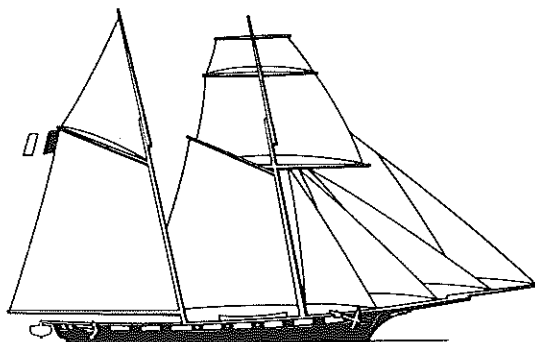


**Sous-dossier :**

**2 - recherches archivistiques**



# LA RECOUVRANCE

---

**Dossier principal :**

Concours "Bateaux des Côtes de France"

# SERVICE HISTORIQUE DE LA MARINE

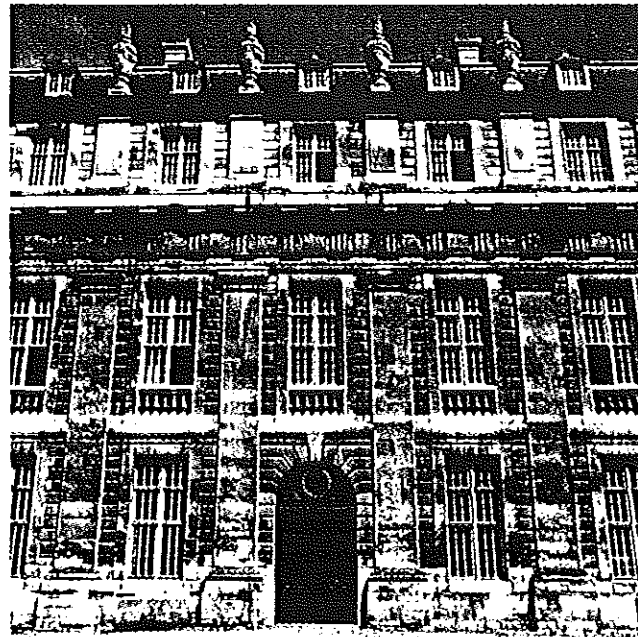
A la différence de l'armée de Terre et de l'armée de l'Air, la Marine dispose d'un dépôt central d'archives et de dépôts locaux dans chacun des cinq ports de guerre : Cherbourg, Brest, Lorient, Rochefort et Toulon. Chacun d'entre eux est dirigé par un archiviste paléographe.

Les archives de la Marine sont ouvertes au public dans les mêmes conditions que les Archives nationales ou départementales ; toutefois, les personnes de nationalité étrangère doivent déposer auprès du ministère des Affaires étrangères (Service des archives diplomatiques) une demande d'autorisation de consultation, par l'intermédiaire de leur représentant diplomatique.

Sont actuellement ouvertes à la recherche les archives antérieures au mois de septembre 1939, à l'exception des dossiers individuels, qui ne sont communicables que cent vingt ans après la naissance des intéressés.

Les renseignements que l'on trouvera ci-après sont d'ordre exclusivement bibliographique et doivent permettre au lecteur d'orienter et de préparer ses recherches.

# LE PAVILLON DE LA REINE

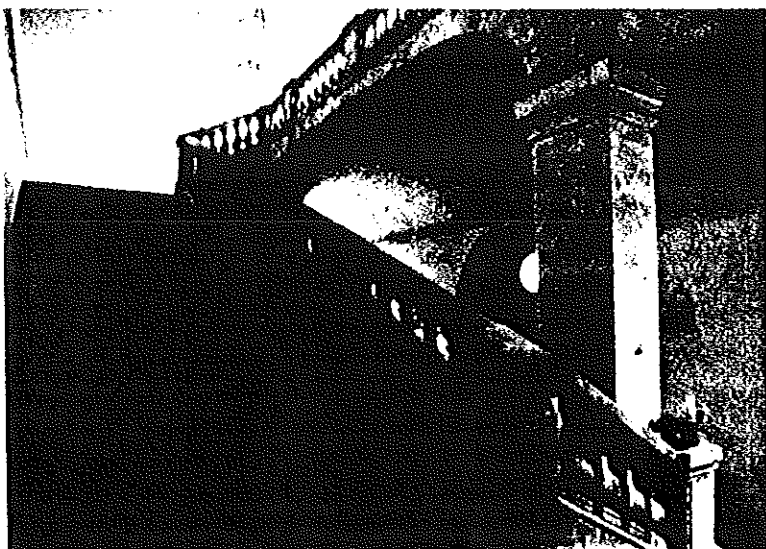


Le Service Historique de la Marine, comme ceux de l'Armée de Terre et de l'Armée de l'Air, est installé dans l'enceinte du château de Vincennes. Il occupe le Pavillon de la Reine, réplique en façade de celui du Roi. Construit par Le Vau en 1658, ces deux bâtiments constituent un remarquable exemple de l'architecture classique. Résidence d'Anne d'Autriche et de Mazarin, au lendemain de

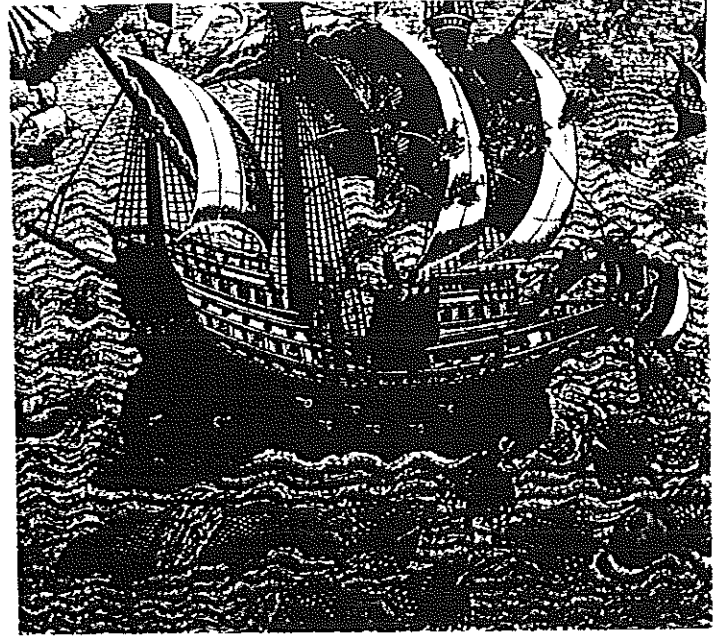
la Fronde, le Pavillon de la Reine conserve quelques témoignages de sa splendeur passée : l'escalier d'honneur en pierres de Saint-Leu et un plafond peint par Michel d'Origny, représentant Monsieur, frère de Louis XIV. Dans les fossés sud du bâtiment, une colonne rappelle l'exécution, en 1804, du duc d'Enghien.

En principe, Vincennes aurait dû servir de résidence royale. Mais, le jeune Louis XIV manifesta sa préférence pour le Louvre, Fontainebleau et surtout Versailles, dont il fit la plus belle résidence d'Europe. Après bien des hésitations, le château reçut une affectation militaire à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. Le Pavillon de la Reine abrita ainsi les appartements de Daumesnil, gouverneur en 1815 et du Duc de Montpensier, un des fils de Louis-Philippe. Le décor de sa salle de billard, dite "chambre de Mazarin",

est parvenue jusqu'à nous. Après avoir subi d'importants dégâts en 1944, le Pavillon de la Reine, connut une habile restauration et abrita le Musée et la bibliothèque de la Première Guerre mondiale, avant de recevoir en 1974 le Service Historique de la Marine.

