

NAMIDDAGVERGADERING.
SEANCE DE L'APRES-MIDI.

De werkzaamheden van het Congres vangen opnieuw aan te 15 uur.

Les travaux du Congrès sont repris à 15 h.

On entend d'abord M. René DE PAUW, artiste-peintre, qui a choisi comme sujet :

« **Marine, Art et Folklore** ».

Dans une série de conférences données à l'Université de Paris et réunies plus tard en volume sous le titre « La Philosophie de l'Art », Hippolyte Taine s'est efforcé de persuader le public d'élite, — un peu trop d'élite, peut-être —, qui l'écoutait, que tout artiste créateur est un produit de son pays, de son temps et de son milieu.

Vivant dans un milieu déterminé, dans une ambiance déterminée, l'artiste, homme sensible et impressionnable par définition, doit subir fortement toutes les influences, être pénétré fortement de toutes les idées, être déformé fortement par tous les préjugés qui ont cours au milieu de la société parmi laquelle il vit. Il devient ainsi et presque sans qu'il en soit responsable, le fidèle interprète des mœurs de son temps, avec tout ce qu'elles peuvent contenir de juste et de faux, de durable et de périssable, d'humain et de puénil, si bien que c'est, en définitive, par le truchement des œuvres d'art qui sont parvenues jusqu'à nous, que nous pouvons le mieux revivre en imagination les époques révolues.

A l'appui de cette thèse séduisante, Taine évoque les époques et les climats où il est généralement admis que les Arts ont atteint leur plus haute expression, où la partie cultivée de la société s'est préoccupée le plus d'orner et d'embellir la vie, où les cités se sont peuplées de monuments, où les murs se sont couverts de fresques et de tableaux, où les sculpteurs ont rivalisé avec les peintres et les bâtisseurs pour l'agrément d'une société policée, polie, raffinée, qu'à travers les brumes du temps et les déformations de la légende nous apercevons maintenant comme le règne exceptionnel du juste équilibre entre la plus florissante prospérité matérielle et un goût de l'Art, un sens du beau demeurés clairvoyants et mesurés.

Ces époques d'apogée, l'illustre Maître de Conférences de la Sorbonne les a évoquées successivement, dans le prestigieux langage qui était le sien, et, conformant à sa thèse l'analyse des mœurs, des coutumes, des atavismes, elles lui ont servi à écrire ces pages que vous connaissez et qui demeurent un des monuments de la critique moderne.

Voici la Grèce au climat limpide et pur, la Grèce aux proportions mesurées, où tout est à l'échelle humaine, où les corps sont beaux et la nature aimable, où la sève de la terre semble s'unir à l'instinct des hommes pour créer de la grâce et de l'harmonie, où, comme l'a dit le poète, « tout n'est qu'ordre et beauté » et où la foule, pénétrée d'une sorte de noblesse naturelle, se déroulait en processions drapées et chantantes le long des pentes de l'Acropole.

Voici l'Italie de la Renaissance, ténébreuse et raffinée, où le faste ostentatoire des princes, une vie brillante, les mœurs faciles, la tyrannie dorée, les fêtes perpétuelles, les complots, le poison, créent une ambiance tellement mélangée de luxe et d'horreur, de joie de vivre et de malaise, limitée à quelques privilégiés en dehors de qui tout semble plongé dans les ténèbres, qu'on ne sait si jamais la civilisation fut plus proche de la barbarie.

Voici la Flandre opulente et grasse, avec son climat humide, ses grands ciels pleins de grands nuages, ses rivages gris et les immenses étendues vertes de ses pâturages, son peuple à la fois placide et passionné, plus avide d'exacitude que de poésie, tenace, un peu matériel, un peu terre à terre, mais plus contemplatif qu'aucun autre, plus tourmenté d'ardeur secrète et de vie intérieure.

