

## Comment fut transporté le vase d'Amathonte

In: Syria. Tome 8 fascicule 3, 1927. pp. 239-247.

---

Citer ce document / Cite this document :

Vivielle Commandant. Comment fut transporté le vase d'Amathonte. In: Syria. Tome 8 fascicule 3, 1927. pp. 239-247.

doi : 10.3406/syria.1927.3224

[http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/syria\\_0039-7946\\_1927\\_num\\_8\\_3\\_3224](http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/syria_0039-7946_1927_num_8_3_3224)

---

# COMMENT FUT TRANSPORTÉ LE VASE D'AMATHONTE

PAR

LE COMMANDANT VIVIELLE

## I

Le 18 juillet 1865, le comte de Chasseloup-Laubat, ministre de la Marine, avait donné l'ordre au transport à voile la *Perdrix*, revenant d'Alexandrie à Toulon, de relâcher au Pirée pour y embarquer un vase antique que la frégate la *Magicienne*, portant le pavillon du contre-amiral d'Aboville, commandant la station navale du Levant, devait aller prendre à Limassol, dans l'île de Chypre. Mais l'amiral d'Aboville ayant fait connaître qu'il était dans l'impossibilité, en raison des difficultés rencontrées et des moyens insuffisants dont il disposait, d'exécuter cet ordre, le ministre décida que la *Perdrix* se rendrait à Limassol, pour procéder à l'enlèvement, à l'embarquement et au transfert en France du vase monumental, tandis qu'on expédierait de Toulon, par la *Sècre*, les appareils, les instruments, et tout le matériel nécessaire pour entreprendre efficacement une opération qui s'annonçait comme très délicate.

A ce moment, la France avait encore à Alexandrie un officier de marine qui portait le titre de Commandant la marine française en Égypte. Celui-ci, le capitaine de vaisseau Dufour de Montlouis, prescrivait au commandant de l'avis à vapeur la *Mouette*, en lui transmettant les ordres du ministre concernant la *Perdrix*, de rallier le mouillage de Limassol pour prendre la direction des travaux. La *Mouette*, le 5 septembre 1865, était à Beyrouth, son poste de station. Son commandant, le capitaine de frégate Moret, était un très brillant officier, et le choix qui en était fait pour l'accomplissement de cette mission s'explique au surplus par la lettre confidentielle du commandant de la Marine :

« M. le lieutenant de vaisseau commandant la *Perdrix* ne m'inspirait aucune confiance, et je ne croyais pas pouvoir compter sur son habileté et sur son énergie pour mener à bien une entreprise qui demande de la vigueur, de la dextérité, et un véritable savoir. Pour toutes ces raisons, je me suis décidé

à provoquer des ordres nouveaux par lesquels S. E. le ministre de la Marine vous confie la direction des travaux à opérer pour l'enlèvement du vase d'Amathonte. »

Le 16 septembre, la *Mouette* arrivait devant Limassol. Le 5 octobre, le commandant Moret adressait de Beyrouth au ministre, une dépêche télégraphique : « Réussite complète en seize jours. Vase antique sur *Perdrix*. Quittera Chypre le huit. — Moret. »

\*  
\* \*

De la côte méridionale de l'île de Chypre, à peu près au milieu de sa longueur, s'avance vers le Sud une presqu'île de forme carrée dont les caps Zevgari et Gata marquent les angles extérieurs. C'est la presqu'île d'Akroteri, à l'Est de laquelle se trouve la baie du même nom : au fond de cette baie, le port de Limassol n'offre aux bâtiments qu'une rade ouverte à tous les vents de la partie Sud-Est, qui y soufflent violemment chaque jour pendant deux ou trois heures. La houle est très forte, et la plage est sans abri. La petite ville de Limassol se reconnaît aux deux minarets blancs qui s'élèvent au-dessus des maisons basses et se détachent sur un fond de collines couvertes de broussailles. A une époque récente, une cathédrale nouvellement édiflée et une grande maison à deux étages, flanquée d'une tour, sont venues modifier l'aspect assez banal, mais agréable, de la bourgade chypriote, qui compte, pour l'importance, comme le second port de l'île. En 1865, le consul de France à Larnaca était le comte de Maricourt, dont nous allons retrouver le nom par la suite, et les agents consulaires à Limassol et à Nicosie, MM. Acamas et Adolphe Laffon.

