

TROUVER TRIESTE
Manifestations sur
la ville de Trieste
Paris, Novembre 1985 - Juin 1986

Centre Georges Pompidou



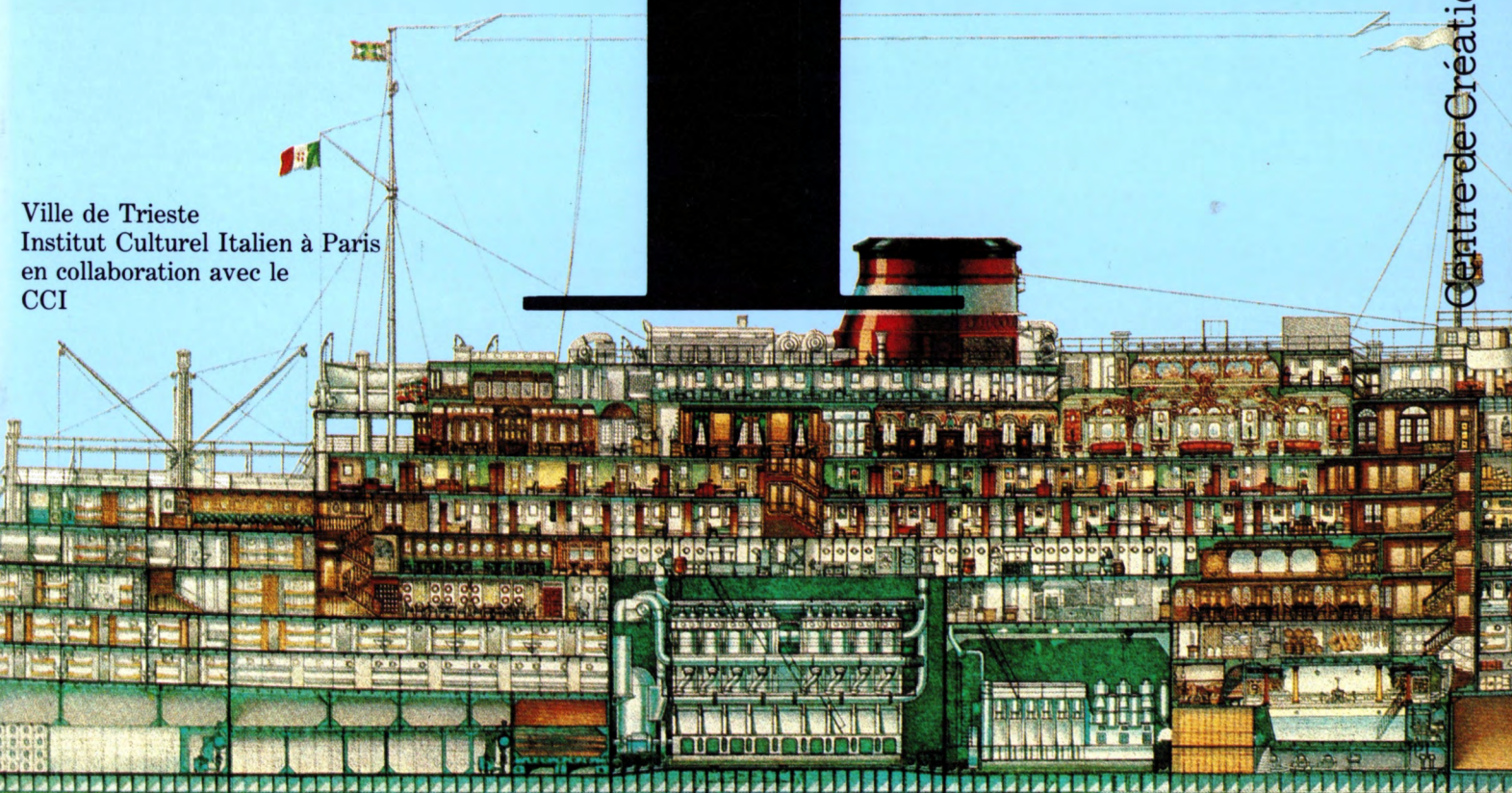
Centre de Création Industrielle

LE BATEAU BLANC
Science, technique, design:
la construction navale
à Trieste

Centre Georges Pompidou
13 novembre 1985
10 février 1986



Ville de Trieste
Institut Culturel Italien à Paris
en collaboration avec le
CCI



Electa

La réalisation de ce catalogue a été
possible grâce à l'aimable concours de

Alitalia

TROUVER TRIESTE
Manifestations sur
la ville de Trieste
Paris, Novembre 1985 - Juin 1986

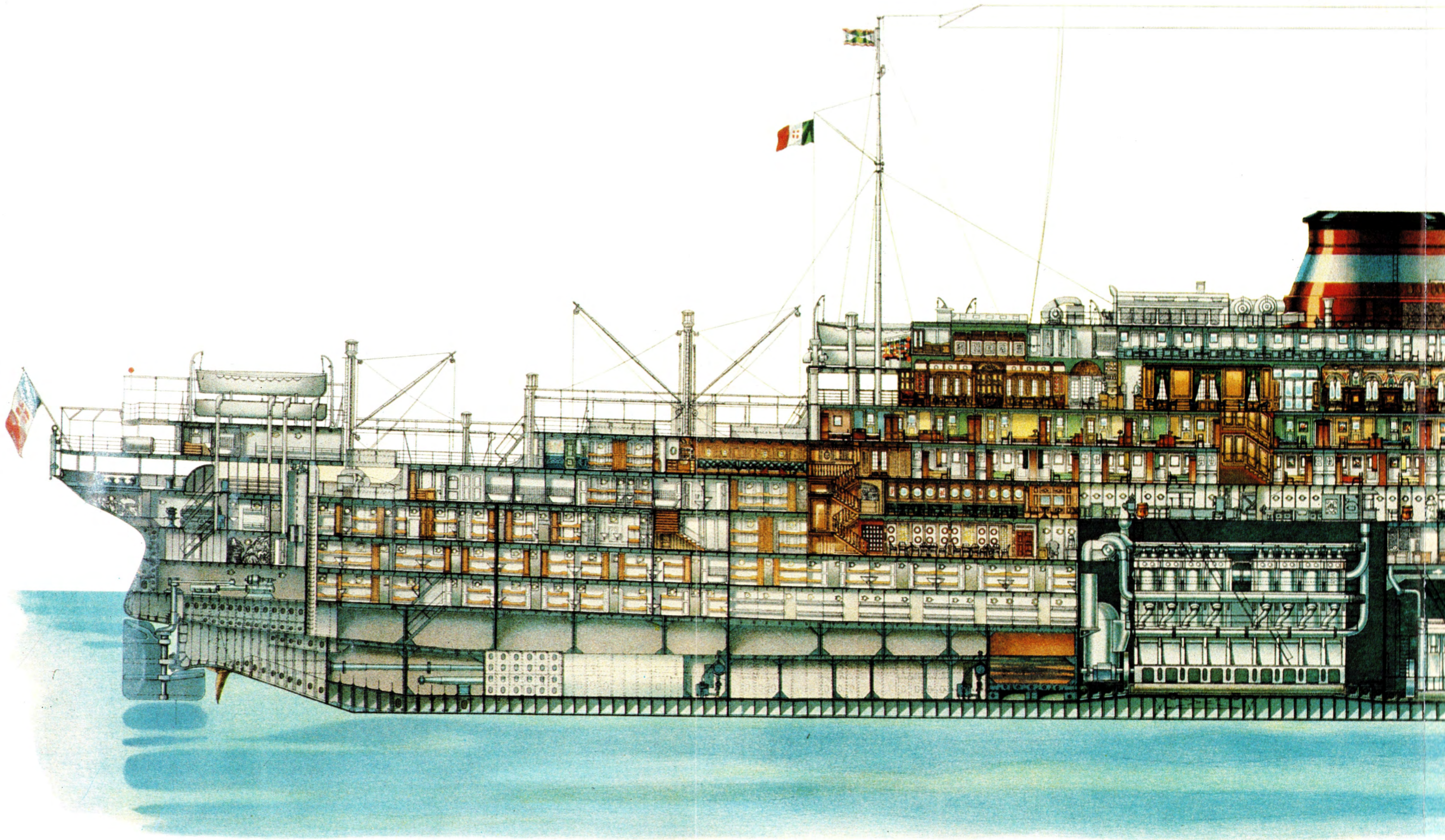
Le Bateau

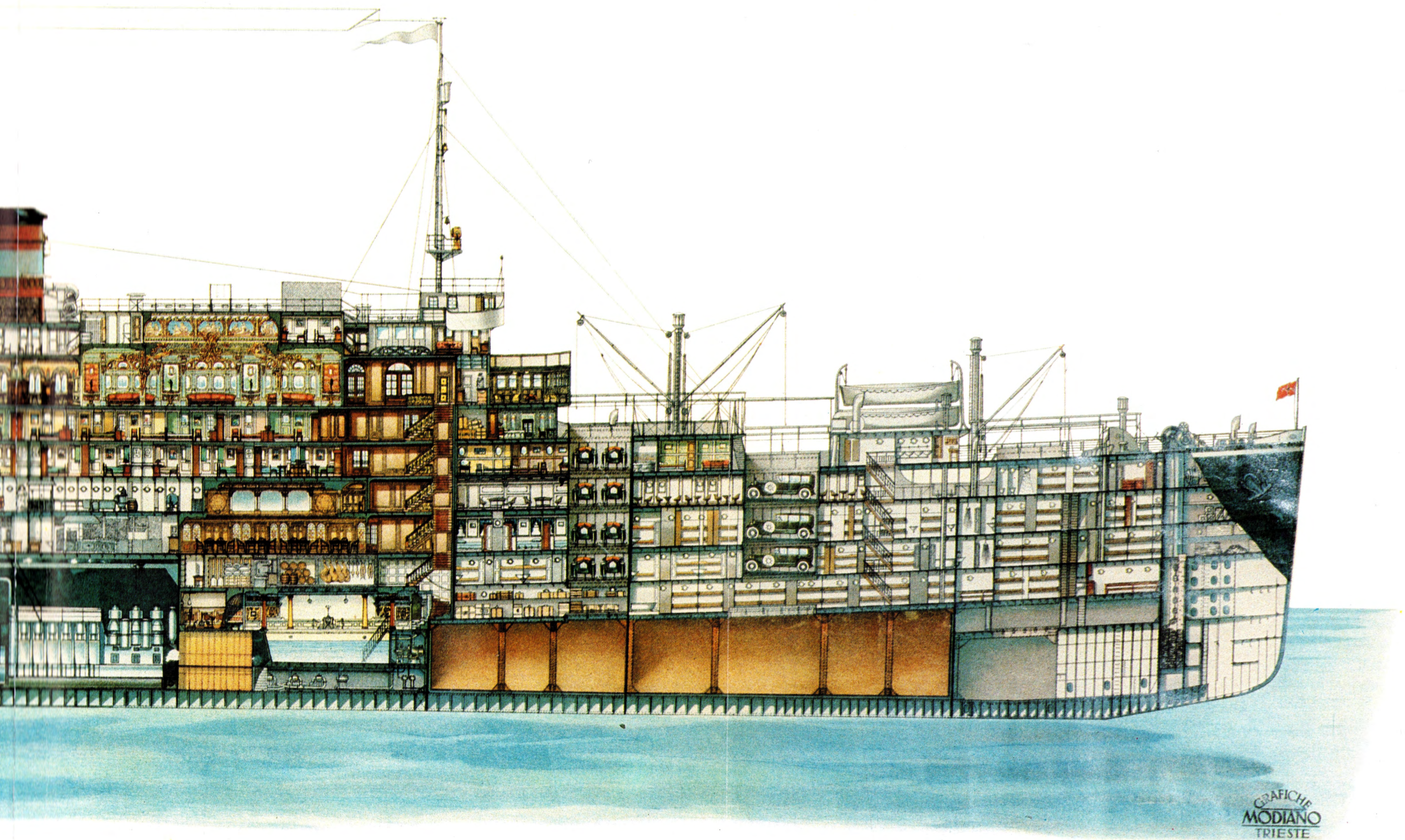
Ville de Trieste
Institut Culturel Italien à Paris
en collaboration avec le
CCI

LE BATEAU BLANC
Science, technique, design:
la construction navale
à Trieste

Centre Georges Pompidou
13 novembre 1985
10 février 1986

Blanc





Comité de Patronage

Bettino Craxi
Presidente del Consiglio dei Ministri

Giulio Andreotti
Ministro degli Affari Esteri

Luigi Granelli
Ministro per la Ricerca Scientifica e Tecnologica

Lelio Lagorio
Ministro del Turismo e dello Spettacolo

Antonino Gullotti
Ministro per i Beni Culturali e Ambientali

Giuseppe Galasso
Sottosegretario di Stato ai Beni Culturali

Walter Gardini
Ambasciatore d'Italia a Parigi

Franco Richetti
Sindaco di Trieste

Adriano Biasutti
Presidente della Regione Autonoma del Friuli-Venezia Giulia

Roland Dumas
Ministre des Relations Extérieures

Jack Lang
Ministre de la Culture

Hubert Curien
Ministre de la Recherche

Jacques Chirac
Maire de Paris

Jacques Andreani
Ambassadeur de France en Italie

Comité d'honneur

Bartolomeo Attolico
Direttore Generale delle Relazioni Culturali Ministero degli Affari Esteri

Dario Barnaba
Assessore all'Istruzione, alla Formazione Professionale, alle Attività e Beni Culturali Regione Autonoma del Friuli-Venezia Giulia

Fernando Caruso
Direttore dell'Istituto Italiano di Cultura di Parigi

Francesco Peano
Consigliere Culturale Ambasciata d'Italia a Parigi

Arnaldo Rossi
Assessore alle Istituzioni Culturali Comune di Trieste

Carlo Ungaro
Consigliere d'Ambasciata Direzione Generale delle Relazioni Culturali Ministero degli Affari Esteri

Jacques Boutet
Direteur Général des Relations Culturelles Ministère des Relations Extérieures

Robert Bordaz
Président de l'Union des Arts Décoratifs, Musée des Arts Décoratifs

Fernand Braudel
Administrateur de la Maison des Sciences de l'Homme

Christian Calvy
Console Generale di Francia a Venezia e Trieste

Florence Contenay
Direteur de l'Institut Français d'Architecture

Maurice Levy
Président de la Cité des Sciences et de l'Industrie

Jean Maheu
Président du Centre Georges Pompidou

Max Querrien
Président de la Caisse Nationale des Monuments Historiques et des Sites et de l'Institut Français d'Architecture

Françoise Sabatier
Direteur de la Caisse Nationale des Monuments Historiques et des Sites

Giorgio Strehler
Direteur du Théâtre de l'Europe

Jean-Pierre Weiss
Direteur du Patrimoine Ministère de la Culture

Concours

Ministero degli Affari Esteri

Ministero per la Ricerca Scientifica e Tecnologica

Ministero del Turismo e dello Spettacolo

Ministero per i Beni Culturali e Ambientali

Commissariato del Governo nella Regione Friuli-Venezia Giulia tramite il Fondo Trieste

Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia

Provincia di Trieste

Comune di Trieste

Ente Autonomo del Porto di Trieste

Area per la Ricerca Scientifica e Tecnologica di Trieste

Azienda Autonoma di Soggiorno e Turismo di Trieste e della sua Riviera

Alitalia

Cassa di Risparmio di Trieste

Fratelli Cosulich s.p.a. Armatori Agenti Marittimi (Trieste)

ICCU Containers s.p.a. (Trieste)

Missoni


U.T.A.T. Ufficio Turistico dell'Adriatico s.r.l. (Trieste)

Banco di Napoli

Pacorini B. s.p.a. Casa di Spedizioni (Trieste)

Veneziani Zonca Vernici (Trieste)

Associazione degli Albergatori di Trieste

**Electa Editrice**

Directeur de l'Edition
Carlo Pirovano

Directeur technique
Adriano Rebuffat

Rédacteur en chef
Giorgio Bombi

Coordination technique
Angelo Mombelli

TROUVER TRIESTE

Manifestations sur
la ville de Trieste

Organisation**INSTITUT CULTUREL
ITALIEN**

Luciano Semerani
*Commissaire Général
Président du Conseil
Scientifique*

Paolo Fabbri
*Consultant Général
Vice-Président du Conseil
Scientifique*

Maurice Aymard

Raffaello de Banfield

François Burkhardt

Guido Botteri

Danko Diodato Bratina

Paolo Budinich

Lino Carpinteri

Roberto Damiani

Yves Hersant

Claudio Magris

Stelio Mattioni

Conseil Scientifique

Luisa Crusvar
Art

Annamaria Percavassi
Audio-visuel

Isabella Pace
Coordination à Paris

Laura Carlini
Secrétariat

Dario Covi
Mise en scène

Administration

Roberto Porzio Vernino
Sergio Signorini
Matilde David Ocleppo
Gabriella Marsili De Sanctis
Lea Oggeri Breda Laffaille
Giuseppe Sampaolo

Secrétariat

Maria Stefancic
Nadhira Lekehal

COMUNE DI TRIESTE

Arnaldo Rossi
*Assessore alle Istituzioni
Culturali
Presidente della Commissione
Esperti*

Daria Viviani
Direttore

Arduino Agnelli

Renata Cargnelli

Roberto Costa

Isabella Gallo Cobianco

Bruno Maier

Alfio Morelli

Giuseppe Pirjevec

Dario Tognon

Fabio Vidali

Commissione Esperti

Massimo Vignelli
Direction artistique

Tassinari/Vetta
Coordination graphique

“Studio i” di
Simona Carlucci e
Giorgio Ursini Ursic
Presse et relations publiques

Maria Grazia Dussi
Guido Giannini
Eleonora Radin
Rita Rismondo
Renata Vesnaver

Cristiana Arnesano
Angela Zago
Silvano Furlani

LE BATEAU BLANC
Science, technique, designe:
la Construction navale à Trieste

Exposition

Luciano Semerani
*Ideation, architecture et
coordination de l'exposition*

François Burkhardt
*Directeur de Centre de Création
Industrielle*

*Pour le Centre de Création
Industrielle*

Betty Murawiec
Administrateur
Sylvie Wallach-Barbey
Attachée de Direction
Marie-Christine Soudeer
Coordination et Gestion
Katia Lafitte
Jacques Loupias
Montages

Maria Campitelli
Renato Mezzena
Donato Riccesi
Valerio Staccioli
Conseil Scientifique

Sergio d'Osma
*Conseil artistique pour la
scenographie*

Dario Covi
Vittorio Porro
*Collaboration à l'architecture de
l'exposition*

Laura Carlini
Pietro Lorenzutti
*Collaboration à la recherche
iconographique*

Pierpaolo Bisleri
Barbara Trost
*Collaboration à la mise en scène
Installations audio-visuelles*

Istituto di Architettura Navale
della Facoltà di Ingegneria
dell'Università degli Studi di
Trieste
Franco Basaglia
Girolamo Caramori
Davo Fabris
Gianni Valentinuz
dell'Istituto Statale d'Arte
Giuliano Borri
Pietro Lorenzutti
Maquettes

Letizia Ciriello
Maria-Teresa Tito
(Civici Musei di Storia ed Arte)
Renzo Ranzato
(Civico Museo di Storia Naturale)
Walter Romano
(Istituto di Architettura Navale
della Facoltà di Ingegneria
dell'Università degli Studi di
Trieste)
Restaurateurs

Audio-visuelles

“LE CANAL”
Pierpaolo Venier
AGOS (Rome) - PPV (Milan)

“LE BATEAU DE DIEU”
Gianni Lepre
R.A.I.

“LE SIGNE DU VENT”
Franco Pace
Natali cna Studio (Florence)

Centre Georges Pompidou
Centre de Création Industrielle
Comune di Trieste

Mise en scène

Teatro Stabile di prosa del
Friuli-Venezia Giulia

Floreano Aldo
menuiserie (Trieste)
Carmelo Fonda
*atelier de travail des métaux
(Trieste)*

Peroni Luigi
Giacomo & C. s.a.s. (Gallarate)
SER.MET. s.p.a.
*bâtis métalliques (Tolmezzo)
avec l'assistance de*
Renzo Agosto
Ilario Gussetti

Claudio Fonda
Eclairage

Emilio Cossetto
Bruno Covra
Marcello Manetti
Sergio Masset
Armando Jurilovich
(Civici Musei di Storia ed Arte,
Trieste)
Bruno Kupfersin
Renzo Ranzato
(Civico Museo di Storia Naturale,
Trieste)
Aldo Ferluga
Corrado Jurinich
Claudio Verginella
Fulvio Leiter,
Dario Sardos
Ernesto Sargas
Felice Valencich
(Ente Autonomo del Porto di
Trieste)
Montages

Catalogue

Luciano Semerani
Responsable

Claude Eveno
Annamaria Percavassi
Coordonnateurs

Lorenza Resciniti
Collaborateur

Egly Alexandre
Jeanne Etoré
Annie Mollaret
Alessandra Battaglia
Giuseppina Carriero
Léonore Faucitano
Paula Murer
Xavier Pasticier
Martina Rudes
Traductions

Giovanna Longobardi Trisolini
Conseil Scientifique

Massimo Vignelli
Etude Graphique

Tassinari/Vetta
Sergio Derossi
Layout

Références Photographiques
Archivio Fotografico dei Civici
Musei di Storia ed Arte (Trieste)
Foto Ottica Mioni (Trieste)
Foto Pozzar (Trieste)
Farabolafoto di Paolina Siboni
S.a.s. (Milano)

L'imagination populaire compare volontiers le Centre Georges Pompidou à un navire: en organisant une manifestation placée sous l'emblème du paquebot, le Centre aurait-il décidé de présenter de lui-même l'une de ses images, en abîme? Car il y a une vérité de la métaphore, et elle n'est pas seulement architecturale: si passerelles et coursives déclenchent le jeu des analogies, si l'architecture fonctionnelle de l'édifice (l'Italien Renzo Piano a également conçu des bateaux) fait songer à un domaine – la construction navale – où, historiquement, elle triomphe, c'est aussi que le Centre, créé par vocation pour des traversées cosmopolites, est aussi un lieu de rencontres et de passages: on s'y embarque pour un voyage entre les disciplines, les formes, les modes d'expression... Telle similitude visuelle est ainsi sous-tendue, renforcée ou redoublée par toute une série d'analogies secondes.

On ne s'étonnera pas dès lors qu'à l'initiative de la municipalité triestine et de M. François Burkhardt, directeur du Centre de création industrielle, le Centre Georges Pompidou ait choisi de s'inscrire dans le courant des manifestations consacrées de novembre 1985 à février 1986 à la ville de Trieste par plusieurs grandes institutions parisiennes, avec le concours de l'Institut Culturel Italien. Autre lieu carrefour, urbain, celui-là: véritable rose des vents, aux confins des mondes latin, slave et germanique, la cité portuaire de Trieste connaît pendant deux siècles, et singulièrement au début du 20ème, un essor économique, intellectuel et scientifique sans précédent. Le propos n'est pas, ici, de rendre compte de cette richesse (qu'explorera au Centre Georges Pompidou en janvier 1986 un colloque sur l'imaginaire littéraire et scientifique à Trieste), mais de s'interroger sur l'une des industries maîtresse de cette cité – la construction et le design nautique de 1920 à nos jours – et sa dimension esthétique. Relayés aujourd'hui par yachts et voiliers, les grands paquebots construits sur les chantiers triestins de l'entre-deux guerres – Le "Conte di Savoia", le "Neptunia", le "Saturnia"...

servent le renom de la ville sur toutes les mers du globe; à leur tour, architectes et urbanistes viennent chercher dans ce creuset où se réalise une éclatante synthèse entre les travaux des ingénieurs et ceux des architectes et des décorateurs plus qu'une source d'inspiration: pureté (dépouillement et blancheur) que les avant-gardes des années 20 (Le Corbusier n'est pas le moindre de leurs représentants) imposeront comme une des pierres angulaires de la modernité.

La présentation du "Bateau Blanc" au Forum du Centre Georges Pompidou répond, ce faisant, à une triple logique. Elle correspond d'abord à la réalité des rapports particulièrement féconds que le Centre entretient avec l'Italie. Et ce n'est pas tout-à-fait un hasard si le "Bateau Blanc" coïncide avec un cycle de cinéma italien ou des expositions consacrées au designer Achille Castiglioni et au peintre Adami. Mais cette exposition témoigne aussi de l'intérêt soutenu que le Centre Pompidou porte à une "Mittel-Europa" qui demeure au coeur de notre culture: Trieste fait partie aussi d'un paysage culturel que le Centre Georges Pompidou s'attache à rappeler à la mémoire de son public en une série de manifestations consacrées aux courants de la création et de la pensée en Europe Centrale: Présence polonaise en 1983, Kafka en 1984, Vienne 1880-1938 en 1986 et Joseph Plecnik au printemps de l'an prochain... Mémoire nécessaire, non point par nostalgie, mais comme source d'une fécondité espérée pour notre fin de siècle.

Le "Bateau Blanc" réaffirme d'autre part l'une des vocations essentielles du Centre Georges Pompidou: entre l'art, l'industrie, et le grand public, il s'agit pour le Centre de Création Industrielle de jeter de multiples passerelles, de mettre en scène des interactions. L'invitation au voyage qu'adresse au visiteur la construction dressée dans le Forum du Centre fait enfin figure de symbole: la croisière à laquelle fait rêver le "Bateau Blanc" est aussi "cosa mentale"...

Jean Maheu
Président du Centre Georges Pompidou

Le cycle "Trouver Trieste" montre combien notre ville est capable de réfléchir sur elle-même et de réaliser des expositions dont les thèmes offrent un intérêt international.

L'Administration publique a poursuivi cet objectif, persuadée que l'avenir de Trieste est de plus en plus au développement d'activités d'étude et de recherche culturelles, scientifiques et technologiques, qui trouve un terrain fertile dans une ville internationale, de grandeur moyenne, qui forme depuis toujours des opérateurs culturels et des techniciens spécialisés.

"Trouver Trieste" a demandé un sérieux effort d'organisation et de sélection de thèmes originaux. Le Comité scientifique et la Commission des Experts exprimée par le Conseil Municipal examinèrent le thème "Le Bateau Blanc". Dès sa première définition, ils le jugèrent chargé de signification et riche en sujets originaux, pour le caractère de nouveauté que les objets exposés – la représentation du paquebot, celle du voilier – peuvent présenter.

"Le Bateau Blanc" parle de la grande capacité créatrice et de réalisation des architectes, des ingénieurs, des artisans et des ouvriers de cette ville.

Le point culminant du design naval coïncide à Trieste avec les oeuvres de deux personnages, Gustavo Pulitzer Finali et Nicolò Costanzi, auxquels la Province de Trieste réserve une section particulière. L'histoire de l'invention et de la créativité industrielle recouvre un champ bien plus étendu: des dizaines d'architectes, des milliers d'hommes, des décennies entières, depuis l'hélice de Ressel jusqu'à la production actuelle de bateaux à voile.

A côté du dessin et de la construction de moyens de transport, il fallut penser à modifier le terrain et à bâtir de nouvelles structures: d'où les réalisations portuaires dans le golfe de Trieste, la participation indirecte à l'Entreprise de Suez, les études pour le canal navigable Adriatique-Danube.

"Le Bateau Blanc" n'est pas un panorama général;

il se base sur des monographies et il veut être une exposition-spectacle.

Fort de notre tradition littéraire du XXème siècle, de Svevo mais aussi de Joyce, "Le Bateau Blanc" ne poursuit aucune logique positive, de sorte que plusieurs plans de récit s'entrecoupent dans l'architecture de l'exposition.

L'image globale qui apparaît à la fin est une métaphore tirée de la marine et de la science nautique, où l'on peut se promener et rencontrer les informations les plus détaillées et les émotions les plus secrètes.

"Le Bateau Blanc" présente une ville aventureuse et solaire, liée à la mer plus qu'à la terre: on ne craint pas d'exalter dans ce cas des valeurs traditionnelles, mais un savoir et un métier que l'on considère comme un héritage transmissible aux nouvelles activités de l'époque post-moderne. Dans la rencontre de peuples, de métiers et d'écoles différentes autour de la construction du port, du paquebot et du bateau, on veut surtout souligner la confiance d'une ville en un crédit international et l'espérance d'un avenir de paix qui puisse reconduire l'aire des Alpes orientales et de l'Adriatique à son rôle particulier de trait d'union entre le nord et le sud, l'est et l'ouest, entre les différents états européens et entre l'Europe centrale et le reste du monde.

La collaboration et l'hospitalité du Centre Georges Pompidou sont un signe de grand relief pour la réalisation de ce projet et c'est pour cela que je suis très heureux d'exprimer ma plus vive reconnaissance à tous ceux qui ont généreusement participé à cette entreprise, et en particulier au Directeur de l'Institut Culturel Italien, Fernando Caruso, au Commissaire des expositions, Monsieur Luciano Semerani, à l'Assesseur Rossi et à Madame Viviani de la Municipalité de Trieste.

*Franco Richetti
Maire de Trieste*

“Le bateau blanc”: une exposition sur la construction navale à Trieste de 1920 à 1985

François Burkhardt

La Ville de Trieste organise à Paris, de novembre 1985 à février 1986, une série de manifestations destinées à montrer l'évolution de sa vie économique et culturelle, regroupées sous le titre “Trouver Trieste”. Dans ce cadre, le Centre de Création Industrielle accueillera, au Forum du Centre Georges Pompidou, une exposition intitulée “Le Bateau Blanc”, dédiée à la construction navale. Il appartient au CCI, en effet, d'élargir la notion de design à tout ce qui, de près ou de loin, est en rapport étroit avec l'architecture, l'architecture d'intérieur, la communication visuelle, les technologies nouvelles et les travaux d'ingénierie, pour autant que ceux-ci prennent en compte la réalisation d'un produit industrialisé dans sa dimension esthétique. Par ailleurs, parce que la présentation des moyens de transport suscite toujours l'intérêt du public, elle est l'occasion rêvée d'une sensibilisation aux problèmes liés à la création industrielle.

Après avoir joué un rôle déterminant en décoration et en architecture d'intérieur, les métiers du design de bateau ont progressivement disparu. En effet, la construction navale a subi, ces vingt dernières années, de profondes mutations: sa survie n'a été assurée, à Trieste, que par le passage de la réalisation des paquebots et des navires marchands à celle de petites unités du secteur privé, yachts et voiliers. Notons que cette reconversion progressive pourrait servir de leçon pour d'autres secteurs de la création industrielle.

“Le Bateau Blanc” est un excellent exemple de planification d'une oeuvre complexe en matière de réalisation industrielle: un navire est, en effet, la démonstration d'une nécessité de synthèse et d'une totale interdépendance de tous les aspects d'un projet: la carcasse, la coque, les machines, les surfaces de fret, les espaces hôteliers, d'une part, les moyens techniques, les outils de travail, et les éléments artistiques d'autre part, l'ensemble permettant de créer une atmosphère et un environnement qui correspondent aussi bien aux besoins psychologiques qu'aux fonctions pratiques.

Dès les années 20, avec l'avènement du paquebot et le lancement des fabuleux transatlantiques,

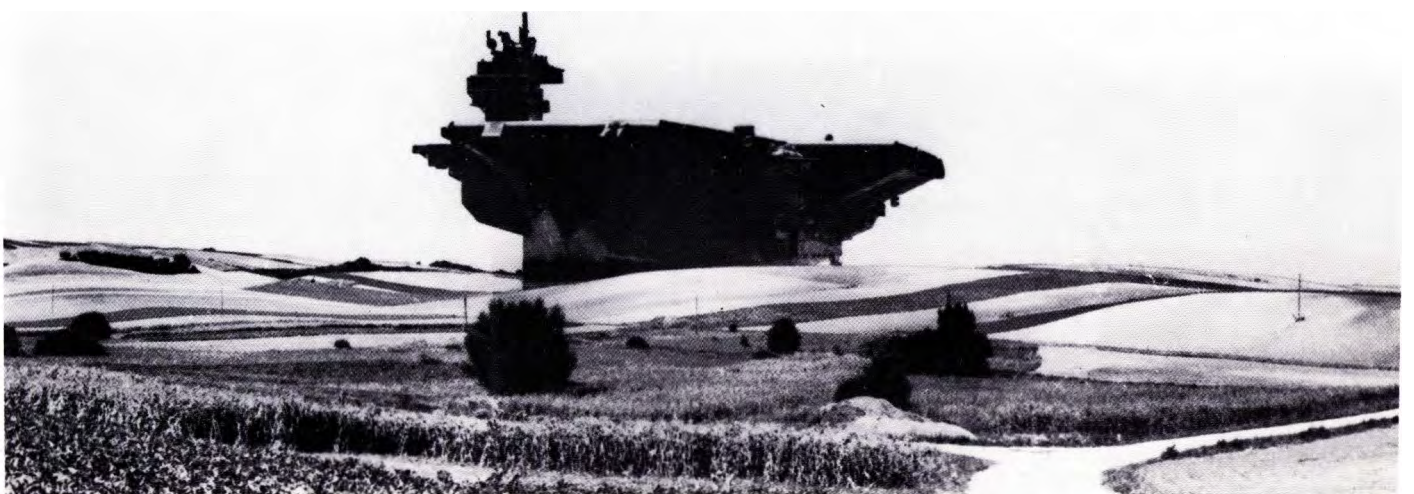
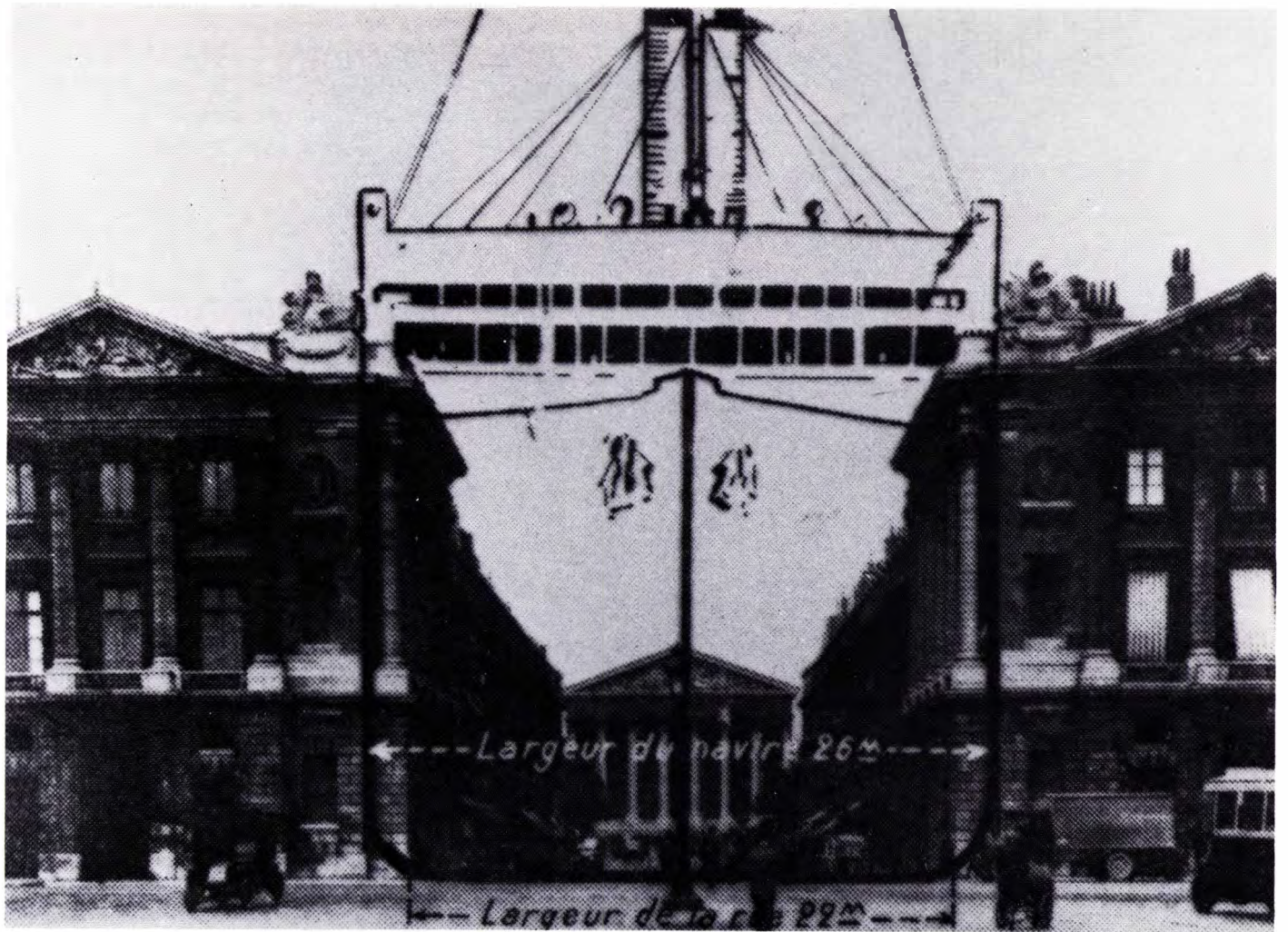
“Les constructeurs de paquebots, hardis et savants, réalisent des palais auprès desquels les cathédrales sont toutes petites, et ils les jettent à l'eau”.

6 (Le Corbusier, *Vers une architecture*, 1923)

1.
Le Corbusier: le paquebot *Paris* inséré dans la perspective de la rue Royale à Paris, 1921.

2.
Esquisse de Eric Mendelsohn, années 20.

3.
Hans Hollein, ville porte-avion, 1964.



la construction navale, alors en plein essor, présente l'exemple d'une synthèse harmonieuse entre les travaux des ingénieurs, ceux des bâtisseurs et des stylistes. Trieste joue alors un rôle important pour l'évolution de la typologie navale. Le renom des grands navires, *Saturnia*, *Vulcania* et *Conte di Savoia* – salués comme une véritable révolution technique du design – fait de la ville le point de mire des spécialistes.

Lieu de rencontre entre une main-d'oeuvre spécialisée, des bureaux d'études hautement qualifiés et des ateliers techniques fort bien aménagés, les chantiers navals vont, de plus, bénéficier de la présence de grands créateurs comme Gustavo Pulitzer Finali, Nicolò Costanzi, Ernesto Nathan Rogers et Umberto Nordio; tous vont apporter leur savoir-faire et leur créativité, donnant ainsi à la ville sa réputation internationale et inscrivant leur marque dans l'histoire du transatlantique, du yacht et du bateau à voile, de l'architecture d'intérieur et du design.

Malgré la fermeture des grands chantiers navals et des bureaux d'études, la dispersion de la main-d'oeuvre qualifiée, Trieste garde aujourd'hui, en la personne de Carlo Sciarrelli, un grand spécialiste de la construction de voiliers d'une finesse rare.

La production d'unités plus petites (bateau à voile) oblige les professionnels à une encore plus grande synthèse des fonctions techniques et symboliques. Et même si, dans ce domaine, la production reste semi-artisanale, les technologies de pointe sont largement mises à contribution. Il s'agit, de plus, le rapport forme/hydromécanique étant essentiel, de définir un modèle hydro-dynamique prêt à affronter, avec une résistance optimale, les lois naturelles de l'eau et du vent. Constatons ici la parenté entre ces recherches et celles qui touchent à l'automobile de course: leur réussite contribue, sans conteste, à l'amélioration des produits de grande série.

Cette exposition permet donc une réflexion sur le rapport entre les techniques, la création industrielle et les arts décoratifs. Si la

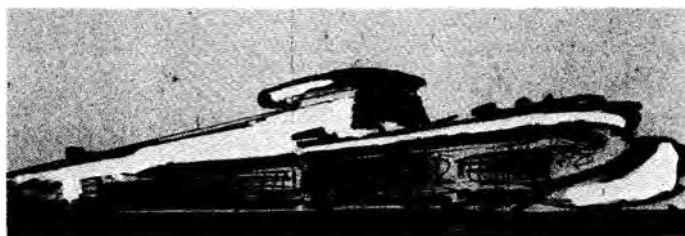
8 démonstration de leur synthèse harmonieuse ne se

retrouve plus dans les transatlantiques dont l'ère est achevée, malgré quelques commandes liées à la vogue des croisières en tous genres – renouveau dont la durée risque d'être précaire – elle est et sera toujours manifeste dans les yachts et les voiliers.

La mise en évidence du rapport entre l'unité culturelle des avant-gardes des brillantes années 20 et le développement du mouvement fonctionnaliste, constitue l'un des points forts de manifestation. Ce mouvement se fonde, en effet, sur le lien entre formes et fonctions, en valorisant l'évolution technique étroitement liée, pour sa part, à la production industrielle.

La théorie des principes de l'esthétique en architecture et son développement ont été nourris par bon nombre de textes passionnants sur le paquebot, l'avion et l'automobile. Ce sont les ingénieurs qui ont ouvert les débats avec leurs réflexions sur la technologie, l'esprit machiniste régi par les lois des nombres et des formes, par le calcul et la précision, par de nouvelles conceptions audacieuses des méthodes de travail. Puis certains architectes, Le Corbusier en tête, ont voulu poser et résoudre les problèmes touchant à la conception d'une maison de la même manière qu'ils avaient été traités pour les moyens de transport déjà nommés. Leur référence était alors "la beauté du paquebot", car, à leurs yeux, la maison ne devait pas servir de prétexte à un exercice de décoration, mais elle devait être considérée dans sa fonction réelle, soit "une machine à habiter", principe qui a sous-tendu tous leurs discours sur la cellule "à l'échelle humaine", expression des "besoins minima" inspirée, de toute évidence, par la cabine de bateau. Les architectes ont donc tiré parti, pour leur propre planification, des projets réalisés en matière de transport.

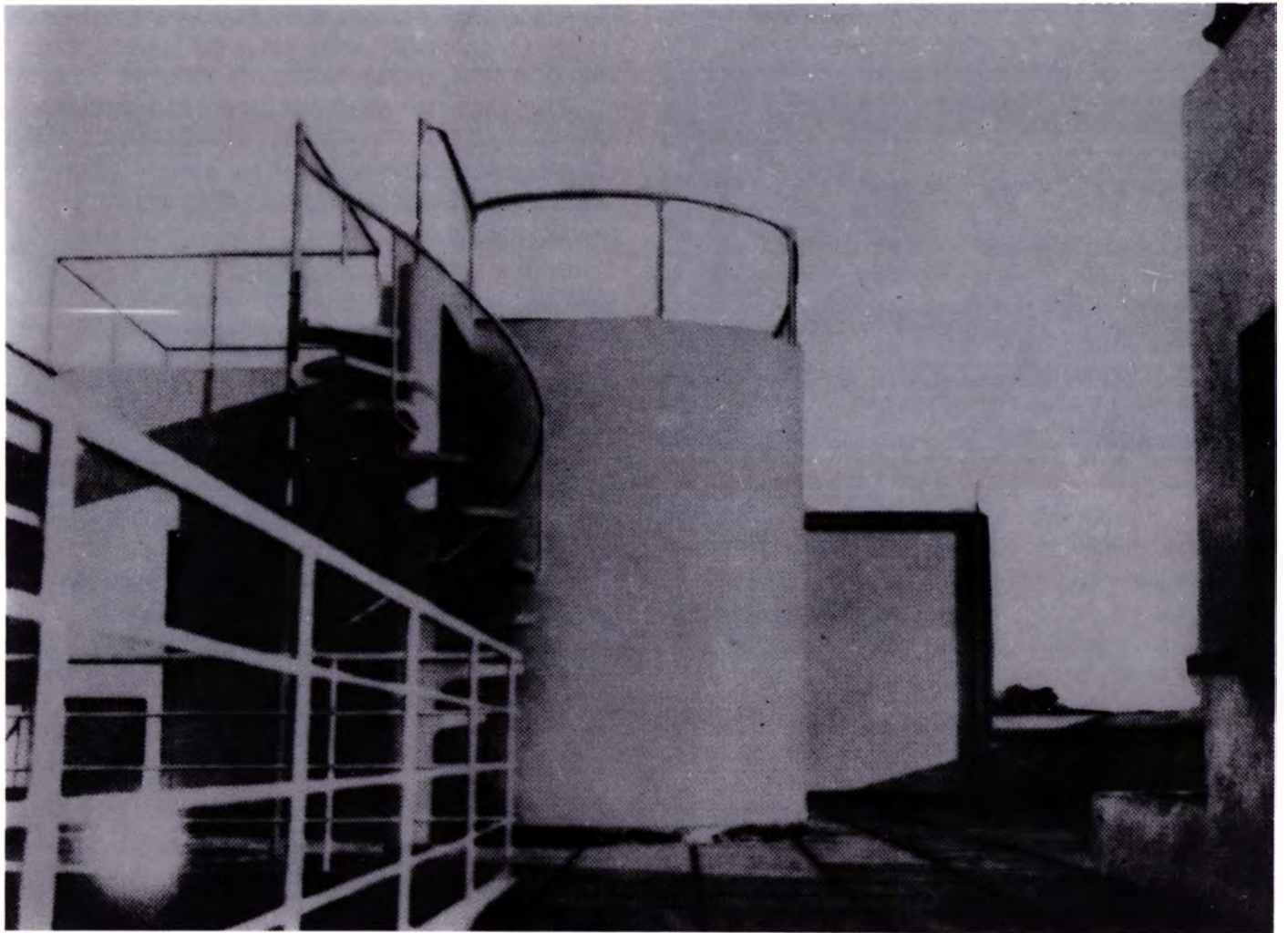
En urbanisme, par ailleurs, l'analogie entre l'organisation d'un quartier et d'un navire est manifeste – n'utilise-t-on pas le terme de "ville flottante"? – au travers de l'organisation des services, des places publiques et des espaces privés: une unité, tel *Imperator*, avec ses 5100



4.
Hermann Fehling - Daniel Gogel,
concours pour le futur Lingotto
à Turin, 1984.



5



9

5.
Sur le transbordeur *Welcome* accosté
au paquebot *America* en rade de
Cherbourg, 1929.

6.
Le Corbusier: Villa Stein,
Garches, 1929.

passagers et hommes d'équipage, correspond bien à la définition d'un quartier urbain.

Et c'est dans les années 20 que l'idéalisation de la machine (une idéologie commune aux architectes et aux ingénieurs à partir de la seconde moitié du 19e siècle) "qui transforme les rêves en réalité..." (Le Corbusier), atteint son paroxysme: tous exaltent sa capacité à produire une esthétique de la pureté. Il s'agit alors, pour eux, selon le principe du "nudisme architectural" basé sur la simplicité des formes et le rapport aux nombres, de rendre les usines plus fonctionnelles et performantes. Notons qu'aujourd'hui encore, toute l'idéologie du "good-design" repose sur cette même base de dépouillement.

Edoardo Persico, célèbre critique des années 30, fait alors référence au *Conte di Savoia*, dessiné par Pulitzer Finali, comme à un modèle du genre en architecture, disant: "... ce paquebot incarne l'art d'un nouvel esprit qui irrigue la création industrielle par autant de propositions originales qui stimulent notre goût actuel."

A son tour, Le Corbusier souligne, dans son livre *Vers une architecture*, que la construction navale est considérée comme un archétype de la beauté. Et ce n'est pas par hasard que le 3e Congrès du C.I.A.M. se tiendra, en 1933, sur un bateau, dans le port du Pirée, et qu'on formulera à cette occasion la célèbre "Charte d'Athènes", manifeste des principes fonctionnalistes. La construction navale a, certes, de tout temps, été objet de référence, mais la montée de la modernité lui confère, dès lors, une valeur quasi typologique. C'est à la même époque qu'apparaît, pour la première fois, la notion de "standard", fruit de l'industrialisation et des possibilités offertes par celle-ci, de production et de multiplication d'objets constitués d'éléments simples, faciles à assembler. Il fait le lien entre les nouvelles procédures de fabrication ou de construction et les canons de la beauté traditionnelle: il trouve justement son

10 expression la plus parfaite dans la réalisation des

bateaux. A Le Corbusier de conclure: "un style s'affirmera grâce à la machine, à la typologie, à la sélection et aux standards" (1926).

La convergence entre l'architecture et les travaux des grands constructeurs n'a rien de fortuit: l'une et les autres procèdent de la même "Zweckmässigkeit". En effet, l'utilisation rationnelle des matériaux adéquats et de produits synthétiques récents engendre, de façon naturelle, tant une nouvelle esthétique que des solutions fonctionnelles d'application, entrant ainsi dans le champ de l'idéologie fonctionnaliste de la "blanche architecture" des années 20: ingénieurs et architectes emploient donc le même langage, créant la même esthétique rationaliste: les travaux de Costanzi et de Pulitzer Finali en sont la meilleure illustration. On retrouve, dans l'utilisation du blanc comme couleur de fond des paquebots, les mêmes lois qu'applique l'architecture moderne, notamment par son usage de la chaux, et qui prônent une vision puriste des objets industrialisés. Le Corbusier écrit, en 1925, à propos des arts décoratifs: "(...) peut-être y a-t-il des personnes qui pensent sur un fond noir. Mais l'oeuvre de notre époque, aussi ardue, aussi riche de dangers, (...) aussi riche de conquêtes, semble attendre de nous que l'art pense sur un fond blanc." L'on peut donc considérer le blanc comme un état d'esprit moderne qui correspond à un équilibre, à la santé et à des besoins d'hygiène, expression même des valeurs fonctionnalistes.

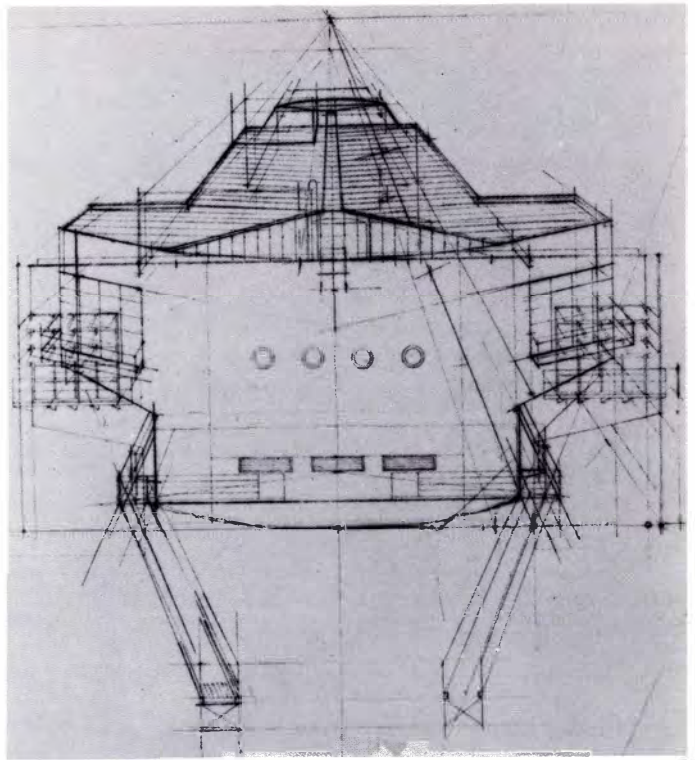
On trouve du reste cette référence à la construction navale non seulement dans le courant rationaliste, mais encore dans le mouvement expressionniste avec la création, par Erich Mendelsohn, de "grands navires" élanés dont le style est précurseur d'une architecture; Hans Hollein utilisera, au début des années 60, les grands porte-avions dans ses paysages, en un manifeste conceptuel de l'utilisation de l'architecture comme objet industriel; les travaux du groupe Fehling et Gogel, ceux de Gustav Peichel et certains projets, en France, de Jean Nouvel et Henri Gaudin s'en inspirent aujourd'hui

encore.

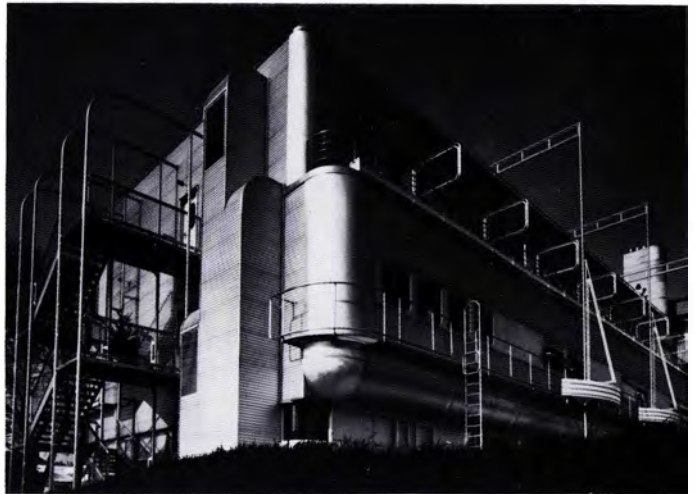
Les aménagements intérieurs des navires ont, dès le début du siècle, donné aux architectes l'occasion d'affirmer leur style propre: que ce soit Riemerschmid et son mélange de "Sachlichkeit" et d'expressionnisme, Troost et son interprétation néo-classique pompeuse qu'il mettra en pratique vingt ans plus tard comme architecte-conseil de Hitler, Gio Ponti, enfin, dont l'évolution se retrouve jusque dans son mobilier. Tous ont créé des ensembles décoratifs qui font date dans l'histoire de l'architecture d'intérieur, le bateau devenant alors le lieu où se testent les nouvelles tendances de la décoration et les styles les plus divers. C'est, de fait, à ce propos, que de violentes polémiques vont éclater: les rationalistes estiment, en effet, que la coque des navires est nécessairement belle parce qu'elle est soumise aux lois mathématiques qui garantissent son efficacité et que, donc, l'art décoratif prend sa revanche en investissant l'intérieur des paquebots et en y faisant sévir le pire des mauvais goûts. Notons, pourtant, la réussite flamboyante de *Normandie*, superbe synthèse de la richesse du style "art-déco" dont l'influence se fera sentir sur tous les décorateurs de bateaux à partir de 1930: le style des années cinquante va se forger là, dans ces salons, ces salles de bal, ces immenses salles à manger, ces cabines où dominent les matériaux synthétiques et les meubles en bois clair.

Avec la fin des grands transatlantiques, *France* en 1960, *Michelangelo* et *Raffaello* les derniers sortis des chantiers de Gênes et de Trieste en 1964, *Queen Elizabeth II*, l'on assiste au déclin de ces champs spécifiques de la décoration.

Doit-on alors donner raison à Le Corbusier quand il écrit: "vous autres industriels (...) vous réalisez des miracles d'ingéniosité, d'énergie et de persévérance en faveur d'objets frappés de disparition prochaine" (1926)? En effet, que penser de la démolition quasi systématique des paquebots les plus beaux, réduits en tas de ferraille, ou rouillant quelque part au fond des mers, sinon que c'est faire triste cas de réalisations fabuleuses qui, plus que beaucoup d'autres, ont présenté les



7



8

7. Gustav Peichel: Station à élimination du phosphate, Berlin, 1980-85.

8. Jean Nouvel et Gilbert Lézènes: Centre Medico-Chirurgical du Val-Notre-Dame à Bezons, 1978-80.

résultats d'une incroyable évolution technologique et culturelle.

Certains créateurs, heureusement, Renzo Piano, Carlo Scarpa, Daniel Gogel, entre autres, expriment encore, dans leurs projets pour des grands yachts ou des voiliers, une conception de l'architecture qui leur tient très à coeur. A travers eux, le navire reste le laboratoire des styles qu'il fut entre les deux guerres, cette occasion de poursuivre, au temps de la production banalisée du logement, l'exercice d'un métier qui est, traditionnellement, orchestration de savoir-faire pour que tout, du dessin d'un détail de mobilier jusqu'à la volumétrie de l'ensemble, concoure à l'obtention d'une composition harmonieuse. Car la construction navale est, par définition, une "règle d'art" grâce à laquelle la beauté, le raffinement sont parties prenantes d'une création industrielle à la fois fonctionnelle, utile et élégante.

De cela, "Le Bateau Blanc" porte témoignage.



9.
Vue de l'avant du T/s *Conte di Savoia*
sur le quai du Chantier S. Marco peu
de jours avant le lancement,
Trieste 1931.



Le bateau, le voilier, qu'est-ce que c'est?

Luciano Semerani

Le Dessin Industriel a été relancé (et réétudié) en Italie il y a 30, 35 ans, sous le signe de l'Antinomie "représentation-présentation".

A la vieille (éternelle?) contemplation esthétique d'un art de représentation s'opposait une "objectualité" sans fiction et de pures fonctions, sans références culturelles, des faits donnés tels qu'ils sont produits, *Zweckmässigkeit* spécifiques et individuelles.

Le bateau, le voilier, ne trouvèrent de place ni dans le livre, ni dans les séminaires, ni dans les conférences... Ni, en tant qu'*Industrial design*, dans les projets.

Le seul à en parler fut Ernest N. Rogers, qui tenta à plusieurs reprises de réinstaurer le débat sur l'architecture navale.

Mais Rogers, non content de se déclarer Triestin en plus d'être Italien et se poser – sans succès – en éventuel héritier d'une tradition navale locale, avait surtout non pas un mais deux pères spirituels, Henry Van de Velde (et "sa" version particulière du dessin Art Nouveau) et Auguste Perret (et sa version constructiviste du Classicisme).

Je crois aujourd'hui qu'Ernest N. Rogers pensait alors pouvoir envisager le projet d'un transatlantique comme on envisage celui d'un gratte-ciel: sujet d'une extrême complexité technologique, et même physiquement considérable, qui, en raison même de sa difficulté ne pouvait être synthétisé que par l'architecture (la Tour Velasca).

La dichotomie entre la contemplation de l'objet et la rencontre avec l'objet se résoud en partie si l'on prend en considération l'ensemble des perceptions qui accompagnent notre rapport au bateau et au voilier. La dimension littéraire de l'aventure et du voyage, l'idée de la mer, revêtent de tout un imaginaire.

Le voilier et le bateau pour le passager, et pour



15

10.
Lancement du T/s *Conte di Savoia*,
48.500 tonn., le 28 octobre 1931 (au
premier plan, photomontage du
prince héritier Humbert de Savoie).

11.
T/s *Conte di Savoia*, 48.500 tonn.,
détail du bulbe d'étrave, 1931.

qui reste au port; celui qui construit, dessine, utilise l'objet-bateau, a en revanche une idée de l'outil différente, plus structurée.

Quand en 1933, sur "Casabella", est présenté le *Conte di Savoia* de l'architecte Gustavo Pulitzer Finali, Edoardo Persico explique une fois pour toutes à quel type de perfection et de modernité appartient le produit de l'industrie navale:

"Maintenant que le *Conte di Savoia* est descendu en mer, et qu'il fait la navette entre les continents certains pourraient attendre de nous un hymne à l'architecture navale proposée en exemple à ceux qui réalisent des architectures pour la Terre. Nous nous limiterons au contraire dans cette note à parler de l'aspect technique du *Conte di Savoia*, et en retirer quelques indications en matière de goût. L'époque où Le Corbusier mettait en couverture du *Vers une architecture* le promenoir de l'*Aquitaine*, comme un archétype de beauté, et invitait les architectes à s'intéresser aux Transatlantiques et aux Aéroplanes, est désormais révolue.

Nous ne pouvons plus considérer cette aspiration à la technique absolue, comme "le style que notre époque fixe quotidiennement"; nous ne soutiendrons jamais qu'il "existe une foule d'oeuvres d'art dans le nouvel esprit, que l'on rencontre surtout dans la production industrielle". La position que nous devons adopter aujourd'hui, après une longue polémique moraliste, est rigoureusement d'ordre esthétique: nous ne croyons pas, par exemple, que l'un des ponts du *Conte di Savoia* débarqué sur une plage, à Viareggio ou à Ostende, soit une superbe architecture de villa. Nous nous arrêterons pour ce bateau à la précision de la technique de villa. Nous nous arrêterons pour ce bateau à la précision de la technique, à la netteté des choix: autant de propositions à notre goût moderne.

Personne en effet ne pensera jamais que la beauté

voir avec l'esthétique de l'automobile ou le regard porté sur le paquebot: ou qu'un édifice de Mendelsohn doive quelque chose au *Bremen*. Un poète, Blaise Cendrars, a chanté le "Fiat - Lingotto": navire amarré dans le faubourg de la cité; nous admirons l'intuition des poètes, mais en matière d'architecture nous utilisons d'autres critères. Même si nous placions sous la photographie du *Conte di Savoia* la légende de Le Corbusier pour l'*Aquitaine*, qui félicite les architectes pour "la valeur d'un long promenoir, volume satisfaisant, intéressant; l'unité de matière, le bel agencement d'éléments constructifs, sainement exposés et assemblés avec unité", cela ne signifierait pas pour autant que nous plaçons l'unité au-dessus de la beauté. Si l'on entre au coeur de la question on comprend qu'il n'y a que l'art; et aux bateaux comme aux avions, comme aux automobiles, nous empruntons seulement des indications de goût.

