

Armée et marine : revue hebdomadaire illustrée des armées de  
terre et de mer

■ Armée et marine : revue hebdomadaire illustrée des armées de terre et de mer. 1899-1926.

1/ Les contenus accessibles sur le site Gallica sont pour la plupart des reproductions numériques d'oeuvres tombées dans le domaine public provenant des collections de la BnF. Leur réutilisation s'inscrit dans le cadre de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 :

- La réutilisation non commerciale de ces contenus est libre et gratuite dans le respect de la législation en vigueur et notamment du maintien de la mention de source.
- La réutilisation commerciale de ces contenus est payante et fait l'objet d'une licence. Est entendue par réutilisation commerciale la revente de contenus sous forme de produits élaborés ou de fourniture de service.

[CLIQUER ICI POUR ACCÉDER AUX TARIFS ET À LA LICENCE](#)

2/ Les contenus de Gallica sont la propriété de la BnF au sens de l'article L.2112-1 du code général de la propriété des personnes publiques.

3/ Quelques contenus sont soumis à un régime de réutilisation particulier. Il s'agit :

- des reproductions de documents protégés par un droit d'auteur appartenant à un tiers. Ces documents ne peuvent être réutilisés, sauf dans le cadre de la copie privée, sans l'autorisation préalable du titulaire des droits.
- des reproductions de documents conservés dans les bibliothèques ou autres institutions partenaires. Ceux-ci sont signalés par la mention Source gallica.BnF.fr / Bibliothèque municipale de ... (ou autre partenaire). L'utilisateur est invité à s'informer auprès de ces bibliothèques de leurs conditions de réutilisation.

4/ Gallica constitue une base de données, dont la BnF est le producteur, protégée au sens des articles L341-1 et suivants du code de la propriété intellectuelle.

5/ Les présentes conditions d'utilisation des contenus de Gallica sont régies par la loi française. En cas de réutilisation prévue dans un autre pays, il appartient à chaque utilisateur de vérifier la conformité de son projet avec le droit de ce pays.

6/ L'utilisateur s'engage à respecter les présentes conditions d'utilisation ainsi que la législation en vigueur, notamment en matière de propriété intellectuelle. En cas de non respect de ces dispositions, il est notamment passible d'une amende prévue par la loi du 17 juillet 1978.

7/ Pour obtenir un document de Gallica en haute définition, contacter [reutilisationcommerciale@bnf.fr](mailto:reutilisationcommerciale@bnf.fr).



# ARMÉE et MARINE

Revue hebdomadaire illustrée

des Armées de Terre et de Mer

La nouvelle École d'application des aspirants

## Le croiseur-école "Duguay-Trouin"

Campagne de 1900-1901

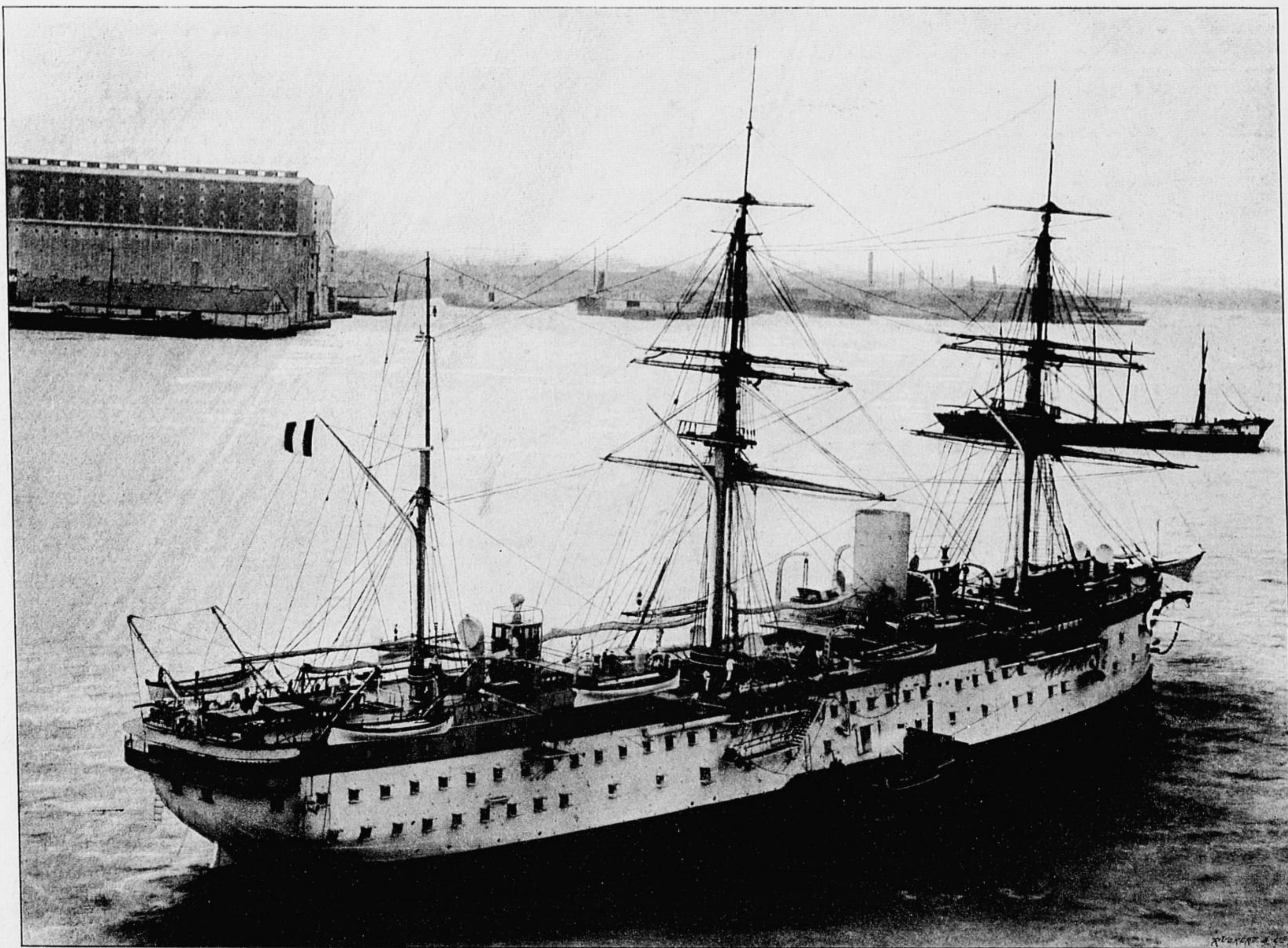
L'ÉCOLE D'APPLICATION

UN article paru dans le numéro d'*Armée et Marine* du 17 juin 1900 a parlé du projet de remplacement de la vieille frégate-école *Iphigénie* par un bâtiment plus spacieux, plus confortable, et spécialement aménagé pour l'instruction des aspirants de

2<sup>e</sup> classe. Le projet a été mis à exécution : la nouvelle *Iphigénie*, ou *Iphi*, comme l'ont appelée les nombreuses générations qui ont passé à son bord, termine sa brillante carrière au fond du port de Lorient, et, depuis le mois d'octobre 1900, le *Duguay-Trouin* promène sa « graine d'amiral » dans les deux hémisphères.

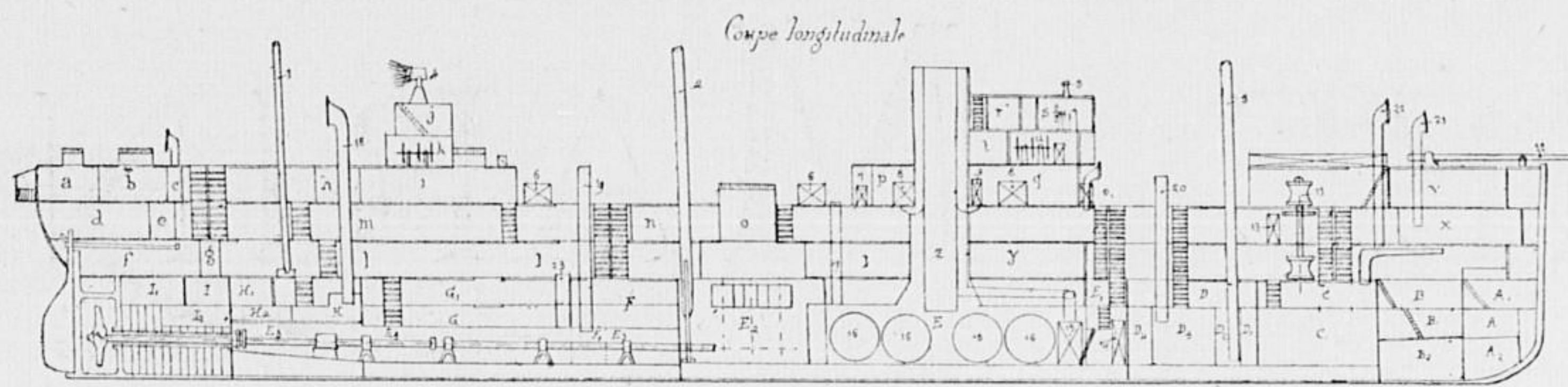
Ce changement ne s'est pas opéré sans de nombreuses hésitations ; il a fallu toute la ténacité, toute l'intelligente activité du nouveau commandant de l'École pour mener à bien sa transformation, décidée en haut lieu dès le début de l'année 1900.

Il était admis, en effet, que l'*Iphigénie* était tout à fait à bloc, incapable de fournir une nouvelle campagne ; par ailleurs, l'essai de suppression de l'École d'application et le versement des aspirants de 2<sup>e</sup> classe dans les escadres dès leur sortie de l'École navale avaient donné de si médiocres résultats que le principe de son maintien demeurait incontestable. Mais par quelle unité convenait-il de remplacer l'ancienne frégate ? Comment résoudre



Le Duguay-Trouin à Baltimore.





Le Duguay-Trouin.

a. Salon du commandant.  
b. Salle à manger du commandant.  
c. Buffet.  
d. Carré des officiers.  
e. Office des officiers.  
f. Poste des maîtres.  
g. Office des maîtres.  
h. Bibliothèque.  
i. Salle des conférences.  
j. Kiosque arrière.  
k. Manœuvre arrière du gouvernail.

m. Avant-carré.  
l. Poste de l'équipage.  
n. Office des aspirants.  
o. Panneau de la machine.  
p. Cuisine des aspirants.  
q. Cuisine de l'équipage.  
r. Kiosque avant.  
s. Blockhaus.  
t. Cabine du commandant.  
u. Servo-moteur du gouvernail.  
v. Poste des seconds maîtres.

x. Hôpital des isolés.  
y. Usine électrique.  
z. Cheminée.  
A, A<sub>1</sub>, A<sub>2</sub>. Soutes du maître charpent.  
B, B<sub>1</sub>, B<sub>2</sub>. Magasin général.  
C. Cambuse.  
C<sub>1</sub>. Cale à vin.  
D. Soute à voiles.  
D<sub>1</sub>. Soute à farine et à salaisons.  
D<sub>2</sub>. Puits aux chaînes.  
D<sub>3</sub>. Soute à munitions de 138,6 et 47.

D<sub>4</sub>. Soute à charbon de réserve.  
E. Cnaufferie.  
E<sub>1</sub>. Lavabo des chauffeurs.  
E<sub>2</sub>. Machine motrice.  
E<sub>3</sub>. Tunnel de la ligne d'arbres.  
F. Soutes à charbon de réserve.  
F<sub>1</sub>. Soutes à munitions de 138,6.  
G. Cale à eau.  
G<sub>1</sub>. Soutes de maîtres.  
H. Soutes à munitions de 100.  
H<sub>1</sub>. Glacière.

H<sub>2</sub>. Archipompe.  
I. Coqueron des officiers.  
I<sub>1</sub>, I<sub>2</sub>. Soutes à biscuits.  
1. Mât d'artimon.  
2. Grand mât.  
3. Mât de misaine.  
4. Projecteur.  
5. Compas de relèvement.  
6. Treuils d'embarcations.  
7. Treuil à escarbilles.  
8. Fourneaux de cuisine.  
9. Percolateur.  
10. Lessiveuse.  
11. Cabestan.  
12. Bout-dehors.  
13. Cabestan à vapeur.  
14. Bouilleurs.  
15. Chaudières auxiliaires.  
16. Chaudières principales.  
17. Manche à escarbilles.  
18. Manche monte-charges de 100.  
19. Monte-charges de 138,6.  
20. Monte-charges de 138,6 et 47.  
21. Aération de l'hôpital des isolés.  
22. Aération de la cambuse.  
23. Aération de la ligne d'arbres.

ce problème délicat : ménager les ressources du budget, installer les aspirants dans les meilleures conditions possibles d'hygiène et de confortable, afin de leur donner le goût de la carrière maritime, leur montrer un bâtiment moderne, sinon par sa construction, au moins par ses aménagements et son organisation militaire, de façon à les familiariser avec le matériel actuel, si varié et si compliqué?

Le choix s'est très judicieusement porté sur le *Tonkin*, ancien transport en fer attaché au service de l'Indo-Chine, qui, transformé en quelques mois par l'arsenal de Brest, est devenu le croiseur-école *Duguay-Trouin*. Et c'est parce que nous croyons l'innovation féconde en résultats utiles que nous nous permettons d'esquisser aux lecteurs d'*Armée et Marine* l'habitation flottante et la vie des futurs officiers de vaisseau.



L'état-major du Duguay-Trouin et les aspirants

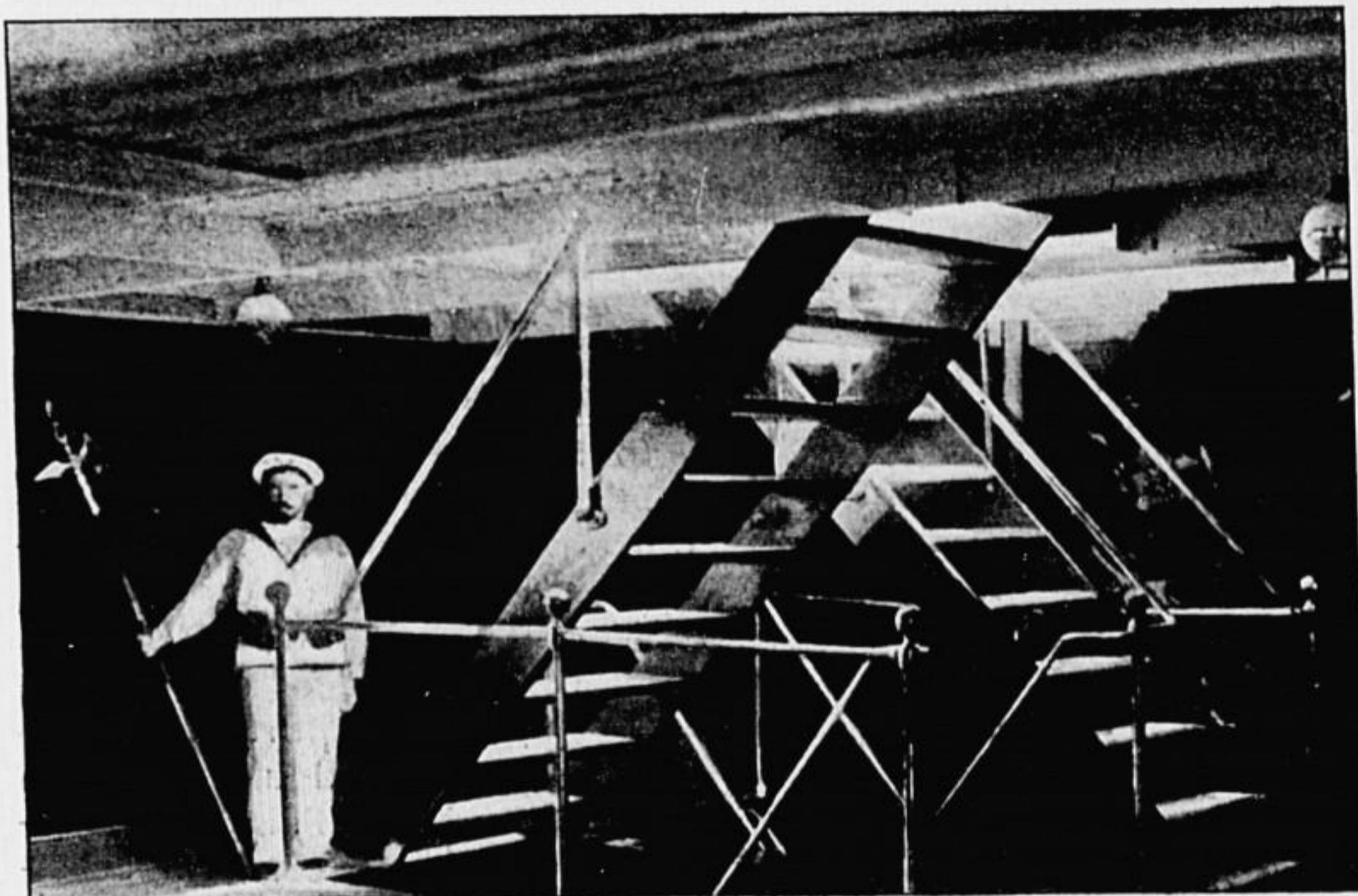


## LE DUGUAY-TROUIN

*Aménagements.* — Les caractéristiques du bâtiment sont les suivantes :

Longueur. . . . .	108 <sup>m</sup> ,39
Largeur. . . . .	15 <sup>m</sup> ,43
Déplacement. . . . .	5660 tonneaux.
Tirant d'eau arrière . . . . .	6 <sup>m</sup> ,85

Les fonds, ou *œuvres vives*, ont reçu peu de modifications : les vastes soutes de l'ancien transport ont été installées pour recevoir du matériel de toutes sortes; les caisses à eau, d'une contenance de 85 tonnes, ont été maintenues et permettent de distribuer l'eau douce avec prodigalité. Les deux grandes cales de chargement ont été sectionnées et remplacées soit par des soutes à munitions pour la nouvelle artillerie du bord, soit par des soutes à charbon; le combustible embarqué s'élève à environ 1200 tonnes et donne au *Duguay-Trouin* un rayon d'action de 8000 milles à 10 nœuds. On a même pu trouver l'emplacement d'un garage pour bicyclettes. Enfin, un coin bien retiré, muni de tout le confortable voulu, permet aux photographes de se livrer à leurs manipulations sans empoisonner personne; l'air y est assez raréfié, mais un ventilateur électrique l'agite... l'eau douce ne coule pas à discrétion, mais on en est quitte pour laver ses plaques à l'eau de mer!



