une fadeur insupportable.

N° 44 — MONSIEUR VINCENT (GALÈRE LOUIS XIV).

Cette galère n'est pas une « Réale » que montait le général des galères, ni même une « Patronne » pour les chefs de division, elle est exagérément simple et je n'ai rien voulu apporter qui puisse compter plus que sa pure forme. Même réduite aux nécessités de son fonctionnement, la galère demeure une des plus nobles créations de l'art naval. Jamais le vaisseau n'a été étudié avec tant de recherche et de précision ; pour trouver



N° 42

VITUS BERHING

Navire début du dix-huitième siècle

pareille volonté il faudra attendre le sous-marin. Les poids, leur disposition, même durant la marche, les places des combattants, tout était réglé au pouce près. Il est réellement émouvant de voir l'effort continu sur les mêmes problèmes qui s'est poursuivi durant cinq mille ans, depuis le Baris du Nil jusqu'à la galère de Toulon.

Elle disparut à la fin du XVIII^e siècle. Trop difficile à garnir, trop basse sur l'eau, sans artillerie possible. Puis aussi toujours astreinte à ne sortir que par beau temps. A partir d'octobre, même en Méditerranée, toutes les galères étaient désarmées. Il faut lire sur leur manière les mémoires du pauvre Jean Martheile, et voir les prodigieux dessins de Puget qui sont une éblouissante perfection de vérité et de style.

N^o 45 — LE RÉGALEC.

La lune est une pièce de deux francs, monnaie nationale. Détournement. Le navire est une bûche remarquable parce qu'ayant presque la même forme et le même nom que le Buzo vénitien à trois cents de distance. Persistance du type. Le grand poisson est un régalec, ou roi de Harengs qui se trouve encore quelquefois avec les bancs nombreux. Il insulte dans la nuit à ses ennemis les pêcheurs du Dogger Bank qui lui prennent sa proie ou ses sujets. Suit le banc, en colonne par deux.

N^o 46 — LA CONSTELLATION DU NAVIRE.

Il y a deux chansons du « petit navire », la première où l'on mange un mousse (quelquefois on ne le mange pas ; cela dépend de l'émotivité de la chanteuse nourrice), et une autre, bien moins sanglante mais plus triste car — on y croit —. Le petit navire est rejeté de tous les ports ; il vieillit, il disparaît dans les brumes sans fin ; le capitaine a cent ans. Enfin, un soir, dévasté, perdu, las de traîner sa membrure brisée, il franchit le cercle horizontal et monte en paradis.

Celle-là que j'illustrerais. Mon bateau est un bon petit trois-mâts encore à « rentrée », qui fut solide jadis et bien tenu quand il y avait encore quelqu'un pour tenir un faubert, mais

l'équipage est mort. La tempête l'a soulevé par son tourmentin, jusque dans les étoiles ; il est rompu, ruineux, son doublage de cuivre s'est oxydé à fendre...

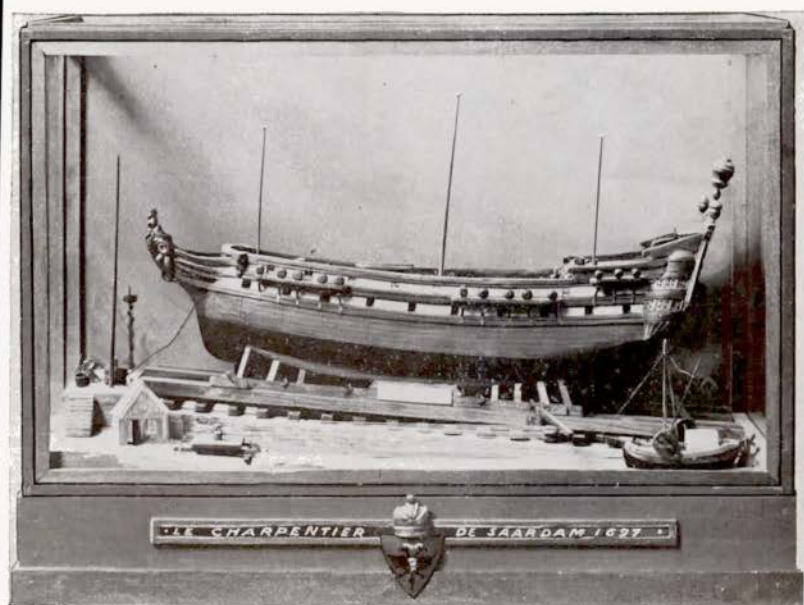
« — Mais ça ne suffit pas ! Votre carène aurait dû traîner
« toutes les herbes, être couverte de goëmons verts, de varechs
« bruns, d'algues roses ; des crabes transparents accrochés
« à sa quille et des congres de mercure spiraler ses câbles !
« Tout hérissé de bernicles, tranchant de moules bleues, bardé
« de coquilles St-Jacques comme un pèlerin, transfixé de
« lances d'espadon, comme un héros, de lames ! Et votre ciel
« devrait être en émail nocturne, votre Zodiaque en pâle
« vermeil, le navire en ébène, écaille, ivoire, nacre avec
« des fils d'argent, liquides et vifs comme des traits, vos astres
« en pierre de lune !

— Bien sûr..., bonnes gens, et je l'aurais voulu, mais je ne puis que rêver à ces merveilleuses choses... ; mon ciel est du sapin, mes mondes sont des balles... Saturne, la dernière d'un « set » fameux et Jupiter, je l'ai mendrée à mon petit garçon... Que voulez-vous... les orfèvres ont « les foies » et les éditeurs font sous eux...

En tout cas la carte du ciel est juste, grâce à l'almanach Hachette !

N° 47 — LE BALAOU.

