

LA DOCUMENTATION ICONOGRAPHIQUE MARITIME.

Par le Capitaine de Corvette VICHOT,
Conservateur du Musée de la Marine, à Paris.

La primauté de l'image sur le texte apparaît en de si nombreux domaines de l'édition moderne qu'il n'est pas exagéré de dire qu'elle est une des caractéristiques les plus importantes du siècle.

Longtemps bridée par la difficulté de la gravure, la lenteur et la limitation des tirages, l'image a pris un essor fulgurant avec la photographie de petit format, le film et les procédés modernes de reproduction animée.

L'image prime le texte parce qu'elle est accessible à tous, grands et petits, analphabètes ou érudits.

L'image prime le texte parce qu'elle est un « langage international ».

L'image prime le texte parce qu'elle est le moyen d'expression le plus direct et, surtout, le plus rapide : un « instantané » vaut souvent un long discours.

Si nous voulons, au retour des premiers astronautes, avoir une idée de nos voisins de Mars, nous y parviendrons mieux avec une photo de Martien qu'avec un portrait de mille mots.

Celui qui aura laissé le monstre pélagique inconnu s'échapper avec sa ligne, pourra toujours le décrire avec l'enthousiasme des découvreurs et la précision d'un paléontologue, il ne trouvera plus de crédit pour ce nouveau serpent de mer, à moins qu'il ne rapporte quelques mètres de film.

Depuis l'apparition des premiers journaux illustrés dont certains ont déjà fêté leur centenaire, on peut mesurer la part grandissante que prend l'image dans toutes les publications : dans les magazines à succès, le texte n'est plus qu'un commentaire ; les journaux, les revues techniques et même les bulletins académiques contiennent des illustrations de plus en plus nombreuses. Les « gens sérieux » ne veulent pas toujours accorder à l'image l'importance qu'elle mérite ; ils sont imbus de leurs « humanités », de la toute puissance du style et de la syntaxe, mais les générations qui montent veulent comprendre vite, veulent être exactement informées, elles n'ont pas le temps de lire, elles ont horreur des gloses et des fioritures.

L'image est un moyen pédagogique de premier ordre.

Un des fondateurs de la remarquable Bibliothèque des Arts Décoratifs, Jules Maciet, ne disait-il pas déjà au siècle dernier qu' « il tenait en matière d'art, l'éducation livresque pour détestable et déclarait bien haut que ce qu'il savait — et il savait prodigieusement de choses — ce n'était pas dans les livres qu'il l'avait appris mais bien à ouvrir les yeux dans les expositions et les musées et à regarder des gravures et des photographies, érudition sans pédanterie, personnelle, diverse, directe ».

Il existe déjà pour tous les arts et toutes les disciplines de l'esprit des films documentaires et aussi des films de démonstration.

L'armée américaine dispose de centaines de films d'instruction qui permettent la formation accélérée de ses recrues.

Un jour viendra où la plupart des cours se feront par projections commentées par les meilleurs des maîtres. Peut-être même, dans quelques siècles, les lettres de l'alphabet ne seront-elles plus que les accessoires périmés d'un code compliqué. Nous connaissons déjà tel coupeur de bois du Cameroun qui ne correspond avec sa famille lyonnaise qu'avec des films en couleurs et des bobines de magnétophone.

*
**

En ce qui nous concerne, l'image prime le texte parce qu'elle est un document sincère, exact, sans artifices.

Nous entendons surtout l'image moderne : l'image photographique.

On ne saurait toujours en dire autant des images dessinées, gravées ou peintes. Il faut à leur valeur documentaire affecter le « coefficient auteur », comme pour les textes.

Mais il en est d'excellentes, qui ne trompent point et disent mille choses, bien mieux qu'un long traité. Tels sont évidemment la plupart des dessins techniques ou semi-techniques comme les cartes, plans de villes ou de batailles, plans de bateaux ou d'appareils, comme ces magnifiques ouvrages du XVII^e siècle qui sont les « démonstrations » des différentes phases de construction d'une galère ou d'un vaisseau. Telles sont aussi les œuvres de peintres éprouvés, soucieux du détail et de la vérité comme les Callot, de la Roze, Manglard, Van de Velde, Vernet, Garneray.