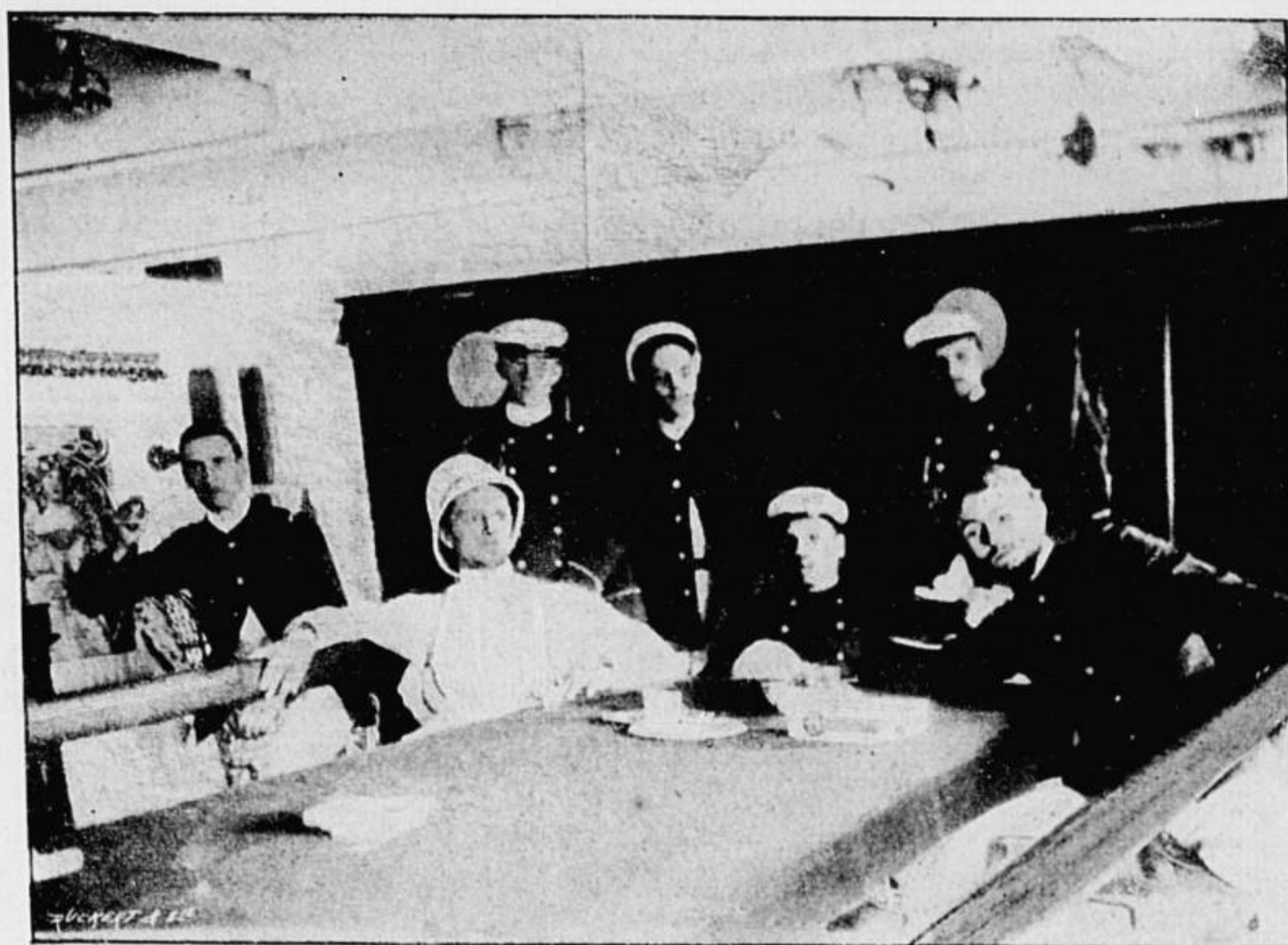
La porte du commandant.

Quant à la machine et aux chaudières, elles n'ont subi aucun changement et peuvent donner au bâtiment une allure soutenue de 12 nœuds; deux chaudières auxiliaires, l'une du type Belleville, l'autre du type Niclausse, ont été ajoutées dans les chaufferies afin d'alimenter les dynamos au mouillage et de montrer aux aspirants le fonctionnement de ces générateurs à tubes d'eau, qui prennent de jour en jour plus d'importance dans toutes les marines.

*Batterie basse.* — L'étage situé au-dessus des fonds, ou *batterie basse*, est entièrement réservé à l'équipage et à la maistrance; l'air et la lumière y entrent à flots par de vastes sabords et par quatre grandes portes de chargement qui facilitent les mouvements du matériel. Cette batterie, transformée la nuit en vaste dortoir, sert d'atelier pendant le jour : c'est là que les tailleurs cousent, que les repasseurs glacent le linge, que les coiffeurs rasant, que les charpentiers menuisent. L'avant de la batterie a été affecté à l'usine électrique, qui comprend trois dynamos des modèles les plus récents et d'une puissance de 1200 ampères, les tableaux de distribution et un moteur actionnant les machines-outils des mécaniciens.

*Batterie haute.* — La batterie haute constitue le domaine des officiers et des aspirants. A l'arrière, le carré, puis les chambres des officiers subalternes, du médecin-major et de l'aumônier. Immédiatement après commencent les appartements des *midships*(1); ces jeunes gens, soignés d'une façon toute spéciale, sont

(1) Le mot *midship*, qui provient sans doute de l'appellation anglaise *midshipman*, est devenu d'un usage courant dans notre marine pour désigner l'aspirant.



Dans le sixième poste.

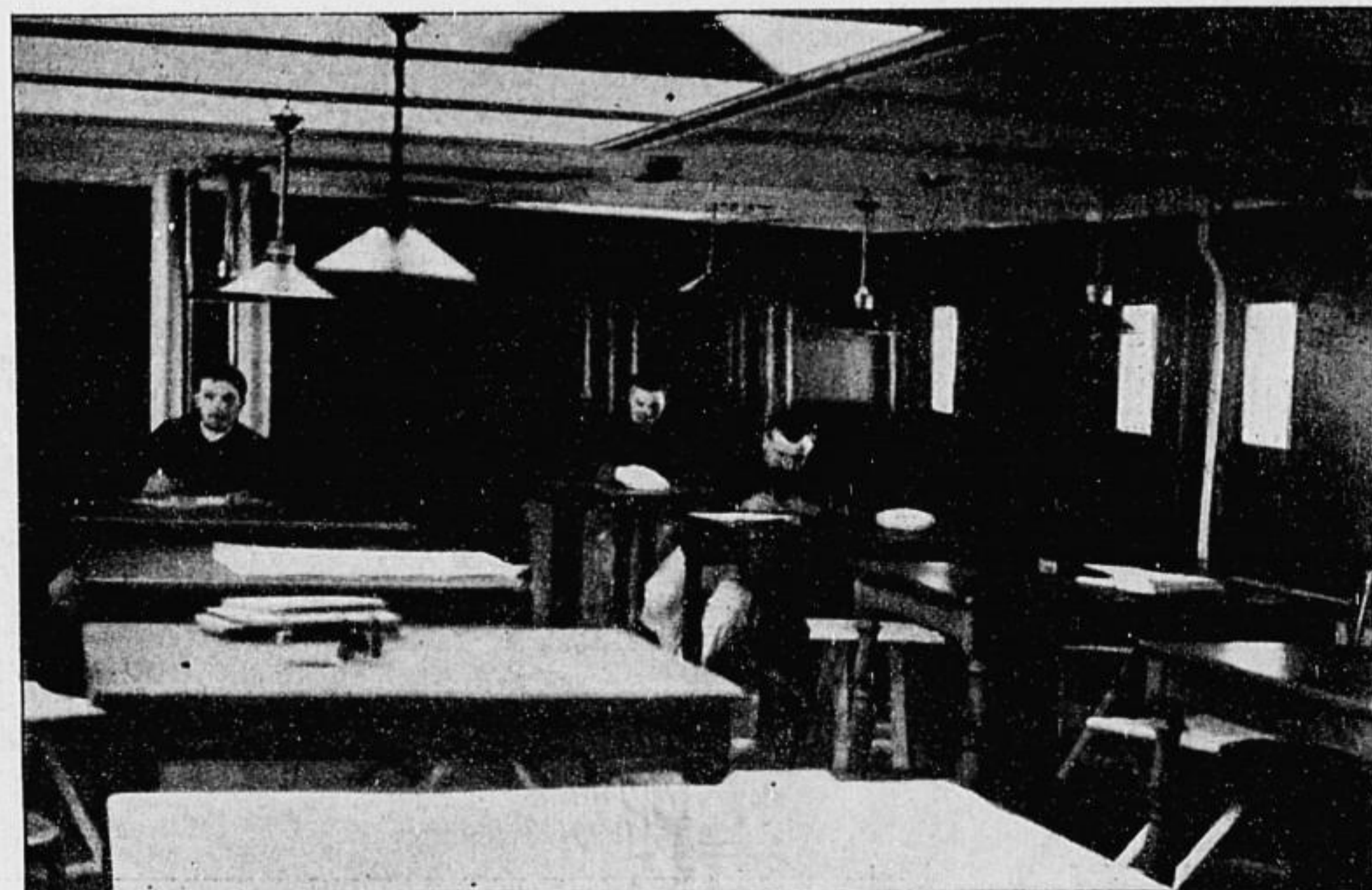
répartis dans dix *postes*. Chaque poste est vaste, aéré par trois grands sabords, éclairé par de nombreuses lampes électriques, muni d'un ventilateur portatif, garni de spacieuses armoires où le trousseau peut facilement trouver place.

Il y a bien quelques inconvénients : tel poste, sur l'arrière, est bien près de la chambre de l'officier de détail et l'on ne peut y chanter qu'en sourdine; tel autre est au-dessous de l'escarilleur, qui n'a aucune pitié pour les dormeurs; mais ces inconvénients sont rachetés par des avantages appréciables, tels que le voisinage des coupées qui permet de voir « de première main » tous les visiteurs et visiteuses, ou encore celui de la cheminée du bâtiment, qui sert de poêle dans les pays froids. Le voisinage du piano, sur lequel frappent tous les virtuoses, reste discutable; mais, la répartition par postes étant fonction du rang d'ancienneté, nul n'a le droit de récriminer.

Sur l'avant des postes sont les lavabos, les salles de bains avec douches à volonté, les vestiaires pour les effets mouillés, les hôpitaux entièrement distincts pour l'équipage et les aspirants, la salle de visite, la pharmacie et l'hôpital des isolés pour les cas contagieux. L'infirmier montre même avec complaisance, aux visiteurs, la salle d'opérations avec sa table perfectionnée.

*Pont.* — Le pont possède : à l'avant, un gaillard élevé; au centre, les nombreuses cuisines au nombre de cinq, le four, la boulangerie munie de sa pétrisseuse électrique et la lessiveuse, le tout surmonté des passerelles et kiosques de navigation; à l'arrière, une vaste dunette sous laquelle sont répartis les logements des commandants, la bibliothèque, la salle des montres où reposent, entourés du respect de tous et de soins minutieux, les chronomètres et compteurs; enfin, la salle des conférences.

Celle-ci mérite une mention spéciale. Il était de toute nécessité de trouver à bord un vaste local où les professeurs pussent développer leurs théories aux quatre-vingts ou cent aspirants des promotions actuelles sans craindre que la chaleur ou l'effet des mou-



Un coin de la salle des conférences.

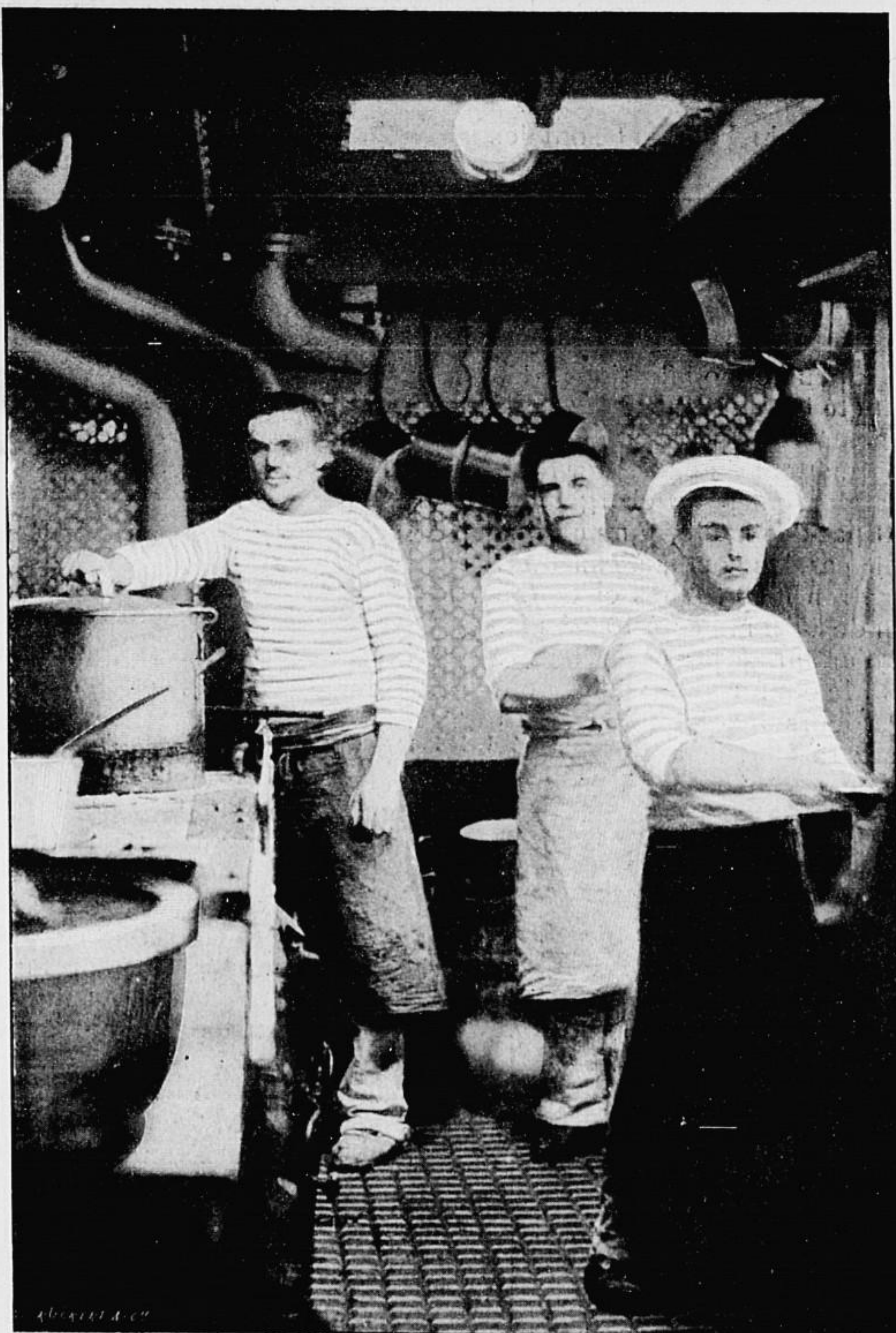


vements du navire vissent peser d'une façon irrésistible sur les paupières des auditeurs.

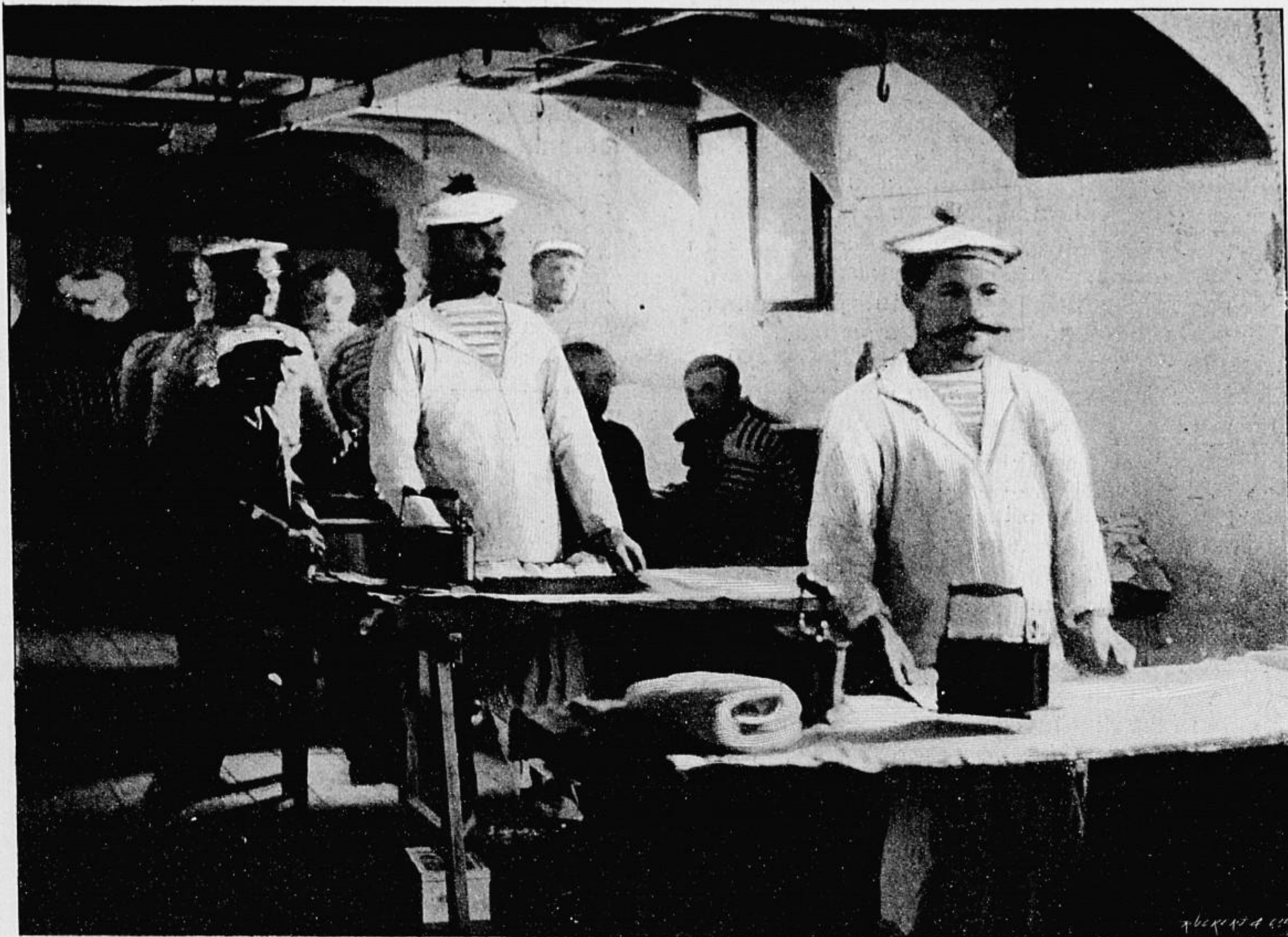
Il fallait, en outre, procurer aux travailleurs un endroit retiré à l'écart de l'agitation et des discussions parfois trop animées des postes. L'ancien salon des passagers du *Tonkin* a fourni la solution du problème, solution perfectionnée par la présence de petites tables complètement séparées les unes des autres. C'est dans cette salle, aérée de tous côtés et inondée le soir de lumière électrique, que les conférenciers viennent apporter la bonne parole ou que sont faites les théories particulières; c'est là que viennent s'installer les amoureux de calme, pour confectionner un calcul délicat, rédiger un compte rendu de relâche, continuer une lecture palpitante ou même achever une aquarelle humoristique. Et c'est toujours un spectacle intéressant pour l'officier de quart d'entrevoir, à travers les vitrages de la salle des conférences, ces jeunes midships groupés suivant les sympathies réciproques et penchés sur les tables dans les attitudes les plus variées, jusques et y compris celle de la sieste.

#### Les installations militaires.

— Si les aménagements intérieurs réclamaient un soin tout particulier, les installations militaires constituaient la partie la plus importante de la transformation, puisque toute l'instruction pratique des aspirants devait dépendre de la façon dont elles seraient comprises. On est parti du principe suivant: montrer à ces futurs officiers la réduction d'un navire de combat où tout fonctionnerait normalement. En fait, la seule fiction consiste dans l'hypothèse d'un pont cuirassé, sous lequel seraient abrités les organes vitaux du bâtiment; tout le reste existe et fonctionne



La cuisine des aspirants.



L'atelier de repassage.

dans les mêmes conditions que sur un croiseur protégé.