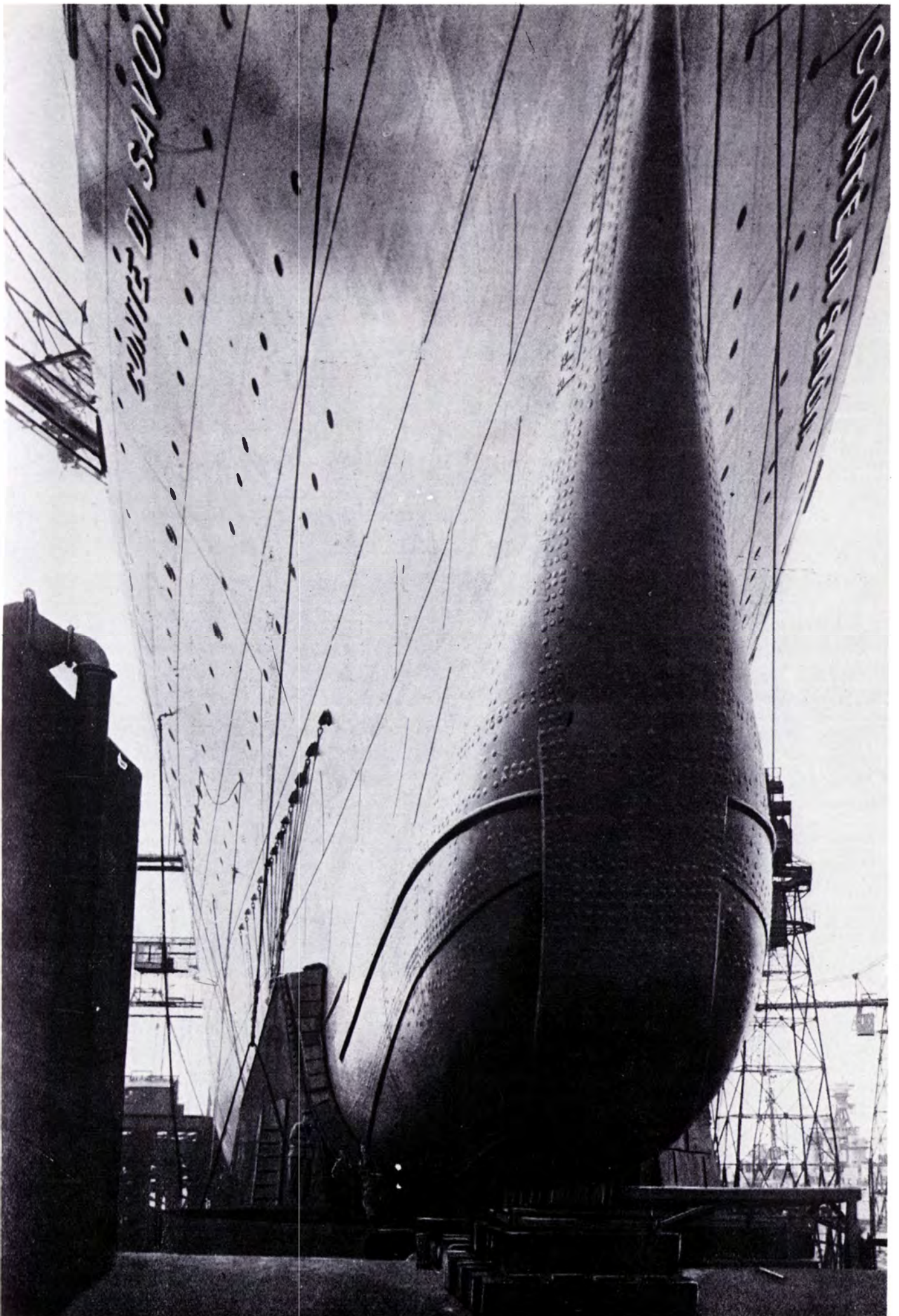
Le bateau n'est pas un hôtel flottant. Un bateau est un bateau; mais ce n'est pas un voilier. Un voilier est un voilier. Il est très difficile de trouver un objet qui, plus que le voilier, ait sa propre *Zweckmässigkeit*.

Les voiliers se différencient d'un outil, quel qu'il soit, car, malgré la diversité des techniques de construction, les règles de construction d'un voilier le distinguent de tout autre type de construction.

Il n'existe pas de voilier parfait. Chaque voilier est conçu de manière à privilégier, selon le cas, la vitesse, le confort ou la manoeuvre.

Il y a des voiliers qui lofent et d'autres pas. Ceux qui lofent sont plus sûrs, livrés à eux-mêmes ils vont contre le vent (et s'arrêtent tout seuls). Les yachts et les voiliers de régates sentent mieux selon la forme de l'oeuvre vive (volumes immergés), plutôt l'allure au près, le vent presque de face, arrière ou de travers.

Chaque voilier est construit de façon à correspondre



économiquement aux exigences spécifiques pour lesquelles il a été conçu.

Le bateau aussi est destiné à sillonner les mers, à fendre les vagues, et à résister aux tempêtes aussi bien que possible, mais après celle des voiliers, l'histoire du bateau est l'histoire d'un amour insatisfait, ou jamais complètement réalisé. Les navires de guerre, les cargos, les paquebots se sont tour à tour compromis en faveur de l'image (le blanc navire à la forme coupante et aux cheminées coudées, qui évoque l'aventure et le bonheur), de la capacité (le porte-container enveloppant les boîtes rectangulaires) ou de la narrativité (le porte-avions, véritable Moloch aplati en terrain d'atterrissage, abritant dans son ventre des engins de débarquement, équipé de balcons et de terrasses pour les canons et les mitrailleuses, hérissé de radars et d'antennes messages d'efficacité ou de stupidité).

Avec le *France*, vaisseau amiral français de 1960, et le *Michelangelo* et le *Raffaello*, construits dans les chantiers de Gênes et de Trieste en 1964, se conclut pratiquement la longue histoire des Transatlantiques européens. Le *Queen Elizabeth II* sera le seul à suivre.

Dans les deux cas est attestée la difficulté pour des centaines de concepteurs, d'inventer à la fois une complète correspondance entre tous les éléments qui constituent le projet (le squelette, la coque, les grandes salles des machines, la hiérarchie commerciale des espaces hôteliers, les symboles, la décoration) et les exigences rationnelles qui président à la construction du bateau.

Sur le *France* les précautions anti-incendie entraînent la prédominance des métaux même dans les finitions intérieures, mais l'éclat, le poli glacé des surfaces effraient, et au seuil de la redécouverte d'un bateau dessiné comme un objet industriel, on rentre dans les reflets satinés et la décoration colorée du Night-Club. Le *Michelangelo* et le

Raffaello font sa place à la rhétorique.

Le bateau n'est pas une maison flottante, et la maison, l'unité d'habitation, ne peut plus être, malgré Le Corbusier, un bateau sur pilotis.

Disons plutôt que *le Transatlantique réunit l'ingénieur et l'écrivain*.

La coque, les machines, les équipements, les cabines, relèvent de l'ingénieur, et deviennent parfois *design* – les salles de bal et de jeux, le fumoir et les galeries renvoient au capitaine Némé. Les intérieurs sont le mythe du Nautilus qui s'aventure dans l'eau, les pérégrinations d'Ulysse, mais retranscrits dans des décors éclectiques, soit début de siècle soit modernistes à l'usage d'un tourisme de plus en plus large.

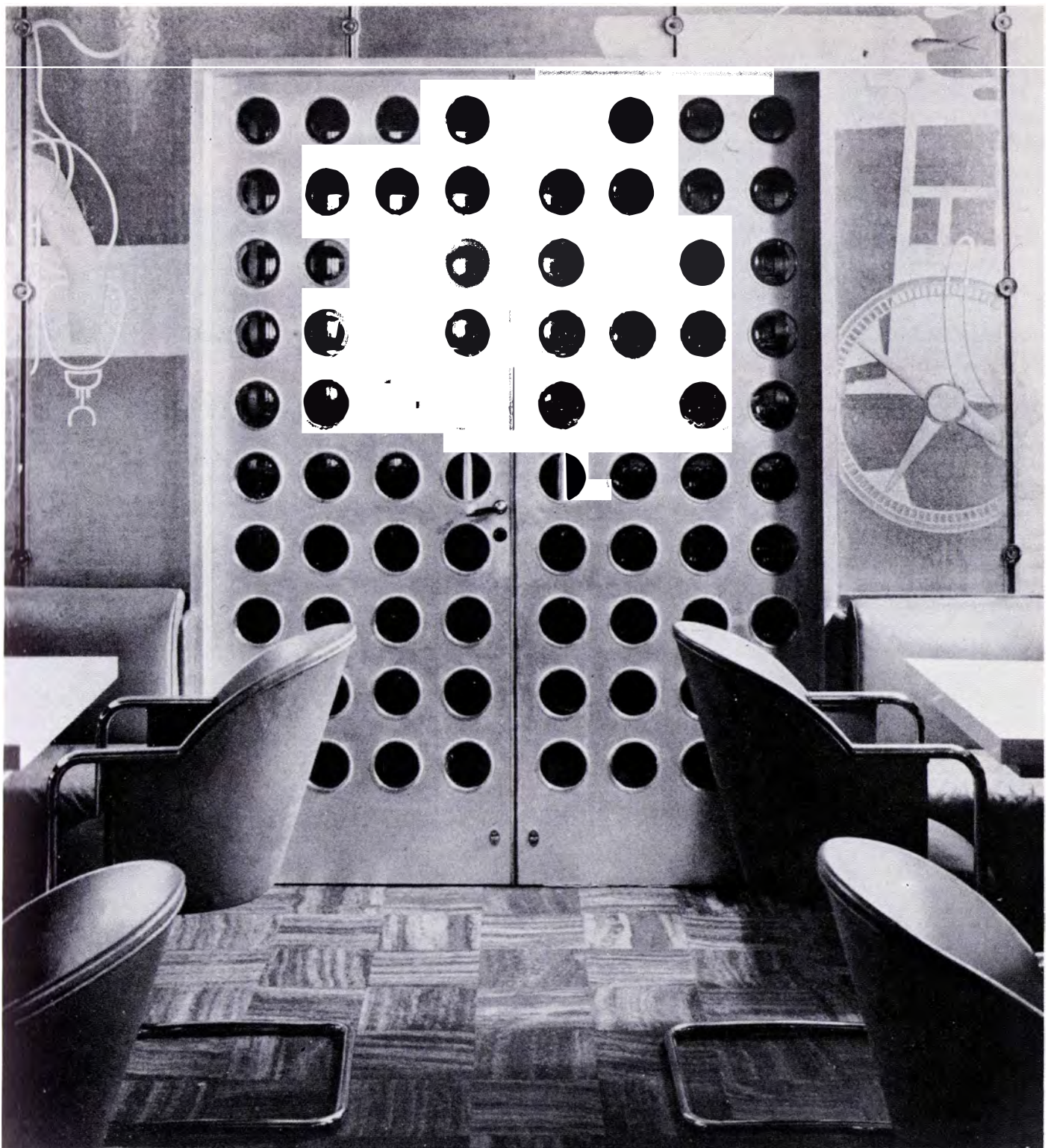
Dans de rares cas (le hall des premières classes des B.B.P.R. pour le *Neptunia* de 1952, le *Saturnia* et le *Vulcania* sous le contrôle de l'architecte Arduino Berlam le grand cycle *Victoria – Conte di Savoia – Neptunia – Oceania*, fruit de la collaboration entre l'ingénieur Costanzi et l'architecte Pulitzer Finali) on assiste au triomphe du *design*, qui est *Industrial design* également parce que *Saturnia* et *Vulcania* d'une part, et *Neptunia – Oceania* d'autre part, sont des répliques l'un de l'autre, constituant une petite série, le maximum atteint dans la construction de paquebots.

Le voilier, qu'il s'agisse d'un Catamaran, ou d'un Sloop est, en revanche, une variation lente sur des types "éprouvés".

L'architecte invente de nouveaux voiliers, chacun étant, à la limite, un "modèle unique", mais ce sont des variations lentes ou des retours inattendus à des schémas abandonnés, la *tradition* est à la base du savoir du designer et des maîtres charpentiers.

Le voilier de classe est, par définition, *construit selon les règles de l'art*.





12.
M/ *Conte di Savoia*, 48.500 tonn.,
photographié pendant les essais de
vitesse, 1931.

13.
M/ *Oceania*, 19.506 tonn., petite
salle à manger "d'essai" de 1^{re} classe,
projétée par Pulitzer et réalisée en
matériaux ininflammables, 1933.

Le présumé de la beauté est le type.

La science, et c'est là le troisième thème de l'exposition, est désormais une composante essentielle du design. De l'hydrodynamique (éventuellement combinée avec les artifices du rating) viennent les notions qui permettent à l'Australie de gagner l'America Cup.

Mais ce ne sont pas seulement les innovations radicales intervenant sous la ligne d'eau, le dessin du bulbe, des nageoires, qui bouleversent le monde de la prospective de pointe: les matériaux et les techniques des coutures des voiles, les technologies de construction du mât, l'automatisation des commandes et des contrôles, l'informatisation, mettent le voilier de régates au niveau des productions les plus sophistiquées.

Carlo Sciarrelli affirme que développer ainsi les voiles, les mâts, l'automatisation sans plus pouvoir renouveler la coque c'est comme "pousser" seulement le moteur sur les voitures de course, se contenter d'en augmenter indéfiniment la puissance.

L'exposition illustre donc un chapitre peu étudié de l'histoire du dessin industriel, en faisant halte en un point d'observation spécifique: Trieste.

Dans le grand port de l'Empire d'Autriche – Hongrie dès 1719 la Compagnie Orientale associée au développement du trafic la construction des bateaux.

De l'exploitation de la vapeur jusqu'aux années 20 l'expérience accumulée est énorme, très en avance sur les autres chantiers italiens: ce n'est donc pas par hasard que des constructions exceptionnelles comme le *Saturnia* et le *Vulcania*, la spectaculaire révolution du design opérée avec le *Conte di Savoia*, partent de Trieste. A la culture affirmée des ouvriers et des bureaux techniques des chantiers se joignent des architectes de formation

20 internationale: Gustavo Pulitzer Finali, diplômé de

l'école polytechnique de Munich, et, plus près de nous, Costanzi, E.N. Rogers, Umberto Nordio, jusqu'à Carlo Sciarrelli, qui, lui, écrit à propos des yachts, apportant des solutions qui appartiennent désormais à l'histoire de la voile.

Les concepts qui ont inspiré l'exposition apparaissent dans la séquence suivante:

1. *Le transatlantique*

1.1

Le bateau dans l'affiche

1.2

La création de l'ingénieur: Nicolò Costanzi

1.3

La création de l'architecte: Gustavo Pulitzer Finali

2. *Le Mythe de Jason*

3. *Le canal*

4. *L'hélice*

5. *La coque*

6. *Le travail et le mythe*

6.1

Vie et travail au port et sur le bateau: Vittorio

Bolaffio

6.2

Mythologie de la mer: Arthur Nathan

7. *Le voilier*

7.1

Le signe du vent

7.2

Le bateau de Dieu

7.3

Yachts et voiliers de régates

8. *L'art sur le bateau*



14.
Vittorio Bolaffio, *Triptyque: Le Port*,
1930 env., peinture à l'huile sur toile,
35 × 152 cm, 35 × 95 cm,
35 × 95 cm.
Civico Museo Revoltella, Trieste.

La réalisation est une métaphore du bateau comme univers isolé et suspendu, depuis le moment du lancement, quand la mer accueille "la grande machine" et qu'elle répond finalement à son destin: un système fini de nécessités résolu en une économie globale et unitaire de fonctionnalités, technologie et esthétique.

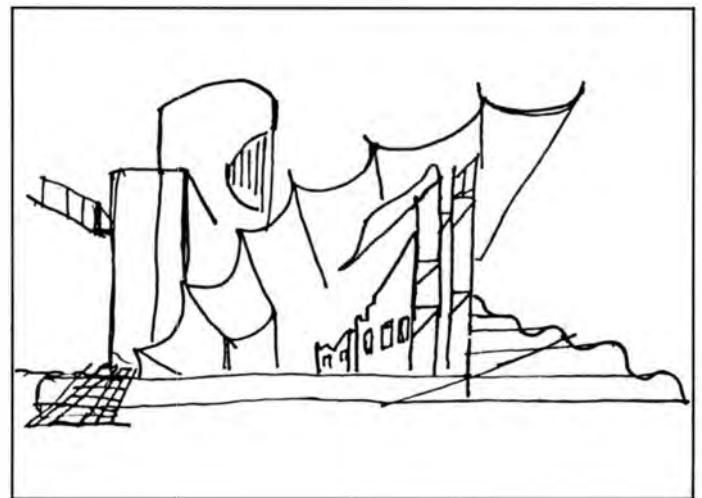
Mais c'est seulement un grand effet.

Mythe, Tradition et Science – Ingénierie, Architecture et Littérature sont destinés à cohabiter sur le bateau et sur le yacht plus ou moins distinctement, plus ou moins séparément.

Ainsi peuvent-ils être analysés.

Le geste créateur de l'invention de la coque, moment où se concentrent pratiques de construction, intuition hydrodynamique, style, invention, rappelle Mozart.

L'apparition du bâtiment blanc sur l'horizon du port est l'émotion de Madame Butterfly.

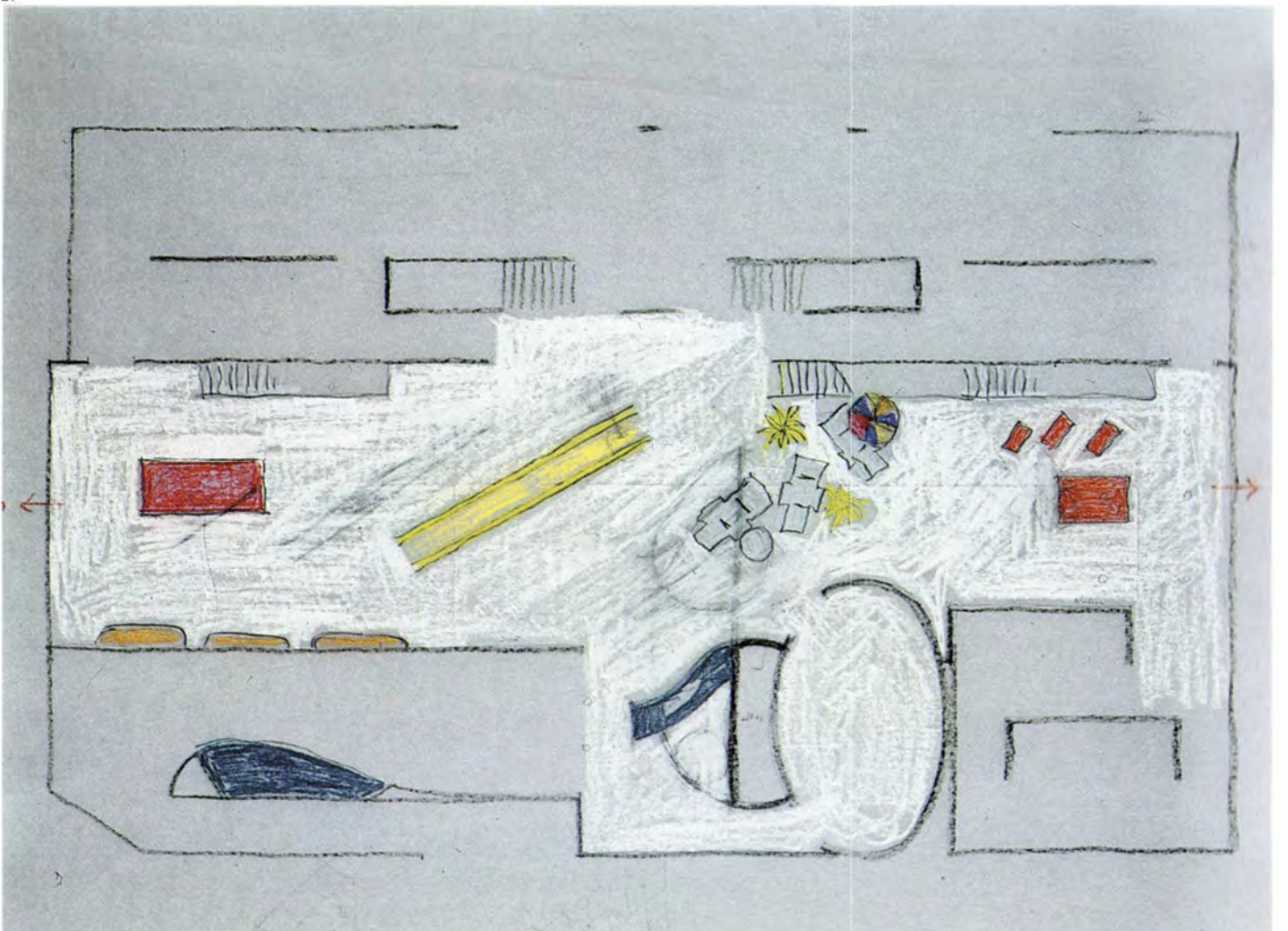
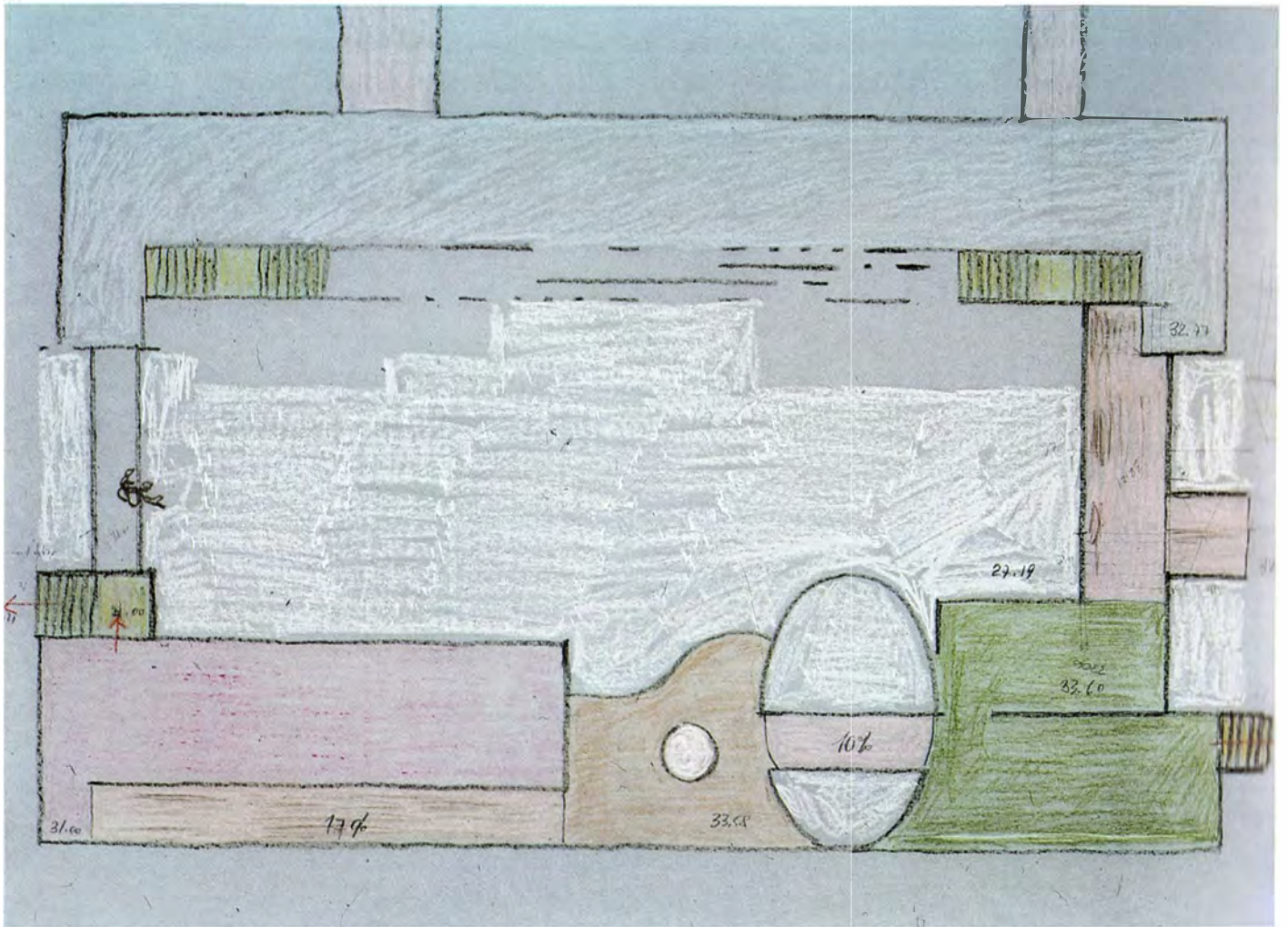


15.
Altair des.-yard: Fife & Sons,
1931.

16.
Luciano Semerani, esquisse
pour l'organisation de l'exposition.

17.
Luciano Semerani, plan du premier
étage du Bateau Blanc.

18.
Luciano Semerani, plan du deuxième
étage du Bateau Blanc.



Le transatlantique

Le 29 octobre 1932, il y a foule à Saint-Nazaire. La Marseillaise retentit et Madame Albert Lebrun, femme du président de la République, s'avance, coupe le ruban tricolore et propulse le magnum de champagne contre la coque; elle vient de baptiser le *Normandie*, 313 mètres de long, 67 500 tonnes de déplacement. Le monstre glisse majestueusement dans l'eau provoquant un petit raz de marée qui submerge les abris des spectateurs en liesse. Jusque-là, le *Majestic* était le plus grand navire en exploitation dans le monde avec ses 292 mètres, ses 64 000 tonnes de déplacement et ses 24 noeuds. Les plus rapides étaient le *Bremen* (Allemagne) et le *Rex* (Italie): 27 noeuds de moyenne sur la route de l'Atlantique Nord!

Dès son voyage inaugural, débuté le 29 mai 1935, le *Normandie* conquiert le "ruban bleu" en traversant l'Atlantique à la vitesse de 30 noeuds. A son arrivée à New York, un accueil délirant attend le plus grand paquebot du monde, à la fois chef-d'oeuvre artistique et fleuron de la technique.

A la poursuite du "ruban bleu"

Si on admet la définition du mot "paquebot" comme étant "navire qui transporte des passagers", on peut dire que les premiers paquebots furent les bateaux des croisades qui acheminaient les pèlerins jusqu'en Terre Sainte. Des croisades aux croisières, il y a neuf siècles d'histoire; des premiers transatlantiques à vapeur au *Normandie*, il y a à peine moins d'un siècle mais déjà tant de conquêtes et de tragédies. Au temps de la marine à voile, les passagers mettent un mois et demi pour se rendre aux Etats-Unis. La machine à vapeur une fois inventée, elle est appliquée au transport maritime et notamment à la traversée de l'Atlantique Nord. La première ambition de ces navires est d'être en effet le trait d'union entre les nations industrielles de leur époque et le nouveau monde, qui fait appel aux émigrés venant en masse de la vieille Europe.

Des négociants havrais créent, en 1847, la société Hérout Haendel en empruntant à la marine des

19.

Serait-ce le retour des paquebots à voile? Celui-ci est actuellement construit aux Ateliers et Chantiers du Havre pour le compte de l'armement américain Windstar Sail. (D'après un original de Yannick Manier).

avisos équipés de roues à aubes. Après les Anglais, les Américains, et les Canadiens, ils décident de faire traverser l'Atlantique à ces navires propulsés à la vapeur. Les paquebots à cette époque, n'ont pas assez de capacité en cale pour contenir tout le charbon nécessaire à la traversée. Le plus souvent, ils sont obligés de finir à la voile. Quand le voyage peut être entièrement réalisé à la vapeur, quelques années plus tard, les gréements n'en sont pas pour autant supprimés. Ils constituent un matériel de sécurité, les machines de l'époque semblant peu sûres. Les avisos sont rendus à la marine deux ans après et la société dissoute. Mais des financiers venus de Lyon, les frères Pereire, fondent alors la Compagnie Générale Maritime en 1855, qui devient, en 1861, la célèbre Compagnie Générale Transatlantique, encore appelée la "Transat" ou la "French Line" par les passagers d'outre-Atlantique. Elle a été, avec les Messageries Maritimes, la plus célèbre compagnie maritime française; elle a créé le chantier Penhoët de Saint-Nazaire d'où sont sortis les paquebots les plus prestigieux et a contribué fortement au développement de la construction navale en France. Elle n'inaugurera qu'en juin 1864 la ligne Le Havre-New York, avec le *Washington* et le *Lafayette*. L'empereur Napoléon III patronne par une importante subvention la création de cette compagnie qui doit assurer, grâce à des bâtiments français, le service du courrier et le transport des passagers à destination des Etats-Unis, du Mexique et des Antilles.

Les roues à aubes, qui utilisent l'énergie produite par la vapeur, sont bientôt remplacées par l'hélice. Simultanément, Eugène Pereire équipe ses bateaux de l'éclairage électrique dans les salons et les cabines des passagers. Des chambres froides sont même ajoutées aux cuisines. Ces innovations posent les premiers jalons du luxe qui va faire la réputation des paquebots de la compagnie. Le plus souvent, il s'agit de navires qui transportent également le fret postal, comme le rappelle le mot "paquebot" issu de l'anglais "packet-boat".

A la fin du XIXème siècle, les cheminées sont devenues des éléments de prestige: certains

paquebots en arborent parfois jusqu'à quatre, dont deux peuvent être factices.

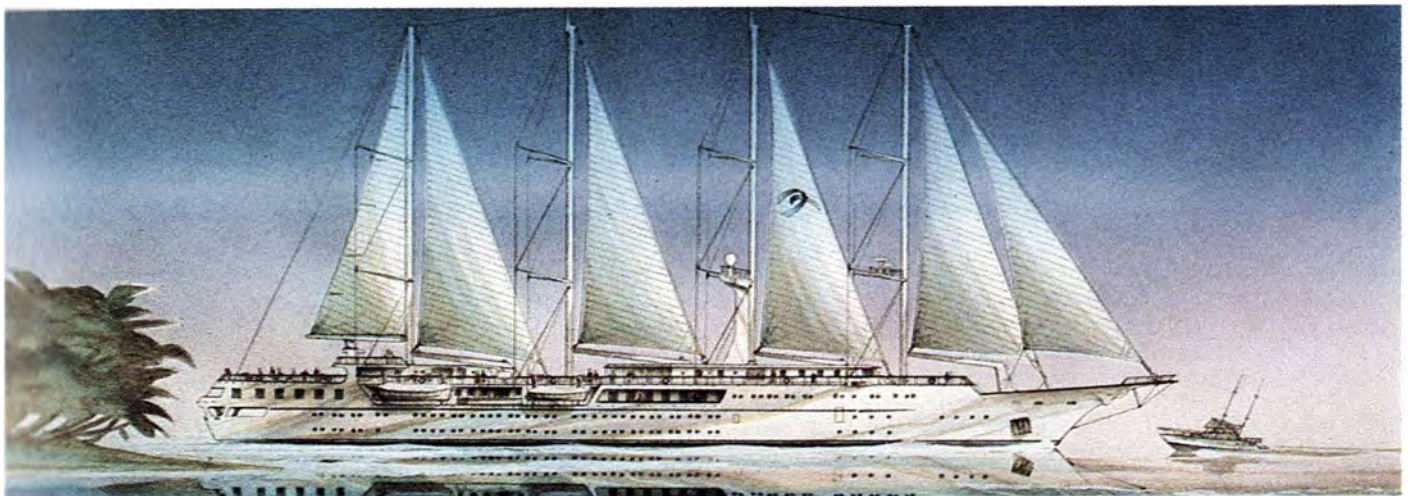
Les frères Pereire misent sur un certain patriotisme et leur conception des voyages, non dénuée de romantisme, apporte une nouvelle dimension aux transports par mer. Sous la poussée de l'émigration, les traversées ont été effectuées jusque-là dans des conditions telles qu'elles ne sont entreprises que par obligation. Avec la Compagnie Générale Transatlantique, elles commencent à présenter de nombreux agréments et l'on entrevoit le jour où les passagers voyageront par mer pour le seul plaisir.

Alors que des nations comme l'Allemagne ou la Grande-Bretagne vont se lancer dans une véritable course à la puissance et aux performances, la France choisit d'adopter une politique de confort et d'élégance "à la française": des suites luxueuses sont installées dès le *Lorraine* (1900) et le *Savoie* (1901). Ces atouts permettent à la *Touraine* (1891), un élégant navire aux allures de yacht, de terminer sa carrière, après trente années de service, comme hôtel flottant à Göteborg. En 1902, la Transat se classe, avec ses 24 570 passagers, au cinquième rang des compagnies maritimes, derrière des compagnies allemandes et anglaises.

Le *France*, premier paquebot du nom, est lancé en 1912. Plus petit que ses concurrents étrangers et enclin au roulis, il est cependant le premier des paquebots français à être doté de quatre hélices propulsées par une turbine. Ce sont surtout ses aménagements intérieurs qui enthousiasment la critique de l'époque. D'une ligne pure qui contraste avec le caractère anguleux des autres paquebots, le *France* évoque, selon une opinion émise à l'époque, la "grandeur des châteaux de la Loire, tandis que les paquebots anglais tentent de recréer l'ambiance des clubs londoniens et les navires allemands, l'atmosphère baroque des châteaux wagnériens".

Dans le "château de l'Atlantique", comme on l'appelle, les peintures représentent les fastes de la cour de Versailles, les fauteuils et les bergères sont recouverts de tapisseries d'Aubusson.

27



Parallèlement à ce luxe désuet, le *France* a innové en adoptant pour le passage d'un pont à l'autre l'ascenseur, qui en 1912, n'est encore qu'une nouveauté à terre. Pendant la guerre, il sert de navire-hôpital puis de transport de troupes. Il a contribué en partie à hisser la Transat au premier rang des grandes compagnies maritimes.

Avec à sa tête un homme nouveau, John Henri Dal Piaz, la "Compagnie Générale Transatlantique" investit et rompt avec la tradition. Après la guerre, le *France* est suivi par le *Paris*, un paquebot de 34 550 tonnes où miroitent des verres de Lalique et une coupole vitrée qui ressemble à celle du Grand Palais. L'exotisme est déjà à la mode; l'escalier qui conduit au grand salon du *Paris* évoque un décor d'inspiration Nord-africaine.

Quand l'*Ile de France* prend son service en 1927 sur la ligne de l'Atlantique, il est en quelque sorte le plus racé et le plus français de tous les paquebots de la "Transat". Vingt mois après la clôture de l'Exposition des Arts Décoratifs, il exporte vers New York cet art nouveau.

Il faut une certaine audace au directeur de la Transat pour appliquer cette esthétique moderne à l'un des palais flottants destiné à des passagers pour qui le luxe s'apparente toujours aux décors du passé. John Henri Dal Piaz s'en justifie auprès de la clientèle féminine en faisant remarquer qu'à une époque où les femmes portent les cheveux coupés et les jupes courtes, il ne convient pas qu'elles s'assoient dans des bergères Louis XVI. Léandre Vaillat commente ainsi le lancement du nouveau paquebot: "Nous avons à Washington un ambassadeur, M. Paul Claudel, qui représente dignement les lettres françaises. Nous envoyons à New York un ambassadeur extraordinaire et c'est ce paquebot Ile de France qui portera aux Etats-Unis d'Amérique les lettres de créance du goût français".

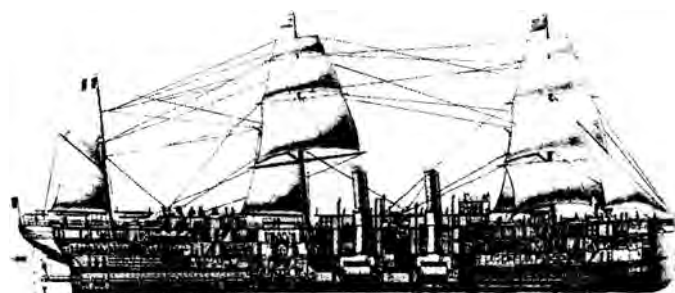
Trente des principaux décorateurs européens participent à l'aménagement de ce palace flottant. Les passagers peuvent se promener dans les salons de Jeannot, de Bouchard et de Saupique, dîner avec des couverts en argent de Christofle dans l'immense salle à manger de Patout qui peut

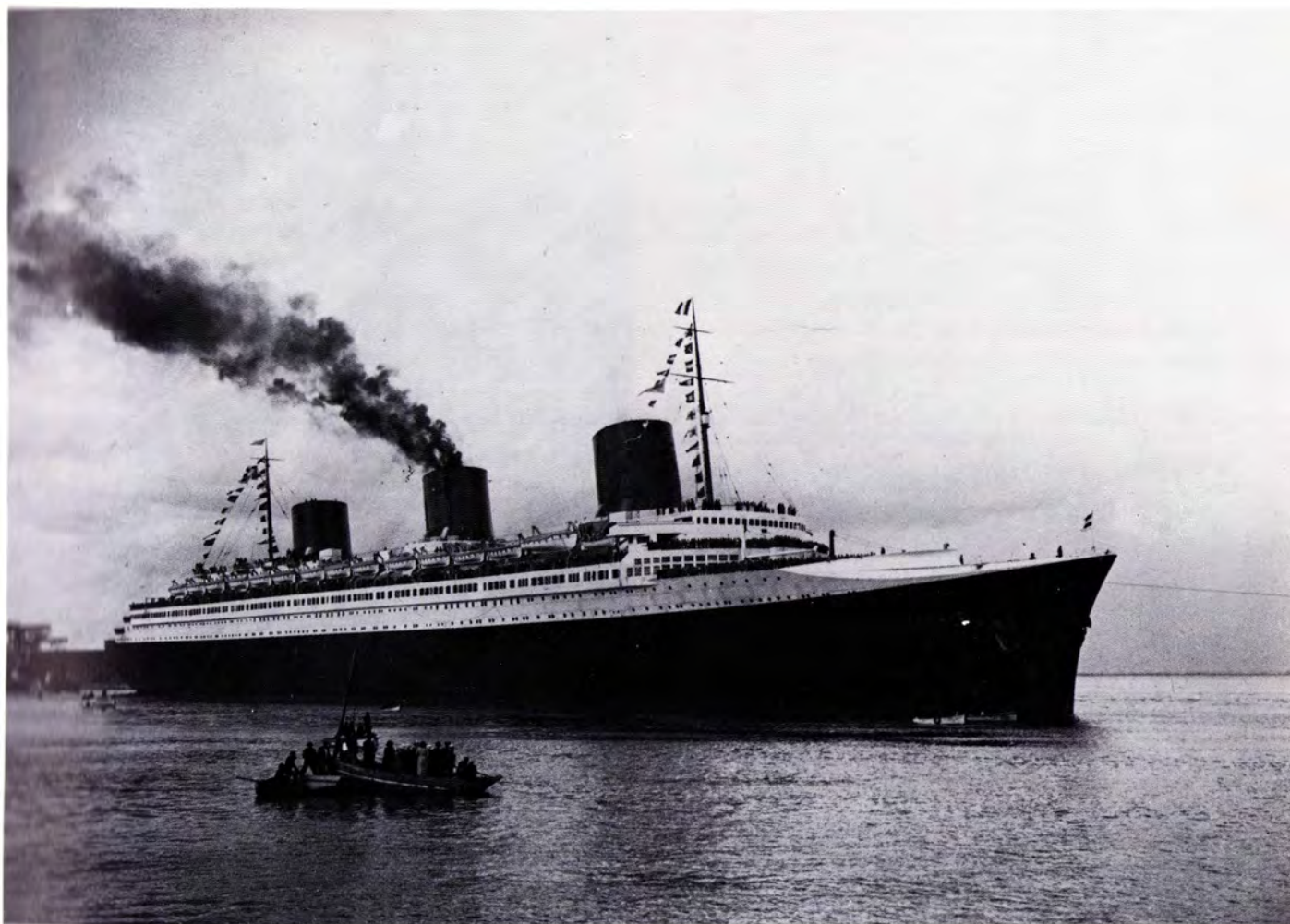
recevoir 700 convives et se rencontrer dans les salons de conversations de Sue et Mare partisans du "tout en or", peut-être pour réagir contre une certaine sécheresse de l'Art Décoratif moderne. Mais le génie, sur ce paquebot, c'est ce désir d'élargir, de mépriser les contraintes d'espace au profit du grandiose et du ravissement des passagers. Prou, Rulhman, Navarre, Erik Bagge, Simon, Kohlmann et Matet, entre autres, ont dû faire preuve d'ingéniosité pour lutter avec chaque centimètre carré, à grand renfort de verreries, de glaces et de lignes verticales. Prou excelle à décorer les salons et salles à manger des deuxièmes classes où la différence du prix du voyage réside justement dans la dépense du décorateur. On lui doit également l'aménagement du *Cuba* et du *De Grasse* (1912), paquebots à classe unique qui ont mieux vieilli que le *Paris* parce que la décoration y tenait moins de place que l'architecture.

Chaque artiste est responsable d'une ou plusieurs pièces mais l'unité du style était assurée par ce que l'on appelle "la grande descente". Véritable transition du point de vue décoratif, elle constitue la "place publique" du bateau. En partant des couloirs qui mènent aux cabines, salons, salles à manger et autres pièces. Partisan de la sobriété, M. Bouwens Van der Boijens, l'architecte responsable de cette "grande descente", en fait un escalier à double révolution avec une alliance très réussie de marbre, de cuivre poli et de glaces. Monumental!

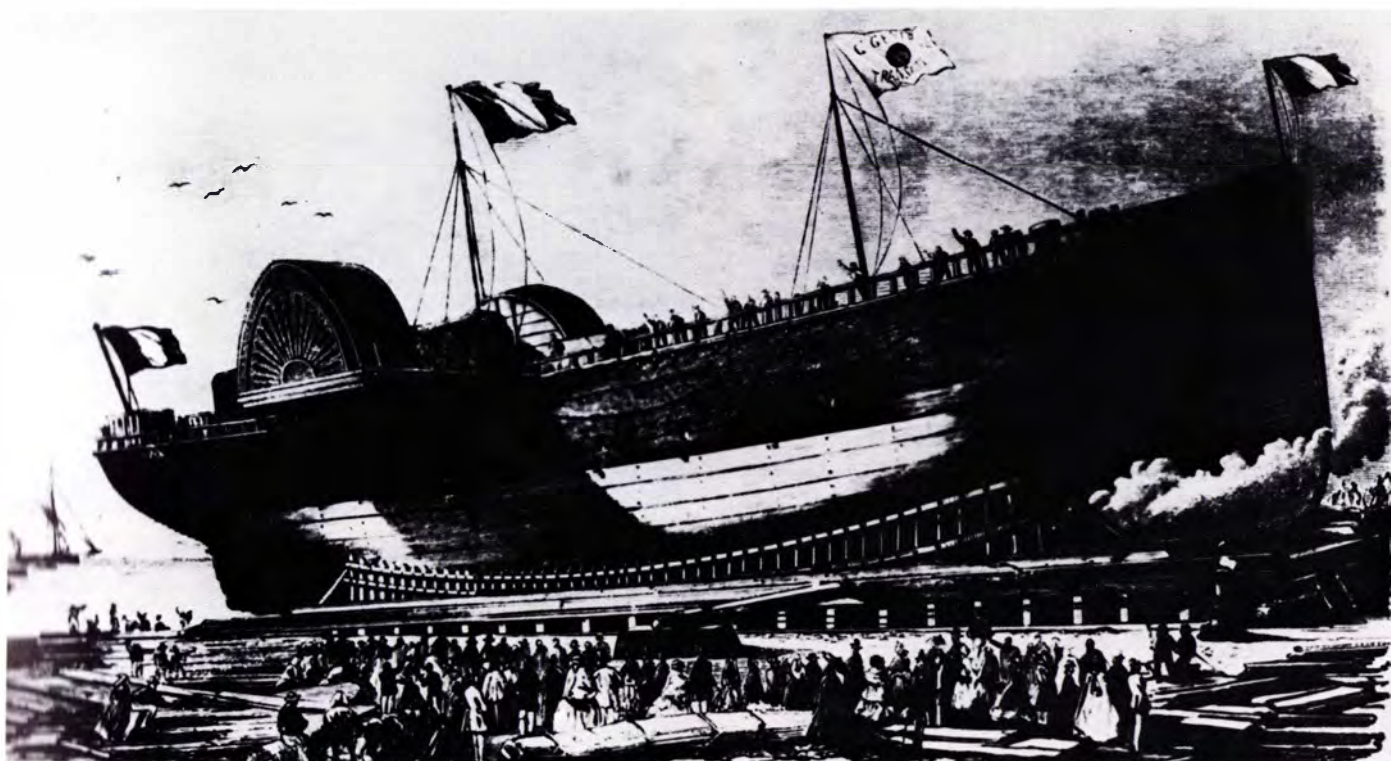
Ni le plus grand, ni le plus rapide, l'*Ile de France* a pourtant marqué son époque.

Il inaugure, en 1928, un service postal qui fait gagner un jour au courrier grâce à un hydravion embarqué sur une plateforme située entre les deux cheminées qui peut, outre le fret postal, transporter aussi quelques passagers pressés. A neuf reprises au cours de sa carrière, il porte secours à des naufragés, ce qui lui vaut le surnom de "Saint-Bernard de l'Atlantique". Il a notamment secouru l'équipage de l'*Andrea Doria*, le célèbre paquebot italien victime d'un abordage avec le *Stockholm*.





21



29

22

20.
 Cette coupe du S/s *Labrador*, 4.612 tonn., malle-poste à vapeur et hélice datant de 1860 montre les différentes subdivisions du navire: logements des passagers, des chevaux, cargaisons, poste d'équipage, machines, chaudières.
 (Photo Archives de la Marine.)

21.
 T/s *Normandie*, avec ses 83.000 tonn., ses 313 mètres de long et ses 1972 passagers, il conquiert le "Ruban bleu" dès son voyage inaugural. Sur trois cheminées, seules les deux premières fonctionnaient, 1935.
 (Photo Chantiers de l'Atlantique.)

22.
Impératrice Eugénie, paquebot à roues de 3.200 tonn., datant de 1865. Ce fut le premier navire construit à Saint-Nazaire. (Photo Archives de la Marine.)

Parallèlement à la Compagnie Générale Transatlantique, la Compagnie des Messageries Maritimes a également pris de l'importance depuis l'époque où, appelée "Messageries Impériales", elle assurait aussi bien les messageries terrestres que maritimes. Cette entreprise a été en France, la première compagnie de navigation à vapeur. Du point de vue décoratif, elle adopte pour ses paquebots le style des pays qu'ils vont visiter. Citons par exemple le *Champollion* qui dessert la ligne Marseille-Alexandrie-Beyrouth: l'ambiance du pays se prolonge pendant le voyage du retour que les passagers passent dans des salons en rotin et des décors de style "colonial".

Ces paquebots offrent aux passagers le spectacle des années 1920, ces années qu'on dit "folles". Les Français traversent l'Atlantique au rythme du jazz et des claquettes et les Américains, accoudés aux neuf mètres de bar de l'*Ile de France*, se moquent éperdument de la prohibition.

Grandeur et décadence

En pleine crise économique, les plus grandes compagnies maritimes du monde lancent des super-liners. La France ne veut pas rester extérieure à cette compétition, pourtant la Compagnie Générale Transatlantique est confrontée à une double crise: sa flotte est fatiguée et il faudrait la renouveler (la moyenne d'âge de ses trente-quatre paquebots est de treize ans), mais ses problèmes financiers sont accentués par les conséquences du krach de Wall Street à New York le 24 octobre 1929.

Fort de la maxime de son prédécesseur, "*Vivre ce n'est pas copier, c'est créer*", André Homberg, le nouveau président de la Transat, lance à Penhoët le *Lafayette* en 1929, le *Champlain* en 1931 et aux chantiers de France, à Dunkerque, le *Colombie* en 1931. En tout quinze bateaux sont mis en chantier en dix-huit mois, une opération aussi coûteuse qu'un autre grand projet: le *Normandie*.

30 Il est difficile de décrire le faste des aménagements de ce paquebot car un espace sans précédent est

offert aux 1972 passagers que peut accueillir le *Normandie*. Sans précédent par la taille, le luxe et le raffinement.

On y trouve des appartements de grand luxe, des suites de luxe, des cabines de première classe toutes différentes, un jardin d'hiver où les passagers se promènent au milieu d'oiseaux exotiques et de plantes tropicales, un fumoir, des bibliothèques, des boutiques, des piscines, un hôpital, une chapelle, une salle de jeux pour les enfants, une salle de spectacle qui n'a rien à envier aux salles de Londres ou de Paris et une immense salle à manger (celle des premières classes) qui mesure 91 mètres, c'est-à-dire plus du quart du navire, une longueur supérieure à la galerie des glaces de Versailles! Au plus noir de la crise, le coût de la construction s'élève à 59 millions de francs dont le gouvernement paye la plus grande partie. "Souvent dans le passé, le monde a reproché à la France de créer à une trop petite échelle. Mais aujourd'hui on ne pourra pas nous adresser un tel reproche. Ayons le courage de notre audace: Vive Normandie!" clame Albert Lebrun.

Les plus grands artistes et décorateurs français font de ce paquebot le plus remarquable de tous les temps. Les plus beaux chefs-d'oeuvre des années 1930 y sont rassemblés: le sculpteur Baudry signe l'allégorie représentant "Le Normandie" qui orne le grand escalier et Jean Dunand et son fils Bernard exécutent spécialement dans leur atelier de la rue Hallé des panneaux en laque d'or pour embellir le fumoir: "La conquête du cheval", "La pêche", "Les jeux et les joies de l'homme", "Les vendanges", "La danse". Le centre du grand salon est recouvert d'une tapisserie d'Aubusson que l'on peut facilement retirer pour danser; la grande salle à manger est l'oeuvre de Patout et Pacon, les étains de Daurat, les lumières de Lalique et de Labouret, les soieries de Jean Beaumont et les meubles de Ruhlman, le chef de file du meuble et de la décoration de luxe: le *Normandie* est un véritable musée flottant des Arts Décoratifs.

Les deux architectes, Jacques Expert et Bouwens de Boijens, ont tiré le meilleur parti de l'espace qui leur est accordé, mis en valeur par des ensembliers



23



24



25

tels que Leleu ou les grandes réalisations d'artistes comme les panneaux en verre gravé de Jean Dupas. Rien ne manque pour le divertissement des passagers: une grande salle de spectacle, un stand de tir, un jeu de golf, un court de tennis, une bibliothèque-salon de correspondance et deux piscines, une en plein air pour la classe touriste et une couverte pour les premières classes, longue de 23 mètres et habillée de 3 800 000 carreaux en grés émaillé blanc bleuté de la manufacture de Sèvres.

Plus qu'un musée flottant, le *Normandie* véhicule avec lui un art de vivre français. La cuisine française est évidemment du voyage, et ceci, depuis les premiers paquebots de la Compagnie Générale Transatlantique. Chaque jour, à bord du *Normandie*, 76 chefs et plus d'une centaine de garçons de cuisine préparent plus de 4000 repas composés des meilleurs plats français. Le personnel à bord contribue, autant que la cuisine et le décor, à créer une ambiance "à la française". Contrairement au personnel anglais qui a pour consigne la discrétion absolue, il se doit de mettre les voyageurs à l'aise et favoriser le contact entre eux.

Lors du voyage inaugural sont présentes des personnalités très en vue, des lettres, des arts, du sport, et de la politique. Bien sûr, la marraine du paquebot, Madame Albert Lebrun est à bord, mais aussi Claude Farrère, André Chevrillon, Colette, Blaise Cendrars, Valentine Tessier, Sacha Guitry, Bertrand de Jouvenel, Sadi Lecointre, le maharajah de Kapurthala, Gérard Bayer, William Bertrand (ministre de la marine marchande), et bien d'autres. En tout, 1261 privilégiés dont 830 en première classe, 308 en classe touriste, et 123 en troisième classe.

Du point de vue du style, l'Art décoratif n'est plus vraiment d'avant-garde. Sous l'influence de l'"Esprit Nouveau", revue animée par Le Corbusier, Piet Mondrian, Auguste Perret et leurs amis, architecture et design intérieur tendent à se purifier de toute idée d'ornementation. On cherche à établir des formes strictement fonctionnelles. C'est à ce titre que le paquebot, à cause de son

23.
T/s *Ile de France*, 43.153 tonn., le pont promenade, "une architecture pure, nette, claire, propre, saine" dirait Le Corbusier, 1927. (Photo Archives de la Marine.)

24.
T/s *Ile de France*, 43.153 tonn., salon privé d'un appartement. Notons l'influence du cubisme sur le tissu des fauteuils, 1927. (Photo Archives de la Marine.)

25.
T/s *Ile de France*, 43.153 tonn., le gymnase, 1927. (Photo Archives de la Marine.)



programme dominé par le souci d'efficacité et les contraintes d'espace, reste à l'époque un objet de référence, presque un manifeste *d'architecture moderne*. Pour Le Corbusier, "le paquebot est la première étape dans la réalisation d'un monde organisé selon l'esprit nouveau". Dans *Vers une architecture*, il légende ainsi la photographie d'un paquebot: "des formes neuves d'architecture, des éléments à l'échelle humaine, vastes et intimes, la libération des styles étouffants, le contraste des pleins et des vides, des masses fortes et des éléments graciles". Les années trente voient cette influence aboutir à la naissance d'un style "paquebot", en fait bien différent de l'esthétique intérieure du *Normandie*, comme le montre le manifeste de l'U.A.M. (Union des Artistes Modernes): "Bravo pour le style paquebot s'il nous apprend à nous meubler clairement, gaiement, simplement..."

Le *Normandie* ne survivra pas à la Seconde Guerre mondiale. Après une carrière de quatre ans, il chavire dans le port de New York, suite à un incendie. Comme beaucoup d'autres paquebots, il devait être réquisitionné pendant les hostilités, en tant que transport de troupe. Rebaptisé *U.S La Fayette* par les Américains, il n'a même pas eu le temps de naviguer sous son nouveau nom. L'après-guerre est la période de reconstruction, aussi bien sur terre que sur mer. La Compagnie Générale Transatlantique n'a plus que quatre paquebots sur les dix qui desservaient, avant-guerre, l'Amérique du nord, et un seul sur les sept des Antilles. Les Messageries Maritimes ont perdu vingt-trois navires. Le *De Grasse* et l'*Ile de France* sont restaurés, on y installe du mobilier débarqué du *Normandie* avant l'incendie.

Son successeur en 1960, c'est le *France*. Auparavant, la flotte s'est agrandie du *Flandres* (pour la ligne de New York), de l'*Antilles* dont le nom indique la destination, du *Ville de Marseille* et du *Ville de Tunis* affectés à la Méditerranée.

Le *France* est un paquebot élégant aux deux cheminées ailées, mais ceux qui ont connu la

26.

La grande descente de l'*Ile de France*, 43.153 tonn., conçue par Bouwens Van der Boijens, une architecture à trois étages d'une audace jamais égalée sur un paquebot, 1927.
(Photo Archives de la Marine.)

27.

Une statue symbolisant le *Normandie* dominait l'escalier qui conduisait au grill-room sur le pont promenade du T/s *Normandie*, 83.000 tonn., 1935.
(Photo Desboutin/Chantiers de l'Atlantique.)



27



28



29

décoration des paquebots précédents sont souvent déçus comme en témoigne Michel Mohr dans "Souvenirs d'un voyageur": "Certes, on ne pouvait pas refaire l'Île de France en 1962 où l'Orient Express venait de mourir. Fallait-il pour autant s'inspirer des cafés à espresso qui, à la même époque, prenaient la place de nos vieux restaurants parisiens avec leurs boiseries et leurs tringles de cuivre poli? Dans ce France, conçu pour la clientèle américaine, un je ne sais quoi de précaire et de brillant évoquait la carrosserie de récents modèles de voitures françaises où il semble qu'un coup de poing dans une porte fera inmanquablement un trou. On tombait de Lalique en Formica!

Ce n'était plus un navire (et d'ailleurs, la mer, il fallait la chercher pour la voir), mais un hall d'aérogare. Les "pin-ball machines" en nombre impressionnant, dressées près du milk-bar, devaient plaire aux natifs du Kansas et de l'Oklahoma. Et la piste de danse avait l'air d'un fond de piscine asséchée. Suis-je injuste? Peut-être. Mais après avoir participé au voyage inaugural de quarante-huit heures (je devais pourtant deux ou trois ans plus tard faire sur France la traversée de New York à Paris), ne retrouvant pas le luxe désuet, voire les incommodités que j'avais aimées sur les grands paquebots d'autrefois, je ne pus devant ce triomphe du toc, du cru, du précaire, que me dire comme Zazie: J'ai vieilli.

Trente ans après, il n'était pas possible de faire un *Normandie II*. Le contexte international avait changé, la Compagnie Générale Transatlantique ne pouvait plus consacrer 10% du coût total d'un paquebot pour la décoration, comme elle l'avait fait pour le *Normandie* (alors qu'il aurait suffi de 6% pour des aménagements "standards"). Les frais d'aménagement intérieur avaient été jusqu'à présent amortis en augmentant le prix du billet de 0,75% à 1%, une proportion très raisonnable.

Même si, en 1957, la Transat bat ses records en transportant plus d'un million de passagers sur toutes ses lignes, la concurrence des lignes aériennes commence à se faire durement sentir. Avec l'avion à réaction, construit en série, les passagers peuvent traverser l'Atlantique à une vitesse de 800

33

28.

Plus longue de 18 mètres que la Galerie des glaces de Versailles, la salle à manger du T/s *Normandie* était une pièce sans fenêtres, mais l'impression de lumière y était éblouissante grâce aux dalles de verre moulées, gravées et ciselées, 1935. Au premier plan, statue de Dejean symbolisant l'accueil pacifique de la France.

(Photo Desboutin/Chantiers de l'Atlantique.)

29.

T/s *Normandie*, 83.000 tonn., le hall d'embarquement aux murs d'onyx ressemblait à l'entrée du palais, 1935.

(Photo Desboutin/Chantiers de l'Atlantique.)



30



31

30.
T/s *Normandie*, 83.000 tonn., salon de l'appartement de grand luxe *Trouville* décoré par Jules Lelue. Le piano est en long de frêne, le tapis de Da Silva Bruhns. Au mur, une tapisserie d'Aubusson. C'est le *Tout est courbe et cylindre* de Paul Cézanne.

(Photo Desboutin/Chantiers de l'Atlantique.)

31.
Le "style paquebot": des hublots apparents, du bois, un lit escamotable, des scènes de vie marine; une cabine du *Normandie*.

(Photo Desboutin/Chantiers de l'Atlantique.)

34

kilomètres/heure. Les compagnies de navigations doivent diminuer le nombre de passagers sur cette ligne et renoncer aux lignes d'Extrême-Orient. Pourtant, les paquebots ne sont pas pour autant boudés; en 1960 la jeunesse découvre les sports nautiques et le goût des voyages en mer. Le *France* s'adresse à une nouvelle clientèle, plus désireuse de fuir la pollution et de se reposer de la vie urbaine que de se passionner pour la course au "ruban bleu". Sans distinction de classe, les passagers dînent à bord dans les mêmes salles à manger et assistent aux mêmes spectacles. La différence du prix du billet réside dans les cabines, les deux classes étant disposées horizontalement en ponts superposés. La décoration ne privilège pas seulement une certaine élite. Elle est légère, luxueuse et sobre, mais n'en est pas moins la réalisation d'artistes prestigieux tels Braque, Brayer, Carzou, Carlu, Dufy, Grau-Sala, Segonzac, Touchagues, Picasso et Mayodon pour les céramiques et Gromaire, Picart le Doux et Coutaud pour les tapisseries.

Parallèlement, les compagnies aériennes créent la classe "économique" et le prix des transports baisse. La Transat organise des croisières d'hiver dans les mers chaudes des Antilles ou d'ailleurs. L'époque des grands paquebots transatlantiques est révolue, le *France* est désarmé en octobre 1974 et vendu en 1977 pour près de 100 millions de francs, alors qu'il a coûté à la Compagnie 30 millions de francs par an pendant les trois années de son immobilisation au Havre. Son nouveau propriétaire, un homme d'affaires saoudien représentant une société d'investissement établie à Genève, assure que le *France* restera un ambassadeur de son pays. Un seul transatlantique navigue encore actuellement, le *Queen Elizabeth II*. Mais, le plus souvent, les immenses quais des ports de New York, Southampton, Le Havre et Cherbourg jadis construits pour ces palaces flottants que furent les paquebots, demeurent tristement déserts aujourd'hui.

Croisières: le nouveau style

Dans un hangar du Havre, gisent les lettres lumineuses qui composaient le nom du *France*.

Il s'appelle maintenant *Norway* et l'"ambassadeur de la France" est devenu un paquebot de jeux, un Las Vegas maritime, avec cinémas, casinos et machines à sous. C'est le prix de sa rentabilité, avec la suppression de deux hélices, l'augmentation du nombre de passagers et la réduction du personnel de bord.

Des croisières sont également organisées en France, puisque c'est maintenant le seul mode d'exploitation des paquebots. Mais la conception française de ce type de voyage n'est plus rentable. Par exemple, sur le *Norway*, les passagers ne sont plus servis sur des plateaux en argent mais choisissent leur menu dans les self-service.

Les Croisières Paquet essaient de maintenir la tradition française en organisant des croisières à thème et en proposant de nombreux divertissements à bord. Le *Mermoz*, rénové en 1984 et armé par les Croisières Paquet, peut accueillir 357 passagers. Il est passé, il y a un an, sous pavillon des Bahamas et peut donc employer un personnel étranger constitué en grande majorité d'Indonésiens.

Face à une économie mondiale peu favorable, les chantiers navals français ont dû déployer des efforts considérables, en coopération avec les Pouvoirs Publics, pour s'adapter aux nouvelles données de leur environnement. Restructuration, diminution de la production et réduction des effectifs, création d'activités de diversification, tout est mené de front pour rester à l'avant-garde de la technologie.

En ce qui concerne la diversification, il convient de noter l'extraordinaire développement de la plaisance ces dernières années. Ce sont essentiellement des chantiers de petite taille qui en bénéficient. Ils sont pour la plupart regroupés autour de La Rochelle, capitale française de cette activité. Les grandes courses de voiliers représentent actuellement un terrain d'essais technologiques au même titre que la formule 1 pour l'automobile. Les innovations techniques, aussi bien au niveau des équipements que de la conception des bateaux, sont ensuite appliquées à la série. La France est, dans ce domaine, particulièrement

compétitive. L'esthétique n'en est pas pour autant exclue. En 1985, deux Janus de l'Industrie ont été décernés à deux voiliers de série par l'Institut français du design industriel.

Les plus gros chantiers se sont diversifiés d'une autre manière. Par exemple, les Chantiers de l'Atlantique (issus de la fusion des Chantiers Penhoët et des Chantiers de la Loire) d'où sont sortis les plus grands paquebots français, ont acquis à présent une grande notoriété dans les domaines de l'offshore et de l'onshore.