Je vous prie de croire que ces petits bateaux-là étaient de fameux marcheurs. On les suivait quelquefois, on ne les dépassait jamais. Ce sont eux qui ont précédé ce genre de navire d'où sortirent les goélettes américaines qui emportèrent pour ... toujours ? la coupe Amérique chez elles. Des mâts extrêmement inclinés, souples comme des joncs, des façons terriblement fines, parfois des voiles de *soie*. Ils furent les premiers à abandonner les huniers de grand-mât et vite ils n'eurent plus que des voiles auriques. Sans artillerie, six hommes suffisaient. Ils firent la contrebande de l'opium et du thé avec le plus immoral succès.



N° 50

LE CHARPENTIER DE SAARDAM
Début du dix-huitième siècle

N° 48 — DIMANCHE.

Voulu évoquer la torpeur des jours de fête dans les chantiers d'où il semble qu'une catastrophe soudaine ait dû chasser tout le monde. L'herminette est restée dans le bois et la scie au long du madrier. Les bordages sont abandonnés comme de vieilles douves, et c'est d'autant plus pathétique que le navire semble encore bruissant de coups. Rien n'est mécanique comme la sensation de paresse juxtaposée à celle de labeur. On ressent les écœurements et les répugnances plus fortement de les découvrir. Vide du dimanche dans un petit port ensoleillé. Et puis il y a le déjeuner de l'hôtel, dominical, donc terrible, qui vous incite au pire.

Heureusement qu'il reste à regarder le bateau dont le squelette fait encore mieux valoir l'élégance. Une coque montée seulement en bois tors, rend plus sensible les formes accentuées par chaque section verticale, au long desquelles, s'acheminant, on prend une idée plus profonde des nécessités et des puissances.

« Élégance infinie de l'humaine armature »

Le bateau serait un petit trois-mâts de constructeur empirique, vers 1850.

N° 49 — CAPTAIN JOHN HATTERAS.

Tout est gris de froid et de glace et de nuit. Le navire va disparaître, usé par les frottements et les contractions. Il ne reste qu'une seule chose vivante et fière, et attachée par six câbles, nom de Dieu ! Le pavillon anglais !

N° 50 — LE CHARPENTIER DE SAARDAM.

La légende veut que l'empereur de Russie, Pierre le Grand, travailla deux ans à Zaandam, que nous nommons Saardam, pour s'initier à la construction navale. L'histoire est moins romantique et assure qu'il y resta seulement huit jours parce que les gens qui venaient le voir de partout bouleversaient le chantier de Mynheer Kalf où Pierre Michailoff (surnom du Tzar) besognait. Me demande si les soviets ont revendiqué la cabane où il dormit et qui était la propriété du Tzar Nicolas.

Le lancement est figuré ici tel qu'il devait vraiment être. Le bateau est supporté par un « ber », un berceau enraillé lui-même dans ces longues glissières allant jusqu'à l'eau. Une clef à gauche retient le tout. Pour le faire démarrer un énorme levier est actionné par un cabestan. Quand tout est prêt, on tape sur le « poulain », la poutre de retenue figurée à l'extrême arrière et le bateau s'en va. C'est cette dernière sûreté dont l'arrachement était, dit la légende, confié à un condamné à mort, qui vite se jetait dans un trou, quand il avait le temps. Alors il était gracié. On le nie aujourd'hui. Moi, j'ai figuré le trou, bien sûr.

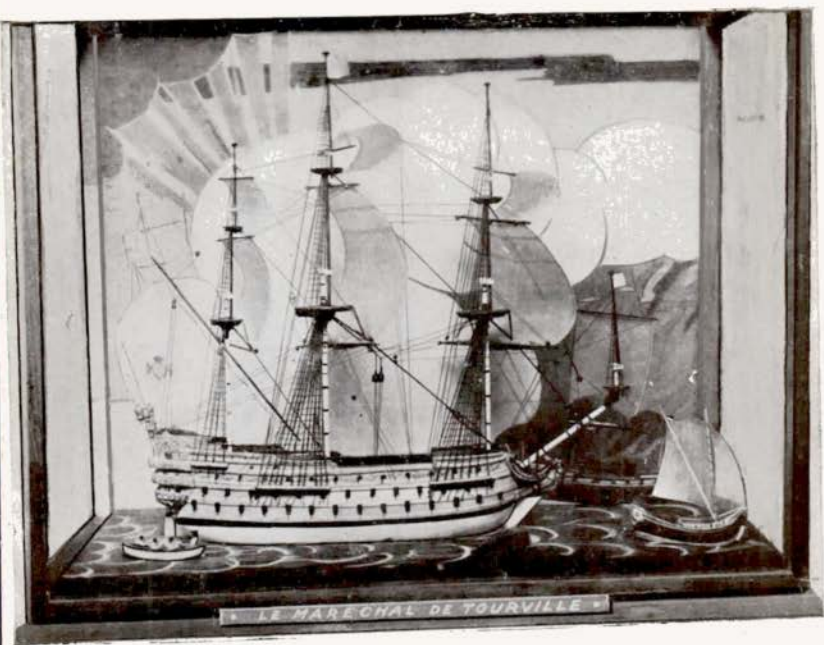
N° 51 — LE MARÉCHAL DE TOURVILLE.

Ce n'est pas le fameux « Soleil Royal » car au moment où Tourville fut nommé maréchal de France, notre plus magnifique navire, le plus somptueux que nous ayons jamais lancé, avait été brûlé par l'Anglais dans l'avant-port de Cherbourg. A la Hougue, son frère en magnificence, le Saint Philippe, lui aussi flambait. Tourville ne s'en consola jamais, d'autant qu'il aurait pu peut-être le sauver en le faisant suivre sa retraite par le Raz Blanchard.

Cependant le petit modèle donne assez fidèlement le port du vaisseau Louis XIV, avec son avant coupé bas, son château d'arrière encore un peu plat et son genre de décoration, sa bande brodée entre préceintes, réservée aux officiers généraux. Rappels de bras sur les étais. Pouliage sphérique. Il est sous voilure de combat (pour quoi on faisait les huniers si importants) ; on carguait les basses voiles à cause du feu, et l'on n'avait pas tort si l'on tient compte de cette fumée tout héroïque. La couleur n'est pas la plus fréquente à l'époque ; ce serait plutôt celle du vaisseau qui coule et brûle. Cependant rien n'était absolument réglementaire et ce vert, le « gris de Roy » qui donnera plus tard le morne « gris Trianon » m'a paru nécessaire par sa somptuosité. Je croyais aussi que le pont était entièrement rouge, comme j'en ai vu à la Rochelle et comme certains auteurs le disent : « à cause du sang » ; mais Alaux m'a fait réfléchir et bien probablement, sous le Grand Roi, la muraille seule devait être vermillon.