La magistrale suite des Ports de France de Joseph Vernet

en est le plus bel exemple : il n'existe pas au monde de pareille somme documentaire sur les activités maritimes de l'époque. Tout y est, dans le détail le plus minutieux : navires et chantiers, canons et dragues, ouvriers et lavandières, gentes dames et forçats, grenadiers et matelots... C'est toute la vie laborieuse et nonchalante de nos populations maritimes qui renaît à nos yeux. On y voit mille faits et gestes et nombre d'objets dont on ne parle jamais dans nos livres : comment on charge ou décharge les vaisseaux, la manière dont on nage dans une chaloupe, la façon de saluer, le beau canot doré avec ses tentes de satin rayé, l'humble brouette à charrier les bombes et tous les ustensiles d'artillerie navale, la pêche à la madraque ou les manœuvres de mauvais temps sur un chébec... Tous les personnages sont peints sur le vif, dans l'attitude vraie qui nous fait mieux comprendre les usages, les hiérarchies sociales et même la mentalité du siècle. Chacun de ces tableaux qu'on ne se lasse pas d'analyser est une admirable synthèse pleine d'enseignements, un raccourci qui vaut une bibliothèque.

Si toutes les œuvres de nos peintres n'ont pas cette valeur — il s'en faut — il est assez facile d'affecter à leurs auteurs un « coefficient documentaire », tout au moins pour les époques où l'on peut procéder à des recoupements.

Pour les périodes creuses, l'Antiquité ou le Moyen Age, il faut s'en tenir le plus souvent à quelques médailles, sculptures ou mosaïques, œuvres le plus souvent symboliques ou naïves dont on ne peut tirer plus de certitude que d'un texte ; du moins n'ont-elles pas été altérées par des copistes. L'on peut encore espérer que les fouilles terrestres ou sous-marines qui, chaque année, mettent à jour quelque nouvel objet, nous apporteront les recoupements nécessaires à une bonne interprétation du document.

*
**

Jusqu'à l' « ère du photographe », l'iconographie maritime reste rare.

L'activité artistique s'est longtemps exercé sur les thèmes de la vie courante ou des mythes religieux. L'élite intellectuelle a peu de contact avec la mer, les souverains encore moins. Les artistes, dont ils sont la principale clientèle, ne seront donc que très rarement tentés par des sujets maritimes. Quand ils

l'ont été, la plupart se sont arrêtés au rivage ou n'ont travaillé que sur des documents de seconde main.

Ainsi en France : pays riche, assemblage de terres que nos rois ont acquises au prix de dures conquêtes et de laborieux héritages ; la mer n'y a joué, malgré l'étendue de nos frontières maritimes, qu'un rôle très secondaire. D'une part, la défense de nos frontières terrestres est le souci dominant ; l'Armée absorbe le meilleur de nos finances et sa gloire importe plus au cœur des Français que des succès sur mer. D'autre part, « labourage et pâturage sont les deux mamelles de la France » ; la clairvoyance des Richelieu ou des Colbert restera presque impuissante contre l'indifférence d'une nation de paysans à l'égard de la mer et des colonies. Tous les grands sont à la cour. Les arts fleurissent à Paris, à Versailles mais les thèmes maritimes sont bien négligés. Nous n'en recueillerons que quelques sujets allégoriques, des décorations — somptueuses d'ailleurs — empruntées à la mythologie, à la gloire personnelle des souverains. Mais de batailles navales, de scènes maritimes, point ou presque : à peine quelques gravures et quelques médailles dans un style académique.

Nous bénéficierons heureusement de quelques engouements tardifs pour la mer et la marine. Nous aurons même des artistes véritablement marins comme Ozanne et Garneray dont l'œuvre est infiniment instructive.