Ces trois civilisations, pour n'en point citer d'autres, ont produit l'art qu'elles devaient produire; il a germé sous l'influence de leur irradiation, comme un produit de la terre; et c'est pourquoi l'Art de la Grèce antique est placé sous le signe de la Noblesse, celui de la Renaissance Italienne sous le signe de l'Aristocratie et celui de la Renaissance Flamande sous le signe de l'Abondance heureuse.

Vous le voyez : la démonstration est lumineuse et, à en écouter un résumé même fort imparfait, tel que celui que je viens de tenter devant vous, on serait enclin à s'abandonner à un déterminisme un peu fataliste qui conduirait proprement

à désespérer de l'art, puisque celui-ci serait condamné à s'épanouir toujours d'une manière immuable sous les mêmes cieux, comme telle terre a le privilège exclusif de faire mûrir la vigne et telle autre connaît la fatale humiliation de ne nourrir que la betterave.

Heureusement, comme l'a dit Musset, « ici-bas, tout peut se prouver ».

Peut-être, en cherchant bien, pourrait-on découvrir qu'il y a, à la thèse développée dans la « Philosophie de l'Art », un assez grand nombre d'exceptions, et des exceptions quelquefois si gênantes, si voyantes, que la théorie elle-même en paraît ébranlée. Comment expliquer, par exemple, que la plupart des grands génies créateurs n'ont rencontré, de leur vivant, qu'indifférence et hostilité, sinon par ce fait que, loin d'être façonnés, modelés par l'ambiance de leur temps, leur œuvre s'élevait comme une protestation contre cette ambiance, comme un cri de révolte et d'affranchissement, tellement insolite que la société s'en irritait et... s'en vengeait. Comment expliquer que les marchands d'Amsterdam laissèrent vendre les meubles de Rembrandt, que Jacob van Ruysdael, vieux et dénué de tout, dut être recueilli à l'Hospice d'Harlem, que l'aristocratie viennoise laissa jeter à la fosse commune le cadavre de Mozart?

Comment expliquer que tant de médiocres, tant d'artisans sans génie, dont les œuvres innombrables n'apportèrent jamais aucune richesse nouvelle au patrimoine de l'humanité, vécurent et moururent chargés d'honneurs et d'écus, sinon par cet autre fait que seule la médiocrité se laisse imprégner par le climat, les mœurs, l'ambiance du temps, docilement, sans réagir, et que, au milieu de leur cour d'admirateurs, ces prétendus maîtres du goût, en leur temps, appliquaient déjà avant la lettre la fameuse formule de Rochefort : « Je suis leur chef, donc je les suis ».

Si maintenant nous voulons en arriver au sujet auquel je veux limiter cette causerie, c'est-à-dire à examiner quelle a été l'influence de la mer, de l'idée maritime, considérée comme source d'inspiration, sur l'art de la peinture particulièrement, vous observerez que nous arriverons à des constatations troublantes, propres à décourager les bâtisseurs de théories.

Il y a, sur la mer et les marins, sur les bateaux et les aventures, une littérature extrêmement abondante, mais où domine, dans une très forte proportion, les œuvres d'imagination.

La mer semble inspirer surtout ceux pour qui elle garde l'attrait du rêve, ceux qui la connaissent juste assez pour nourrir constamment au fond d'eux-mêmes le désir d'aventures qu'elle évoque, et dont l'aventure vécue n'a pas encore terni l'enthousiasme ni la fraîcheur d'impressions. C'est une loi naturelle : on porte plus d'intérêt à ce que l'on désire qu'à ce que l'on possède. L'inconnu laisse le champ libre à l'imagination dont les débordements sont tout de suite endigués par la réalité.

Aussi n'est-ce point dans les milieux maritimes, parmi les gens livrés au risque éternel de la mer, que la présence de cet élément détermine l'état d'âme capable de faire naître l'œuvre d'art. Cet état d'âme suppose une aspiration inassouvie, une attirance vers ce qui est mystérieux, une disposition à percevoir tout ce qui est au-delà, tout ce dont on rêve et qui puisse être au-delà de la réalité matérielle. Ce ne sont pas les peuples navigateurs qui ont laissé dans leur civilisation et dans leurs arts, les traces les plus abondantes d'une inspiration maritime. Ni les Phéniciens, ni les Carthaginois, ni plus tard les Portugais, les Vénitiens, les Gênois, les Espagnols, à l'époque des grands voyages de découvertes, n'ont inspiré à leurs poètes, à leurs tailleurs de pierres, à leurs peintres, le souffle créateur venu de l'Océan.