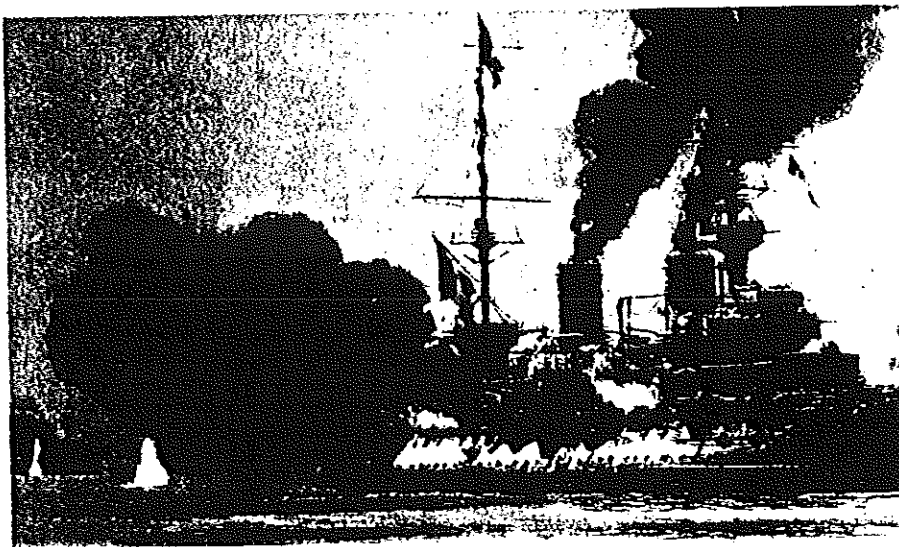


*Caraque de la fin du XVI<sup>e</sup> dans Théodore de Bris. Navigation in Brazilia Americae 1590 (S.H.M.).*



Après quelques tentatives éphémères, comme le Bureau d'histoire et de législation dirigé en 1799 par Moreau de Saint Remy et celle du poste d'historiographe de la marine confié à Jal, le Service Historique de la Marine ne fut définitivement créé qu'au lendemain de la Première Guerre Mondiale, à l'initiative du Ministre Georges Leygues et sous la direction du Commandant Castex. Dépendant de l'Etat-Major Général et de l'Ecole Supérieure de Guerre Navale, le Service Historique avait initialement pour but d'étudier la Première Guerre Mondiale et d'en tirer des leçons d'ordre stratégique et tactique.

Dans le cadre de l'organisation d'une "haute culture navale", il comprenait deux grandes branches : des "organes centralisateurs", archives et bibliothèque et un "organe utilisateur", la section historique. Ces principes et cette organisation restent valables. Sous la direction d'un officier-général de la Marine, le service conserve des liens étroits avec l'Etat-Major de la Marine et l'Ecole de Guerre. Dans le cadre de la recherche historique, il accueille cependant un public de plus en plus vaste. Il est en relation avec des centres universitaires et organise des manifestations extérieures, expositions et colloques.



*Le BOUVET aux Dardanelles. Le cuirassé devait disparaître le 18 mars 1915. Aquarelle de Brenet (Musée de la marine).*



LES DEPOTS D'ARCHIVES LOCALES

CDR BREST            Monsieur l'Archiviste Paléographe  
                          Chef du Centre  
                          de Documentation et de Recherche  
                          de l'Arrondissement Maritime de BREST  
                          Immeuble Surcouf  
                          29240 - BREST NAVAL

CDR CHERBOURG        Monsieur l'Archiviste Paléographe  
                          Chef du Centre  
                          de Documentation et de Recherche  
                          de la Première Région  
                          Caserne de l'Abbaye  
                          BP 1  
                          50115 - CHERBOURG NAVAL

CDR LORIENT            Monsieur le Chef du Centre  
                          de Documentation et de Recherche  
                          de l'Arrondissement Maritime de LORIENT  
                          Enclos de l'Amirauté  
                          Rue de la Cale Ory  
                          56998 - LORIENT NAVAL

CDR ROCHEFORT        Monsieur le Chef du Centre  
                          de Documentation et de Recherche  
                          de l'Arrondissement Maritime de ROCHEFORT  
                          56, rue Toufaine - BP 170  
                          17308 - ROCHEFORT CEDEX

CDR TOULON            Madame le Chef du Centre  
                          de Documentation et de recherche  
                          de la Troisième Région Maritime  
                          Place d'Armes - BP 45  
                          83800 - TOULON NAVAL

# RECHERCHES SUR LES BATIMENTS

---

## I. — Instruments de recherche imprimés. Bibliographie.

L'identification d'un bâtiment doit toujours être conduite à partir des deux instruments de travail suivants :

Le Conte (Pierre), *Répertoire des navires de guerre français*, Cherbourg 1932 (1) ;

Vichot (Capitaine de vaisseau Jacques), *Répertoire des navires de guerre français*, 2<sup>e</sup> édition, 1967 (2).

Il existe également, pour le xix<sup>e</sup> et le xx<sup>e</sup> siècles, des listes officielles imprimées, comme le *Répertoire alphabétique des bâtiments de tout rang armés et désarmés par l'Etat de 1800 à 1828 compris et des officiers qui, dans cet intervalle, en ont eu le commandement*, Paris, 1830. Ce répertoire, établi par Lagatinerie, a été poursuivi jusqu'en 1878 par cinq suppléments publiés respectivement en 1835 (pour les années 1829-1834), 1852 (1835-1844, avec un correctif au précédent supplément), 1859 (1845-1854), 1872 (1855-1868), 1880 (1869-1878) ; il présente de nombreuses erreurs, du moins dans sa première partie.

Citons encore la *Liste des bâtiments de la Marine française (guerre et commerce) et de leurs signaux distinctifs*, Paris, depuis 1865 (publication du Service hydrographique).

Pour la Marine nationale, entre 1848 et 1939, on consultera de préférence la *Liste générale des bâtiments en chantier et à flot au 31 décembre...*, devenu (1855) *Etat général des bâtiments composant la flotte au 1<sup>er</sup> janvier...*, puis *Liste de la flotte*, 1861-1914 et 1920-1939 (3).

---

(1) L'auteur a également établi une liste des navires français de 1648 à 1700, par catégories de bâtiments, *List of men-of-war, 1650-1700. Part II, French Ships, 1648-1700*, London, Cambridge University Press, 1935 (The Society for nautical research, occasional publications, n° 5), 48 p.

(2) Ce dernier répertoire, plus complet que le précédent, déborde en fait le cadre de la marine militaire et recense de nombreux bâtiments qu'avait écartés Le Conte, comme les bâtiments de la Compagnie des Indes. Pour ces derniers, on se reportera de préférence à la liste établie par Geneviève Beauchesne et publiée en annexe de *l'Inventaire des archives de la Compagnie des Indes*, déjà cité (cf. p. 16), pp. 87-130.

(3) Entre le 1<sup>er</sup> juin 1917 et le 28 novembre 1919, a paru tous les mois puis tous les deux mois sous le titre *Liste et situation des bâtiments de la Marine française*.

L'*Annuaire de la Marine* et la *Liste navale*, déjà cités (1) donnent également des renseignements sur les bâtiments et les forces navales.

Pour le xx<sup>e</sup> siècle, on dispose aussi des *Flottes de combat*, publiées tous les deux ans depuis 1897, et des publications étrangères suivantes : *Taschenbuch der deutschen Kriegsmarine*, depuis 1900, devenu dès la deuxième année (1901) *Taschenbuch der deutschen und der fremden Kriegsmarine*, puis *Taschenbuch der Kriegsmarinen* et enfin, vers 1950, *Weyers Flottenaschenbuch* ; *Jane's All the world's fighting Ships*, depuis 1898 ; surtout, *The naval Annual*, 1886-1919 (2), devenu *Brassey's Naval and Shipping Annual*, 1920-1935, puis *Brassey's Naval Annual*, 1936-1949, et enfin *Brassey's Annual*, depuis 1950 (3). Il existe d'autres collections, par pays. Tous ces ouvrages donnent les principales caractéristiques des bâtiments, avec plans et photos.