Les autres nations maritimes d'Europe sont, toutes proportions gardées, plus riches en ce domaine et les maîtres hollandais et anglais, en particulier, ont laissé quantité d'œuvres remarquables. Il faut cependant reconnaître que, d'une manière générale, les sujets maritimes ont trouvé moins de peintres que les autres. Et ceci s'explique aisément par la double technique qu'ils requièrent : connaissances d'architecture navale et sens marin. Les unes et l'autre ne peuvent s'acquérir qu'au prix de longues études et de la rude pratique de la mer. On conçoit qu'il est plus aisé de conquérir gloire et fortune en peignant tranquillement des sujets religieux, mythologiques ou bucoliques, les célébrités contemporaines ou les allégories classiques.



Ainsi au cours des siècles, nous n'enregistrons qu'une assez faible production d'œuvres d'art maritime. Cette constatation

s'aggrave encore du fait qu'une grande partie de ces œuvres a disparu. A cela trois raisons principales :

Les marins, et souvent leurs proches, sont des nomades. Les vaisseaux sont des demeures périssables. Les ports et les habitats côtiers ont subi de nombreuses transformations guerrières ou pacifiques.

Nomades, les marins sont par nature insoucieux des biens matériels. L'habitude du risque les incite à jouir de l'heure présente et ne développe pas le goût de l'épargne et des longs ouvrages. On ne s'encombre pas d'objets d'art quand on part pour des croisières aventureuses ; c'est assez de perdre l'indispensable si le vaisseau périt au combat ou par fortune de mer. On ne peut non plus conserver beaucoup de choses à terre quand il faut sans cesse déménager et la famille du marin elle-même devra se contenter d'un mobilier volant. A l'heure de la retraite, le marin dédaigne trop souvent les souvenirs fragiles et démodés de ses campagnes. Il reste un individualiste et nous n'avons jamais eu de sociétés comme la « Sabretache », le « Passepoil » ou la « Giberne » qui ont recherché et préservé tant de souvenirs militaires.

La mer a englouti des milliers de beaux navires avec leurs riches cargaisons et des foules de marins avec leurs biens les plus précieux. Les bâtiments que la mer a épargnés ont quand même péri de vétusté, rongés par les tarets ou l'air marin, dépecés à la hache ou au chalumeau. Des maisons plusieurs centaines tiennent encore debout, des monuments millénaires sont mis à jour chaque année ; mais on peut compter sur les doigts d'une main les navires séculaires et les fouilles sous-marines ne rapporteront probablement que d'infimes débris de toutes les flottes naufragées ou des coques envasées.

De ce que les populations maritimes ont pu néanmoins recueillir des quelques reliques préservées dans ce perpétuel brassage des hommes et des choses, il faut encore retrancher tout ce que l'on a perdu dans les périodiques ravages de la guerre et dans l'évolution des ports. Nos établissements maritimes ont été fréquemment dévastés par l'ennemi ; les populations littorales mal protégées par un pouvoir central trop lointain, ont été les premières victimes des invasions normandes, des razzias sarrazines, des expéditions barbaresques, espagnoles, anglaises et hollandaises. L'incendie, le canon, le pillage ont détruit des villes entières avec les archives publi-

ques et les trésors privés. La dernière guerre a consommé la perte des deux tiers de nos collections maritimes.

Ajoutez à cela les modifications de la géographie littorale : le continent s'affaisse ici et ailleurs se relève, La mer grignote certaines côtes tandis qu'elle recule devant les masses d'alluvions déversées par les fleuves. Ajoutez encore une autre destruction lente et pacifique dans les ports progressivement modifiés, étendus, modernisés pour satisfaire aux exigences économiques ou industrielles et pour mieux abriter une population toujours croissante. C'est une loi commune à toutes les villes direz-vous ; oui mais ses effets sont d'autant plus sensibles quand elles sont le lieu d'échanges, de transit ou de manufactures. Or les ports sont essentiellement des foyers du commerce mondial dont l'intensité suit le rythme des relations maritimes ; ils sont aussi le siège de nombreuses industries de construction, de fabrication ou de transformation. Ils évoluent donc plus vite encore que les villes ordinaires : ils débordent périodiquement de leurs ceintures de remparts, les faubourgs s'ajoutent aux faubourgs et le rivage lui-même gagne sur la mer autant que les techniques portuaires le permettent. Ces modifications sont toujours accompagnées de destruction : tous les vestiges du passé sont impitoyablement abattus, dispersés, enterrés ou jetés à la mer, ce tout à l'égoût des marins insoucieux.