Si, d'une manière générale, cette industrie apparaît en position d'extrême faiblesse au niveau mondial, elle dispose par contre d'atouts majeurs sur le plan technique grâce à ses installations et à sa main d'oeuvre très qualifiée. Mais la concurrence, surtout des pays d'Extrême-Orient est redoutable, d'autant plus que la construction navale ne dispose d'aucune protection contrairement aux autres secteurs industriels. Selon une étude récente, la rémunération de l'heure de travail, charges sociales comprises, est en Corée du Sud de six à sept fois inférieure à celle qui a été appliquée en France. Ce facteur exerce une influence considérable dans une industrie de main-d'oeuvre où le coût de celle-ci intervient pour la moitié dans son prix de revient.

Pourtant, en ce qui concerne le transport de passagers, le carnet de commandes n'est pas vide il est même porteur d'espoir, mais pour combien de temps? Citons en particulier les commandes récentes de transport de personnel à grande vitesse pour l'industrie offshore à la Société Française de Construction Navale, deux paquebots à voile aux Ateliers et Chantiers du Havre et le projet de construction du plus gros paquebot de notre temps à Saint-Nazaire.

Cette commande, annoncée quelques jours après la suppression de 900 emplois à Dunkerque et à La Ciotat, apportera un an de travail aux chantiers Alstom. Ce paquebot pourra transporter 2600 passagers et sera armé par une compagnie norvégienne, la Royal Caribbean Cruise Line, pour naviguer dans les Caraïbes comme ses quatre

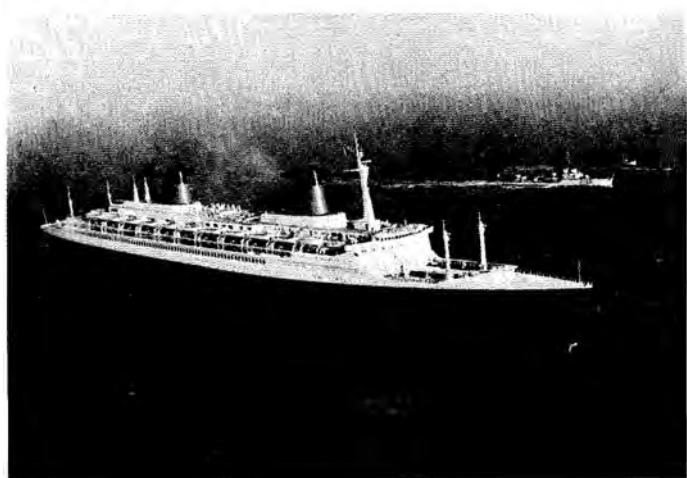
autres paquebots. Le concurrent direct de cette compagnie, le norvégien Knut Utstein Kloster, annonce, quant à lui, la construction (par des chantiers finlandais) d'un paquebot géant comme l'indique son nom (*Phénix*) d'une capacité de 5000 personnes.

Ce style de croisière marche bien. *France* était un gouffre financier mais *Norway* a gagné l'an dernier 29 millions de dollars. Il y a 120 paquebots de croisière (de plus de 4000 tjb) de ce type dans le monde; ils ont pour clients 80% d'Américains. Ces voyages en mer sont en général fréquentés par des classes sociales moyennes, l'ambiance est celle d'un club de vacances, les tenues vestimentaires décontractées et les bouchons de champagne ne sautent plus gratuitement.

Le nouveau paquebot construit à Saint-Nazaire sera baptisé *Chant du monde*. Tout un programme! Officiellement son nom de code est A29; officieusement, il tiendra plus du "Novotel que du Ritz", dans la lignée des autres bateaux du même type.

Dans le domaine de la croisière, on observe actuellement une autre orientation, réservée non plus à des classes moyennes mais à des personnes très aisées: des vacances en mer sur des bateaux à l'échelle plus humaine mais dans un luxe qui rappelle l'époque des grands transatlantiques. L'avenir est peut-être dans ces deux grands paquebots à voile que construisent les Ateliers et Chantiers du Havre pour le compte de l'armement américain Windstar Sail. Leurs quatre mâts porteront 2000 mètres carrés de voiles commandées par un ordinateur et ils pourront embarquer 200 passagers à destination des Caraïbes pour 500 \$ par semaine et par personne. Un confort de rêve est assuré: ces paquebots ne prendront pas plus de huit degrés de gîte.

L'architecture actuelle des paquebots n'a plus pour objet de faire oublier aux passagers qu'ils sont sur un bateau; au contraire elle s'inspire des formes spécifiques des bâtiments de la mer pour instaurer, peut-être, une nouvelle esthétique du voyage.





Colette sur le Normandie, raconté par Maurice Goudeket (Près de Colette, Paris, Flammarion 1956).

“La vertu est toujours récompensée, rarement aussi vite que dans le cas qui nous occupe. Nous fûmes invités pour la première traversée, le “maiden trip” du Normandie prévue pour le 4 juin. Si nous n’avions pas été mariés, notre cohabitation dans la pudique New York nous eût posé des problèmes non négligeables.

Les jeunes d’aujourd’hui, accoutumés pourtant aux spectacles longuement claironnés, se représenteront mal le bruit fait autour de ce voyage. Pendant des mois, les journaux avaient décrit en détail le paquebot de 80.000 tonnes, le plus grand qui eût jamais été construit, le plus rapide, le plus luxueux. Dû à la collaboration de toutes nos industries, il porterait au delà des océans le prestige de la qualité française, encore incontesté.

Colette, reporter du journal, et moi primes un beau matin le train spécial pour Le Havre qu’on nous avait désigné.

Les gazettes s’étaient étendues sur l’abondance que nous trouverions à bord. La table serait sans rivale et le caviar figurerait comme le plus vulgaire des hors-d’œuvre, parmi des tonnes de victuailles embarquées.

Colette ne s’en présenta pas moins au départ avec au bras un panier rempli de provisions: un pâté, des oeufs durs, un poulet froid attestèrent que la sagesse des campagnes méprise les contingences. La rumeur s’en répandit dans le train. Les journalistes en firent des gorges chaudes et leur premier écho. Mais comme l’heure était matinale et que la hâte du départ avait fait négliger plus

d’un petit déjeuner, les visites de nos confrères devinrent de plus en plus fréquentes et de plus en plus intéressées, de sorte que le panier se trouva vidé bien avant que nous n’eussions atteint Le Havre.

Imposant certes, et fort élégant de lignes, le Normandie dès qu’on y avait pénétré, donnait assez bien l’idée d’un palace qui, à la faveur d’un nouveau déluge, serait parti à la dérive. Quelque trois mille notabilités parisiennes, public mi-répétition générale, mi-première de gala, allaient y mener, pendant quatre jours et demi, une vie potinière, soigneusement détournée de la mer. Le paquebot avait pris si longtemps à se construire que sa somptueuse décoration déjà se démodait.

L’arrière, à la vitesse où nous marchions, vibrait d’une façon telle qu’il fallut en partie l’évacuer. Dans le hall qui précédait la grande salle à manger, construite comme une cathédrale, une statue colossale et violemment dorée, représentait la France, Paris ou quelque allégorie de cette espèce, agitée d’un intense trémolo: – La statue de l’épouvante, dit Colette en passant devant elle.

Les premières curiosités satisfaites, la traversée devint vite assez monotone. Colette et Claude Farrère s’en tirèrent en échangeant entre eux les romans policiers qu’ils avaient emportés. (...) New York approchait. Cette approche, les premiers gratte-ciel émergeant du brouillard matinal, ont été bien souvent décrits et même l’arrivée du Normandie, qui dépassa nos espérances. Toute la ville était massée sur les quais, tous les bateaux en état de naviguer vinrent à notre rencontre, toutes les sirènes s’égosillèrent.”

32.

Le *Chant du Monde*, construit aux chantiers Alsthom-Atlantique de Saint-Nazaire, sera le plus gros paquebot du monde.

Jusqu’à quand?

Un armateur norvégien a un projet de paquebot encore plus grandiose: le *Phénix* qui pourra accueillir 5 000 passagers.

(Photo Chantiers de l’Atlantique.)

33.

La silhouette élégante du T/s *France*, 66.348 tonn., avec ses deux cheminées ailées de 19 mètres d’envergure qui empêchaient la fumée d’importuner les passagers, 1960. (Photo Chantiers de l’Atlantique.)

32

La décoration intérieure des bateaux aux alentours de 1900

Eckart Berckenhagen

38 “La salle à manger prenait toute la largeur du
bateau, et ses hublots étaient de temps en temps
obscurcis par les vagues qui venaient s’y briser.”

C'est en ces termes que Gerhart Hauptmann (1862-1946) évoque le paquebot sur lequel il fuit l'Europe et gagna les Etats-Unis. Hauptmann nous donne même des indications plus précises: “La grande table de la salle à manger était disposée en forme de trident. La partie fermée de la fourche était vers la pointe du bateau tandis que les trois dents étaient tournées vers l'arrière.” Et, de ce côté, au bout de la dent du milieu “il y avait une sorte de manteau de cheminée avec une glace murale...” Hauptmann nous dit aussi une autre chose importante: “On mangeait à la lumière électrique” (fig. 34, dans la zone de la passerelle de commandement: n° 40: la salle à manger, n° 38; le fumoir, n° 37: le salon des dames) et l'on était assis sur des fauteuils tournants.”

Il nous décrit aussi d'autres salles à l'intérieur du bateau et nous dit par exemple que le fumoir était un peu sombre. “Une banquette capitonné suivant les murs tapissés de marron et trois ou quatre fenêtres s'ouvraient sur l'extérieur... Tout l'espace ovale entre les sièges capitonnés était occupé par une table de bois brut.” Il parle aussi d'un salon des dames et des cabines spéciales. Comme nous le dit cet auteur, lauréat du prix Nobel 1912, dans son roman *Atlantis* paru la même année – il s'agissait “d'un des plus anciens bâtiments de la Norddeutsche Schiffahrtsgesellschaft”, le *Roland*. Il “parcourait seize noeuds à l'heure” et “sa jauge brute atteignait quatre mille cinq cent dix tonneaux.” Ces données sont exactes, seuls le nom du bateau et la date de départ (“Brême le 23 janvier 1892”) sont inventés; en effet, c'est seulement en 1894 que, fatigué de l'Europe, Hauptmann entreprit son grand voyage pour New York sur le paquebot *Elbe* de la Norddeutsche Lloyd qui était alors des plus rapides. L'*Elbe* sombra en 1895, envoyé par le fond par un navire anglais à l'embouchure de l'Elbe, entraînant avec lui 232 passagers: une catastrophe d'une ampleur jusqu'alors inconnue qui souleva l'émotion générale. Le récit dramatique qu'en fait Hauptmann (avec 700 noyés) fit l'immense succès de son roman *Atlantis*, publié pour commencer sous forme de feuilleton dans le *Berliner Tageblatt*. Le succès fut d'autant plus grand que le roman fut

très exactement publié au moment – avril 1912 – où le paquebot de la Cunard, le *Titanic*, bâtiment véritablement sensationnel, bien plus récent et de bien plus grande taille, coula avec deux fois plus de passagers à bord après avoir heurté un iceberg. La virtuosité littéraire de Hauptmann dans son récit du naufrage du *Roland – Elbe* – prenait du même coup une sorte de réalité tangible.

L'*Elbe*, construit en 1881 à Glasgow par John Elder & Co. et mis en service par la Norddeutsche Lloyd, n'était pas seulement le premier paquebot allemand qui entra en service, il permettait en même temps à sa compagnie fondée en 1857 – grâce à un nombre accru de bâtiments, le *Werra* 1882/1883, déjà équipé d'un éclairage électrique à bord, le *Lahn*, etc. – d'entrer dans le groupe de pointe des compagnies transatlantiques Nord avec les compagnies anglaises White Star Line et Guion Line.

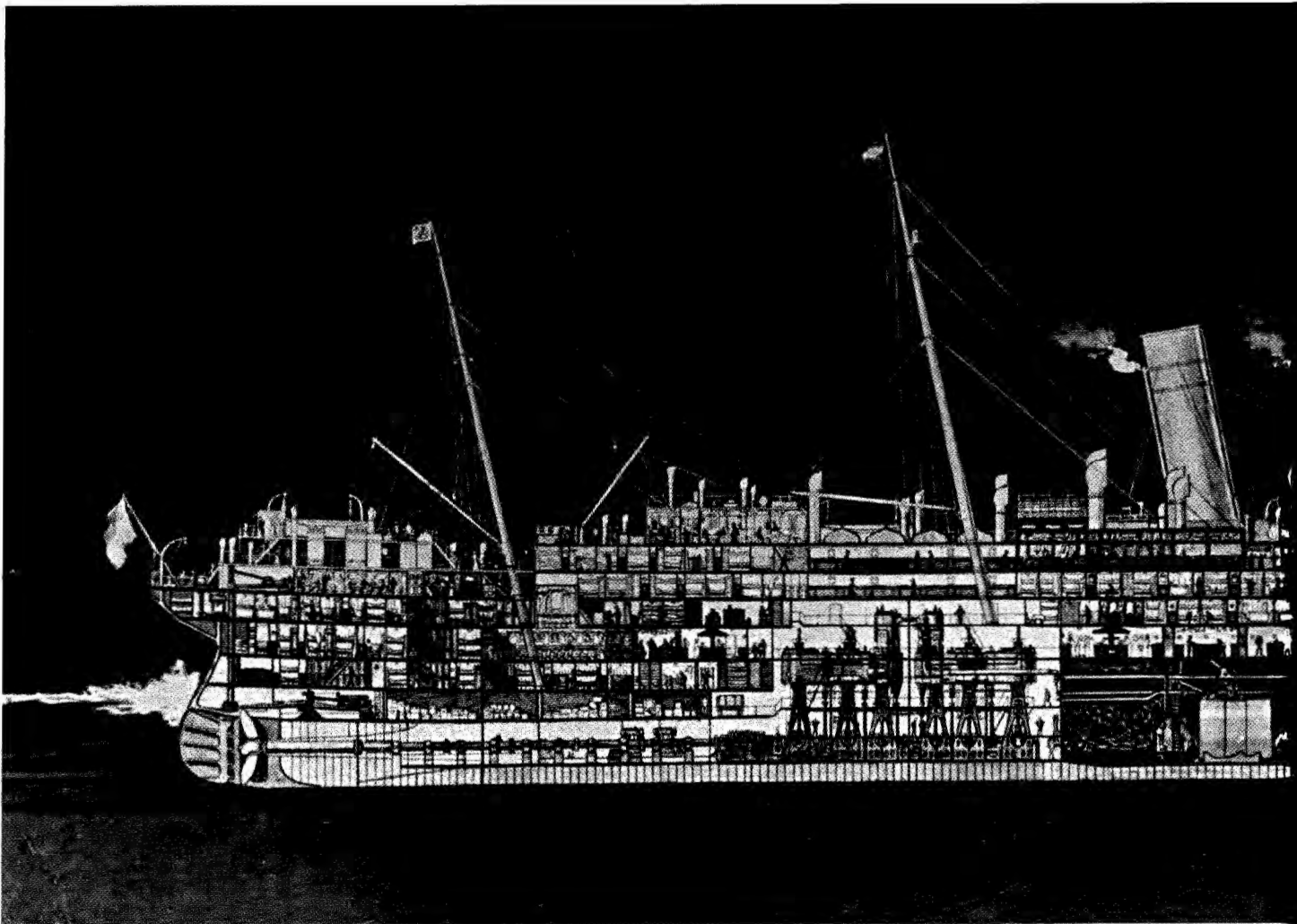
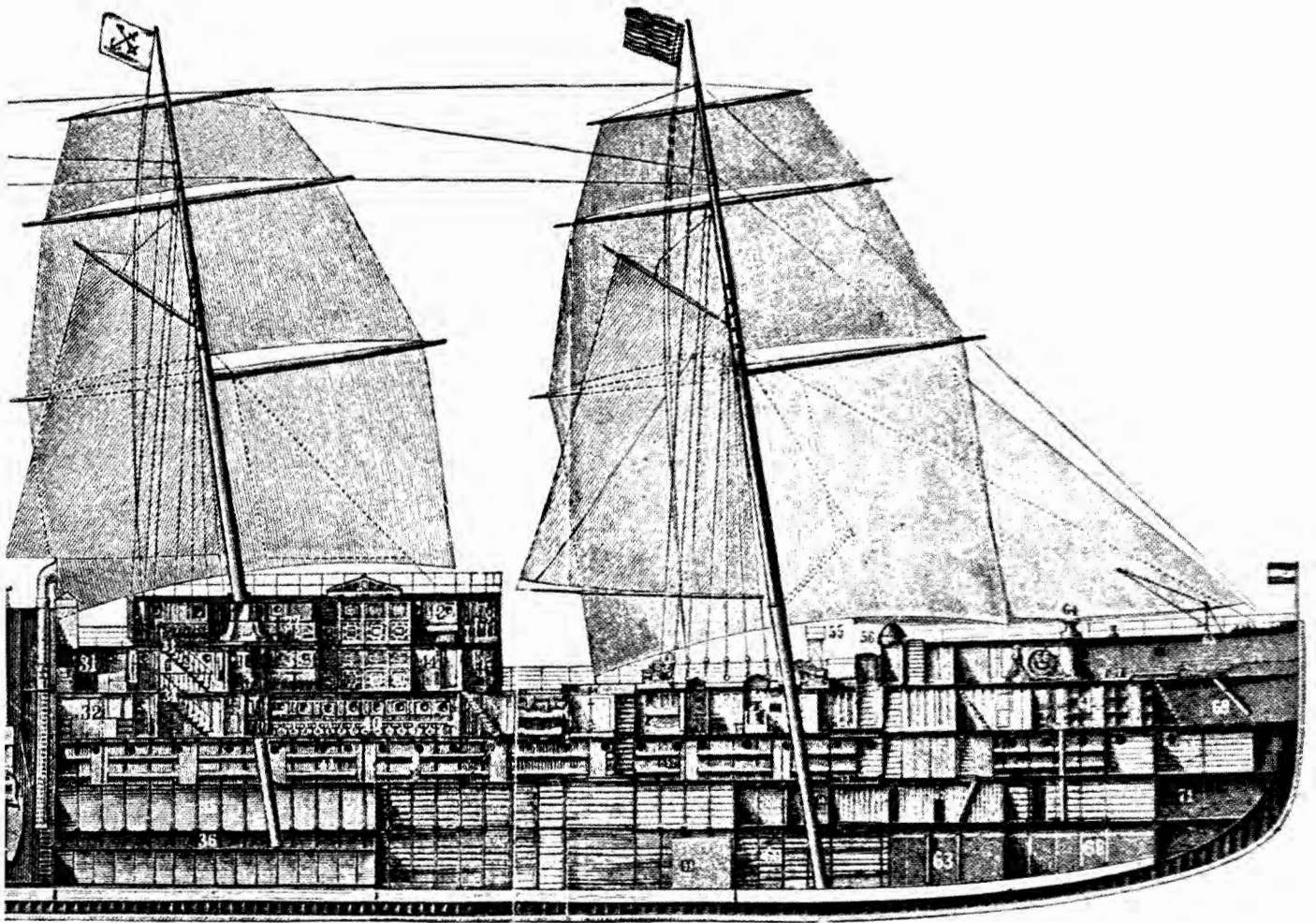
Parallèlement et apparemment sous l'influence des modèles anglais, on assista au développement d'un nouveau type d'aménagement intérieur des salons, plus adapté aux objectifs d'avenir: ce style spécifique des paquebots que réclamait déjà au début des années 1880 Lohmann, l'un des chefs de la Norddeutsche Lloyd. Ce style fut défini par un architecte de Brême, Poppe, avec des firmes comme A. Bembé à Mayence, Schäfer à Brême, J.C. Pfaff, Kümmel et Voigts à Berlin. La modification fondamentale du système d'organisation intérieure, d'aménagement et de décoration, fut le déplacement de la salle à manger de première classe du pont arrière au milieu du bateau, devant la salle des machines, son agrandissement en largeur et en hauteur (offrant un nombre de tables suffisant pour 160-180 couverts en un même service) et son éclairage zénithal par un puits de lumière. Des modifications du même ordre furent apportées au salon des dames et au fumoir aussi bien en première classe qu'en deuxième classe. Leur décoration intérieure, devenue généralement plus riche, s'inspirait fondamentalement – selon la mode historicisante de l'époque – du style baroque pour les salles à

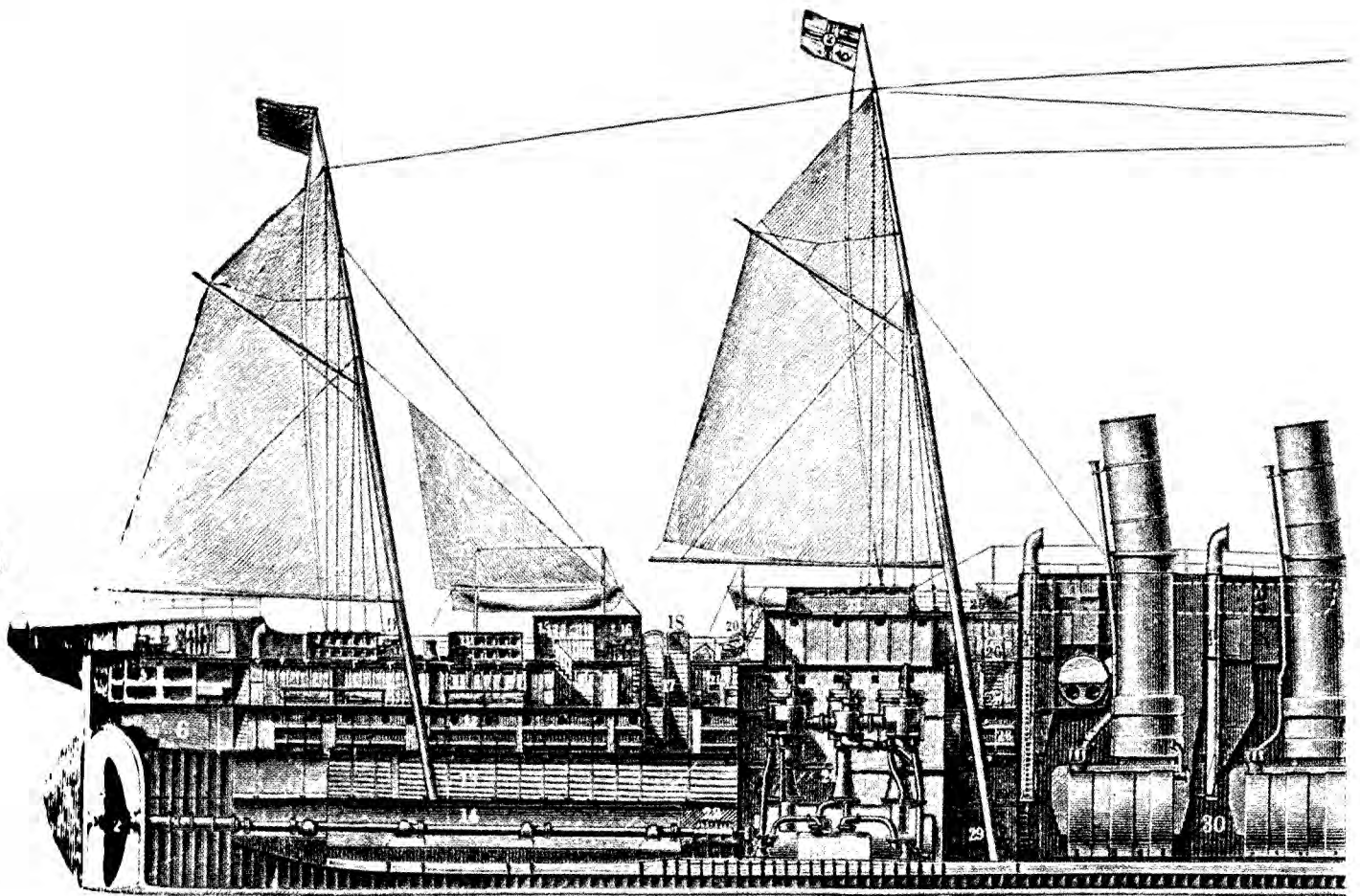
manger, rococo pour le salon des dames et renaissance pour le fumoir. L'ornementation des plafonds et les revêtements muraux, les sculptures et les capitons, le fer forgé des balustrades et des rampes d'escalier, les tapis précieux et les meubles de choix, témoignaient de la féconde créativité des artistes les plus renommés.

Si c'étaient au départ les tons chauds et sombres qui dominaient dans les salons, la palette des couleurs évolua progressivement vers le blanc et l'or, surtout sur les paquebots de la Reichspost, spécialement conçus et aménagés pour les traversées vers les zones tropicales. Des carreaux de céramique de la manufacture royale de porcelaine de Berlin, aux tons clairs et frais – avec des décorations purement ornementales, des paysages et des personnages – agrémentaient d'ailleurs déjà, à titre de premier essai, les salles à manger des trois paquebots de la Norddeutsche Lloyd entrés en service en 1886, le *Stettin*, le *Lübeck* et le *Danzig*.

L'année 1893 – à l'aube de l'Art Nouveau et du Jugendstil – marqua ensuite une véritable césure dans l'évolution de l'aménagement intérieur des bateaux allemands, surtout ceux qui appartenaient à la Norddeutsche Lloyd (où cette année fut également marquée par un changement de direction). Dès lors, la nouvelle tendance se caractérise essentiellement par le fait que les types de salon et d'aménagement intérieur se diversifient de plus en plus, qu'ils se situent plutôt dans la zone du pont-promenade, que le recours aux éléments de style historique se restreint de plus en plus et que l'on utilise les travaux de marqueterie – insérant même, des panneaux originaux entiers provenant du Japon –, que l'on voit apparaître des salles de jeu pour les enfants, des salons de lecture et des salons de musique.

“L'une des grandes innovations sur le *Kaiser Wilhelm II* est l'aménagement de deux cafés viennois. Les deux sont aménagés intérieurement avec le plus grand raffinement et l'on peut y consommer outre du café, toutes sortes de liqueurs, de pâtisseries fines, etc... Le café situé vers





34



41

35

l'arrière sert également des plats chauds. Par beau temps, on sort par la porte du premier, comme dans les grands cafés des villes, de petites tables et des chaises, de sorte que l'on peut déguster son café au grand air, en laissant flotter à l'infini son regard sur la mer. Le second se prolonge vers la poupe par une construction en forme de tonnelle, on peut donc aussi s'asseoir à de petites tables, parfaitement à l'abri et séjourner au grand air même quand le temps n'est pas très favorable. Au-delà, il y a un terrain de jeu: tout en savourant leur café et leur cigare à l'heure de la sieste, les consommateurs peuvent suivre l'animation des joueurs," écrit Paul Neubaur (cf. *Der Norddeutsche Lloyd... 1857-1907*, vol. I, 1907, p. 316).

Le *Kaiser Wilhelm I* représente – aussi bien pour l'envergure que la vitesse – l'un de ces "superlatifs" qui firent atteindre ses sommets à la construction navale allemande. Et pourtant son "berceau" était situé, on s'en souvient à peine, sur les bords de la Baltique, à 125 km environ au Nord-Est de Berlin, chez "Vulcan" à Stettin-Bredow. Ce chantier de construction navale fondé en 1857 sur les rives de l'Oder produisit au total 18 paquebots (de plus de 10.000 tonneaux bruts chacun) et quatre autres pour la filiale de Hambourg dont 3 de grande ligne qui, dans la décennie 1897-1907, obtinrent et conservèrent successivement le Ruban bleu, trophée légendaire destiné à récompenser les traversées les plus rapides de l'Atlantique Nord. La série commencée par le *Kaiser Wilhelm der Grosse* (14.349 t.), paquebot néerlandais alors le plus grand du monde, se poursuivit avec le *Deutschland* (16.502 t.) vendu à la HAPAG en 1900 et culmina avec le *Kaiser Wilhelm II* le plus grand paquebot express néerlandais construit de 1901 à 1903 et atteignant 19.361 t. Ce dernier bâtiment rehaussé d'un pont supplémentaire avait trois mâts et quatre cheminées disposées deux par deux (fig. 35); la salle à manger de première classe qui s'étendit sur plusieurs ponts, se détache très nettement dans la coupe du bateau (fig. 36). Cette image majestueuse, toute empreinte de pathos baroque, reflète très clairement le style impérialiste

officiel qui était alors (1902-1903) celui du Reich allemand.

Mais des projets d'aménagement intérieur réalisés à l'aquarelle par l'artiste Jugendstil Otto Eckmann (1865-1902) et manifestement commandés en 1897/1899 par l'impératrice allemande Auguste Victoria pour son yacht de 25,5 m. de long *Iduana*, construit en 1886, prouvent bien que les membres de la maison impériale étaient aussi capables de suivre des courants d'avant-garde (cf. Jeannot Simmen, *Zeichnungen... von Otto Eckmann*, Kunstbibliothek Berlin, 1982, p. 41 s., n° 181-186). On ne peut savoir si ces projets inspirés de l'Art Nouveau ont véritablement été réalisés en maquette, mais leur caractère progressiste est incontestable car le profil des sièges correspond déjà à un design que Ludwig Mies van der Rohe devait reprendre trente ans plus tard, sous une forme simplifiée (fig. 37).

L'élément le plus frappant, dans les dessins en question comme dans ceux qui vont suivre, est le nouveau style fonctionnel qui tient compte des données techniques (contours du pont, absence d'angles droits, parois galbées se coupant en oblique, etc.), les exploite sciemment pour parvenir à une interaction toujours plus parfaite entre construction et décoration et trouve un juste équilibre entre l'adaptation à l'objectif final et le matériau utilisé. L'un des pionniers de ce type de design fut, en Allemagne, Joseph Maria Olbrich (1867-1908), élève d'Otto Wagner, qui avait accédé à la célébrité comme l'un des fondateurs du groupe Sécession à Vienne et principal inspirateur des constructions de la Mathildenhöhe à Darmstadt.

Le 1er décembre 1907, le chantier "Vulcan" que nous avons évoqué précédemment, lançait à Stettin le *Kronprinzessin Cecilie* avec une jauge brute de 19.360 t. (la plus grosse machine dont ait jamais été équipé un paquebot): c'était un frère cadet du *Kaiser Wilhelm II*. Pour son aménagement intérieur, en particulier trente cabines de luxe, Monsieur Wiegand, alors directeur général de la Norddeutsche Lloyd, organisa en 1907 un concours entre 10 excellents architectes d'intérieur parmi

42

34.

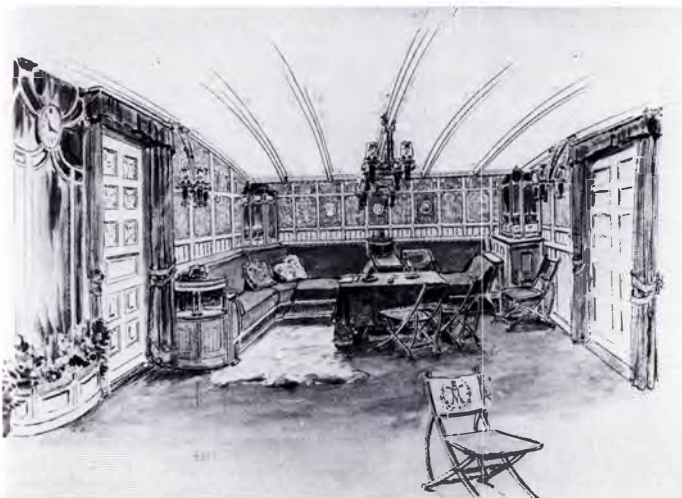
S/s *Elbe*, 4.510 tonn., coupe longitudinale (après 1881).
(Photo: Bildarchiv der Kunstbibliothek, Berlin.)

35.

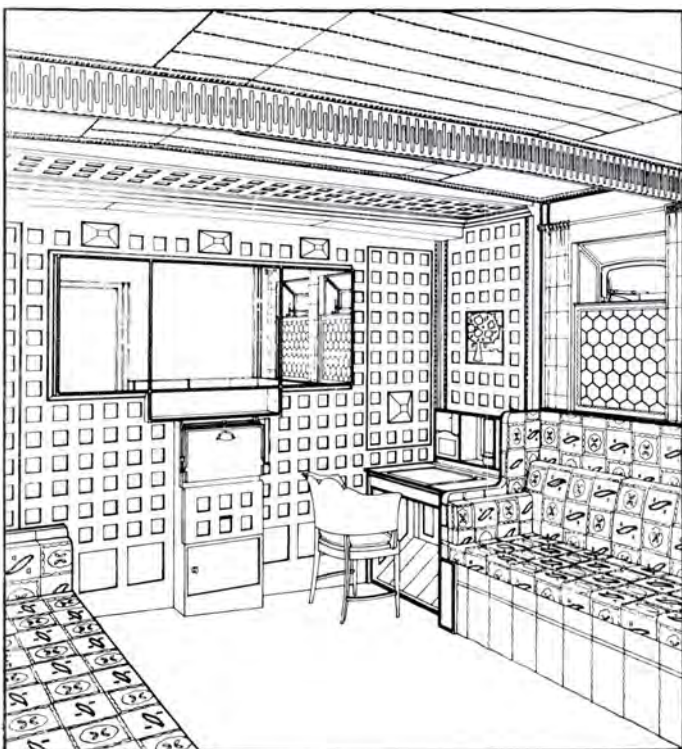
S/s *Kaiser Wilhelm II*, 19.361 tonn., coupe longitudinale (après 1902).
(Photo: Bildarchiv der Kunstbibliothek, Berlin.)



36



37



38

lesquels Joseph Maria Olbrich, Bruno Paul, Richard Riemerschmid, et les bureaux d'études de Brême C. Elg & E. Runge, Wellermann & Fröhlich, Abbehusen & Blendermann et Runge & Scotland.

Nous disposons non seulement des dessins d'Olbrich (cf. Karl Heinz Schreyll et all., *J.M. Olbrich. Die Zeichnungen in der Kunstbibliothek Berlin*, 1972, p. 252 et s., n° 11542-11550), mais nous avons aussi des descriptions du groupe des cabines exécutées d'après ces plans: elles se composaient d'un petit salon, d'une chambre à coucher et d'un cabinet de toilette (fig. 38,40). Gustav Pauli les évoquait dans la revue *Kunst und Künstler* de la façon suivante: "la partie chambre a des murs blancs et des portes bordées de baguettes blanches décorées de rinceaux verts. Les tissus et les couvre-lits sont de toile de lin blanche brodée de soie bleue et verte. Dans la salle de séjour les murs et le sofa sont recouverts de cuir repoussé, gris argent mat. Tout cela s'harmonise parfaitement avec le brun chaud du bois vernis et mat des lambris et des meubles rebordés par endroits de galons dorés. La disposition intérieure de certains meubles est particulièrement recherchée, en particulier celle de la penderie, éclairée à l'intérieur et équipée d'un grand miroir sur la face interne de la porte." Il est assez amusant d'imaginer dans ce cadre Temperence C. Butler ou Gloria Linzee, principaux personnages féminins du *Bateau enchanté* de Sandra Peretti, roman publié en 1977 retraçant dans un style extraordinairement brillant et raffiné le destin du *Kronprinzessin Cecilie* du début de la guerre de 1914 à sa mise à la ferraille en 1940 (chez Boston Iron & Metal Co. à Baltimore). Ce livre décrit même les enchères où furent vendues pour finir les dernières pièces de mobilier: 4 cercueils de zinc, 10 sièges du fumoir, les boiseries d'une cabine de première classe, le piano Steinway du salon des dames, les boiseries complètes du café à véranda – dans le style "East Frisian" – et bien d'autres choses pittoresques.

La réussite de l'aménagement intérieur des salons du *George Washington*, essentiellement de

43

36.
S/s *Kaiser Wilhelm II*, 19.361 tonn.,
la salle à manger de 1^{ère} classe (après
1902).
(Photo: Bildarchiv der Kunstbibliothek, Berlin.)

37.
Le yacht impérial *Iduana*, cabine,
esquisse de Otto Eckmann, 1899.
(Photo: Bildarchiv der Kunstbibliothek, Berlin.)

38.
S/s *Kronprinzessin Cecilie*, 19.160
tonn., cabine de 1^{ère} classe, partie
salon, 1907.
(Photo: Bildarchiv der Kunstbibliothek, Berlin.)

Bruno Paul (1874-1968) n'était pas pour rien dans cet engouement général. A l'âge de 26 ans, Bruno Paul avait déjà retenu l'attention du public lors de l'Exposition universelle de Paris en 1900 où il avait présenté un salon de chasse. Il avait exposé avec tout autant de succès à Turin en 1902 et à St Louis en 1904. En 1907, il devint directeur du Kunstbewerbmuseum, un des établissements d'enseignement les plus importants de Berlin et en 1921, toujours à Berlin, il prit la direction des Vereinigten Staatsschulen für freie und angewandte Kunst (Ecoles publiques unies pour les arts libres et appliqués). En tant qu'architecte, il est surtout connu – en dehors de la construction d'immeubles d'habitation ou de bureaux – pour la construction du musée de Berlin-Dahlem (aujourd'hui à Berlin-Ouest) et plus particulièrement encore pour celle du Kathreinerhochhaus en 1929/1930 dans le Kleistpark, bâtiment "qu'il faut incostestablement considérer comme un des fleurons de l'architecture des années vingt" ainsi que nous le dit Günther Kühne (cf. *Bauwelt* 4, 1974, p. 138). Bruno Paul, dont les centres d'intérêt étaient extrêmement divers, trouva vite un champ d'action fructueux dans la décoration intérieure des bateaux. Nous en avons pour témoignage ses projets d'aménagement intérieur de plusieurs paquebots de la Norddeutsche Lloyd, le *Kronprinzessin Cecilie* (1907), le *Prinz Friedrich Wilhelm* (1908), le *Derfflinger*, et le *George Washington*. Réalisées par les Vereinigten Werkstätten für Kunst im Handwerk, à Munich, qui faisaient toujours un excellent travail, les décorations intérieures de Bruno Paul, toujours spécifiquement conçues en fonction de leur utilisation pour l'intérieur d'un bateau, avaient un caractère d'incomparable noblesse – en même temps que de très grand confort (fig. 41,43).

"Par le jeu des boiseries ondées et flammées, des surfaces de bois claires et sombres, brillantes ou mates, Bruno Paul réussit à créer, sans aucun ornement, avec la seule utilisation de la ligne géométrique ou l'accent des incrustations, des 'motifs' d'un infaillible charme.

44

39.

S/s *George Washington*, 25.570 tonn., cage d'escalier et fumoir de 1^{ère} classe, d'après des plans de Bruno Paul, 1909.

(Photo: Bildarchiv der Kunstbibliothek, Berlin.)

40.

S/s *Kronprinzessin Cecilie*, 19.160 tonn., cabine de 1^{ère} classe, vue du salon sur la chambre, 1907.

(Photo: Bildarchiv der Kunstbibliothek, Berlin.)

41.

S/s *Kronprinzessin Cecilie*, 19.160 tonn., cabine de 1^{ère} classe, partie salon, 1907.

(Photo: Bildarchiv der Kunstbibliothek, Berlin.)

L'important en l'occurrence est naturellement la couleur, c'est parfois elle qui définit toute l'atmosphère d'une pièce. Jusqu'à présent, Bruno Paul était réservé dans ses harmonies, discret dans l'utilisation de la couleur, et plein de nuances. Désormais, il utilise plus fréquemment de plus forts contrastes de couleur et devient par là même d'une expressivité plus entière": cette citation d'Emil Waldmann est tout à fait pertinente (cf. *Die Gesellschaftsräume des Dampfers "Prinz Friedrich Wilhelm"*, in *Dekorative Kunst*, 1908, p. 4).

Les architectes d'intérieur dont nous avons parlé jusqu'à présent ne furent naturellement pas les seuls; des créateurs comme Rudolf Alexander Schröder, F.A.O. Krüger et Karl Mewes jouèrent aussi un rôle important dans l'aménagement intérieur des bateaux vers 1900. Karl Mewes s'occupa plus particulièrement de la très somptueuse décoration des restaurants Ritz – Carlton sur les paquebots géants de la HAPAG, le *Deutschland* (1900) qui remporte la même année le fameux Ruban bleu, l'*Amerika* (1905), l'*Imperator* (1912/1913) et le *Vaterland* (1914) qui poursuit sa carrière sous pavillon américain et le nom du *Leviathan*.

La coupe longitudinale de l'*Imperator* (fig. 44) que nous reproduisons ici montre bien (en dehors du restaurant Ritz – Carlton) cette multitude de salles à manger, de salons et de salles de réunion richement décorés, avec en outre une nouveauté, au-dessous des cheminées 1 et 2: une piscine couverte entourée de colonnes monumentales, la première qu'il y ait jamais eu sur un paquebot de luxe.

Pendant la première guerre mondiale, l'*Imperator*, (d'une jauge brute de 52.117 t. le neuvième de tous les paquebots jamais construits dans le monde pour la taille) resta dans le port de Hambourg; livré aux USA en 1919, devint US Navy Transporter; puis revendu à la Cunard Line anglaise en 1922 et rebaptisé *Berengaria*, il resta parmi les transatlantiques Nord jusqu'en 1938 où il brûla dans le port de New York et fut ensuite mis à la ferraille (cf. Ekhart Berckenhagen, *Schiffe Häfen*







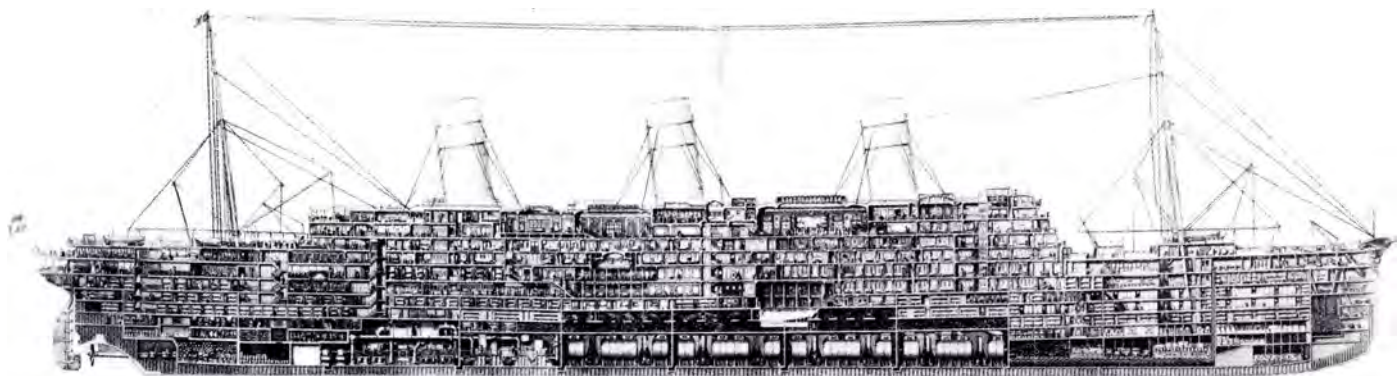
42

Kontinente, Berlin 1983, p. 317 et s.).

L'histoire des paquebots de luxe des années vingt et des années trente dépasserait le cadre de cette étude; il faudrait évoquer les paquebots de luxe comme le *Cap-Arcona* de la Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft, le *Bremen* et l'*Europe* de la Norddeutsche Lloyd, qui détinrent la Ruban bleu de 1929 à 1933 et marquèrent le sommet de la construction navale allemande avec des architectes d'intérieur de l'envergure d'un Fritz August Breuhaus de Groot, d'un Helmut Hentrich, Paul Ludwig Troost, ou d'un Karl Wach qui surent créer des atmosphères d'intérieurs spécifiquement maritimes.



43



47

44

42.
S/s George Washington, 25.570
 tonn., fumoir de 1^{ère} classe, d'après un
 projet de Bruno Paul, 1909.

43
S/s George Washington, 25.570
 tonn., salle de lecture de 1^{ère} classe,
 d'après les plans de Bruno Paul, 1909.

44.
T/s Imperator, 52.117 tonn., coupe
 longitudinale, 1912.
 (Photo: Bildarchiv der Kunstbibliothek,
 Berlin.)

A la recherche du design du transatlantique Un itinéraire entre ingénierie navale et “architecture flottante”

Enzo Frateili

S' intéresser au thème du bateau, même sous l'angle particulier du design, signifie aussi – avec un sentiment de plaisir, voilé de nostalgie – ramener sur le devant de l'actualité, ce mode de navigation à grande échelle, dont le développement en nombre, en types, et en modèles, a perdu aujourd'hui – en même temps que le monde qu'il a représenté – la place de premier plan qu'il avait occupée pour un temps, en raison du déclin des transports de passagers par mer. C'est tout un contexte qui a disparu: les modes de vie à bord, le phénomène social de l'émigration, la hiérarchisation des “classes”, également les expressions si variées de la culture (le paquebot dans la littérature, le théâtre, les films, la photographie et la publicité). Par contre l'architecture mérite encore une étude particulière.

Le thème du transatlantique,¹ à cause de la monumentalité de ses échelles, n'entre pas, en dernière analyse, dans le cadre de pertinence le plus courant du design, non pas tant à cause de la complexité fonctionnelle et structurelle poussée à grande échelle, qu'à cause de la coexistence dans le thème lui-même, de deux natures différentes d'études de projets ayant leur centre de gravité respectivement dans l'ingénierie navale et dans l'architecture; c'est à dire dans la technologie spécifique et dans l'“habiter”. Il existe, certes, un espace traditionnellement assigné à la décoration navale,² mais auquel on ne peut, de toute évidence, réduire la notion et la pratique du design de transatlantique; alors que dans les autres catégories de moyens de locomotion, le design tend à caractériser en lui-même l'objet tout entier. De toute façon, dans l'intégration des rôles convergeant dans le projet global du paquebot – les interventions spécialisées signalées ci-dessus, faites pour résoudre de manière optimale la complexité fonctionnelle des diverses ingénieries – l'approche spécifique au design tend à accentuer les valeurs visuelles et formelles, qui vont de la “ligne” de la coque à la “composition” de la charpente ou du gaillard d'arrière, jusqu'à la trame des superstructures, pour former un ensemble

1. Pour des raisons compréhensibles de délimitation typologique, je préfère me référer ici au modèle du bateau de passagers (du paquebot d'autrefois, au bateau à moteur ou à turbines d'aujourd'hui), en tant que transatlantique, qu'il soit destiné au service de ligne ou à l'usage, prédominant de nos jours, de bateau de croisière, développé depuis les années 60.

2.

Entendu tant comme “interior” que comme “furniture design”.

3.

Pour donner une idée de tels “blocs”, en les regroupant dans le domaine des spécialités de l'ingénierie navale, on peut citer:

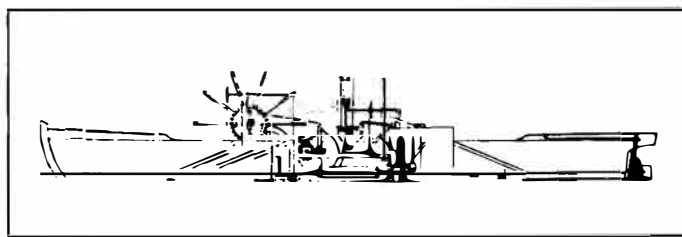
- la pénétration dans le milieu (l'eau), objet des études d'hydrodynamique;
- la composante aérodynamique intéressant la coque en émergence, et nettement moins importante, étant donné la modicité des vitesses moyennes;
- l'appareil mécanique de propulsion, avec la salle des machines, les

cohérent qui tient compte de l'énorme différence d'échelle de grandeur comprise entre la ligne générale du bateau et les définitions de détail. Une valeur dominante, une particularité caractéristique du dessin de bateau est, de toute évidence, le "caractère fonctionnel" (que le terme allemand *Zweckmässigkeit*, aptitude au but, rend avec efficacité). Elle correspond à un ensemble considérable d'exigences requises qui, dans une étude de projet systématique, peuvent avantageusement se traduire en autant de "blocs fonctionnels"³ tendant à réaliser la figure d'une structure complexe (interrelation des parties constitutives), indépendamment de leur organisation distributive.

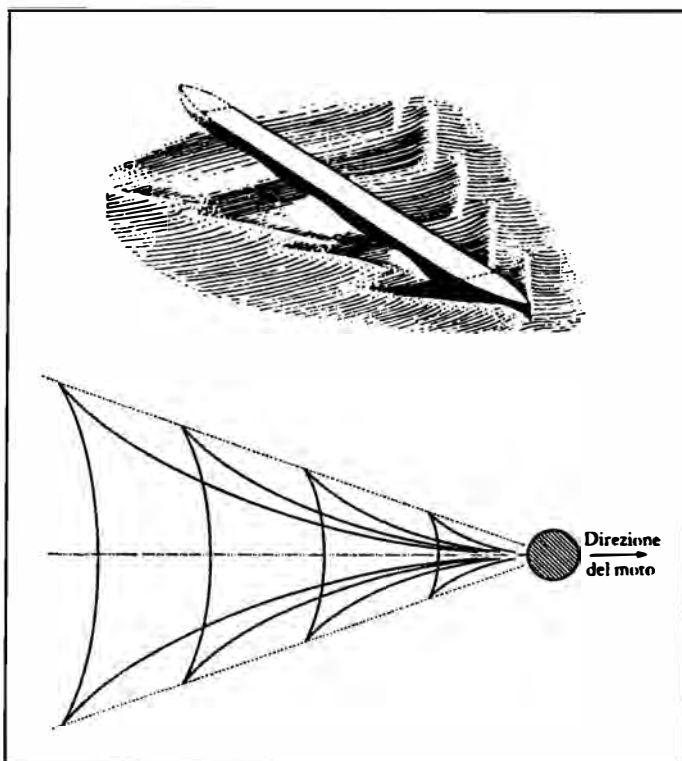
L'image fonctionnelle que le bateau transmet à l'observateur (même à partir de l'"ère de la mécanisation", quand les navires sont propulsés par les machines et les moteurs) semble appartenir à un "fonctionnalisme organique" forgé par l'histoire ancienne – celle de l'objet navigable et des moyens de progression adaptés à la nature maritime du milieu, génératrice d'un dessin essentiel, rigoureux, à la solution univoque et "indispensable" – qui, d'une certaine manière, rapproche (selon l'optique cybernétique) les organismes de la faune marine et les mécanismes ou objets fabriqués par l'homme (les embarcations automotrices); c'est dire que dans le domaine particulier du design des coques, la bionique a une incidence significative.

Or, dans le cadre des "nœuds" fonctionnels, rappelés dans la note précédente, l'étude du projet avance, par la recherche d'intégrations parallèles entre les différents blocs, en vue d'atteindre un maximum de compacité, ainsi qu'une distribution optimale de chaque bloc à l'intérieur de l'ensemble, en agissant par niveaux de structuration formelle toujours plus définis, afin de réaliser, même dans la trame d'une préfiguration générale (souvent ramenée au modèle typologique quand il ne s'y trouve pas une innovation bien marquée), la synthèse de tout le projet dans le dessin d'un modèle.

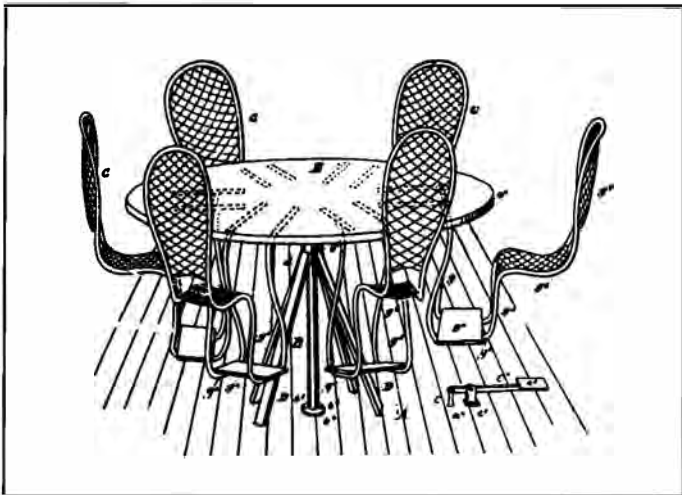
Hormis le fait que la méthode, à présent esquissée,



45



46



47

45. Premier bateau à vapeur de Fulton, 1803.

46. Etudes d'aérodynamisme de Froude et Kelvin.

47. Sièges élastiques en bosselage dans la petite salle à manger d'un bateau à voile, 1889. L'exigence de rationalisation de l'espace dans la décoration navale, qui a précédé et influencé la rationalisation analogue de l'architecture des intérieurs de navire, devance par cette solution les sièges rationalistes en tubes d'acier.

groupes de moteurs, etc.

- les dispositifs de transmission à la génératrice de l'avancement (l'hélice);
- les canalisations pour l'échappement de la fumée (terminaux et cheminées);
- les installations techniques pour l'habitation à bord (eau, chauffage, air conditionné, lumière, élévateurs, etc.);
- les groupes électrogènes pour la production de l'énergie nécessaire;
- les structures portantes de la coque ou des ponts superposés ou encore du gaillard d'arrière;
- les installations pour la signalisation à distance, les télétransmissions téléphoniques et télégraphiques, et finalement l'utilisation croissante des appareillages électroniques à usages divers.

A ce cadre, vient s'ajouter tout le complexe d'organisation distributive et spatiale, pour les destinations fonctionnelles programmées à l'intérieur du navire, dues aux différentes activités: de l'accueil des passagers au logement du personnel de service et de l'équipage.

offre une validité générale, grâce à laquelle elle est également applicable aux projets architectoniques, il suffirait, pour établir une affinité adéquate entre le projet du bateau et celui de l'architecture, de tenir compte du traitement des volumes et de la composition articulée du gaillard d'arrière, basée sur une installation schématique orthogonale et la présence de plans horizontaux superposés (les ponts). Alors que, par ailleurs, la gamme des expressions directes des formes – déterminées par des principes, des lois, des calculs, propres à la technologie d'ingénierie – concourt, en majeure partie, à définir les lignes d'ensemble de l'image extérieure du colosse navigant.

L'image du paquebot, telle qu'elle serait filtrée à travers la "forma mentis" du design, mettrait en évidence non seulement les valeurs formelles et sémantiques issues du thème "bateau", mais aussi des imbrications culturelles multiples liées à l'incorporation continue des innovations dans l'histoire du modèle, nourries de la charge expressive et emblématique contenue dans l'univers des signes de la technologie, et qui trouvent leur finalité dans un scénario (offert au monde de la jouissance) qui associe aux exigences de l'utilisation pratique du répertoire des objets à bord une potentialité de stimulations émotives et significatives.

En l'absence de cette "forma mentis", on constate un dessin qui tend plus volontiers vers une modernité de surface, en particulier dans les bateaux les plus récents, destinés aux croisières, sur lesquels une tendance "styling" est reconnaissable, dans l'exagération de l'inclinaison de la mâture, des cheminées aérodynamiques, du développement effilé du gaillard d'arrière avec les signes calligraphiques du "streamline". Ainsi donc, les connotations de langage actuelles ne sont pas très différentes de celles en usage sur les gros yachts à moteur qui se démarquent de l'expression directe de la technologie navale évoquée ci-dessus.

50 **T**out autre est le discours de l'organisation et de la structure des innombrables espaces intérieurs

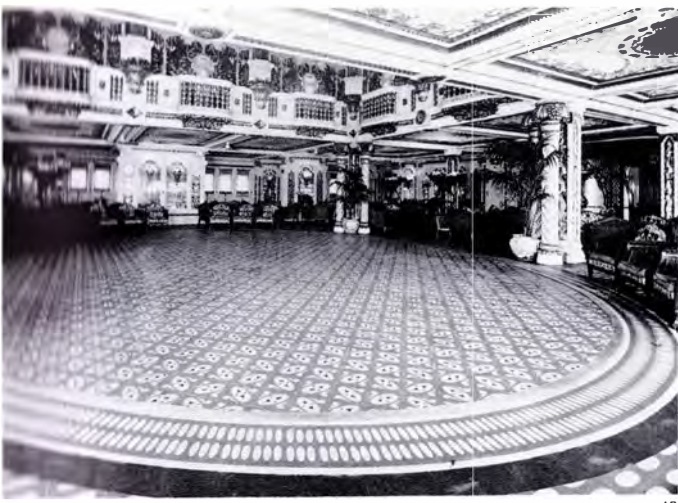
du bateau – tant pour la multiplicité de leurs destinations que pour leurs configurations – par rapport au dessin des parties extérieures considéré jusqu'ici. On peut y distinguer essentiellement: un complexe destiné à l'habitat, de toute évidence privilégié (dans lequel la référence à l'échelle humaine, serait-elle réduite en raison des dimensions des bateaux, est manifeste); un dispositif de communications verticales et horizontales, pour la promenade ou le service; et enfin, les espaces destinés à l'emplacement des machineries de propulsion et les installations techniques constituant les sommets des parties hautes (volumes ou appareillages technologiques).

Dans cette thématique, entrent aussi en jeu les espaces intérieurs/extérieurs, qu'ils soient destinés aux différentes activités de la vie en plein air (lieux de rassemblement et de repos des passagers), ou bien réservés aux équipements techniques du bord. Par ailleurs, dans l'anatomie interne du bateau, la différence démesurée entre le "micro-local" (les cabines) et le grand salon se retrouve dans la prise en compte de ce qui vient d'être considéré comme le langage naval – non seulement dans le langage propre à la technologie, mais aussi dans l'expression nautique de la "scène" habitable, qu'elle soit intérieure (portes, cabines, présence de structures) ou, plus encore, extérieure (balustrades, écoutilles, hublots, etc.). Plus on monte dans l'échelle des espaces, plus on s'écarte du langage naval.

Précisément dans les espaces "hôteliers" (cabines, ponts de promenade, et surtout salons de destinations variées) encore hiérarchisés selon les classes durant la période des "Géants de ligne",⁴ aujourd'hui sur le chemin du crépuscule, l'affinité déjà relevée avec l'architecture d'intérieur trouve dans l'aménagement de la première classe, et en particulier dans les grands salons (de bal, de spectacle, salle à manger, etc.), deux objectifs que l'on peut intégrer dans une seule "citation": d'une part, la représentativité du luxe, du faste, du symbole de prestige; d'autre part, la simulation des intérieurs modèles des édifices de la terre ferme:

4.

C'est le titre de l'ouvrage de Vincenzo Zaccagnino (sous-titre: "histoire et évolution"), Editions Mursia, Milan 1977.



48



49

48.
T/s *Conte Grande*, 25.661 tonn.,
salle des fêtes, projet et réalisation
Studio Coppédé, 1927.

49.
T/s *Conte di Savoia*, 48.500 tonn.,
piscine en plein air entre deux
cheminées, 1932.

du genre “Grand Hôtel” à la réplique, dans certains cas particuliers, d’ensembles à résonance historique.

Dans l’épopée des grands voyages sur mer, le cadre somptueux de ces salons a vu alterner des versions stylistiques différentes: du grand cycle du décor éclectique à la modernité du Style International; du style “Mille neuf cent” jusqu’à ce goût organique des “années cinquante”, avec lequel s’achève l’aventure des grandes décorations d’intérieur du transatlantique, qui amorce son déclin... Ainsi, dans cette coprésence entre un design en tant qu’expression directe de la technologie navale, et un “interior design” des grands décors pour les classes de luxe, se développe une dialectique qui, exprimée en termes de communication, reflète respectivement une sémantique fonctionnelle et une sémantique symbolique.

Le fait que le bateau ne soit pas un produit de série, mais le résultat d’un processus constructif en un seul exemplaire, ne sera certes pas une considération opératoire qui pourrait remettre en cause l’appartenance de l’étude de la forme paquebot au monde du design. Il suffirait alors, dans ce cas, d’exprimer la notion de “pièce unique de haute valeur technologique”, acquise désormais depuis longtemps,⁵ pour fournir une catégorie pertinente dans laquelle on pourrait situer le thème du design naval, relativement aux modes de production. Les techniques “de chantier” sont basées sur une gamme comprise entre un semi-artisanat, doté d’un équipement plus modernisé et sophistiqué, et les moyens de travail de la mécanisation lourde et de grandes dimensions, typiques justement des chantiers navals. Ces techniques, dans la programmation, l’organisation, la rationalisation élevée des procédés, représente un secteur important de l’industrie. Un secteur qui, du fait de la mobilité des hommes et des machines autour de la “pièce” à produire (qui, elle, demeure fixe), présente un facteur de rapprochement avec l’industrie du bâtiment, qui obéit à un processus analogue. On retrouve ainsi, dans les procédés de construction, les relatives affinités déjà déterminées lors de l’élaboration des projets.

51

⁵. C’était précisément le titre donné à une exposition spéciale, organisée à l’occasion de la XIVème Triennale, en 1968.

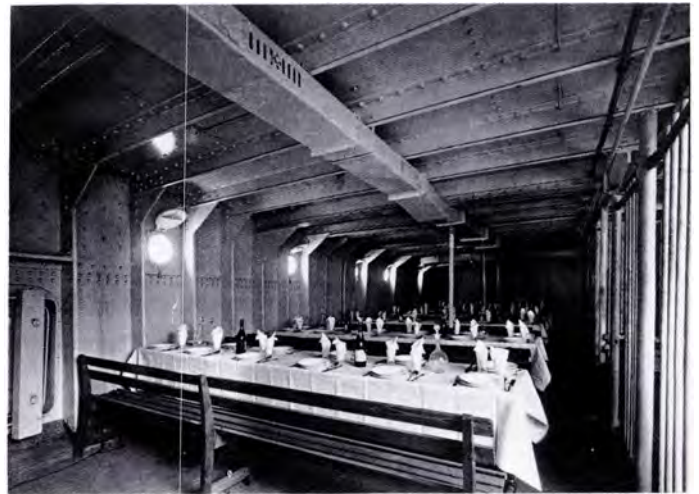
A mon avis l'objet-bateau devrait être considéré comme un système supérieur dans lequel la "dimension" de la jouissance est donnée par les espaces utilisés et vécus, caractérisés par une pluralité de fonctions-activités spatiales, espaces qui, fondamentalement, justifient le terme employé de "ville flottante". Le projet "paquebot", couvrant un ensemble environnant aussi complexe et pluridimensionnel, ressemble – ou est assimilable – à un "environmental design" naval, c'est-à-dire à une intervention destinée à donner vie à un super-système peuplé d'objets de design, échelonnés selon un degré différent de technicité, fixes autant que mobiles; d'objets qui, dans le répertoire "nautique", présentent – et je le souligne encore – cette rigueur dans la forme en tant que solution de l'"économie de moyen" (fonctionnelle), héritière d'un design anonyme "marin" de la lente et quasi immuable tradition. Alors qu'il est probable que la connaissance et la pratique des projets de construction pour les bâtiments ont pu influencer les dessinateurs et constructeurs navals dans l'utilisation des intérieurs pour l'habilité, depuis les temps de la première navigation à voile, c'est l'influence en retour, mûrie à bord, de la marine marchande anglaise dans ses trafics avec l'Orient, au cours du XVII^e siècle, et surtout du XVIII^e – qualifiée pour exploiter au maximum le cubage minimum possible dans la planification de l'espace – qui s'est répandue sur la planification des bâtiments architectoniques de type économique, dans la période rationaliste, à partir des années vingt et particulièrement en Allemagne.⁶ Dans les échanges en osmose entre le bateau et l'architecture, l'influence du premier vers la seconde s'est révélée déterminante. Les meubles escamotables ont subi ce destin, en ce qui concerne leur utilisation et leur empilement; même chose pour les coffres-armoires. C'est l'empreinte de l'expérience navale anglaise sur le design de mobilier.