N'aurais eu garde d'oublier la chaloupe qui dans tous les tableaux de bataille circule avec un officier à plumes blanches, circule tranquille comme Baptiste, tandis qu'autour d'elle l'abondance épique des boulets fait moutonner la mer.

(au-dessous, autographe du maréchal).



N° 51

LE MARÉCHAL DE TOURVILLE

Navire fin du dix-septième siècle

N° 52 — VIGO.

En 1707, une flotte anglaise y surprit un convoi de galions espagnols chargés d'or et d'argent jusqu'aux écoutilles. L'amiral espagnol, ne pouvant s'échapper, saborda, creva fièrement tous ses galions. Les Anglais surent cacher leur déconvenue et dans toute l'Espagne ce fut un âpre orgueil. On chercha toujours à retrouver les trésors sous-marins. Vainement. Le bateau est la grosse pinasse Hollandaise qui devenait galion quand elle était fretée par l'Espagne et portait de l'or. Telle fut l'impression qu'on ne sépare plus encore le mot « galion » du mot « richesses », et que le terme a des reflets d'or. — Il est évident que le spectacle sous-marin ne ressemble en rien à ceci, mais, il le devrait ! Le navire devenu osseux comme une seiche, et, n'étant pas tenu compte de la vase, poétiquement, l'or inaltérable devrait rutiler, sorti des barils défoncés, des coffres fendus, coiffant encore les têtes décharnées — pour l'émerveillement confus des poissons.

N° 53 — BATEAU-PHARE XVIII^e.

Tâché de rendre modernement, c'est-à-dire avec le minimum de moyens, une impression de brume qui doit subsister quand le bateau est allumé. Voulu aussi montrer l'étonnante volonté de force dans la construction du bateau et sa défense. Leur personnel était soumis à la plus terrible épreuve de mer, lui aussi : rester à l'ancre et y supporter le mauvais temps, toujours !

L'avant était garni d'une véritable fortification pour soutenir les lames qui tombaient dessus, le bateau restant dans le lit du vent. La grosse lanterne servait de voyant pendant le jour et la nuit on y brûlait dix livres de suif. Ils étaient très rares à cette époque. On en cite cependant deux à ma connaissance, un dans la Tamise et un dans le Dogger Bank. En cas de brume marchaient les cloches. Quant à la position du canot, elle n'est point fantaisiste ; j'ai eu le maniaque plaisir de la retrouver, lue au préalable, sur des thonnières de Groix, au pont encombré.

N° 54 — LE YACHT DU COMTE DE TOULOUSE.

Cela surprend de voir la lourdeur des yachts anciens quand le mot maintenant contient toutes les recherches de la vitesse. Ventrus, fessus, trois fois trop solides, ils sembleraient brise-glace ou porte-mottes, sans le faste de leur décoration. Ce temps voulait du luxe évident et de la sûreté, la personnalité humaine étant prestigieuse. Puis le mode venait de Hollande dont l'esthétique a toujours été orientée vers la force, le poids. Ils manquaient d'arbres et un beau madrier les chatouillait agréablement.

Cependant comme le yacht passant en Angleterre sous Charles II, puis en France, s'était allégé, j'ai cru pouvoir un peu amenuiser ce petit bateau, mais il garde encore sa lourde cabine et son aspect rondouillard.

La chance me fit, le bateau fini, trouver ce jeton d'argent où poupine le Grand Amiral.

N° 55 — CARRAQUE DU PORT AUTONOME

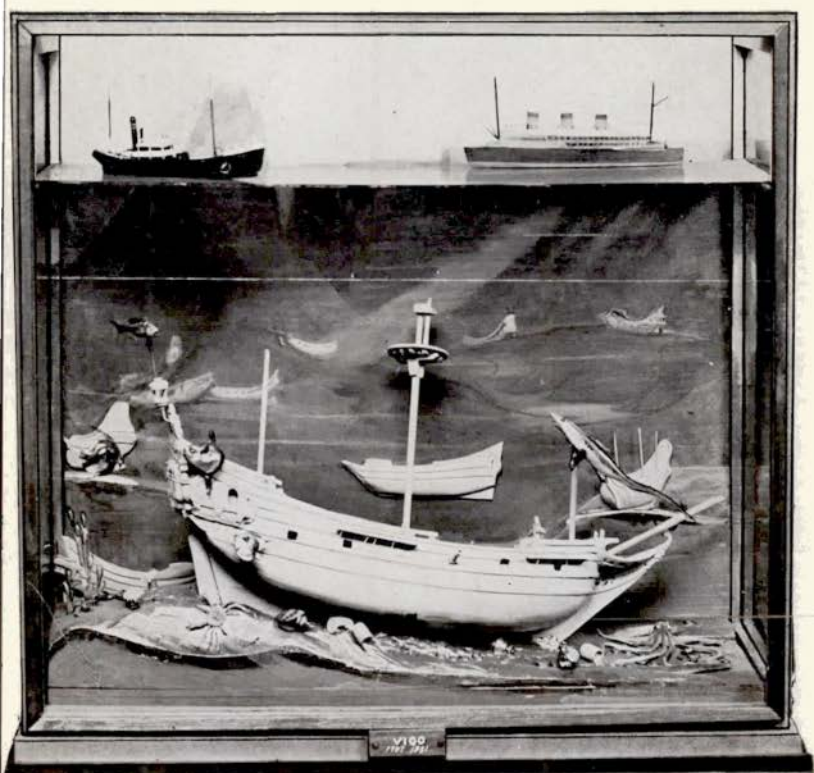
Cabinet du Président, modèle réduit.