Pour la guerre de 1914-1918, on consultera la *Proposition de résolution tendant à charger la commission de la Marine militaire d'établir et de faire connaître le bilan des pertes faites sur mer par les nations belligérantes*, par Louis Marin, député, Paris, 1920 (Documents de la Chambre des députés, session de 1920, n° 634), ainsi que le *Livre d'or de la Marine française (marine de guerre et marine de commerce)*, multigr. (Travaux du Service historique de la Marine).

Pour la guerre de 1939-1945, une liste a été établie par le Service historique de la Marine, *Activité et sort final des bâtiments français au cours de la guerre 1939-1945 (à l'exclusion de la flotte auxiliaire et des bâtiments de servitude)* ; elle a été publiée en annexe de l'ouvrage de l'amiral Auphan et de Jacques Mordal, *La Marine française pendant la seconde guerre mondiale*, déjà cité (4). En ce qui concerne la marine de commerce, on se reportera à la liste établie également par le Service historique de la Marine, *Pertes de la marine marchande française, 1939-1945*, publiée dans *La Marine marchande en 1956*, pp. 219-245, et aux *Annales techniques de la Marine marchande*, n° 12 (février 1948), publiées par le Secrétariat général de la Marine marchande (5).

Enfin, pour connaître l'activité des bâtiments, il sera utile de consulter l'état des *Bénéfices de campagnes des militaires de l'armée de mer (Temps de paix et temps de guerre)*, publié par le *Bulletin officiel des armées* (édition méthodique, vol. n° 368).

Dans de nombreux cas, les recherches sur un bâtiment ou sur un groupe de bâtiments pourront être poursuivies à l'aide de monographies ou d'ouvrages généraux, parmi lesquels on peut citer :

Le Masson (Henri), *Histoire du torpilleur en France, 1872-1940*, Paris, Académie de Marine, 1967, in-4°. Sources, bibliographie. Table alphabétique (pour certains exemplaires seulement, à consulter au Service historique ou dans les dépôts d'archives des ports) ;

---

(1) Cf. p. 25.

(2) N'a pas paru en 1917 ni en 1918.

(3) Dans le volume de 1948, on trouvera la publication des conférences navales du Führer.

(4) Cf. p. 23.

(5) On trouvera notamment, dans ce numéro spécialement consacré à la reconstitution de la flotte française de commerce et de pêche, une liste des navires de commerce perdus du fait de la guerre (2<sup>e</sup> partie), une liste des renflouements et des notices sur les navires livrés par l'Allemagne, achetés ou en construction (3<sup>e</sup> partie). Index.

Le Masson (Henri), *Du Nautilus (1800) au Redoutable. Histoire critique du sous-marin dans la Marine française*, Paris, Presses de la Cité, 1969, in-8° ;

Le Masson (Henri), *De la Gloire au Richelieu*, Paris 1946, in-8°.

Pour la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, on consultera aussi les *Renseignements sur les navires* publiés dans l'*Aide-mémoire d'artillerie navale*, n° 18 (1878, 3<sup>e</sup> livraison), 21 (1879, 2<sup>e</sup> livr.), 25 (1881, 1<sup>re</sup> livr.), 27 (1882, 1<sup>re</sup> livr.), 41 (1887, 3<sup>e</sup> livr.), 48 (1890, 2<sup>e</sup> livr.), pagination continue.

Pour l'aéronautique navale, on trouvera les premiers éléments d'information dans les *Flottes de combat*, déjà citées, et dans *Jane's All the world's Airships* (puis *Aircraft*), depuis 1909. Consulter également les *Bénéfices de campagne des militaires de l'armée de mer*, déjà cités.

## II. — Archives.

Les recherches dans les archives ne devront être entreprises que lorsqu'on aura épuisé toutes les ressources des ouvrages cités précédemment.

Les séries ou sous-séries des archives de la Marine susceptibles d'apporter des renseignements sur les bâtiments sont les suivantes :

### A. — Documents techniques.

#### 1. Archives centrales.

L'essentiel des documents concernant les bâtiments eux-mêmes est regroupé dans les sous-séries D<sup>1</sup>, *constructions navales*, aux Archives nationales (1), et DD<sup>1</sup>, *idem*, au Service historique. La sous-série DD<sup>1</sup> est elle-même subdivisée de la façon suivante :

ODD<sup>1</sup>, mémoires et documents divers (articles 1-5 et 12 bis-40) ; matricules des bâtiments en construction et à flot, 1793-1857 (articles 7-12) ; prix de revient, 1865-1921 (articles 43-76) ; registres descriptifs des bâtiments (coque et machine), 1896-1941(2).

1DD<sup>1</sup>, minutes de la correspondance, 1818-1938, lacunes après 1913 (3).

4DD<sup>1</sup>, marchés (4).

6DD<sup>1</sup>, projets et rapports (5).

---

(1) Cf. *Etat sommaire...*, déjà cité, pp. 579-588. On trouvera encore des renseignements sur la fourniture des bois de construction et des appareils dans les sous-séries D<sup>2</sup>, *approvisionnements* *ibid.*, pp. 593-604), D<sup>4</sup>, *artillerie* (*ibid.*, pp. 605-606), ainsi que dans la série G, *mémoires et documents divers* (*ibid.*, pp. 663-suiv.), et, accessoirement, dans la sous-série B<sup>2</sup>, *lettres reçues* (*ibid.*, pp. 79-146).

(2) Articles 77-94. Répertoire multigr. par Erik Le Maresquier.

(3) Répertoire numérique dactylogr., commun à ODD<sup>1</sup> et 1DD<sup>1</sup>.

(4) Répertoire multigr., par Erik Le Maresquier, pour les articles 470-573 (années 1840-1940).

(5) Répertoire numérique détaillé, dactylogr. ou manuscrit, pour les articles 100-232 et 501-566.

7DD<sup>1</sup>, dossiers des bâtiments, depuis 1830 environ. Ces dossiers, souvent très riches, concernent l'entretien du bâtiment jusqu'à sa condamnation : on y trouve notamment des devis d'armement et de campagne, qui donnent toutes les caractéristiques du navire (coque, mâture, voilure, machines, etc.) (1).

8DD<sup>1</sup>, plans, XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle (2).

9DD<sup>1</sup>, rapports d'essais, 1882-1940 (3).

## 2. Archives des ports.

On trouvera dans la série G, *constructions navales*, nombre de documents qui ne font nullement double emploi avec ceux des archives centrales. Outre des correspondances dont on ne trouve pas l'équivalent à Paris, on peut citer les rapports des ingénieurs (ainsi à Cherbourg) et des collections souvent beaucoup plus complètes de devis d'armement et de campagne, comme la sous-série 2G<sup>2</sup> des archives du port de Rochefort, dans laquelle on trouve des documents du XVIII<sup>e</sup> siècle (4). Les archives de Rochefort conservent aussi une collection unique de clichés sur verre des bâtiments construits dans ce port à partir de 1871 (5).

La série H, *artillerie navale*, pourra apporter des compléments d'information.

B. — Les recherches sur l'activité des bâtiments exigent le recours à d'autres sources, tant aux Archives centrales que dans les ports.

### 1. Archives centrales.

Sous-séries B<sup>0</sup>, *armements*, aux Archives nationales (6), et BB<sup>5</sup>, *idem*, aux Archives nationales puis au Service historique de la Marine, où on trouvera notamment la matricule des bâtiments depuis 1863.

Sous-série C<sup>0</sup>, *rôles d'équipages*, 1668-1792 (7).

---

(1) Répertoire manuscrit.