Les enseignements dérivés des espaces réduits habitables à bord des bateaux à voiles (qui ont afflué dans la doctrine fonctionnaliste), se sont joints aux raisons de l'esthétique rationaliste. Dans sa

6. Depuis la formulation de l'"Existenzminimum" jusqu'aux expériences de l'École de Francfort, sous la direction de Ernst May, et jusqu'aux célèbres études de Alexander Klein sur la rationalisation des parcours dans le logement, et des mouvements dans les opérations culinaires.



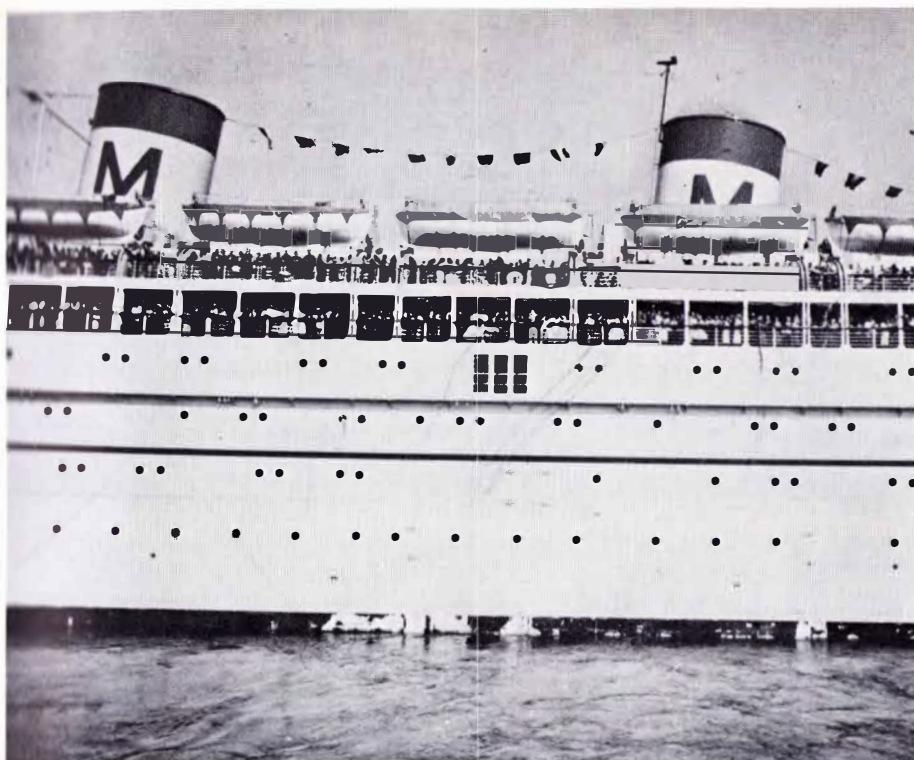
50



51



52



50.
S/s *Napoli*, 6.222 tonn., couchettes de III^{ème} classe avec lits superposés, 1907.

51.
S/s *Napoli*, 6.222 tonn., restaurant de III^{ème} classe, 1907.

52
T/s *Conte di Savoia*, 48.500 tonn., détail du salon des fêtes de I^{ère} classe, reproduction "philologique" d'un salon du Palais Colonna de Rome, projet et réalisation Studio Coppedè de Florence. Notons la décoration caractéristique opulente et composite des intérieurs de première classe des navires.

53



54



53.
Détail du flanc du paquebot *Monterey*, lancé en 1931. Un exemple parmi tant d'autres de la valeur exemplaire du dessin naval comme modèle de référence pour l'architecture rationaliste.

54.
M/s *Southward*, 16.607 tonn., 1971

55.
M/s *Starward*, 12.949 tonn., 1968. Ces deux paquebots dénotent une amplification de l'aérodynamisme qui accentue ainsi son caractère de modernité en soignant la cosmétique de la surface.

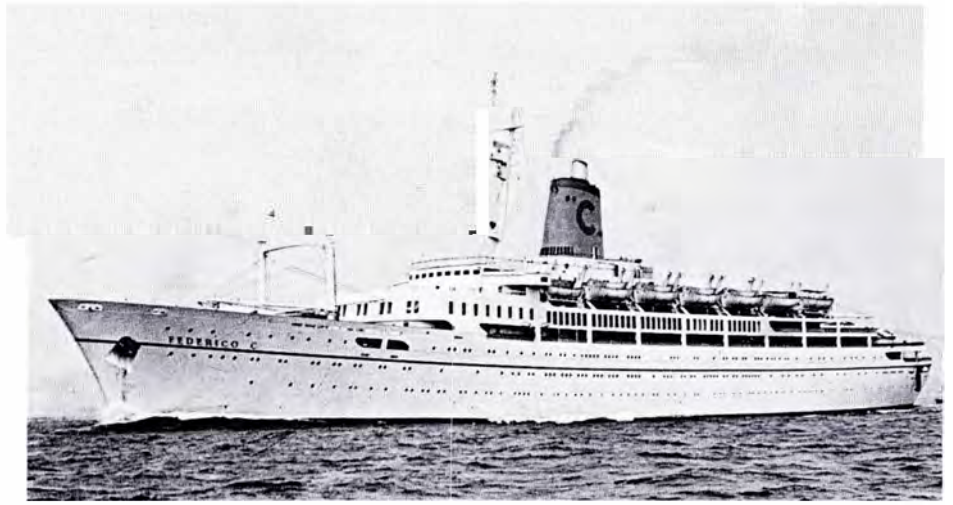
53

55

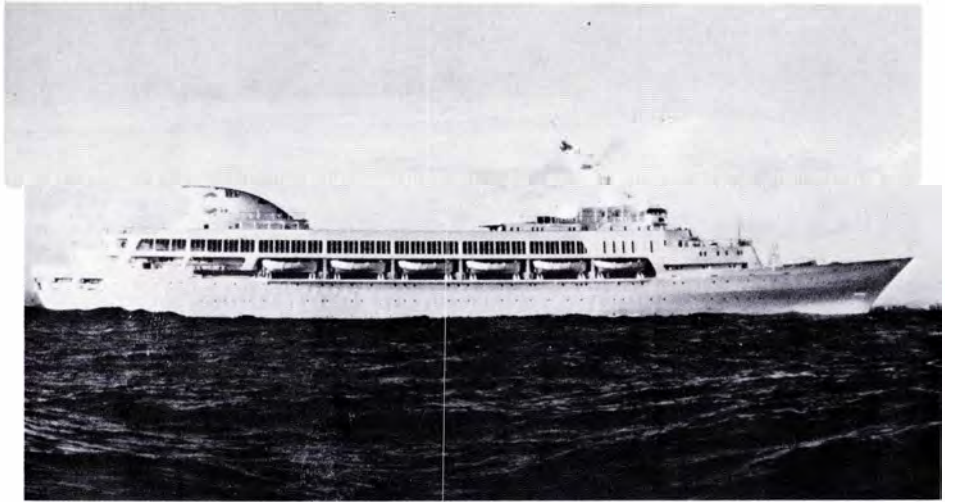
56.
T/s *Federico C.*, 20.146 tonn., 1957.

57.
M/s *Italia*, 12.219 tonn., 1965, conçu particulièrement pour les croisières, dénote un design de la coque – et surtout des superstructures – décidément innovateur, qui laisse supposer une réorganisation de la typologie fonctionnelle de la grande embarcation.

58.
T/s *Eugenio C.*, 30.567 tonn., 1964.



56



57



58

54

59.
M/s *Royal Viking Star*, 26.847 tonn., exemple d'une ligne adaptée aux exigences fonctionnelles et de langage d'un dessin moderne.

60.
Introduction d'éléments composites provenant d'esthétiques différentes, interprétable comme un "componenting" avant la lettre, pratiqué dans l'architecture rationaliste. Un exemple dans les balustrades de dérivation navale de la maison de Mies van der Rohe dans la colonie Weissenhof de Stuttgart, 1928.



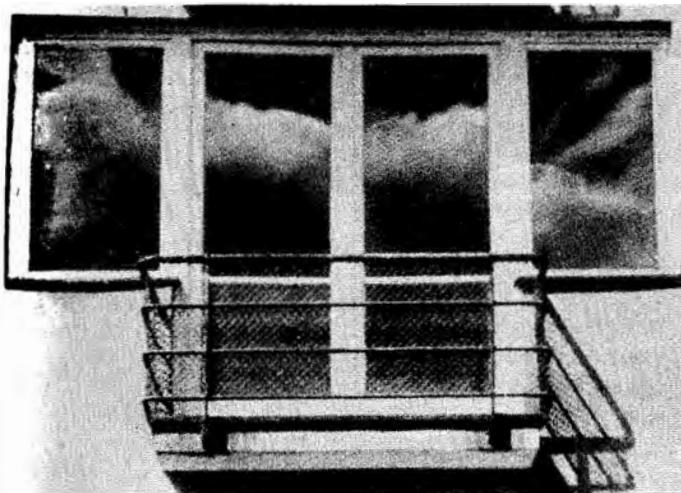
59

religion des formes du “machinisme” en tant que garantie de fonctionnalité absolue, avec une foi idéologique s'appuyant sur les textes “manifestes” fondamentaux de l'époque,⁷ l'architecte empruntait au design naval, des éléments de langage pour des compositions architecturales nouvelles: par exemple, les formes arrondies des corps de la superstructure; et même au niveau des détails comme dans l'utilisation structurale des pilotis cylindriques; on peut supposer également que l'origine des volumes techniques dans les parties hautes des toits à terrasse vient des nombreux éléments émergents sur le pont des navires;⁸ tout comme l'emploi de la peinture blanche sur toutes les parties en fer des paquebots n'est certes pas étranger à l'ascétisme du revêtement blanc dans la construction du bâtiment rationaliste.

Aujourd'hui encore, il existe une certaine tendance de l'architecture à exagérer l'autosuffisance expressive de la technologie, tendance qui se révèle dans des oeuvres bien connues, et même controversées, et qui vise à développer une nouvelle dimension du fonctionnalisme intégrant la “mécanique”, encore inconnue à l'“âge” de la première esthétique de la machine (Banham). Cette nouvelle esthétique du bateau laisse des signes reconnaissables: ainsi, dans les trames structurales, faites de préférence de poutres ou de cables de tension; ou dans les moyens de communication verticaux, comme les cages d'ascenseurs bien en vue, avec le mouvement de montée et descente des cabines, et les passerelles inclinées avec des échelles mobiles; ou encore le spectacle du labyrinthe des installations des tuyaux amenant les liquides et l'énergie, diversifiés dans leur diamètre et leur couleur signalétique.

La première navigation à vapeur⁹ est contemporaine de la phase intense de développement de Trieste en tant que ville-outil de commerce avec l'Orient. Ainsi, la Trieste néo-classique, coïncide et s'accorde avec les premières manifestations sur la mer de la nouvelle civilisation industrielle.

Le transatlantique trouve, dans la disposition



altimétrique et presque en amphithéâtre de la Trieste historique, convergeant, avec les axes optiques, vers le Porto Vecchio, un autre lien avec son port, cette fois non repérable dans le temps, mais dans l'espace de la ville, de type visuel-panoramique: une scène de théâtre à interpréter comme feux de rampe symboliques, comme monument fonctionnel (un peu aussi comme carte postale souvenir), à enregistrer photographiquement; et même à filmer, en mouvement, avec l'intense activité navale et portuaire d'une époque que la ville – consciente de toutes ses chances, de par sa configuration naturelle, sa structure et son tissu urbain, de par la continuité et la prédestination historiques, en un mot, de par son image qui constitue son “interface” avec la mer – attend de voir rétablie.

Le port en tant que ville-outil répond, entre autres, à la conception d'un fonctionnalisme à outrance, tel celui de Hannes Mayer, qui, dans l'un de ses écrits, attribue à ce lieu et cadre d'activité, l'expression de la quintessence d'une structure fonctionnelle et dynamique. Quand on sait que Mayer a également affirmé que le modèle idéal de fonctionnalité devait être recherché dans l'organisme (humain et animal), dans sa physiologie comme dans ses “matériaux” (les substances chimiques constitutives), l'histoire du transatlantique et du port de Trieste jette une singulière lumière sur le radicalisme fonctionnaliste du grand architecte suisse, successeur de Gropius dans la direction du Bauhaus, un fonctionnalisme lié à l'enseignement de la nature et de l'évidente matrice organique.

7. *Vers une architecture* de Le Corbusier, et *Die neue Welt* de Hannes Mayer.

8. Cf. pour le thème des volumes techniques en couverture: – Rayner Banham, *The Architecture of the Well Tempered Environment*, Architectural Press, London 1961. – E. Frateili, *Architettura e tecnologia ambientale* ds. “Casabella”, n. 461, 1981.

9. Le fait d'appeler “vapeur” l'énergie motrice de la première machine de l'histoire, mais également “vapeur”, le paquebot, selon un mot aujourd'hui désuet, répond à une identification entre la source énergétique et le moyen de transport qui l'utilise, dans laquelle le principe propulseur, se substituant comme par anastomose au véhicule, reflète bien l'engouement envers la machine – entendue comme allégorie du progrès – caractéristique de l'“ère de la mécanisation”.

Dans l'atmosphère de développement et d'expansion du Trieste moderne, l'activité des chantiers a joué d'abord un rôle d'importance, au premier moment – dans la seconde moitié du XIXe siècle – comme appui à des conditions commerciales et maritimes prospères, et par la suite – jusqu'au début de ce siècle – en s'identifiant à la dimension définitive et à l'organisation industrielle de la ville.

Puis, à partir des années vingt, dans le secteur d'une production technologiquement à l'avant-garde, les Chantiers Triestins permirent l'essor d'un très riche courant stylistique qui, plus tard, s'imposa au niveau mondial, avant et après la dernière guerre, au point d'influencer l'esthétique des navires de passagers appartenant aux marines du monde entier.

Il apparaît dès lors indispensable de ne pas limiter l'enquête sur l'histoire de l'entreprise des chantiers juliens aux aspects historiques et techniques: une analyse spécifique qui cernerait le thème de l'architecture navale, également dans une perspective historique et artistique originale, permettrait, en effet, de redécouvrir et de réévaluer un secteur fondamental de la culture triestine qui, précisément dans l' "art" de la construction navale, peut être créditée d'une physionomie distincte et exclusive lui appartenant en propre.

Dans la trajectoire de l'évolution technique et stylistique de l'architecture navale triestine, on a voulu ici isoler et faire connaître un moment exemplaire et unique, en le recherchant dans l'activité d'élaboration de projets de Nicolò Costanzi (1893-1961).

L'ingénieur triestin, en effet, par les contenus inédits et profondément novateurs – que ce soient des architectures d'extérieur ou des solutions techniques de son invention – incarne (avec Gustavo Pulitzer Finali, dans le domaine de l'architecture d'aménagements intérieurs) l'image la plus remarquable et intéressante de cette grande période, mais aussi de l'aventure tout entière.

Il résulte des témoignages historiques,

Nicolò Costanzi

1893

Il naît à Trieste le 19 octobre.

1914

Diplôme d'aptitude professionnelle à la Scuola Superiore di Architettura Navale di Trieste.

1914-1918

Service militaire dans les territoires en guerre.

1918-1920

Apprentissage au Stabilimento Tecnico Triestino (Etablissement Technique Triestin) et au Cantiere San Rocco di Muggia.

et également des "objets manufacturés" de sa composition, que la paternité de ses projets s'étend du dessin d'ingénieur des carènes, jusqu'à l'entière qualification formelle du navire en tant qu'"oeuvre d'art"; de sorte que Costanzi assume un rôle de protagoniste dans la définition esthétique du design naval moderne.

Déjà son premier projet, relatif aux navires à moteur *Saturnia* et *Vulcania* (fig. 61), élaboré en 1925 (après sa nomination à la tête de l'Ufficio Progetti del Cantiere Navale Triestino di Monfalcone),¹ apparaît comme une étape d'une importance indiscutée dans l'évolution de la forme des paquebots. Fidèles, en réalité, tant dans la coque que dans la superstructure des ponts (qui, dans sa partie avant, rappelait sensiblement certaines solutions propres à quelques constructions anglaises des chantiers Harland et Wolf), à un lexique architectonique naval traditionnel, les deux transatlantiques juliens se révélaient, par ailleurs, originaux, grâce à l'adoption d'une cheminée basse et large qui donnait à leur silhouette un caractère inédit.

En vérité, des cheminées basses et allongées étaient apparues juste à cette époque sur le navire à moteur anglais *Asturias* (1925): mais là, l'introduction d'un tel modèle de cheminée, radicalement nouveau, était à lui seul suffisant pour visualiser une silhouette basse et écrasée, sans innovations ultérieures dans l'ordonnance générale, et sans intervention d'aucune sorte sur la superstructure.

A l'inverse, le *Saturnia*² proposait un langage réellement nouveau: l'unique cheminée volumineuse, située au milieu de la superstructure des ponts, se trouvant donc ainsi (avec, vers l'arrière, un écart négligeable, à peine perceptible) du même coup au centre du navire, conférait au transatlantique, vu de profil, un caractère de symétrie bilatérale équilibrée (encore que déformée dans les autres quadrages), inédite sur un paquebot.

La typologie de la cheminée ne demeurait donc pas l'unique élément de dérogation

1920

Engagement comme stagiaire à l'Arsenale del Lloyd (Arsenal du Lloyd), chargé de la surveillance des travaux à bord.

1921

Engagement au Cantiere Navale Triestino de Monfalcone (Chantier Naval Triestin de Monfalcone).

1924

Nomination à la tête de l'Ufficio Tecnico (Bureau Technique).

1925

Mariage avec Rosina Malabotich. Lancement du M/s *Saturnia*, son premier grand projet.



au choix de l'esthétique traditionnelle, puisqu'elle impliquait – dans la structuration d'un langage architectonique organisé – l'obtention d'une dimension rigoureuse dans la distribution des volumes, et une maîtrise précise de rapports harmonieux clairs.

Et l'on ne réalisait pas davantage un autre écart qui ne fût nécessaire, hors des limites des formes traditionnelles de référence idéale: au contraire, la centralisation de toutes les parties architectoniques vers la cheminée, devenue le pivot du système, garantissait, d'une certaine manière, le respect de cette formule de composition (caractérisée par des formes compactes et rassemblées – selon un rythme serré et organisé de façon probante – vers un noyau unique central ou décentré), déjà en usage dans les constructions de navires de passagers et militaires juliens précédents.

Il n'est pas invraisemblable, dès lors, de supposer qu'à la définition formelle des superstructures des ponts, (qui acquérait une nouvelle valeur "architectonique" en raison du nouveau rapport entre les grandes parois blanches et les longues découpes noires des ouvertures des ponts destinés aux promenades, et des fenêtres continues d'assonance rationaliste), ait contribué l'architecte triestin Arduino Berlam,³ dans le cadre d'une collaboration "créatrice" entre l'architecte de l'équipement et l'ingénieur naval, ce qui allait devenir par la suite une constante dans les processus opérationnels des chantiers juliens. Enfin, pour expliquer les raisons de cette harmonie évoquée ci-dessus, il faut rappeler combien la recherche constante et systématique de symétrie dans l'ordonnance générale, d'équilibre dans la distribution des différentes parties, mais aussi de rapports harmonieux précis entre les structures, était une prérogative de l'architecture navale italienne, existant dans toutes les grosses unités de guerre construites entre 1865 et 1915.

Dans les deux navires à moteur triestins, la composante stylistique propre – on l'a

1930-1931

Projet et réalisation du M/s *Victoria* qui, le 5 juin 1931, remporte le record mondial de vitesse pour navire à moteur, avec 23,26 noeuds.

1938

Promotion à la fonction de Dirigeant Technique et, par la suite, de Vice-Directeur du Cantiere Navale Triestino.

1940

Brevet pour une forme nouvelle de proue (à "cou de cygne") enregistré en Allemagne sous le n° 691005.

1943

Nomination au poste de Directeur du Cantiere Navale Triestino (Chantier Naval Triestin).

1958

Transfert au siège de Trieste des Cantieri Riuniti dell'Adriatico (Chantiers Réunis de l'Adriatique) et promotion à la fonction d'abord de Directeur Central, puis de Chef du Secteur des Projets Navals pour la Marine Marchande. Dépôt de la demande de Brevet pour la "Forma speciale di prua atta a diminuire la resistenza d'onda".

1960

Dépôt de la demande de Brevet pour "Forma speciale di poppa con guida del flusso atta a ridurre la resistenza all'avanzamento nell'acqua e specialmente adatta per navi veloci a due o più eliche".

1.

Nicolò Costanzi fut engagé au Cantiere Navale Triestino (Chantier Naval Triestin) de Monfalcone en 1921. Le fait que la Direction du Chantier le choisit pour une période de quelques mois de mise à jour et de perfectionnement auprès des Chantiers Navals anglais, pour le nommer ensuite, déjà en 1924, Chef de l'Ufficio Tecnico (du Bureau Technique), nous laisse supposer que le jeune ingénieur dut se distinguer immédiatement comme un élément particulièrement prometteur et compétent. La variété des expériences accumulées en un laps de temps extrêmement bref (il faut aussi rappeler la période d'apprentissage auprès du "Stabilimento Tecnico Triestino", du "Cantiere San Rocco" di Muggia, et de l'"Arsenale del Lloyd", est une première donnée significative de la formation de Nicolò Costanzi qui, au moment opportun, put opérer une synthèse de différents répertoires technologiques et formels qu'il avait étudiés dans la tradition des chantiers locaux et dans sa rencontre avec les chantiers anglais.

2.

Le *Saturnia* (23.940 tonnes), l'un des plus grands navires à moteur du monde, était doté de moteurs à cycle Diesel à effet double, de type Burmeister et Wain qui, aux essais de freinage en atelier, dépassèrent 12.000 chevaux à l'arbre (par unité motrice), se révélant jusqu'à cette période, les plus gros moteurs de ce genre. Rappelons que pour les construire, l'Usine Macchine de Sant'Andrea à Trieste, dut construire, en sept mois, une nouvelle salle de montage, et agrandir, de même, ateliers et fonderies.

Aux essais officiels du 9-9-1927, sur le trajet Trieste-Lussinpiccolo, le *Saturnia* dépassa la vitesse de 21 noeuds, s'illustrant comme l'un des plus rapides bateaux à vapeur du monde (selon certains, le plus rapide dans l'absolu).

3.

Arduino Berlam (Trieste 1880 – Tricesimo 1946) est considéré comme l'un des architectes triestins les plus représentatifs.

C'est à Berlam que les armateurs des deux navires à moteur (les *Cosulich*) confièrent la direction générale des travaux de décoration intérieure, et le dessin de certaines salles des deuxième et troisième classes, ainsi que de quelques ensembles de la première classe (par exemple la véranda et les cabines avec terrasse donnant sur la mer).

vu – de la tradition autochtone, venait se confondre avec la pratique habituelle de la technique de réalisation des projets de construction italienne, qui consistait à exprimer la forme toujours conformément à l'idée essentielle d'harmonie radicale.

Initialement, le système de composition inédit du *Saturnia* (qui devait devenir l'archétype de référence pour les constructions de paquebots italiens du second après-guerre), en dépit d'une certaine influence exercée, à l'origine, sur quelques architectures de transatlantiques étrangers, ne fut pas compris dans ses caractéristiques propres et spécifiques: c'est-à-dire ni dans la conception "plastique" de la volumineuse cheminée centrale, ni dans la fonction de celle-ci en tant que noyau d'un système proportionnel de référence, général.

Du reste, le langage architectonique des deux bateaux créés par Costanzi n'était pratiquement plus perfectible, car il était exhaustif de sa propre formule constitutive en ce qui concernait l'imposition d'un système de langage désormais rigide et limité.

S'imposait donc à ce stade, l'élaboration d'une syntaxe et d'un lexique très versatile et d'une absence de préjugés, tout autres que ceux qui avaient cours alors: et seule une intervention révolutionnaire pouvait déterminer un enrichissement radical des possibilités linguistiques de l'architecture navale. C'est ce qui se produisit avec le transatlantique allemand *Bremen* (1929) (fig. 62).

Outre les nombreuses et surprenantes transformations formelles (parmi lesquelles se distinguait la forme aérodynamique des superstructures et des cheminées, mais aussi un avant insolite, incliné de façon), le *Bremen* présentait une silhouette basse, allongée et massive, qui apparaissait comme révolutionnaire dans la tendance générale à un modèle fuselé.

Une telle ligne fuselée et bien arrondie mettait à profit la forme aérodynamique (déjà partiellement présente sur la partie frontale des superstructures de certains transatlantiques anglais et français du début du siècle)⁴ par son contenu de nouveauté, de modernité, de hardiesse, comme référence publicitaire: de cette manière, en effet, étaient soulignés les caractères réels recherchés par le mythe du progrès et du modernisme.

L'architecture du *Bremen* n'eut pas de suite immédiate puis qu'elle était véritablement et totalement révolutionnaire et choquante:⁵ le premier à bénéficier de la proposition esthétique du transatlantique allemand, fut précisément le navire à moteur triestin, *Victoria* (1931) (fig. 63).

Avec ce bateau, Costanzi opéra une fusion idéale entre la modernité de la silhouette fuselée et de l'architecture aérodynamique du *Bremen*, et l'harmonie

propre au style italien, sans pour autant s'écarter de ce goût pour la solide unité des formes de la tradition des chantiers juliens.

La "flèche blanche de la Méditerranée" débuta par la conquête du record mondial de vitesse des navires à moteur, s'affirmant ainsi, aussitôt, comme un idéal de modernité, de dynamisme et d'harmonie grâce aussi à son architecture élancée et proportionnée.⁶

Le langage architectonique du *Victoria* marquait, en effet, la phase de formation des structures spécifiques dans le langage de la maturité de Costanzi. Et peut-être, dans aucune autre de ses oeuvres, ne peut-on constater, de manière aussi exhaustive, le monde formel du créateur de projets triestin.

Dans le navire à moteur du Lloyd Triestin apparaissaient, en effet, pleinement exprimés – et aussi intégrés dans des caractères organiques plus jamais renouvelés – les deux caractères prédominants de toute l'expérience stylistique de Nicolò Costanzi: l'homogénéité formelle du complexe architectonique, et le rigoureux enregistrement des contenus spatiaux des structures.

L'homogénéité structurale, inélastiquement jointe ici à l'unité plastique de la forme dans sa totalité, pouvait se définir à travers un jeu ininterrompu de saillies et de creux, d'une continuité de surfaces blanches et de lignes souples, qui enveloppaient, avec une élégance naturelle, la svelte silhouette dans son ensemble.

Puis, à travers une manipulation, sans préjugés, autant qu'univoque de "références-standard" (les structures spécifiques du bateau) inscrites dans ce réseau habilement tendu de marques linéaires réelles (lignes peintes, balustrades, armâts...) et virtuelles (encaissements, superpositions de tôles, rivetages...) les volumes en venaient donc à se segmenter en une maîtrise précise et harmonieuse de l'espace.

En comparaison du *Bremen*, le *Victoria* paraissait plus contrôlé dans les valences et dans les interrelations spatiales, mais aussi plus gracieux dans sa silhouette, plus relâché dans les arrondis, et plus harmonieux dans le rapport équilibré entre ses différentes parties et entre les pleins et les vides.

En outre, le langage de Costanzi se révélait plus "correct" – dans le sens du terme de Vitruve, "décor" – soit dans l'intérêt grammatical (puisqu'il ne nuisait pas complètement à la structure d'images qui s'était auparavant institutionnalisée selon les traditions d'une syntaxe différente – *aliis ante ordinis consuetudinibus instituta* –), soit puisqu'il ne portait pas non plus préjudice à une grande part de résonnances sémantiques de certains éléments émergents (façade des superstructures, cheminées, roufs...), par rapport à certaines connotations

spécifiquement marines, qui s'étaient fixées précédemment dans l'évolution linguistique de l'architecture navale. L'opération fondamentale menée par Costanzi sur le *Victoria* consista précisément en cette nouvelle formulation (à travers le savant maniement des motifs, déjà institutionnalisés, de l'architecture navale) des propositions modernistes du *Bremen*, qui furent ainsi traduites, d'une certaine manière, en termes plus "compréhensibles", et remaniées systématiquement selon un code linguistique plus accessible et accepté de manière différente.

Ainsi, non seulement Costanzi donnait une définition à ce processus de formalisation d'un langage spécifiquement italien (établi "in primis" avec le *Saturnia*), mais il apportait aussi une contribution décisive au renouvellement stylistique de l'architecture du paquebot.

Il faut enfin préciser comment le goût pour les formes aérodynamiques (apparues initialement dans la silhouette des sous-marins, de certains hydravions, et d'automobiles particulières expérimentales), avant d'investir, entre 1934 et 1935, le champ entier de l'industriel design, avait trouvé une expression largement diffusée, et une conformité de langage précisément dans le design naval; et plus spécifiquement – avec l'exemple d'avant-garde du *Bremen* – dans le milieu des constructions juliennes.

Sous cet aspect, l'opération d'élaboration formelle et de resystématisation linguistique, amorcée par Nicolò Costanzi avec le *Victoria*, sera ramenée – en la créditant du rôle de premier plan qui lui revient – à un phénomène plus vaste de renouvellement du langage (qui a été signalé également dans des secteurs complètement hétérogènes au langage naval).

Dans le milieu spécifique de l'esthétique de l'architecture navale italienne, le *Victoria* a représenté un tournant décisif: sa silhouette caractéristique devint, en outre, un archétype du canon auquel se conformèrent (une sorte de *imprinting*) les lignes de presque toutes les constructions navales pour passagers, de petit et grand tonnage, réalisées dans les dix années qui suivirent, par les Chantiers Navals de Trieste⁷ (fig. 64).

La deuxième guerre mondiale interrompit toute élaboration ultérieure dans ce très heureux et unique mouvement. Cependant, cet intervalle temporaire du conflit (riche, du reste, de propositions expérimentales dans le domaine technique) offrit la possibilité de rouvrir le processus évolutif à un stade avancé, en raison du point (encore transitoire) où l'on était déjà parvenu précédemment. Ainsi, lors de la reprise des grandes constructions pour passagers, Costanzi proposa, avec les navires à moteur *Giulio Cesare* et *Augustus* (1950-1951) (fig. 65,

66), la fusion entre les motifs arrondis du *Victoria* et la formule à cheminée centrale du *Saturnia*, introduisant un langage parfaitement original, tant dans son calibrage compositionnel nouveau, que dans la connotation de “dynamisme” différente.

Il faut noter, en particulier, comment la position de la gigantesque cheminée (harmonieuse et d’une belle silhouette dans la maquette, mais déformée dans sa réalisation réelle) tombait plus ou moins au point maximal de la tonture de la coque: de telle façon que la cheminée semblait déterminer, avec son propre poids optique, l’“abaissement” de la courbe même de la tonture (mise en évidence par une ligne peinte en vert), déséquilibrée, en outre, à cause du pavois qui montait uniformément vers l’avant. Ainsi on avait atteint le but, soit de déterminer très fortement le centre visuel même du bateau (correctement avec l’option d’équilibre, propre au système à cheminée centrale), soit de conférer à la silhouette une ultérieure (c’est-à-dire rajoutée à l’aérodynamique de la forme) et plus nette connotation dynamique, grâce à un avant à *clipper* élancé vers l’avant et haut sur mer. Ce nouveau modèle esthétique énoncé par Costanzi devint pour les transatlantiques italiens qui suivirent (*Andrea Doria*, *Cristoforo Colombo* et *Leonardo da Vinci*), encore plus coercitif qu’il ne l’aurait vraisemblablement été, dans une éventuelle descendance directe des constructions juliennes.

Le stade suivant de l’évolution de la création formelle de Nicolò Costanzi peut être, en vérité, déduit de quelques-uns de ses projets inédits et non réalisés par la suite. Deux esquisses de projets de paquebots à turbines réalisés en maquette par Costanzi à la fin des années cinquante (en prévision d’une commande de la Compagnia Italia di Navigazione pour la réalisation du navire amiral de la flotte nationale)⁸, dénotent, en effet, un développement ultérieur, soit dans l’idéal d’homogénéité formelle entre les diverses structures, soit dans les conceptions plastiques et architectoniques de la cheminée. Celle-ci semblait assumer toujours davantage l’aspect d’une véritable et caractéristique superstructure sur les ponts; et c’est à ce rôle que paraît se conformer sa silhouette (presque une tourelle de sous-marin) en harmonie dans ses deux profils avec la façade et avec la pente douce des superstructures vers l’arrière; mais aussi une silhouette bien calibrée dans des dimensions en rapport avec l’altimétrie de la coque et des superstructures (fig. 67, 76).

Dans le projet du grand transatlantique de 60.000 tonnes (élaboré par Costanzi en 1958, et jamais réalisé⁹), l’expansion inédite de la configuration “cheminée-tour”, en accord avec l’allongement exacerbé de la silhouette entière du bateau

4. Des façades arrondies des superstructures étaient déjà apparues dans les constructions navales de passagers, vers les débuts du XIXe siècle: par exemple sur le *Kaiser Wilhelm der Grosse* (1897), le *Kronprinz Wilhelm* (1901), le *Mauritania* (1905), le *Provence* (1905) et sur le *France* (1912).

Toutefois, le message sur l’aérodynamisme de ces navires n’avait pas été tout à fait perçu comme une information: les superstructures convexes avaient, en fait, risqué d’être ramenées à la tendance générale pour les lignes courbes, propres aux arts de la terre ferme, de cette époque, et donc perçues seulement en tant que choix formels décoratifs.

Et ceci avait été vraisemblablement la raison de leur disparition des constructions navales pendant 22 ans, c’est-à-dire conséquemment à ce goût rationaliste naissant pour les surfaces nues, plates, et à angles droits, qui allait caractériser les superstructures des bateaux de passagers, précisément jusqu’au *Bremen*.

5. L’influence exercée par le *Bremen* se limita, originellement, à une généralisation de l’emploi de l’arrière arrondi et des cheminées basses dans les formes les plus variées.

6. Le *Victoria* remporta le record mondial de vitesse des bateaux à moteur, en juin 1931, atteignant les 23-26 noeuds. Il fut coulé, le 24 janvier 1941, dans le Golfe de la Sirte, par deux torpilles lancées d’avions anglais.

7. L’unique dérogation aux canons nouveaux qui fut faite, toujours par Costanzi, avec les bateaux à moteur *Neptunia* et *Oceania* (construits à Monfalcone respectivement entre 1931-1932 et 1932-1933) sera due au choix, par la Société d’Armateurs (la Cosulich Line), de confirmer et de relancer la formule du succès des précédents *Saturnia* et *Vulcania*, privilégiant ainsi l’assonance esthétique et l’uniformité des images des navires les plus représentatifs de leur propre flotte, et donc, en renforçant la référence publicitaire.

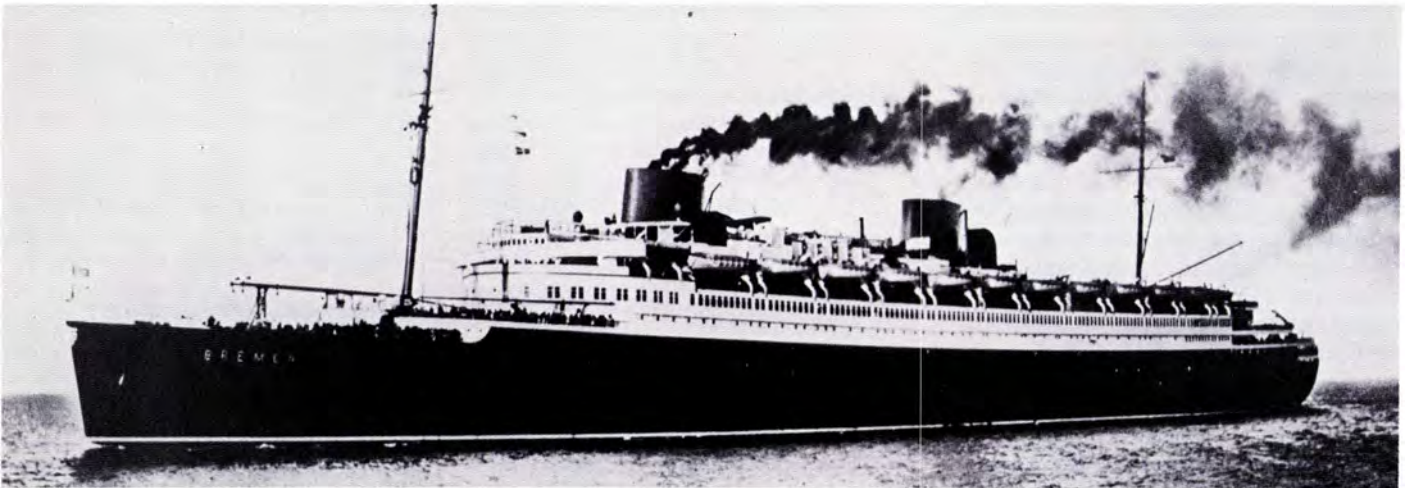
8. Il s’agirait donc des navires à turbines *Michelangelo* et *Raffaello*.

9. La Société hôtelière américaine Cantor commanda aux Cantieri Riuniti dell’Adriatico deux transatlantiques de 62.000 – 64.000 tonnes de déplacement, avec une vitesse horaire de 30-35 noeuds.

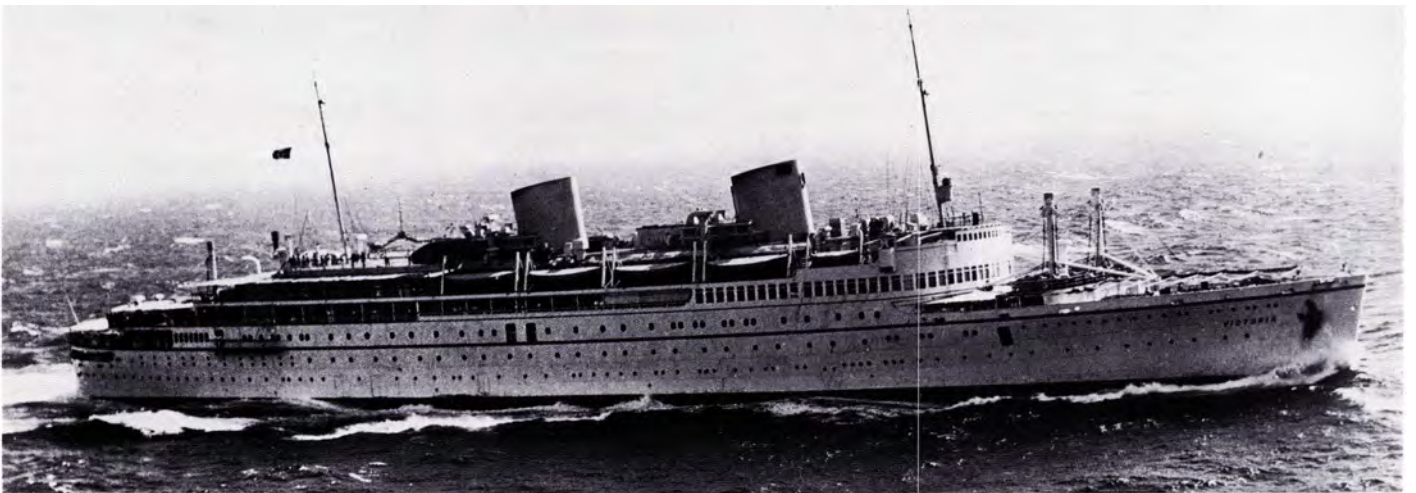
Les deux navires devaient être affectés à un service de passagers entre l’Amérique et l’Europe, pour une traversée de 5 jours par quinzaine. Les deux transatlantiques ne furent pas réalisés, en raison de la perte de compétitivité du milieu naval par rapport au milieu aérien, qui devait devenir manifeste, justement durant ces années-là.



61

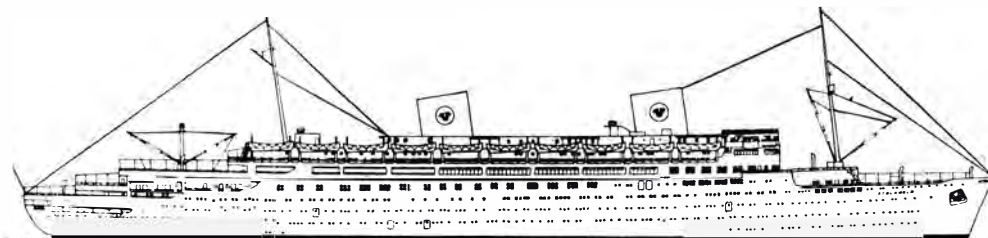
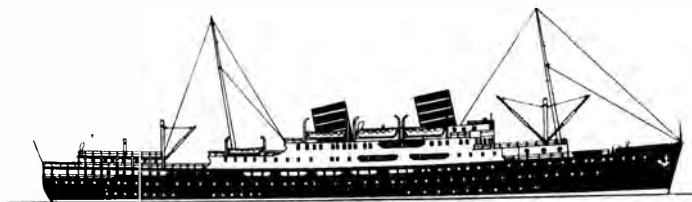
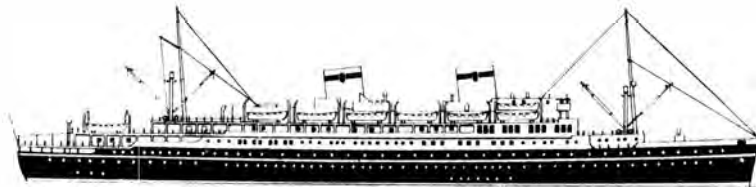
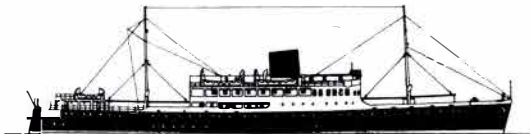
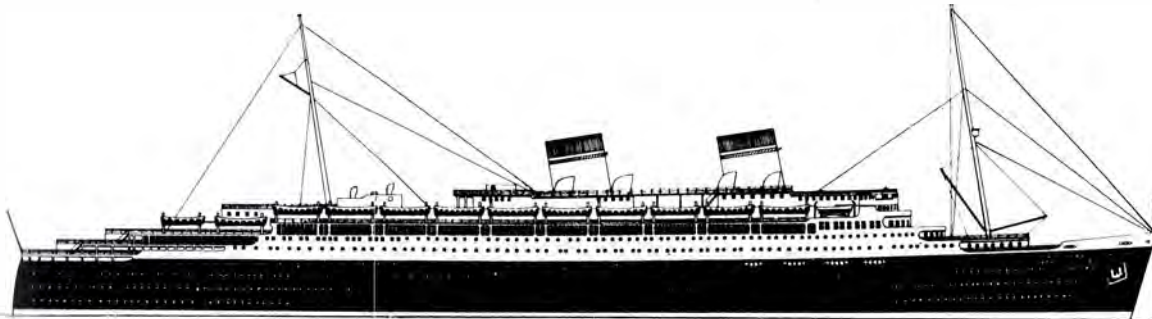
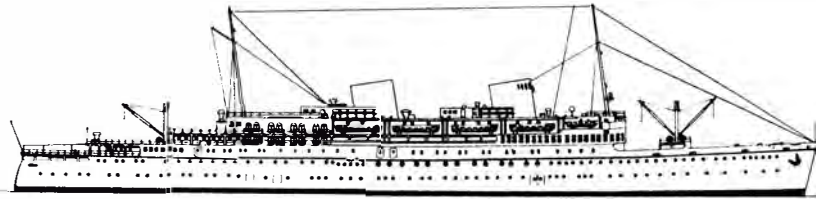


62



60

63

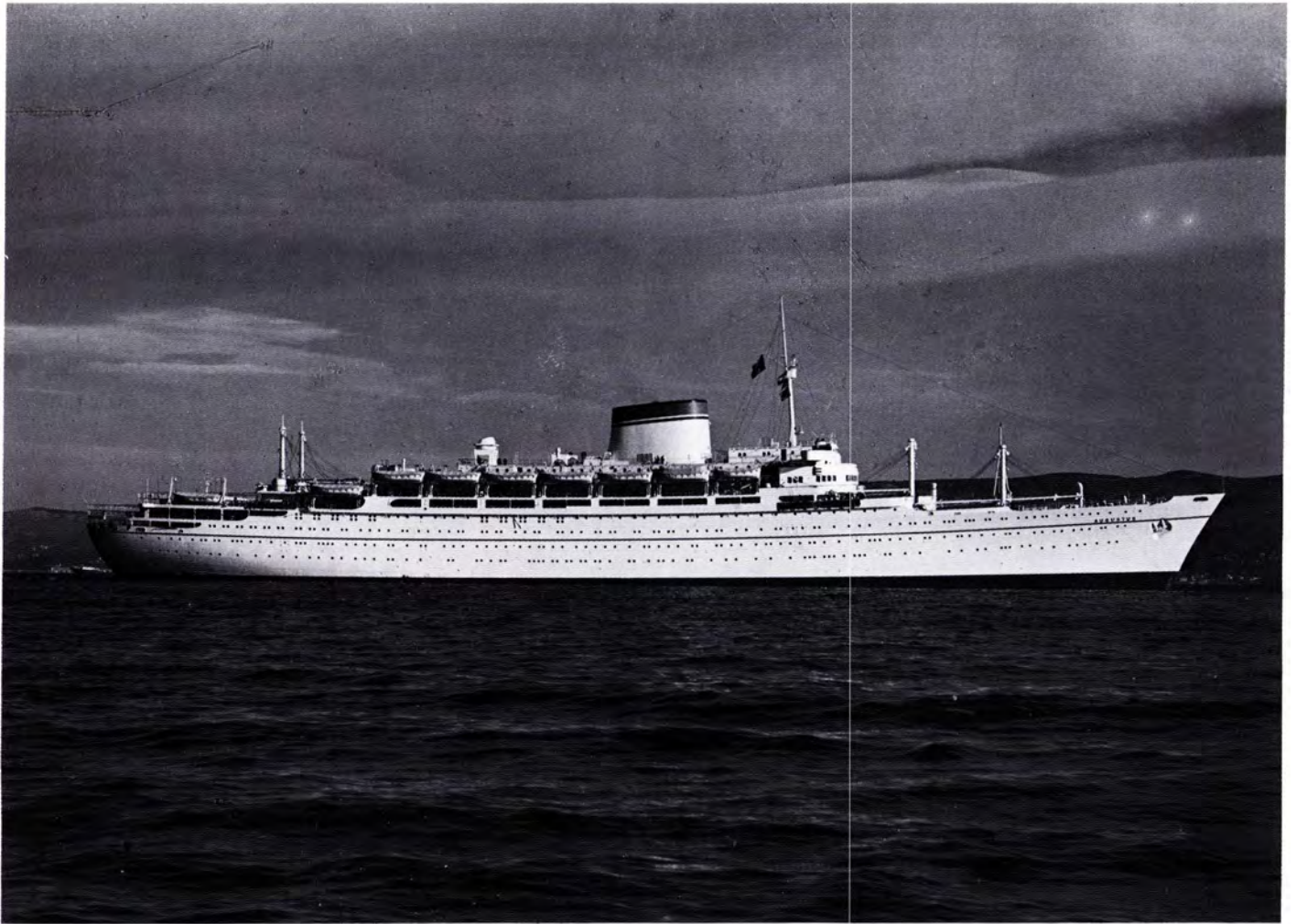


61.
M/s *Vulcania*, 23.940 tonn., 1927.

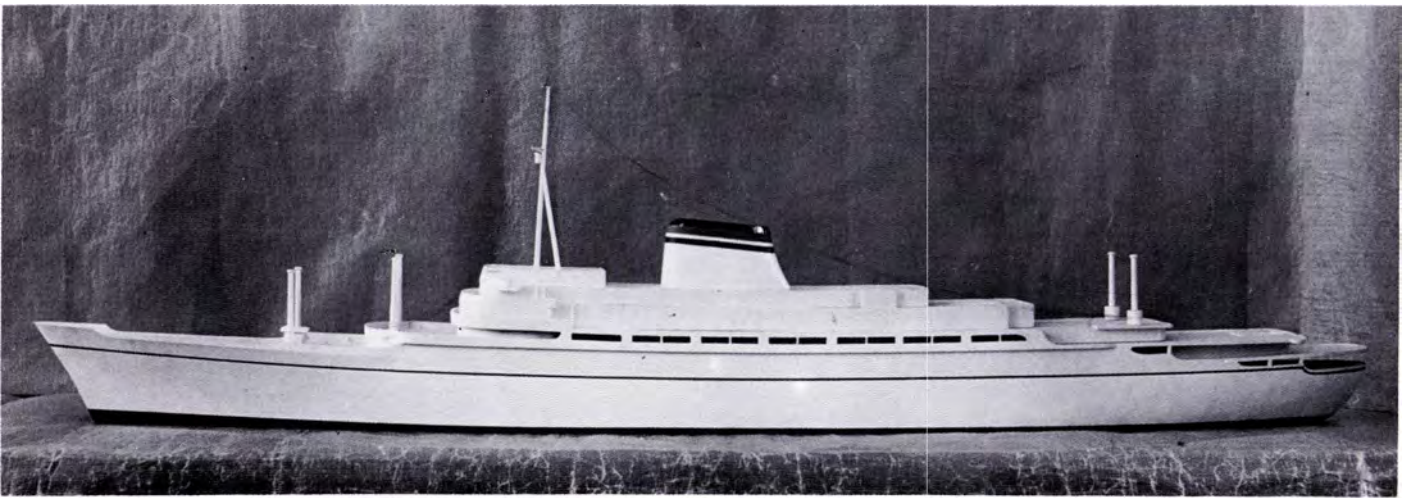
62.
I/s *Bremen*, 51.656 tonn., 1929.

63.
M/s *Victoria*, 13.062 tonn., 1931.

64.
Principaux paquebots construits à Trieste pendant les années 30: M/s *Victoria*, 13.062 tonn., 1931; T/s *Conte di Savoia*, 48.502 tonn., 1932; M/s *Calitea*, 4.013 tonn., 1933; M/s *Pilsudsky*, 14.293 tonn., 1935; M/s *Vega*, 7.700 tonn., 1938; M/s *Stockholm*, 29.307 tonn., 1941.



65



62

66

65.
M/s *Augustus*, 27.078 tjb, 1951.

66.
M/s *Augustus*, maquette en bois,
1950.

en venait à relancer, à des niveaux hyperboliques, la référence fondamentale à un modèle fuselé (fig. 69).

La carène de ce transatlantique – calculée sur celle prévue pour le navire à turbines de la Compagnia Italia di Navigazione (Compagnie Italienne de Navigation) – présentait les deux solutions inédites de l'avant à “sede d'onda”¹⁰ Brevet italien n° 593933 de 1959, “guida di flusso”¹¹ (Brevet italien n° 633116 de 1962) conçues par Costanzi entre 1955 et 1958. Ce fut là une période marquante de l'activité professionnelle de Nicolò Costanzi, en raison de la variété de ses expériences et de la densité de ses études et de ses expérimentations; tout cela peut être documenté, à travers une série d'esquisses de projets, relatifs à des bateaux non conventionnels, à des hydrofoils avec des appareils porteurs inédits et à un autre bateau léger et rapide, doté de solutions techniques d'avant-garde (parmi lesquelles on peut citer un catamaran à carène tétraédrique¹², un bateau à deux coques à *redan* en succession longitudinale¹³, et une machine futuriste du genre des *wing in ground effect machine*) (fig. 68, 70-73). Accompagnés souvent de calculs précis sur les données fondamentales, ces dessins - témoins d'une phase cruciale du processus créateur de Costanzi – représentent la première mise en forme et la première vérification de nouvelles propositions de projets.

On peut considérer comme plus concrètes, à cet égard, les maquettes à l'échelle (fig. 66) – elles aussi expérimentales, comme les carènes de station d'essai – qui offraient la double opportunité de contrôler au premier coup d'oeil les relations de deux, trois, ou même quatre paramètres, et d'expérimenter en même temps les différentes alternatives que l'on aurait pu entrevoir en se fondant sur des données ultérieures obtenues à la suite de ce contrôle de laboratoire.

Et c'est précisément dans cette opération sur des maquettes que seront retracées les prémices de cette capacité spécifique de Costanzi à maintenir unis les deux moments, technique et esthétique. Ceci pourrait apparaître plus clairement si l'on rapporte le problème spécifique du processus créateur de l'ingénieur triestin, à certains résultats de l'épistémologie et de la linguistique courantes, et à ce que font (et non pas à ce qu'ils disent de faire) ceux qui sont concrètement engagés dans la recherche scientifique.

Schématiquement, on peut affirmer que le processus de l'invention est basé sur l'énonciation de problèmes nouveaux qui émergent de l'individuation de questions obscures (problèmes non encore posés) et sur la capacité de les résoudre à travers une reconnaissance et un échantillonnage immédiats et très prompts de la mémoire, accumulés dans les précédentes interventions dans ce domaine.

10.

La “sede d'onda” résulte d'une cavité longitudinale obtenue dans la forme avant de la coque, dont les sections verticales sont rentrées et concaves dans la zone de flottaison; pour devenir ensuite de tendances convexes, tant sur le dessus que sur le dessous de la zone considérée. Une telle conformation créait une sorte de “siège” ou “creux” pour toute la surface de carène léchée par la crête de la vague d'étrave principale, provoquée par le navire en mouvement. Ce moyen améliorait l'attitude de la coque à la pénétration dans le milieu liquide, avec une réduction de la formation de l'onde et une relative diminution de la résistance à l'avancement du navire.

Un tel avant plein donnait ensuite une réserve de flottabilité sur mer houleuse, en exerçant un soutien de l'avant lui-même et en réduisant le tangage.

11.

Cette poupe comporte dans la zone avoisinante la ligne de flottaison, un guide d'écoulement ou une ailette formant appendice déplaçant un certain volume et servant à diriger et à régulariser l'écoulement des filets de courant de sillage et de l'eau refoulée par les propulseurs. Ce perfectionnement permettait d'ajouter les avantages de l'arrière à “traverse tronquée” (à laquelle il ressemblait, par certains aspects, dans la partie immergée) sur les effets de la réduction de la résistance à l'avancement et de la puissance propulsive, aux avantages esthétiques et de réserve de flottabilité de l'arrière “rond à cueiller”, qui était conservée dans la partie émergée.

12.

Il s'agit d'un projet pour bateaux de passagers rapides, avec une coque à semidépagement (ou semiplanante), à carène tétraédrique très prononcée, dotée d'un plan porteur avant destiné à réduire déplacement et surface mouillée. Le projet initial fut vérifié en bassin d'essai des carènes sur une seule coque: à partir de ces résultats, Costanzi élaborait cette intéressante variante, qui prévoyait – afin d'augmenter la stabilité – deux carènes tétraédriques accolées à la façon d'un catamaran, avec plan porteur avant inséré entre elles.

13.

Le projet concerne un navire rapide de passagers de 60-80 tonnes, pour 150 passagers, avec deux coques à *redans*, disposées l'une à la suite de l'autre sur l'axe longitudinal du bateau, selon un système inédit permettant d'obtenir un long pont pour les passagers avec peu de “surface mouillée”.

14.

C'est-à-dire intermédiaire entre le dessin et la manipulation des modèles réduits.

15.

Après cette dernière phase dans l'évolution formelle du transatlantique, l'architecture du paquebot – strictement conditionnée par le souci fonctionnel de la meilleure utilisation possible de l'espace – est arrivée à se transformer peu à peu (s'inspirant parfois de la conception des “ferry-boats” et des “roll-on/roll-offships”) en une sorte de système modulaire d'emboîtements, caractérisé par des superstructures hautes et orthogonales et des coques aux hautes murailles très verticales. Nicolò Costanzi, par son invention du coque expérimentale avec murailles très droites (cf. croquis pour le projet fig. 74 et 75), a devancé cette évolution successive de la notion fonctionnelle de bateau de croisière.

16.

Qui est, autant dire, le contexte historique et social.

Mais pour pouvoir passer de la connaissance systématisée (dans laquelle les données relatives à un phénomène déterminé sont perçues, enregistrées, mémorisées et systématisées par l'intermédiaire des symboles appropriés à un code spécifique du genre et historiquement déterminé), à la promotion de la connaissance "in fieri", l'homme doit travailler à l'intérieur des structures sémiotiques qui lui sont disponibles.

Et dans le milieu spécifique de l'ingénierie navale, de telles opérations se fondent en effet principalement – même si ce n'est pas exclusivement – sur des structures visuelles.

Dans ce cas précis, donc, le moment de l'invention serait un moment exclusivement perceptif: de constitution, c'est-à-dire de "formes" nouvelles (technologiques) consécutives à la précédente mémorisation d'opérations réelles dans ce domaine, bien que situé dans la nouvelle logique opérationnelle de la production du signe.

La clarté visuelle de la forme "in fieri" est déterminante dans ce processus pour le sujet en action lui-même.

La méthodologie opérationnelle (on serait tenté de dire "opérationniste") de Costanzi est, dans cette perspective, symbolique. Et l'exemple déjà analysé du navire à moteur *Victoria* aurait valeur de paradigme: l'ingénieur triestin, à travers un réseau de segmentations (de références linéaires principales et secondaires) rendait la forme claire et distincte, avant tout pour lui-même, de façon à pouvoir, dès lors, agir dans une structure ordonnée et maîtrisée, sur les problèmes fonctionnels émergents.

En observant le critère d'économie dans la formulation "scientifique" des hypothèses (et des vérifications "manuelles" s'y référant¹⁴), Costanzi filtrait l'excès de données disponibles et superflues, supprimant les signes inutiles qui auraient été préjudiciables à l'information.

Un tel processus était implicite dans sa manière d'opérer, pour les modèles schématisés et constitutionnellement sélectifs, en conformité avec les groupes d'opérations considérées, ou privilégiés d'une fois sur l'autre.

Et c'est précisément par l'intermédiaire de l'accentuation logique de certains éléments fonctionnels réels, et par la dissimulation de certains autres, que le sujet définissait les structures (à travers un langage architectonique naval déterminé historiquement) dans un sens ou dans un autre, conférant, de cette manière, une signification à la forme.

Là donc où le langage scientifique utilise un code visuel, la valeur esthétique dépend fréquemment et étroitement de l'observance ponctuelle du principe de l'économie, et de la netteté "opérationnelle".

Ce sera donc dans la parfaite continuité de la stratégie opérationnelle mise au

point initialement par lui-même, que pourra être reconnue et circonscrite la capacité singulière de Costanzi à faire cheminer sur des voies parallèles les exigences fonctionnelles et stylistiques. A ce propos, se révèle exemplaire la manière dont parallèlement à une même application du bulbe d'étrave avec "sede d'onda" s'est précisée une nouvelle interprétation significative du concept de "avant", perçu plus encore, dans son rôle de représentant visuel primaire de la poussée dynamique du navire.

Dans le *Galileo Galilei* (le premier navire réalisé avec "sede d'onda" – 1961 fig. 79), grâce à un infléchissement concave obtenu au-dessus de la ligne de flottaison moyenne dans les quartiers d'extrême avant et grâce à l'adoption correspondante sur la partie située au-dessus de l'eau, de sections verticales convexes au lieu de concaves (comme le veut la norme dans les "avants à clipper" habituelles) se créait tant sur le profil que sur les flancs, un jeu de courbes et de contrecourbes qui – aux dires de Costanzi lui-même – rapprochait l'aspect de l'avant aux formes typiques du cutter du début du siècle, considéré par beaucoup comme un modèle inégalable d'élégance et de sveltesse des lignes.

En outre, la ligne "serpentine" de l'étrave réévoquait, sous certains points de vue, le profil de l'avant à "gubre" haut et fermé, de certaines frégates à voiles de la première moitié du XIXe siècle, antécédents techniques et esthétiques des voiliers marchands rapides qui suivirent.

Et, précisément sur la base de cette utilisation de structures visuelles déjà codifiées, Costanzi réussit toujours à unir idéalement le sens de la représentation, c'est-à-dire de la forme, aux fonctions virtuelles sous-entendues. La nouvelle configuration de l'avant, plus prononcée après sur l'*Oceanic* (1963 – fig. 81,82), et plus encore sur l'*Eugenio C.* (1964 - fig. 80), vint ensuite accentuer ce jeu d'une continuité de surfaces concaves et convexes qui – en assonance avec certaines solutions discernables dans les esquisses de projets cités ci-dessus – résolvait plastiquement la fusion entre superstructures, murailles de côté et carène.

Il s'agissait donc d'une proposition qui, tout en tirant son origine des thèmes "classiques", parvenait néanmoins à obtenir l'unité presque sculpturale de la silhouette, conçue dans son ensemble comme un volume unique modelé.