Maquette de la grande carraque et sa place. La cheminée est haute de deux mètres. Ce qui brûle dans le foyer, ce sont les comptes du Port autonome.

N° 56 — PONTON ANGLAIS.

J'y ai bien souvent rêvé, nourri d'ailleurs d'une littérature incendiaire. Telle est la déformation professionnelle qu'ils m'intéressèrent d'abord en tant qu'ateliers, les plus vastes et les plus émouvants, de modèles marins. L'Angleterre est encore riche de ces petits navires qu'y faisaient les prisonniers, dans lesquels ils mettaient tant de puissantes nostalgies ! (Voir Flemming-Londres). Mais ensuite, pris par leurs extraordinaires conditions de vie, je n'ai plus été sensible qu'à l'énergie accumulée dans ces géoles.

Il fallait entendre ce qu'en disait Tristan Corbière, à Roscoff...



N° 52

VIGO

Navire fin du dix-septième siècle

Le modèle est fabriqué en accolant à une coque du XVIII^e siècle, qui garde encore un peu de sa noblesse, les laides barraques du XIX^e où on logeait l'état-major et les gardes. Il y eut jusqu'à deux mille prisonniers sur un seul ponton ! J'ai figuré la passerelle qu'en dernier lieu il fallût inventer pour tâcher de les contraindre. Nuit et jour parcourue par des sentinelles. Il restait quarante centimètres entre elle et le doublage, ou plus exactement le mailletage de clous qui remplaçait les feuilles de cuivre retirées, et c'était par là qu'ils s'évadaient, ces incroyables gens, en perçant un trou et en rejoignant à la nage le côtre français, au large.

Le ponton était surveillé par des petites unités prêtes à mettre à la voile et par une infinité de canots. Un matelot de Carantec s'échappa trois fois après avoir été trois fois repris en combat régulier de navires à navires.

N° 57 — SIROCO (FELOUQUE XVIII^e).

Le navire de pirate type qui faisait fuir tout ce qui se promenait de mercantile sur la mer. Felouque Barbaresque d'un « bacha à une queue ». Les pavillons sont les fantaisies aimables de ces camarades. Il y a des bancs, mais l'Algérien nageait plutôt debout car il ne se servait de l'aviron que pour se déhaler ou pour combattre. D'ordinaire, ils nageaient vers l'avant, tandis que tous les occidentaux rament les yeux sur leur chef « et tournent jusqu'à la dernière minute, le dos à l'ennemi ». Siroco, c'est le vent d'Afrique « le vent jaune ».

N° 58 — CHÉBEC A VOILES CARRÉES.

Nous arrivons à des navires très fins ; navires de la Méditerranée, d'ordinaire arabes, (celui-ci porte le pavillon de Tripoli) et merveilleux voiliers. Ceux-ci étaient mâtés « à pible », de « pibol » le peuplier. Leurs mâts montaient sans coupure apparente, et ils en prenaient un aspect particulièrement léger. Pas de hunes ni de barres. Les vergues venaient jusqu'au capelage des haubans, quand on les abaissait. Ils gardaient sur l'arrière leurs avirons. A l'avant, l'étrave faisait saillie, comme tous les bâtiments orientaux ; on y amarrait le câble de l'ancre. Ils faisaient aussi d'excellents pirates.

N° 59 — CHÉBEC A VOILES LATINES.

Le plus merveilleux navire qui soit jamais sorti des mains humaines. Léger, rapide, tenant magnifiquement la mer et — comme ailé. — Il avait toutes les qualités d'art ; il ne lui manquait que la force ; encore pouvait-il, par son heureuse disposition, être plus efficace qu'un autre de même tonnage. C'est l'aboutissement suprême et parfait de la galère grecque. Toute la science arabe s'y était employée et les nôtres ne furent longtemps que d'imparfaites copies.

La voilure latine avait pour eux d'énormes avantages : comme on naviguait souvent dans les îles on n'avait qu'à peser sur l'antenne pour saisir toute la brise des hauteurs. Voulait-on passer à l'aviron (qui se bordait entre les pièces), en trois minutes le grément était bas, et plus de prise au vent. Fallait-il se cacher dans quelque crique pour attendre un gras marchand, il ne restait rien de la mâture et deux rochers vous dissimulaient. Cela tenait le « plus près » comme un sabre. Pour le vent arrière, on disposait les antennes, une de ci, une de là, en « oreilles de lièvre », et l'on s'envolait comme de l'écume !

La principale et habituelle voile du chébec était plus longue que l'antenne ; vous dire si on « torchait de la toile ! » La décoration s'appliquait avec un grand effet sur la poupe qui était très pointue, en « cul de poule », et ainsi, avec son éperon, le chébec avait les extrémités fines, nécessité de toutes les élégances.

Les Arabes l'aimaient et le vénéraient assez pour l'avoir surnommé « Amir el barh » — l'émir de la mer. — L'amiral.

N° 60 — SPÉRONARE.

Petit bateau presque exclusivement maltais et qui jouissait d'une grande réputation. Mon grand père en vit un (1840) suivre une frégate de 50 canons. Extraordinaire à cause des différences de tonnage ! Le plus curieux, c'est qu'ils étaient sans quille et quasi plats. Il paraît que la place du lest était l'important. Bateaux très soignés et sur quoi les chevaliers vermillons se balladaient en mer. Celui-ci porte d'ailleurs le pavillon de la « Religion », de l'ordre de Malte.



N° 53

BATEAU-PHARE

Navire début du dix-huitième siècle

N^o 61 — PINQUE ESPAGNOLE.

Un chebec grossi et pansu. Le bateau de charge des côtes espagnoles, plein de raisins, de cédrats et d'oranges, odorant comme un verger. Le soir est presque africain.

N^o 62 — MISTRAL (SACOLÈVE XVIII^e).