L'artillerie moyenne comprend :

Quatre canons de 138<sup>mm</sup>,6 à tir rapide;

Et quatre canons de 100 millimètres à tir rapide, dont deux du dernier modèle; chaque section possède son monte-charges électrique puisant à même la soute.

L'artillerie légère se compose de pièces de 47 et 37 à tir rapide et de 37 revolver.

Un appareil transmetteur d'indications de tir, situé dans le kiosque central qui représente le *blockhaus*, permet d'envoyer instantanément à chaque pièce les ordres du commandant; dans le *blockhaus* sont réunis également tous les organes de commandement, comme sur les bâtiments les plus modernes.

Il existe en outre :

Deux *tubes lance-torpilles* de modèles différents;

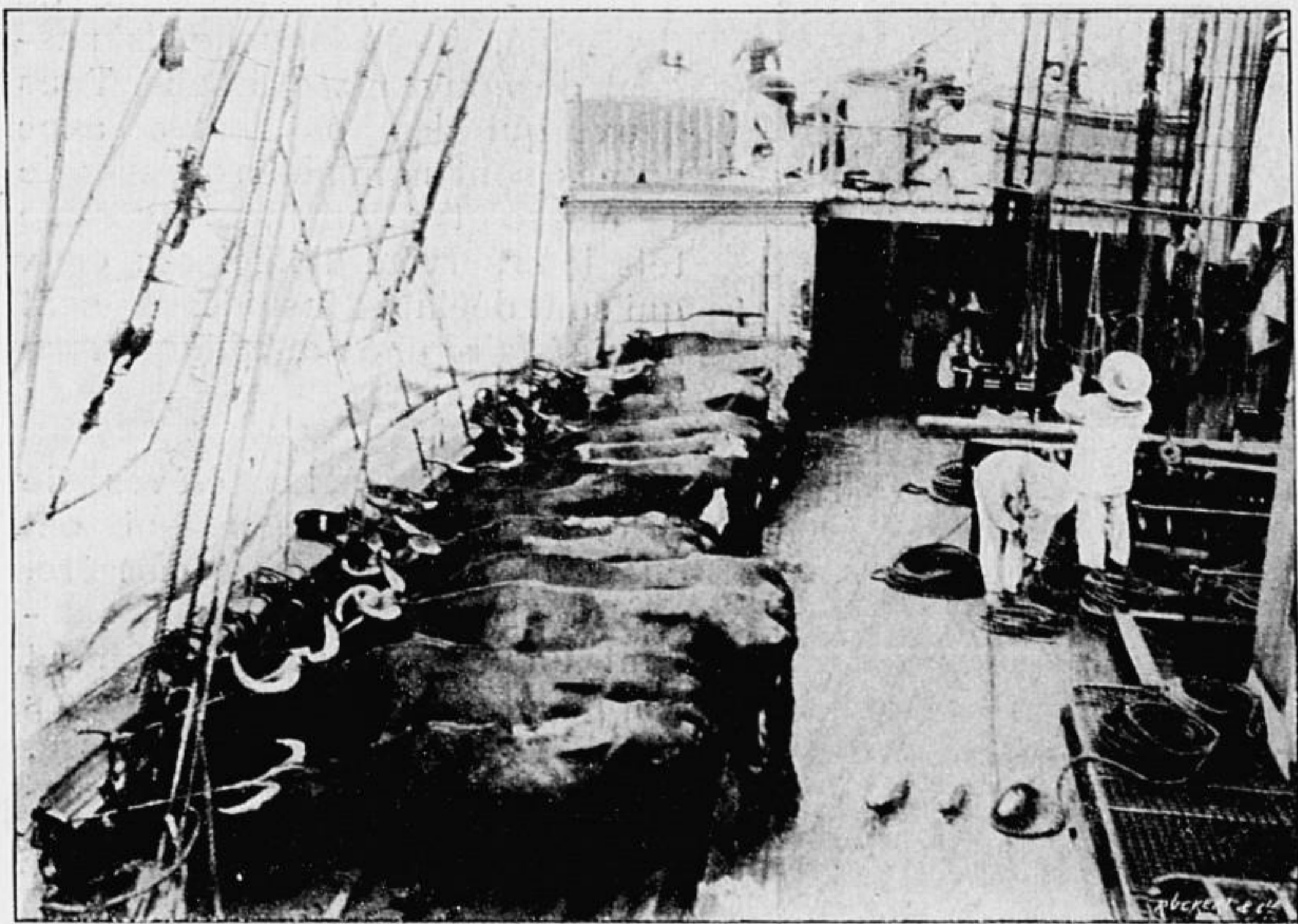
Trois *projecteurs* avec leur commande à distance pour la défense contre les torpilleurs.

Il faut mentionner enfin l'existence, en tête de la série des embarcations, de deux robustes et élégantes vedettes qui jouent le rôle de minuscules torpilleurs et permettent de faire exécuter de nuit, aux aspirants, d'intéressants exercices d'attaque et de défense. L'une de ces vedettes sert en plus aux exercices de torpilles

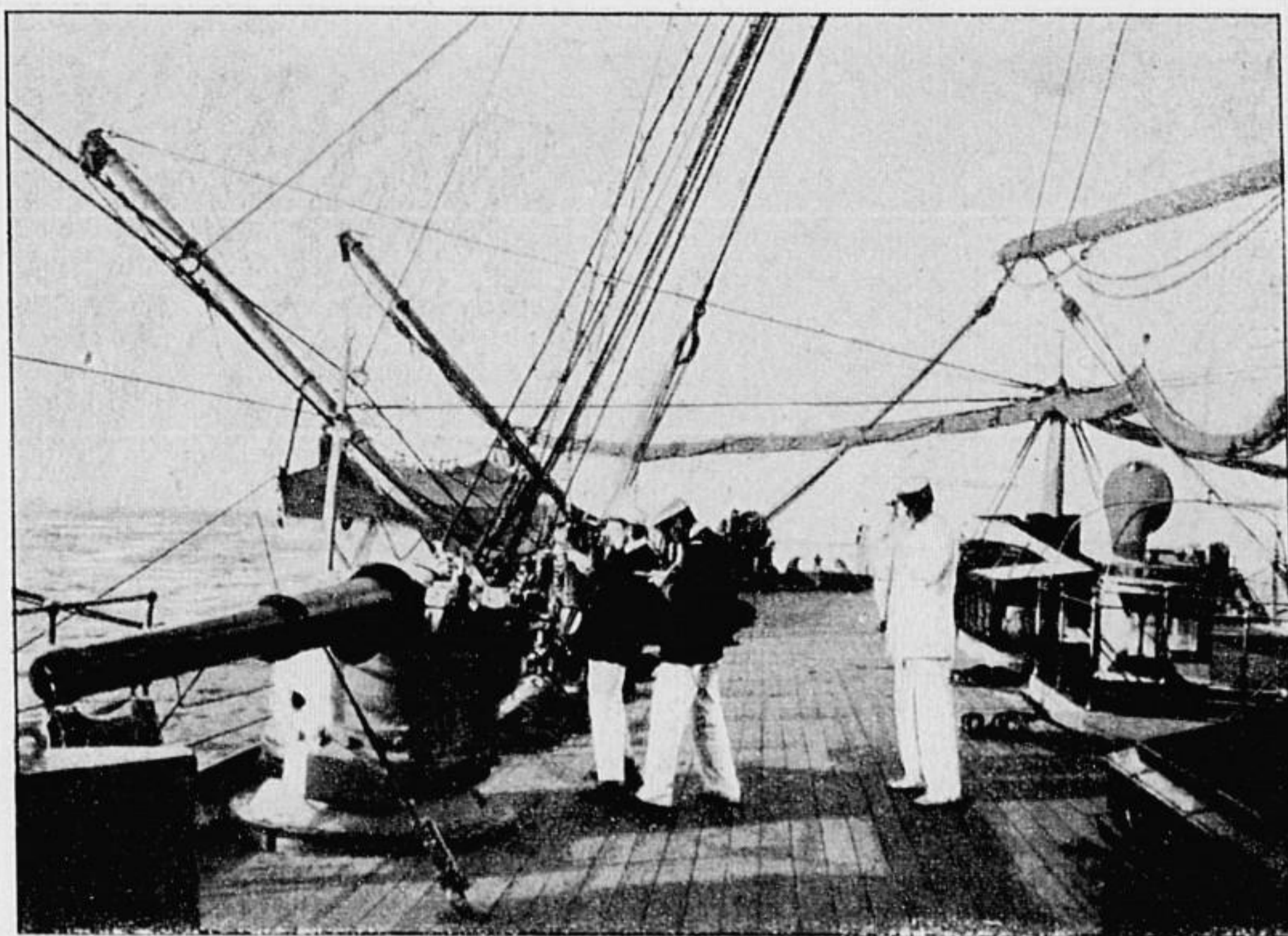
portées; toutes deux, munies d'une bonne vitesse, nécessitent du doigté pour leur manœuvre et forment le coup d'œil des *midships-patrons* lors des exercices d'accostage.

Telle est, dans ses grandes lignes, la monographie du *Duguay-Trouin*. Tout y a été bien conçu et bien exécuté. Le nom du bâtiment lui-même a été heureusement choisi, et c'est sous le patronage d'une de nos plus belles gloires maritimes que les aspirants commencent leur carrière





Le pont avant et son étable.



La dunette.

active. Le fronton de la dunette porte, au milieu d'un gracieux motif, les armes du héros malouin, qui sont « un écu d'argent, à une ancre de sable et un chef d'azur chargé de deux fleurs de lis d'or », avec, en cimier, la belle devise :

*Dedit hæc insignia virtus.*

#### L'ÉTAT-MAJOR

La direction de l'École d'application est confiée à un capitaine de vaisseau, qui est en même temps commandant du bâtiment et qui a pour le seconder un capitaine de frégate. La revue a déjà fait l'éloge des commandants Houelle et de Gueydon; il nous suffira d'ajouter que l'on ne pouvait confier à de meilleures mains cette délicate mission, qui demande à la fois de la bienveillance et de la fermeté, beaucoup de doigté et non moins d'initiative.

Douze lieutenants de vaisseau sont chargés de l'instruction. Le plus ancien assume les ingrates fonctions de ce que l'on appelle à bord le *détail*. C'est lui qui dévoile aux aspirants les secrets du service intérieur du bâtiment et qui est chargé de la surveillance des postes. Il voudrait souvent fermer les yeux ou se boucher les oreilles; mais le moindre chant, fût-il chanté en sourdine, s'entend de sa chambre, et tout se voit à travers les portes vitrées des postes, de sorte que la tolérance est pour lui une vertu difficile à appliquer.

Un autre lieutenant de vaisseau est *officier des montres*. Ce rôle délicat, qui existe à bord de tous les bâtiments, donne à l'officier qui en est chargé un relief spécial, car il est dépositaire, en quelque sorte, des secrets de naviga-

tion du commandant; *à fortiori*, est-il entouré à bord du *Duguay-Trouin* de la considération générale. C'est lui qui dénonce aux aspirants le jeu des moindres vis du sextant; c'est encore lui qui les initie aux mystères des astres diurnes et nocturnes et leur apprend à marier avec art les observations de Vénus et de Sirius. Lorsqu'il mesure *à l'œil* la hauteur d'une étoile, et que

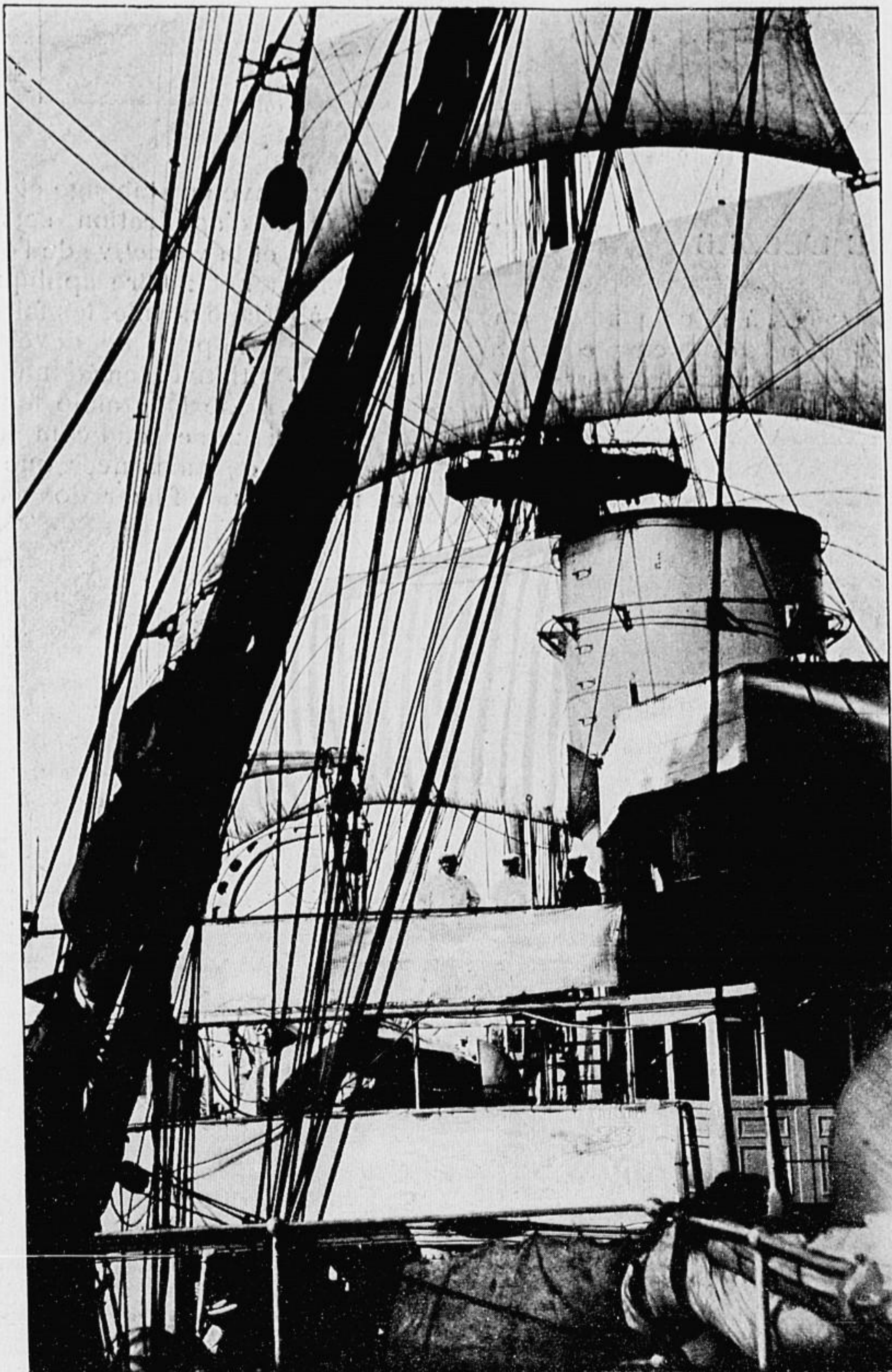
cette hauteur est vérifiée au sextant par un midship méfiant, alors la confiance en lui est sans bornes... La caractéristique de cet officier est la douceur; il est, en général, dans la lune; son tempérament ne se réveille que si un malheureux aspirant oublie de remonter un chronomètre ou laisse choir malencontreusement un compteur: il devient alors féroce.

Les dix autres officiers sont chefs de poste et chefs de quart; ils ont l'entière direction de leur groupe au point de vue du service du quart, des calculs particuliers et des journaux de bord. Chacun d'eux est chargé, en outre, d'une branche spéciale de l'instruction.

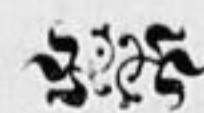
Le service de santé est représenté par deux médecins: l'un, officier supérieur, chargé plus spécialement des aspirants et confident de leurs misères, leur inculque les premiers principes de l'hygiène navale.

Le médecin de 2<sup>e</sup> classe soigne principalement l'équipage.

L'état-major est complété par un commissaire chargé du cours d'administration, par deux officiers mécaniciens qui enseignent l'un la théorie et l'autre la pratique des machines, enfin par un aumônier.



Le quart à la mer.







Une réception à la Nouvelle-Orléans.

#### L'ORGANISATION DE L'ÉCOLE

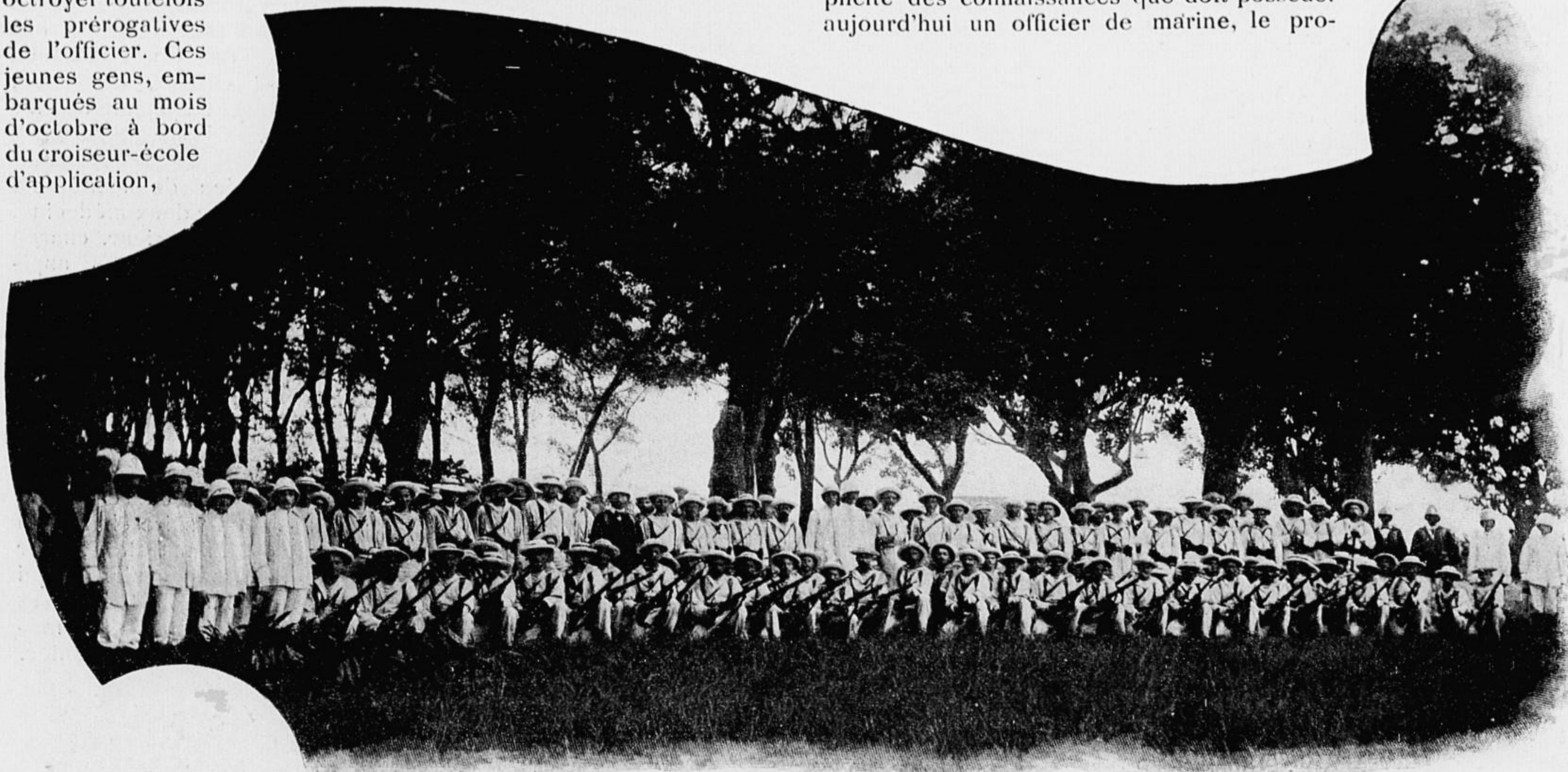
On sait que, après deux années passées à l'École navale en rade de Brest, les élèves qui ont satisfait aux examens de sortie du *Borda* sont nommés aspirants de 2<sup>e</sup> classe, grade qui leur donne droit aux aiguillettes et au premier galon d'or, coupé de soie bleue, sans leur octroyer toutefois les prérogatives de l'officier. Ces jeunes gens, embarqués au mois d'octobre à bord du croiseur-école d'application,

accomplissent une campagne de dix mois, après laquelle ils passent de nouveaux examens. Tous ceux qui les ont subis avec succès sont nommés aspirants de 1<sup>re</sup> classe et commencent comme tels leur service d'officiers ; ceux qui sont déclarés insuffisants sont admis à faire une nouvelle période d'instruction.