On se conformait ainsi, d'une certaine manière, à ce concept de "carrosserie-enveloppe" qui, relancé par le transatlantique français *France* (1957-1960), s'était définitivement imposé avec le navire à turbines anglais *Camberra* (1960).

Dans une telle recherche de formes continues et pures, était en vérité implicite – par la suppression des manches à air, des gaillards, des mâts,

des promenades découvertes – l'abandon de nombreuses connotations spécifiquement marines.

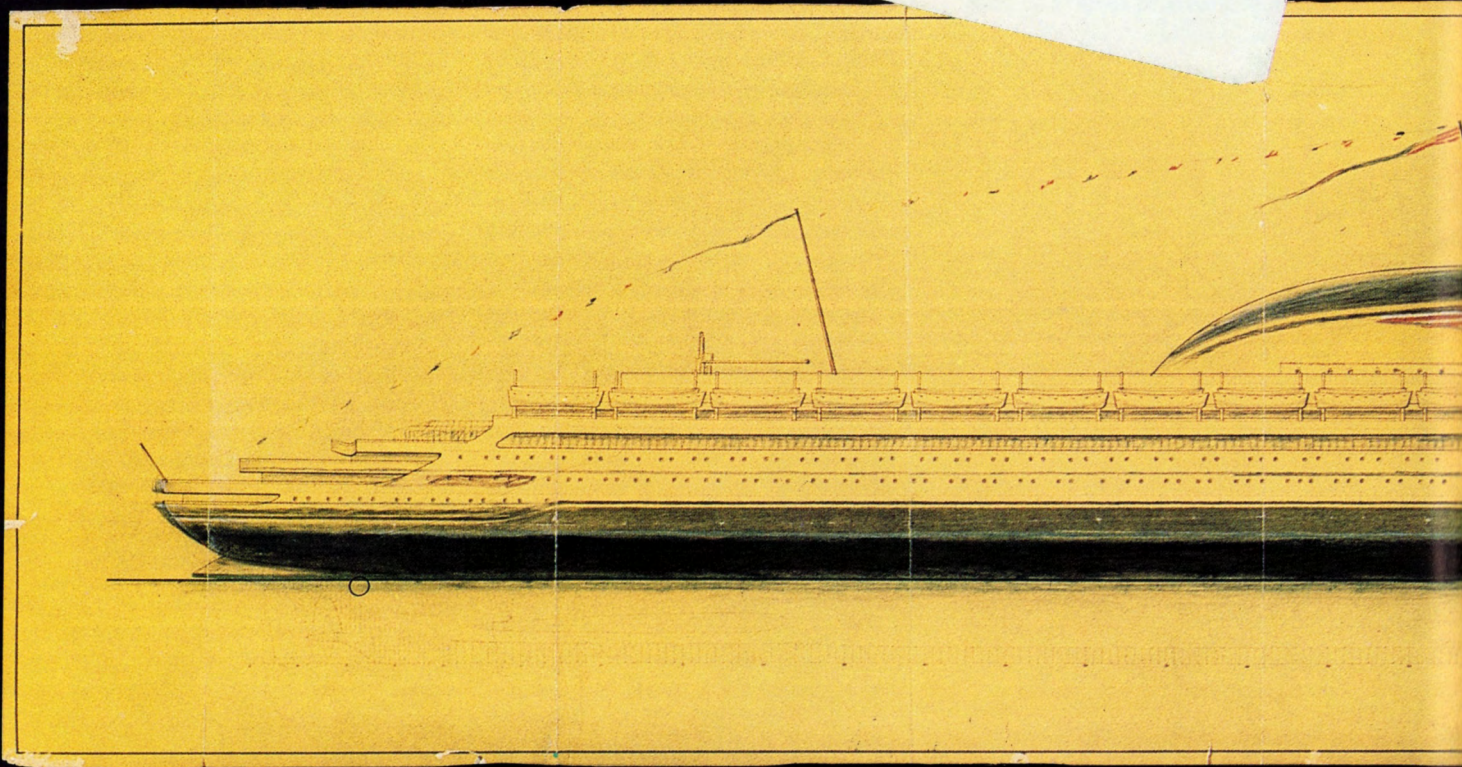
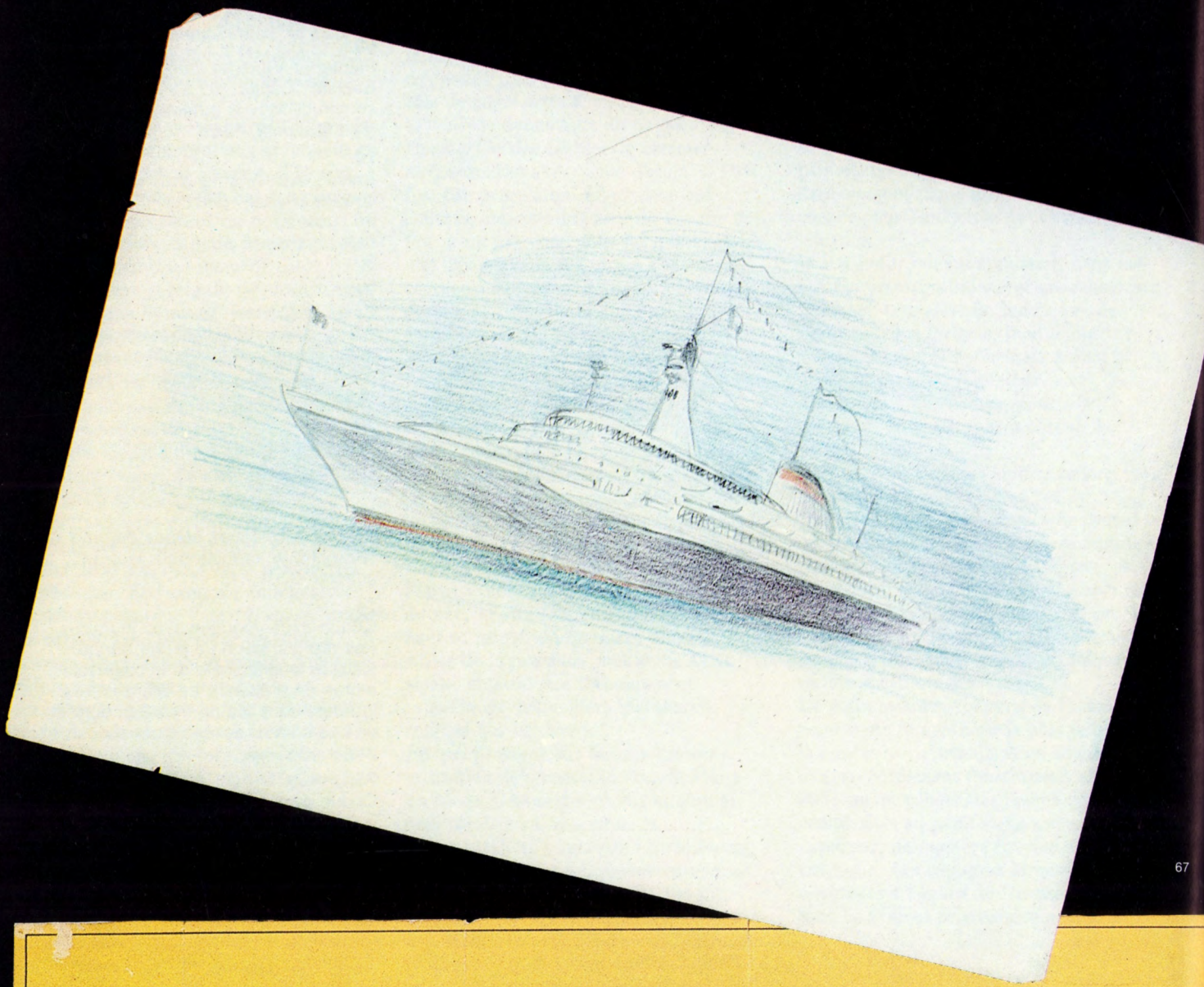
Toutefois, dans l'*Oceanic* et dans l'*Eugenio C.*, grâce à l'importance de la signification conférée à la proue, lancée vers l'avant pour fendre la mer, et en surplomb pour dominer les vagues, Costanzi réussit à garantir la persistance d'un langage à connotation marine.

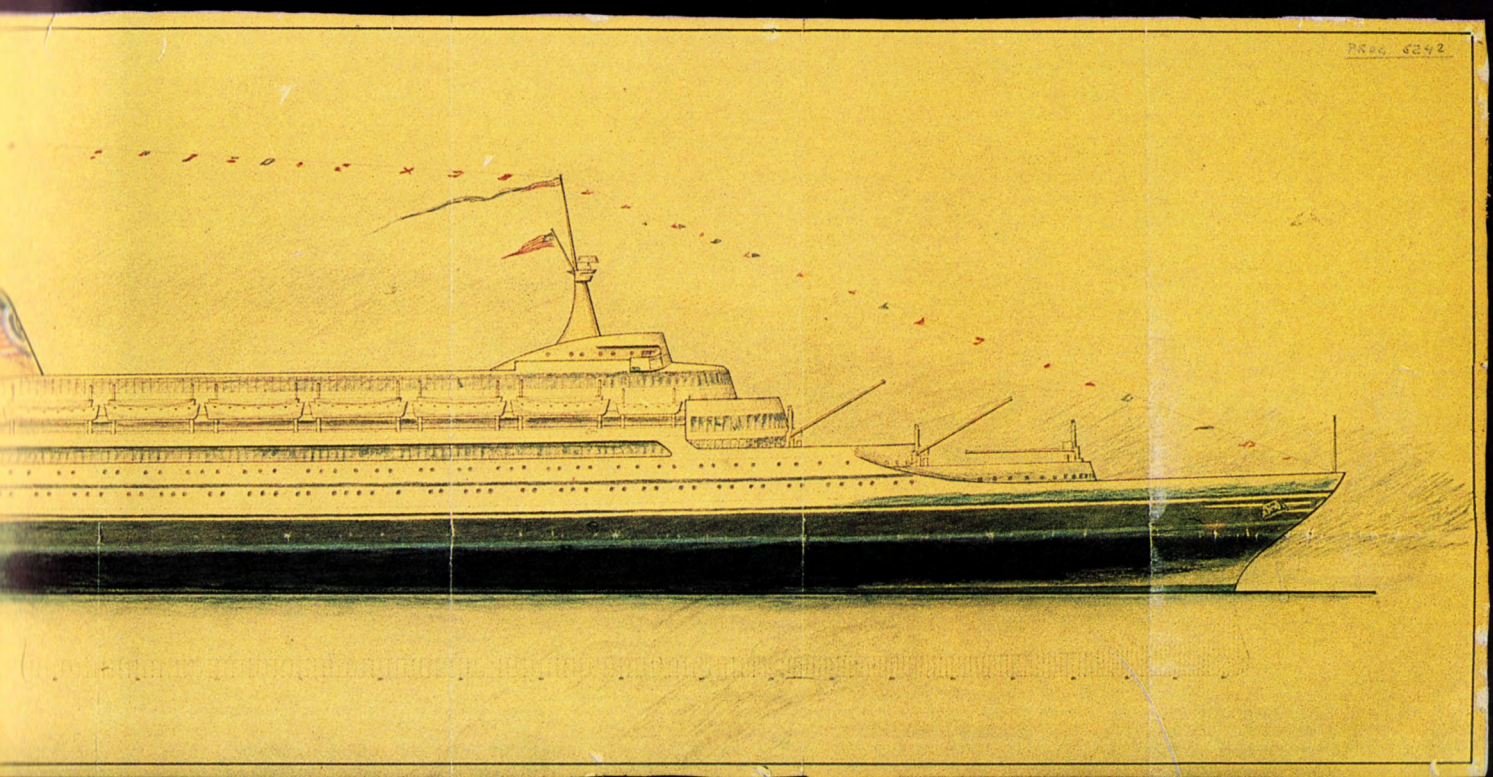
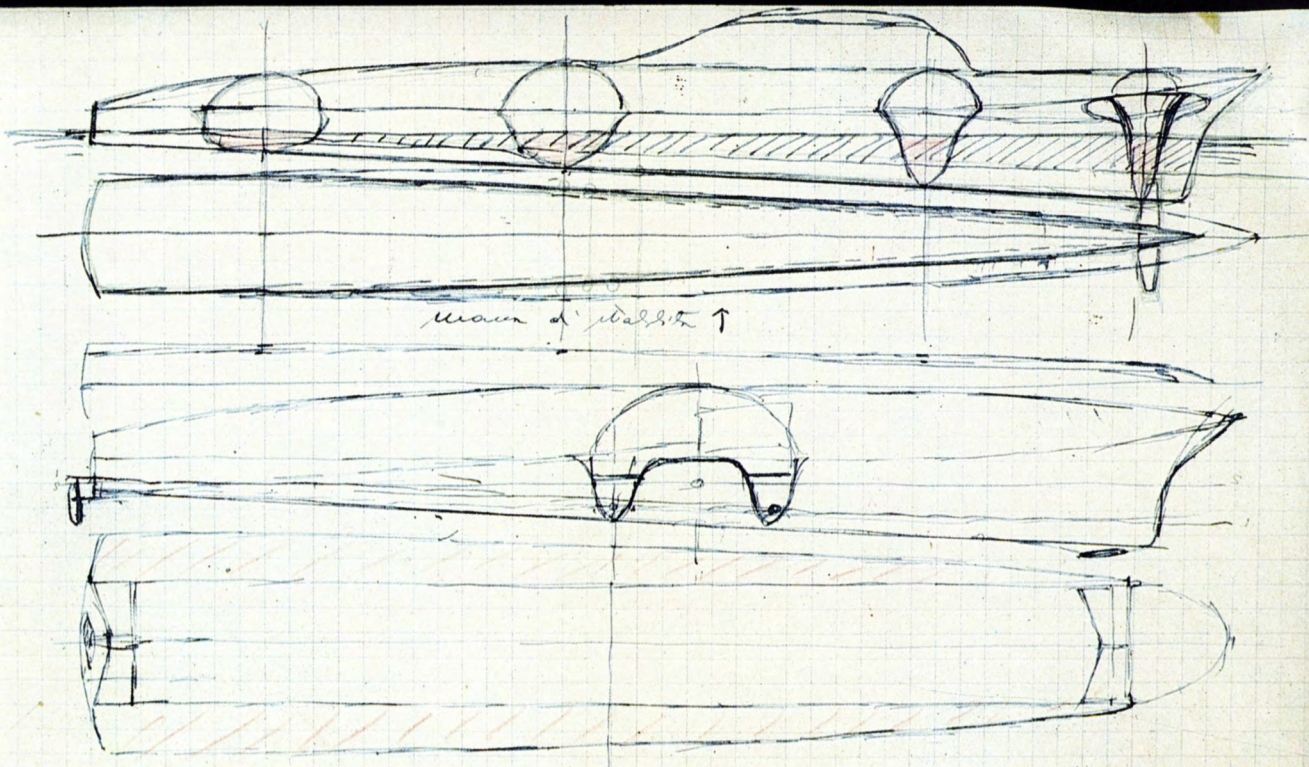
Ces deux dernières oeuvres de Costanzi, qui conduisent à une résolution finale le concept formel traditionnel des paquebots,¹⁵ marquent aussi l'achèvement d'une ultime période de chance pour l'industrie des chantiers triestins.

Il faut enfin relever comment, dans les structures magistralement articulées par Costanzi, une série de touches et de petits moyens formels, fruit d'une collaboration qui s'effectuait à tous les niveaux, du Chef Ingénieur, au dessinateur, au "non-préposé aux travaux", concoururent à obtenir le résultat final.

Ceci suggère combien les aspirations vers un idéal de formes "belles" et "harmonieuses", dépourvues de toute recherche d'effet banal ou de la fantaisie du sensationnel, ont constitué un patrimoine commun du milieu marin (et pas seulement marin) triestin. A cet égard, Costanzi oeuvra essentiellement au sein d'une culture architectonique navale spécifiquement triestine. De cette culture, l'oeuvre de Costanzi représente la synthèse la plus riche et la plus mûre, s'articulant en langages irréprochablement fonctionnels et strictement cohérents, jusque dans leur complexité: au point qu'ils purent exprimer, de manière précise et univoque, des contenus largement novateurs à l'égard de l'horizon culturel¹⁶ dont ils avaient progressivement émergé.

- 67.**
Paquebot à turbine idéé pour la "Compagnia Italia di Navigazione"; croquis pour le projet (deuxième solution), 1958.
- 68.**
Bateau expérimental à coque catamaran avec carène tétraédrique; croquis pour le projet, années 60.
- 69.**
Paquebot à turbine idéé pour la Société "Cantor" (U.S.A.): plan de construction (vue extérieure avec des modifications), 1959.
- 70.**
Bateau expérimental avec deux coques "Redan" placées en succession sur l'axe longitudinal du bateau; croquis pour le projet, années 60.
- 71.**
Bateau expérimental sur le genre des "*wing-in-ground-effect-machines*" avec ailerons de sustentation du type "*hydrofoil craft*"; croquis pour le projet, années 60.
- 72.**
Proposition pour l'augmentation de portée pour hydrofoil; croquis pour le projet, années 60.
- 73.**
Bateau rapide avec carène de type tétraédrique; croquis pour le projet, années 60.
- 74.**
Coque expérimentale avec murailles très droites, pourvue d'une bonne stabilité longitudinale et transversale même en présence de charges très lourdes, dans les ponts supérieurs et en cas de mer agitée; croquis pour le projet 1965-66.
- 75.**
Coque pour ferry-boat ou pour bateau de croisière tirée des études illustrées par le dessin 74; croquis pour le projet, 1965-66. Par ce type de coque (caractérisée par des murailles très droites susceptibles de garantir le maximum développement modulaire de cabines identiques) Nicolò Costanzi a devancé l'évolution successive de la notion fonctionnelle de bateau de croisière.
- 76.**
Paquebot à turbine idéé pour la "Compagnia Italia di Navigazione"; croquis pour le projet (première solution), 1958.
- 77.**
Paquebot à turbine idéé pour la "Compagnia Italia di Navigazione"; croquis pour le projet (première solution), 1958.
- 78.**
Bateaux de croisière; croquis pour le projet (avec l'indication des calculs pour le contrôle harmonieux des rapports proportionnels entre les différentes parties architectoniques), fin des années 50, début des années 60.
- 79.**
T/s *Galileo Galilei*, 27.898 tonn., 1963.
- 80.**
T/s *Eugenio C.*, 30.567 tonn . 1964.

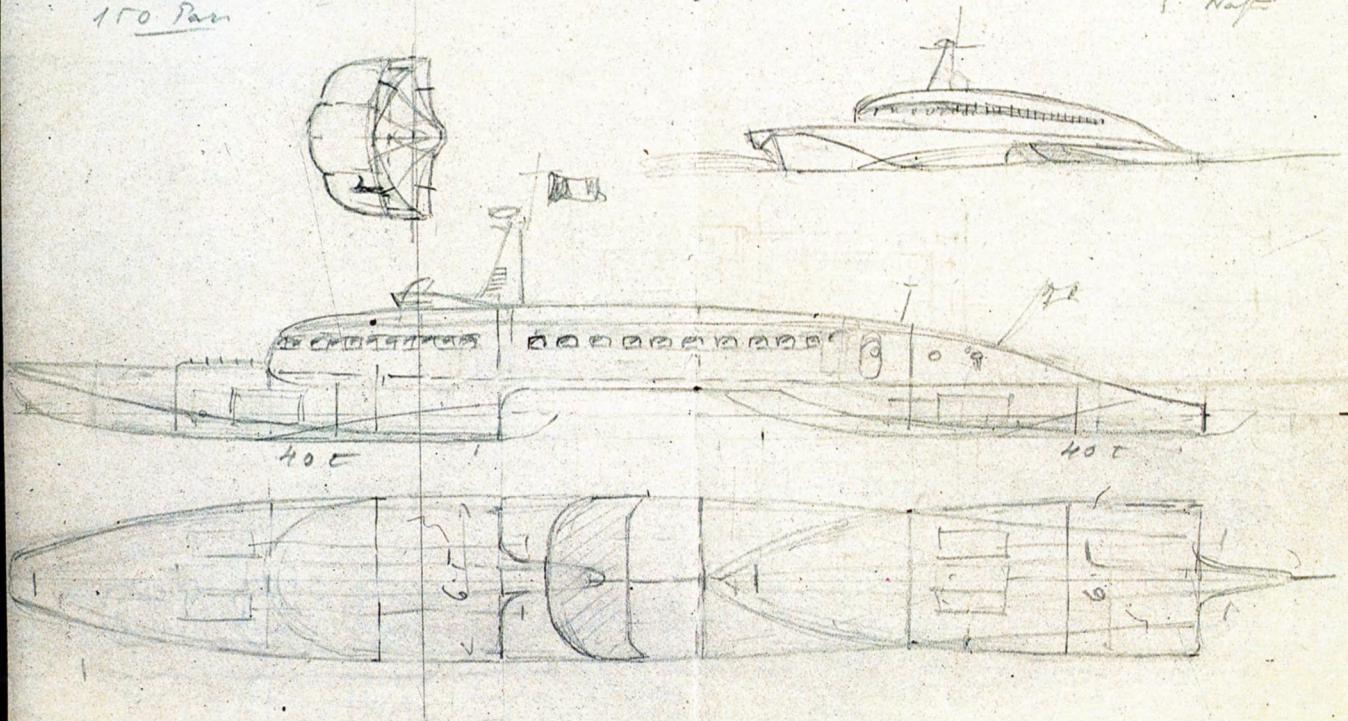




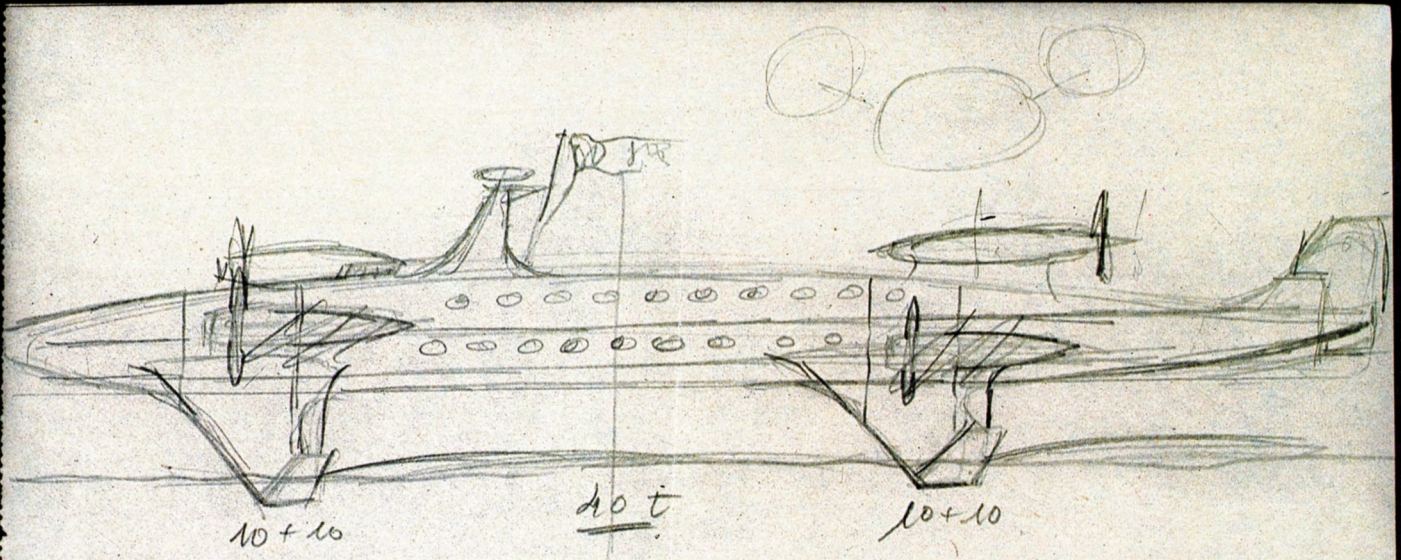
20 x 47 = 1 x 0.3 = 4.59 B = 421 D = 84 - Per Kapo 60 T

45 mpa + all
15 mit
45 Pan g.
5 Naft

150 Pan



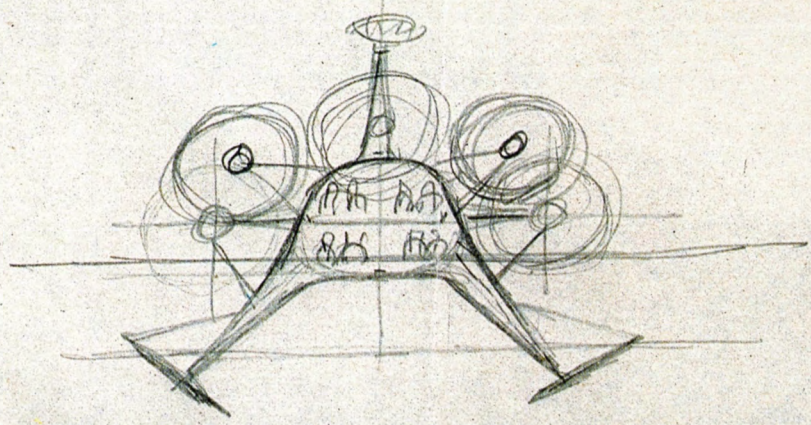
5



10+10

40 t

10+10



58

Projeté γ moments portants $\propto V^2$ par l'alignement

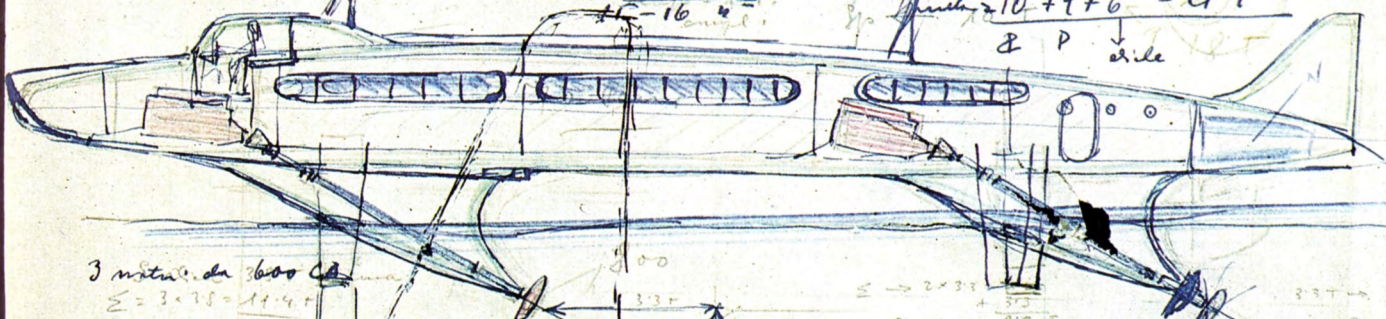
Parabol-16 ton

$$15 - 16 = 1$$

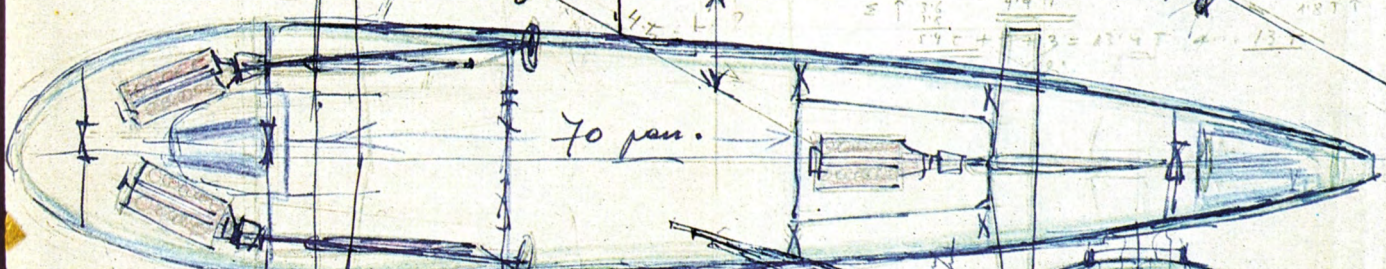
$$10 + 8 + 6 = 24$$

$$10 + 9 + 6 = 25$$

8 P aile

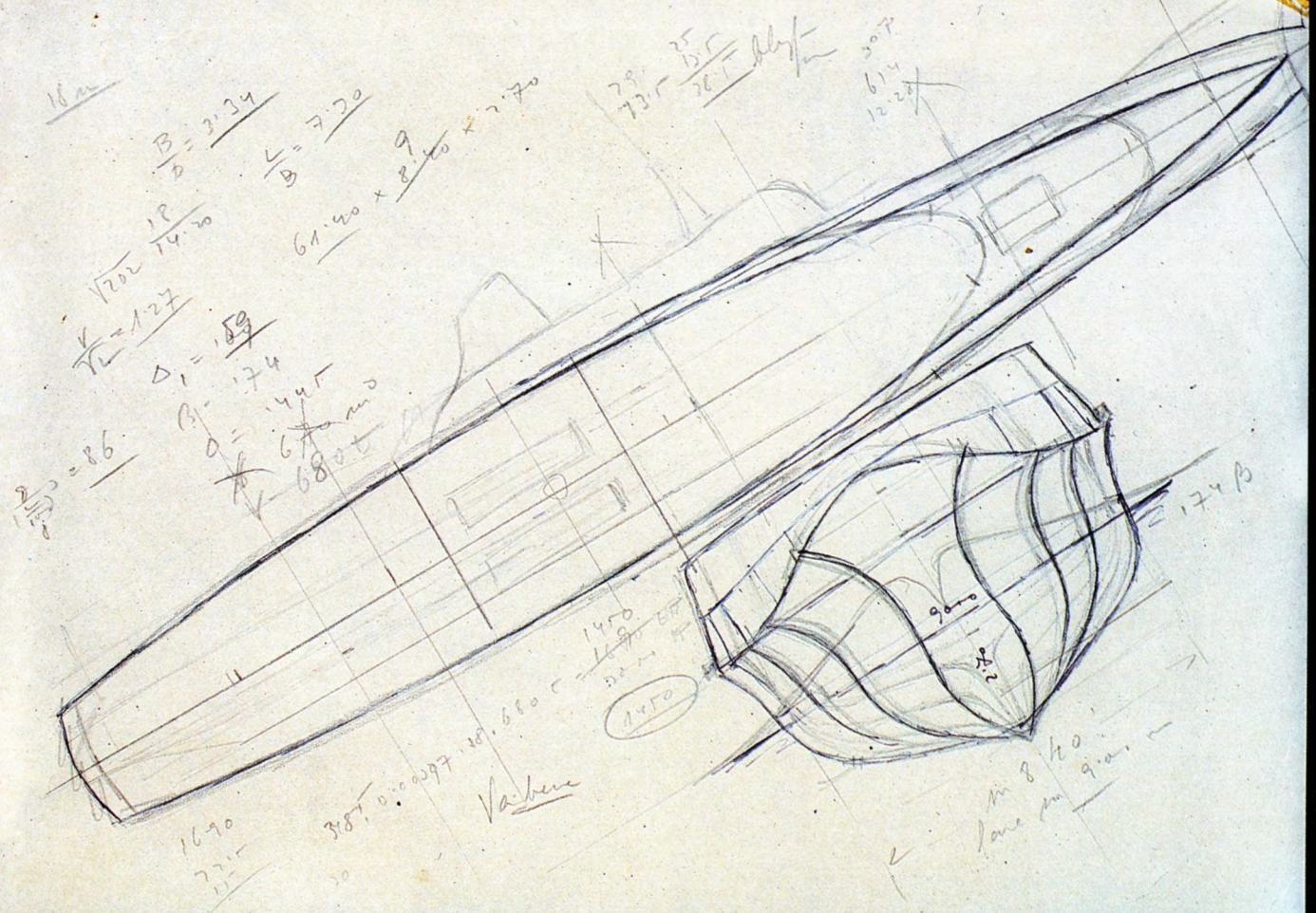
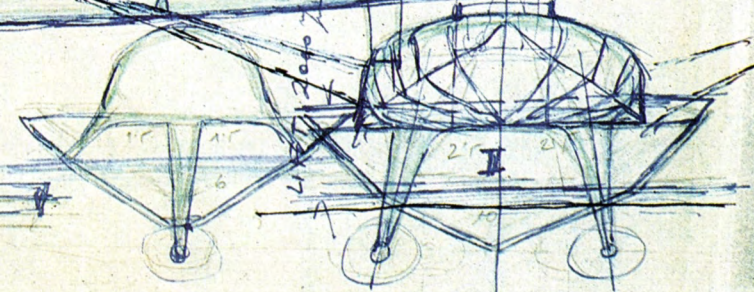
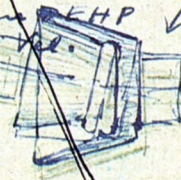


3 mètres de base CA
 $\Sigma = 3 \times 78 = 234$



70 pas.

Prose varieo pimentis
 pour empennage KHP



$$\frac{B}{D} = 3.34$$

$$\frac{L}{D} = 7.20$$

$$61.40 \times \frac{9}{21.40} = 2.70$$

$$\frac{78}{73} = \frac{25}{26}$$

$$\frac{307}{614} = \frac{1227}{1227}$$

$$\frac{V}{V_0} = 1.27$$

$$\Delta_1 = \frac{159}{174}$$

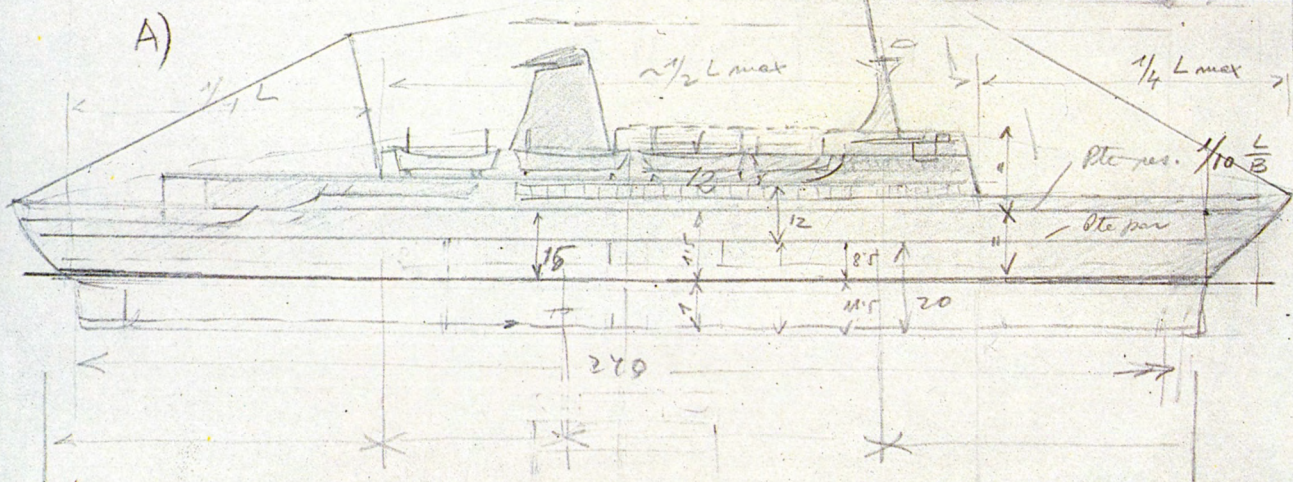
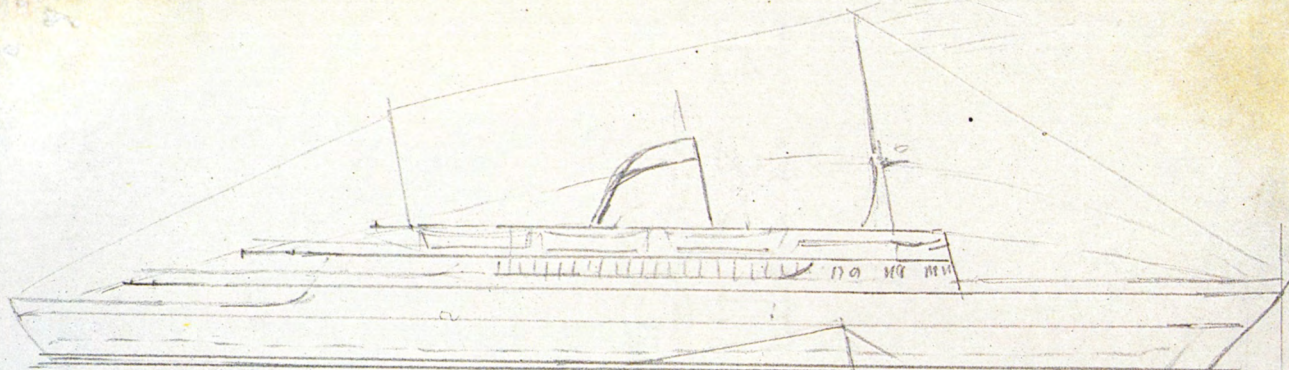
$$a = \frac{445}{688}$$

$$\frac{1690}{721} = 2.34$$

$$387 \cdot 0.000297 = 0.115$$

$$\frac{1450}{1690} = 0.858$$

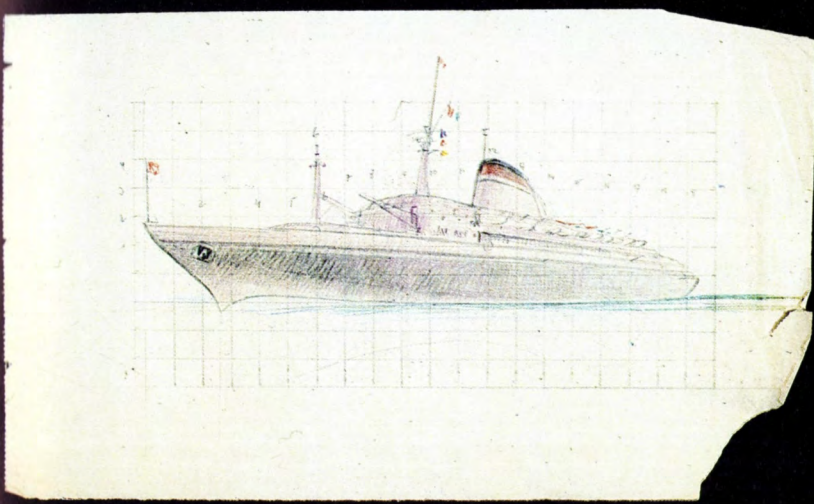
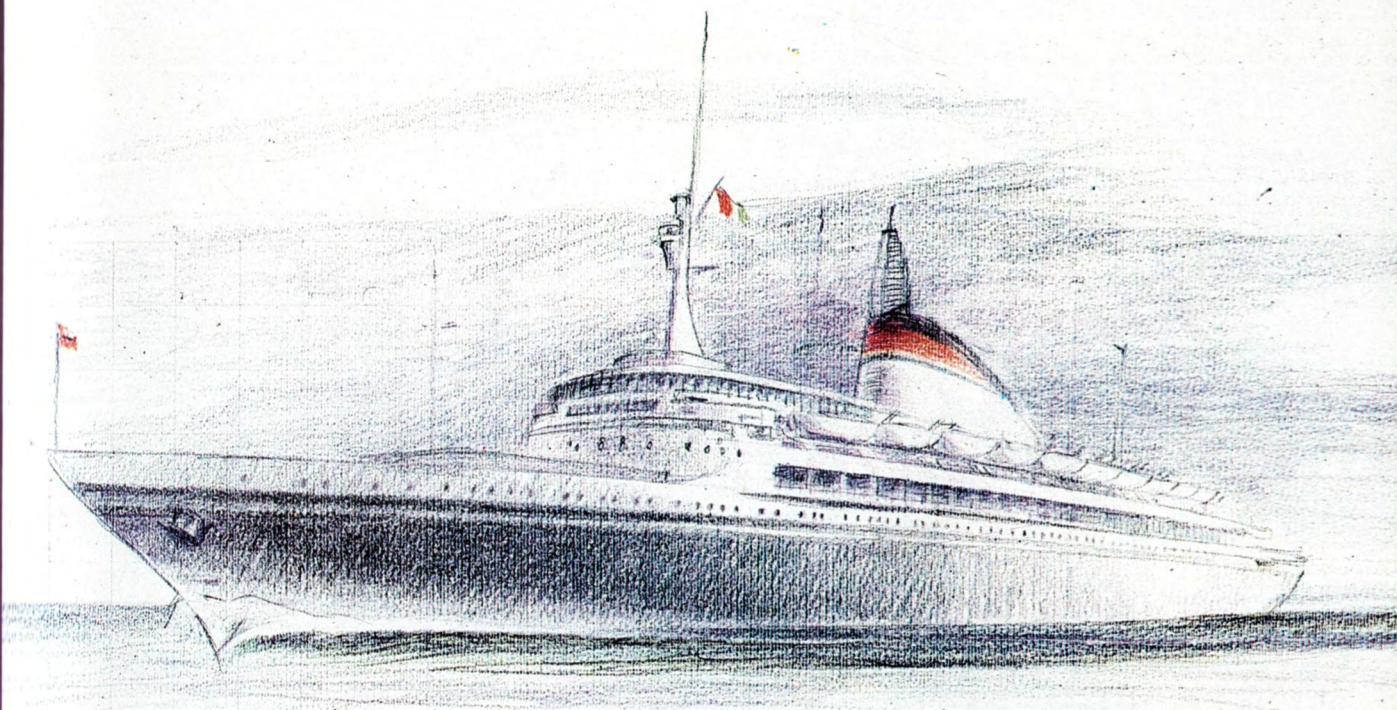
8 ha
 9 ha

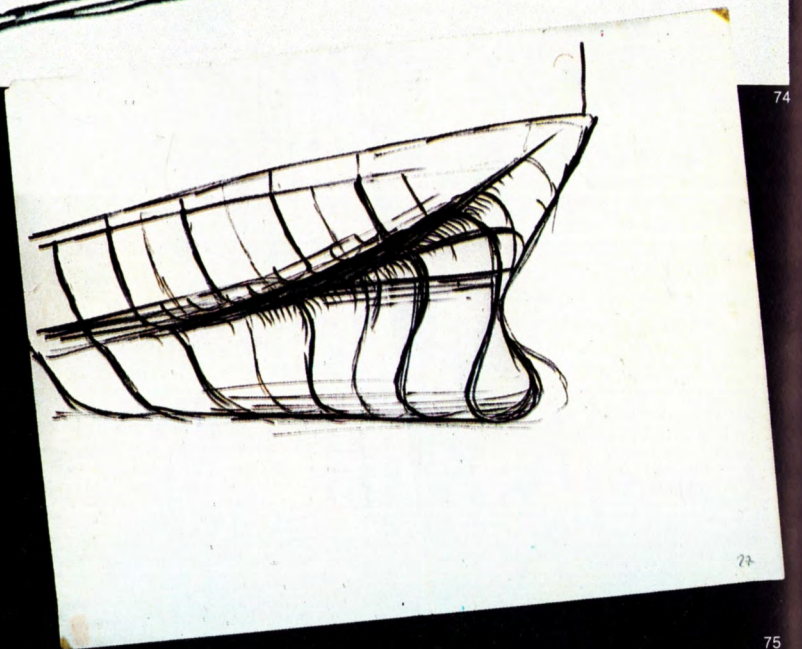


$\frac{240}{25} = 9.6$
 $\frac{240}{15} = 16$

$\frac{90}{5.6} = 16.16$
 #6

$\frac{L}{D} = 6.85$



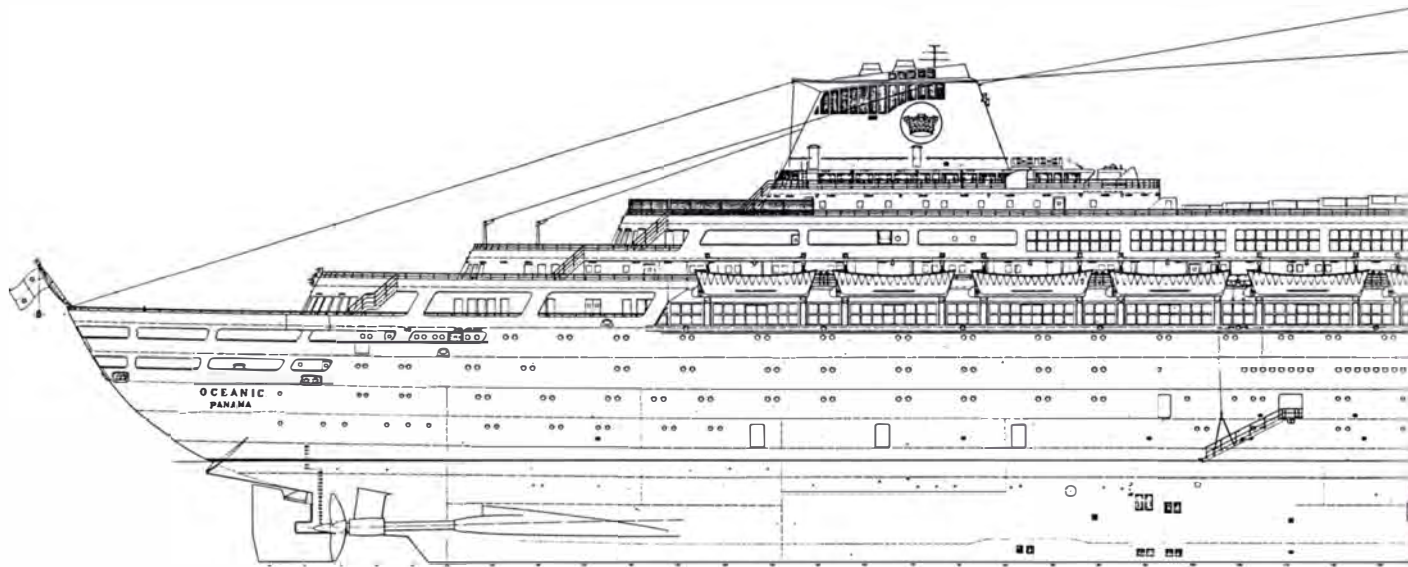




79



73

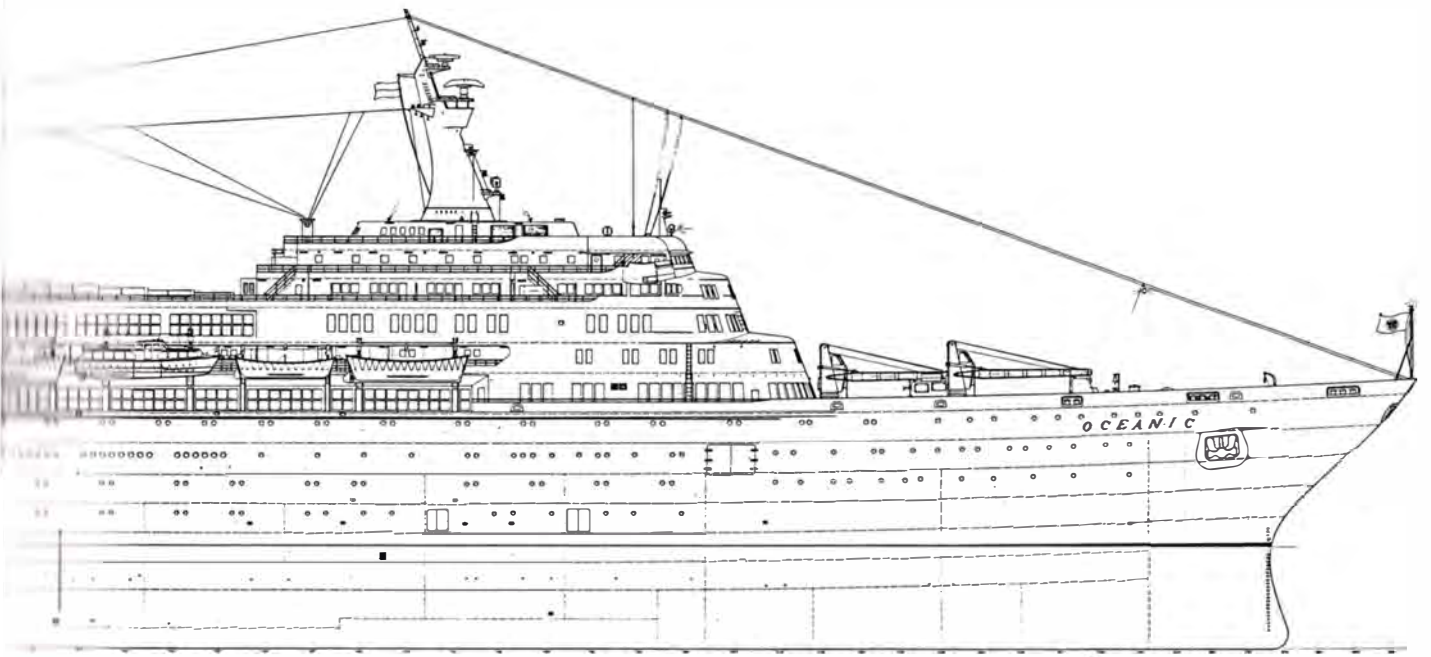


82

81.
T/s *Oceanic*, plan de construction
(vue extérieure),
1964-65.

82.
T/s *Oceanic*, 27.644 tonn., 1965.

OCEANIC



STYRENS & SÖDERBERG
Sjöfartstekniska Byrå

Il est des moments où déployer une activité déterminée, une profession ou un art constitue quelque chose d'extrêmement opportun et bénéfique. Il est des moments particulièrement heureux dans la vie d'une ville, de sa culture et de sa population, de sorte qu'on en vient inévitablement à l'identifier avec une période historique précise. Trieste, aujourd'hui belle et assoupie, vit *son moment* entre la fin du siècle dernier et les débuts de celui-ci. Ville commerciale, rendue opulente par son intense activité et ses voies de circulation, qui en font un noeud fondamental – pas seulement géographique – de l'Empire des Habsbourg: ville-vedette, selon Slataper, "qui aurait dû assumer le devoir historique d'être un creuset et un diffuseur de civilisations": orientale, autrichienne et italienne. Ville qui vit et prospère économiquement sous le gouvernement des Habsbourg, mais qui n'a pas encore renoncé au rêve d'indépendance du Risorgimento, dans lequel est particulièrement ressentie l'évocation d'une culture "qui possède une tradition"¹, comme la culture italienne. C'est dans cette ville de mélanges de races, de religions et de cultures différentes, divisée entre l'idéal irrédentiste et celui de la "Mittel-Europa", dans laquelle travaille Svevo, encore inconnu le jeune Saba, et qui accueille Rilke et Joyce, que naît et passe sa prime jeunesse Gustavo Pulitzer, fils d'une famille aisée de la bourgeoisie commerçante d'origine juive.

Bien que ses parents soient tous deux Hongrois, sujets des Habsbourg, et de langue maternelle allemande, Pulitzer fréquente l'école italienne. Outre le lycée classique de la ville, qui reçoit sur ses bancs Slataper – contemporain de Pulitzer –, les Stuparich, et autres fervents irrédentistes, il est inscrit à la Società Ginnastica Triestina, *foyer bien connu d'italianisme*.

C'est pour quoi, la décision de Pulitzer d'aller compléter ses études en Allemagne, à Munich de Bavière – où il s'inscrit à l'Ecole Polytechnique en 1907,

pour préparer le diplôme d'ingénieur – ne laisse pas, dans un certain sens, de nous surprendre.

Mais d'autre part, ce choix paraît parfaitement justifié, si l'on considère que précisément à Munich, cette même année, est fondée la Deutscher Werkbund, association *habilitée pour sélectionner les meilleures représentations de l'art de l'industrie et des métiers*; au nombre des fondateurs, auprès des noms de Van de Velde et Muthesius, on trouve aussi celui de Theodor Fischer (1862-1938), qui deviendra le maître de Pulitzer, puis par la suite son patron de thèse.

Cette décision de parachever ses études à Munich reflète en outre l'aspiration à vivre l'architecture là où le débat est le plus brûlant, là où les stimulations sont les plus fortes; elle témoigne du besoin d'une préparation culturelle *internationale*, de longue haleine, très imprégnée des instances idéologiques exprimées par les doctrines architectoniques et artistiques les plus récentes en Europe.

Ce que représente Florence, au début du siècle, dans le domaine de la littérature et des sciences humaines, pour Slataper, pour le génial Michelstaedter, qui se donna la mort, pour les autres émigrés juliens formés dans le climat de *La Voce*, Vienne, puis Munich, en sont l'équivalent pour l'architecture. De Vienne émanent les messages les plus intéressants, là même où se forment, dans la forge de la Wagnerschule, une grande part des architectes qui travaillent à Trieste, à l'orée du siècle. Cela n'empêche toutefois pas le nouveau lauréat Pulitzer de conseiller, comme d'autres et plus célèbres "Allemands" avant lui, de Fischer von Erlach à Schinker, la nécessité du *voyage en Italie*, à travers les villes de l'Ombrie et de la Toscane, où l'on acquiert la connaissance directe de l'architecture romaine et de la Renaissance à travers le traditionnel et irremplaçable instrument du dessin d'après nature (fig. 83, 84). Dans les années précédant immédiatement la Grande Guerre, Pulitzer voyage encore

Gustavo Pulitzer Finali

1887

Il naît à Trieste, le 17 octobre, fils de Geza Pulitzer et Carolina Finali, tous deux d'origine hongroise.

1893-1907

A Trieste, il achève ses études primaires et secondaires dans des écoles de langue italienne et obtient le diplôme de fin d'études au lycée classique.

1908-1911

Il s'inscrit à l'Ecole Polytechnique de Munich de Bavière, où il obtient le diplôme d'ingénieur; son patron de thèse est Theodor Fischer.

1911-1914

Il effectue de nombreux voyages à travers l'Italie et l'Europe, pour parachever sa formation culturelle et professionnelle.

1914-1919

Afin d'éviter d'être engagé dans l'armée austro-hongroise, il se rend à São Paulo du Brésil, chez un de ses frères.

1920-1925

Il retourne à Trieste; fonde la Stuard, un "atelier d'art décoratif pour ameublement"; participe à diverses expositions nationales et internationales, présentant des objets de sa propre production.



beaucoup, enrichit son bagage culturel et professionnel, traversant l'Europe de part en part, de la Grèce à l'Angleterre; déplacements minutieusement consignés dans les carnets d'esquisses que le jeune architecte emporte toujours avec lui.

Après la parenthèse de la première guerre mondiale, que Pulitzer "déserte" en se rendant auprès de son frère, à São Paulo au Brésil – ville où il se verra confier ses premières charges professionnelles – il retourne à Trieste, où il prend la citoyenneté italienne. Le début des années vingt, le voit particulièrement actif dans le secteur de l'architecture d'intérieur, favorisé en cela par les relations qu'il cultive dans la haute société des chefs d'entreprise, superposant les amitiés personnelles aux charges professionnelles; pour cette catégorie d'acquéreurs, Pulitzer établit des projets de villas et d'appartements de luxe, dans lesquels *l'unique* et le précieux deviennent un objet de distinction sociale. Il faut, de plus, souligner que Pulitzer hérite de sa famille un esprit pragmatique propre à l'homme d'affaires: il fonde ainsi, avec l'architecte Ceas, la Stuard, "atelier d'art décoratif pour ameublement", qui associe le moment où naît le projet à celui de sa production, en rapport direct avec la main d'oeuvre spécialisée.

Avec la Stuard, Pulitzer participe à de nombreuses expositions nationales et internationales, aux Biennales de Monza, à l'Exposition de Paris de 1924, à la Biennale de Venise de la même année, recueillant partout des éloges flatteurs pour le matériel présenté, en majeure partie des objets de décoration pour l'habitat².

Il semble extrêmement difficile, aujourd'hui, de cerner d'un point de vue stylistique ces premières oeuvres de Pulitzer; on est frappé par un surprenant chevauchement de vocables, qui qualifient des styles et des cultures différents: des propositions philologiques d'une historicité de la fin du XIXe siècle, on rejoint, à travers Biedermayer, des motifs dans lesquels on peut lire des références du Jugendstil,

1925

Il se voit confier la première commande d'aménagements d'intérieur navals, pour quelques pièces du M/s *Saturnia*.

1925-1929

Il travaille à Trieste dans le secteur de l'architecture d'intérieur, à terre comme sur les navires.

1930

Il établit le projet et dirige l'exécution des travaux sur le M/s *Victoria*.

1931-1934

Il travaille principalement dans la décoration navale pour les plus grandes compagnies nationales et étrangères, à bord des navires construits dans les chantiers de Trieste et de Monfalcone.



83, 84.

Du cahier des esquisses de Pulitzer de son *Voyage en Italie*; crayon sur papier, 1912.

La commande la plus prestigieuse est celle du projet et de la direction des travaux sur le T/s *Conte di Savoia*.

1934

Il épouse Ducia Kitter, de plus de vingt ans sa cadette, fille d'une famille noble russe d'Odessa réfugiée à Londres au moment de la révolution bolchévique; elle lui donne deux enfants: John (1937) et Natasha (1942).

1934-1935

Il se rend à Londres pour une série de commandes prestigieuses: l'aménagement des salles publiques du Grosvenor Hotel, le Bureau de la Société de Navigation Italia-Cosulich-Lloyd Triestino, le Bureau de la Compagnie Italienne de

Tourisme. En même temps, il s'occupe de l'aménagement des salons des congrès, au palais de la Société des Nations à Genève.

1934-1936

Plan d'aménagement pour la cité minière d'Arsia, 6.000 habitants, en Istrie.

1935-1939

Il réalise les aménagements intérieurs des plus grandes unités de guerre construites à Trieste pour la Marine Militaire Italienne.

1939

Il se rend aux Etats-Unis avec sa famille, pour représenter l'Italie à la New-York World's Fair, avec son projet du pavillon des *Italian Restaurants*.

sécessionnistes: du *style Empire* aux Wiener Werkstätte et au mobilier italien *style 1900*. Au reste, l'ensemble de cette production est caractérisé par une élégance et une préciosité de l'exécution dues à un travail artisanal de grande qualité, qui fait alterner l'emploi d'essences exotiques, comme l'ébène macassar, le palissandre, l'embuja, le zebano, le bois de bruyère, le bambou, avec celui des céramiques Richard Ginori, des incrustations en nacre, des revêtements en cuir et du parchemin animal.

En 1925, grâce à l'amitié qui le lie à la famille des armateurs Cosulich, pour laquelle il établira, jusqu'aux années cinquante, des projets de villas, de mobiliers et de bureaux, Pulitzer entre dans le monde de l'architecture d'intérieur navale.

A bord du *M/s Saturnia*, qui signe la renaissance économique de l'activité des chantiers après la dure parenthèse de la guerre, il dresse le projet et dirige l'exécution de certaines pièces de la première classe: le fumoir, en style anglais Tudor, et la galerie (fig. 106) dans laquelle résonnent encore des éléments de la Renaissance, combinés à des réminiscences marines.

Cette première tentative permet de réaliser combien Pulitzer reste encore débiteur de la culture anglo-saxonne, dont les meilleurs représentants en Italie étaient alors les frères Coppedé.

Nous sommes à l'époque des fantastiques palais flottants, où la fiction du voyage revêt des aspects tout à fait théâtraux: les scénographies représentent ce que l'on peut imaginer de plus éphémère: une accumulation d'espaces diversifiés de façon éclectique, dans lesquels une "salle à manger hellénistique" succède à un salon de réception "magnifique et fastueux comme à Versailles, au château du Roi Soleil", puis une "rôtisserie attrayante et gaie, dans laquelle revit l'épicurisme du quattrocento toscan"; et enfin, l'inévitable "piscine pompéienne", fleur à la boutonnière de tous les grands liners du temps³.

Pulitzer prend très vite ses distances vis-à-vis de cette culture qui semblait

avoir été étouffée par la terrible réalité de la guerre et qui réapparaît, contre toute attente, dans le climat d'effervescence de la reprise économique. L'abandon de l'historicité et de l'exubérance décorative qui l'avait d'ailleurs toujours distingué – par goût et par sens de la mesure –, de l'exagération kitch du style Coppedé, est certainement suscité par la connaissance directe des thèmes nouveaux qui émergent dans le panorama architectonique en Europe. Ces années-là voient, effectivement, la naissance du style international: son prophète, Le Corbusier, écrit en outre ce texte fondamental, *Vers une architecture*, qui deviendra l'évangile des rationalistes, en Italie et à l'étranger⁴. A la Biennale de Monza de 1927, on assiste aux premières "provocations" de l'internationalisme italien qui, Terragni en tête, propose des volumes blancs, propres, essentiels, et des espaces ouverts. En 1929, Pulitzer expose à Barcelone, où la provocation vint du pavillon de l'Allemagne de Mies van der Rohe, qui porte aux extrêmes ce que le grand précurseur de l'architecture moderne, Adolf Loos, prônait (et réalisait) depuis vingt ans.

Au contact de tels messages, le style, le goût et l'idéal architecturaux évoluent progressivement chez Pulitzer; déjà dans les bateaux sur lesquels il oeuvre, à la fin des années vingt, nous remarquons des signes de cette mutation: si avec les *Saturnia*, *Vulcania* et *Conte Grande*, le cordon ombilical qui le relie à l'historicité n'est pas complètement coupé, avec les réfections à bord du *Conte Rosso* et *Conte Verde* – célèbres unités cédées par le Lloyd Sabauda de Gênes au Lloyd Triestino – puis avec les nouveaux aménagements sur le *Président Wilson*, sont jetées les bases d'une révolution dans l'architecture d'intérieur, dont Pulitzer sera le protagoniste incontesté. En 1930, est mis à flot à Trieste, le *Victoria*, superbe bateau d'après le projet de Costanzi, construit dans les chantiers San Marco.