Il y en avait qu'on nommait « sacolèves hirondelles ». Leur arrière effilé, leur corps allongé, leur allure glissante le permettait bien. Toute la fantaisie de la Méditerranée riait dans le gréement.

La sacolève était presque exclusivement marchande et si celle-ci a deux pierriers, c'est, sans doute, que le patron était un peu « glorieux ». Les marchands mocos n'aimaient pas à embarquer des pièces... quelqu'un pouvait avoir l'idée de s'en servir...

On ne peut savoir sans retourner aux sources quelle pouvait être la terreur de l'Algérien. Deux felouques bloquaient un port ! Par contre, on s'étonne de l'intrépidité des voyageurs qui franchissaient si facilement une mer infestée. Que de prises ! Cela permettait ces dénouements de comédie avec reconnaissances dont est plein le théâtre des XVII^e et XVIII^e siècles, qui nous paraissent factices mais étaient fréquents.

Son pavillon est celui de « vacance du Saint-Siège ». Oh ! Joie !

N^o 63 — LA SURVEILLANTE.

Ceci voudrait reproduire une de nos plus pures gloires et l'issue du cartel échangé entre Louis du Couëdic de Kergoaler, commandant la « Surveillante », et Georges Farmer, commandant le « Québec », frégates de trente-deux et trente six canons. Les frégates étaient accompagnées toutes deux d'un côté le « Rambler », pour l'Angleterre et l'« Expédition » pour la France, commandant de Roquefeuil.

Du Couëdic gagna la bataille, avec un héroïsme antique et une générosité magnifique. Là que pour la dernière fois furent bordés les avirons de galère afin de s'écarter du Québec en feu. Là aussi qu'un seul homme, d'un coup d'épaulé, sépara les deux navires malgré tout accrochés. Quel temps, bon Dieu : et qu'aurait sur eux écrit Paul Chack !

Le Québec sauta ; la Surveillante fut remorquée par Roquefeuil et ça n'allait pas fort, mais voici que les pêcheurs du littoral accoururent et que le 8 octobre, à midi (1779), la Surveillante entra à Brest tirée par toute une flottille.

Je l'ai, une fois finie, massacrée respectueusement à la carabine, brûlée aux places indiquées, brisée avec vénération ; rebouchée au moyen de plaques de plomb et de burins de chêne, comme il convenait et avec assez d'excitation pour entendre les 272 hommes, les 60 amputés et même les 150 morts crier ce que j'ai inscrit.

N° 64 — LE POT-AU-NOIR.

Ceci ne se comprendrait pas comme composition si l'on ne veut pas se dire que c'est bien un paysage, un moment de grand et vaste monde que, maladroitement, j'ai voulu évoquer et non un bateau seul. L'endroit terrible, lieu des grains foudroyants et calmes immédiats. Chaud à suffoquer où la mer n'est qu'une tuerie dont les pauvres poissons volants montrent la fureur. Ce doit être assez cela, puisqu'avant l'étiquette, la lettre, le magnifique Marin Marie l'avait nommé.

Le petit bateau est un clipper sans grand style et digne tout au plus de rallier Buenos-Ayres. Il ne passerait pas le cap « Dur », l'Horn, le « Cap » tout court.

N° 65 — LE GRAND BANC.

Constrate dont l'ampleur pourra étonner, mais cependant un des derniers commandants des glorieux clippers, maintenant pilote à Cherbourg m'a rassuré sur les aspects relatifs. D'ailleurs il faut tenir compte de l'émotion quand on voit arriver ces trente-cinq mètres de haut à 20 nœuds.

La Goélette est française, sœur de celles de Saint-Malo et de Paimpol, avec cette même couleur claire qu'il y a trente ans on aimait là-bas. Goélette évidemment démodée par rapport aux américaines, mais ayant gardé les grandes traditions, la guibre, les huniers. Faite pour illustrer « Pêcheur d'Islande » et non « Capitaines courageux ».

La chaloupe à vapeur apporte le courrier. Les doris pêchent. Ah oui, ces scandaleux fils de fer...? Des rayons de pluie traversés de rayons de soleil.

N° 66 — FIÈVRE (LE STATIONNAIRE).

Ce stationnaire qui porte le pavillon de quarantaine ? Quelqu'abominable typhus. « à Gorée, j'eus un triste spectacle : celui d'une canonnière revenue d'une rivière avec *quatre hommes valides sur soixante-quinze*... J'avais à porter la croix au lieutenant de vaisseau commandant, M. de Langle, dont la conduite avait été héroïque. J'allais causer avec lui le long de son bord dans l'anse déserte où le navire contaminé était relégué. Une foule de spectres se traînaient aux sabords... » « Vieux souvenirs ». (Pce de Joinville).

Mais j'ai fait aussi le bateau pour mettre en évidence un détail qui me ravit. Je le tiens de mon grand père, l'amiral de Langle, frère du Langle cité plus haut, à qui je dois tant de belles histoires de marin et cette bizarre vocation de fabriquer acharnement des navires. De mes modèles, j'étais l'équipage et lui, sur l'étang, il hurlait des ordres qui faisaient bondir les troupeaux et trembler les bergères. Nous nous amusions bien quoiqu'il y eût soixante-dix ans de différence. Voici : les officiers de l'ancien régime avaient l'habitude frondeuse, sitôt franchie l'Iroise, de peindre en rouge trois endroits : les planches de la poulaine et les « jardins ». Ils évoquaient ainsi les revers vermillons des officiers aristocrates. Officiers « rouges », officiers « bleus », réconciliés seulement au combat.

N° 67 — FORCEURS DE BLOCUS.

Une petite corvette dont le mât d'artimon manque un peu d'ampleur, mais se dérobe quand même sous toutes voiles à une grosse frégate anglaise qui est derrière, n'ose s'aventurer dans le chenal et alors bombarde tant que ça peut. Boulets ramés, angelots, même un boulet rouge, figés pour que vous puissiez mieux voir l'effrayant calibre.