(2) Inventaire dactylographié, avec table. Il existe également un catalogue des plans des bâtiments à voiles, dactylographié, dressé par Alain Erlande-Brandenburg, à paraître en 1980. On aura soin de consulter aussi, pour le xviii<sup>e</sup> siècle, les nombreuses planches des dictionnaires d'Aubin, de Vial du Clairbois et Blondeau et de Lescallier, déjà cités (cf. p. 24), et d'une façon générale, l'ouvrage du vice-amiral Paris, *Souvenirs de Marine. Collection de plans ou dessins de navires et de bateaux anciens ou modernes existants ou disparus, avec les éléments numériques nécessaires à leur construction*, Paris, 1882-1908, 6 volumes in-plano. Ce recueil a été réédité par les Editions des Quatre-Seigneurs, Grenoble, 1975-1976, 3 volumes in-4<sup>o</sup> oblong. Une table générale de l'ouvrage a été dressée par Jean Pujade et publiée dans le fascicule introductif à la *Collection de documents d'ethnographie navale, d'archéologie navale, d'ethnographie terrestre, d'archéologie terrestre*, Paris, 1948.

(3) Répertoire multigr., par Erik Le Maresquier.

(4) Répertoire imprimé, dressé par René Lair (cf. p. 17).

(5) Inventaire manuscrit, par Marie Descubes et Marc Fardet.

(6) Cf. *Etat sommaire...*, pp. 226-230.

(7) Cf. *Etat sommaire...*, pp. 472-566. Les quelques rôles postérieurs à 1792, qui formaient la sous-série CC<sup>0</sup>, ont été répartis entre les ports, où ces documents sont normalement conservés pour la période postérieure à la Révolution. Il n'existe pas de fichier central pour les collections des ports, qui sont le plus souvent dispersées entre plusieurs séries : C, *forces navales*, et E, *services administratifs* ; mais aussi P, comme pour Dunkerque (sous-série 3P des archives de la 1<sup>re</sup> région maritime) ou Bayonne (sous-série 13P des archives de l'arrondissement maritime de Rochefort).

Sous-série 4JJ, *journaux de bord*, fin XVII<sup>e</sup> siècle-vers 1840 (1).

Les renseignements sur les opérations auxquelles les bâtiments ont participé et sur les missions qui ont pu leur être confiées sont à rechercher essentiellement dans les sous-séries B<sup>1</sup> et BB<sup>1</sup>, *campagnes*, conservées aux Archives nationales, jusqu'en 1870 environ, puis au Service historique (2). On y trouvera les minutes des instructions données aux commandants des unités et des forces navales ainsi que la correspondance et les rapports adressés par ces derniers au roi puis au ministre. La correspondance concernant les expéditions scientifiques et notamment les grands voyages de circumnavigation aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles est regroupée dans les sous-séries 3JJ et, accessoirement, 5JJ, conservées aux Archives nationales (3).

Quelques compléments pourront être fournis par les sous-séries B<sup>2</sup> et BB<sup>2</sup>, *ordres et dépêches*, B<sup>3</sup> et BB<sup>3</sup>, *lettres reçues* (4), également conservées aux Archives nationales jusqu'en 1870, puis au Service historique, et par les sous-séries B<sup>6</sup>, *galères* (5), et F<sup>2</sup>, *prises* (6), aux Archives nationales.

Pour la guerre de 1914-1918, on consultera la série SS, au Service historique (7).

## 2. Archives des ports.

Pour l'Ancien Régime, il convient de consulter plus particulièrement la série E, *services administratifs*, dans laquelle on trouve la correspondance des autorités des ports avec la Cour. Pour la période postérieure à 1789, la correspondance échangée entre les préfets maritimes et le ministre de la Marine forme la série A, *commandement de la Marine*; toutefois, pour l'époque de la Révolution et de l'Empire, les archives des anciens arrondissements ont été généralement classées dans la série P, avec celles des directions de l'inscription maritime qui les avaient recueillies (ainsi pour Dunkerque, Le Havre, Bayonne, Marseille, la Corse). Pour cette même époque, des renseignements complémentaires seront fournis par la série Q, *invalides et prises*.

Quant aux archives des formations et des bâtiments, à partir de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, elles sont regroupées dans la série C, *forces navales*.



---

(1) Inventaire imprimé, avec tables (cf. p. 9). La suite des journaux de bord des bâtiments de l'Etat est conservée dans la série C des ports; il n'existe pas de répertoire collectif. Pour la période de la guerre de 1914-1918, ces documents sont conservés aux Archives centrales (série SS, sous-série Y).

(2) Pour B<sup>1</sup>, cf. *Etat sommaire...*, pp. 147-225. Pour les articles BB<sup>1</sup> 1-320, inventaire imprimé par Georges Bourgin (cf. p. 9).

(3) Pour 3JJ, inventaire analytique manuscrit, consultable aux Archives nationales. Pour l'ensemble de la série JJ, voir p. 9.

(4) Pour B<sup>2</sup> et BB<sup>2</sup>, cf. *Etat sommaire...*, pp. 45-78 et 79-146; et *Inventaire des archives de la Marine. Série B...*, déjà cité (cf. p. 8).

(5) Cf. *Etat sommaire...*, pp. 239-242.

(6) Cf. *Etat sommaire...*, pp. 656-662.

(7) Répertoire dactylographié.

## Recherches historiques sur les goélettes type IRIS

IRIS (1818-1844)  
FINE (1835-1850)  
DORIS (1837-1845)  
DAPHNE (1836-1843)  
LEVRETTE (1836-1846)

### Sources imprimées

Répertoire des navires de guerre français-Vichot 1967  
Répertoires alphabétiques des bâtiments de tout rang armés  
par l'Etat et des officiers qui en ont eu le commandement-  
Paris 1830 et ses suppléments  
Etat général de la Marine et des colonies - années 1838 à  
1848  
Journal de la FLOTTE années 1841 à 1848  
Annales maritimes et coloniales- années 1818 à 1847  
La France maritime  
Souvenirs de marine conservés, par l'Amiral PÂRIS  
Dictionnaire BONNEFOUX et PÂRIS-Marine à voiles  
Dictionnaire WILLAUMEZ  
L'art de la mâture ,de FORFAIT

### Archives

BREST-Sous-série 4A- Marine à Saint Servan ,pour  
FINE et DORIS

LORIENT .....pour DAPHNE et LEVRETTE

ROCHEFORT.....pour IRIS

TOULON.....pour IRIS et DAPHNE  
(passage 1838-1839)

CHERBOURG.....pour FINE (refonte)

PARIS -Service historique  
-Sous-séries DD1-dossiers des bâtiments

PARIS -Archives nationales  
-sous-séries BB4 dossiers de campagnes  
-sous-séries BB5 armements  
-sous-séries 4JJ journaux de bord

Copies ou communication à demander à Monsieur **WAKSMAN** pour l'Association "La Recouvrance":

-Sous-série 7 DD1- Dossiers des bâtiments déclassés

DAPHNE	carton 15
DORIS	-id-
FINE	carton 21
IRIS	carton 28
LEVRETTE	carton 30

-Sous-série 8 DD1 9 - Plans

IRIS	N° 40	fiche 761
FINE	N° 19	fiche 775 voileure FINE et DORIS
FINE	N° 10	fiche 760 voileure

Le Capitaine de vaisseau BRISOU doit passer à Vincennes le Jeudi 24 janvier après-midi.