Depuis 1898, les élèves de l'École polytechnique qui ont choisi la marine comme carrière, sont embarqués également pendant un an à bord du bâtiment d'application. Ils sont nommés d'emblée aspirants de 1<sup>re</sup> classe, portent l'épaulette de sous-lieutenant au lieu des aiguillettes, la redingote à la place du dolman ; mais ils participent entièrement à l'instruction et aux exercices de leurs camarades plus jeunes, recevant de leur part des conseils pratiques et les faisant profiter, en retour, de leurs connaissances théoriques plus étendues. Ainsi l'on verra un midship de 2<sup>e</sup> classe assis à la barre d'un canot à côté de son camarade de l'X et lui faisant donner au bon moment le coup de barre qui évitera une catastrophe, de même que le *pipo* expliquera à ses camarades de poste la façon de calculer la courbe décrite par la pomme du

grand mât avec un tangage et un roulis donnés.

L'École d'application sert de transition entre l'instruction théorique et la vie active de l'officier de vaisseau ; son but est, par suite, bien net : faire appliquer aux aspirants ce qu'on leur a appris à l'École navale, les faire passer d'une façon intelligente de la théorie à la pratique, développer leurs qualités de commandement et d'initiative, leur donner un aperçu de la vie toute particulière que mène la grande famille maritime. Mais, pour qui se rend compte de la multiplicité des connaissances que doit posséder aujourd'hui un officier de marine, le pro-



La compagnie de débarquement massée sur la Sivane de Fort-de-France.



blème paraît difficile à résoudre; l'écueil à éviter est que le vernis donné à ces jeunes gens ne se transforme en une couche trop légère!

Le commandant Houette a pris la solution suivante: donner aux aspirants une leçon de choses, en élaguant soigneusement tout ce qui ne peut pas trouver d'application immédiate et directe, en limitant les conférences au strict minimum et en multipliant les instructions partielles et pratiques.

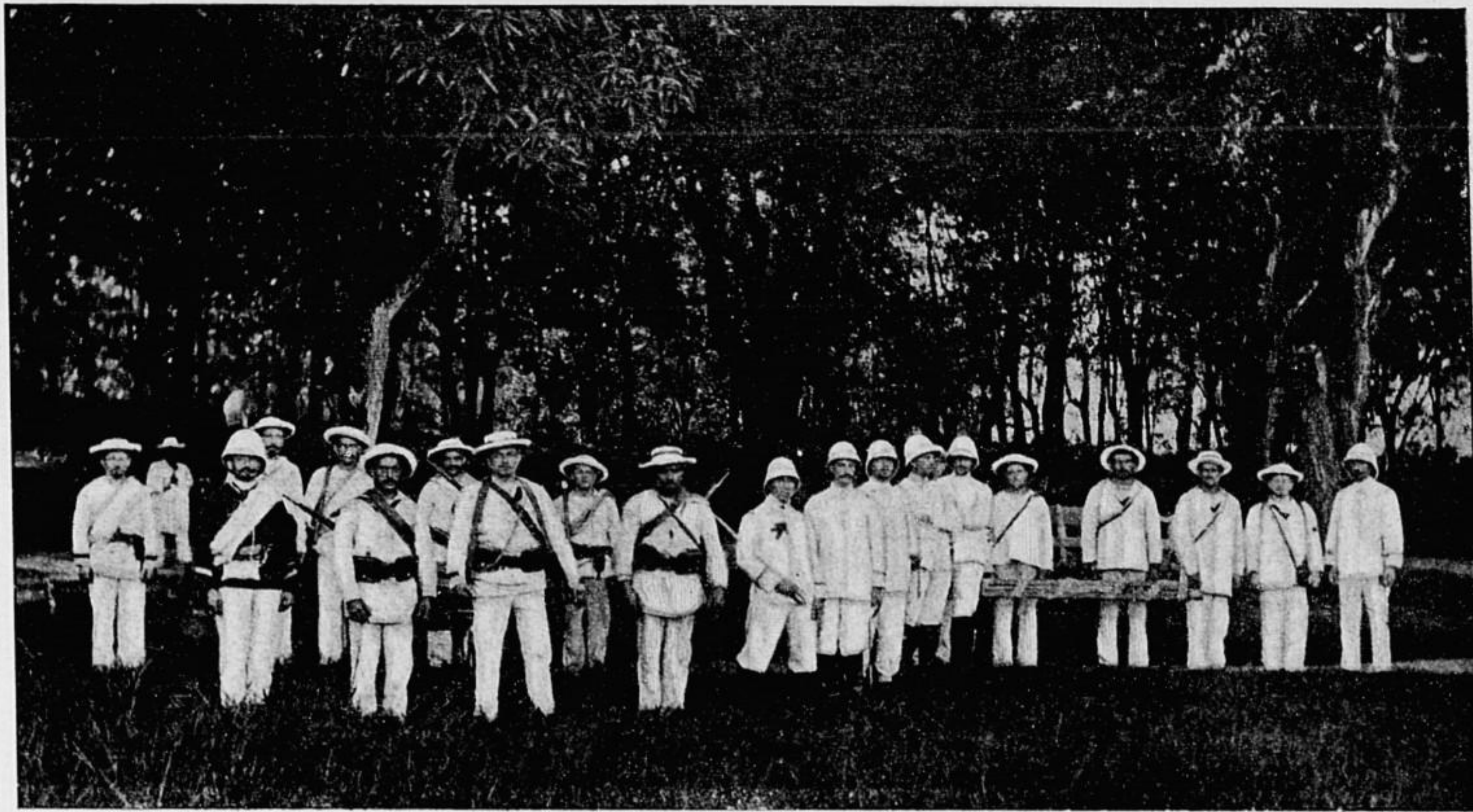
### INSTRUCTION THEORIQUE ET PRATIQUE

Le programme de l'instruction découle naturellement de ces principes. Il comprend pour les conférences:

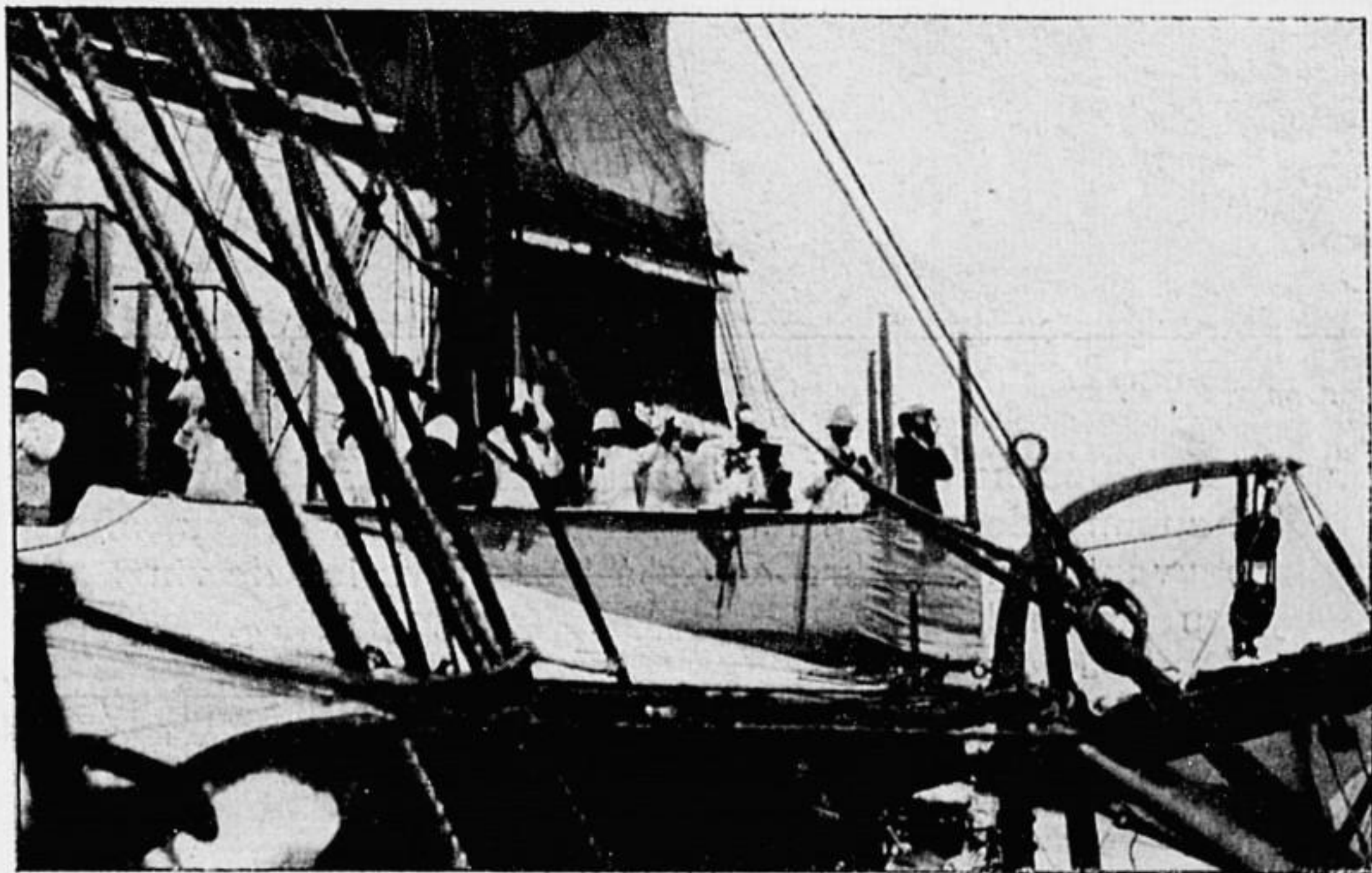
Les observations et calculs nautiques;

Les levés hydrographiques;

L'architecture navale, réduite à



Les torpilleurs-mineurs et les brancardiers (Savane de Fort-de-France).



La méridienne des midships.

l'étude du navire à la mer et à celle des flottes de combat;

Le cours de machines, limité à la conduite et aux avaries des chaudières et machines;

Le canonage, cours le plus étendu à cause de son importance;

L'artillerie légère, dont le rôle si considérable a été mis en lumière par les derniers événements maritimes;

Le cours de torpilles, comprenant l'étude de la torpille portée, de la torpille automobile et la pratique des lancements;

L'électricité, enseignée d'après les installations du bâtiment-école;

La timonerie, avec les différents systèmes de signaux en usage; la tactique navale avec ses principes généraux et l'étude des faits de guerre maritime récents;

La mousqueterie;

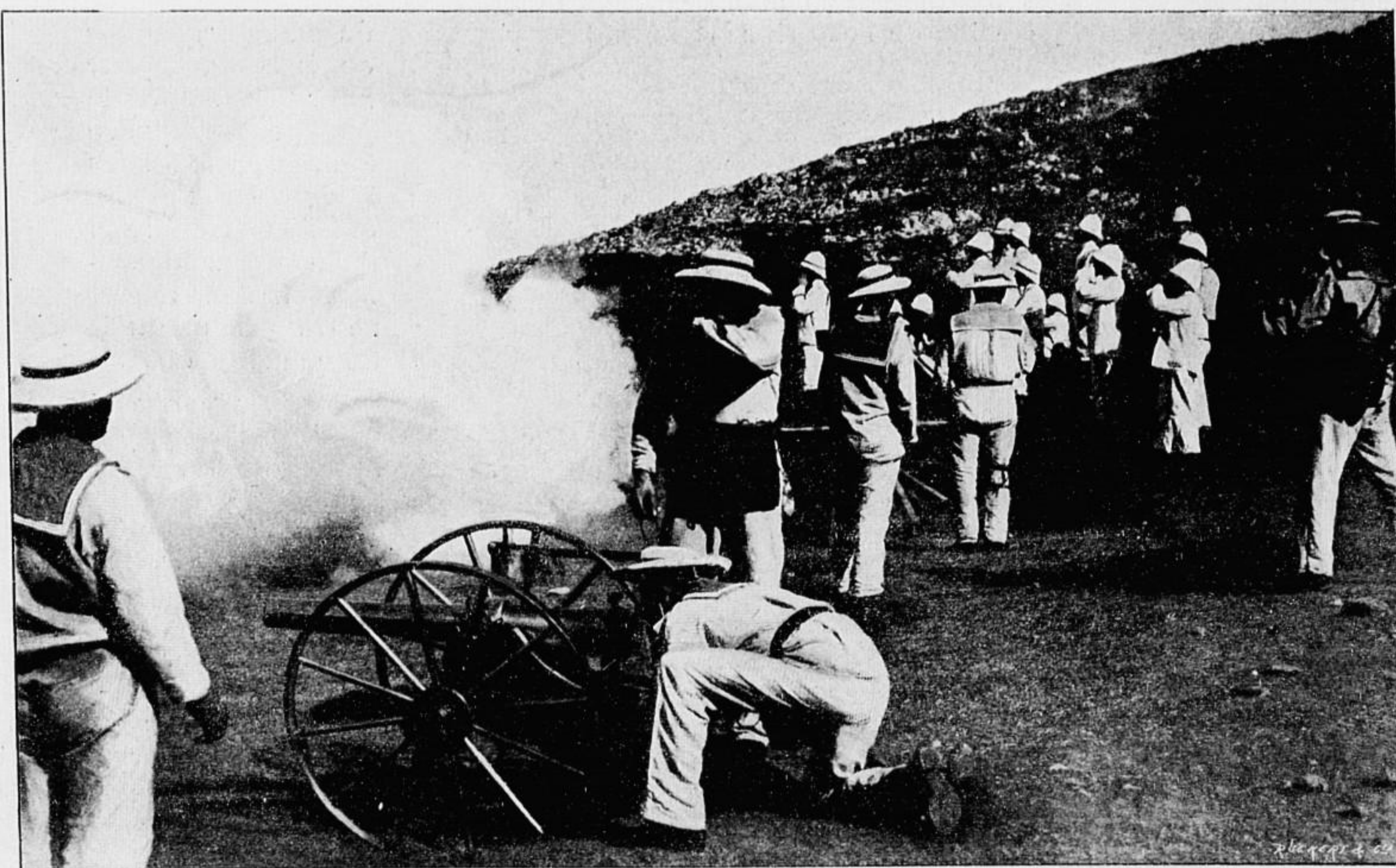
Enfin, le service intérieur du bâtiment et les éléments du droit maritime international.

L'étendue et la variété de ce programme peuvent suggérer des réflexions diverses; il est évident que ce serait une utopie de vouloir

forger en dix mois un officier de marine universel; mais il est possible de donner à des jeunes gens bien doués et déjà bien préparés, des notions pratiques sur ces connaissances diverses. Les exemples de Paknam, de Chine ou de Madagascar sont là pour montrer les aptitudes de tout jeunes officiers, à peine sortis de l'École. Libre à eux, du reste, de se spécialiser dans la suite et de suivre leur penchant pour telle ou telle branche du métier. La marine possède une quantité d'Écoles spéciales, où les officiers peuvent se faire breveter en canonage, en infanterie, en torpilles et électricité; elle a même une École de gymnastique à Lorient, un parc d'aérostation à Toulon, un observatoire à Paris pour les amoureux d'astronomie. Elle vient enfin d'être dotée récemment d'une École supérieure qui doit fournir la consécration des capacités maritimes.

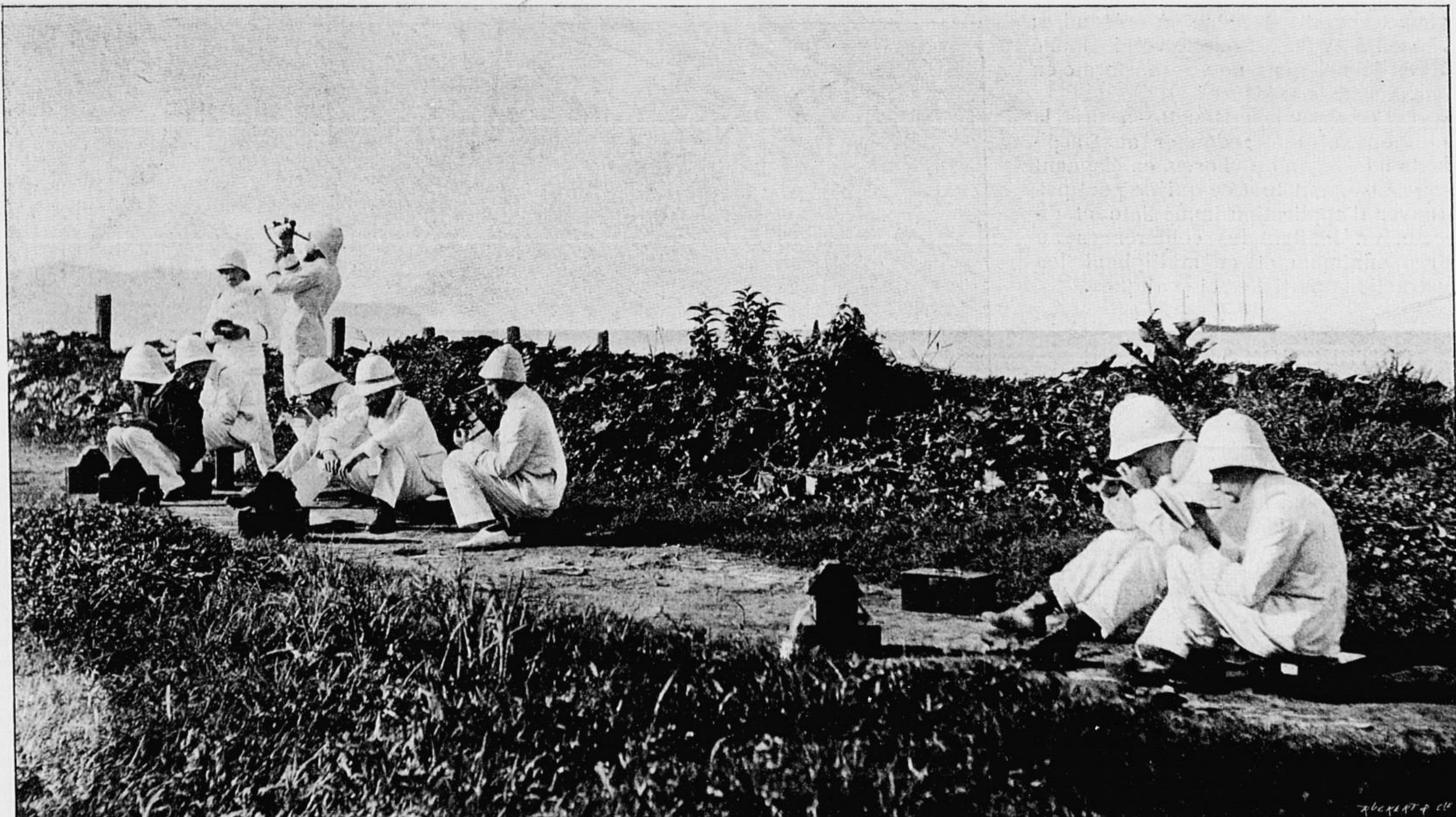
### LES EXERCICES

Le temps n'est plus où la manœuvre constituait le fond de l'instruction et où l'on cotait un midship à la façon plus ou moins brillante dont il exécutait un virement de bord. Si l'on peut regretter la marine à voiles, avec sa poésie et son élégance, il faut



Tir au canon de 65 millimètres aux Saints.