Tout a été dit sur la très grande élégance et la "beauté novatrice" du joyau du

Lloyd, dans la notice consacrée à Costanzi; ajoutons seulement que cette unité devint, en peu de temps, célèbre dans le monde entier, grâce à l'originalité de sa ligne et à la grande modernité des aménagements intérieurs, dus à Pulitzer. Ce bateau blanc devint par la suite une référence précise, une pierre milliaire dans le secteur mouvementé de l'industrie des chantiers de notre pays; en Allemagne, un an auparavant, était mis à flot le *Bremen*, grand colosse de plus de 50.000 tonnes, toujours considéré comme le premier navire moderne aérodynamique dans l'histoire de l'architecture navale et dont, inévitablement, Pulitzer, tout comme Costanzi, s'étaient en partie inspirés. Sur le *Victoria*, l'architecte triestin accomplit une authentique révolution en parvenant à renverser les présupposés stylistiques, constructifs et culturels qui présidaient aux opérations d'aménagement intérieur à bord. Dès lors, sur le bateau, on parlera enfin un langage nautique, authentiquement lié à la mer, sans davantage abuser le passager crédule et consentant par des camouflages improvisés. Ainsi, Pulitzer influe sur le goût d'une époque – et en est, en même temps, un interprète fidèle –: la décoration comme oripeau ou postiche, et illusoire, est abandonnée en faveur d'une architecture moderne qui, tout en ne reniant pas la décoration en soi, recrée néanmoins la rupture historique structure-ornementation, par des propositions offrant la possibilité d'un dialogue entre les différentes composantes du discours-bateau, et indirectement, entre l'ingénieur-constructeur et l'architecte-décorateur d'intérieur⁵.

"Plus d'architectures qui se superposent à celles du bateau, plus de faux palais, plus de structures postiches. L'architecture doit rechercher son harmonie dans le génie du revêtement, sans altérer les espaces qui lui sont offerts par les structures mêmes du navire. Le revêtement peut tirer des effets innombrables et raffinés de tous les détails, en étudiant les ressources les plus appropriées, et parfois les plus

avec d'autres architectes de l'aire génoise, à de nombreux concours organisés par l'INA Casa dans le secteur du bâtiment économique populaire; dans ce domaine, il réalise le quartier de Forte di Quezzi et le Centre résidentiel *Cep-Prà* à Gênes.

1967

Il meurt à Gênes, le 16 avril, et est enterré dans le caveau familial à Trieste.

1940-1941

Il s'établit à Los Angeles, où il travaille dans les milieux du cinéma et élabore les projets de nombreuses villas à Beverly Hills.

1941-1944

Il s'établit dans la banlieue de Santa Fé, au Nouveau-Mexique, où il mène une vie retirée, consacrée à l'agriculture.

1944-1947

Il retourne à New-York, où il reprend son activité professionnelle, collabore avec le Studio Lessman of Interiors pour l'aménagement de certaines auberges dans différentes villes des Etats-Unis; il collabore avec l'architecte Dreyfus aux projets préliminaires des

T/s *Independence* et *Constitution*.

1947-1967

Il retourne en Italie et, dans un premier temps, vit entre Gênes et Trieste; en 1949, il s'établit définitivement à Gênes. Durant ces vingt années, il oeuvre intensément, tant dans le domaine de l'architecture navale, pour des compagnies battant pavillons différents, que dans celui de l'architecture à terre; parmi ses nombreuses oeuvres, rappelons: le pavillon FIAT à la Fiera del Mare de Gênes (1963), le nouveau siège de la Société Ideal Standard à Milan (1959), de nombreuses habitations privées dans diverses régions de l'Italie; il participe, en outre, en collaboration

intimes et secrètes, que chaque matériau offre à l'expression décorative.⁶”

Tels sont, synthétiquement, les points fondamentaux de l'esthétique nouvelle qui, dans cette réalisation, se rapprochent largement des traités du plus sobre 1900, avec des références prudentes à l'esthétique de l'internationalisme de notre pays.

Parcourons maintenant rapidement les pièces les plus intéressantes du paquebot du Lloyd: la salle à manger de la première classe (fig. 88) propose des solutions techniques et décoratives d'avant-garde pour cette époque; la collaboration ingénieur-architecte y offre un espace dans lequel la structure, présentée d'une manière évidente, s'allie à des solutions décoratives, en un résultat riche de promesses stimulantes: c'est le cas des imposants barrots transversaux qui donnent du rythme à la grande salle, comprenant deux ponts sur sa hauteur et passant d'un flanc à l'autre, à travers le volume des superstructures. La salle est, de plus, "révélée" à l'extérieur grâce à un jeu de transparences déterminées par les grandes fenêtres jumelées, avec des vitrages décorés par Pietro Chiesa (fig. 111). A l'intérieur, c'est le goût "1900" qui domine, avec la dorure à la feuille des parois, les contre-plaqué en noyer indien luisant, le dessin arrondi des crédences au centre de la salle, et le buffet sur la paroi transversale, revêtu sur le devant de céramiques émaillées Richard Ginori, d'après le dessin de l'architecte Gio Ponti; tout cela illuminé par des projecteurs savamment dissimulés dans des corniches, tout autour des fenêtres, et dans les amphores placées sur la tête de petites sirènes en bronze de Libero Andreotti (fig. 111); qui, trônent au centre de la salle, et diffusent une lumière douce pareille à celle du jour, technique d'éclairage devenue, par la suite, l'un des traits caractéristiques de l'architecture navale de Pulitzer. Parmi les autres ensembles à signaler, rappelons la galerie de la première classe, dans laquelle se détache le grand



85



86



87

1. "Trieste n'a pas de traditions culturelles" écrit Slataper dans *La Voce* de Prezzolini en 1910, dans celle qui sera la première des lettres triestines. A une autre occasion, il insiste: "(...) je suis Triestin, c'est-à-dire sans tradition littéraire, je dois tout faire par moi-même, et sur un matériau historique et ethnique beaucoup plus intense (...)"

2. Dans les notes introductives de la monographie *Gustavo Pulitzer Finali - Navires et Demeures, architectures intérieures 1930-1935*, Milan, Hoepli, 1935, Antonio Maraini rapporte: "(...) certains des meubles et travaux d'ébénisterie présentés peuvent aujourd'hui encore être cités parmi les meilleures productions."

3. A titre de curiosité, nous rappelons que précisément les piscines pompéiennes constituaient un motif d'interférence linguistique, ce que les sémiologistes définissent aujourd'hui comme *bruit sémantique*, en raison de la superposition de signaux contradictoires.

En effet, le style historique *pompéien* proposé pour les piscines des *Conte Grande*, *Conte Biancamano*, *Rex*, et aussi, auparavant en Angleterre, du célèbre *Aquitania*, était identique à celui en usage aux Etats-Unis pour la décoration de la salle de bain des maisons closes de New Orleans. Cette similitude ne fut probablement pas prise en compte à cette époque, ou peut-être, au contraire, pouvons-nous malicieusement hasarder que tout cela avait été soigneusement prévu et appartenait au rite du voyage en mer: minute de distraction et de transgression, lorsque de piquantes allusions offraient à l'imagination du voyageur des promesses d'aventures grivoises et de conquêtes galantes, dans la complicité de l'atmosphère d'érotisme voilé que suggérait l'ambiance.

4. Dans le chapitre consacré au navires, Le Corbusier affirme. Un architecte sérieux qui regarde en architecte (créateur d'organismes) trouvera dans un paquebot la libération des servitudes séculaires maudites.

Il préférera, au respect paresseux des traditions, le respect des forces de la nature; à la petitesse des conceptions médiocres, la majesté des solutions découlant d'un problème bien posé et requises par ce siècle de grand effort qui vient de faire un pas de géant.

La maison des terriens est l'expression d'un monde périmé à petites dimensions. Le paquebot est la première étape dans la réalisation d'un monde organisé selon l'esprit nouveau" (dans *Vers une architecture*, Paris).

85.
M/s *Saturnia*, 23.940 tonn., fumoir de 1^{ère} classe, projet et exécution Studio Stuard, 1926.

86.
S/s *Président Wilson*, 12.567 tonn., restructuration de la salle des fêtes de 1^{ère} classe, projet et exécution Studio Stuard, 1929.

87.
M/s *Victoria*, 13.098 tonn., fumoir de 1^{ère} classe, comptoir, projet Studio Stuard, 1930.

panneau de la paroi, en marqueterie sur bois, oeuvre de Augusto Černigoj (fig. 112); le fumoir des premières classes, avec, au centre du plafond à plusieurs niveaux, un "petit ciel" enchassé, doré à la feuille, sur lequel se reflètent les lumières indirectes cachées dans les coquilles, tout autour du plafond; les parois revêtues de parchemin dans l'intervalle de lamelles de cuir rouge, et encore, la petite cheminée arrondie en travertin, sur laquelle, "trône" la Victoire en argent repoussé, oeuvre de Maryla Lednicka (fig. 89); enfin, le très raffiné meuble bar en hémicycle, dans lequel le laiton, le palissandre, le cuir de l'appuie-main et de hauts sièges à structure métallique dialogue avec l'espace même (fig. 87). Les secondes classes sont tout aussi bien aménagées, avec le superbe escalier en ébène macassar, ouvrage d'ébénisterie de luxe, exécuté par la firme Sbochelli, sur un dessin de Pulitzer; dans le hall, l'idée directrice est toujours traduite par l'ébène et par les panneaux latéraux décorés par Černigoj; depuis peu, dans le bar contigu, des céramiques Richard Ginori, dessinées par Gio Ponti, des meubles en laque craquelée noire sur fond or, le comptoir revêtu de linoléum, divan et fauteuils en cuir noir. Le *Victoria*, chargé de valeurs novatrices, est cité dans la presse spécialisée du monde entier; à partir de ce moment, le nom de Pulitzer sera associé au monde de la décoration navale, devenant dès lors un point de référence précis pour la clientèle la plus éclairée, désireuse d'offrir une image nouvelle de ses produits. A la suite de ce succès, l'architecte obtient, en 1931, la prestigieuse commande du projet de décoration de tous les aménagements intérieurs du grand navire à turbines, le *Conte di Savoia* (fig. 12), en cours de construction à Trieste, pour le compte de la Compagnia Italia Navigazioni de Gênes. Le langage amorcé à bord du *Victoria* a alors la possibilité d'évoluer ultérieurement, dans cet énorme bâtiment de 50.000 tonnes, construit pour battre des records de luxe et de vitesse.

80 Les journalistes du monde entier

s'intéressent au paquebot; le *Morning Post* écrit: "Une révolution en matière de construction et de génie maritime (...) le navire est un monument en soi, par l'art de sa décoration et, à cet égard, il représentera certainement une première dans le monde du commerce." Il est également intéressant de noter que les solutions architectoniques, spatiales et décoratives, d'abord proposées sur le *Victoria*, puis sur le *Conte de Savoia* n'attaquent pas le public avec l'ascétisme iconoclaste du style international; dans ces ensembles, innovations et constantes sont calibrées avec justesse, dans des propositions élégantes et fonctionnelles qui, même si elles offrent de nouveaux vocables dans le langage naval, conservent néanmoins un contact précis avec la tradition, par le biais d'un travail artisanal d'une maîtrise qualifiée. Le *Conte di Savoia*, l'oeuvre la plus importante de l'industrie de chantier triestine, représente en outre exactement l'apport – le négatif – du *Rex*, célèbre vaisseau-amiral de la flotte marchande italienne durant les années trente. Autant ce dernier paraissait traditionnel dans ses lignes extérieures, autant le *Conte di Savoia* était nouveau, dans l'élancement de la coque et des volumes de la superstructure, visiblement arrondis et aérodynamiques, déséquilibrés vers la proue, comme s'ils voulaient interpréter l'idéal du mouvement – de la vitesse – "de ce siècle extrêmement rapide qu'est le nôtre", ainsi qu'aimait à le proclamer le célèbre journaliste Mario Appellius dans ses délirants elzévir. L'intérieur du colosse, imaginé et dirigé par Pulitzer, prolonge, avec une parfaite continuité, le propos développé dans la configuration volumétrique de la superstructure, jusqu'à en être presque le miroir. Le passage extérieur-intérieur devient l'une des pages les plus intéressantes, orchestré par Pulitzer avec une grande sensibilité: de la blanche pureté de l'oeuvre morte, on pénètre dans les viscères de la machine, à travers le vestibule (fig. 91), ensemble net et essentiel caractérisé par l'utilisation de tonalités claires, éclairé par le haut à l'aide de

plafonniers circulaires – grands yeux – qui produisent un éclairage naturel, pareil à la lumière du jour. Le langage, dans ce cas, est très proche des précédents du style international, fait certainement délibéré, en relation avec la destination spécifique de l'usage du vestibule même. A l'inverse, dans la salle à manger de la première classe, le propos devient plus exclusif et raffiné: les matériaux utilisés sur les revêtements des parois, travertin de couleur miel, et miroirs disposés en hauteur, donnent une tonalité particulièrement élégante au salon, divisé, sur sa hauteur, en trois parties dont le *ciel* de la partie centrale est entièrement occupé par un plafond à caissons qui contiennent de grands plafonniers carrés.

Les ensembles d'un remarquable intérêt, à l'intérieur du *Conte de Savoia*, sont nombreux et divers: lorsqu'on traverse le grand escalier de la première classe, avec balustrades en noyer, bois corail et bronze, parois en travertin et sol en caoutchouc façonné tel un parquet en marqueterie, poursuivant plus avant et traversant l'austère et sévère *Galerie de la Princesse*, on parvient, au fond, au *Pont des salons*, au club, fumoir de la première classe, que Gio Ponti n'hésite pas à définir comme "le plus réussi et exaltant".⁷

L'espace, de plan circulaire, baigne dans une atmosphère douce et enveloppante; le plafond à coupole, revêtu de feuilles d'or et d'argent, forme une mosaïque sur laquelle est peint un planétarium *fruit d'une fantaisie ingénue*; le soir, la coupole illuminée par des projecteurs dissimulés dans la corniche, tout autour du plafond, *s'allume de mille reflets et phosphorescences*; le parquet central, destiné à la danse, est en bronze brillant; le plafond, soutenu tout autour par des consoles, se détache des parois murales revêtues de cuir de veau naturel.

A la tonalité discrète du club, s'oppose la luminosité du *jardin d'hiver* (fig. 117), situé à l'extrémité de la proue comme un belvédère, élément de jonction entre les deux promenades disposées le long des flancs du navire; le thème dominant est fourni par l'utilisation de l'osier – *moëlle*



de la jonque – proposé pour le revêtement des colonnes, pour les fauteuils et les meubles; des tentures et des coussins, à larges feuilles vertes imprimées sur du lin à fond brun, contribuent enfin à conférer une tonalité vaguement exotique à l'ensemble. Il apparaît clairement, comme le confirment ces propos que "L'art de séduire dans le voyage est parvenu à un point tel que ce n'est pas l'enchantement de la destination qui prévaut à nos yeux, mais l'enchantement de voyager, pour voyager, ou mieux, pour bien voyager." Voilà ce qu'écrivait Ponti dans la présentation des intérieurs du *Conte di Savoia*, sur un projet de Pulitzer, dans la revue *Domus*, en mars 1933. Malheureusement, c'est de ces virtuosités architecturales et décoratives qu'émerge le visage éphémère et fugace de cette période historique comprise entre les tragédies des deux guerres, "... le dernier exorcisme d'une société inquiète d'une situation instable."⁸

La piscine couverte de la première classe (fig. 118), à l'usage également de la classe touristique, présente, pour la première fois, une architecture dans laquelle on ne trouve pas trace de citations historiques pittoresques: l'ensemble rigoureusement moderne, confie l'aspect décoratif aux divers assemblages des matériaux de revêtement, céramiques de taille et d'exécution différentes, mosaïques polychromes.

Dans les classes inférieures, l'architecture intérieure est, du reste, maintenue à un très haut niveau, tant dans la conformation et la disposition de l'espace, que dans l'exécution des détails; la différence la plus appréciable réside essentiellement dans la disposition verticale des ensembles, situés évidemment sur les ponts les plus bas.

L'unique cas à signaler concerne le fameux *salon Colonna*, reconstitution fidèle de la salle homonyme du Palais Colonna du XVI^{ème} siècle à Rome. Cette réalisation, assurément hors de propos sur un navire si délibérément moderne, chant du cygne des Coppédé et de la



5.

A noter que la position de Pulitzer intéressait nombreux de ceux qui, dans des positions élevées, désiraient promouvoir une image de l'Italie Fasciste moderne et efficace, projetée vers de glorieux lendemains, plutôt qu'absorbée dans une autosatisfaction d'esthète: une nation à l'avant-garde dans le secteur industriel, mais aussi dans le domaine de la culture et qui se posait, sans fausses pudeurs, en pays-guide pour le goût et l'art.

6.

Cette déclaration est tirée d'une interview de Pulitzer, intitulée: "La 'Victoria' al Molo Bersaglieri in attesa del viaggio inaugurale", parue dans le *Piccolo* de Trieste, le 25 juin 1931.

7.

"Elle constitue, parmi les très beaux ensembles du *Conte di Savoia*, l'ensemble le plus beau". Ponti, Gio, *Una nave*, in *Domus*, n° 63, 1933, p. 107.

8.

L. Crusvar, introduction à *Gustavo Pulitzer Finali: il disegno della nave – allestimenti interni 1925-1965*, cit., p. 11.

88.

M/s *Victoria*, 13.098 tonn., salle à manger de 1^{ère} classe: au fond, buffet revêtu de faïences Richard Ginori sur dessin de l'architecte Gio Ponti, vitrages décorés de Pietro Chiesa, sculptures de Libero Andreotti, 1930.

89.

M/s *Victoria*, 13.098 tonn., fumoir de 1^{ère} classe, détail de la cheminée: bas-relief en argent et cuivre bosselé, oeuvre de Maryla Ledincka, 1930.

90.

T/s *Conte di Savoia*, 48.500tonn., Galerie de la Princesse: élément de liaison entre tous les espaces publics de la 1^{ère} classe situés sur le pont des salons, 1931.

décoration historique à bord des bateaux, souligne enfin le considérable pouvoir des acquéreurs, encore peu qualifiés culturellement, préoccupés en premier lieu de la confrontation économique avec la riche clientèle des voyageurs d'outre-océan, assoiffés de luxe à n'importe quel prix.

Parallèlement au *Conte di Savoia*, dans les années trente et un, trente-deux, Pulitzer exécute le projet de l'aménagement intérieur de deux nouveaux navires à moteur jumeaux, de la *Cosulich*, le *Neptunia* et l'*Oceania*. A l'extérieur, les navires ne sont rien d'autre qu'une réinterprétation – on dirait aujourd'hui re-design – des deux navires jumeaux précédents, le *Saturnia* et le *Vulcania*: bateaux à moteur, de tonnage moyen, plutôt massifs et carrés dans le volume de la superstructure qui se différencie de la ligne élancée et aérodynamique déjà utilisée en Italie sur le *Victoria*. A l'intérieur, cependant, s'accomplit un nouveau pas en avant dans le domaine de la culture et de la technique d'aménagement intérieur: en effet, pour la première fois, l'espace, à bord, est divisé en deux classes seulement, choix de nature politique, outre son aspect fonctionnel (qui prend surtout en considération les idéaux de démocratie, d'égalité et de pureté prônés par le régime). Les avantages consécutifs à une telle division sont, du reste, tout à fait évidents: espace plus grand pour les passagers des deux classes (de plus, aucun salon n'avait été prévu à hauteur double), et surtout économies de gestion appréciables, dues à la limitation des charges d'exploitation et du personnel, auparavant fort nombreux en raison de la multiplicité des classes. Les dimensions des espaces intérieurs et le relatif rapport entre les volumes – qui intéressent la structure même du navire – dépendent, une fois encore, de la fructueuse collaboration établie entre constructeur et architecte, Costanzi-Pulitzer, déjà au temps du *Victoria*. Parmi tous les ensembles d'intérieur, mérite d'être citée la *petite salle expérimentale* de l'*Oceania* (fig. 92),

réalisée entièrement en matériaux ininflammables et présentée à la Triennale de Milan en 1933. Dans cet ensemble sont réalisées les premières tentatives d'industrialisation à bord qui, au travail de type artisanal alors en cours, substituent l'assemblage d'éléments préfabriqués industriels.

Le style du décor est lui-même très moderne: acier, inox, verre de sécurité, et matériaux de production autarcique comme le brux et le linoléum, sont utilisés, connotations soulignant le caractère naval de la salle; les sièges, à structure tubulaire métallique, sont rigoureusement rationnels; la porte percée de petits hublots protégés par des lentilles qui renvoient (fig. 13), rapetissée, l'image de la salle vers l'extérieur, est l'exemple pour Pulitzer idéal de la décoration à bord.

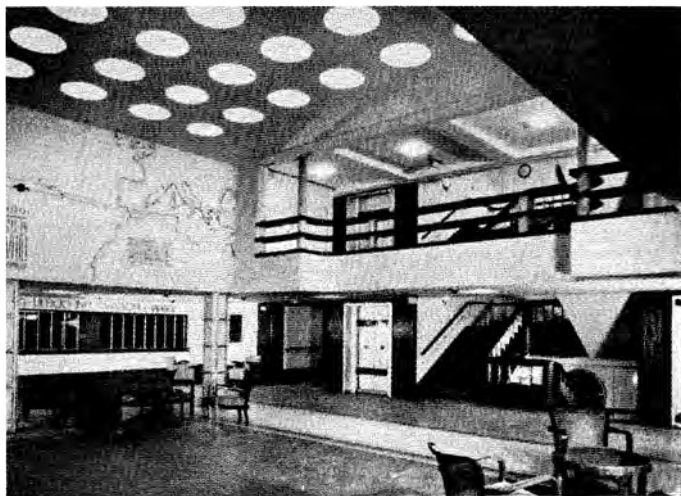
Dans les années trente, l'architecte triestin réalise, en outre, de nombreux aménagements d'intérieur pour une grande partie des navires italiens et étrangers, issus des chantiers de Trieste et Monfalcone; son nom, célèbre tant dans sa patrie qu'à l'étranger, est fréquemment cité par des revues étrangères, telles *Interiors*, *Architectural Forum*, *Architectural Review*, *The Studio*, *Moderne Bauformen*; ses oeuvres sont remarquées par des personnalités de la notoriété de Edgar Kaufmann Jr.: Pulitzer devient le grand styliste des navires, le démiurge de l'architecture d'aménagement intérieur; image que confirme également sa vie privée: personnage racé, élégant, réservé, et impeccable en toutes situations. On peut signaler, parmi les diverses oeuvres d'architecture navale, la découverte récente d'une ample documentation concernant différents aménagements intérieurs dans des unités de guerre pour la marine militaire italienne, exécutés à Trieste durant les années trente.

Sur les cuirassés *Vittorio Veneto* et *Andrea Doria*, Pulitzer jouit d'une totale liberté d'action et a donc l'opportunité de proposer des solutions d'avant-garde, qui ne nécessitent pas les habituels

médiations et compromis entre celui qui commande l'oeuvre et celui qui l'exécute: il expérimente des idées, du moins partiellement sinon en totalité, sur les bateaux de passagers, dans lesquels la présentation des termes navals et de la structure même répondent à un choix idéologique précis. De plus, dans le décor de ces espaces, émerge un nouvel aspect de la personnalité de Pulitzer: non plus l'éclectique architecte à la mode, l'habile manipulateur de matériaux et de techniques sophistiqués, mais plutôt un Pulitzer rigoureusement rationnel, créateur d'oeuvres splendides qui devraient entrer directement dans l'histoire du dessin industriel.

Il faut enfin remarquer que la recherche avec laquelle étaient réunis les matériaux de revêtement des meubles, objets et parois murales, les techniques raffinées d'éclairage à lumière indirecte et diffusée à l'aide de plafonniers ou de sources lumineuses dissimulées à la vue, rendaient ces ensembles plus semblables à des yachts modernes ou à des navires de croisière qu'à une unité de combat; *atmosphères* dans lesquelles transparait certainement un ton plaisant, de grande culture, fort peu guerrier, de la Marine Royale (fig. 93, 94, 95).

L'oeuvre de Pulitzer sur les navires se poursuit après la parenthèse de la seconde guerre, qui le voit exilé aux Etats-Unis (décision sur laquelle avait également pesé la cause aggravante de son origine juive), durant toutes les années cinquante et jusqu'à sa mort, qui le surprit à quatre-vingts ans, encore en pleine activité. Les oeuvres de la deuxième période de l'après-guerre n'offrent cependant pas des sujets d'intérêt similaires. Le monde des chantiers a malheureusement bien changé: d'une part, les nouvelles normes de sécurité qui interdisent l'utilisation de matériaux inflammables et d'autre part les habitudes de clientélisme politique, qui envahissent aussi ce secteur de la production, obligent à se côtoyer sur un même projet – c'est-à-dire sur un même navire – des concepteurs et des artistes de valeurs et d'extractions différentes,



donnant souvent des résultats peu homogènes et contradictoires. Les intérieurs navals deviennent graduellement “une spectaculaire démonstration de toutes les variantes les plus au fait de la décoration contemporaine, une sorte de Triennale des arts décoratifs (...)”, se lamentera Pulitzer, au cours d'une conférence tenue à la Foire de Milan en 1952.

Il n'est donc pas surprenant de rencontrer les meilleurs résultats à bord d'unités de tonnages mineurs, dans lesquels le nombre de personnalités impliquées dans les plans et l'aménagement est plus restreint; c'est le cas, par exemple, du *Victoria* du Lloyd Triestino, lancé en 1953 (fig. 97), qui constitue vraisemblablement l'oeuvre la plus significative réalisée par Pulitzer dans l'après-guerre.

L'oeuvre de Pulitzer, en tant qu'architecte, ne se circonscrit pas au domaine des aménagements intérieurs navals; mais celle concernant l'architecture à terre étant tout aussi vaste et difficile à cerner en quelques lignes, nous nous voyons contraints à renvoyer, pour une ordonnance chronologique minimale, aux notes biographiques.

De plus, la diversité du personnage, actif dans tous les secteurs de la conception architectonique, de l'urbanisme au design industriel, tant sur terre que sur mer, dans différents pays des continents européen et américain, incite à réfléchir sur l'aspect décidément *international* de Pulitzer: un grand professionnel, en plus d'un artiste de l'architecture d'intérieur de tout premier plan.

Actuellement, ce qui nous intéresse depuis peu, à des années de distance, et surtout grâce à cette distance prise vis-à-vis du filtre trompeur de l'idéologie, c'est la particularité de l'entreprise de Pulitzer en architecture: nous n'hésiterons pas à la définir, paradoxalement, comme *d'arrière-garde* si, par cette assertion, nous attribuons une valeur culturelle à ces artistes qui, au lieu de détruire pour reconstruire, se sont préoccupés de

maintenir un lien avec l'histoire, de s'interposer entre le passé et le futur, en réalisant la synthèse là où chaque forme, chaque espace ont une raison d'être en relation avec ce qui a été créé de réellement valable, et ce qui doit être encore réalisé. Tous ces propos éclairent, en outre, l'aspect pluraliste de l'architecture de Pulitzer, dans laquelle nous retrouvons une grande liberté de forme et de composition, qui puise dans le vaste vocabulaire de l'histoire des éléments divers. Pulitzer rapproche et articule sans chercher à s'imposer une cohérence vers un dogme linguistique, formel ou fonctionnel auquel on puisse se référer. Opération certes complexe et non sans risque, mais qui, dans, l'éclectisme personnel de Pulitzer, propose des éléments clairs, procédant par allusions et transgressions, alliés à une science approfondie de la construction et de la technologie, propre aux grands artistes de l'arrière-garde du XXème siècle à Trieste.



91.
T/s *Conte di Savoia*, 48.500 tonn.,
vestibule de 1^{ère} classe, 1931.

92.
M/s *Oceania*, 19.056 tonn., 1932,
petite salle à manger de 1^{ère} classe:
entièrement réalisée avec des
matériaux ininflammables, la pièce a été
présentée à la Triennale de Milan de
1933.

93.
Cuirassé *Vittorio Veneto*, dépl. 35.000
tonn., carré des officiers, 1935.



94.
Cuirassé *Andrea Doria*, dépl. 26.000
tonn., salle du conseil, 1938.

95.
Cuirassé *Vittorio Veneto*, dépl. 35.000
tonn., niches latérales du carré des
officiers, 1935.

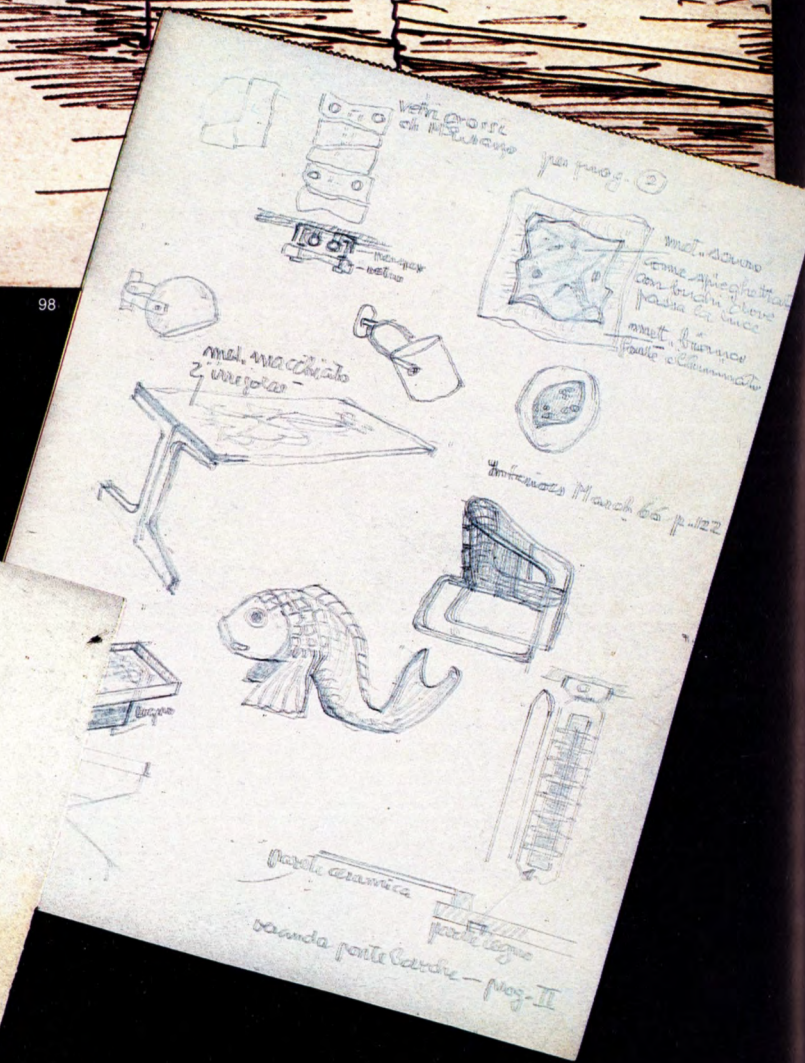
96.
M/s *Beli Orao*, 640 tonn. (yacht privé
pour la famille royale de Yougoslavie),
véranda, 1939.

97.
M/s *Victoria*, 11.600 tonn., vestibule
de 1^{ère} classe, 1953.



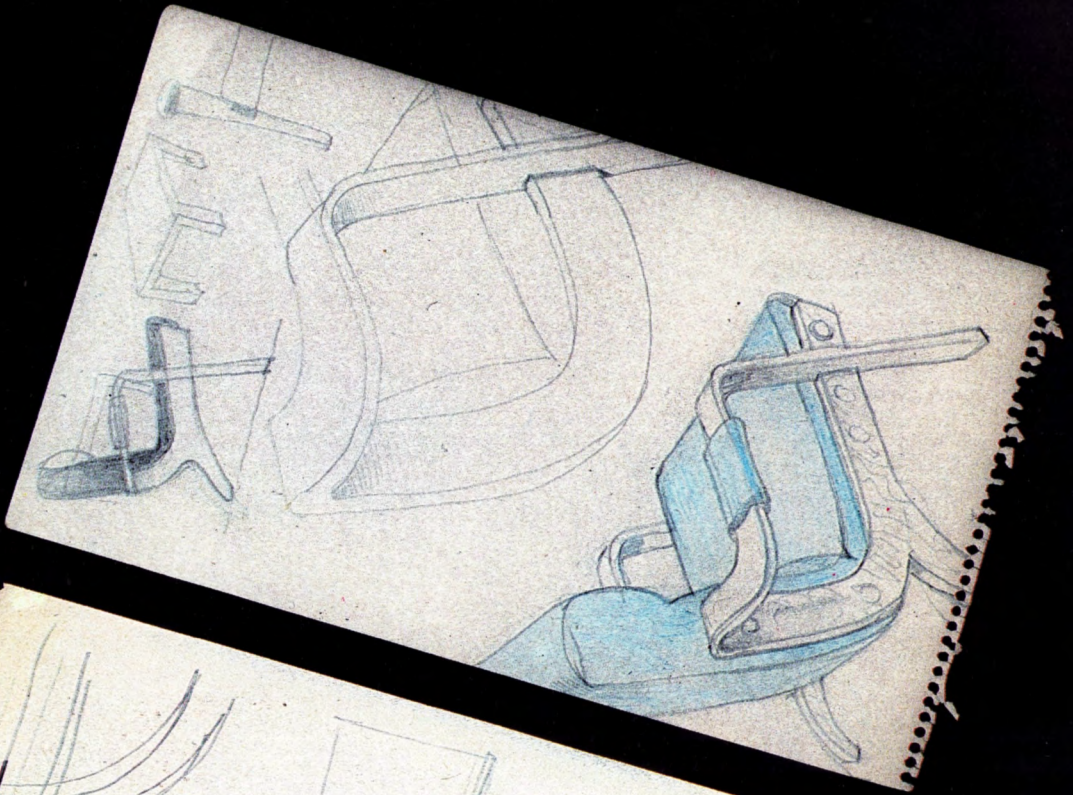


98

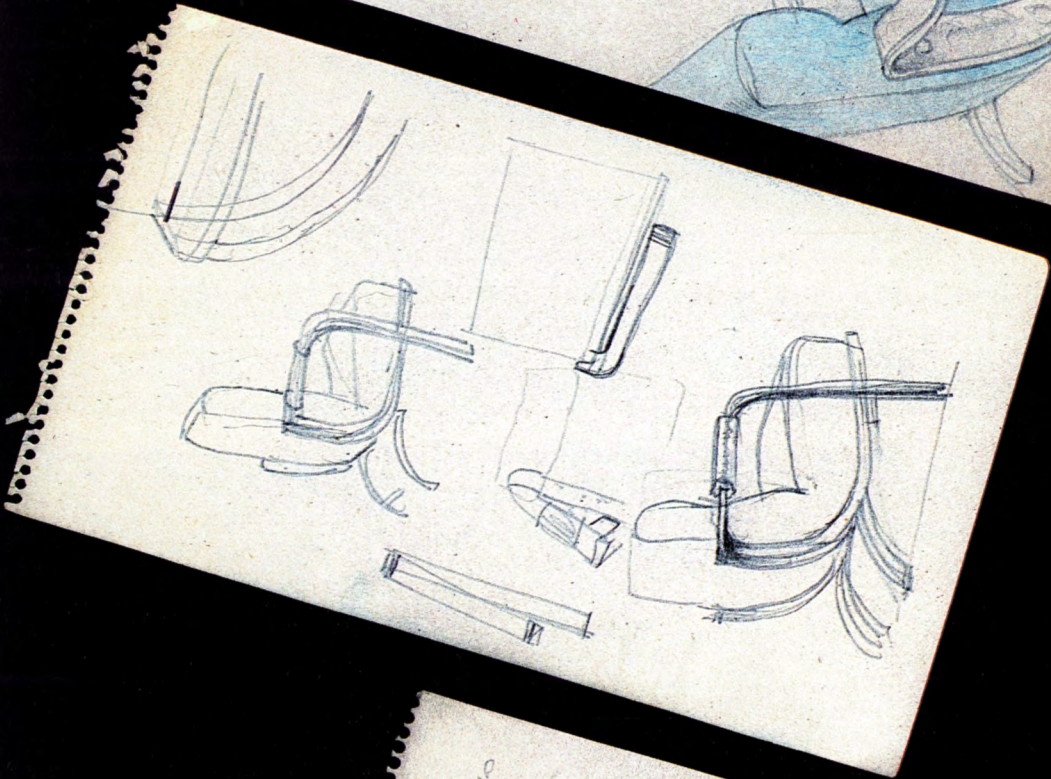


99

100



101



102



103



104

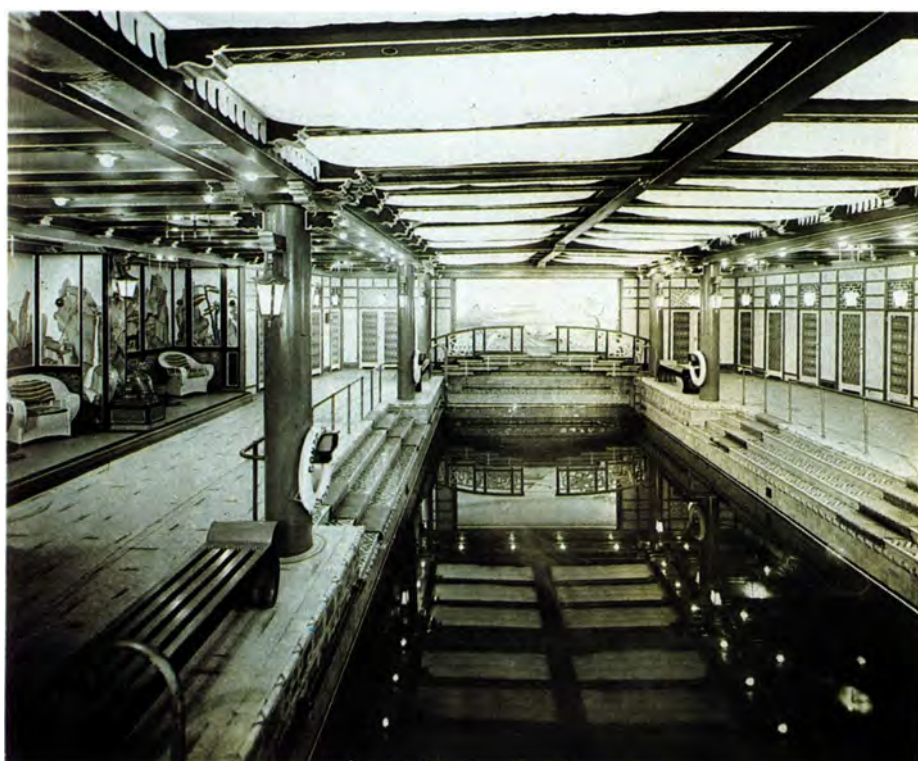


88

105



106



107

98.
Croquis perspectif pour
l'aménagement de *Piazza Grande*;
crayon sur papier, légèrement peint à
l'aquarelle, 1907.

99, 100, 103.
Croquis pour décorations navales;
crayon sur papier.

101, 102.
Etudes pour chaises avec structure en
bois courbé; crayon et pastels sur
papier, années 50.

104.
M/s Saturnia, 23.940 tonn.,
cheminée du fumoir de 1^{re} classe,
projet et exécution Studio Stuard, 1926.

105.
M/s Saturnia, 23.940 tonn., croquis
préparatoire pour le fumoir de 1^{re}
classe, projet Studio Stuard; encre de
Chine et aquarelle sur papier, 1926.

106.
M/s Saturnia, 23.940 tonn., galerie
de 1^{re} classe, projet et exécution
Studio Stuard, 1926.

107.
T/s Conte Grande, 25.661 tonn.,
piscine couverte de 1^{re} classe, projet
et exécution Studio Stuard, 1927.





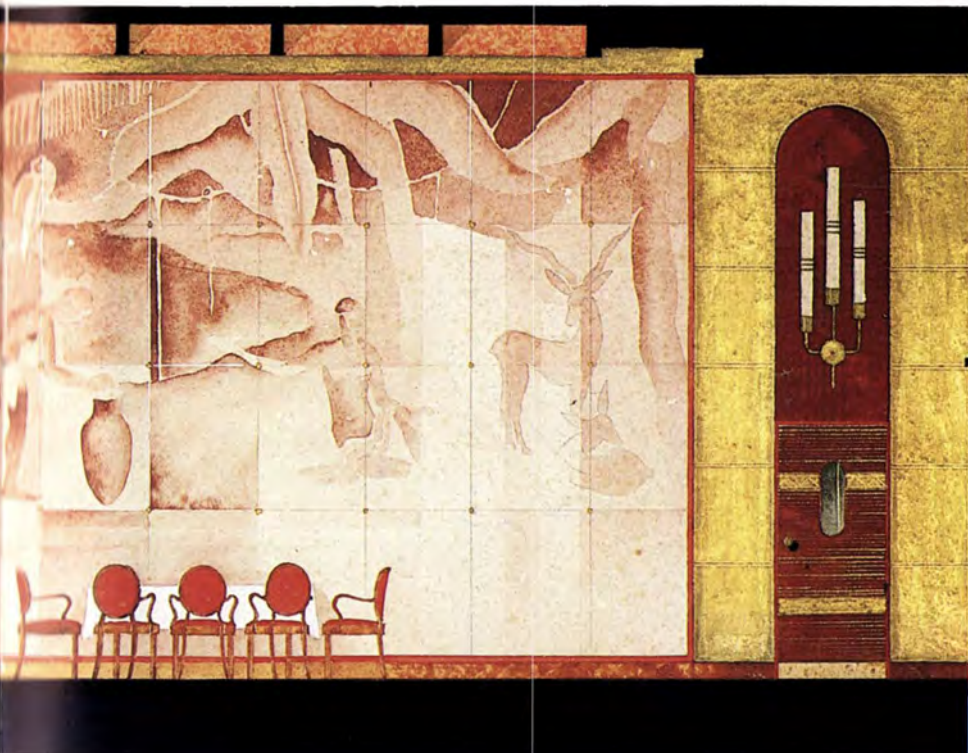
108.
M/s *Victoria*, 13.098 tonn., étude pour un comptoir et une vitrine-serre, crayon et crayons de couleur sur double support de papier et transparent superposé, 1930.

109.
M/s *Victoria*, 13.098 tonn., étude pour le bar de 1^{re} classe (première hypothèse); crayon et pastels sur double support de papier et calque superposé, 1930.



108

109



110.
Navire non identifié, étude pour une salle à manger, détrempe et encre de Chine sur papier, fin des années 20.

110





112



113

111.
M/s *Victoria*, 13.098 tonn., 1930, salle à manger de 1^{ère} classe, détail de la petite sirène en bronze, oeuvre de Libero Andreotti; à l'intérieur de l'amphore, placée sur la tête de la statue était dissimulé un projecteur qui envoyait un jet de lumière vers le plafond.

112.
M/s *Victoria*, 13.098 tonn., 1930, galerie de 1^{ère} classe, sur la paroi une marqueterie en bois, oeuvre d'Augusto Černigoj.

113.
M/s *Victoria*, 13.098 tonn., 1930, escalier de 2^{ème} classe, exécution de l'atelier "Sbocchelli" de Trieste.



114

114.
T/s *Conte di Savoia*, 48.500 tonn.,
croquis préparatoire du Studio Stuard
pour la salle à manger de 1^{ère} classe;
détrempe sur papier, 1931.

115.
T/s *Conte di Savoia*, 48.500 tonn.,
salle à manger de 1^{ère} classe, 1931.

116.
T/s *Conte di Savoia*, 48.500 tonn.,
croquis préparatoire du Studio Stuard
pour le bar de 3^{ème} classe, aquarelle et
encre de Chine sur papier, 1931.

117.
T/s *Conte di Savoia*, 48.500 tonn.,
jardin d'hiver de 1^{ère} classe, 1931.

94

118.
T/s *Conte di Savoia*, 48.500 tonn.,
piscine couverte à l'usage des
classes première, spéciale et
touristique, 1931.



115



116



117



118

95



119



120



96

121



122



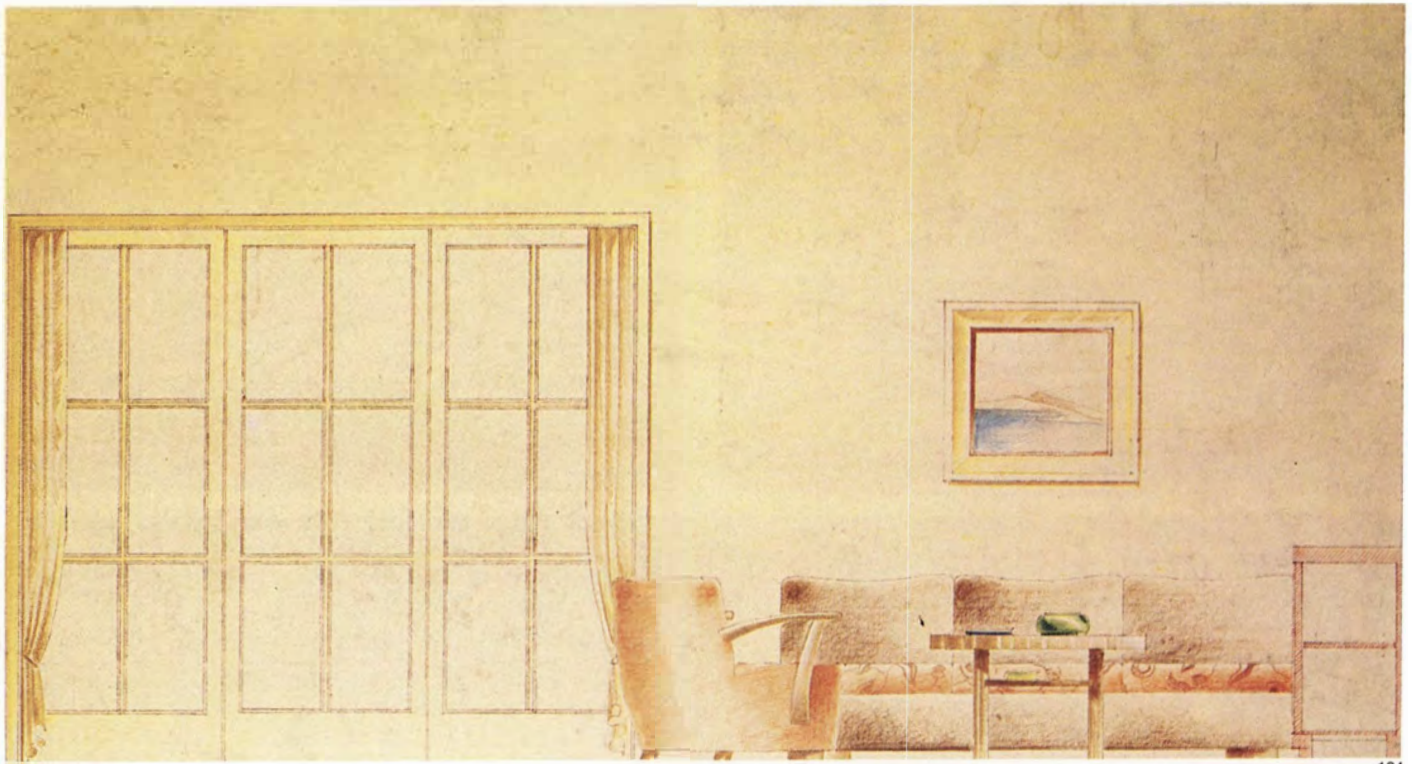
119.
T/s *Conte di Savoia*, 48.500 tonn.,
croquis préparatoire du Studio
Stuard pour l'entrée de la salle à
manger de 1^{ère} classe, détrempe sur
papier, 1931.

120.
T/s *Conte di Savoia*, 48.500 tonn.,
croquis préparatoire du Studio
Stuard pour le fumoir de 1^{ère} classe (Club),
détrempe sur papier, 1931.

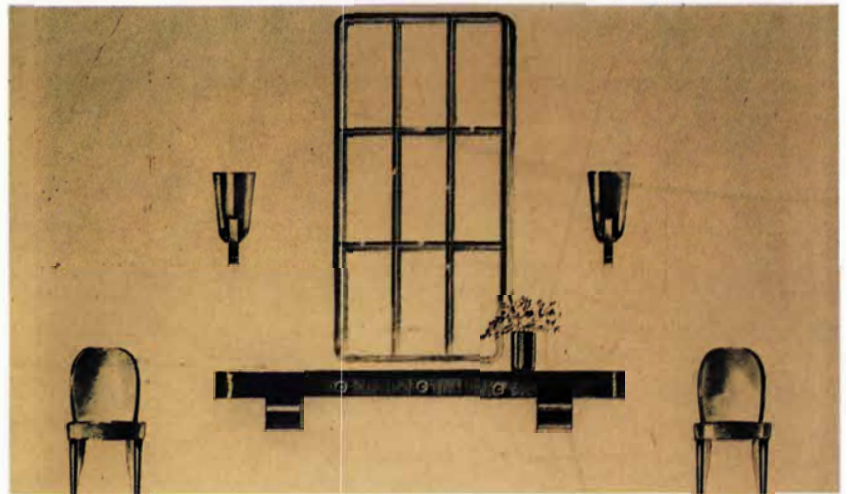
121.
T/s *Conte di Savoia*, 48.500 tonn.,
fumoir de 1^{ère} classe (Club), 1931.

122.
M/s *Oceania*, 19.506 tonn., détail de
la porte, avec hublots, de la petite
salle à manger de 1^{ère} classe, 1932.

123.
M/s *Oceania*, 19.506 tonn., entrée de
1^{ère} classe, 1932.



124



125

124, 127.

Étude pour le salon de la villa
H. Arnstein à Trieste; pastels et encre
de Chine sur papier, 1934.

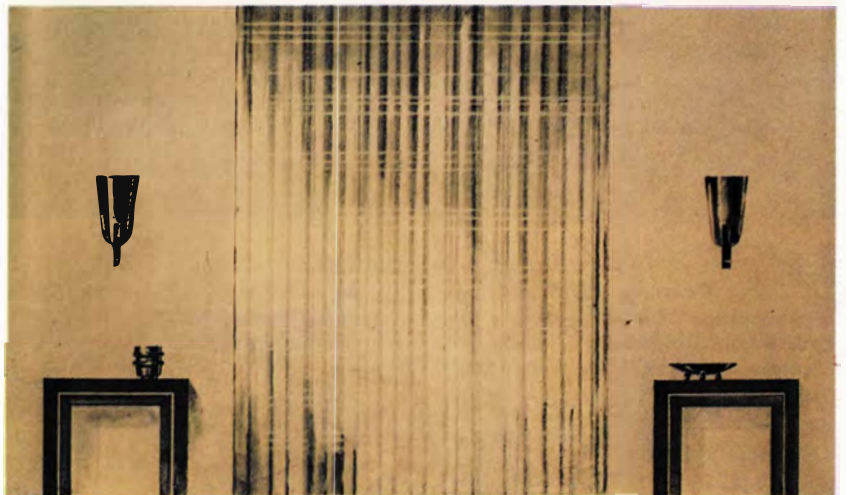
125, 126.

Début des années 30, études pour
une salle à manger, pastels et encre
de Chine sur papier.

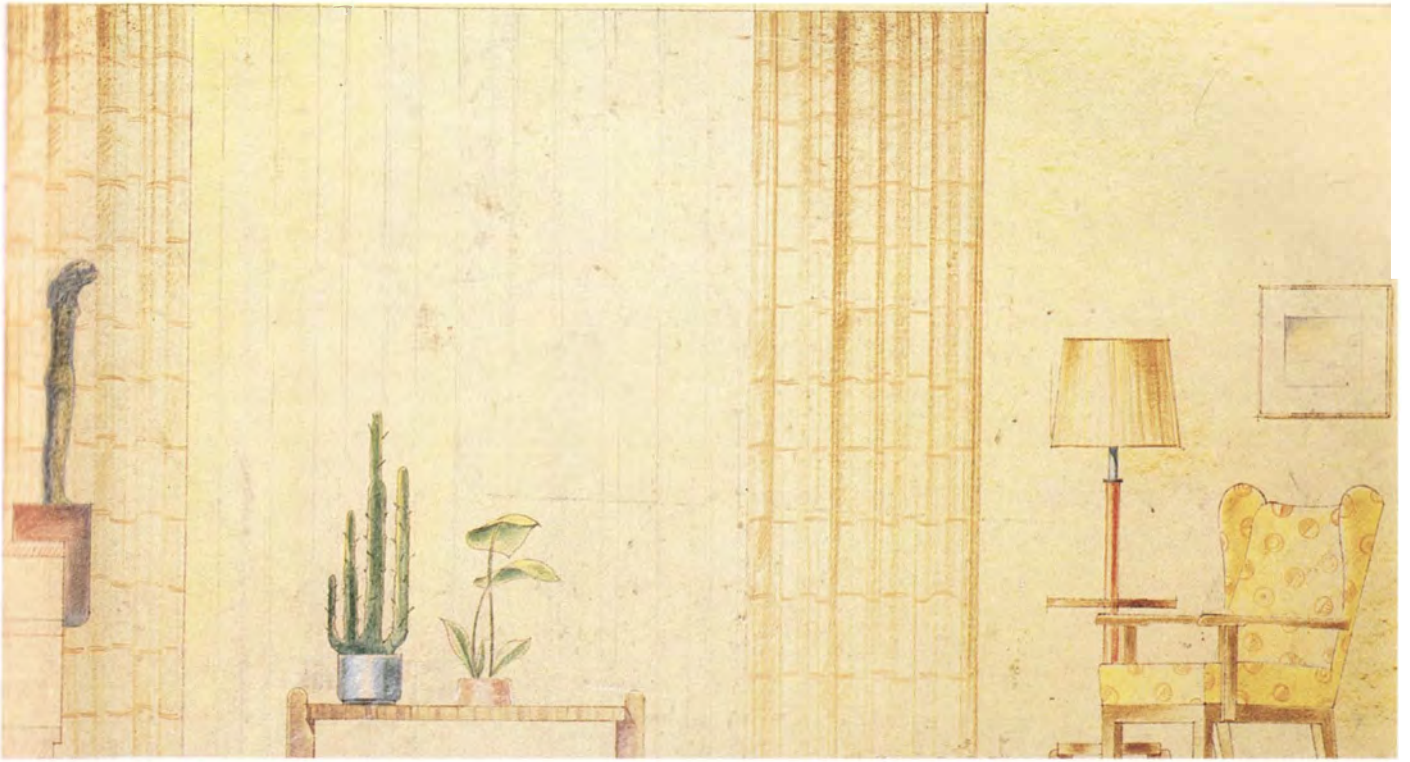
128.

T/s *Roma*, 32.583 tonn.,
croquis préparatoire du Studio Stuard
pour la restructuration du hall de
1^{ère} classe; bas-relief sur la
cheminée, d'après le modèle de
M. Mascherini; détrempe sur
papier, 1938.