*
**

Voilà pourquoi les souvenirs maritimes disparaissent si vite et sont devenus si rares.

De ce qui reste nous n'avons pu tout garder hélas ! Comme toutes les antiquailles, beaucoup sont parties — avec notre or — d'abord Outre-Manche, puis Outre-Atlantique. Bien avant la guerre déjà, on ne trouvait à peu près plus de gravures maritimes en France et maintenant le marché des livres anciens s'épuise rapidement.

Il n'est que temps de conjuguer les efforts des collectionneurs privés et des organismes officiels pour empêcher de nouvelles destructions et de nouveaux exodes.

Il faut rechercher ce qui est encore dispersé chez les particuliers, les collectivités, les revendeurs, à la merci d'un déménagement, d'une dispersion par héritage, de l'ignorance ou de la négligence. Il faut en établir l'inventaire et les drainer doucement au hâvre du collectionneur ou du Musée.

Si imparfaite que soit l'iconographie du passé, elle est aussi précieuse que rare.

Nous nous devons de la conserver, de la classer et si possible de la reproduire pour en permettre l'étude et l'exploitation.

Il en est de même de l'iconographie photographique dont l'acquisition n'est pas toujours facile et dont l'abondance même pose des problèmes de classement assez complexes.

C'est dans ce but, que nous avons organisé, au Musée de la Marine à Paris, une centrale documentaire d'iconographie maritime.

Il s'agissait d'abord de permettre l'exploitation d'une quantité de documents conservés jusque là en cartons, en rouleaux, en recueils ou même en vrac et ceux que constituent les objets de collection ou les illustrations de nos livres. Mais en outre, nous voulions que nos méthodes de classement et de fichage puissent permettre l'exploitation de l'iconographie maritime des sources extérieures au musée.

Notre intention était donc de classer d'abord les documents du musée puis selon le nombre, la qualité et la situation des collaborateurs, salariés ou bénévoles, dont nous disposerons, d'exploiter et d'épuiser, tranche par tranche, toutes les sources d'iconographie maritime. Nous commencerons par les plus accessibles, les mieux outillées et les plus importantes, mais toujours en épuisant compartiment après compartiment. Le travail doit pouvoir être abandonné et repris par un autre enquêteur, c'est-à-dire que la méthode de fichage doit être simple pour être bien appliquée et que l'ouvrage doit être bien fractionné pour pouvoir épuiser, sans retour, telle ou telle source. Nous pensons avoir ainsi prudemment ménagé la progressivité de notre travail pour qu'il ne risque pas de sombrer comme l'œuvre de trop nombreux documentalistes qui ont vu disparaître la somme de plusieurs années de labeur, pour avoir voulu trop embrasser sans prévoir une diminution ou même un défaut momentané de leurs moyens.

La sécurité et la souplesse de la prospection étant ainsi assurées, voyons comment le classement est organisé dans notre Service de Documentation (SD).

Nous distinguons quatre catégories de documents mais tous sont fichés de la même façon et toutes les fiches sont classées suivant les mêmes règles. Il s'agit :

— Des objets de nos collections (Section des collections : SD₁).

— Des livres et périodiques de notre bibliothèque (Section de la bibliothèque : SD₂).

— Des autres documents du musée (Section dite d'Iconographie : SD₃) qui sont des gravures, des plans, cartes, aquarelles, photographies, coupures de journaux et de revues, cartes postales, etc... Ils sont rangés selon leur format dans des cartons de quatre tailles différentes caractérisées par les couleurs des étiquettes.

— Des documents iconographiques des organismes extérieurs.

Tous ces documents, à quelque catégorie qu'ils appartiennent, donnent lieu à l'établissement d'une ou plusieurs fiches, selon qu'ils intéressent une ou plusieurs rubriques ou sous-rubriques de notre classement iconographique indiqué ci-après. Ces fiches sont classées dans le « Fichier général » qui est l'instrument-clé du chercheur.