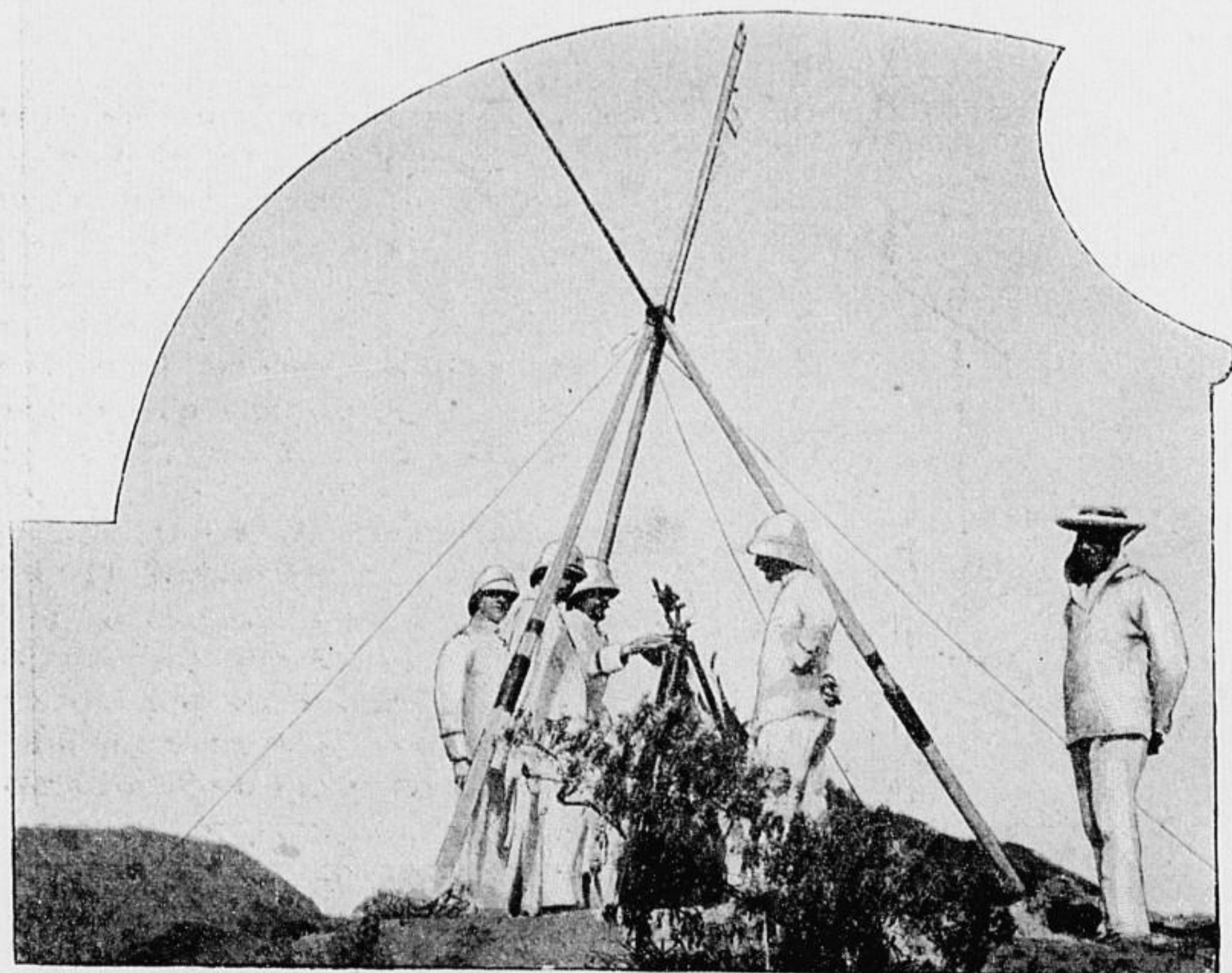
Observation du soleil à l'horizon artificiel.

admettre que l'instruction actuelle doit être aiguillée vers une tout autre direction; aussi les exercices de manœuvre, qui primaient jadis tous les autres, ont-ils presque totalement disparu du nouveau programme. Une mâture réduite à deux mâts carrés a été conservée à bord du *Duguay-Trouin*, uniquement comme *adjutorium* et dans le but d'économiser du charbon.

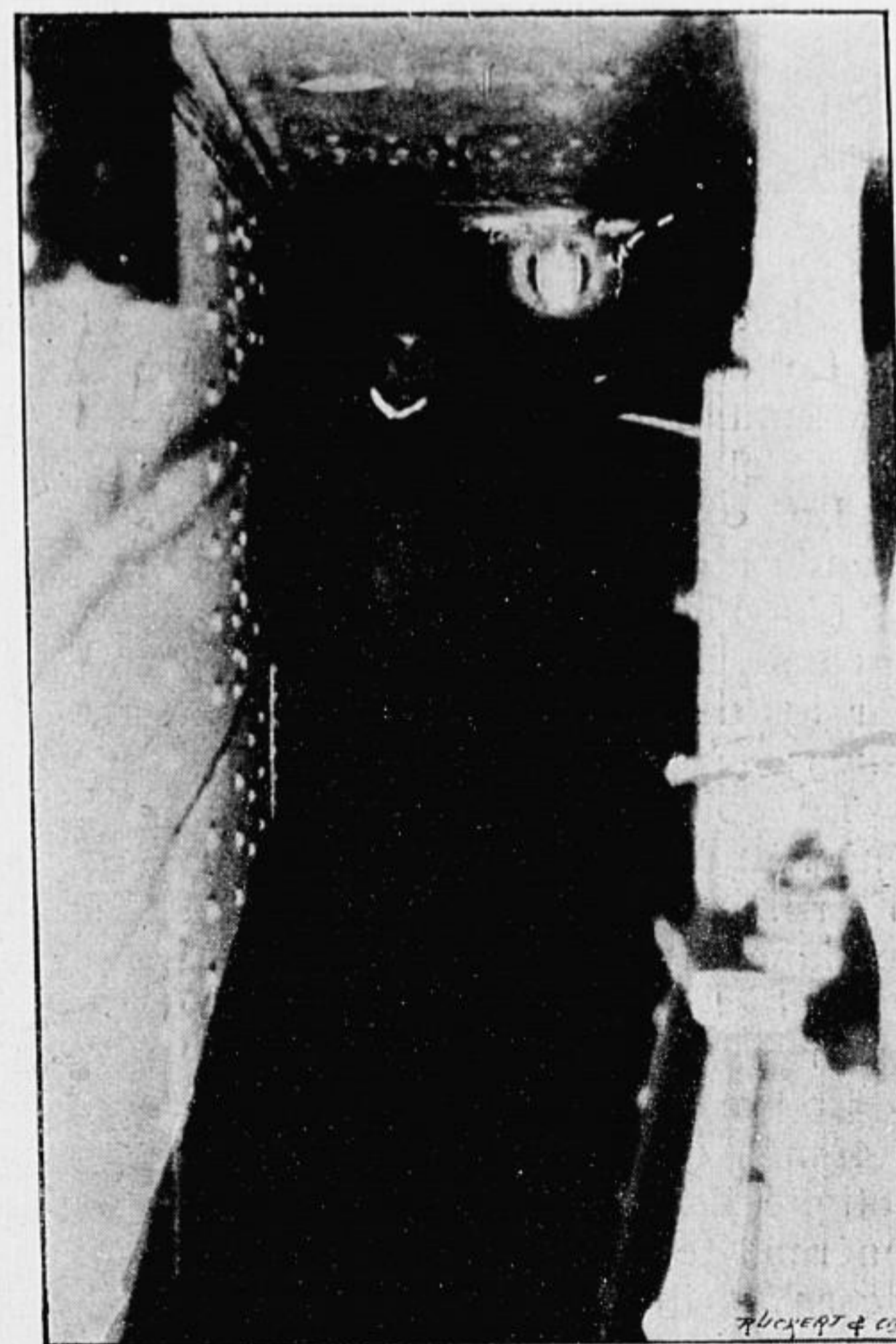
Au premier rang de l'éducation pratique vient le « quart », qui constitue pour ainsi dire le pain bis quotidien de l'officier de marine : quarts à la mer sur le pont ou dans la machine, quarts en rade, quarts de jour et quarts de nuit, c'est l'engrenage forcé et continu, subi par chaque poste, sous la direction de son chef, qui répartit pendant les quatre heures du quart ses aspirants dans des fonctions déterminées. C'est dans ces différents rôles que se manifestent les premières aptitudes des midships : les uns ont une prédilection pour la « veille de l'extérieur », les autres pour

les observations astronomiques, plusieurs font valoir une belle voix de commandement, d'autres recherchent les postes calmes, où ils peuvent donner libre cours à leurs rêveries de vingt ans. Tous, en général, s'intéressent à leur service, mais pour tous également il est une accoutumance difficile à acquérir, celle des quarts de nuit; il est pénible, en effet, de quitter à minuit ou à quatre heures du matin un hamac confortable, pour aller arpenter le pont pendant quatre heures, parfois sous le vent et la pluie, et l'on comprend l'état de somnambulisme dans lequel se trouvait une nuit un midship qui, au cours de sa promenade nocturne, heurta du pied vingt fois de suite le même taquet sans même s'en apercevoir.

Après le quart vient la *corvée*, qui consiste, pour les aspirants, à prendre, en rade, le commandement de toute embarcation quittant le bord. La corvée porte mal son nom; c'est en réalité un véritable plaisir pour tous les *patrons*, qui sont seuls maîtres à leur bord. Il y a des corvées privilégiées que l'on se dispute, par exemple celle de ramener des dames, ou encore la corvée des

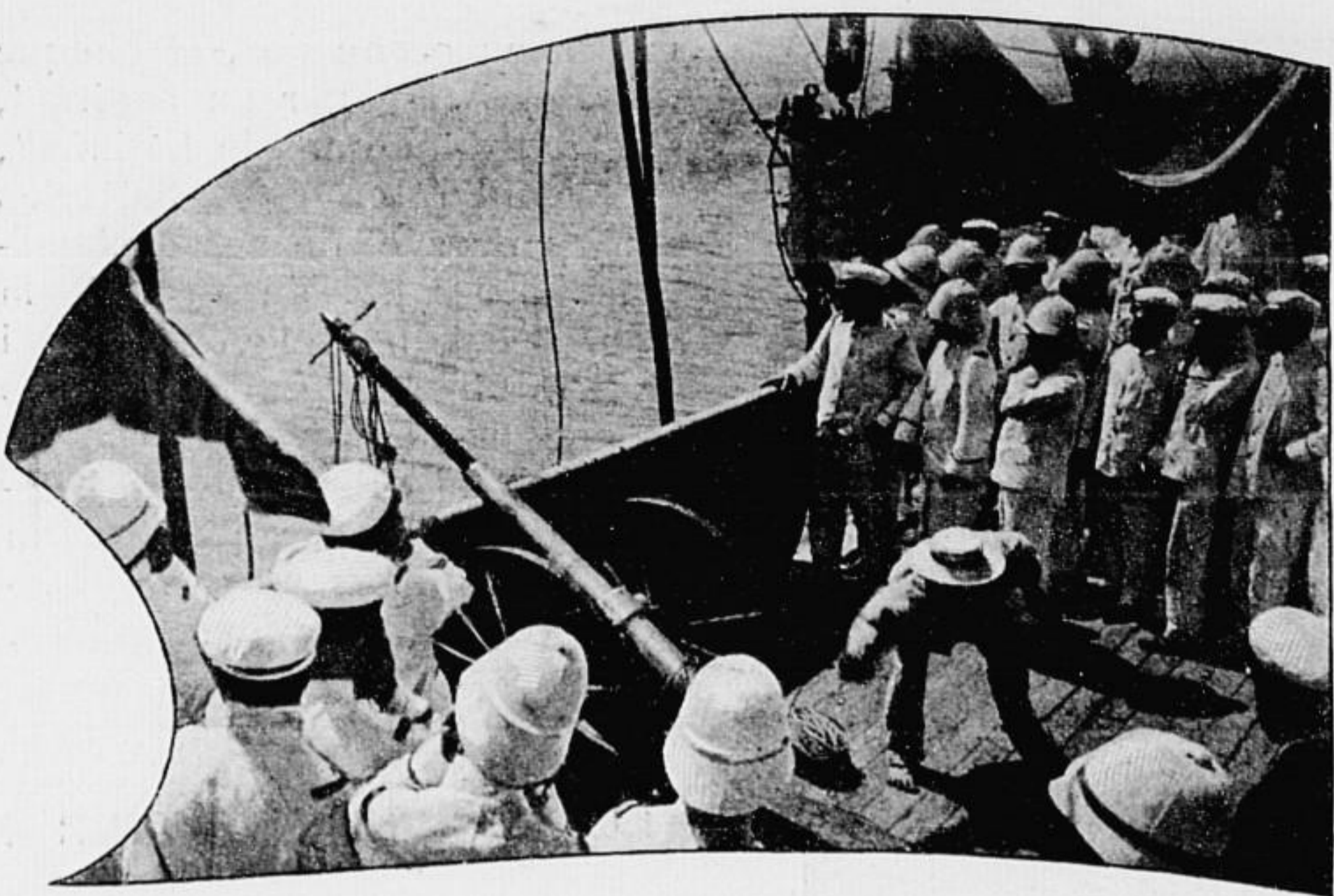


Hydrographie des Saintes. — Une séance au théodolite au signal Barrique.



De quart dans la ligne d'arbres.



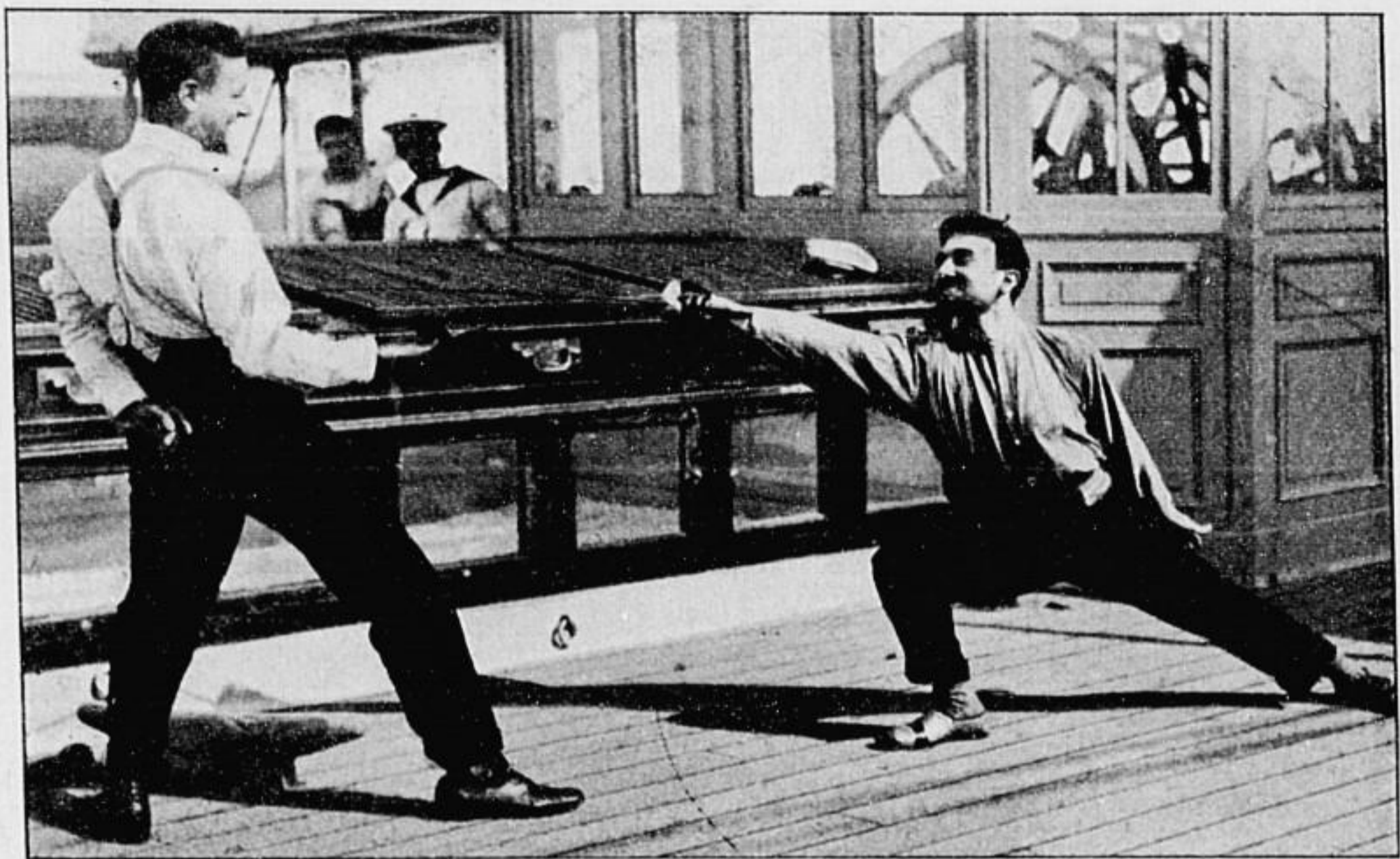


Exercice du canon porte-amarre.

vivres; pour cette dernière, l'embarcation quitte le bâtiment en général vers cinq heures du matin, avec les cuisiniers et maîtres d'hôtel, et ne rentre que vers neuf heures avec les provisions. Heureux le midship qui, tout en surveillant son canot, peut lire son journal et déguster son chocolat au restaurant du coin! Le seul revers de la médaille consiste dans l'accostage du retour; parfois le commandant « cote la manœuvre » de sa galerie, et l'aspirant, intimidé, vient *blinder* la coupée avec plus ou moins de fracas: une semonce sévère de l'officier de quart, une bonne réparation du maître charpentier et l'incident est clos.

Il serait trop long d'énumérer tous les exercices variés auxquels participent à bord les aspirants, depuis le branle-bas de combat qui est la synthèse de l'instruction militaire, jusqu'à l'école élémentaire et à la gymnastique enseignées à l'équipage, en passant par les exercices du canon, du fusil, des signaux, etc.