\* \*  
\*

Explorations à demander à Monsieur **HEURAT** :

Journaux de bord IRIS -4 JJ 194 Sénégal et Cayenne 1818-1823  
-4 JJ 171 Antilles 1823-1826  
-4 JJ 194 Brésil 1827-1829  
-4 JJ 275 Méditerranée 1832-1835  
-4 JJ 295 Méditerranée 1835-1837

Journaux de bord DAPHNE -4 JJ 184 Antilles 1839-1841

Journaux de bord LEVRETTE -4 JJ 204 Cayenne, Brésil, Plata et mers du sud  
1836-1839

Dossiers de campagnes BB 4

- IRIS de 1818 à 1838 Sénégal-Antilles-B Brésil-Méditerranée
- DORIS de 1837 à 1845 Antilles
- FINE de 1837 à 1848 Sénégal-Côte occidentale d'Afrique
- DAPHNE de 1836 à 1841 Guyane-Antilles
- LEVRETTE de 1836 à 1846 Guyane-Antilles

*Notice nécrologique sur la vie, les travaux et les services de M. Jean-Baptiste Hubert, directeur des constructions navales à Rochefort.*

Vous devons la notice suivante à l'obligeance de MM. de Lamoignon et Nosereau, l'un ancien ingénieur de la marine, et l'autre actuellement ingénieur de 1<sup>re</sup> classe et membre de la Chambre des députés.

La mort venant de frapper un des hommes les plus dignes de respect, c'est un devoir pieux, pour ceux qui l'ont particulièrement connu, d'honorer sa mémoire en rappelant ses titres à la reconnaissance de la marine et de la cité qu'il habitait.

M. Hubert, directeur des constructions navales, commandeur de la Légion d'honneur, correspondant de l'Académie des sciences, naquit à Chauny, département de l'Aisne, le 1<sup>er</sup> mai 1781 de parents honnêtes et estimés.

Une de rares dispositions qui étaient le premier effet de la nature et de la sagesse qui le distingua toute sa vie, il entra à l'école polytechnique le 20 décembre 1797, à peine âgé de seize ans et demi, après quelques mois d'étude seulement, et se livrant à son instruction qu'à lui-même, car il n'avait presque pu avoir de leçons. Malgré sa jeunesse et des études si imparfaites, il se tarda pas à se distinguer, possédant à un éminent degré les facultés avec lesquelles on ne peut manquer de paraître aux premiers rangs de la carrière de la science, une parfaite organisation et un ardent amour du travail.

À l'époque où M. Hubert était à l'école polytechnique, le service des constructions navales était le plus recherché, et c'était la carrière que se dirigeaient les élèves les plus capables : mais comme il devait y être admis, et il fut reçu le 20 novembre 1799 à l'école spéciale des ingénieurs constructeurs. Ce fut une circonstance fort heureuse de sa vie que le choix qu'il fit de la carrière la plus propre à développer ses talents. Dans quel autre service qu'il fût entré, il aurait acquis, sans doute, une réputation distinguée; mais aucun ne lui aurait offert, comme celui des constructions navales, des occasions aussi favorables pour exercer ses facultés extraordinaires pour l'invention et la construction des machines. C'est le hasard qui dirige presque seul les jeunes gens dans le choix d'un état: heureux ceux qu'il conduit dans la carrière la plus propre au développement des talents que la nature leur a donnés!

Le 24 août 1801, M. Hubert fut appelé au service des ports.

Après avoir passé, à sa sortie de l'école des constructions navales, quelques années à Brest, M. Hubert fut envoyé à Rochefort, où il a résidé pendant près de 40 ans.

C'est là qu'il a exécuté les travaux qui ont fait connaître son nom dans la marine française et dans celle des contrées étrangères; c'est là qu'il a acquis ses droits à la reconnaissance de la ville de Rochefort pour les établissements qu'il a créés dans ce port, et à celle de la marine pour l'utilité des nombreuses machines qu'il a inventées et fait construire; c'est là que de tous côtés s'offrent à nos regards les titres de sa gloire. Grâce à lui l'arsenal de Rochefort est, de tous les arsenaux de France, le mieux pourvu de machines les plus propres à perfectionner le travail des ateliers. Combien de fois n'avons-nous pas vu des ingénieurs des autres ports envoyés à Rochefort pour étudier les machines inventées par M. Hubert, et pour en étendre l'usage!

84 M. Hubert n'avait pas plus de 25 ans, quand il éleva aux yeux étonnés de la population son moulin à draguer l'entrée des bassins, utilisé depuis au laminage du plomb et à la préparation de la peinture; mécanisme de la plus heureuse conception, aussi simple qu'ingénieux, consistant dans la mobilité du pied de l'arbre dont le pignon engrène successivement, par le jeu réglé d'une bascule, avec deux roues dentées parallèles, en regard l'une de l'autre, pour procurer un mouvement de rotation alternatif au cylindre sur lequel s'enroulent et se déroulent simultanément les deux parties d'une haussière aboutissant à la drague.

Quelque temps après on vit apparaître non loin du moulin à draguer, en face de la porte du Soleil et dans l'axe de la rue Royale, le moulin à scier de M. Hubert, qui a été d'un grand secours pour l'exécution des travaux, et qui ne sera pas sans utilité après l'établissement de la scierie à vapeur que l'on dispose dans une autre région de l'arsenal.

Chaque année M. Hubert, participant aux divers progrès de la mécanique appliquée aux arts, donna son nom à de nouvelles machines d'un emploi spécial, immédiat et économique, que

85 l'on retrouvera toujours et qui feront à jamais honneur à leur inventeur. Les mille des grandes machines commencées, perfectionnées et achevées en divers lieux et en divers temps, et employées dans les arsenaux de la marine comme puissance auxiliaire de guerre des peuples à la création de merveilles plus surprenantes et plus admirables.

La première fut la machine à tourner les vis de pointage de canonnades, en fer, remarquée dans le temps par les inspecteurs généraux de l'artillerie et du génie, qui offrirent à M. Hubert, au département de la guerre, une position supérieure à celle qu'il occupait alors dans la marine, et qu'il conserva par dévouement.

La seconde fut la machine à mortaiser les caisses de poulies, qui avait suffi à la consommation de tous les ports, si l'on n'en fût venu à faire des caisses de poulies d'assemblage;

La troisième, la machine à encaster les dés de réas de poulies en acier, d'un usage journalier, et qui fut portée, dès le premier essai, au degré de perfectionnement qu'elle pouvait atteindre;

La quatrième machine à tourner les gournables coniques, au tour de fil droit ou tors, au moyen d'un burin annulaire tournant à tous diamètres dans son mouvement longitudinal sur une génératrice soulevée elle-même par une pédale.

Plus tard, M. Hubert, depuis longtemps préoccupé des procédés de fabrication de l'atelier de la corderie, apporta dans la confection des cordages le plus essentiel perfectionnement par lequel on pût désirer, par la solution de l'important problème de la tension des fils de caret dans les torons; solution due à l'invention du crible de projection, assignant aux fils déterminés des bobines leurs places respectives dans le toron, et au grand mouvement que leur imprime le chariot mécanique qui les ramène en hélices entrelacées et superposées, formant faisceau de longueur, avant de les couper. Pour faire une juste part de mérite à chacun, il faut donc admettre M. Hubert à partager avec feu M. le baron Lair l'honneur des améliorations apportées de nos jours dans la confection des cordages par les divers procédés de fabrication qui ont marqué les progrès de l'art de la corderie.

On ne peut se dispenser de mentionner ici l'ingénieuse petite machine à filer le fil de caret, que M. Hubert appelait sa fileuse

sur place, et qu'il aimait à montrer; mais il serait trop long de rappeler tout ce qu'il a fait d'utile en ce genre.

Ses derniers soins se portèrent sur l'installation des grandes forges, des fonderies et des ateliers de mécaniciens, qui ne laissent presque rien à désirer aujourd'hui et qui mettent le port de Rochefort en mesure de soutenir honorablement la concurrence avec les autres établissements de la marine.

M. Hubert a, du reste, construit, dans l'exercice direct de ses fonctions, un grand nombre de vaisseaux, frégates et bâtiments à vapeur qui ont tous justifié de la supériorité de ses talents.