98



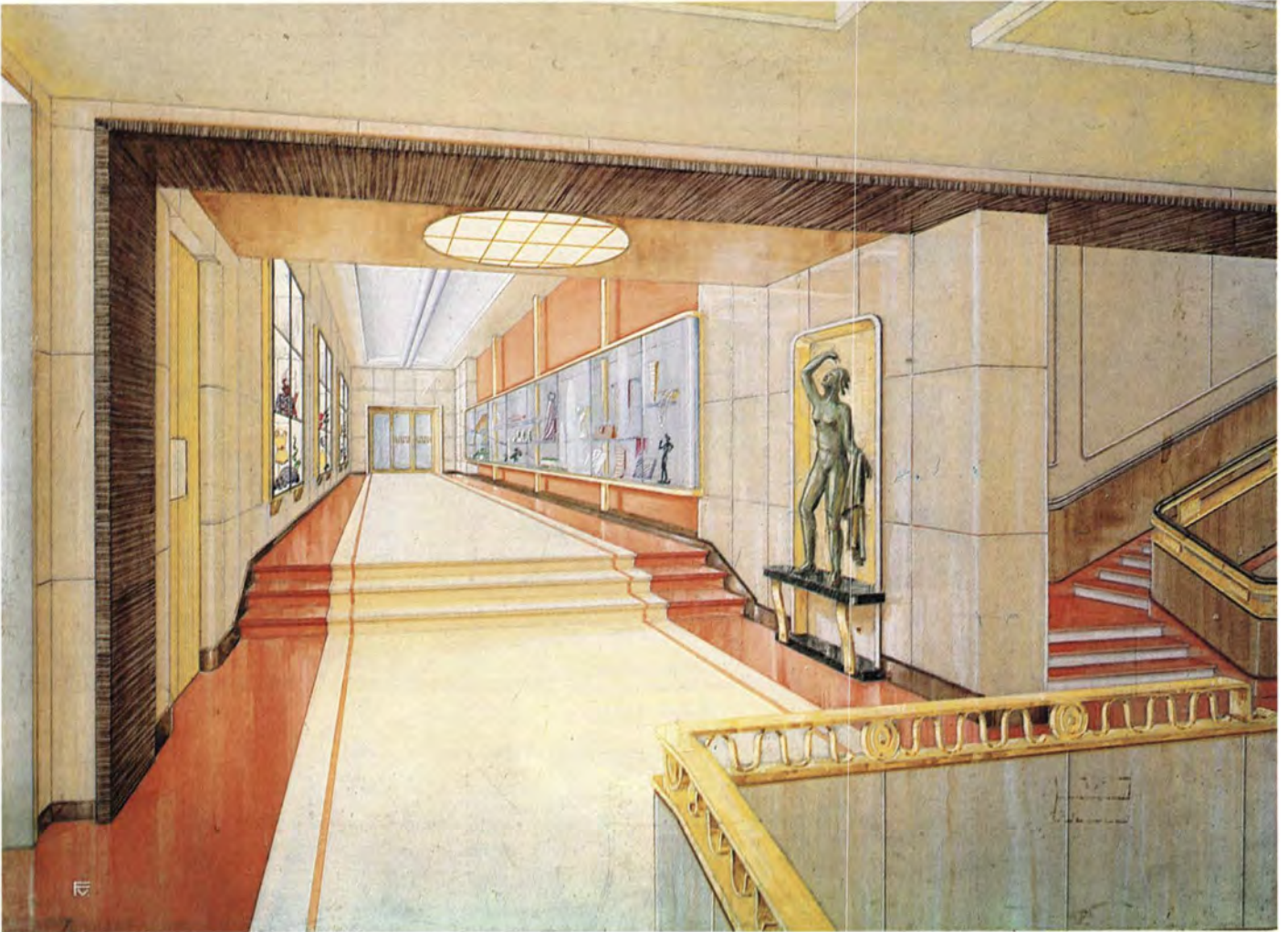
126

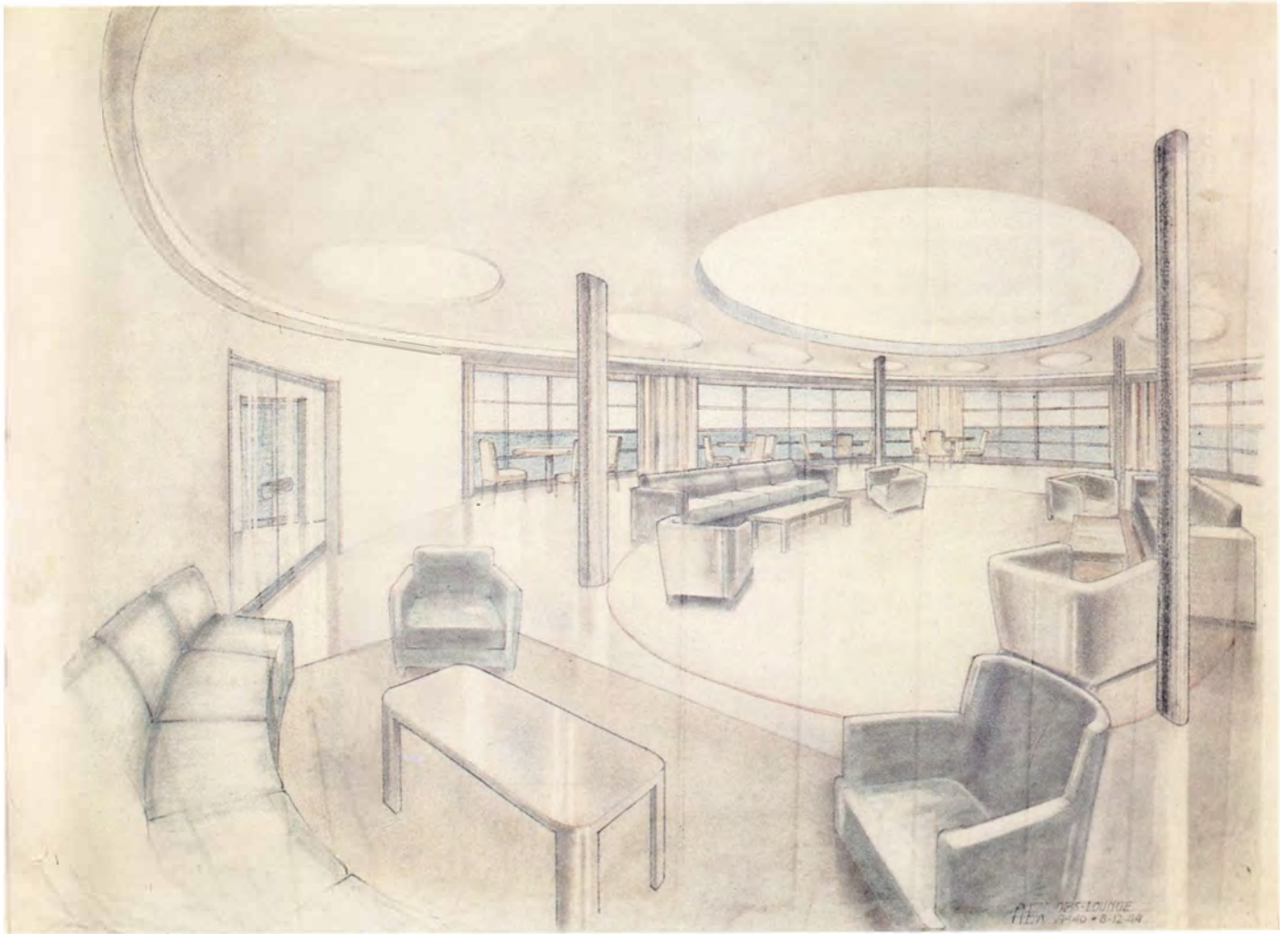


127



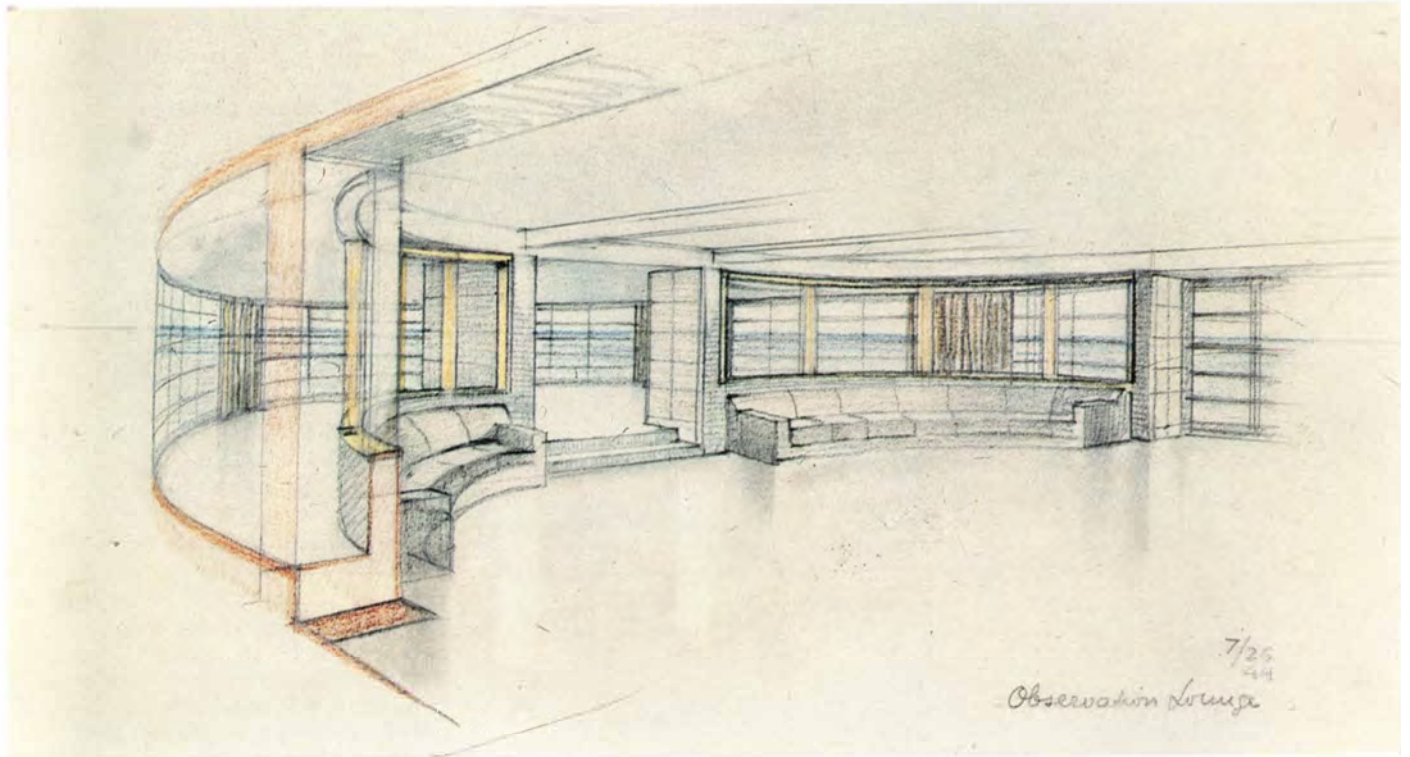
128





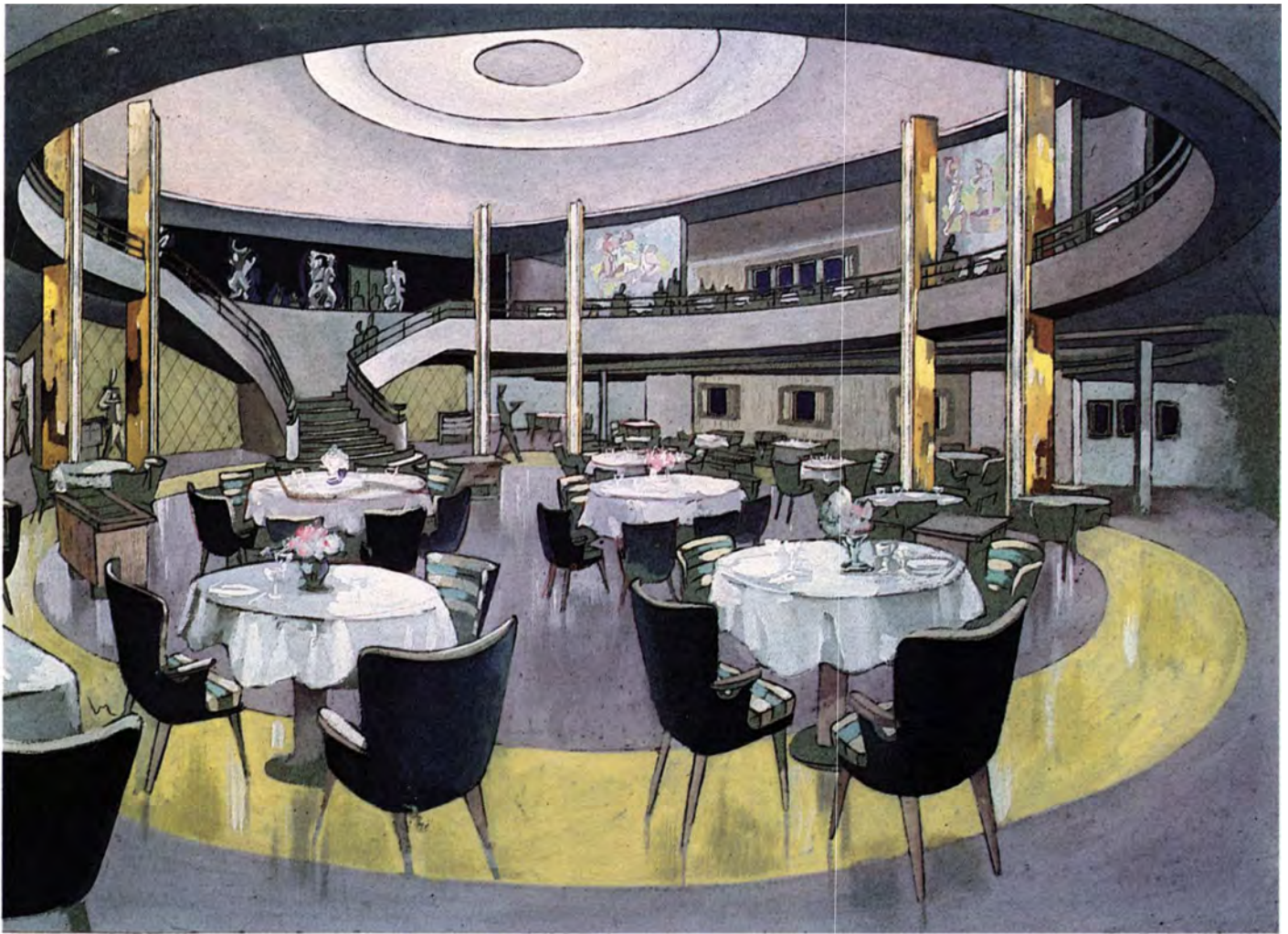
APRIL 1940
GEN 8-12-44

131



7/26
44
Observation Lounge

132



133

129.

T/s *Roma*, 32.583 tonn.,
croquis préparatoire du Studio Stuard
pour la restructuration de la salle des
fêtes de 1^{re} classe; détrempe
sur papier, 1938.

130.

T/s *Roma*, 32.583 tonn.,
croquis préparatoire du Studio Stuard
pour la restructuration de la salle des
fêtes de 1^{re} classe; détrempe sur
papier, 1938.

131.

T/s *Independence*, 23.719 tonn.,
étude pour le belvédère d'arrière;
crayon et pastels sur
transparent, 1945.

132.

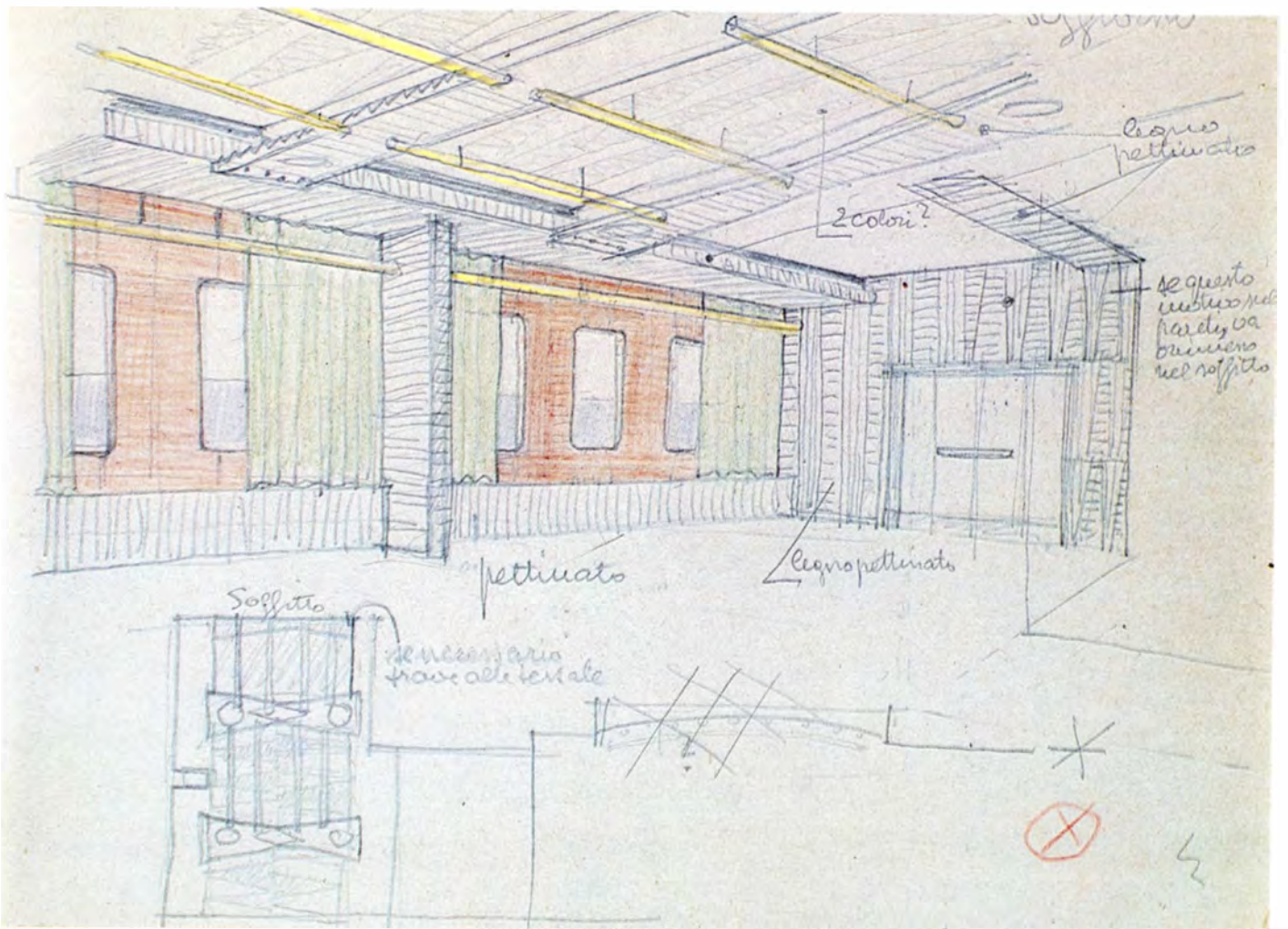
T/s *Independence*, 23.719 tonn.,
croquis pour le belvédère
d'arrière; crayon et pastels sur
transparent, 1945.

133.

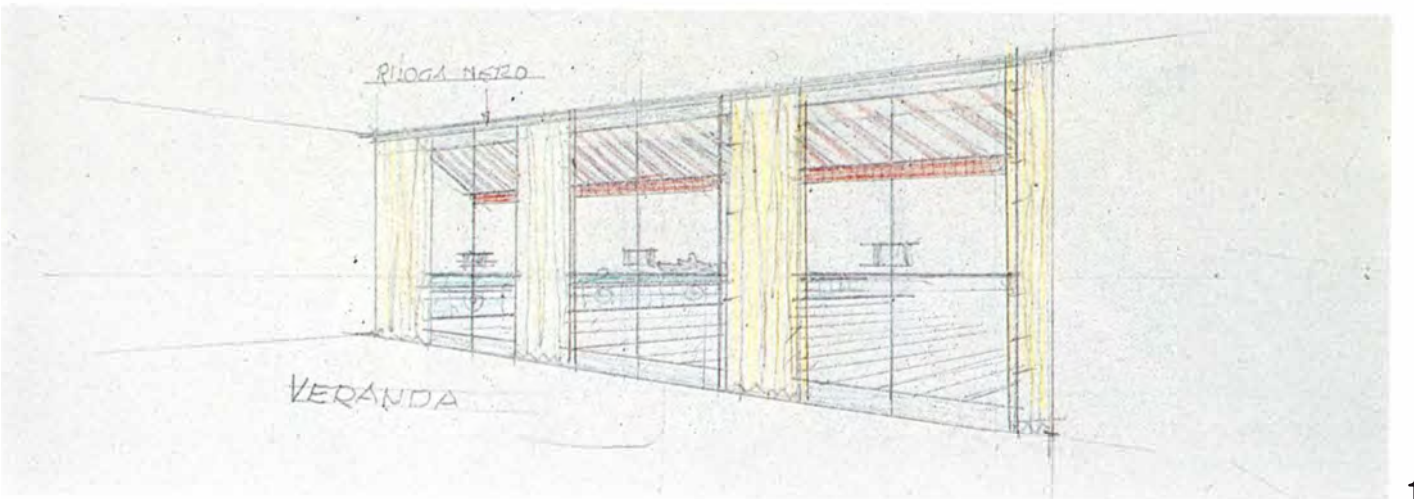
T/s *Conte Grande*, 25.661 tonn.,
project de concours pour la
restructuration de la salle à manger de
1^{re} classe (par la suite il n'a pas été
réalisé); détrempe sur papier, 1949.

134, 135.

Croquis pour des intérieurs de bateaux
non identifiés; crayon et pastels sur
papier, années 50.

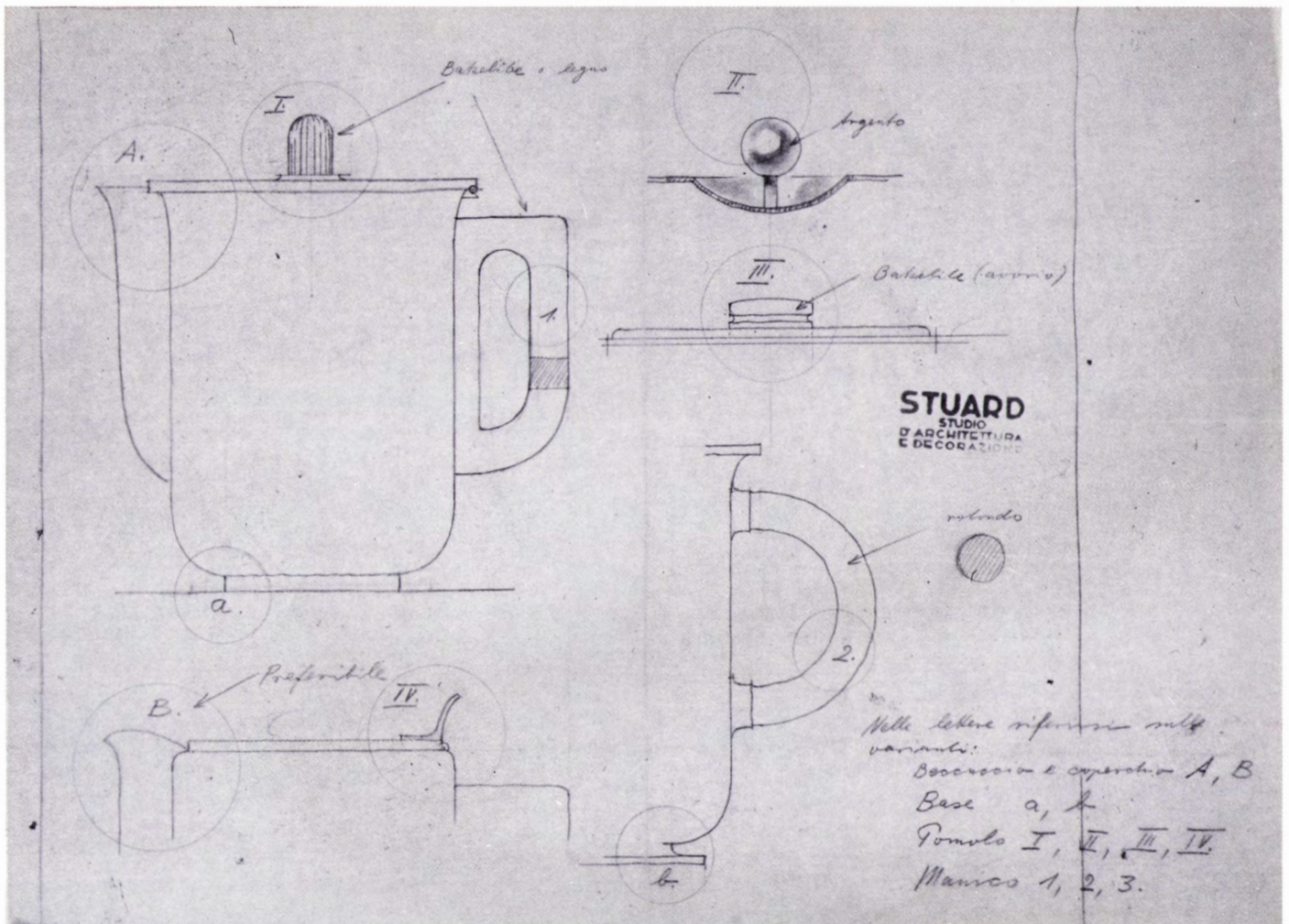


134

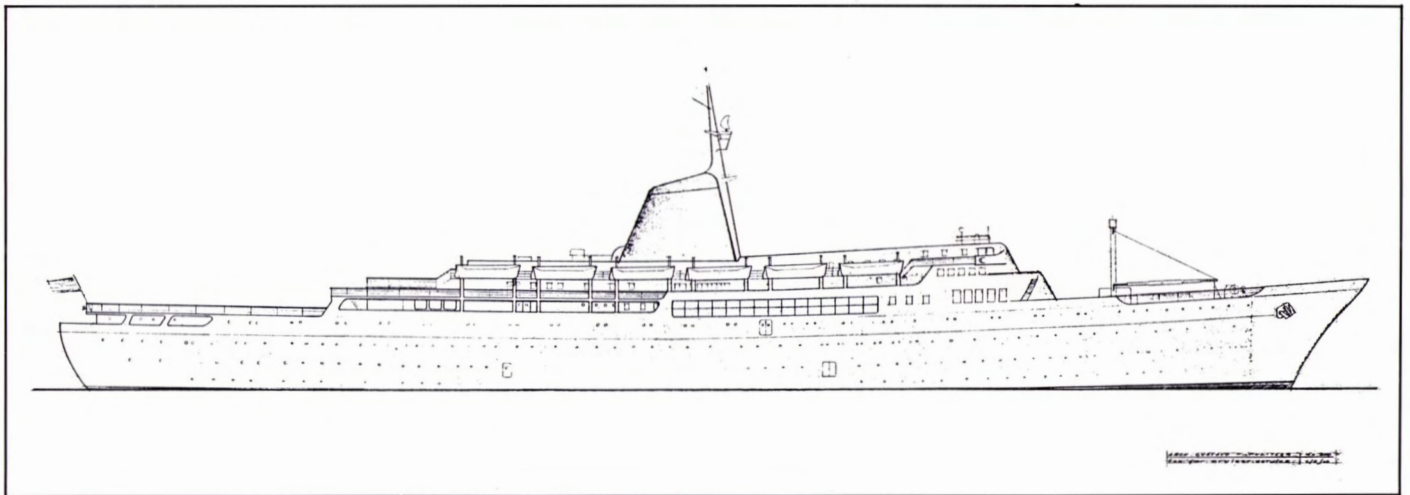


135

103



139



140

136.

M/s *Italia*, 12.219 tonn.,
croquis perspectif pour le fumoir-bar
de la classe touristique; crayon
sur papier, 1965.

137.

Croquis perspectif pour une véranda,
bateau non identifié; crayon sur
papier, années 60.

138.

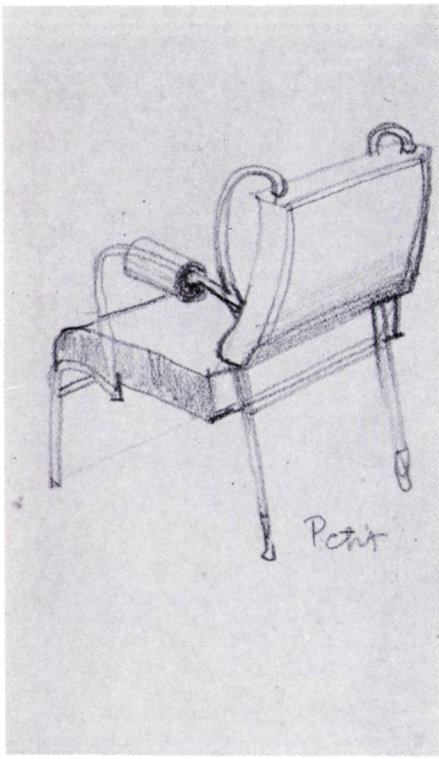
M/s *Canguro Bruno*, 5.232 tonn.,
détail pour une balustrade; crayon sur
papier, 1966.

139.

Dessins exécutifs pour vaisselle du
Conte di Savoia; crayon sur
transparent, 1932.

140.

M/s *Victoria*, de la Ingres Line de
New York, 15.007 tonn., (ancien
Dunotar Castle); étude pour la
nouvelle disposition du bloc
superstructures; crayon
sur transparent, 1959.



141

141.
Etude pour un petit fauteuil à structure métallique; crayon sur papier, années 50.

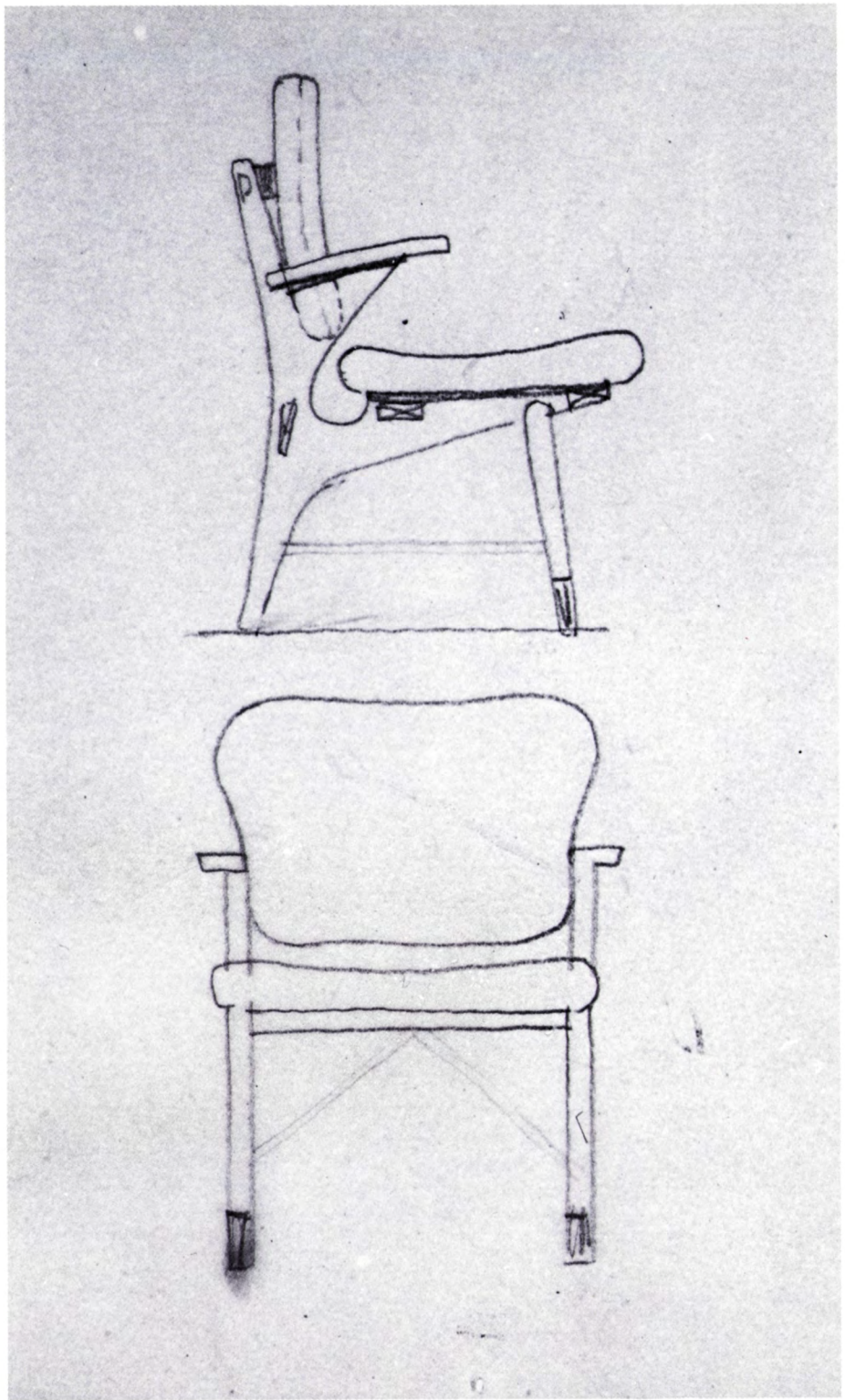
142.
Etude pour une chaise à structure en bois; crayon sur transparent, années 50.

143.
Etude pour fauteuils à structure métallique; crayon sur papier, fin des années 40. Prototype du fauteuil Alba, production "Arflex", 1959.

144.
Etudes perspectives pour le fauteuil "New York 1"; encre de Chine sur transparent, 1941.

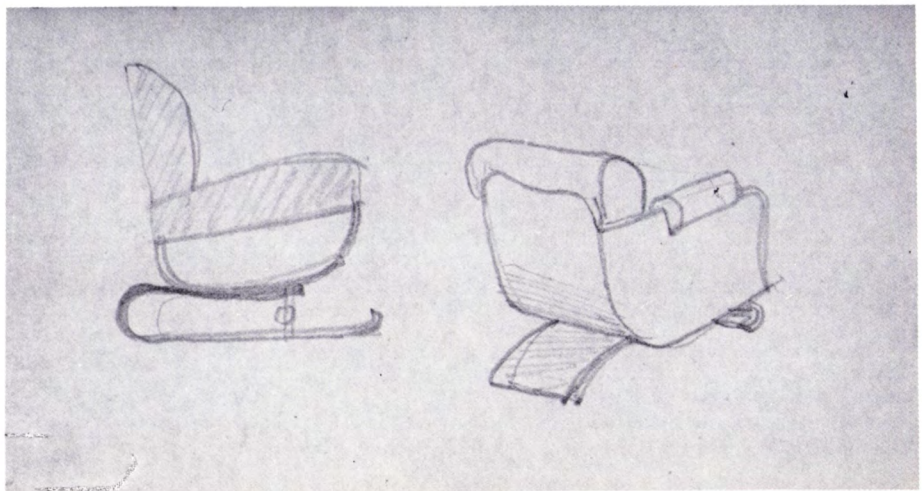
145.
Etudes perspectives pour le fauteuil "Albaro", production "Arflex", encre de Chine sur transparent, 1953.

146.
Etudes perspectives pour le fauteuil "New York 2"; encre de Chine sur papier-calque, 1945.

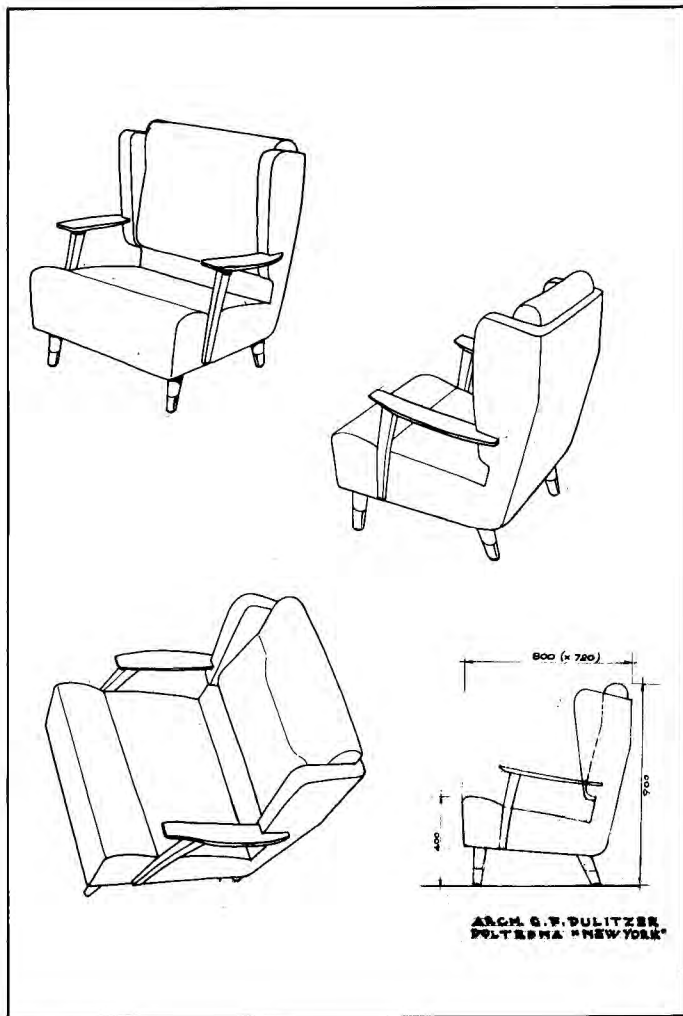


142

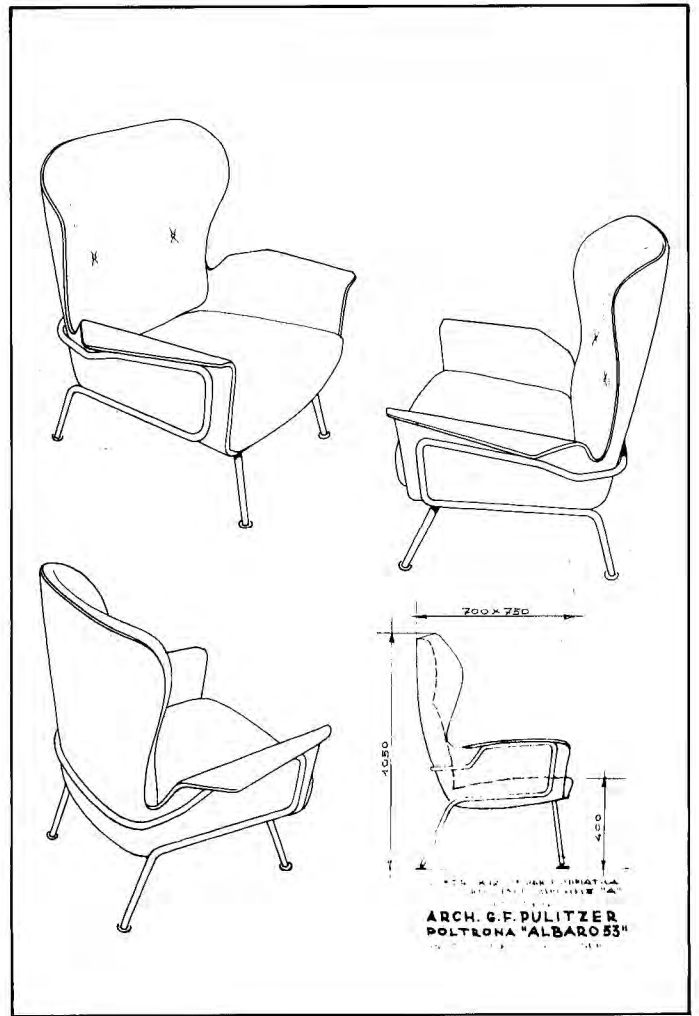
106



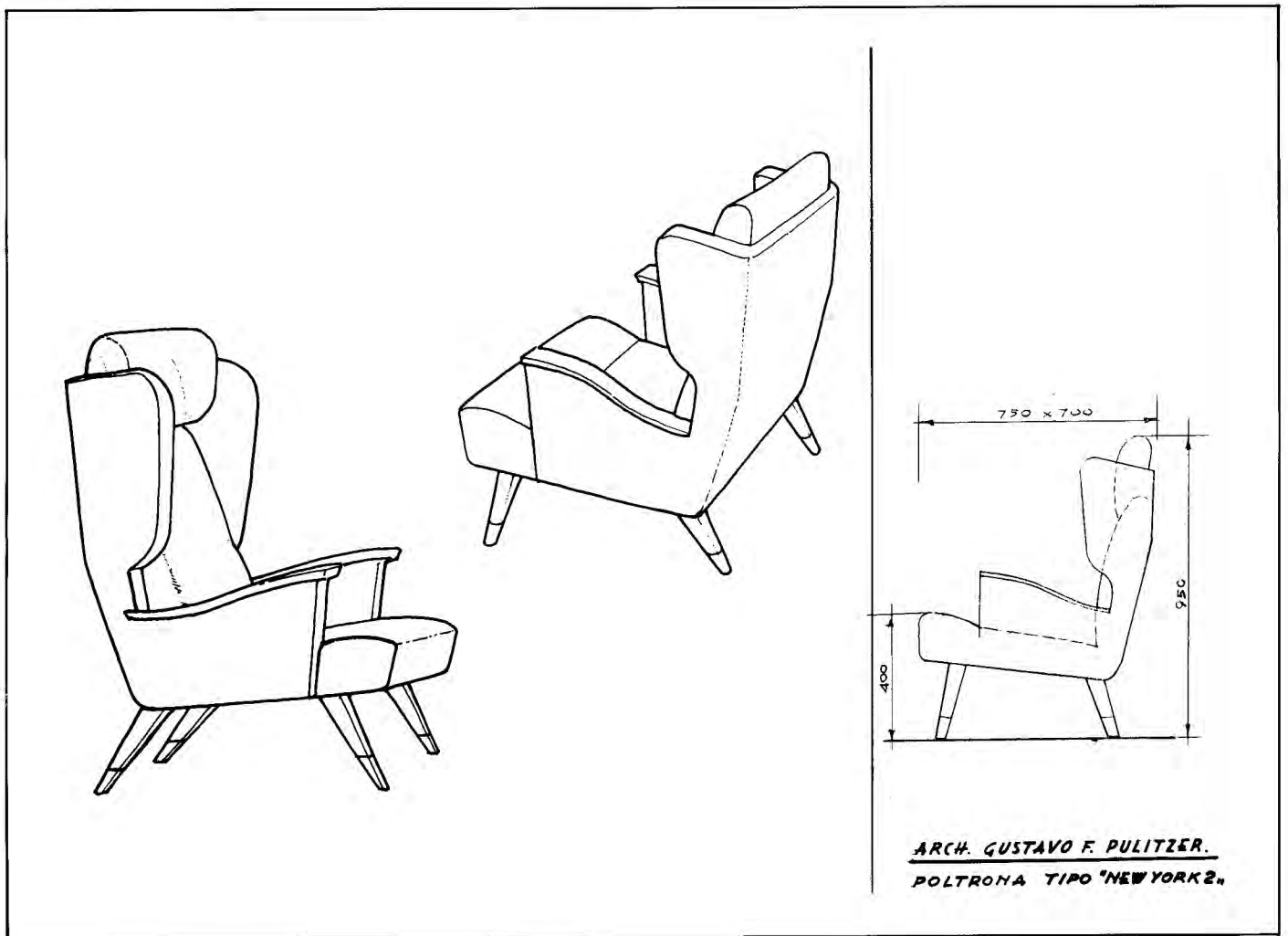
143



144



145



107

146

L'époque des grands bateaux favorise la ferveur artistique et affine la production et l'élaboration – institutionnalisées à travers les écoles (en retard, comme il arrive souvent) – des techniques artisanales.

Les maîtres d'art et les artistes locaux interviennent dans l'ameublement du navire et dans la décoration des intérieurs avec des procédés et des thèmes très variés.

A Trieste, donc, une grande partie de l'activité artistique de l'époque est rattachée à la construction des navires. Parmi les artistes qui collaborent à la construction et à la décoration des bateaux nous avons choisi

de présenter ici de suite quelques témoignages.

Par contre il a été impossible de découvrir et de présenter quelque chose de l'oeuvre de Augusto Černigoj, qui, non seulement a travaillé en qualité de technicien dans les chantiers triestins, mais qui a également collaboré longtemps avec Pulitzer Finali dans le dessin d'intérieurs.

Černigoj (né a Trieste en 1898 – vivant) qui a réalisé une énorme production de dessins, a entrepris ses études à Trieste à l'École pour les "Capi d'Arte"; il a ensuite suivi les cours de l'Académie de Munich et, en 1924, enfin, il est passé à la Bauhaus de Weimar où il étudiait avec

Kandinskij et Moholy Nagy.

Il a travaillé à Ljubljana, où il s'est lié d'une grande amitié avec le poète des "intégrales" Srečko Kosovel; lors de son éloignement de la ville pour des motifs politiques, il s'est réfugié à Trieste.

Là il a organisé le groupe constructiviste avec Stepančič, Lah, Poljak et Vlah, groupe auquel "Der Sturm" consacra, en 1929, un numéro monographique.

Sa vie et son histoire culturelle constituent un exemple emblématique de la "circulation" particulière de l'artiste triestin.

Par cette citation, qu'il fallait faire, de l'oeuvre de Černigoj s'ouvre le panorama de l'art dans le navire.



147

Ugo Carà

“La punition des vierges”, 1948 (bronze, 70×196 cm), oeuvre d’Ugo Carà (né à Trieste en 1908) qui remonte à l’époque où l’artiste entreprend une intense activité (de 1948 à 1965) comme ensemblier, auteur de projets et décorateur sur plusieurs navires de ligne: le T/s *Conte Biancamano*, le M/s *Victoria*, l’*Africa*, l’*Europa* et le *Marconi*. Sculpteur, dessinateur et décorateur, Ugo Carà vit et travaille à Trieste. Il a été très souvent présent aux Biennales de Venise et à d’autres manifestations, dans le domaine national et international.

En partant d’un réalisme presque exaspéré, il parvient, par la suite, à un

impressionnisme rapide et essentiel. (Lorenza Resciniti)

Bibliographie de base: S. Molesi, *Carà Ugo*, ds. “Catalogo della Galleria d’Arte Moderna del Civico Museo Revoltella”, Trieste, 1970, pp. 38-39; R. Da Nova, *Ugo Carà*, ds. “Catalogo della Mostra Arte nel Friuli-Venezia Giulia, 1900-1950”, Gare Maritime de Trieste, décembre 1981 - février 1982, Pordenone, 1982, pp. 290-291; C.H. Martelli, *Artisti di Trieste, dell’Isontino, dell’Istria e della Dalmazia*, Trieste, 1985, pp. 62-63.

147.

Ugo Carà, *La punition des vierges*, 1948, bas-relief en bronze, 70 × 196 cm. Propriété de l’auteur.



148

Marcello Mascherini

Marcello Mascherini (Udine 1906 - Trieste 1983). Bien qu'il soit né à Udine, on peut dire que Mascherini est triestin; après s'être installé tout jeune à Trieste, il y fait ses études; puis, dès 1930, il réalise des œuvres monumentales pour notre ville. Sculpteur renommé en Italie, il est présent durant plus de vingt ans dans toutes les manifestations artistiques nationales et étrangères. Il obtient son premier succès au niveau national en présentant la sculpture "Icare" pour la salle des transports de l'architecte Pulitzer Finali à l'exposition Triennale de Milan en 1933. Aussi, en 1938, l'invite-t-on à la Biennale de Venise, où on lui réserve une salle entière.

A partir de là, s'étant imposé à la critique nationale, Mascherini parvient au néo-archaïsme bien net de Maillol qui lui convient parfaitement et qui remonte à la plénitude lumineuse de la sculpture de Renoir; mais il ne dédaigne pas, immédiatement après, de reprises à la mode étrusque ou un réalisme plus intense. Après 1960, un vif sens du drame semble se dégager de ses œuvres, avec des forts accents surréalistes. (Lorenza Resciniti)

Bibliographie de base: Marcello Mascherini, *Artistes Italiens d'Aujourd'hui*, Paris, 1953; S. Moles, *Mascherini Marcello*, ds. "Catalogo della Galleria d'Arte Moderna del Civico



149

Museo Revoltella", Trieste, 1970, pp. 100-101; R. Da Nova, *Marcello Mascherini*, ds. "Catalogo della Mostra Arte nel Friuli-Venezia Giulia 1900-1950", Gare Marittime de Trieste, décembre 1981-février 1982, Pordenone, 1982, pp. 286-287; C.H. Martelli, *Artisti di Trieste, dell'Isontino, dell'Istria e della Dalmazia*, Trieste, 1985, pp. 161-163.



150

Nino Perizi

“Tapisserie”, 1965 env. appartenant à la période où Nino Perizi (né à Trieste en 1917), travaille à la décoration de l’*Africa*. On peut citer d’autres oeuvres de Perizi dans le domaine de la décoration navale: l’*Asia*, l’*Europa*, le *Victoria*, le *Raffaello* et l’*Ausonia*.

Peintre et sculpteur, il réalise des mosaïques, des tapisseries, des bijoux, des gravures et des sérigraphies. Il participe aux Biennales venetiennes de 1948, 1950, 1952, 1954, 1958 et 1970. Parti de positions cubistes, il est parvenu à une “partition graphique gestuelle” (Molesi) extrêmement spectaculaire. (Lorenza Resciniti)

Bibliographie de base: S. Molesi, *Perizi Nino*, ds. “Catalogo della Galleria d’Arte Moderna del Civico Museo Revoltella”, Trieste, 1970, p. 118; R. Da Nova, *Nino Perizi*, ds. “Catalogo della Mostra Arte nel Friuli-Venezia Giulia, 1900-1950”, Gare Marittime de Trieste, décembre 1981 - février 1982, Pordenone, 1982, pp. 148-149; C.H. Martelli, *Artisti di Trieste, dell’Isontino, dell’Istria e della Dalmazia*, Trieste, 1985, p. 183.

148.

Marcello Mascherini, *Eté*, 1933, sculpture en bronze, haut: 142 cm. Civico Museo Revoltella, Trieste.

149.

Marcello Mascherini, *Aborigène*, avant 1983, sculpture en bois, haut: 165 cm. Lloyd Triestino di Navigazione, Trieste.

150.

Nino Perizi, *Tapisserie*, 1965 env., tapisserie en laine, 150 × 300 cm. Propriétaire: G. Avanzo, Trieste.



151

112

Dino Predonzani

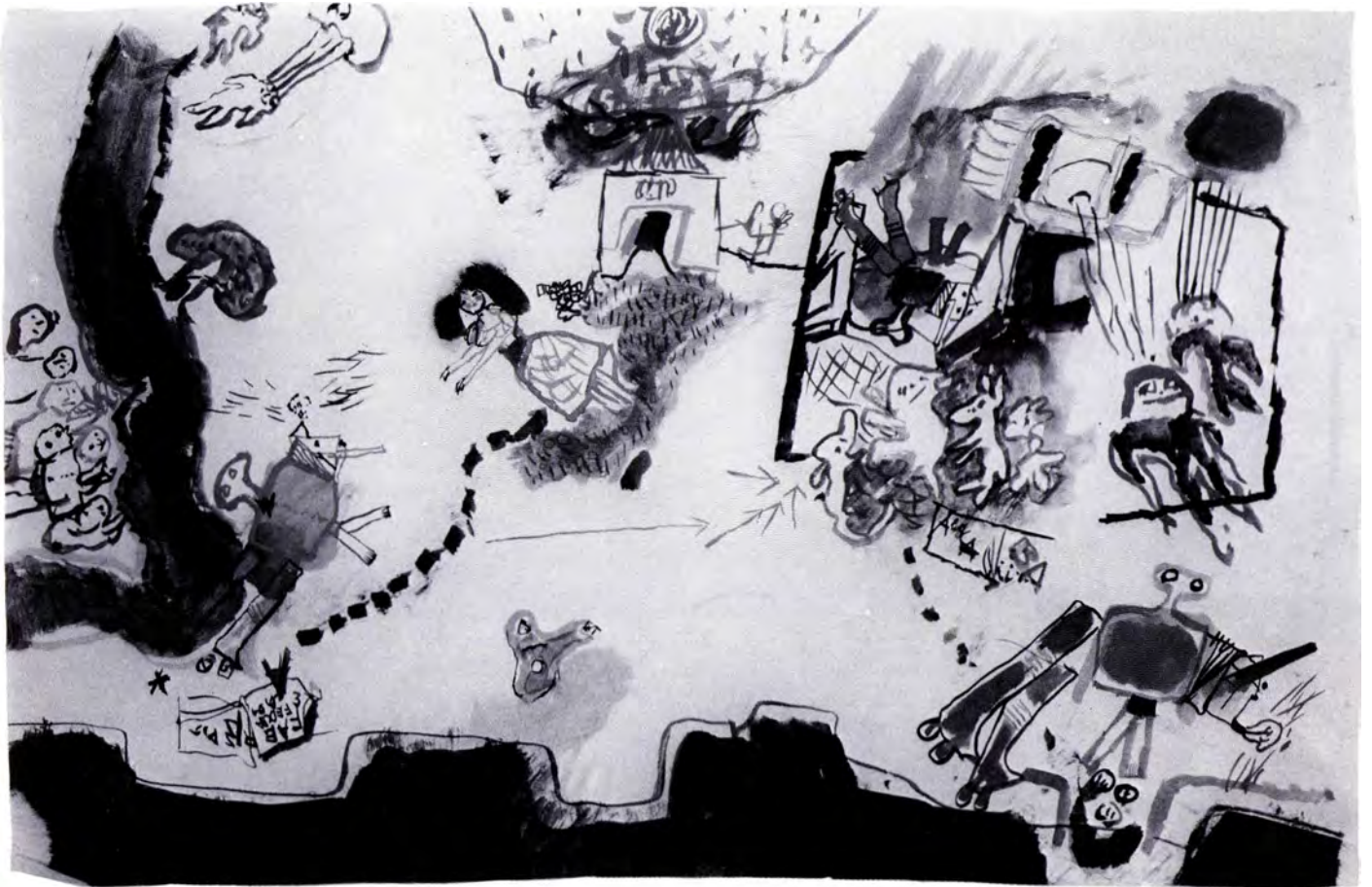
“Attente aux spectacles sportifs” (1938), dessin préparatoire pour la fresque qui valut à Dino Predonzani (Capodistria, 1914), un prix à la XXIème Biennale de Venise. Il entame, avec cette oeuvre, sa collaboration avec Pulitzer Finali, qui fait appel à lui pour contribuer à la décoration de l’*Esperia*. Predonzani est l’un des premiers du groupe des artistes triestins à se consacrer à l’activité de la décoration dans le domaine naval. De 1949 à 1967, l’artiste est représenté par ses oeuvres sur une vingtaine de bateaux appartenant à diverses sociétés de navigation: le *Biancamano*, le *Giulio Cesare*, l’*Augustus*, le *Victoria*, le *Galileo Galilei*, le *Marconi* et l’*Oceanic*.

S’opposant au goût académique, il participe au renouveau stylistique de l’immédiate avant-guerre, et propose un monde fantastique qui tend de plus en plus vers des procédés surréalistes et métaphysiques.

(Lorenza Resciniti)

Bibliographie de base: S. Molesi, *Predonzani Dino*, ds. “Catalogo della Galleria d’Arte Moderna del Civico Museo Revoltella”, Trieste, 1970, p. 121; R. Da Nova, *Dino Predonzani*, ds. “Catalogo della Mostra Arte nel Friuli-Venezia Giulia, 1900-1950”, Gare Maritime de Trieste, décembre 1981 - février 1982, Pordenone, 1982, pp. 146-147; S. Mattioni, *Dino Predonzani*,

“Catalogo della Mostra alla Sala comunale d’Arte di Palazzo Costanzi”, Trieste, janvier-février 1984, Trieste, 1984; C.H. Martelli, *Artisti di Trieste, dell’Isontino, dell’Istria e della Dalmazia*, Trieste, 1985, pp. 194-195.



152

Miela Reina

“Histoire de Pinocchio”, esquisse de 1964 pour le transatlantique *Raffaello*, exécutée par Miela Reina (Trieste, 1935-1972). Peintre, sculpteur, dessinatrice, décoratrice, auteur de projets, elle a créé de nombreuses oeuvres dans le domaine de la décoration navale – le *Guglielmo Marconi* et l’*Italia* (1966) lui doivent leur décoration – domaine où elle collabore avec Enzo Cagno et d’autres artistes triestins.

Artiste douée d’une riche personnalité et d’un tempérament vif et plein d’imagination, elle n’adhéra pas au courant informel ou surréaliste; on ne peut pas non plus la compter au nombre des artistes naïfs. Dans la première

phase de son activité elle montre des caractéristiques nettement plus narratives qu’abstraites. A la fin de sa vie, ses oeuvres s’enrichissent d’apports symboliques et emblématiques, très souvent empruntés au monde familial ou aux images de la société de consommation. (Lorenza Resciniti)

Bibliographie de base: “Catalogue de l’exposition Miela Reina”, Trieste, avril-mai 1980, Milan, 1980; C.H. Martelli, *Artisti di Trieste, dell’Isontino, dell’Istria e della Dalmazia*, Trieste, 1985, pp. 203-204.

151. Dino Predonzani, *Attente aux spectacles sportifs*, 1938, dessin au fusain, 340 x 200 cm. Propriété de l’auteur.

152. Miela Reina, *Histoire de Pinocchio*, 1964, détrempe sur papier, 29,7 x 45,7 cm. Propriétaire: I. Reina Rudini, Trieste.



153

114

Federico Righi

Federico Righi (Trieste, 1908), "Eté", 1965, oeuvre appartenant à la période où l'artiste participe plus activement à la décoration de navires: ses oeuvres sur les paquebots *Oceanic*, *Michelangelo*, *Raffaello* et *A. Lauro* remontent en effet à 1965. Il avait collaboré dès 1953 à la décoration du T/s *Conte Biancamano*. Autodidacte, il commence à peindre en 1938; il expose ses oeuvres à partir de l'après-guerre en Italie et à l'étranger (en Amérique), en participant aux Biennales de Venise (en 1942, 1948 et 1950) et aux expositions quadriennales de Rome; il y remporte de nombreux prix. Il vit et travaille à Paris depuis 1956. Après avoir fait plusieurs

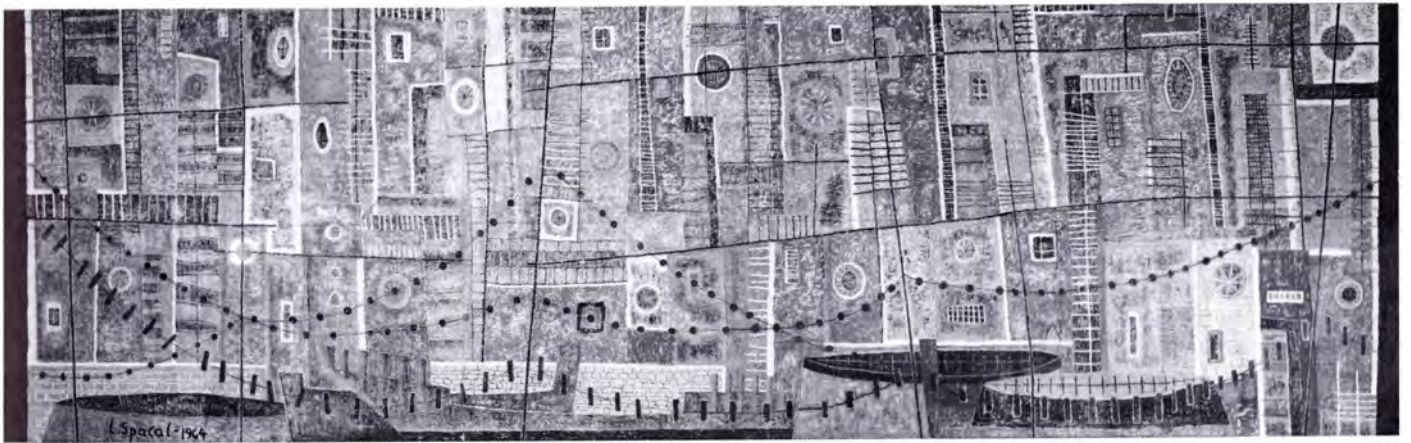
expériences dans le cadre du renouveau provoqué par Van Gogh, Gauguin et Cézanne, il se rallie à Goya, et, plus tard, à la tradition de la Renaissance italienne.
(Lorenza Resciniti)

Bibliographie de base: U. Apollonio, *Federico Righi*, ds. "Arte moderna italiana", Bergame, 1946; M. Molesì, *Righi Federico*, ds. "Catalogo della Galleria d'Arte Moderna del Civico Museo Revoltella", Trieste, 1970, p. 124; R. Da Nova, *Federico Righi*, ds. "Catalogo della Mostra Arte nel Friuli-Venezia Giulia, 1900-1950", Gare Maritime de Trieste, décembre 1981 - février 1982, Pordenone, 1982, pp. 142-

143; C.H. Martelli, *Artisti di Trieste, dell'Isontino, dell'Istria e della Dalmazia*, Trieste, 1985, p. 205.

153.

Federico Righi, *Eté*, 1965, peinture à huile sur panneau, 95 x 232 cm. Propriété de l'auteur.



154

Luigi Spacal

“Village de pêcheurs”, 1964, est le dessin préparé par Luigi Spacal (né à Trieste en 1907), vivant à Trieste, pour une tapisserie du salon de réception du T/s Raffaello.

Outre qu'à la peinture, grâce à laquelle il commence à se faire connaître en 1940, Spacal s'est consacré à la sculpture en bois, à l'art de la tapisserie et à la décoration, mais surtout à l'art graphique, qui l'a fait connaître dans le monde entier.

à participation à d'importantes expositions collectives date de 1942; il participe à la Biennale de Venise de 1954 et à celle de 1958 par une importante exposition individuelle de ses oeuvres.

Après la guerre, il se dédie également à la décoration navale: trois grandes panneaux sur le transatlantique *Leonardo da Vinci* et les tapisseries des salles principales du *Raffaello* et de l'*Eugenio C.*

En passant de l'expressionnisme au réalisme, l'artiste devient un des représentants les plus valables de l'avant-garde artistique italienne. (Lorenza Resciniti)

Bibliographie de base: M. Paoli, *Spacal*, Trieste, 1949; G. Sgubbi, *Luigi Spacal*, ds. “Catalogo della Mostra Arte nel Friuli-Venezia Giulia, 1900-1950”, Gare Maritime, Trieste, décembre 1981 - février 1982, Pordenone, 1982, pp. 332-

335; C.H. Martelli, *Artisti di Trieste, dell'Isontino, dell'Istria e della Dalmazia*, Trieste, 1985, pp. 230-231.

154.

Luigi Spacal, *Village de pêcheurs*, 1964, détrempe sur papier, 205 x 660 cm. Propriété de l'auteur.

L'Autriche était un pays d'ordre et de méthode, mais de mentalité "continentale", et ce n'est qu'avec Charles VI, de retour de l'expérience espagnole, et surtout napolitaine, que la Cour de Vienne commença, mais avec réticence, à considérer la voie maritime comme partie intégrante de son économie. Trieste et Fiume furent choisis comme ports d'intérêt national, et ce, en fonction d'évaluations techniques autant que stratégiques. Le souverain, fondant le port et l'"emporium" triestin, proclama: "Nous, Charles VI, par la grâce de Dieu, Empereur des Romains, etc. à tous les habitants etc., faisons savoir: que pour promouvoir, réglementer et accroître le commerce de nos états reçus en héritage, et principalement en Autriche intérieure et dans les ports de mer... nous avons opté, parmi les moyens les plus éprouvés et appropriés, pour la libre et entière navigation dans l'Adriatique qui, sans la cession d'aucune franchise, ne pourrait avoir lieu" (Vienne, 2-6-1717). Transporter des marchandises du nord au sud, à travers un pays montagneux comme l'Autriche centrale, sans voies d'eau intérieures, n'était réalisable qu'en chariots; ainsi prit-on en considération les possibilités technologiques envisageables alors: agrandissement et consolidation des diverses infrastructures (loi sur le Point franc, du 18-3-1719) et dans le "terminale marittimo" (terminal maritime) triestin, la construction de travaux de maçonnerie portuaires qui garantiraient la sécurité du mouillage, soit par la restauration d'une ancienne structure romaine demeurée à fleur d'eau, de la terre ferme jusqu'à l'écueil du Zucco, soit par les gros ouvrages du percement du "canale grande" (grand canal) (1754) où l'on pourrait travailler à l'abri – tout relatif – du vent, directement à partir du bord, jusqu'à terre, ce qui semblait à l'époque l'optimum opérationnel, et qui l'était peut-être en vérité. On se préoccupait aussi des surfaces en disponibilité et des capacités des dépôts, ainsi que – d'une manière qui, de nos jours, pourrait paraître excessive – de la "norme" relative à la gestion administrative des marchandises arrivées par mer, au moyen d'une série de décrets sur les réglementations douanières, de quarantaine et sanitaires, sur la tarification, la bourse des marchandises, etc. Il s'agissait de créer "ab imo" tant une jurisprudence, qu'une classe de négociants maritimes: donc, des écoles et des académies navales, des directives de comportement pour les fonctionnaires de la ville portuaire, et aussi des méthodes coercitives pour favoriser la formation des équipages. Durant le règne de l'Impératrice Marie-Thérèse, s'éleva une cité impériale auprès d'une commune litigieuse, jalouse de ses prérogatives, réticente à accepter une innovation radicale dans son mode de vie.

La population s'accrût, grâce aussi à la concession du droit d'asile, de la liberté d'implantation, de status particuliers pour les diverses confessions religieuses et nationales de moins de 5.000 et plus de 17.000 habitants. On favorisa également la formation d'industries locales pour développer et alimenter la fourniture de bateaux.

L'occupation napoléonienne occasionna une stagnation dans toute la vie citadine et portuaire, en particulier de 1809 à 1813, puis vint la reprise durable et courageuse; un cheminement qui fit de Trieste, avant la guerre de 1915-18, l'un des dix principaux ports de l'Europe et du monde entier: le problème des liaisons entre la mer et un arrière-pays relativement éloigné (environ 500 km), qui touchait le pôle de Vienne, venant des industries, encore plus lointaines, de la Bohême et de la Styrie, eut pour conséquence que la première liaison ferroviaire des Alpes s'effectua précisément vers Trieste, en 1857 (le 21 juillet).

Le développement de la navigation à vapeur, les coques en fer, l'hélice, entraînèrent la formation d'industries et de chantiers navals d'un niveau toujours plus prestigieux, créant une tradition qui se perpétue encore aujourd'hui avec le chantier naval de Monfalcone (héritier du San Marco), avec l'Arsenal San Marco, et les "Grandi Motori Trieste" (les Grands Moteurs triestins) pour les réparations et les constructions spéciales (telles que Scarabée, Castor, etc.), souvent uniques dans leur genre (fig. 155).

Toutefois, le rendez-vous avec le Canal de Suez fut manqué. Les travaux portuaires, débutés en temps utile (Metternich et Revoltella étaient des partisans convaincus de l'ouverture du Canal), furent retardés de dix ans, en raison de difficultés techniques de construction, et menèrent à la formation du "porto nuovo" d'alors (aujourd'hui "Punto franco vecchio"), construit selon les plans les plus évolués en France et en Allemagne. La structure du port reproduit, en effet, celle du vieux port de Marseille, et le style des édifices, leur caractère fonctionnel sont des exemples d'architecture portuaire pouvant être comparés aux structures correspondantes de Bremen ou de Hambourg (fig. 156).

La construction des travaux de maçonnerie du "porto nuovo" – bien que confiée à des entreprises étrangères (françaises et belges) – dut affronter des modes de construction difficiles: ouvrages faisant saillie, et quais localisés sur des terrains boueux et glissants (le grès local est en contact avec l'eau, qui le dégrade, formant de dangereuses strates argileuses) et ce, avec des moyens alors inadaptés (dragues jusqu'à huit, neuf mètres), et une connaissance peu approfondie de l'emploi de la pouzzolane dans la formation des quais et des blocs

artificiels de la berge. Des glissements vers la mer de tronçons de quais se produisirent, mais le complexe de bâtiments, malgré des retards, fut mené à bien, en même temps que l'équipement conçu pour les mouvements de marchandises, grâce aux travaux entrepris sur les quais ou à l'intérieur (et dans plusieurs cas, à l'extérieur) des dépôts de marchandises construits sur trois ou quatre étages. On remarque ici l'habileté de l'industrie autrichienne: l'eau en pression (fig. 157, 158) est choisie comme force motrice. Une centrale de compression de l'eau, quelques tours équilibrées, un réseau de canaux souterrains toujours accessibles, communiquaient à chaque machine la force dynamique. L'installation, encore que réduite, fonctionne toujours aujourd'hui et donne satisfaction, bien que, désormais, les dimensions des grues soient disproportionnées par rapport aux bateaux les plus grands: les monte-charges hydrauliques dans les magasins, ne correspondant pas aux normes de sécurité en vigueur, ont été remplacés par d'autres, également hydrauliques, mais réalisés selon les techniques fluïdo-dynamiques actuelles (fig. 159, 160).