Cette ambiance maritime, cet extraordinaire esprit d'aventure toujours orienté vers le large, ces hommes d'une audace démesurée, Colomb, Magellan, Pizarre, n'ont point répandu autour d'eux le lyrisme contagieux, l'enthousiasme collectif où nous sommes enclins à les situer dans la nébulosité de leur légende. Les peuples maritimes connaissent la mer par les récits des matelots, et ceux-ci ne deviennent œuvre de poète que lorsqu'ils sont filtrés à travers la cervelle d'un terrien. La beauté de la vie des marins, la grandeur des éléments déchaînés, — thème de tant d'œuvres en prose ou en vers, en bronze, en marbre, à l'huile ou à l'aquarelle — a ceci de commun avec la beauté des batailles, si souvent célébrée aussi : pour en dégager la poésie, il vaut peut-être mieux n'y avoir pas trop participé.

Pour le capitaine ou le marin d'autrefois, qu'était cette navigation dont Hugo, Hérédia ou Valéry, — pour citer la trinité de poètes la plus disparate, — ont tiré tant de strophes si diversement admirables ? Une lutte incessante et sans merci contre les ennuis presque toujours les plus prosaïques. la voie d'eau, le dématage, la nourriture avariée, les entreponts pleins

de rats, le scorbut, les vents contraires, les calmes, avec, au bout de l'aventure et dans une proportion redoutable, la formule fatidique : « perdu corps et biens » !

Tout ce qui vivait autour des gens de mer, dans les ports et tout au long des côtes, était imprégné de cette angoisse et, disons-le, de cette détresse. Pour en avoir une idée, forcément approximative, il suffit d'approcher quelque peu une population qui, par les conditions de son existence matérielle et sociale, se rapproche le plus, à notre époque, de ces navigateurs d'autrefois qui connurent ce que nous appelons, sur la foi de quelques beaux tableaux et de quelques beaux poèmes, et non sans un peu de cynisme inconscient : la belle époque de la Marine à voile.

Cette population, vous l'avez deviné, c'est celle des pêcheurs. Rien ne les surprend comme de s'entendre persuader de la beauté de leur métier, de la poésie de leur métier, comme d'entendre des gens qui couchent tous les soirs dans un bon lit et qui évitent de sortir lorsqu'il pleut, leur dire qu'ils envient leur métier. De tels propos les laissent incrédules, avec, au fond, l'appréhension assez précise d'être victimes d'une mystification. Pour eux, la mer, c'est l'existence sans repos, dans l'eau et le froid, dans la cambuse enfumée et la dure et étroite couchette, sur la balançoire ruisselante des ponts; c'est l'interminable ravaudage des filets déchirés, le moteur, divinité mystérieuse et hostile, qui ne veut plus rien savoir; c'est la femme qu'on ne voit guère, les gosses qui poussent sans qu'on les connaisse guère, c'est la mévente du poisson, le prix du mazout, une accumulation d'ennuis, de fatigues, de déceptions qui élève une barrière infranchissable entre eux et toute manifestation d'enthousiasme.

Aucun doute possible : aujourd'hui comme autrefois la légende marine s'élabore en marge de la vie maritime, quel que soit son moyen d'expression.

Une seule exception, peut-être, à cette règle, si toutefois l'on peut appeler règle une certaine quantité d'observations concordantes : l'Art Hollandais. Là, nous voyons s'épanouir tout-à-coup, en même temps que la Marine des Pays-Bas atteint son plus haut développement commercial et sa plus éclatante gloire militaire, un art d'une inspiration absolument directe, un art véritablement marin, qui semble issu tout vivant du cerveau

des gens de mer eux-mêmes, un art qui unit à la plus scrupuleuse valeur documentaire propre aux conceptions des marins, ce souffle, cette émotion devant l'élément mystérieux, cette part du rêve, apport propre de ceux qui ne connaissent de la mer que son visage et lui composent une âme selon leur sentiment.