La corvette est sauvée. L'insolente a sorti tous ses pavillons par bravade et mis sous le beaupré, injure sans pardon, le pavillon britannique, place déshonorante, la poulaine avait une destination spéciale pour l'équipage... On voit que le forceur de blocus connaît son affaire ; il laisse la balise à contre en remontant le chenal et sait qu'en temps de guerre les signes sont changés.

N° 68 — ZUYDERSEE.

Il fut dessiné avec grand soin dans l'écluse de Schellingvouwde qui joint Amsterdam au Zuydersee. Il était rond comme une palourde et luisant comme une moule. Admiré le bossoir spécial, les poissons ouverts en deux qui séchaient parcheminés, tels que ceux (des plies) qui se fument aux âtres de Rembrandt. Une étrange petite maison en faisait une roulotte marine. Il va au pétrole et avance au mépris de tout ce qu'on sait. Le doux Zuydersee en était couvert sur ses flots émeraude bon marché, vert clair. Les îles, au loin, avaient le décor bleu des porcelaines hollandaises. Tout serait un merveilleux souvenir, sans un trombone qui me joua la Marseillaise jusqu'au florin libérateur que je donnai trop tard, croyant bonnement que ce mélomane faisait sur un bateau de la Reine, une démonstration libertaire.

N° 69 — SOUVENIRS DE HOLLANDE.

Des musées et des ports. Six petits bateaux en vitrine.

N° 70 — LE DRAKKAR MÉLANCOLIQUE.

En travaillant un noyer dur comme de l'acier, et noir comme du fer, en y injectant des flots de plombagine, j'aurais voulu évoquer le bois presque pétrifié des tourbières. J'aurais voulu qu'il fut aussi triste que s'il eût pressenti son inhumation prochaine, le trépas de son chef et la mort de tous ses guerriers.

Fait pour mon si cher ami, Augustin Augustin-Normand, Viking, à l'érudition héréditaire de qui je dois tant.

N° 71 — ESQUIF ATHÉNIEN.

Pour un ami qui comprend avec une sensibilité sans égale les choses de la Grèce. Ai tenté de résumer les qualités et les aspects marins des barques hellènes. L'échelle est posée régulièrement et donne bien l'impression (fausse) de ce balcon qu'on voit si souvent dessiné sur les galères.

(Appartient à M. Georges Salle.)



N° 66

FIÈVRE (LE STATIONNAIRE)
Brick début du dix-neuvième siècle

N° 72 — ROIS DE LA MER.

Excitation sur le drakkar, la mer profonde, l'hiver et les guerriers. L'impression donnée par le navire doit être assez exacte.

N° 73 — EX-VOTO.

Une drôle de petite carraque que quelque marin du bord a consacrée à « Notre-Dame de la Garde du Vaisseau ». Je n'étais pas plus habile que lui, il ne l'aurait pas été plus que moi. Notre-Dame reconnaît l'intention. Le vieux matelot a respecté les formes étranges de l'avant qui semblent empruntées à la tortue et qui peut-être servaient à traverser l'ancre. Elle est vent arrière ou grand largue et nous aurions dû, vieux matelot, charger au moins le point du vent de la grand-voile, mais, n'est-ce pas c'était difficile et point beau.

N° 74 — FRÉGATE DE 30.

Ceci n'est qu'une étude de gréement entreprise il y a bien longtemps, sauvée des bombes dans mes bras et finie huit ans après son début. Je crois que peu de fautes ont été faites et peu de manœuvres, servant les vergues, omises. Pas de cargues. L'époque serait après la Guerre d'Amérique, où les bois manquant on fit de même taille les grands et petits mâts de hune, de même que les vergues de grand hunier, de petit hunier et la civadière qui était encore utilisée. Jusqu'aux candelettes de haubans, tout est figuré. Je n'ai eu garde d'oublier les caliornes, « la cayorne », formidable palan, orgueil enfantin du marin, à quoi d'ailleurs rien ne résistait quand on la virait au cabestan.

Je me rends compte que tout gabier eût mieux fait que moi et ne présente ce modèle que pour montrer ma ténacité à acquérir ce que je puis savoir. La couleur est assez juste ; même les bariolages de l'arrière se défendraient. Ne pas oublier que souvent encore les ornements sont peints au naturel. les feuilles en vert et les corps de « carnation ».

Je ne suis pas sans honte de tout ce temps passé. D'autant que je ne pouvais le faire à mes « heures perdues », comme on dit, sans qu'elles le soient toutes, alors.

Accordez plutôt quelqu'attention à la chaloupe de la frégate, heureusement décorée et précise.

N^o 75 — LA BELLE ZOÉ.

Il était une frégate, lon la, il était une frégate... teu
la belle Zoé nommée, digue don da don daine... ain'neu
la belle Zoé nommée digue don da don dé.

À son premier voyage, lon la, à son premier voyage... jeu
Tout s'est très bien passé, digue don da don daine ain'neu

À son second voyage, lon la, à son second voyage... jeu
La frégate a touché, digue don da don daine... ain'eu...