A partir de Limassol, dans la direction de l'Est, s'étend une côte basse et sablonneuse, sur une longueur d'environ 6 milles marins. La plage est dominée par de petites collines rocheuses, dénudées, ravinées. C'est dans ce site, à 13 kilomètres de Limassol, que se trouvent les ruines d'Amathos ; c'est à cet endroit qu'il s'agissait d'aller chercher le vase d'Amathonte, qui est aujourd'hui au Musée du Louvre, et dont on peut considérer la masse imposante dans la salle IV, du rez-de-chaussée, aux antiquités phéniciennes (Département des antiquités orientales). Notre planche LVI le montre au milieu de cette salle qu'il remplit de sa masse.

Illustration non autorisée à la diffusion

Le vase d'Amathonte au musée du Louvre.

Je ne suis point qualifié pour traiter, en archéologue, du vase d'Amathonte. Mais il m'est bien permis d'avoir recherché à son sujet quelques renseignements intéressants. C'est ainsi que je crois que la première fois qu'il fut publiquement question de lui, c'est à la séance du vendredi 4 avril 1862 de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres. Renan y donnait communication d'une lettre du comte de Vogüé, que M. Waddington avait rejoint à Beyrouth, avant leur départ pour l'île de Chypre. Voici : *Un grand vase de pierre est signalé à Amathonte comme le chef-d'œuvre de l'art archaïque, et nos compatriotes font des vœux ardents pour que le concours d'un navire de l'État leur permette de le transporter en France.*

C'est à ce vœu qu'allait se rendre, en 1865, le ministre de la Marine, M. de Chasseloup-Laubat.

Il n'y avait pas qu'un seul vase monumental dans les ruines d'Amathonte, mais deux. Le consul de France, à Chypre, M. de Vienne, successeur de M. de Maricourt, écrivait de Larnaca au ministre des Affaires étrangères, dans une lettre qui rendait hommage à la réussite du commandant Moret : « Je n'entreprendrai point Votre Excellence des vases d'Amathonte au point de vue scientifique. M. le comte de Maricourt a mentionné le débat qui s'est engagé sur leur origine... De ces deux vases placés bord à bord au sommet d'une montagne, un seul était intact... » M. de Maricourt, le 18 mars 1865, avait par ailleurs indiqué au même ministre, que « le vase d'Amathonte était l'un des restes les plus complets de l'art phénicien, ou de la première jeunesse de l'art grec dont les monuments sont si recherchés ».

Aussi le comte de Vogüé, qui avait remplacé Renan dans la direction de la mission phénicienne, considérait-il le vase d'Amathonte comme le plus beau résultat de son exploration. A défaut de moyens pour l'enlever, il en avait pris possession au nom de la France ; prise de possession tout illusoire si le gouvernement de l'empereur Napoléon III ne voulait pas voir passer à l'étranger « un des monuments les plus remarquables de l'art antique ». Les journaux, déjà, en parlaient beaucoup, et la presse grecque n'était pas la dernière à s'émouvoir, alors que l'île de Chypre dépendait du grand Seigneur. On rappelait à ce propos le sacrilège de lord Elgin au Parthénon, ce qui était une tout autre affaire ; mais chacun convenait que de construire une chaussée pour conduire jusqu'au rivage de la mer une pièce de cette importance, c'était un « vrai travail de Romain ».

Le commandant Moret l'accomplit pourtant. Et le marquis de Chennevières, membre de l'Institut, ancien directeur général des Beaux-Arts, a pu très justement écrire : « Le nom du commandant Moret est conservé dans les Archives de notre grand musée national... On voit ce qu'a coûté d'entrain et de vigueur, la conquête pour le Louvre, de ce vase gigantesque dont aucun musée de l'Europe savante ne devait posséder l'égal... A l'égal du plus beau fait d'armes, le marin peut compter parmi ses journées glorieuses et utiles à la Patrie, celle où il embarque pour la France le vase d'Amathonte ou la Vénus de Milo. » (*Lettre du marquis de Chennevières à M. le capitaine de frégate de Fontenay.*)

La *Mouette* était arrivée devant Limassol le 16 septembre 1865 dans l'après-midi. Un court extrait du journal de bord du commandant Moret résumera les opérations :

Du 17 au 19 septembre, visité les lieux, arrêté le tracé de la route d'accès, et le lieu de l'embarquement du vase. Construction d'un traîneau et de trois bigues pour soulever le vase.

20 septembre. — Le vase, soulevé, et mis sur le traîneau, a avancé d'un mètre.