Ce qui l'a surtout caractérisé, c'est qu'il joignait à un esprit d'invention très-remarquable un jugement presque infaillible. Peu d'inventeurs se sont trompés aussi rarement que lui. Presque toujours, quand il avait conçu l'effet d'une machine, elle obéissait, après son exécution, fidèlement à sa pensée, et elle fonctionnait comme il l'avait prévu.

Un regret se présente en pensant à tous les travaux qu'il a faits. Ces travaux sont nombreux : ils auraient pu l'être davantage. Pourquoi n'a-t-on pas reconnu qu'un homme doué à un si haut degré d'un talent spécial pour les machines ne devait pas être employé à des détails vulgaires d'administration et de comptabilité, qui absorbaient son temps et auxquels un autre aurait été aussi propre que lui? Combien d'idées utiles, combien d'inventions ingénieuses ont été perdues, en jetant ainsi hors de sa tendance naturelle un esprit si éclairé, si fécond et si méditatif!

Nous vivons à une époque où plus que jamais les pensées des hommes de génie doivent être l'objet d'une sorte de culte : car c'est quelquefois à elles que se trouvent liées la gloire et la prospérité des États. Un homme invente la machine à filer, Watt invente la machine à vapeur, et l'Angleterre voit augmenter dans des proportions inouïes sa richesse et sa puissance! Les navires sont aujourd'hui soumis à une force d'impulsion nouvelle et toute la science navale se trouve changée. Que de difficultés, que de tâtonnements incertains dans l'application de ce nouveau moteur! Combien d'essais à faire! C'est dans de telles circonstances que la mort vient d'enlever à la marine l'un des hommes les plus propres à jeter de vives lumières sur des questions si importantes et si ardues! Oui, M. Hubert avait fait une étude particulière de l'application des machines à vapeur

aux navires : il s'était distingué sur ce sujet comme sur tous ceux qui tenaient aux sciences mécaniques. Les bâtiments à vapeur construits sur ses plans ont eu la réputation la plus brillante et la plus méritée. Ses pensées se portaient sans cesse sur les moyens de perfectionner cette science de la construction des machines à vapeur, qui ne fait que de naître et dans laquelle tant de progrès sont à désirer. On pouvait tout attendre de lui dans ces questions d'une si haute importance qu'il avait approfondies!

Maintenant il n'est plus! Déplorons la perte que fait en lui la marine. Déplorons le malheur d'un fils qui ne pourra jamais reconnaître trop de respects pour la mémoire d'un père qui a attaché tant d'honneur à son nom!

N<sup>o</sup> 120. — *DICTIONNAIRE de marine à voiles et à vapeur*, par MM. le baron DE BONNEFOUX et PARIS, capitaines de vaisseau; publié sous les auspices de M. le vice-amiral baron de Mackau, ministre de la marine et des colonies.

Le meilleur compte à rendre de cet excellent ouvrage est d'en reproduire la préface.

La vogue pour les dictionnaires va toujours grandissant : les sciences diverses, les arts, la plupart, même, des professions ou des métiers ont le leur, et leur fréquente réimpression en atteste l'utilité. On a très-bien compris qu'entre le vocabulaire, qui se borne à l'expression pure et simple du mot, et l'encyclopédie, qui expose les doctrines, les théories, les faits, il existe un milieu dont il ne s'agit que de déterminer judicieusement la position, et le public se plaît à laisser éclater sa prédilection pour ces recueils, qui sont un résumé varié, instructif, et qui ont le grand avantage de se produire sous une forme aussi commode qu'économique : or cette prédilection se manifeste d'autant plus vivement que la publication en est faite avec plus d'opportunité.

Il est, en effet, des époques de progrès ou de transition après lesquelles l'apparition d'un ouvrage qui les constate est universellement réclamée comme une impérieuse nécessité. Telle fut celle qui, sous les rapports maritimes, offre beaucoup d'analogie avec les temps actuels, et dont le Père Fournier, dans son Hydrographie, se fit l'historien si fidèle, si curieux, aujourd'hui comme alors, à lire et à consulter ! Pendant cette période, les bâtiments que l'on qualifia de ronds se substituèrent aux navires dits subtils : la lutte dura longtemps ; mais enfin, excepté en ce qui concerne les bateaux, les embarcations ou canots, la galère fut remplacée par la nave, le côme ou comite par le maître d'équi-

Paris, Arthus-Bertrand, éditeur libraire de la Société de géographie et de la Revue Coloniale, rue Hautefeuille, 23.

931

page, l'aviron par la voile, et la force musculaire de la chiourme par l'impulsion du vent.

Les bâtiments à vapeur, dans la forme de la carène, ressemblent aux galères ; mais quoiqu'ils aient une grande supériorité sur elles, par la force du moteur et par l'exactitude d'action dont on peut, en quelque sorte à heure fixe, prédire les résultats, cependant le vent est un agent qui ne coûte rien, qui, comme il arrive pour le combustible, n'encombre pas les cales, ne fait pas obstacle à la quantité du fret et ne diminue pas le port des cargaisons ; enfin, il suffit pour mouvoir, avec une facilité extrême, les constructions flottantes les plus vastes, les plus chargées d'artillerie ; et s'il est vrai que la marine à vapeur est parvenue à marcher en première ligne pour les coups de main, la garde des côtes, les descentes, les communications pressées, qu'elle est l'auxiliaire le plus utile, la rivale même, si l'on veut, de la marine à voiles, qu'elle peut se combiner avec elle de mille manières et entrer comme moteur mixte dans certaines constructions navales ; on doit aussi regarder comme certain que la marine à voiles ne sera pas détronée, et qu'elle n'en continuera pas moins à être employée sur la plus grande échelle et avec le plus grand succès. Aussi le titre de *Dictionnaire de marine à voiles et à vapeur*, que nous avons adopté, est-il le seul qui convienne actuellement aux ouvrages de cette nature ; et tout donne à penser que ce même titre ou l'équivalent sera, pour eux, conservé pendant longtemps encore.

Dans les temps dont on vient de parler, la marine à voiles se substitua à la marine à rames ; aujourd'hui, il n'y a pas substitution, mais fusion entre la marine à vapeur et celle à voiles, c'est-à-dire que les deux systèmes marchent ensemble ou séparément, non-seulement sans se nuire, mais, au contraire, en se prêtant un appui mutuel, en se combinant souvent tous les deux, ou qu'en un mot ils sont, l'un et l'autre, devenus indispensables, et qu'ils se servent réciproquement de complément. Notre époque est donc aussi une période de transition, et de progrès ; elle l'est même à un double titre, car, si le fait prodigieux de l'application de la vapeur à la navigation sur mer et aux voyages les plus longs s'est définitivement établi, la marine à voiles s'est, de son côté, considérablement perfectionnée et a été l'objet de nombreuses améliorations.

Ainsi, le fer et le cuivre entrent sous une proportion beau-

932

coup plus élevée dans la construction ou le gréement, et l'on va jusqu'à construire des bâtiments et à faire des gréements qui sont entièrement en fer. — Les bois tendent à changer de nature à volonté, et à devenir plus durables par les imprégnations de M. Boucherie. — La préparation du chanvre, la fabrication des cordages, ont beaucoup gagné sous le rapport de la main-d'œuvre, de l'économie et de la force. — Les câbles chaînes ont été adoptés et, avec eux, le tortége ingénieux des cabestans Barbotin, des linguets Béchameil, Legoff ou autres, des bittes à manchon, des manilles, des mouilleurs, des lunettes, étrangleurs, cous de cygne, stoppeurs, etc. — Les crémaillères et vis de ridage sont essayées avec beaucoup d'avantages. — Les canons-obusiers ajoutent à la puissance de l'artillerie, et les valets erseaux, les percuteurs, les capsules, les étoupilles, les hausses, les micromètres, donnent à l'action de la charge des bouches à feu et à la justesse du tir une promptitude, une précision inconnues jusqu'ici. — Les caisses en tôle ont remplacé les barriques d'arrimage, qui étaient d'un grand encombrement, qui forçaient à restreindre, étroitement, la ration de l'eau, et qui la rendaient nauséabonde au bout de quelques jours. — Mille installations de détail ont été introduites dans la construction, le lancement, l'arrimage, la mâture, la voilure, le gréement, le pouillage, les emménagements. — Enfin, un nouveau fait vient de s'accomplir, que pendant longtemps on avait en vain tenté de réaliser, qui procurera un surcroît d'emplacement notable à bord où l'espace est si précieux ; et qui aura le résultat, d'une portée incalculable à l'avantage de la France dans l'éventualité d'une guerre maritime, de mettre ses bâtiments à même de tenir des croisières, pour ainsi dire, illimitées ! Ce fait est la fabrication de cuisines à appareil distillatoire pour transformer l'eau de mer en eau potable.