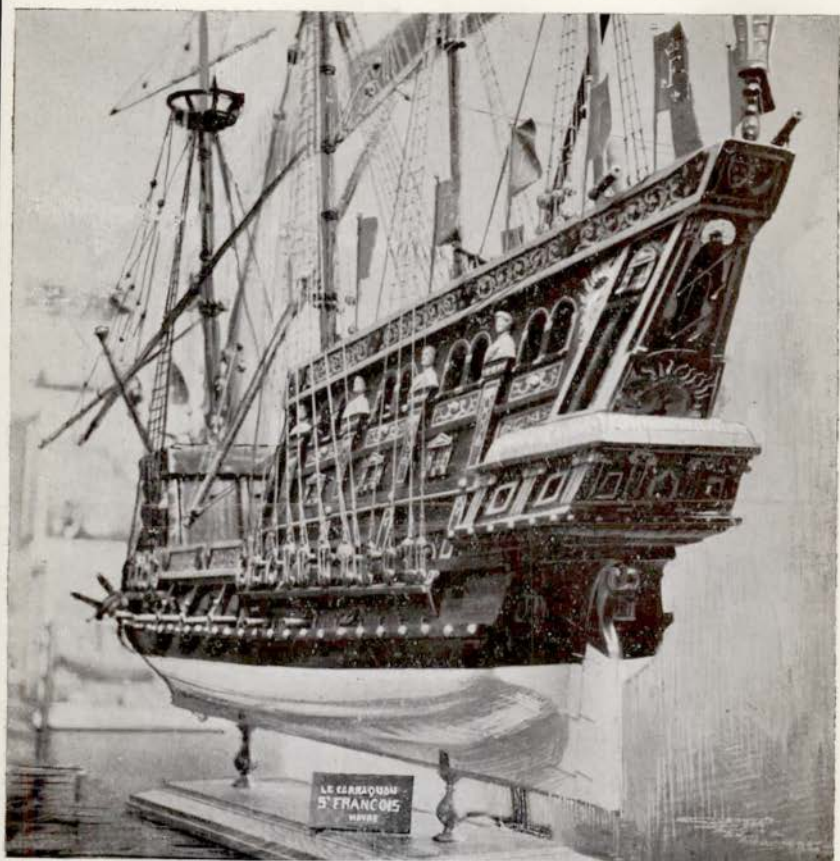
À son troisième voyage, lon la, à son troisième voyage... jeu
La frégate a coulé, digue don da don daine... ain'neu
La frégate a coulé, digue don da don dé.

Je l'ai faite quand j'avais soixante-huit ans et que j'étais
retraité de la marine, à Pleumeur-Bodou.

N^o 76 — JOLLY-ROGER.

Avec la nuit commençante, le bateau pirate se dispose à
attaquer ; dans leurs bailles de combat ses boute-feu sont allu-
més. Il remonte un estuaire fumeux de miasmes ; sa chaloupe
le précède en sondant ; des hommes sont tout prêts à passer
une aussière s'il y a échouage. Il va s'en faire de belles. Ce
serait une illustration pour Fénimore Cooper, Stévenson et
même pour Jules Verne qui dans « l'île mystérieuse » est telle-
ment ému par le « pavillon sinistre ». Le Jolly Roger, c'est le
pavillon d'étamine noire aux fémurs entrecroisés et à la tête
de mort. Il y avait aussi le sablier volant et le bras armé sur
drap rouge, mais c'était plutôt réservé aux Algériens, qui
ont une légende moins moderne que les gentilshommes de
fortune océanienne.

Le bateau est un brick d'état, doublé cuivre rouge, récem-
ment gratté pour aller vite ; on a dû aussi lui changer sa mâ-
ture car les pirates portaient une toile à envoyer par le fond
tout honnête équipage. Fin XVIII^e. Comparer avec le sta-
tionnaire N^o 66 qui est plus rectiligne, moins rentré. Le brick
satisfait l'œil et est très légendaire, malheureusement quand
j'en gréais un avec enthousiasme, il y a cent ans, un vieil
amiral me dit avec rancune que j'aurais dû lui donner un
troisième mât, « que les bricks n'ont même jamais valu une
hourque » ; il se rappelait sa jeunesse passée sur les canon-
nières de Boulogne qui tinrent jusqu'en 1840.



GRANDE CARRAQUE
(Seizième siècle)

N° 77 — LE BELLÉROPHON.

[Ceci n'est qu'une pochade et de plus contient une erreur sanglante. L'arrivée de l'empereur, sa reddition au navire anglais. (J'explique, car les gens me demandent, presque tous, quelle est cette date et quel est ce navire). Voici l'erreur : je tenais d'un vieux marin, dont le père servait sous l'Empire, que le commandant du Bellérophon avait fait aborder le canot de l'empereur à *babord*, côté réservé aux fournisseurs, lui faisant ainsi une offense assez lâche.

Toutes les gravures, tous les documents sont contraires. Sans autre chose, la chevalerie qui resta si grande dans la marine suffirait. Mais, comme celui qui me racontait en grinçait des dents et en avait des larmes aux yeux, j'ai disposé la scène ainsi qu'elle restait dans son brave cœur — et d'ailleurs, personne ne l'a remarqué.

N° 78 — LA GRANDE CARRAQUE DU HAVRE.

Elle a été faite pour le Port autonome et certes, ce fut un travail formidable que je m'enorgueillissais de réaliser pour le grand port trans-continental, mais que j'étais heureux de dédier à son cher Président : Herman du Pasquier.

J'ai voulu rendre sensible la tradition des grands navires du Havre en donnant une idée des vaisseaux qui en sortirent et qui furent dans l'ancien temps aussi, les plus somptueux de notre marine. Celui-ci évoque les illustres et malheureuses constructions qui sont encore légendaires dans Franciscopolis. Ce serait un grand navire fait pour le fondateur de la ville, François I^{er}, dont il porte les armoiries accolées à celles de sa seconde femme, la sœur de Charles Quint. Je les peignis mélancoliquement, car c'était le jour où le dernier roi qui, les chargeant de France, pouvait les arborer, quittait son Pays. Sur la proue, j'ai sculpté un saint François marchant sur les eaux, (la figure de proue de « la grande Françoise » le permettait) et à l'arrière, peint le Saint recevant les stigmates. On pourra discuter bien des choses, mais il faut tenir compte que j'ai tenté de faire une œuvre d'art plutôt qu'une plate reconstitution pédante. Sans s'écarter de la grande ligne, les détails archéologiques étaient soumis à leur effet.

Ex : j'ai fait circulaires les caps de moutons (blocs qui tiennent les haubans) quand j'aurais dû les réaliser triangulaires,

mais ainsi ils comptaient terriblement en accrochant la lumière par leurs angles et j'ai froidement fait un anachronisme de vingt ans. De même je me suis basé sur un style décoratif renaissance quand les modèles du temps sont encore presque gothiques ; mais ces *modèles sont uniquement anglais* et se souvenir que la Renaissance pénétra très tard en Angleterre quand en France, sous François I^{er}, tout était italianisé. Le roi qui exigeait pour son moindre vide-bouteilles, le goût d'outre-monts avait dû obliger ses constructeurs à le faire dominer dans son navire personnel.