21. — Les appareils, insuffisants, sont renforcés ; le vase avance de 50 mètres. On commence à bord la construction d'un chaland.

22. — Le vase avance de 200 mètres.

23. — Le vase avance de 130 mètres.

24. — Le vase avance de 100 mètres.

25. — A 20 mètres de la plage : travail du chaland, des bigues, mouillage des ancres à jet, transport des pierres pour la chaussée sous-marine.

2 octobre. — Le vase est au bord de l'eau. Les charpentiers travaillent sur la *Perdrix*.

3 octobre. — Le vase est placé sur le chaland. *Il a parcouru exactement 600 mètres depuis le sommet de la colline.* Il est embarqué à bord de la *Perdrix*.

4 octobre. — La *Mouette* prend la *Perdrix* à la remorque et fait mouiller le transport à Limassol.

La *Perdrix* appareillera pour Toulon le 8 octobre au soir, tandis que la *Mouette* rallie Beyrouth. Mission terminée.

## II

Une très heureuse rencontre nous a permis de retrouver, non point aux Archives de la Marine, mais entre les mains de M. E. Héron de Villefosse, gendre du capitaine de frégate Moret, les rapports du commandant de la *Mouette* au Ministre, relatifs aux opérations d'enlèvement du vase.

Le premier rapport, daté de Limassol le 28 septembre, avant l'embarquement, relate les appréhensions que faisaient naître la saison avancée, l'attente d'un mauvais temps, et la précarité du mouillage en pleine côte. D'autre part, le choléra était à Limassol, et les équipages fatigués par une dure campagne, diminués par de nombreux exempts de service, travaillaient dans cette occasion, 9 heures par jour sous un « ciel de feu ». On avait dû établir une chaussée avec les énormes pierres prises dans les ruines, et, faute d'embarcations du pays, construire un chaland, installer un traineau glissant sur des longerines mobiles que l'on déplaçait au fur et à mesure de l'avancée, le long d'une pente de 0 m. 20 par mètre, sur un terrain défoncé par les fouilles antérieures. Enfin, l'approvisionnement des appareils envoyés de Toulon par la *Sèvre* avait été absolument insuffisant, et il avait fallu s'ingénier à y suppléer.

Le deuxième rapport, daté de Beyrouth le 6 octobre, lorsque la *Mouette* eut rejoint sa station, complète ces premiers renseignements. Malgré l'aridité des termes techniques, il est nécessaire pour bien comprendre la nature et l'importance des difficultés vaincues, d'en extraire l'essentiel dans son texte :

*Beyrouth, le 6 octobre 1865.*

Votre Excellence m'avait autorisé à faire élargir un panneau du transport, c'est ce que j'ai fait. Le vase repose ainsi sur une plate-forme solidement établie sur le panneau de la batterie. Pour atténuer ce poids lourd au milieu du bâtiment, j'ai fait faire 16 tonneaux de lest en pierres, qui ont été placés sur les côtés de la cale afin qu'en augmentant le moment d'inertie, la vivacité du roulis fut diminuée. Dans ces conditions d'arrimage, la *Perdrix* ne peut que bien se comporter à la mer.

Le chaland que j'ai fait construire a été fini le 1<sup>er</sup> octobre dans la journée. Les charpentiers ont été immédiatement envoyés à bord de la *Perdrix* pour la disposer à recevoir le vase. Le 2 au soir tout était prêt. J'ai terminé aussi l'établissement des bigues sur le bord de la mer, et la chaussée sur laquelle devait marcher le vase pour arriver au point d'embarquement.

Là, les choses ont marché lentement. La mer brisait avec violence contre la plage pendant presque toute la journée par suite des vents frais du S.-S.-E. au S.-E. que nous avions constamment. Il n'y avait de calme que pendant trois ou quatre heures dans la matinée. C'est dans ces conditions que nous avons construit dans l'eau une chaussée de 15 mètres de longueur sur 8 mètres de large. Soixante mètres cubes de pierre ont été nécessaires. A cette distance de 15 mètres de la plage étaient les bigues. Le fond de roche était recouvert d'une couche de 15 à 20 centimètres au plus de sable.