Ceux d'entre vous qui ont eu le privilège précieux d'entendre, il y a deux ans, à Ostende, M. le professeur Muls, l'éminent Conservateur du Musée Royal d'Anvers, parler, au Congrès de la Mer, de la peinture de Marine des Pays-Bas au XVII^e siècle, en ont certes gardé le souvenir. Je puis affirmer, pour ma part, avoir rarement entendu traiter avec autant de clairvoyance et d'émotion, ce sujet dont je m'efforce ici, sans prétendre à aucune comparaison, qui serait aussi outreucidante qu'irrévérencieuse, de dégager un autre aspect.

M. le professeur Muls soulignait avec éloquence ce point que je viens d'effleurer : à savoir que seuls, à peu près, les grands peintres de marines des Pays-Bas ont su joindre une exacte précision documentaire à ce souffle créateur, à ce large sentiment de la nature, à cette divine étincelle en l'absence desquels l'œuvre d'art ne se crée point.

A vrai dire, cette précision documentaire, ces maîtres la donnaient « par dessus le marché ». Elle était conforme aux exigences de leur clientèle, composée d'armateurs, de gouverneurs maritimes ou même de capitaines corsaires et qui envisageaient surtout de posséder une reproduction aussi fidèle que possible de leurs vaisseaux, qui leur permit d'en discuter entre eux les mérites, le galbe des carènes, l'élégance de la mâture, la maniabilité des voiles, la tenue à la mer. Toutes ces œuvres sont, à ce point de vue, impeccables. Il ne manque à ces vaisseaux majestueux ni une poulie de bossoir, ni une drisse, ni un hauban. L'alignement des sabords indique que le peintre n'ignore rien de la disposition intérieure des ponts, et il ne manque pas une pièce héraldique sur les pavillons largement déployés des Compagnies.

Cette exactitude, évidemment imposée, et dont aussi bien un Albert Cuyp qu'un Salomon Ruysdael, aussi bien un Dirk Bakhuizen qu'un Adriaen van de Velde, ont su dissimuler l'aride sécheresse, par le miracle exceptionnel de leur savoir, cette exactitude est la contribution, l'apport propre des marins, la partie du tableau dont nous sommes redevables à l'ambiance

du port, aux conseils des capitaines, aux observations des gabiers, aux exigences des armateurs.

Car si, comme je l'ai dit plus haut, ce ne sont point les peuples navigateurs — exception faite pour la Hollande —, qui ont su communiquer à leurs productions artistiques, à leur esthétique propre, le souffle profond de l'inspiration marine, par contre, ils ont laissé un grand nombre de documents concernant les divers engins dont l'homme s'est servi, au cours des siècles, pour s'aventurer sur l'eau.

Si le marin demeure généralement assez fermé devant l'évocation de la poésie, du charme, de la noblesse de son métier, s'il en demeure souvent aussi confondu que M. Jourdain lorsqu'on lui révélait qu'il faisait de la prose, par contre son attention s'éveille immédiatement lorsque vous lui parlez de son bateau. Tout de suite, vous lui devenez extrêmement sympathique, à la condition d'observer certaines règles élémentaires, bien entendu, comme par exemple d'assumer toujours pour vous-même la tâche de parler des qualités du bateau et de lui laisser toujours, à lui seul, le soin éventuel de parler des défauts du bateau.

C'est l'amour du marin pour son instrument de travail, — qu'il ne faut nullement confondre avec l'amour de son métier, — qui a engendré toutes ces touchantes et naïves images façonnées patiemment au cours des longues veilles, dessins méticuleux, modèles, bateaux en bouteilles, bateaux en coquillages, tout cet art mineur, puéril et charmant dont, entre parenthèses, il serait extrêmement intéressant, chez nous, d'organiser un jour une exposition soigneusement sélectionnée.