N° 79 — LE CHEVALIER,

Fait pour Ahston Knight qui m'a donné de magnifiques bateaux vénitiens. Une grosse barque de pêcheurs nordiques d'il y a cent ans. Elle est bordée à petit bois, m'a demandé un travail précis. Sa couleur a été relevée sur un vieux raffiot d'Anvers, où les rudes matelots aiment les couleurs tendres.

N° 80 — CHÉBEC DE L'ORDRE.

Fait pour le plaisir d'exprimer la vitesse, le beau temps méditerranéen, et un chébec. Les chevaliers en entretenaient pour les opposer aux redoutables chébecs algériens. Un Stromboli de peuplier naturel fume au lointain. (Appartient à M. Jean Gastambide).

N° 81 — ARCHE DE NOÉ.

Une boîte à cigarettes que le courageux ROBJ éditera incessamment. Les papiers, les fume-cigarettes seront dans le socle et les tabacs dans l'arche. Noé dut aussi sauver le tabac ... d'ailleurs que faire dans l'Arche si ce n'est fumer ! L'arc vert, voyons, mais c'est l'arc-en-ciel, et les morceaux de miroirs, ce qui reste encore de l'eau diluvienne ! (Interprétation du N° 5).

N° 82 — LA NEF DE JOYE.

Je la destinai à une petite amie qui se mariait. Elle portait sur ses voiles les nécessités des vieux bonheurs conjugaux que la facilité de la loi Naquet a rendu bien inutiles. La montrais à un ami spirituel : « Parfait, dit-il, la galère du mariage ». J'ai gardé ma nef.

N° 83 — PETIT CHALUTIER DE LA ROCHELLE.

Il est difficile de voir plus pittoresques bateaux, plus colorés qu'à la Rochelle. Émerveillement des tonalités les plus disparates réunies harmonieusement par la lumière déjà du Midi. Étonnant mélange de passé et de moderne. Évidemment tous chalutiers, mais on trouve les souvenirs anciens enchâssés dans la nouveauté. On garde la cloche et il y a un clacson pour servir de sirène. Des phares d'auto pour éclairer le chalut, mais de braves petits fanaux dignes de Guitton. Des défenses pour l'accostage en vieux pneumatiques et à côté une défense de corde, splendidement et classiquement épissée. Un^e avion comme girouette au grand mât, mais des pommes chantournées qui sont du XVIII^e. Les hommes ont l'air de magnifiques pirates et si rude qu'on s'étonne de comprendre leur langue et de lire les noms de leurs bateaux : « Rêve du marin », « Ile du rêve », « Le grèbe », « Joie du vent ». Et puis aussi « *Amiral de Coligny* ».

N° 84 — YOLE ROYALE.

Offerte aux mères du roi Georges I^{er} d'Angleterre qui aimait aller vite sur les îlots. Qu'on ne dise pas que pour un spécimen Louis XIV, l'embarcation manque de corps. Se référer au canot de Charles II qui servit ultérieurement à porter à Whitehall le cercueil de Nelson.

N° 85 — LE BATEAU VERT.

Du XIII^e siècle. Fait au XX^e pour servir de boîte de bureau et ramasser tout ce qui traîne dans ses châteaux et ses flancs, encres avec « e » et le reste.

Me suis servi de cette couleur dite « Corne verte » qui a laissé de si beaux objets. Il faut nous rattacher à semblables décors qui nous plaisant depuis des siècles sont devenus héréditairement émotifs, comme des éléments naturels.

(Interprétation du N° 22.)

N° 86 — LE DRAKKAR BLANC.

Une édition de ROBJ qui aime les bateaux et les comprend comme personne ne m'a fait l'honneur. Évidemment nous ne cherchons pas une copie du Drakkar d'Oseberg. Il faut songer à la matière et à sa durée et voulons rappeler l'influence antique. Il faut aussi que la chose serve puisque le navire n'est pas encore admis à compter par sa seule présence décorative; alors nous avons ménagé un bac entre les boucliers et le noble instrument de guerre et d'aventure portera des violettes.

Avec lui deux petites barques éditées par le même ROBJ et faites à son instigation. Elles doivent accompagner le drakkar quand il fera surtout et composer avec lui un ensemble sur la nappe du festin. En même temps, elles pourraient servir à mettre devant chaque femme un bouquet individuel. La première stylise le serpent comme la plupart des barques nordiques et la seconde, le gérfaut.

PETITES ÉTUDES DE COQUES.

- N° 87. — Coque XV^e, type « royal ship ».
- N° 88. — Coque XV^e, type « royal ship ».
- N° 89. — Coque XV^e, type « Great Harry ».
- N° 90. — Coque XVI^e, type « Henry grâce à Dieu ».
- N° 91. — Coque XVI^e, type « Galion de la Reine Vierge ».
- N° 93. — Coque XVII^e, type « The Prince ».

- N^o 94. — Coque XVII^e, type Vaisseau Louis XIII (Callot).
N^o 95. — Coque XVII^e, type « Souverain des mers ».
N^o 96. — Coque XVII^e, type Vaisseau Georges I^{er}.
N^o 97. — Coque XVIII^e, type Sacolève-Hirondelle.
N^o 98. — Coque XVIII^e, type Flottille de Versailles.
N^o 99. — Coque XVII^e, type Flottille de Versailles.
N^o 100. — Coque XIX^e, type Frégate.

En plus et hors compte 12 dessins décoratifs faits pour SABINO.



ENVOI

PRINCES, voici une grande part de mon travail durant cinq années. Si vous avez fui depuis longtemps, je ne m'en suis pas aperçu ayant accoutumé de parler tout seul; mais si restés vous êtes, — c'est moi qui ne voudrais plus vous lâcher.

IMPRIMERIE
DES PAPETERIES DE NORMANDIE
CAEN