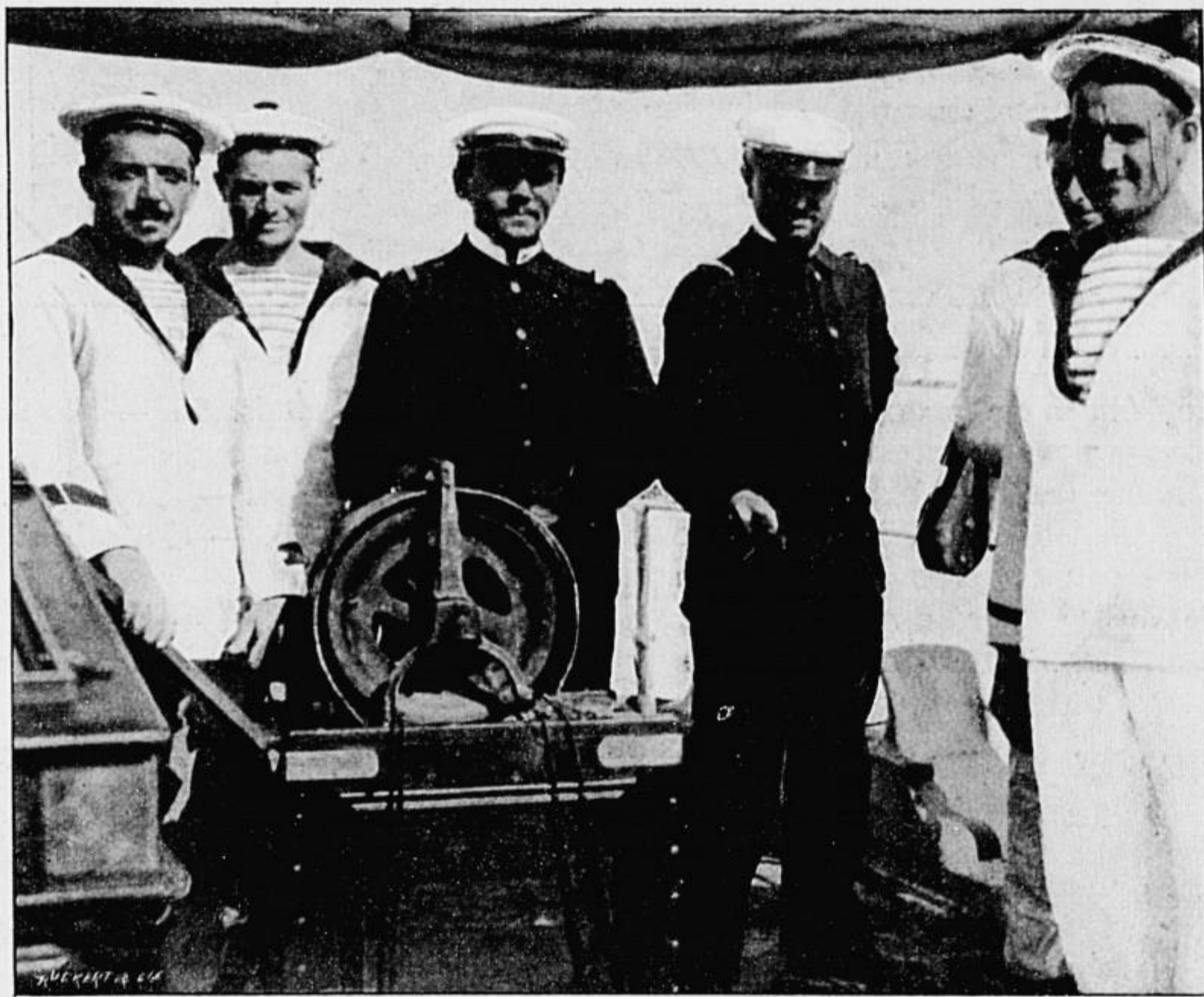
Il faut cependant une mention spéciale pour l'exercice des simili-torpilleurs représentés par les deux vedettes et par le canot à vapeur. Ces trois embarcations, chargées d'aspirants, ont quitté le bord au début de la nuit et ont disparu dans l'ombre; un groupe



L'escrime à bord.

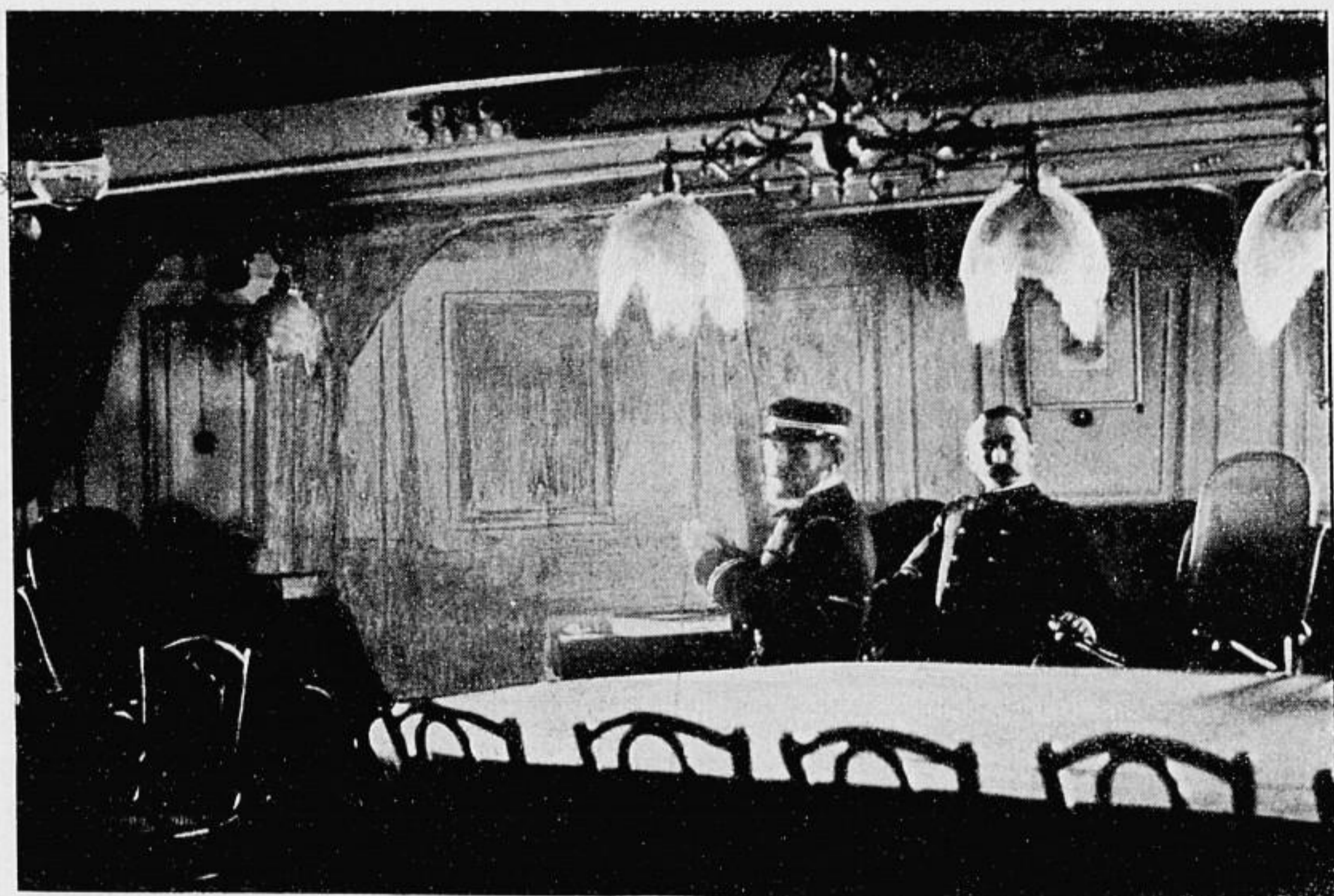
de midships est aux projecteurs, un autre aux pièces d'artillerie légère chargées à blanc. Un coup de commutateur, et tout le bâtiment est plongé dans l'obscurité, prêt à repousser l'attaque: « Alerte tel secteur!... un torpilleur par bâbord devant!... Allumez tel projecteur... éclairez plus haut... un peu plus bas... plus à gauche!... » Les pièces font feu, le torpilleur exécute un simulacre d'attaque et l'exercice continue avec la même émotion, renouvelée à chaque tentative. Lorsque le commandant juge le combat suffisant, les embarcations sont rappelées, le bâtiment reprend sa vie normale, assaillants et défenseurs, réunis dans les postes, discutent à perte de vue pour savoir si l'attaque a été réussie ou manquée; et chaque aspirant, une fois dans son hamac, rêve au commandement de torpilleurs qu'il aura plus tard, et à tous les cuirassés ennemis qu'il coulera!

Les exercices à terre occupent aussi une place importante dans l'instruction: ils ont lieu spécialement lors des relâches où les distractions extérieures n'abondent pas et où l'on peut trouver des emplacements favorables. Les Saintes, séjour enchanteur

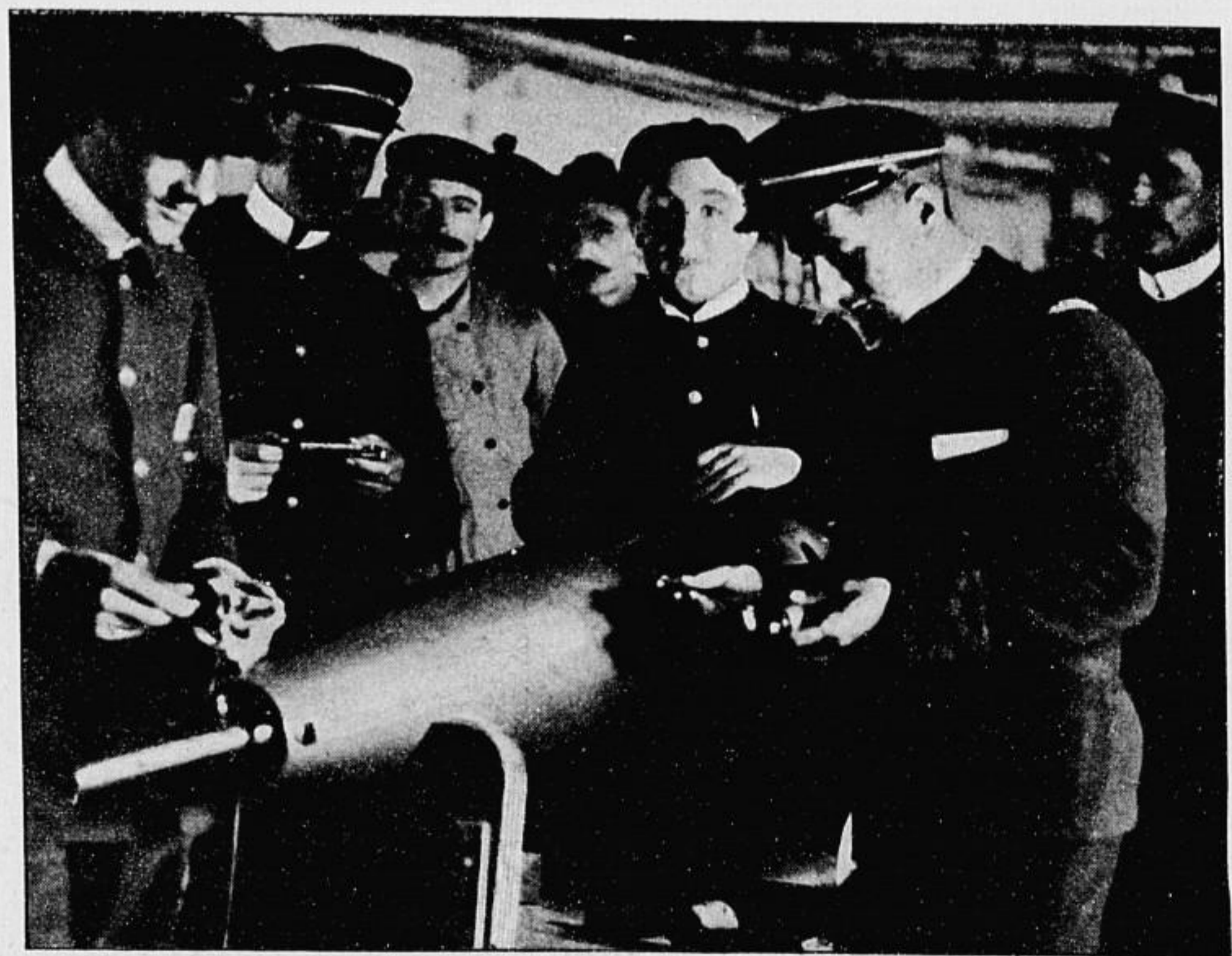


Un sondage par temps de brume.

Les exercices à terre occupent aussi une place importante dans l'instruction: ils ont lieu spécialement lors des relâches où les distractions extérieures n'abondent pas et où l'on peut trouver des emplacements favorables. Les Saintes, séjour enchanteur



Le carré des officiers.



Démontage d'une torpille automobile.





Une invasion de visiteurs à Baltimore.

s'il en fut, sont le principal théâtre des ébats de la compagnie de débarquement, des tirs de toutes sortes pour l'infanterie et l'artillerie; le plan de la baie des Saintes a été levé déjà maintes fois et toujours avec le même soin par des aspirants, heureux de caler le théodolite sur les sommets les plus élevés dominant la rade. La Savane de Fort-de-France et les terrains sablonneux des îles du Cap-Vert ont répété souvent les échos des tambours et des clairons du corps de débarquement, pour la plus grande joie des nègres.

Nous permettra-t-on de mentionner sous la rubrique « exercices » les réceptions à bord des nombreux visiteurs qui ont envahi le *Duguay-Trouin* à tous ses principaux mouillages? L'amabilité et la politesse devant être les qualités primordiales de l'officier de marine dans ses relations avec l'étranger, il était tout naturel d'engager les aspirants à faire avec empressement les honneurs de leur bateau aux personnes qui venaient leur rendre visite. Aussi les réceptions ont-elles été nombreuses et gaies, particulièrement aux Etats-Unis où des flots de charmantes Américaines sont montés à l'assaut du bord; chaque visiteuse trouvait à la coupée, pour la piloter, un midship ravi de lui expliquer, dans un anglais plus ou moins pur, les diverses curiosités du bord, et il était rare que le « cicerone » ne reçût pas en retour une invitation *at home*. L'invasion la moins banale a été celle à Baltimore d'un pensionnat de jeunes filles, amené par un vapeur spécial; l'officier de quart a été obligé de partager les pension-

naires en escouades, et chaque groupe, dirigé par un aspirant, s'est répandu dans le bâtiment, en faisant retentir les batteries de ses rires et de ses exclamations. Lorsque, au départ, la maitresse générale a fait l'appel de son troupeau, toutes ces jeunes misses avaient comme trophées un ruban du *Duguay-Trouin*, un vieux galon ou un bouton d'uniforme, généreusement octroyés par leurs guides.

#### LE SERVICE INTERIEUR

Veut-on connaître par le menu la vie des aspirants à bord de leur Ecole flottante? Voici le tableau de service à la mer et au mouillage :

##### *A la mer.*

7 heures. — Branle-bas. — Les hamacs sont montés aux bastingages.

7 à 8 heures. — Toilette. — Déjeuner.

8 heures. — Visite des aspirants dans leur infirmerie.

8 h. 30 à 9 h. 15. — Conférence par un officier.

9 h. 30. — Inspection.

10 à 11 heures. — Déjeuner.

Midi à 4 h. 15. — Exercices partiels ou généraux. — Théories particulières.

5 h. 30 à 6 h. 30. — Diner.

6 h. 30. — Appel aux postes de combat. — Branle-bas. — Les



La distraction favorite des midships.



hamacs sont crochés dans les postes.

9 heures. — Extinction des lampes dans les postes.

#### Au mouillage.

Le branle-bas du matin est fait à six heures, l'inspection est avancée d'une heure; les exercices partiels et les théories particulières ont lieu entre l'inspection et le déjeuner, qui est servi à midi.

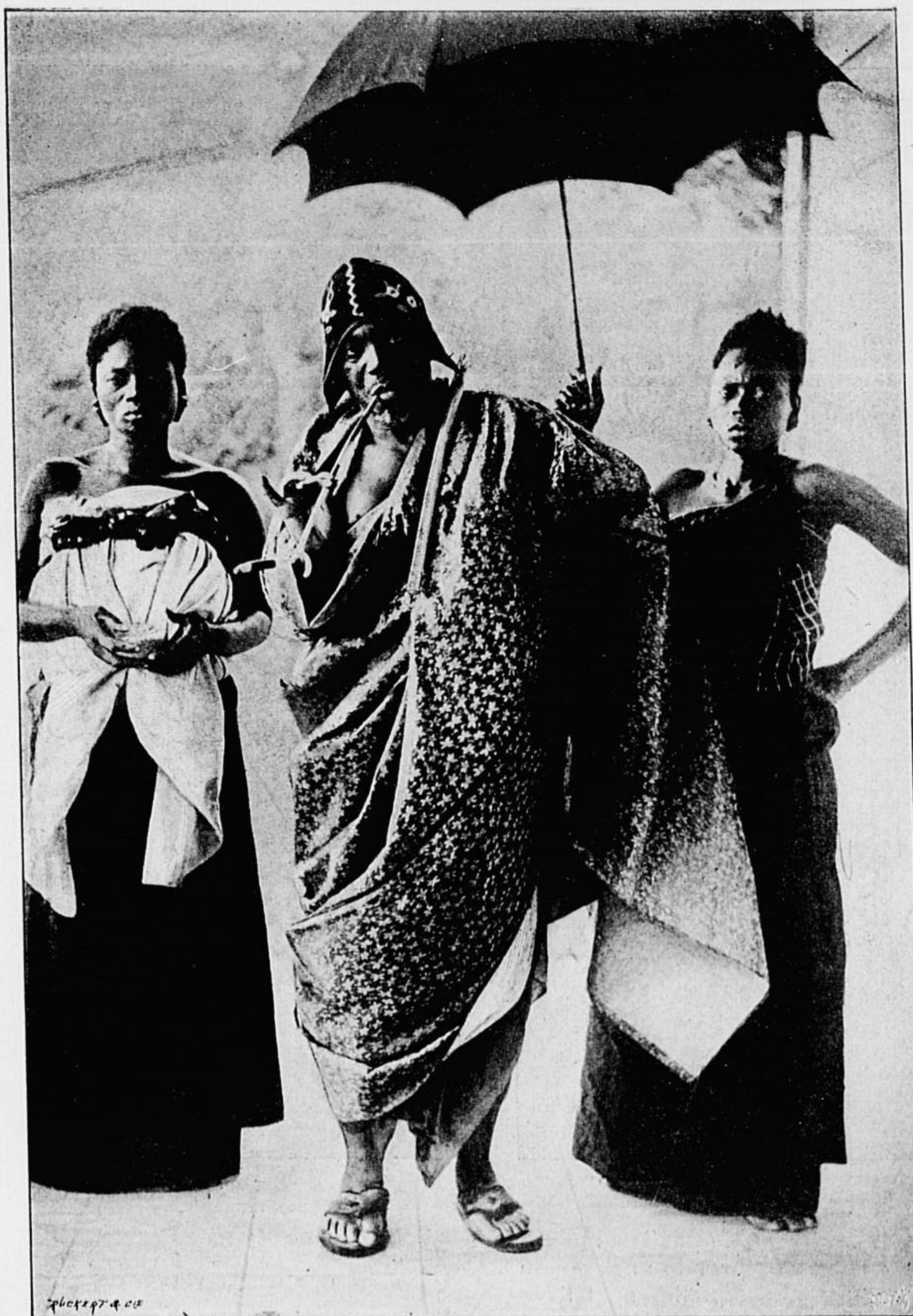
Pendant l'après-midi, une seule bordée, c'est-à-dire la moitié de la promotion assure le service des quarts et des corvées et surveille les exercices; l'autre bordée est envoyée à terre durant un laps de temps fixé par le commandant, sans toutefois pouvoir décrocher.

Dans certaines relâches possédant des attractions particulières, chaque bordée peut avoir à tour de rôle une journée complète de liberté, mais cette faveur dépend uniquement du commandant.