Des ancres à jet que j'avais fait mouiller au large pour tenir les pieds des bigues ayant chassé par suite de la mauvaise qualité du fond sur lequel elles reposaient, j'ai dû faire charger les bigues de 8 tonneaux de lest en fer débarqué de la *Perdrix* et les soutenir avec des espars placés à terre en arc-boutants. De cette façon les bigues ont été matées et solidement établies. Ce travail de la chaussée et des bigues a été très remarquable par la vigueur et l'entrain avec lesquels nos hommes l'ont exécuté. Ils travaillaient tout nus dans l'eau et le plus souvent étaient couverts par les lames qui démolissaient le travail qu'ils avaient fait ; la patience et l'ardeur ne leur ont pas manqué pour cela.

La profondeur de l'eau au pied des bigues était de 55 à 65 centimètres. Elle continuait ainsi jusqu'à 60 mètres de la plage, ou l'on trouvait 1 mètre. Impossible de songer à enfoncer des pilotis dans ce fond de rocher très dur, à peine recouvert de sable.

Je n'ai pu trouver un bateau du pays dans des conditions convenables pour recevoir le vase. Un radeau ne pouvait convenir et ne pouvait être construit facilement à cause des brisants. J'ai décidé la construction d'un chaland. La *Perdrix* avait le bois ; le fer manquait : je l'ai acheté à Limassol.

Ce chaland étant chargé ne devait pas caler plus de 45 à 50 centimètres pour se maintenir à flot par une profondeur d'eau de 55 à 65 centimètres, même lorsque la levée de la mer serait faible. Il n'a, en effet, calé que 43 centimètres.

Par le calcul j'ai pu facilement obtenir ce résultat en lui donnant les dimensions voulues. Le déplacement dans l'eau, très exactement calculé, a donné pour poids du chaland près de 8 tonnes et pour celui du vase de 12.100 kilogs.

La grosse mer ayant pu démolir le chaland, je ne l'ai fait lancer qu'au moment où le vase allait être embarqué. Tout s'est donc bien passé et sans le moindre accident. Comme je l'ai dit à Votre Excellence, l'approvisionnement de bois qu'avait la *Perdrix* a été suffisant. Mais le fer et les appareils manquaient. Les appareils de la *Perdrix* ont sans doute suffi ; cependant nos opérations eussent marché moins lentement et avec moins de difficultés si nous n'avions pas été obligés de les multiplier comme nous l'avons fait. Un petit cabestan volant eût été aussi fort utile.

Beaucoup de travail de charpentage était à prévoir ; c'est ce qui est arrivé. Je n'avais en tout que quatre charpentiers, il en eût fallu huit. Alors nos opérations eussent duré 6 jours de moins.

En résumé, Monsieur le Ministre, j'ai fait commencer les travaux le 17 septembre au matin, le 25 le vase était au bord de la mer, après avoir parcouru une distance de 600 mètres par une pente moyenne de 160 millimètres par mètre. Le 21 septembre on



## COMMENT FUT TRANSPORTÉ LE VASE D'AMATHONTE 245

commençait le chaland, le 1<sup>er</sup> octobre il était terminé. Le 3 au matin c'est-à-dire en 16 jours, nous avons terminé nos opérations.

D'après les calculs très exacts, j'établis que le vase dont les dimensions principales sont : 1 m. 84 de haut, 3 m. 12 de plus grand diamètre et 2 m. 40 de diamètre à la base, pèse 12.100 kilogrammes (4). La hauteur de la colline sur laquelle il était placé est de 87 mètres au-dessus du niveau de la mer, et la plus courte distance au rivage est de 550 mètres.

Qu'il me soit permis à présent que j'ai accompli la tâche que le ministre m'avait donnée d'appeler sa bienveillance sur les braves gens qui ont si bien travaillé sous mes ordres.

Ils ont fait l'admiration des populations accourues pour les voir à l'œuvre par leur entrain, leur bonne humeur, leur habileté et leur parfaite discipline.

Tout le monde, habitants, consuls, autorités turques, doutait du succès de notre entreprise ; c'est si vrai qu'à son arrivée à Limassol, la *Perdrix* a eu une foule de visiteurs venant s'assurer *de visu* que le vase était bien à bord.

Je considérais cela comme une affaire d'amour-propre national ; aussi y avons-nous mis tout notre cœur.

Cinquante hommes ont travaillé chaque jour pendant 9 heures. Ils se reposaient de 11 heures à 2 heures. Je leur ai donné en supplément une ration de café destinée à être bue avec de l'eau ; une demi-ration de pain à midi, et une ration de vin le soir. Grâce à ce régime, ils ont supporté parfaitement ces fatigues. Il n'y a eu qu'une dizaine d'hommes atteints assez violemment de fièvre typhoïde ; tous sont heureusement en pleine convalescence, mais les malheureux n'avaient que de mauvais souliers. Ils ont eu beaucoup à souffrir à cause de cela. Il y avait à craindre pour eux la morsure des serpents qui sont très nombreux dans l'île ; je leur ai fait faire des guêtres en toile et nous n'avons eu aucun accident.