Les ports, les arsenaux, les chantiers, les usines, les ateliers, les formes ou bassins, les cales de construction, de halage ou autres, les machines de toute espèce, les hangars, les halles, toutes les parties, en un mot, du matériel ont aussi participé à ce mouvement.

Si l'on porte ses regards sur le personnel, on reconnaît que le corps royal de la marine, l'administration centrale, le équipages de ligne, l'artillerie et l'infanterie de la marine, les corps des officiers de santé, la gendarmerie maritime, le commissariat,

le contrôle, l'administration des subsistances, ou autres branches, en général, de ce personnel ont été récemment modifiés ou créés, et que l'organisation militaire ou administrative et la comptabilité ont été l'objet d'ordonnances qui en ont changé ou précisé le service ou les attributions.

L'hydrographie, les instruments nautiques, l'hygiène, la manutention des vivres de campagne, la préservation d'aliments ordinaires maintenus frais pendant un temps indéfini dans des boîtes ou conserves, ont également reçu de remarquables perfectionnements.

Au point de vue d'un dictionnaire, comment traduire ou résumer ce qui précède, si ce n'est par le nombre de mots qu'il a fallu créer ou introduire dans le langage maritime pour exprimer les idées ou les choses nouvelles ! Si l'on compare donc le nombre des termes de notre nomenclature à celui des dictionnaires publiés avant celui-ci, si l'on y ajoute ceux qui avaient été inévitablement oubliés ou négligés lors de leur impression, on n'en trouvera pas moins de 2,400 qui n'y sont pas classés, en y comprenant les acceptions, également nouvelles, sous lesquelles ces termes peuvent être envisagés.

Loin de nous, cependant, la pensée de chercher à déprécier les anciens dictionnaires ! Nous leur avons, au contraire, des obligations infinies, à ceux, entre autres, de Romme et de Willaumez. Ils nous ont, en effet, aplani les plus grandes difficultés, nous le proclamons avec reconnaissance; mais ils ne pouvaient que répondre et satisfaire aux nécessités de leur époque, comme nous désirons répondre et satisfaire à celles de la nôtre, et comme plus tard, sans doute, d'autres nous remplaceront par les mêmes motifs. Aussi nous bornons-nous à désirer d'avoir atteint le but avec autant de mérite, de bonheur ou de succès que leurs auteurs, et nous félicitons-nous de pouvoir être comptés, avec eux, parmi les hommes patients, laborieux, qui ont planté des jalons servant à marquer les progrès de la science et à guider nos successeurs dans la recherche toujours utile du passé !

Depuis quinze ans, les auteurs du dictionnaire actuel s'étaient assidûment occupés de recueillir les 2,400 mots ou acceptions de mots dont il vient d'être parlé, sur lesquels 1,200 environ appartiennent à la marine à voiles et les autres à la marine à vapeur, lorsqu'un rapprochement intime (celui de beau-père et de gendre), peut-être indispensable pour conserver l'unité de pensée dans une œuvre aussi compliquée et la conduire à bon terme, lorsque, disons-nous, ce rapprochement s'étant effectué entre eux, ils pensèrent que, pour donner une suite sérieuse à leur travail, ils devaient s'adresser au ministre de la marine, afin d'être agréés pour composer, sous ses auspices, un dictionnaire de marine à voiles et à vapeur; ils appuyèrent leur proposition par la présentation d'un programme dont les points principaux sont exposés ci-après :

Parler toujours le vrai langage des hommes de mer;

Fixer nettement la valeur de chaque terme; rechercher, choisir entre plusieurs quand il y a lieu, quel est le plus usité ou le plus correctement écrit;

S'attacher à bannir ou à déraciner toute irrégularité d'orthographe et toute confusion dans les mots techniques: car, avant tout, il faut s'entendre et être d'accord sur le sens des expressions;

Donner des détails précis, n'en négliger aucun d'instructif ou d'intéressant, mais élaguer ceux qui sont superflus ou, en général, d'une nature trop variable;

Mettre le plus grand ordre, la plus grande clarté, dans la distribution des matériaux, des articles et même des paragraphes;

Traiter avec un soin particulier les termes qui sont relatifs à la manœuvre des navires, à la conduite des machines à vapeur ou à la navigation proprement dite, et en fortifier les explications par des détails pratiques, utiles, afin que les jeunes marins aient le plus possible sous les yeux des avis ou des avertissements salutaires. Puissent, ajouterons-nous, être prévenus ainsi quelques-uns de ces sinistres vraiment lugubres qui, à des intervalles toujours trop rapprochés, viennent plonger des familles dans le deuil, contrister les populations maritimes, frapper au cœur les amis de l'humanité, et priver l'État de sou-

Faire la constatation des choses de la marine, de sa législation, de son organisation militaire ou administrative, de tout ce qui touche à l'art naval; y joindre des développements suffisants, des dessins, et surtout des chiffres, toutes les fois qu'ils peuvent servir à faciliter l'intelligence du texte, à graver des notions justes dans la mémoire, à servir de points de comparaison entre le présent et le passé ou l'avenir, et à conserver des souvenirs qui ne doivent pas être oubliés;

Citer les dispositions saillantes des lois et ordonnances les plus importantes, et les dates de celles qui le sont moins;

Ajouter au classement des constructions extra-européennes en y en introduisant d'extrêmement remarquables, dont les formes ou le grément méritent d'autant plus d'être notés qu'elles offrent des particularités fort ingénieuses, fort intéressantes par très-dignes d'être sauvées de l'oubli dont elles sont menacées par la transformation, peut-être totale, que le contact des constructions européennes tend incessamment à leur faire subir;

Donner la traduction anglaise des termes principaux du dictionnaire.

Outre les mots usuels, classer aussi ceux des mots anciens, dont l'explication peut faciliter la lecture des vieux ouvrages, mais se borner pour ceux-ci à de courtes définitions ou à des renvois aux mots nouveaux qui les ont remplacés;

Ne laisser passer aucune occasion de faire ressortir le mérite ou les inventions des hommes qui ont rendu des services importants à l'art de la marine, parmi lesquels on peut dire, avec juste orgueil, que la France compte peut-être la plus grande part;

Offrir, des exemples du langage familier ou figuré des marins, qui est si riche, si pittoresque, si énergique, si varié;

Établir, par des renvois bien entendus, une correspondance utile, intelligente, entre les divers articles qui se rapportent à un même tout, et compléter ainsi les explications qui, par la nature de l'ouvrage, peuvent manquer à chacun d'eux en particulier;

S'abstenir enfin, et rigoureusement, de toute critique, de toute discussion, entre ce qui est, et ce qui, selon d'autres, ne l'est pas; même la conviction personnelle des auteurs, pourvu qu'elle soit vraie; en un mot n'oublier jamais qu'un dictionnaire de science est un exposé de l'art et des choses à un temps donné, et non une arène où puissent se débattre les systèmes et les avis divergents.