#### LA NOURRITURE

##### LE COUCHAGE

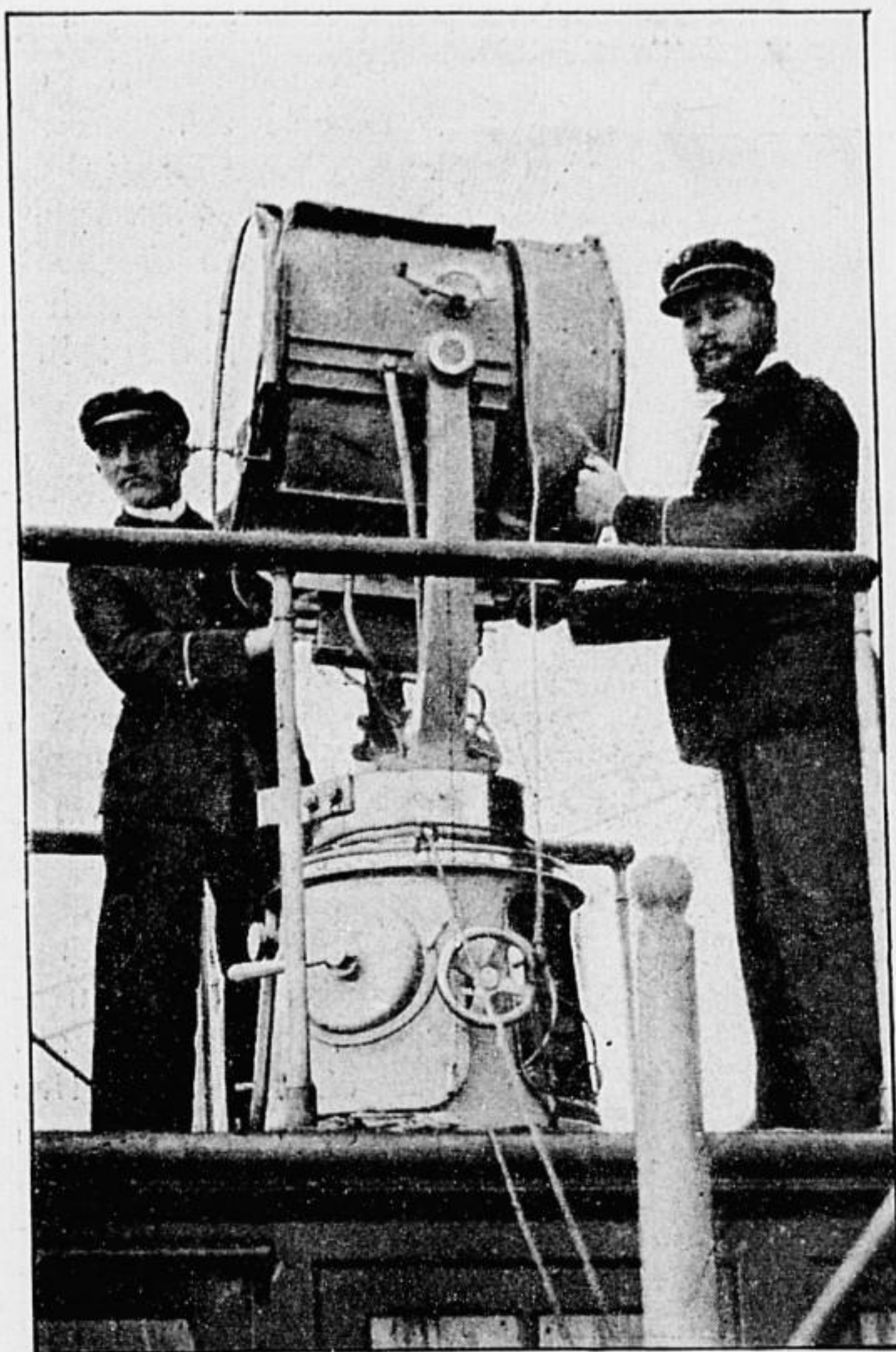
L'Etat octroie généreusement par jour à chaque aspirant pour sa nourriture : 1 fr. 70 dans les eaux



Une visite à Behanzin. — L'ex-roi du Dahomey et ses femmes.

européennes et 2 fr. 20 dans les pays dits extra-européens compris au delà du 45° degré de longitude et au sud du 30° degré de latitude. Mais cette somme n'est pas personnelle, elle est réunie en masse et confiée au *chef de gamelle*, dont le nom est tiré au sort et dont les fonctions durent un mois. Fonctions délicates et importantes s'il en fut, la bonne humeur de la promotion étant en raison directe du contentement des estomacs; si le chef de gamelle est trop débonnaire, il est tirailé par tous et ne contente les goûts de personne; s'il est autoritaire, il impose à tous ses préférences et s'attire des ennemis personnels. Est-il trop économe, l'*endaubage* et les *fayots* constituent le fond de l'ordinaire; trop prodigue, on fait bombance durant la première quinzaine et l'on tire la langue pendant la seconde. Heureusement, l'officier de détail est là pour servir à la fois de conseiller et de volant et pour inculquer au chef de gamelle les principes d'une bonne ménagère.

Quant au couchage, il n'est guère compliqué; le soir, après le branle-bas, les hamacs sont descendus et crochés dans chaque poste par des hommes de



Pointage du projecteur.

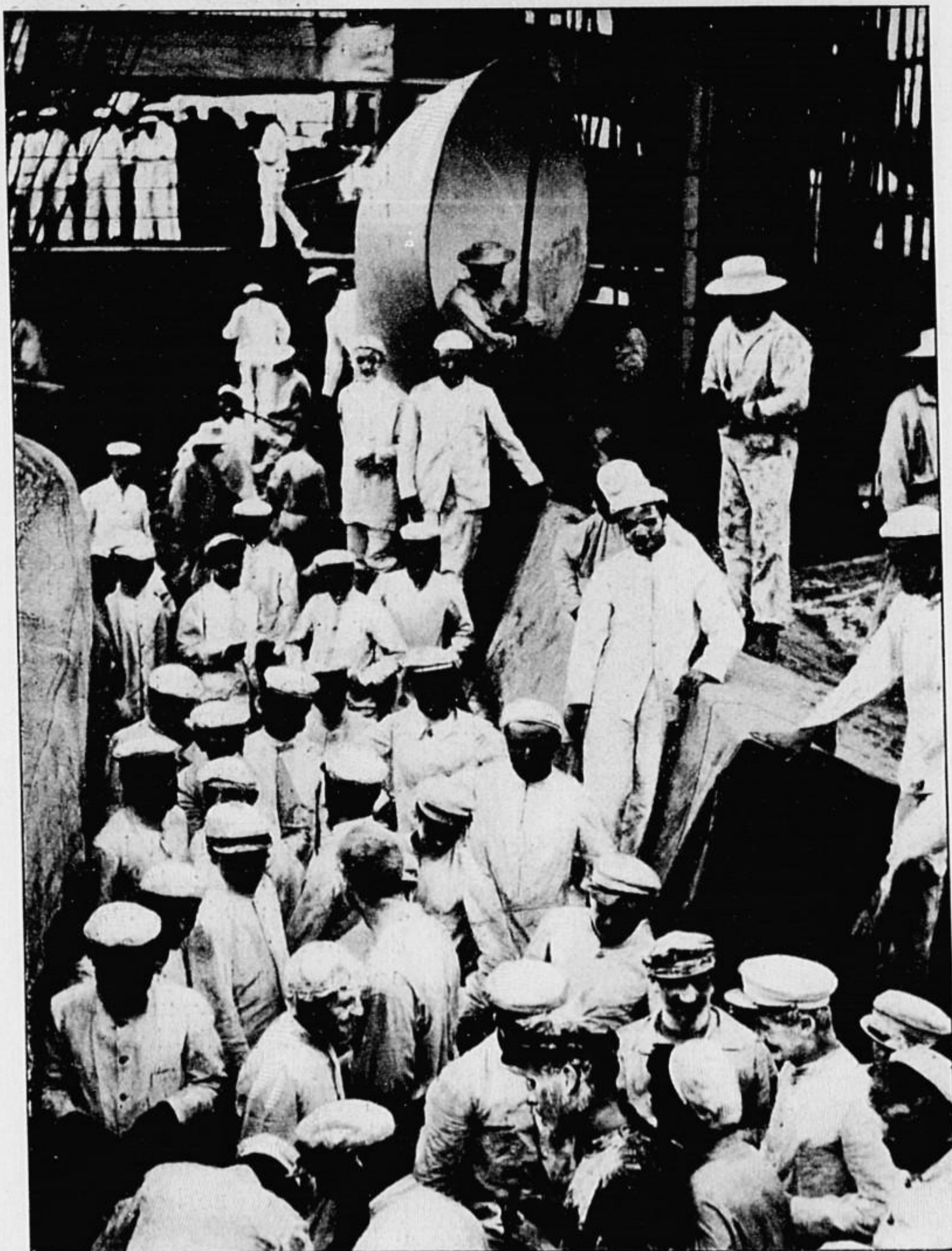


Capture d'un requin.



Un coin du magasin général.





Fête du passage de la Ligne. — Après la bataille.

l'équipage; ils sont décrochés et roulés le matin par les mêmes hommes aux heures fixées. Un hamac comprend une solide toile à voile munie de ses *araignées* au bout desquelles sont fixés les deux crocs de suspension, un matelas, une paire de draps et parfois un petit oreiller pour les sybarites. Couche assez sommaire, dira-t-on, chaude en été, froide en hiver... Détrompez-vous, c'est la couche préférée du vrai dormeur. Son exigüité oblige à conserver la position sur le dos, conseillée par tous les médecins, et le roulis remplace avantageusement le sommier. Demandez à maint amiral s'il ne troquerait pas son lit d'acajou aux tentures de damas contre son hamac d'aspirant : il répondra sans nul doute par l'affirmative; à condition bien entendu qu'on lui rende la jeunesse, le sommeil et les rêves dorés qui vont de pair avec le hamac.



Fête du passage de la Ligne. — Les femmes du roi de la Ligne.



La basse-cour du roi de la Ligne.

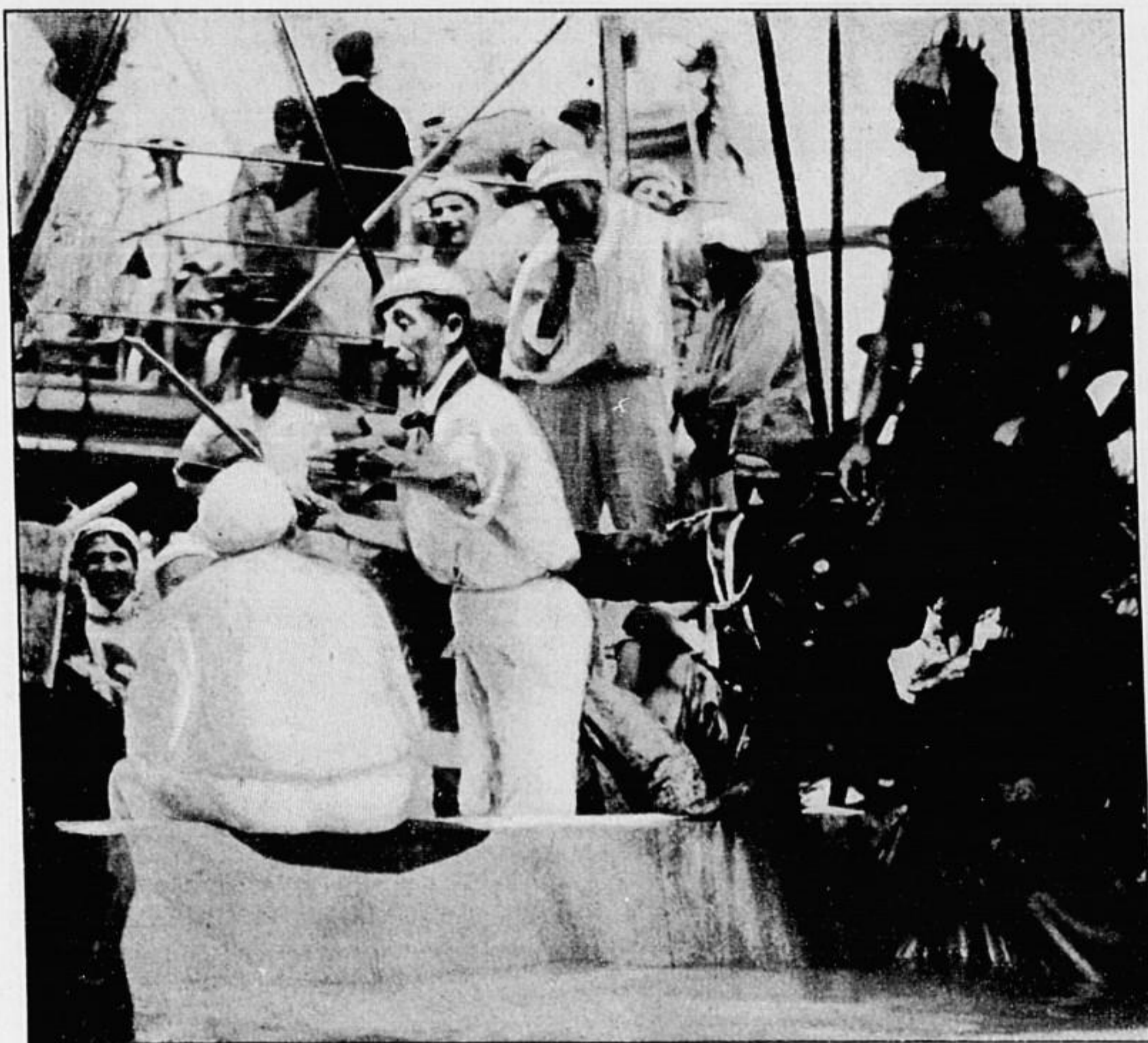
### LES PUNITIONS

Le régime des punitions est forcément très doux, comme il convient à une Ecole d'officiers; après la réprimande, qui est une punition toute morale, vient la consigne pour un ou plusieurs jours. Pour celle-ci, intervient la chance d'un chacun : il est évident qu'il est

plus désagréable d'être consigné à Naples par exemple ou à New-York qu'à Bahia, mais la discipline est aveugle et n'entre pas dans ces considérations : c'est aux intéressés à prévoir les suites de leur infraction.

Un séjour plus ou moins prolongé au *magasin général* constitue le troisième échelon dans le régime des punitions; ce magasin est un lieu retiré et tranquille où sont réunies toutes les matières consommables du bord. C'est là, en com-





Toilette d'un néophyte.

pagnie des bougies, du savon, des verres de lampe, des effets d'habillement et presque toujours aussi des rats, que le midship puni de *zinc* va purger son temps de séquestration. En rade, il y jouit d'un calme complet et peut se donner l'illusion de posséder un logement personnel; mais, à la mer, comme le magasin est situé tout à l'avant du bâtiment, le tangage s'y fait sentir d'une façon toute spéciale et le patient doit avoir un estomac cuirassé pour ne pas en être réduit à « recompter plusieurs fois ses chemises ».

Il n'y a lieu de parler que pour mémoire des arrêts forcés avec

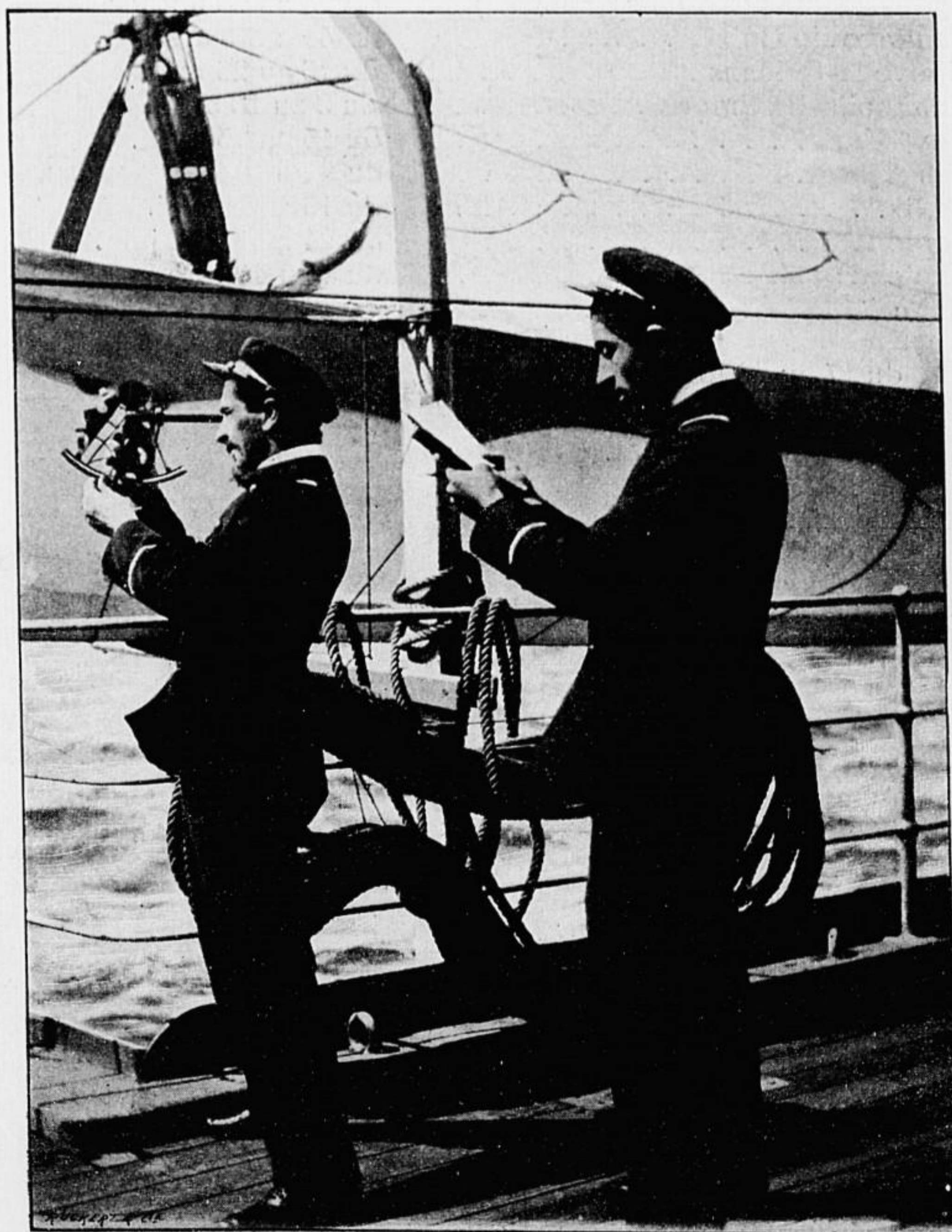


Un midship moniteur de gymnastique.