J'ose espérer, Monsieur le Ministre, que Votre Excellence sera satisfaite de nos opérations qui font honneur à la Marine.

Signé : MORET.

Commandant la *Mouette*

(4) D'après les premiers renseignements donnés par la mission de M. de Vogüé le vase d'Amathonte pesait 14.000 kgr., et mesurait

1 m. 90 de hauteur, 3 m. 20 de diamètre à sa partie la plus renflée, et 2 m. 20 à sa base.

## III

Tout semblait donc aller pour le mieux dans le meilleur des mondes : la *Perdrix* avait débarqué à Toulon son fardeau encombrant et le vase d'Amathonte était arrivé au Louvre. Pourquoi faut-il que ce monument de l'art antique ait provoqué chez des profanes, — en l'espèce, le commandant de la *Perdrix* et les officiers de la *Mouette*, — des discussions violentes qui allèrent jusqu'à des querelles ?

Le commandant Moret, en galant homme, s'était loué de la conduite du lieutenant de vaisseau Magen, commandant de la *Perdrix*. Mais Magen avait, comme on dit, une « mauvaise presse », et nous avons vu que le commandant de la Marine en Égypte ne l'appréciait guère : « Je vous laisse à penser comment les opérations auraient marché avec le capitaine Magen comme directeur?... Avant la réception de vos lettres, j'écrivais au ministre que je m'applaudissais d'avoir provoqué des ordres par suite desquels j'ai pu vous envoyer à Amathonte. J'avais cent fois raison!... » M. de Chasseloup-Laubat avait vivement félicité le commandant Moret de sa réussite.

Magen, à son arrivée en France, s'était attribué tout le succès, et c'est ce qui mit en fureur, à très juste titre, les officiers de la *Mouette*, profondément attachés à leur commandant. Pourtant, l'orage n'éclata pas immédiatement ; ce n'est que vingt ans après, en 1885, que l'ancien officier en second de la *Mouette*, le lieutenant de vaisseau Vermot, « un gai compagnon, parlant le turc comme Mahomet », remit aux archives du Musée du Louvre une véhémement protestation dans laquelle il disait notamment ;

... La *Mouette* qui faisait partie de la Station du Levant, et qui se trouvait à Beyrouth en mission quasi diplomatique à propos des affaires du Liban, avait été détachée à Chypre pour prendre la charge de cette tâche on ne peut plus ardue, sortant des conditions ordinaires, exigeant pour sa bonne exécution l'esprit d'initiative le plus alerte, doublé d'une expérience consommée.

L'équipage et l'état-major de la *Mouette* ont exclusivement participé à ces travaux. La gabarre la *Perdrix* restait au mouillage, à l'état de camion attendant son chargement. Son capitaine, M. Magen, n'avait à faire d'autre opération que celle du *roulage* maritime ordinaire, et puisque la question en litige l'exige, j'ajouterai qu'il s'y est prêté avec une

## COMMENT FUT TRANSPORTÉ LE VASE D'AMATHONTE 247

assez mauvaise grâce, qui a bien dû céder devant la fermeté du Commandant Moret.

En un mot, le commandant de la *Mouette* avait la direction et l'entière responsabilité de l'opération. Il a su la conduire sans concours étranger, avec le savoir et l'autorité qu'il mettait en toutes choses. J'ai la confiance que le mérite n'en sera pas refusé à sa mémoire.

Le Lieutenant de Vaisseau,  
ancien second de la *Mouette*,  
ED. VERMOT.

La cause, dès lors, était entendue, et les faits définitivement établis. Les visiteurs du Musée du Louvre peuvent lire les deux inscriptions qui figurent sur le piédestal du vase d'Amathonte :

Ce vase de quatre anses sculptées  
était placé sur le haut d'une montagne  
(Mission de M. de Vogüé).

Embarqué et transporté en France  
*par les soins* du commandant Ernest  
Moret, capitaine de frégate.

Mais combien d'entre eux se doutent de la peine et des fatigues que le vase d'Amathonte a coûtées à l'équipage de la *Mouette*, en 1865 ?

Commandant VIVIELLE,  
Conservateur adjoint des bibliothèques de la Marine à Paris.