La rédaction des fiches est d'abord faite sur des registres de minutes dont les colonnes représentent toutes les indications à porter sur les fiches : chapitre, rubrique et sous-rubrique, localisations géographique et chronologique, désignation et nature du document, numéro dans nos cartons ou source et cote de référence. Après vérification du chef de service, les minutes sont dactylographiées sur des fiches 75 × 75.

Nous ne rentrerons pas dans le détail de la numérotation de classement, c'est-à-dire des numéros de référence des quatre catégories de documents. Elle répond à la dernière des trois questions auxquelles un bon fichier doit répondre :

— Avez-vous des documents sur tel sujet ?

— Que sont ces documents ?

— Où sont ces documents ?

De même, nous n'insisterons pas sur la formation de nos rédacteurs de fiches. Disons seulement qu'elle est difficile. Il faut détailler les instructions de fichage dans chaque rubrique et indiquer les décisions prises pour résoudre quelques problèmes dont le plus fréquent est celui que nous avons appelé la « pêche abricotée ». Nos rubriques et sous-rubriques sont comme les casiers d'une épicerie ; il y a le casier des abricots et celui des pêches ; mais le jour où l'on reçoit des pêches abricotées il faut prendre une nouvelle décision pour lui trouver un casier qui se rattache aux deux autres.

Les ficheurs doivent, en présence des documents à ficher, se livrer à une grande gymnastique d'esprit. Il leur faudra, en particulier, se soumettre constamment aux deux questions-clés :

1° A quelle classe d'usagers (savants, archéologues, historiens, artistes, journalistes, ingénieurs, cinéastes, collectionneurs, modélistes, artisans, etc...) ce document peut-il servir ? ou dans quel genre d'études peut-on l'utiliser.

2° Avec quelles idées directrices ces usagers consulteront-ils nos listes de chapitres et rubriques pour trouver des documents de ce genre ?

Notre classement de documents iconographiques est idéologique et comporte 20 chapitres subdivisés en 20 rubriques qui peuvent être à leur tour partagées en 20 sous-rubriques.

Nous avons choisi le mode idéologique de préférence au mode alphabétique ou à un ordre intermédiaire parce qu'en se limitant à ces chiffres $20 \times 20 \times 20$ qui permettent une discrimination rapide, il comporte moins de fiches que le fichier alphabétique. D'autre part, il permet de conserver, groupés dans les mêmes cartons, sous les titres correspondant aux rubriques et sous-rubriques, les documents qui font l'objet de nos études fondamentales, au lieu de les disperser dans l'ordre alphabétique.

Les rubriques et sous-rubriques, dont le nombre limite n'est pas encore atteint, ne sont pas dans un ordre déterminé, mais on s'est efforcé de les ranger du général au particulier, ou du commencement à la fin d'une évolution.

La première rubrique de chaque chapitre s'appelle « Généralités ». C'est là que seront classées les études de « mises au point », c'est-à-dire les synthèses d'un ensemble de documents. A l'encontre de nos travaux documentaires, qui doivent être objectifs et impartiaux, ces études devront être datées et signées.

Nous donnons ci-après la liste des chapitres de notre classement et à titre d'exemple les rubriques des deux premiers de ces chapitres. Nous n'avons que rarement encore éprouvé la nécessité de créer des sous-rubriques car l'on peut se contenter généralement de classer les documents d'une même rubrique dans l'ordre alphabétique ou dans l'ordre chronologique.

1. — *Ports et arsenaux (P.A.)*.

a — P.A. Généralités.