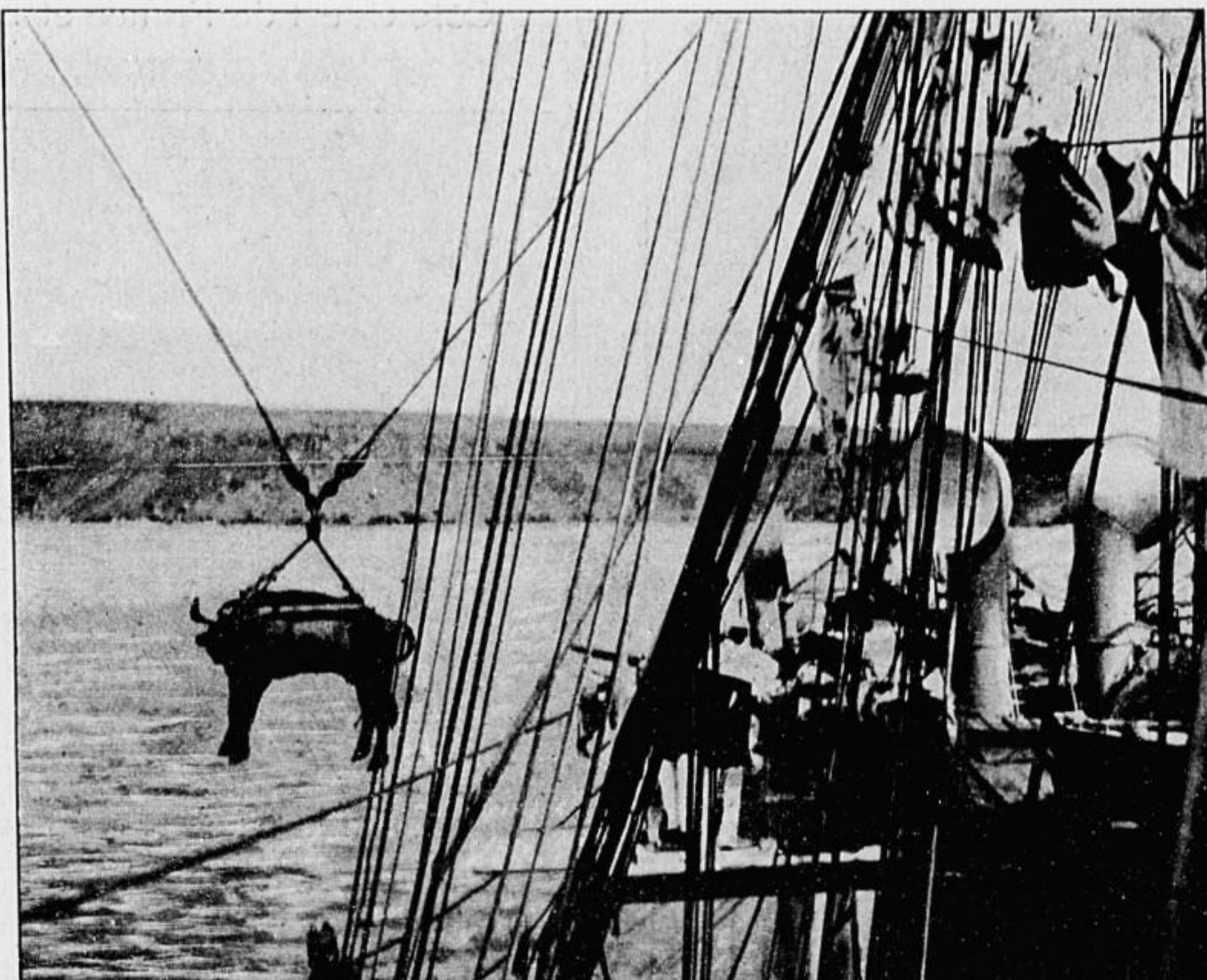
factionnaire, infligés seulement pour une faute grave; ces fautes se présentent très rarement chez ces jeunes gens qui forment une élite au point de vue de l'honneur, de l'entrain et de la bonne volonté.

#### LA CAMPAGNE 1900-1901

L'*Iphigénie*, avec sa vieille machine et malgré sa puissante mâture, ne pouvait pas accomplir de bien longs trajets : avec la bonne vitesse de route et la capacité des soutes du *Duguay-Trouin*, on pouvait prévoir des traversées plus rapides et multiplier les points visités. Voici l'itinéraire qui a été choisi pour la première campagne :



Un fervent du sextant.



Embarquement d'un bœuf.





A Washington. — Réception des midships.

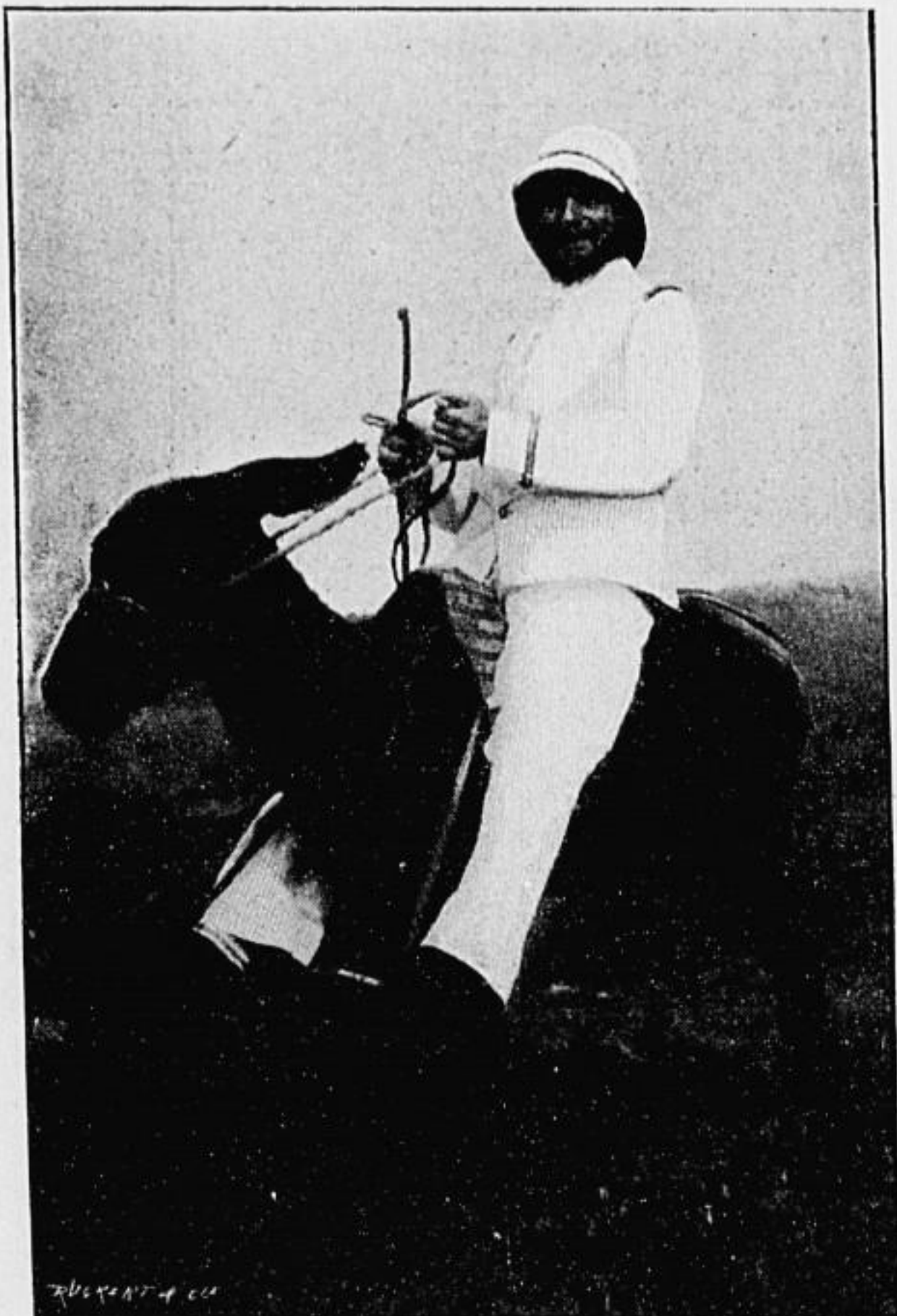
Départ de Brest le 10 octobre 1900.

Funchal (Madère) . . . . .	du 16 au 20 octobre.
Iles Canaries . . . . .	du 22 au 30 octobre.
Iles du Cap-Vert . . . . .	du 5 au 13 novembre.
Montevideo et La Plata (Buenos-Ayres) . . . . .	du 2 au 12 décembre.
Rio-de-Janeiro . . . . .	du 18 au 30 décembre.
Bahia (Brésil) . . . . .	du 3 au 7 janvier 1901.
Pernambouc (Brésil) . . . . .	du 9 au 11 janvier.
Antilles françaises . . . . .	du 22 janvier au 22 février.

Saint-Thomas (Antilles danoises) . . . . .	du 24 au 28 février.
Santiago de Cuba . . . . .	du 4 au 8 mars.
Nouvelle-Orléans . . . . .	du 16 au 26 mars.
Annapolis-Baltimore . . . . .	du 3 au 13 avril.
New-York . . . . .	du 15 au 25 avril.
Iles Açores . . . . .	du 8 au 10 mai.
Cadix . . . . .	du 16 au 20 mai.
Toulon . . . . .	du 24 mai au 2 juin.
Naples . . . . .	du 4 au 10 juin.
Malte . . . . .	du 12 au 16 juin.

Bizerte . . . . .	du 17 au 23 juin.
Alger . . . . .	du 25 au 29 juin.

Côte Ouest de France et retour à Brest à la fin de juillet.



Ardent coursier.



Partie de pêche à la senne.



Fringant cavalier.





New-York. — Le commandant Poirot, de la Compagnie Transatlantique, quittant le croiseur-école.

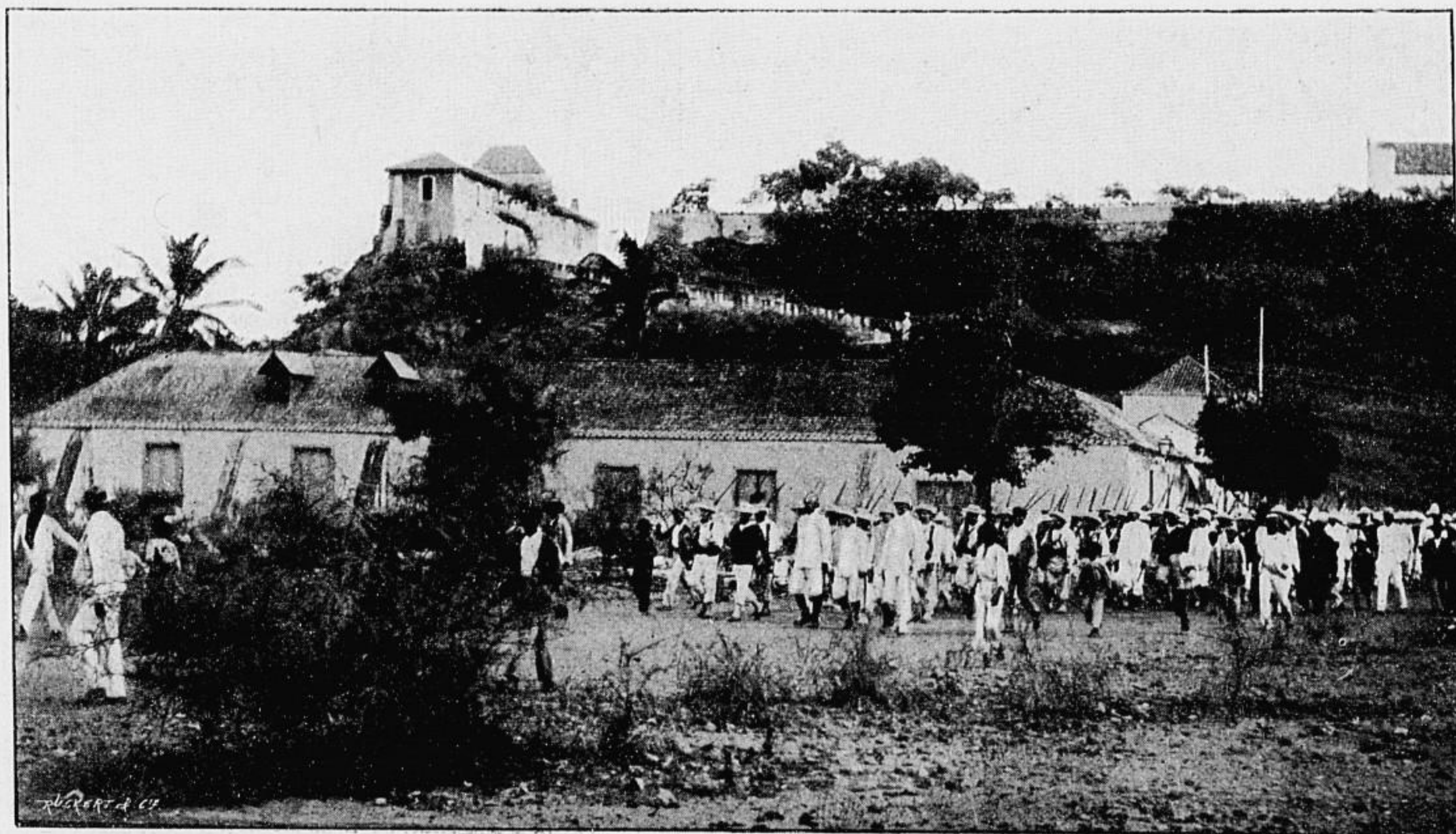
C'était, comme on le voit, un itinéraire des plus variés qui permettait de donner aux aspirants une idée des deux Amériques et de leur faire goûter l'attrait de la Méditerranée, tout en les familiarisant avec la vie à la mer et avec la monotonie des traversées un peu longues.

Ce programme a été rempli avec une exactitude presque mathématique; à part la relache de Rio-de-Janeiro, évitée à cause de quelques cas de fièvre jaune signalés dans la capitale du Brésil, les autres escales ont été

suivies régulièrement et toutes ont eu leur attrait spécial ou leur but particulier. Au début, les points visités ont présenté

peu d'originalité et les traversées ont été courtes : il fallait rompre insensiblement le lien qui rattachait le *Duguay-Trouin* à l'Europe, et habituer petit à petit les aspirants aux retards ou à l'absence des courriers, une des privations les plus pénibles pour les officiers de marine.

À La Praia, le premier contact avec les populations nègres a été une source de surprises et d'étonnements. Puis a eu lieu la longue



Retour à bord de la compagnie de débarquement (La Praia).



navigation de Saint-Vincent à La Plata, dont la monotonie a été rompue par les fêtes du passage de la Ligne, fêtes qui ont permis à chaque néophyte d'acquiescer un authentique certificat de « baptême subi avec une pompe toute royale ».

Le séjour en Amérique du Sud avec la visite de Montevideo et de Buenos-Ayres, cette belle et florissante capitale de la République Argentinienne, a été fécond en études de toutes sortes.

La flore tropicale et les sites merveilleux des Antilles, objets d'excursions sans nombre, ont causé aux midships un véritable enchantement.

Le mois passé en Amérique du Nord a été très intéressant et très agréable pour tous; intéressant, parce qu'il y a beaucoup à apprendre dans cette jeune nation où les progrès de la science, de l'industrie et du commerce sont effrayants de rapidité; agréable, parce que la population américaine, aussi bien que les colonies françaises des villes visitées par le *Duguay-Trouin*, a fait à l'état-major et aux aspirants un accueil des plus chaleureux.

Que dire de notre pointe en Méditerranée par une mer d'huile et par un temps toujours splendide? Après une courte relâche à Toulon, où les aspirants ont pu se faire une idée des ressources de notre grand port militaire, « Napoli la Bella » a reçu notre visite, trop courte, hélas, pour voir en détail le Vésuve, Pompéi,



Les huit tenues du midship.

Castellamare, les musées, les monuments et toutes les merveilles de ce pays enchanteur.

Bizerte a étonné les midships par sa position unique, par son rapide développement et par l'impulsion si intelligente donnée à tous les travaux.

Enfin la relâche d'Alger, où le *Duguay-Trouin* a eu la bonne fortune de rencontrer une fraction importante de l'armée navale et de recevoir la visite de l'amiralissime, a conquis à l'Algérie de nombreuses sympathies.

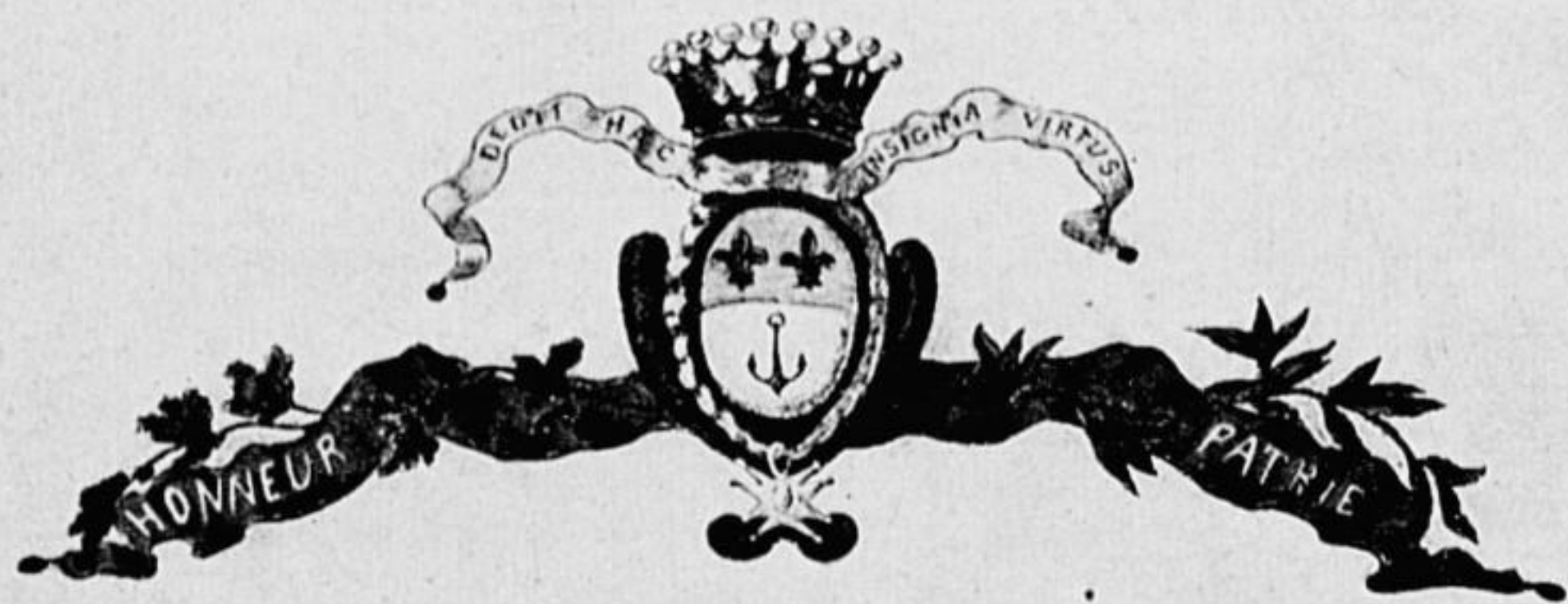
Si la vieille maxime: « instruire en amusant », est vraie pour tous les âges, il faut espérer que la campagne sera féconde en résultats utiles.

Puissent les midships du *Duguay-Trouin* regretter leur premier bâtiment, gardant avec eux l'amour du métier, la confiance en eux-mêmes et le ferme désir de remplir noblement la carrière, parfois pénible mais toujours belle, qu'ils ont embrassée.

Brest, le 18 août 1901.

M. DE COURTOIS,  
lieutenant de vaisseau.

Toutes les photographies contenues dans ce numéro nous ont été gracieusement communiquées par leur auteur, M. le lieutenant de vaisseau Jeanson.



Banquet offert à

M. le Commandant Houette  
aux Officiers et aux Aspirants du Vaisseau-Ecole

DUGUAY-TROUIN

par

La Chambre de Commerce FRANÇAISE de New York



En 1694, sur les côtes d'Irlande, Duguay-Trouin, commandant le « Français », démâte le « Boston » et s'empare du « Sans-pareil. » (Tableau de H. Garneray—Gravé par Jazet.)



Chanteuses napolitaines.

Le Gérant : ÉDOUARD DESENHAUX.