M. le baron de Mackau était alors ministre de la marine; il accueillit ce programme avec la spontanéité la plus honorable, et quand, trois ans après, nous lui annonçâmes que l'ouvrage était touché à sa fin, il nomma une commission composée de MM. Guillois, capitaine de vaisseau et nommé depuis secrétaire du conseil d'amirauté; de Montravel, capitaine de corvette

et Kerris, ingénieur de la marine, pour en examiner les diverses parties. Cette commission fut unanime sur l'utilité, sur l'à-propos de l'ouvrage, sur la convenance d'en favoriser la publication; les bureaux compétents du ministère, ayant aussi été consultés, se déclarèrent dans le même sens. Finalement, un éditeur fut appelé, avec qui l'administration souscrivit des engagements en vertu desquels il se chargea de cette publication à ses frais, et il est presque superflu d'ajouter que les auteurs ne réclamèrent de lui, aucun avantage particulier, voulant qu'il pût porter toutes ses ressources à assurer une bonne exécution typographique, à fournir des planches parfaitement soignées et à n'employer que d'excellent papier.

Ainsi, nous n'avons rien négligé pour que le public pût se trouver en possession d'un répertoire complet, qui fût comme un résumé de l'art naval tout entier, qui rendit compte de tous les changements survenus dans la marine, et qui servit de signal de ralliement pour fixer les idées, pour indiquer le sens réel des mots ou la valeur positive des choses, pour éclairer les gens du monde, pour propager ou populariser le goût de notre profession, enfin pour empêcher de tomber dans des habitudes incorrectes de s'exprimer, toujours funestes au progrès, ou dans des écarts qu'il importe d'arrêter ou de prévenir. Qui peut nier, en effet, que l'usage des termes vicieux ne tende à maintenir la corruption dans un idiome dont il importe, au contraire, de poser rationnellement les bases, en adoptant une orthographe, un genre, une classification, un sens bien arrêtés ou bien définis pour chaque mot ?

Il nous reste à parler de la division de notre dictionnaire en deux volumes : cette division est fondée sur le nombre élevé des termes fournis par la réunion en un même corps d'ouvrage de ceux des deux marines à voiles et à vapeur, trop considérables pour être renfermés dans un seul volume, et qui en a nécessité la répartition en deux ; encore, chacun d'eux contient-il beaucoup plus de matières (le double à peu près) que ceux de Romme ou de Willaumez précédemment cités. Dès lors, nous avons pensé qu'il était convenable de réserver un des volumes exclusivement à la vapeur, et de consacrer l'autre à tout ce qui n'y est pas spécialement relatif. Ces deux volumes ont ainsi une étendue à peu près égale, car, si le nombre des termes contenus dans le volume de la marine à vapeur est moins grand que celui des termes contenus dans l'autre, il a aussi fallu donner pour ces termes sur la vapeur, qui sont peu connus, des explications plus longues, des développements plus détaillés que si depuis longtemps ils appartenaient au domaine de la science ou de la navigation. D'ailleurs, il y a l'avantage que, selon le goût et les vues des lecteurs, chacun pourra, soit acquérir les deux volumes à la fois, soit se borner à un des deux séparément.

Nous avons, du fond du cœur, rendu hommage à nos prédécesseurs pour les lumières que nous avons trouvées dans leurs ouvrages ; qu'il nous soit aussi permis d'adresser nos plus sincères remerciements aux hommes zélés pour la science qui nous ont guidés dans notre œuvre ou qui l'ont favorisée par leur jugement sain et exercé, leurs conseils éclairés, leur influence ou leur position : tels ont été, plus particulièrement, M. le baron Hugon, vice-amiral et vice-président du conseil d'amirauté, et M. de Fleuriau, capitaine de vaisseau et directeur du personnel et des opérations maritimes, dont l'amitié longtemps éprouvée par l'un des deux auteurs, qui fit avec eux, dans sa jeunesse, des campagnes de guerre aussi longues, aussi pénibles qu'instructives ou mémorables<sup>1</sup>, ne lui a jamais fait défaut, et qui, de son côté, a eu dans tous les temps pour eux une affection toute fraternelle.

Nous avons, enfin, les plus grandes obligations aux Annales maritimes, fondées en 1816 par M. Bajot, qui depuis cette époque, et sans avoir rien changé à l'esprit de son plan primitif, les a rédigées toujours avec la plus grande sagacité.

Au résumé, tel est le plan, tel est l'ouvrage ; l'un et l'autre, comme on vient de le voir, ont reçu jusqu'ici de très-hautes approbations, de bien honorables suffrages qui prouvent, au moins, que notre livre est utile et opportun ; mais il reste à acquiescer ceux du public : or, quel que soit le jugement qu'il en portera, nous avons la conscience de ne nous être épargné ni peines, ni recherches, ni sacrifices, pour parvenir à les mériter, et si après une composition de si longue haleine, conçue avec tant

<sup>1</sup> Telles que celles de Bruix, sur les côtes d'Italie et d'Espagne ; celles de Ganthcaume, sur les côtes d'Égypte et dans la Méditerranée ; celle de Villaret-Joyeuse, pour la reprise de Saint-Domingue, et celle de Linois, dans les mers de l'Inde et de la Chine, dont on peut considérer les diverses parties comme ne formant qu'une seule et même croisière. . . . Croisière, pour ainsi dire, fabuleuse, car elle dura plus de trois ans !

N° 121. — *Dictionnaire de marine à voiles et à vapeur, par feu le vice-amiral comte Willaumez, 4<sup>e</sup> édition revue et augmentée par M. le capitaine de vaisseau comte E. Bouët-Willlaumez.*

La librairie Pillet, fils aîné, rue des Grands-Augustins, 7, vient de mettre sous presse la quatrième édition du dictionnaire de feu le vice-amiral comte Willaumez, revu et augmenté des termes de la marine à vapeur par le capitaine de vaisseau comte E. Bouët-Willlaumez. Douze planches, gravées sur cuivre, paraîtront à la suite du volume et représenteront toute espèce de bâtiments de guerre ou de commerce, à voiles ou à vapeur; les nœuds, amarrages et ustensiles de bord les plus en usage; les pavillons des puissances maritimes, ceux des arrondissements maritimes, du télégraphe marin et de la tactique navale; dont un tableau synoptique donnera la clef et les signaux principaux; ces planches reproduiront également les élévations et coupes des chaudières à tonneaux et des chaudières tubulaires, des machines à balanciers comme de celles à mouvement direct, et enfin les coupes longitudinales des frégates à roues et des frégates à hélice.

Une treizième planche reproduira le combat soutenu avec succès, en 1864, par la frégate française *la Poursuivante*, capitaine Willaumez, l'auteur du dictionnaire, contre le vaisseau anglais *l'Hercule*.

L'éditeur a été autorisé à joindre au volume une notice de M. Arago sur les machines à vapeur et les explosions des chaudières. Malgré ces augmentations de texte et de gravures le prix du dictionnaire sera diminué de près d'un tiers, afin qu'il puisse se trouver à la portée des bourses de tous ceux qui voudraient s'initier à la connaissance des marines à voiles et à vapeur et au

langage des hommes de mer. Cette nouvelle édition conservera d'ailleurs, par suite du changement de caractères et de la suppression de mots actuellement inusités, le format d'un seul volume grand in-8°, où les termes des deux marines à voiles et à vapeur ont été confondus par ordre alphabétique.

C'est la commodité de ce format, la modicité du prix et le caractère didactique, en même temps qu'essentiellement marin, de ce dictionnaire, qui l'ont fait désigner depuis longtemps par une commission d'amiraux pour faire partie de la bibliothèque des élèves de la marine: l'ouvrage est dédié à ces jeunes marins par le capitaine de vaisseau comte E. Bouët-Willlaumez, dans un avant-propos où il leur développe succinctement les éléments de la navigation à voiles et à vapeur, et les applications que les règles de la tactique navale ont reçues dans les combats de mer à diverses époques.