- b — P.A. Description et histoire des ports.
 - c — P.A. Ouvrages à terre.
 - d — P.A. Cales, bassins, travaux maritimes.
 - e — P.A. Chantiers, usines, ateliers, machines.
 - f — P.A. Engins, outils et appareils.
 - g — P.A. Sécurité.
 - h — P.A. Ponts et circulations.
 - i — P.A. Phares et balises. — Signalisation.
 - j — P.A. Travaux sous-marins. — Scaphandre.
 - k — P.A. Carénage.
2. — *Construction du navire (C.N.).*
- a — C.N. Généralités.
 - b — C.N. Matériaux.
 - c — C.N. Construction et lancement.
 - d — C.N. Coques.
 - e — C.N. Chaudières. — Machines principales.
 - f — C.N. Propulseurs.
 - g — C.N. Mature et gréement.
 - h — C.N. Appareils de manœuvre et mouillage.
 - i — C.N. Gouvernail. — Appareils à gouverner.
 - j — C.N. Machines auxiliaires.
 - k — C.N. Aménagement intérieur des bâtiments.
 - l — C.N. Décoration.
 - m — C.N. Peinture et camouflage.
 - n — C.N. Sécurité. — Sauvetage.
3. — *Armes (A.R.).*
4. — *Navigation (N.A.).*
5. — *Marine de guerre (M.G.).*
6. — *Marine marchande (M.M.).*
7. — *Marine de pêche (P.E.).*
8. — *Marine de plaisance et sports nautiques (P.L.).*
9. — *Bâtiments et modèles (B.M.).*
10. — *Aéronautique (A.E.).*
11. — *Législation — Administration — Institutions (A.D.).*
12. — *Personnel militaire (P.M.).*
13. — *Histoire (H.I.).*
14. — *Us et coutumes (U.S.).*
15. — *Art et marine (A.M.).*
16. — *Océanographie (O.C.).*
- 17, 18 et 19. — *Vacants.*
20. — *Géographique (G.E.).*

Le chapitre « Bâtiments et modèles » est destiné au fichage alphabétique des navires dont on connaît le nom, les chapitres de « Marine de guerre, de commerce, de pêche ou de plaisance » servant à fichier les documents de types de navires dénommés ou non.

Le chapitre « Géographie » est destiné à grouper par pays ou régions géographiques autres que la France, les documents importants déjà classés dans les 19 premiers chapitres de façon à pouvoir répondre rapidement à des questions du type suivant :

— Qu'avez-vous sur l'activité maritime de tel pays ? les explorations de telle région ?

— Quelles sont les batailles livrées dans tel océan ? Quelles pêches pratique-t-on dans telle région ?

— Que possédez-vous sur les vaisseaux de tels pays ? sur les pirogues de telle région ?

Pour éviter des malentendus, il faut, en documentalisme, adopter une terminologie sans équivoque. En règle générale, nous nous référons aux ouvrages bien connus du public : Petit Larousse illustré, Larousse du XX^e siècle, glossaire maritime de Jal, Flottes de combat, etc..., non seulement pour les définitions, mais aussi pour les classifications, numérotations, abréviations et autres conventions. A défaut d'ouvrages classiques de référence, on adoptera toujours le sens consacré par l'usage courant puisque nous considérons que les usagers auxquels nous aurons à faire, sont des hommes « moyens », et non des académiciens. Exemple : nous entendons par bâtiments exotiques, les petits bâtiments de construction locale et indigène de type traditionnel et sans influence de civilisation occidentale contemporaine.

*
**

Les documents iconographiques du musée sont maintenant, à peu près tous classés et fichés. Les nouvelles acquisitions le sont automatiquement à chaque rentrée mensuelle en inventaire. Si le personnel est momentanément insuffisant, elles peuvent, sans inconvénient, être réservées pour des temps meilleurs, en attente de fichage, dans l'armoire-sas des entrées.

La prospection extérieure n'a pu être entreprise méthodiquement, faute de personnel, mais elle le sera prochainement, comme nous l'avons indiqué plus haut quand nous aurons parachevé le fichage de nos propres documents. Elle a d'ail-

leurs commencé selon les occasions qui se sont présentées, avec des concours bénévoles et des échanges avec les musées et les collectionneurs français ou étrangers. Nous avons en outre bénéficié de quelques dons importants et ce n'est pas la moindre vertu d'une centrale documentaire que d'inspirer confiance aux donateurs et de leur donner l'assurance d'accomplir une œuvre utile quand ils contribuent à son enrichissement.