Le marin aime son bateau plus que son métier, et pour expliquer ceci, qui pourrait paraître bien subtil, je dirai qu'il aime son bateau comme un compagnon de souffrance, comme un allié contre un ennemi commun, qui encaisse les mêmes coups durs, souffre et geint comme l'homme, s'use à la lutte comme lui, qui a une âme, un caractère, des caprices, qui commet des fautes et réalise des actions d'éclat.

Ce bateau, le marin s'efforcera d'en reproduire l'aspect, et, comme il faut moins de dons d'observation pour s'assimiler un détail que pour saisir un ensemble, il en résultera souvent que la réalisation, dessin ou modèle, exacte par tous ses détails, sera fort disproportionnée et ne sera qu'une reproduction très peu suggestive du bateau lui-même. Cela, le marin ne s'en soucie pas beaucoup : il vit de la vie du bateau par le détail,

comme le fantassin ne voit dans une bataille que son précaire abri. Si les drisses et les écoutes sont à portée de main de la bordée, si la voilure est brassée selon les règles, que peut exiger de plus un esprit pointilleux ?

C'est ainsi que vous avez tous vu de ces naïfs essais, sous toutes les formes, confectionnés avec une attendrissante inexpérience par de simples matelots. On les trouve dans tous les ports, dans les cabarets des quais et ils sont les mêmes toujours, depuis qu'il existe des bateaux et des cabarets de matelots, c'est-à-dire depuis des siècles.

Mais ces images, issues de la véritable ambiance marine, ne s'élèvent jamais au-dessus du niveau de l'exactitude comme le détail. On ne peut vraiment pas dire qu'elles aient apporté une contribution quelconque au développement esthétique du sentiment marin. J'irais presque jusqu'à affirmer qu'elles sont en opposition avec lui, puisque très souvent elles faussent toutes les proportions de l'objet représenté et ne peuvent, par conséquent, qu'induire en erreur ceux qui seraient tentés de les prendre pour des documents. Ainsi, sans doute, sommes nous souvent très inexactement renseignés sur les nefes et vaisseaux d'autrefois, parce qu'il ne nous en est resté que des souvenirs confectionnés par des marins, dans le même esprit que ceux que nous voyons encore confectionner maintenant. Et si les spécialistes les plus éminents en sont encore à disputer si l'indice numérique des galères de l'antiquité doit s'entendre pour le nombre de rangées d'aviron ou pour le nombre de rameurs affectés à chaque aviron, il n'en faut pas chercher ailleurs la cause.

Les barques des Vikings, les vaisseaux de Tibère, que des circonstances miraculeuses ont permis de ramener presque intacts au jour, sont fort différents de l'idée qu'on pouvait s'en faire d'après les images ou les descriptions que le hasard des temps en avait laissé parvenir jusqu'à nous. Et je ne suis pas absolument sûr que Christophe Colomb eut reconnu sa caravelle dans la « reconstitution historique » que l'on a récemment fabriquée, de la *Santa Maria*, pour servir d'attraction capitale dans une fancy-fair nautique.

Vous le voyez : le mariage de l'art de peindre et de la précision documentaire ne peut se célébrer que dans l'épanouissement de quelques circonstances spécialement favorables, telles

celles dont les provinces des Pays-Bas nous en offrirent au XVII^e siècle, un admirable exemple.

Ces circonstances exigent que les artistes possèdent suffisamment de savoir-faire, de souplesse, de discipline pour assigner à chaque chose son importance et pour subordonner ce qui est accessoire à ce qui est essentiel, jamais ce qui est essentiel à ce qui est accessoire.

C'est une vieille querelle, je le sais bien et elle m'apparaît assez stérile. Elle l'est d'autant plus que, de nos jours, les procédés mécaniques doivent satisfaire aisément les aspirations de ceux qui ne cherchent qu'à reproduire la fidèle image d'un objet, avec tous ses détails.