Nous avons également complété notre fonds d'iconographie par quelques achats. Notre but étant avant tout documentaire et nos moyens plus que modestes, nous ne recherchons pas les tirages d'une qualité spéciale et nous nous contentons même le plus souvent de reproductions photographiques. Nous nous efforçons de photographier les documents fondamentaux de quelques sources extérieures comme l'Atlas dit de Colbert, de la construction d'un vaisseau et les manuscrits de galères de la bibliothèque du Service hydrographique.

Nous photographions également, avec l'assentiment de leurs propriétaires, tous les documents qui nous sont confiés pour études et pour l'organisation d'expositions. Enfin, nous nous sommes assurés le concours de correspondants bénévoles dans certains studios ou agences photographiques.



L'exploitation de nos documents à l'aide du « fichier général » et de quelques fichiers annexes, est assez satisfaisante pour nos propres travaux et pour les usagers de la région parisienne qui ont un accès facile au musée.

Pour ceux qui ne peuvent venir consulter nos fichiers, il faut reconnaître que l'exploitation de notre documentation par correspondance est difficile et parfois décevante. Il est nécessaire dans ce cas, de fournir des instruments de recherches : listes de documents de même nature, catalogues des collections, etc... et de pouvoir adresser, sur demande, les photographies des documents choisis d'après ces instruments.

Nous avons déjà édité un inventaire complet de toutes les collections d'objets du musée et des listes d'insignes de navires et d'aviation pour les collectionneurs ainsi que des listes de nos clichés de bâtiments de guerre, pour les ships lovers.

En attendant de pouvoir reproduire toute notre documentation iconographique en microfilms, nous avons fait photographier tous les objets de collection des musées navals de Paris et de Toulon. Toutes ces photographies sont classées

par catégories de sujets, dans des albums que l'on peut consulter au Service de Documentation. Nous avons en outre entrepris, avec le concours de l'Association des Amis des Musées de la Marine l'édition d'une collection de monographies de nos modèles de navires ; chacune d'elles comporte un plan très détaillé en une ou plusieurs feuilles, de belles photographies, une notice historique et descriptive ainsi qu'une nomenclature complète.

Nous sommes donc déjà en mesure de procurer d'excellentes reproductions de ce que nous possédons, même à ceux qui ne peuvent venir à Paris.

Enfin nous préparons, à l'usage du public qui visite nos galeries, une salle de consultation libre, où seront rangés les livres d'iconographie maritime, tels que l'Histoire de la Marine française de l'Illustration, qui contiennent de quoi satisfaire amplement la plupart des usagers. Une collection d'albums de photographies qui constituera une sélection des différents genres de documents reproduits dans notre photothèque de 15.000 clichés, sera également mise, dans cette salle, à la disposition du public. Ces livres et ces albums seront placés dans le voisinage du comptoir de l'Association des Amis des Musées de la Marine où les usagers pourront immédiatement commander les photographies qu'ils auront choisies.

Par ailleurs, pour favoriser la diffusion de la documentation iconographique maritime, la revue « Neptunia » s'attache à publier de nombreuses illustrations généralement inédites et s'est ainsi acquis la faveur des spécialistes du monde entier.

*
**

Tels sont les premiers résultats de nos travaux pour la conservation et l'exploitation des documents d'iconographie maritime. Il reste encore beaucoup à faire mais il semble bien que les méthodes adoptées permettront de poursuivre sans heurts l'œuvre commencée. Peu à peu, à un rythme qui ne dépend plus que des moyens mis en œuvre ou des concours qui s'offriront, nos cartons s'enrichiront de nouveaux documents. Du même coup ils seront préservés de la négligence et de la destruction. Une fois classés et fichés, ils apporteront peut-être la solution de nombreux problèmes encore insolubles. Ils permettront sans doute d'intéressants échanges de vues. En tous cas, l'image maritime largement diffusée, contribuera certainement à une meilleure connaissance des choses de la mer jusque dans les régions les plus éloignées du royaume de Neptune.