L'artiste, maintenant, plus encore que jadis, doit nourrir d'autres préoccupations. Son rôle consiste moins que jamais à copier servilement les traits de la figure humaine, les formes et les couleurs des objets matériels qui l'entourent, afin d'en restituer une image qui, sans cela, périrait avec eux.

Le temps n'est plus où Philippe-le-Bon armait une flotte pour envoyer à Lisbonne, — d'où il ne revint que seize mois plus tard, — son « bien aimé peintre et varlet de chambre Jean van Eyck » afin que celui-ci y exécute une « fidèle pourtraicture » d'Isabelle de Portugal, que le duc de Bourgogne ne voulait tout de même point prendre pour femme, sans savoir un peu comment elle était faite. Aujourd'hui, en trente minutes, un Belinogramme ferait l'affaire !

Maintenant ce ne sont plus seulement

... « le peintre et le poète

qui « laissent, en s'en allant, d'immortels héritiers, »

et Musset eut pu apaiser les mânes de Maria-Félicia Malibran, dont la voix d'or, désormais, laisserait, elle aussi, un souvenir que « l'affreuse mort ne pourrait prendre tout entier ».

Les sons comme les images s'enregistrent, en attendant mieux et la technique, en constant travail, précipite inlassablement l'évolution du monde.

Certes, la Mer, les Ports, les Marins ne cesseront point d'être une source féconde d'inspiration, mais, — et c'est sans doute un cas unique dans le monde moderne, — cette inspiration s'élèvera d'autant plus allègrement jusqu'aux sommets, qu'elle sera libérée, dépouillée et que les humains, touchés par sa grâce, seront plus près du poète et plus loin de l'ingénieur.

En adressant ses remerciements au conférencier qui est un de nos peintres de la mer les plus appréciés, le Président lui dit combien l'assemblée a goûté son talent d'orateur non dépourvu d'humour. M. De Pauw a réalisé, dit-il, un tour de force : on ne lui a donné que vingt-quatre heures pour remplacer M. Muls et pour préparer la communication qui a recueilli un vif et légitime succès.

Daarna komt Professor Dr. Isi GUNZBURG aan het woord; hij spreekt over :

« **De zeereizen als geneeskundig hulpmiddel** ».

Toen verleden jaar het 2de Nationaal Congres van de Zee te Antwerpen vergaderde, luisterden we met veel belangstelling naar de interessante mededeeling van den heer Dr. J. Loir, van Le Havre, lid der Akademie van geneeskunde die ons over zijn ervaringen sprak van de zeereizen als genezende faktor in talrijke ziekten.

Het vraagstuk was niet heelemaal nieuw, maar wel nieuw voor ons Land. De Engelsche geneesheeren maken sedert lang gebruik van de talrijke lange vaarten hunner zeeschepen ten bate van hunne herstellende patienten, van de zenuwzwakken, van de bloedarmen. Die behandeling wordt in overeenkomst met verscheidene briefwisselende collegas in de tusschenhavens geregeld, en de scheepsdokter wordt op de hoogte gebracht van het geval en met de bewaking van den zieke belast. Sommige patienten maken zelfs meermaals de reis heen en weer om den duur der behandeling te verlengen.

Een levendige discussie volgde op het betoog van Dr. Loir, en de volgende wenschen werden uitgebracht :

Ten eerste : *Dat de Therapie van de hooge zee meer aanbeveling zou vinden bij de geneesheeren.*

Ten tweede : *Dat een proef zou gedaan worden, waarbij vijf patienten (bloedarme of zenuwoverladene) nauwkeurig onderzocht werden vóór hun vertrek en bij de terugkeer van een zes weekse reis langs de westkust van Afrika.*

Die wensch werd tot nu toe nog niet verwezenlijkt en nochtans zou ons land er alle voordeel bij vinden, dit plan zoowel in 't belang der zieken als van onze scheepvaart uit te werken.

Er is geen vergelijking te maken van deze therapeutische