De toute évidence, un port fonctionne en relation avec un arrière-plan d'infrastructures ferroviaires et routières. L'orographie de l'arrière-pays triestin a toujours présenté de gros problèmes de techniques de construction, pour les routes ou pour les travaux ferroviaires: la difficulté de franchir le col du Semmering (898 m au-dessus du niveau de la mer) entre les plaines de Vienne et les vallées de la Styrie, fut surmontée grâce à l'oeuvre géniale de Carlo Ghega: l'ouverture des routes, praticables toute l'année sur des terrains difficiles et climatiquement désavantagés, est un problème qui, en raison aussi des changements politiques au sein du territoire, subsiste encore aujourd'hui. Ces deux problèmes trouveront peut-être leur solution définitive avec l'achèvement des autoroutes de Udine-Tarvisio (désormais proche) et de Vienne-Graz-Villaco (dont la construction est avancée), et avec la préparation et la mise en service d'une double voie pour le chemin de fer "pontebana" (Udine-Tarvisio-Villaco). L'absence d'une expérience technologique propre, contraignit les responsables des constructions ferroviaires d'alors, à une utilisation optimale de ce qui venait d'ailleurs: l'ingénieur C. Ghega reçut une "bourse" d'environ 4.000 florins pour aller étudier aux Etats-Unis les connaissances de ce pays en matière ferroviaire. En 1851, eut lieu le concours d'adjudication pour les locomotives qui devaient traîner les wagons de chemin de fer à travers le Semmering, entreprise qui paraissait alors impossible; Stephenson lui-même

la considérait comme telle, au point de proposer des solutions fantaisistes comme, par exemple, des plans inclinés avec un câble tracteur et une motrice à vapeur fixe. Le sujet proposé était de fournir une motrice capable de remorquer 125 tonnes à 17 km/heure avec une pente de 25 pour mille. Il fut résolu par les concurrents, et après cette expérience, l'administration ferroviaire autrichienne réussit à mettre sur les rails une locomotive (Engerrth B 3), qui parvenait à tirer avec un poids adhérent de 40 tonnes, un convoi de 200 tonnes. La première locomotive du chemin de fer appelé "méditerranéen", dont la construction avait commencé à Vienne en 1837, fut une Norris américaine, débarquée à Trieste en 1837 et transportée à Vienne – en même temps que les suivantes – dans des chariots, durant un voyage de deux mois. Les temps de parcours de la ligne "méditerranéenne", depuis 1900, intégrée à celle dénommée "transalpine" (qui faisait partie de la plus grande ligne des Alpes), n'étaient pas très différents de ceux des trains actuels, qui maintiennent encore une vitesse commerciale horaire de 50 km. Dans le but de faciliter les opérations portuaires, à l'époque de Marie-Thérèse, on avait cherché à ouvrir au plus grand nombre de vaisseaux possible, l'accès à un quai muré – de manière à pouvoir utiliser les aiguilles de chargement du bateau – ou bien à des plans inclinés (appelés passerelles), qui permettaient à l'ouvrier du port de porter sur ses épaules des marchandises en sacs, ou en vrac dans des paniers. Les bateaux qui ne trouvaient pas de place à quai, mouillaient aux "garofolini" (postes d'amarrage faits avec des poteaux enfoncés en grappe dans le miroir d'eau du port intérieur), et travaillaient avec la terre ferme au moyen de grandes barques ou de chalands.

Avant l'entrée en fonction du "Porto nuovo" devant la station ferroviaire, il y avait une darse formée par les môles "Cluc" et "Tondo". Les opérations étaient effectuées aussi au moyen de six grues à vapeur, avec une portée de trois tonnes, mobiles sur des voies (fig. 163). Dans les magasins situés derrière, faisant partie de la station ferroviaire et appelés "silo", qui servaient à expédier les marchandises, on tirait profit de la différence de niveau existant entre leur propre niveau (13 m au-dessus du niveau de la mer) et celui du port (plus 3,16 m au-dessus du niveau de la mer), grâce à des trémies et des slips; et pour la remontée, on utilisait des norias et des vis transporteuses mues par la vapeur. Ces installations tombèrent partiellement en désuétude après 1887, avec l'entrée en exercice du riche matériel de grues de rivage, d'une portée de 1,5-2,5 et 3 tonnes, qui permettaient des opérations directes, soit dans les dépôts du rivage, soit sur

les wagons de chemin de fer (fig. 164). La présence de l'hôpital quarantenaire de Sainte-Thérèse, situé derrière la station ferroviaire, avait suscité le problème du danger de contamination pour le chemin de fer qui passait devant lui, mais la question fut résolue – ainsi qu'on peut le vérifier encore dans certains journaux de l'époque – par l'intermédiaire d'un viaduc long de 194 mètres qui, à 7 mètres de distance, évitait un contact direct entre l'aire des la quarantaine et les convois en transit (fig. 165). Le développement des trafics, qui doubla dans la période située entre 1870 et 1880, détermina l'exigence de trouver des solutions nouvelles pour les travaux portuaires. Il avait été en effet prouvé de quelle manière le développement des chemins de fer avait permis l'arrivée d'un flux de marchandises, inconcevable auparavant, et tel qu'il devait bouleverser toutes les prévisions précédentes concernant les espaces ou les moyens opérationnels; à cela, s'ajoutait aussi l'accroissement graduel et incessant de la jauge des navires. En 1898, on décide de construire un nouveau port dans la zone de Sant'Andrea où, sur le terrain contigu du Campo Marzio, avait déjà été prévu le terminal du nouveau chemin de fer "transalpin", qui entrera en service en 1909. Les travaux débutent en 1901; les premiers édifices sortent de terre entre 1904 et 1909. L'angoisse d'occuper des espaces plus vastes (c'est-à-dire donner une capacité plus grande à la structure marchande que, déjà en 1896, le développement du trafic avait mise en situation de congestion grave) conduisit à construire directement une série de hangars le long des berges déjà construites du "Punto Franco Sant'Andrea". Ceux-ci peuvent être considérés comme les "premières" oeuvres en béton armé, construites par groupe de deux, en un temps record de cinq mois pour la paire (les hangars 69 et 71, dont la superficie était respectivement de 8.754 m²; fig. 166). Même dans cette zone, les travaux de maçonnerie subirent de graves difficultés, en raison du terrain peu sûr: il fallut recourir aux poteaux de fondations "suspendus" (type Simplex), à des poteaux portants, du type "Considerare", et toujours avec une grosse dépense de temps et d'argent. Les travaux du Punto Franco di Sant'Andrea débutèrent parmi les polémiques des experts – toujours présents – contre les innovations proposées par le projet, prévoyant le musoir des môles dans la direction de ce vent froid et violent de nord-est, la Bora, ainsi que de vastes bassins protégés par un brise-lames, bâti en trois segments. La préoccupation majeure consistait à ne pas créer de bassins d'évolution trop vastes, jugés dangereux. Il faut remercier la Providence, que certaines initiatives aient échoué.

155.

Le *Castoro sei*, un catamaran semi-submersible pour la pose de conduites sous-marines. Actuellement, le plus grand du monde, avec un déplacement de 41.500 tonn.

156.

Le "Porto Vecchio", un exemple d'architecture fonctionnelle du XIXe siècle.

157.

La centrale électrique de compression de l'eau pour le fonctionnement des installations mécaniques, avec les tours caractéristiques d'équilibre de la pression.

158.

Intérieur de la centrale.

159, 160.

La grue à pression hydraulique, encore en exercice.

161.

Les installations hydrauliques extérieures de soulèvement d'un magasin.

162.

Vue panoramique du Nouveau Port Franc; au premier plan le Port Franc Legnami (escale de chargement et déchargement du bois) à droite du bassin de carénage.

163.

Vue des installations portuaires avec les Môles "Cluc" et "Tondo".

164.

Une enfilade de grues du Vieux Port Franc.

165.

La galerie artificielle du chemin de fer qui débouchait au-delà de l'hôpital de quarantaine Sainte-Thérèse.

166.

Le hangar n. 71, vu de la terre.

167.

Les boeufs peuvent être utilisés eux-aussi dans les ports.

168.

Un *fork-lift* d'avant-guerre.

169.

Vue aérienne du Nouveau Port Franc, avec, au premier plan, le terminal des containers; au second plan, le Môle 6.

170.

Le ponton *Ursus*, provenant d'une coque rescapé de la Première Guerre Mondiale portait une de ces pièces de canon de 420 mm. qui tiraient de la mer sur le Carso (Karst) de Monfalcone.

171.

La structure du ponton, presque achevée.

172.

Les équipements du Môle 5, travaillant contemporanément sur les deux hangars 51-53.

173.

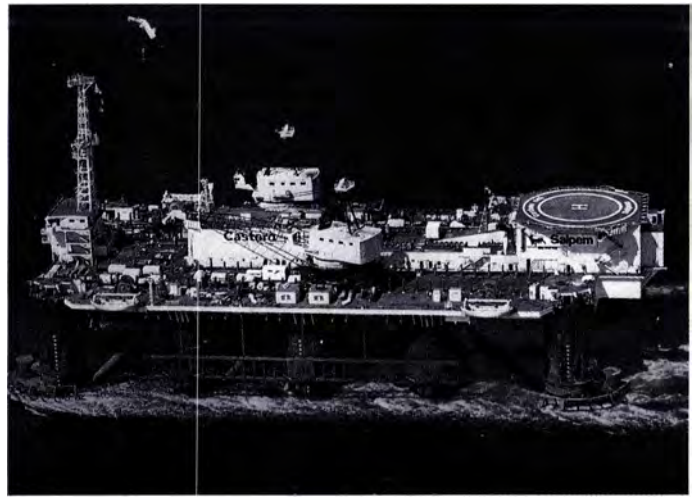
Le terminal maritime de l'oléoduc transalpin Trieste-Ingolstadt-Vienne.

174.

Les installations pour le dépôt de latex, de caoutchouc et d'huiles végétales.

175.

Une façon originale de concevoir l'"intermodalité", de l'arrière-pays autrichien à Mersine.



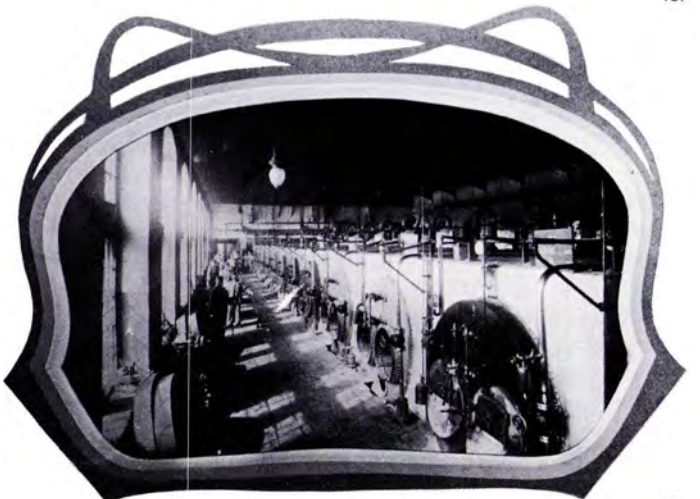
155



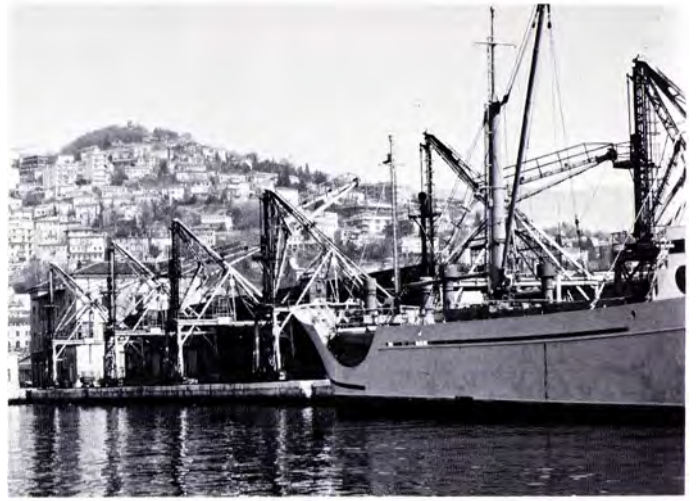
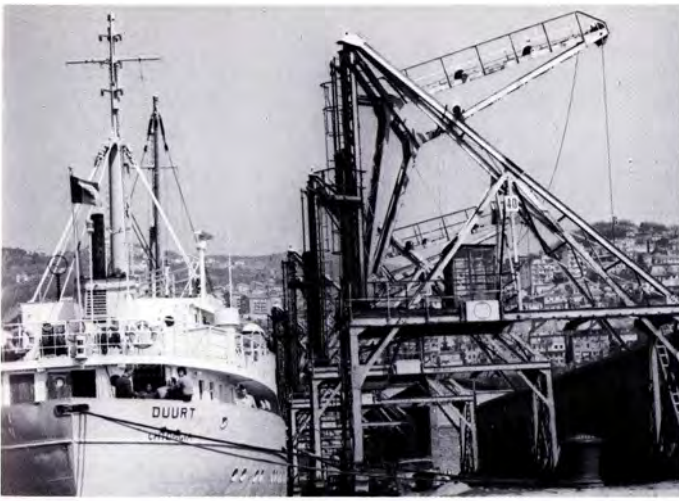
156



157



158



161



163

164



166

Le port prévoit son expansion vers le sud, mais les chantiers navals la freinent; un nouvel emplacement est prévu pour les chantiers de Monfalcone, la guerre de 1915-18 bloque tout. Les travaux reprennent dans les années vingt, et s'achèvent alors le Môle V, le Môle VI, avec leurs structures correspondantes; en 1937, on construit le silo à grains.

Au cours du second après-guerre, la reconstruction est assez rapide, même si elle est conditionnée par les normes de l'époque, c'est-à-dire reconstruire "comme avant, et là où c'était avant". Malgré les lenteurs, on parvient à mener à terme les équipements pour les marchandises en vrac, et les hangars 51 et 53 (fig. 172), complétant ainsi le Môle V (1954); on construit le Môle VII (1972), le tunnel de ceinture (1981) qui, finalement, libère le secteur oriental de la ville (port et zone industrielle) de la servitude du passage le long de ses quais, le raccord de ligne Campo Marzio-Opicina ayant été exclu du service des voies. A Opicina, devenue station de frontière, les deux gares (celles de l'ex-méridionale et de l'ex-transalpine) avaient été réunies dans l'intention de créer – même en dimensions réduites – le volant d'arrêt des wagons qui existait à cette époque à San Pietro de Carso, passé depuis à la Yougoslavie. Seule l'installation de Cervignano (dont la construction est en cours) pourra permettre au port de Trieste un système de triage rationnel, moderne, intermodal, qui puisse organiser un réseau de liaisons adéquat, au moyen de convois à composition fixe (existant déjà aujourd'hui, mais non encore effectif). Si l'on veut, synthétiquement, observer les moyens grâce auxquels le port de Trieste a suivi, (fig. 167, 168) et parfois poursuivi, depuis 1918, le développement de la technologie des bateaux, comme des moyens de transport, et de maniement des marchandises, on peut mettre en évidence trois phases: la première, celle de l'entre-deux-guerres, avec l'aménagement et la décoration des installations du Punto Franco de Sant'Andrea, débutées sous la gestion austro-hongroise, et achevées par l'administration italienne, avec des solutions d'avant-garde – comme par exemple les hangars du Môle VI, qui permettent une utilisation rationnelle du môle tout entier également pour les transshipments, à travers le premier étage de chaque hangar (ils sont cinq), toujours accessibles, même au niveau direct des bateaux, et communiquant entre eux grâce à des structures de liaison spéciales. L'alimentation de la grue du quai, dans le but de permettre une manoeuvre plus mesurée et régulière, fut prévue en courant continu (200 volts) et mise en oeuvre au moyen d'une centrale de conversion pour tout le complexe portuaire. L'achèvement de

l'équipement en moyens, pour le transport des colis lourds, est important, grâce à la construction de grues flottantes (de 10, 25, 40 tonnes) en particulier du ponton *Ursus* (fig. 170, 171) qui, durant des décennies, est demeuré, avec 175 tonnes de capacité de soulèvement, le moyen le plus puissant de l'Adriatique.

La seconde phase a été celle de l'immédiat après-guerre, avec la reconstruction des structures et des équipements détruits par les faits de guerre (50% des moyens mécaniques, 50% des dépôts, 70% des installations ferroviaires). Les conditionnements des règles des lois n'ont cependant pas permis la réalisation de grands pas en avant dans le remplacement des structures détruites, mais seulement dans les adaptations techniques et structurales.

La troisième phase, celle commencée dans les années soixante par la naissance de la technologie moderne a permis le début de la réalisation de certaines installations d'avant-garde, en cherchant à combler les retards accumulés précédemment et durant la période de crise consécutive à la fermeture du Canal de Suez (1967-1974), dont Trieste a été qualifiée – au sens figuré – de troisième entrée (fig. 169). La construction du Môle VII (déjà commencée dans la première décennie du siècle) est reprise à neuf en 1960, et achevée en dix ans, avec une structure portante de haut niveau technique, et des moyens opérationnels d'avant-garde. Les "Nuove Reggiane" avec la "Paceco", américaine, en collaboration avec des techniciens locaux et grâce à des expérimentations également locales, construisent pour ce terminal, une série de trois grues, qui deviendront le "modèle Trieste". Pour l'organisation et les services complémentaires (des travaux pour les rails et les voies de raccordement, jusqu'aux réparations), on fait confiance à la télématique. Le complexe (fig. 172) constitue, aujourd'hui encore, un modèle qui peut soutenir la comparaison (malgré ses dimensions encore réduites (23 ha), mais des travaux de redoublement de sa superficie (40 ha) sont en cours) avec ceux, plus avancés, de terminal container.

L'accroissement de la dimension des bateaux, et donc des chargements, a rendu désuètes les structures du XIXe siècle du Vieu Point Franc. Ainsi naquit le projet "Adria Terminal", qui donne un regain d'actualité opérationnelle à une partie des constructions anciennes, et ramène à une vie nouvelle ce complexe déjà nommé "Porto Nuovo" (Port Nouveau), l'adaptant aux exigences nouvelles, y compris tertiaires, de la ville.

Un terminal rationnel pour bateaux "Ro-Ro", complémentaire du terminal container, est en cours de réalisation au

Nouveau Point Franc, qui sera équipé aussi pour le "Sto-ro", de façon à renforcer ainsi la gamme des services également pour les bateaux les plus modernes et les plus sophistiqués. Depuis 1967, est entré en service dans la rade de Zaule, le terminal de l'oléoduc transalpin, qui avec son tankfarm de 2.000.000 tonnes (fig. 173) et sa capacité de transport d'environ 50 millions de tonnes par an, constitue l'une des plus importantes artères d'alimentation de pétrole brut, partant de la Méditerranée pour desservir l'Europe Centrale (Allemagne et République Fédérale Autrichienne). Quatre mouillages rationnels pour pétroliers allant jusqu'à 160.000 tonnes d.w.t. garantissent une rotation rapide des bateaux.

La présence du terminal de l'oléoduc a contribué à élever le niveau des services portuaires: la flotte des remorqueurs (14 unités) a été rénovée, les réparations navales se sont adaptées aux exigences des flottes des bateaux-citernes, et en général des bateaux bulk-carriers, également avec un nouveau bassin de carénage d'une capacité pour bateaux allant jusqu'à 160.000 tonnes. d.w.t. Des initiatives émanant d'entreprises privées locales ont doté le port d'installations frigorifiques de pointe, pour viandes et poissons; d'installations pour le transvasement et le dépôt de latex de caoutchouc et produits liquides comestibles; de dépôts pour minéraux et matériaux spéciaux (fig. 174).

La vaste dotation de magasins de quai et la capacité opérationnelle locale, permettent à Trieste d'être le premier port en Méditerranée, pour le café. Les bateaux évoluent, par leurs dimensions ou leur spécialisation. Ce fait amène le port à rechercher des solutions opérationnelles correspondant aux exigences nouvelles technologiques, s'articulant avec des terminaux spécialisés qui permettent – grâce aussi à des liaisons rationnelles avec les infrastructures terrestres – d'éviter que le port ne devienne un goulot d'engorgement pour les trafics, mais au contraire, un robuste maillon de la chaîne des transports: le port de Trieste oeuvre avec cette perspective de sa fonction, et cherche, comme par le passé, à entrevoir l'avenir de la vie maritime, continuellement renouvelé.

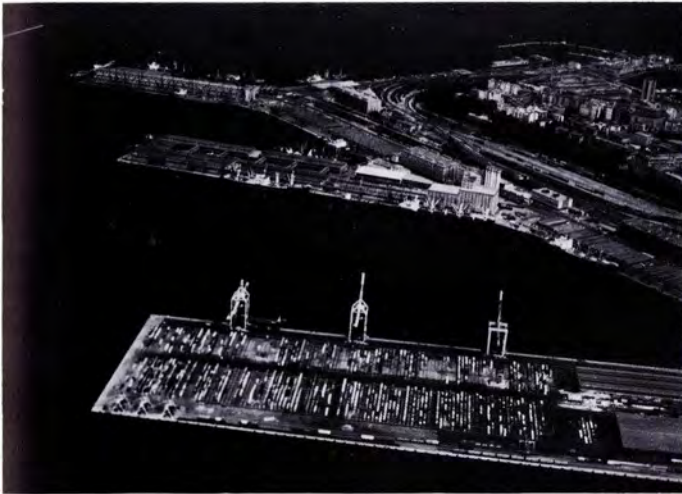
Les reproductions photographiques ci-inclues, visent à donner une représentation de la manière dont s'est développé le mode de travail dans le port triestin, les adaptations, les innovations, et aussi quelque curieuse forme d'intermodalisme avant la lettre (fig. 175), et à accompagner ainsi, en faisant aussi appel au visuel, le développement du port, au cours de sa vie pluriséculaire.



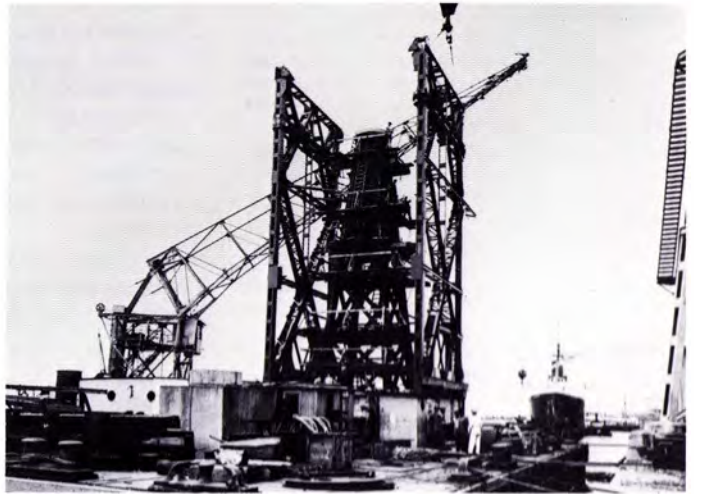
167



168



169



170



171



172



173



174



175

1. *Sur les routes du serpent d'eau: Trieste ou l'horizon du voyage.*
Le mythe: ce mot enjôleur et abusif s'élève des espaces les plus lointains pour s'adapter aux traits changeants de sociétés disparates. Les sciences humaines cherchent à en sonder la portée évocatrice. De Lévi-Strauss à Kerenyi, de Kirk à Detienne et Vernant, le débat interminable des mythologues modernes converge pour en dégager les enchevêtrements. Conte et enchantement, vision du monde ébréchée au sein de conflits et tensions, chatolement imaginaire d'une cabale qui dessine l'étrange et le quotidien, le mythe s'allie à l'analyse renouvelée des classiques, à la cosmographie iridescente des oeuvres grecques et latines. L'*Odyssée* persiste avec sa séduction suprême et inégalée: l'aventure, le héros engagé dans des hauts faits initiateurs, le contraste entre les traditions de stabilité du clan et la tentation du dépaysement, élargissent les frontières, introduisant le mécanisme dynamique du voyage. Et toutefois, le matériel mythique propose incessamment un idiome bariolé et fuyant. Langage et système, fonction et modèle, enveloppe légendaire et paradigme social, il évoque des images archaïques multipliant à l'infini ses facettes miroitantes. L'étymologie non plus ne le précise avec des tons absolus. Le mot grec *mythos* offre une gamme vague de signes et de gradations: récit fabuleux pour Hérodote, proverbe pour Eschyle, conte de fée pour Esope et Plutarque, narration, dicton, sentence, dans la vaste fresque des poèmes d'Homère. C'est encore une fois l'*Odyssée* qui nous offre une clé d'interprétation. Dans le chant du début on peut lire: "les discours publics appartiennent aux hommes", une phrase où le terme devient le sujet d'une relation complexe. Dans les fragments du mythe, des espaces différents se touchent, luttent ou s'allient: théogonies, héros, cités naissent au sein d'exploits titanesques et de collisions primordiales. D'impérieuses divinités, des enchantements irrésistibles, obscurs ou lumineux, s'emparent des recoins des trois mondes, humain, végétal et animal; parfums et aromes desserrent l'éventail entre des présences opposées. Tromperies et connexions changeantes, créations et métamorphoses punitives. Les plans s'entrelacent en parcourant les histoires merveilleuses et l'Hellade révèle des souffles puissants, des figures inédites. Ce n'est plus un monde aseptique et immobile, captif de la blancheur immaculée de monuments de plâtre, emprisonné dans le rêve académique d'un équilibre en dehors du temps. La recherche moderne le suscite à travers les étapes changeantes de l'histoire de la mentalité, compare l'univers social aux méthodes narratives, utilisant les intersections

actualisées parmi les diverses disciplines. Entre bêtes et dieux l'horizon des hommes a du mal à se situer. Le mythe en explore les sentiers, trace l'alphabet de lieux, de créatures, de réalités lointaines, et cependant familières; il guide la lecture d'un cosme spirituel et culturel en propageant ses lois, et ses énigmes. Et c'est bien sur cette trame inépuisable de rencontres et de contrastes qu'on perçoit la première image du littoral triestin, parcelle de frontière placée au-deçà et au-delà de deux bords, entre l'ombre et la lumière, entre les marques de la civilisation et un horizon inconnu.

Le lieu où surgira la petite acropole de Trieste indique le point le plus au nord de la Mer Adriatique, terre de passage pour les envahisseurs et les marchands nomades, pour d'innombrables ethnies et des affabulations extraordinaires. La ligne directrice est importante. Alors que l'Occident européen verra la limite extrême de la mer Adriatique converger vers l'Est, telle une enclave levantine insérée dans une rêverie méditerranéenne, l'antiquité grecque l'identifie à un nord brumeux et fantastique. Une terre apparaît, aux limites d'*Oekumène*, baignée par l'azur des eaux et les éclairs de l'or à côté des embûches de marais bourbeux et de sombres cavités souterraines. C'est une parmi les nombreuses versions de l'*Hyperborée* fantasmagorique. Nous ne savons pas si des peuplades grecques se fixèrent effectivement dans ces lieux, toutefois de la région de Trieste aux après plateaux karstiques, de la sylvestre Slovénie à la péninsule istrienne, la mémoire folklorique retient les précieux débris des légendes helléniques. Elle entrelace les récits d'Hercule et d'Orphée, de l'ombrageuse Artémis et du radieux Apollon, de l'égide d'Athéna et des blanches, féroces juments du thrace Diomède, du passage de héros phéniciens et du souffle de Borée.¹

En un jeu de plans superposés et inclinés la légende colportée oralement retient deux narrations: la chasse ardue d'Hercule à la biche fuyante de Cérynie; le parcours périlleux du bateau des Argonautes sur les mers, les fleuves et jusque sur terre. Ce sont deux épreuves initiatiques qui, à un certain moment, semblent fluer vers le point le plus au nord de l'Adriatique, à l'embouchure du fleuve le plus bizarre d'Europe: ce "Timave" qui coule et disparaît, montre de courtes sections de son cours capricieux pour s'effondrer brusquement dans les profondes cavités souterraines.² Quels signaux nous fournit la persistance de ces mythes? Dans le diagramme zodiacal des douze travaux d'Hercule, le troisième voit notre Héros poursuivre l'ombre insaisissable et sauvage de la biche aux cornes d'or et

aux pieds d'airain, l'hybride merveilleux consacré à la grande déesse vierge de l'Artémision. Le palimpseste des antinomies est évident: féminin/masculin, bête/homme, règle/anomalie s'affrontent dans le ballet rituel de la chasse. De l'Est à l'Ouest, du Sud au Nord, de l'Arcadie à l'Istrie hyperboréenne, la biche pourchassée et son pourchasseur arrivent au royaume au bout du monde, où "les cerfs vivent en paix avec les loups", où la luminosité régénératrice du soleil coexiste avec les sombres grottes des Enfers, où l'ordre s'accorde avec le chaos. Un espace liminal et suspendu, un décor adhérent à des apparitions prodigieuses. Le géographe Strabon, bien informé sur la mnémotechnie alexandrine, le situe dans un petit bois à l'embouchure du Timave; c'est un point magique, un noeud de l'au-delà, l'*insula sacra* où la déesse Rhétie-Artémis tend au Héros le don propitiatoire d'une branche d'olivier sauvage qu'Héraclès apportera à Olympie en guise d'étendard perpétuel de victoire.³

Le conte de la biche aux cornes d'or et aux pieds d'airain se déplace et se renverse dans la plus suggestive des légendes slovènes des Alpes Juliennes: l'hymne poétique à Zlatorog, le chamois majestueux aux cornes d'or, gardien des trésors cachés du massif du "Triglav", le mont Tricorne de la vallée de Trenta sur le fleuve Isonzo, paradis des botanistes et des grimpeurs dès le XVIIIe siècle. L'image se tourne au masculin mais le poids d'un interdit divin demeure: la biche de Cérynie peut être capturée, jamais tuée; le chamois Zlatorog, bien que blessé par des chasseurs avides, renaît dans un rite de sang, se nourrissant de la rose pourprée jaillie des gouttes de son liquide vital.⁴ Le fantôme du fleuve Timave, la trace des landes sauvages du nord de l'Adriatique, la fée morgane des gisements métallifères semblent reprendre leur place dans le "puzzle" aventureux de l'épopée des Argonautes. Le thème du déplacement, du voyage, de la conquête, de la poussée exploratoire et commerciale aboutit au triomphe. La séduction irrésistible de l'or se tourne vers le Levant, vers les riches et prospères contrées d'Asie Mineure, vers les débouchés maritimes des grandes civilisations aquatiques. Les artisans et les orfèvres primordiaux, Corybantes et Dactyles Idéens, Cabires et Telchines, errent sur les montagnes et dans les vastes grottes légendaires de Phrygie, Troade, Lydie. C'est de Phrygie que provient Midas, le souverain au toucher fatal. Pour conquérir la toison d'or convoitée, Jason et les Argonautes doivent naviguer au-delà du Bosphore, pénétrer dans la ténébreuse terre caucasienne de la Colchide, contrée de magies et de sortilèges où flotte le souvenir de Prométhée. Les rejets de l'affabulation s'entrelacent au cours des pérégrinations du retour. Quelles sont les routes que parcourt la nef enchantée

1. Les légendes folkloriques sur la fondation de Trieste sont infinies. La tradition écrite et la mémoire orale s'amalgament en un mélange atemporel avec quelques traits communs: l'apparence de la Haute Adriatique comme une zone placée à la limite du monde connu, entre la civilisation et l'altérité, entre *logos* et *mythos*, lieu de passage entre la sécurisante solidité de la terre et l'inquiétante descente aux grottes des Enfers. Dans la luminosité méditerranéenne affleure le cauchemar de l'Apocalypse et de l'Armageddon, la bataille finale. Mythologie classique, histoire de la *Genèse* et transmission orale se croisent et se confondent. C'est dans ces lieux qu'est signalée une halte de l'Arche émergeant des eaux du Déluge Universel et que le patriarche Noé joue le rôle du chaman propitiatoire de la fertilité des vignes. Les bouches sacrées du Timave qui, à proximité de Duino, prennent le toponyme significatif de *San Giovanni in Tuba* (Tuba-buccin) annoncent le drame de la fin du monde. Elles sont un des points cardinaux où l'un des quatre anges du Jugement Dernier rappellera les morts de leurs sépulcres. A la dynamique du voyage aux antipodes, au-delà de l'horizon, se rattache l'image d'un héros éponyme-Tergeste-appartenant au groupe des Troyens enfuis d'Ilion. C'est ainsi que l'évoque Virgile: "*Antenor potuit mediis elapsus Achivis Illyricos penetrare sinus atque intima tutus Regna Libornorum et fontem superare Timavi; Unde per ora novem vasto cum murmure montis It mare proruptum et pelago premit arva sonanti*" (*Enéide*, I, 242-246). Une autre version préfère reconnaître dans le nom de Tergeste celui d'un héros phénicien: la conjonction entre le commerce et la navigation brode la légende du havre maritime de *Tarshish*, la "joie du navigateur", rebaptisé ensuite Trieste.

2. Le Timave, fleuve à l'hydrographie extraordinaire et mystérieuse, disparaît dans les grottes de San Canziano, actuellement dans le territoire yougoslave, pour résurger en partie à S. Giovanni de Duino, se jetant dans la mer des hauteurs d'Aurisina et d'autres points de la côte. Ce cours bizarre a fait supposer qu'anciennement existait une autre rivière coulant du sud-est au nord-ouest et confluant avec le Timave. Le Karst, terre d'abîmes, de dolines, de grottes et cavernes et de brusques affaissements, est traversé par de longues galeries souterraines naturelles qui absorbent et déroutent les eaux dans des parcours souvent secrets.

3. Strabo Geographus, *Geographia*, 5.I.9: Pindarus, *Olympia* 3.26-3.31

4. La fascinante légende du chamois Zlatorog a frappé souvent l'imagination poétique et théâtrale. Elle a inspiré le poème romantique du poète allemand Rudolf Baumbach (Kranichfeld 1840 - Meiningen 1895), qui vécut à Trieste de 1870 à 1885: R. Baumbach, *Zlatorog (La légende du Tricorne)*, trad. it. de Ario Tribelli, Trieste 1930. Pour les nombreuses versions et remaniements de l'ancienne légende slovène, voir les notes historiques et documentaires ajoutées en appendice à l'oeuvre citée. Le nom Zlatorog provient de l'union des mots slovènes *rog* (corne) et *zlata* (d'or).



176



177



178



179



180

176.
Hercule, le gardien de la force, petit bronze, époque de l'empereur Adrien. Civici Musei di Storia ed Arte, Trieste.

177.
Hercule combattant, petit bronze, époque hellénistique. Civici Musei di Storia ed Arte, Trieste.

178.
La statue de Porthenus, le gardien des ports romains, balustrade de la façade antérieure, maison de Demetrio Carciotti, Trieste.

179.
Jason et Mercure, façade postérieure de la maison de Demetrio Carciotti, Trieste.

180.
Intérieur de la maison Carciotti, Trieste. Détail de statue avec symboles francs-maçonniques.

181.
Lacus Timavi: détail de la "Tavola Peutingeriana", carte routière pour les voyageurs de l'Empire romain.

182.
Projet de l'ingénieur C. Wagenführer (1900), étude sur un canal navigable du Danube à l'Adriatique (carte synoptique).

183.
Projet G. de Brai (1927-1928), *Voie d'eau Pô-Adriatique-Danube-Mer Noire* (Tronçon transkarsique Trieste-Ljubljana: série de cuvettes de Vipacco).

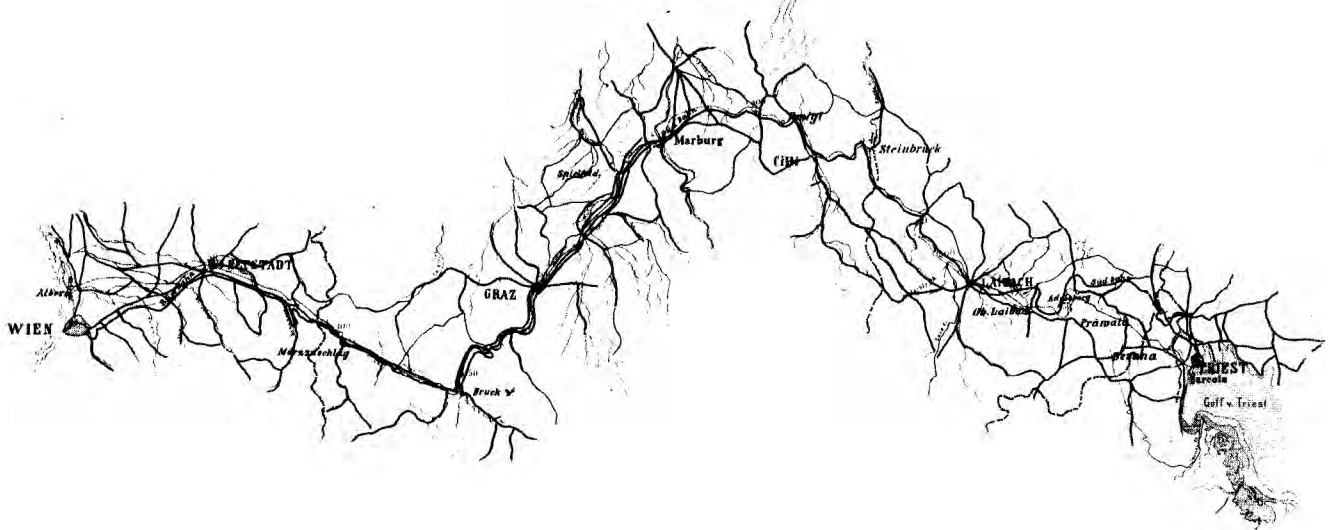
184.
Projet G. de Brai (1927-1928), Galerie du Canal Vipacco-Nauporto.



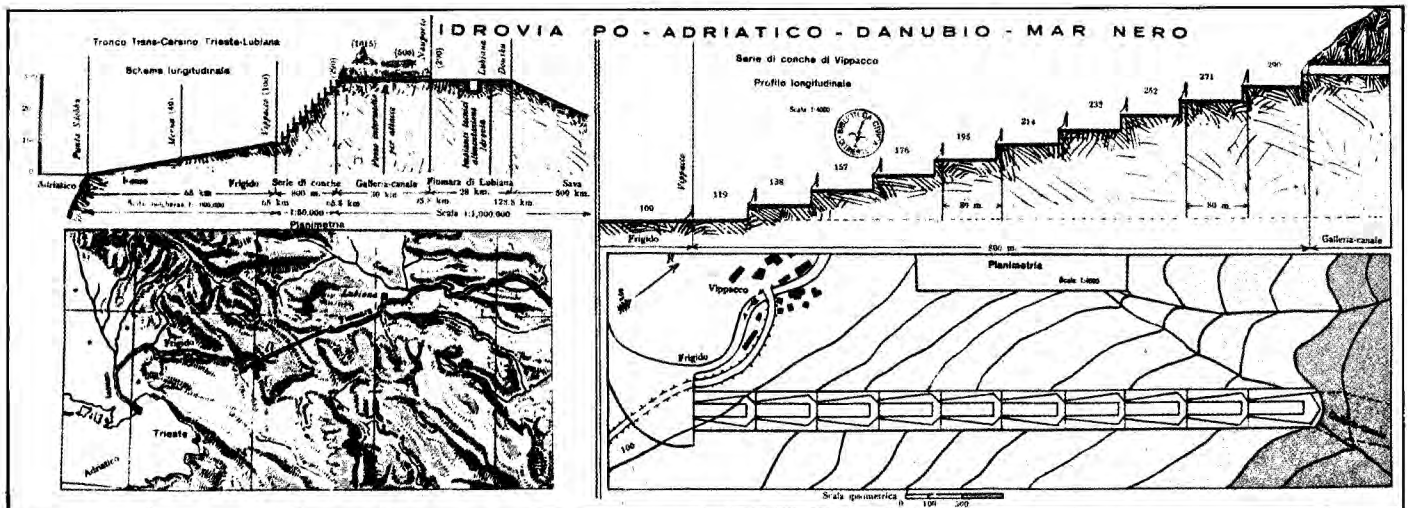
181

ÜBERSICHTS-KARTE

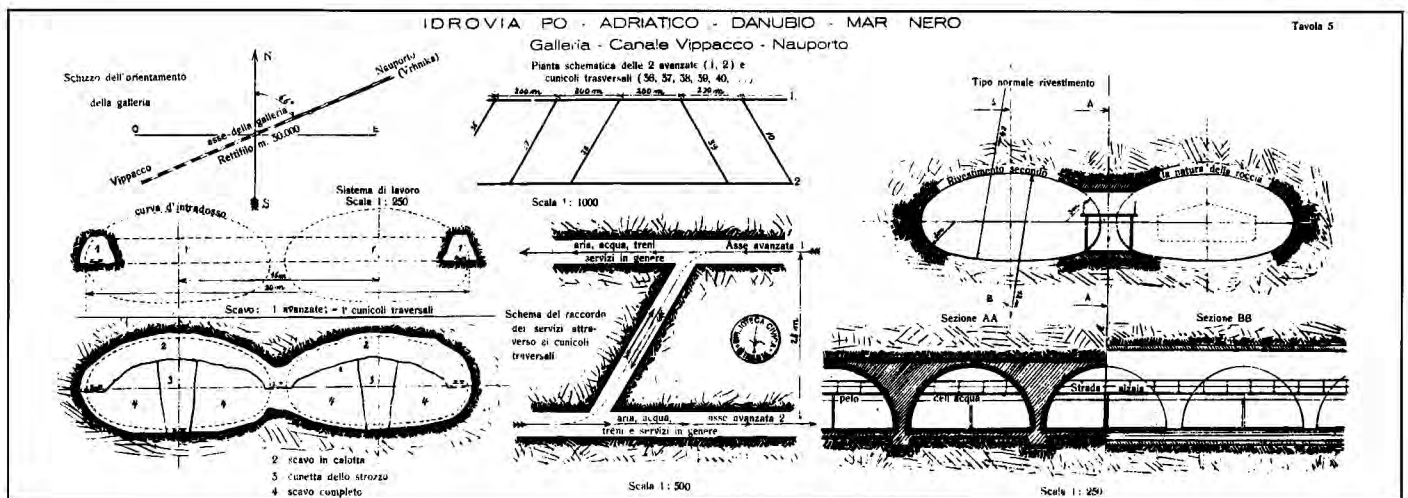
im Maßstab 1:750,000



182



183



184

127

d'Argo, le navire parlant? Apollonio Rodio indique la voie étoilée du Nord: à travers le cours navigable du Danube istrien, les pillards hellènes pénètrent la haute Adriatique touchant le sanctuaire d'Artémis pour s'insinuer à l'intérieur des confins imprécis entre l'Eridan, notre Pô actuel, et le Rhodanus, le Rhône de nos jours.⁵ De la mer au fleuve et inversement: un serpent d'eau ininterrompu. La mirifique croyance du très long raccourci fluvial entre le Danube et le littoral triestin est démentie par le rationalisme détaché de Plin: "Il n'existe en fait aucun fleuve qui, se départant du Danube, se jette dans la mer Adriatique. L'équivoque est née du fait que le navire Argo descendit le long d'un fleuve jusqu'à la mer Adriatique, non loin de Trieste; mais le nom du fleuve n'est pas attesté. Les auteurs les plus précis racontent qu'il fut transporté à dos d'hommes au-delà des Alpes après avoir remonté le Danube, la Sava et le Nauport, un cours d'eau qui naît entre Emone (aujourd'hui Lubljana, n.d.r.) et les Alpes et qui doit son nom à cet événement".⁶ C'est une optique classique pour un exploit digne d'un Fitzcarraldo.

L'écho du mythe se morcelle dans les méandres de l'histoire. Au point de vue latin, Trieste est désormais une entité appréciable, un port d'une importance marquante, une colonie de la *Decima Regio Italiae*: elle n'appartient plus aux brumes effilochées des lieux chimériques. Hyperborée se déplace vers le septentrion réel, vers les contrées glacées aux longues nuits boréales. L'insuffisante connaissance géographique et hydrographique des régions de la haute Adriatique de la part des Hellènes ayant été corrigée, le *lacus Timavi* – situé en une position stratégique entre Aquilée et Trieste – devient un point d'abordage et d'escale pour navires et embarcations. Il se distingue des chaudes sources thermales qui s'enflent avec la montée de la marée et de l'intersection des cultes multiples, depuis les forêts de Diomède, Héra, Artémis aux temples de la déesse de l'Espérance, du fleuve Timave, de Saturne jusqu'aux grottes chargées de mystère de Mithra l'Oriental et, à l'époque chrétienne, jusqu'aux architectures d'un cénobite bénédictin. La *Tavola Peutingeriana*, la célèbre carte routière pour les voyageurs de l'Empire romain, signale les sources du Timave avec une évidence incontestable.⁷

Que nous reste-t-il de tout cela? Un élément certain. Depuis les temps ancestraux, le golfe et les environs de Trieste révèlent une identité particulière, une morphologie qui se ramifie sur des vecteurs complexes: ordre et chaos, intérieur et extérieur, centre et limites, eaux et rochers, artificiel et naturel, dans un alambic de

synchrétismes et de transversalités. Trieste offre un spectacle amphibie, suspendu entre le solide et le mouvant, entre l'apparente stabilité de la terre et les menaçantes intempérances des flots. Entourée de voies caravanières et de routes, elle se précise telle une île singulière projetée vers une vocation maritime et marchande que l'ancien nom de la ville semble suggérer: *Tergestron*, lieu de marché.

Et toutefois le problème de la viabilité devient une obsession. S'il est facile de l'atteindre par mer, la ville n'est pas aussi bien desservie par les routes terrestres. Le problème apparaîtra impérieusement au siècle des Lumières sous le règne de Marie-Thérèse, quand l'ancienne bourgade de pêcheurs, saliniers et propriétaires fonciers sera écrasée par l'extension commerciale et urbaine des implantations thérésiennes: la ville nouvelle du Port Franc et du négoce local. Et c'est dans ce climat que le recouvrement néo-classique du mythe grec et latin répond à des exigences profondes de la pensée des classes émergentes. Les constructions architecturales confirment le vaste pouvoir d'achat des nouveaux riches: armateurs, commerçants, entrepreneurs. La hantise de la pierre exalte la catégorie abstraite de la magnificence civile et laïque. Le mythe asservit l'apothéose allégorique de la technique et du libre échange, tandis que le décor renouvelé de la ville de Trieste, entre le XVIIIe et le XIXe siècle, se juxtapose à un autre mirage exigeant un engagement titanique et de haute ingénierie: le projet de la création d'une voie d'eau entre Trieste et Vienne – la canalisation Adriatique-Danube – conçu pour engager une communication directe entre l'échelle Adriatique et le centre de l'Empire des Habsbourg, reliant le réseau fluvial d'Europe à la directrice de la Porte Ottomane.

2. *L'état éclairé et l'idéologie commerciale: les premiers projets du Canal "Adriatique-Danube"*. En avril 1789, l'*Imperial Regia Direzione alle Fabbriche* permet au commerçant grec Demetrio Carciotti d'édifier une maison fastueuse sur un terrain privilégié, donnant sur la mer, au coeur de la cité thérésienne, au commencement et sur une rue parallèle du *Canal Grande* qui pilotait les navires à l'intérieur du quartier triestin des échanges et des entrepôts de marchandises.⁸

La résidence, dessinée par l'architecte allemand Matteo Pertsch et achevée en 1806, est un indice important: ce projet de construction, avec son empreinte néo-classique est le reflet de l'organisation familiale telle qu'elle était conçue par la société marchande de l'époque. L'hôtel particulier devient en même temps lieu d'habitation pour toute la famille et dépôt de marchandises, structuré comme

un observatoire, un magasin et une entreprise commerciale gérée directement.⁹ Et cependant la résidence de Demetrio Carciotti n'est pas seulement tout cela. Si l'enveloppe architecturale sert à projeter à l'extérieur une image de prospérité et de prestige, l'ameublement, à l'intérieur, quantifie et stabilise l'action représentative en la sollicitant visuellement à travers la multiplication des signes. En un étroit rapport entre l'extérieur et l'intérieur, statues et bas-reliefs, fresques et ornements du premier étage, "l'étage noble", renvois à l'antiquité et symboles francs-maçonniques suivent un programme précis et personnalisé, dicté par le commettant même, un commerçant aisé arrivé de la Morée à Trieste. Une demeure semblable à une île privée à l'intérieur de la prometteuse insularité du port adriatique.

La mythologie classique se façonne sur les impératifs de la navigation marchande et se tourne vers l'Orient méditerranéen, au trafic de draps et de textiles dont Demetrio Carciotti garde la primauté. Comme par le passé, la Grèce et le Proche Orient semblent trouver un jumelage et une liaison pour être présents à un autre rituel de fondation: la forme symbolique de la ville nouvelle, cosmopolite et marchande, récupère ses dieux tutélaires.

Les statues de l'hôtel Carciotti déploient un livre de pierre: des pages blanches animées d'emblèmes, découpées sur le fond de lapis-lazuli du ciel et de la mer, modelées par les pénombres des salons de représentation.¹⁰ Dans les niches du hall se font face les Lares du foyer domestique: Hercule et Athéna, le gardien de la force mitigée par la prudence et la déesse de la Pensée et des Sciences, la divinité à laquelle on offre les ouvrages tissés. Sur la balustrade de la façade antérieure, de l'angle donnant sur le Canal, en rang serré tourné vers la mer, se poursuit la lecture imagée. La statue de *Porthenus* le gardien des ports romains, coiffé d'un turban levantin, introduit la théorie répétitive des références: *Thyké*, la patronne des navigateurs et des marchands; *Athéna*, la protectrice des étoffes tissées et de toutes les activités créatrices; le flamboyant *Apollon*, en version apotropaique, dispense l'ordre et les bienfaits; *Abundantia* qui, avec sa fertile corne apporte la prospérité au négociant et à la ville. Le "récit en pierre" se poursuit sur la façade postérieure. Au sommet, en position centrale, l'astucieux Mercure, personnage d'élection à Trieste, ville marchande, devise avec un Neptune couronné, le Grand Seigneur des flots: les indices convergent pour se réunir en un pacte productif. Le cercle visuel se referme par l'éloge de l'humaine hardiesse. De part et d'autre des deux divinités olympiennes, les simulacres de

Jason et de *Thyphis*, le timonier des Argonautes – ou Ulysse, selon une autre interprétation – attestant l'importance de la curiosité et de l'habileté, du mouvement et de l'accroissement des connaissances techniques et géographiques. Le moment est désormais arrivé où les hommes dépassent les dieux.¹¹

La coque des voiliers, les gouvernails, le navire, le voyage, l'aventure et l'industrie, ce sont autant d'images habituelles dans un port maritime en plein et rapide essor. Cependant le diorama de l'imagerie de l'hôtel Carciotti semble révéler une autre clé d'interprétation. Il est difficile de reconnaître le chef des Argonautes sur d'autres édifices néo-classiques de la ville. Pourquoi? Ici les dates en viennent à montrer leur importance. La façade postérieure de l'hôtel Carciotti reproduit en chiffres romains cubitaux l'année MDCCC. En 1820, sur la balustrade de la *Borsa Mercantile* de Trieste, conçue par le "romain" Antonio Mollari (Montolmo 1768 – Roma 1843), est placée la statue du Danube: un vieil homme barbu emmitoufflé dans un ample manteau.¹² La symbolologie du Danube aussi est rare dans les décors triestins du début du XIXe siècle et se rattache au passage mythique de Jason et du navire Argo. Ce n'est sans doute qu'une hypothèse mais, entre ces deux dates (1800-1820), en 1810, paraît simultanément à Vienne et à Trieste un rapport riche et détaillé concernant la construction d'une voie d'eau navigable reliant l'Adriatique et le Danube. Il s'agit, de nos jours encore, du projet le plus exhaustif sur ce sujet. Le dessein semble évident: par le truchement de ce nouveau canal entre le port de l'Empire et sa capitale, l'Autriche vise à s'introduire sur le réseau commercial européen, à surmonter des retards et à endiguer la concurrence des ports nordiques et français.

Le projet colossal, illustré minutieusement sous tous les aspects techniques qui font ressortir la complexité de son exécution, est signé par l'ingénieur caméral Joseph Schemerl von Lejtenbach, Président du Conseil de Cour pour l'Architecture, les Eaux et les Chaussées. Il est également un des majeurs experts internationaux en hydraulique et planification routière entre la moitié du 18e siècle et le début du 19e siècle. Désormais la réalité dépasse le mythe et il est donc possible que le paysage allégorique stylise un événement d'une si grande portée, un débat d'actualité. A l'époque bourgeoise commence à s'imposer l'idée d'un monde défini et apprivoisé où l'homme, aidé par la rationalité et les conquêtes de la science, peut songer à organiser la nature et à transformer les profils terrestres.

Cette conception est soulignée par Schemerl dans son *Traité sur la*

5. Apollonii Rhodii *Argonautica*, 4.33-4.466

6. Plinii *Naturalis Historia*, III.128: "...nullus enim ex Danuvio amnis in mare Hadriaticum effunditur. Deceptos credo, quoniam Argo navis flumine in mare Hadriaticum descendit non procul Tergeste, nec iam constat quo flumine, Umeris travectam Alpīs diligentiores tradunt, subisse autem Histro, dein Savo, dein Nauporto, cui nomen ex ea causa est inter Emonam Alpisque exorienti".

7. Plinii *N.H.*, III.151 Les cultes d'Héraclès et d'Isis-Fortune avec l'emblème du gouvernail et de la corne d'abondance de *Salus* et *Spes*, de Selène-Lune, semblent particulièrement répandus dans la Trieste d'époque romaine ainsi que le témoignent les figurines de bronze et les pièces archéologiques (P. Cassola Guida, *Bronzetti e figura umana*. Venise 1978).

8. Le percement du Canal Grande de Trieste, ruban d'eau au coeur de la ville, fut entrepris par le vénitien Matteo Pirona en 1756, à l'époque de Marie-Thérèse. A l'âge de 40 ans à peine – pense-t-on – Pirona meurt à Trieste et est enterré le 30 janvier 1762 au cimetière de Saint Juste. Un détail curieux: le même curé chargé des obsèques de Matteo Pirona – le Vicaire Curial Francesco Mattarese – accompagne au monument de la Confraternité du Très Saint Sacrement, le 9 juin 1768 les dépouilles mortelles de l'Allemand J.J. Winkelmann, le grand théoricien du sublime et de la grâce néo-classique, assassiné dans la ville adriatique.

9. L'étude la plus fouillée sur l'oeuvre triestine de l'architecte Matteo Pertsch est celle de W. Bensch, *L'architetto Matteo Pertsch a Trieste*, ds "Archeografo Triestino", serie IV, vol. XX-XVI, Trieste 1976, pp. 19-51.

10. La nouveauté de l'imagerie des statues appartenant à l'hôtel Carciotti a été découverte par W. Bensch, 1976, pp. 23-26. L'auteur de la plupart des sculptures est Antonio Bosa (1780-1845), élève de Canova.

11. W. Bensch, 1976, p. 26.

12. Pour d'autres renseignements sur les vicissitudes du projet, de la construction et de l'imagerie de la *Borsa Mercantile di Trieste*, on peut consulter l'essai de N. Zanni, *L'architettura e le sculture*, ds AA.VV., *Il palazzo della Borsa Vecchia di Trieste 1800-1980*. Arte e storia. Trieste 1981, pp. 75-104.

possibilité de rendre les rivières navigables, imprimé à Vienne en 1788 avec de nombreuses planches explicatives: "A la fin de ce chapitre j'ai ajouté la description d'un des plus importants canaux navigables que j'ai en partie visité et en partie dégagé du rapport de Hochgroevs sur les canaux navigables. J'espère, avec ce travail, avoir démontré d'une manière probante à mes lecteurs que ce qui ne peut être vaincu par la Nature peut être dompté par l'Art".¹³ L'influence idéologique des Lumières françaises, les pages systématiques de l'*Encyclopédie*, la revalorisation des arts mécaniques, dictent les nouvelles lois de la compétition des Etats. Schemerl embrasse la thèse de l'utilité et de la raison et observe les conquêtes et les progrès techniques réalisés en France, Hollande, Angleterre, les points cruciaux du commerce et de l'accumulation des capitaux. La pratique dirige la théorie. Par le truchement de ses professionnels spécialisés – ingénieurs, architectes, planificateurs – l'Etat des Habsbourg cherche à faire un notable bond en avant, visant à s'intégrer de façon plus incisive à la stratégie économique de l'Europe. L'excellente formation technique de Joseph Schemerl part de la grande école des Jésuites de Lajbach (Ljubljana), qui était à l'époque une pièce importante de la mosaïque territoriale autrichienne. Les Jésuites de Ljubljana et de Trieste s'étaient distingués dans la promotion du mécanisme et de la recherche expérimentale. Le Collège de Ljubljana avait fourni d'experts innovateurs comme Schemerl alors que le Collège de Trieste avait jeté les bases de la célèbre Ecole Navale institutionnalisée par Marie-Thérèse en 1753, en vue d'aligner le centre commercial de Trieste sur les principaux ports occidentaux qui étaient le siège d'écoles ayant une orientation technique et maritime.¹⁴ L'esprit scientifique du siècle des Lumières et le pointilleux système d'organisation de l'Ordre de Jésus s'allient au pragmatisme bourgeois et au plan promotionnel de la production préconisé par la Monarchie autrichienne. La carrière de Schemerl, dans sa fonction d'ingénieur hydraulicien et des ponts et chaussées de l'Etat, procède avec un rythme ascensionnel. Ses traités marquent les étapes des études incessantes faites sur place, des recherches fouillées et toujours mises à jour sur constructions, matériaux, mécanismes et engins concernant canaux, infrastructures, voies d'eau et de terre dans tous les pays d'Europe. En 1782, il publie son *Traité sur les meilleures façons de canaliser fleuves et torrents*, suivi, en 1788, du susdit *Traité sur la possibilité de rendre navigables les rivières*. En 1807, il publie à Vienne par les soins de la Librairie Degenschen un *Guide détaillé pour la conception, la*

construction et l'entretien de routes plus confortables et plus sûres".¹⁵ Voyageur infatigable, muni d'un sauf-conduit privilégié des Habsbourg, Schemerl prend note de toutes les nouveautés du secteur qui lui a été confié, il les enregistre, les traduit et les applique. Il parcourt les territoires de Carniole, Hollande, Suède, Angleterre, Rhénanie, France. Il conseille les méthodes de construction à l'aide de fascines (*Faschinenbau*) pour en tirer un meilleur avantage fluvial et indique la bonté de cette application sur les rivières et fleuves allemands – Rhin, Weser, Oder et Elbe – comme un exemple probant. Il cite le *Traité sur la construction des voies de communication* (Paris, 1750) de Gautier, Ingénieur et Inspecteur des ports et des routes du Royaume de France, et le compare aux ouvrages allemands. Il lit les traités sur les architectures hydrauliques du hollandais Tilemans van der Soft et du français Belidors et il en étudie les effets concrets sur les rivières et canaux des pays respectifs. Il observe les huit chutes d'eau du *Canal Royal* en Languedoc et en précise la formation en cascades "artistiques" de 156 *klafters* de long et 66 pieds de haut. Ainsi dans son tour d'horizon cosmopolite il s'en tient aux méthodes comparatives, à la longévité de l'exécuteur, à l'efficacité pratique de la conception. Il se sert de mots tels que bien-être, utilité publique et culture pour tisser les éloges de l'Etat éclairé et de l'idéologie commerciale.

"...La construction de routes... constitue, à côté des oeuvres d'architecture fluviale, la partie la plus essentielle de l'architecture exécutive qui a la plus grande influence sur le bien-être public, la sécurité, le confort et la culture de toute la nation. Sans elle, on ne saurait songer à aucune industrie, aucune forme d'agriculture, aucune usine, aucun commerce. Sans elle, aucune connaissance ne peut être vulgarisée, aucune invention ou découverte ne peut être partagée et il ne pourrait y avoir d'applications successives ni d'approvisionnements de toutes les choses nécessaires qui relient les communautés des villes, provinces et royaumes du monde entier. Sans communications la communauté humaine se désagrègerait".¹⁶ Dans les prévisions de la technique supérieure c'est l'optique de Robinson Crusoe qui s'insinue: la Nature domptée s'ouvre aux vellétés de l'*homo oeconomicus*, au mirage d'échanges universels. La thèse est claire: la supériorité économique et technique permet à celui qui la détient d'imposer sa vision du monde. L'*Imperial Regio Governo* autrichien, tourmenté par les conflits de ses provinces, superviseur de tant d'ethnies parlant des langues différentes, pressé à l'ouest par la France, au nord

par la Prusse, au sud-est par la turbulente Balkanie ottomane, essaye de se donner une structure territoriale plus compacte et plus centralisée, de s'introduire dans l'organigramme amplifié de la société concurrentielle. De Charles VI à François I, la politique des Habsbourg considère comme primordial le développement et le bon fonctionnement des routes. Le but est d'accélérer les rapports entre l'intérieur et l'extérieur, le contact entre la capitale et la périphérie. C'est en partant de ces préalables qu'en 1795 le gouvernement de Vienne charge Joseph Schemerl de mettre en place un projet pour une parfaite voie d'eau Trieste-Vienne, un canal artificiel élaboré pour réunir le siège du pouvoir institutionnel et la pittoresque et fuyante place de Trieste, son principal débouché sur la mer en même temps que le port de Fiume, situé entre la côte istrienne et la côte de Dalmatie. Le projet se développe en un moment difficile pour la monarchie autrichienne. Le problème des Balkans est épineux; la navigation sur le Danube est entravée par une sorte de piraterie d'état, menée par les intérêts des grandes puissances et des blocs tutélaires de la Sublime Porte ottomane. L'antique cauchemar des Turcs se plie aux règles du profit. L'Islam en crise est manipulé par les diverses nations européennes dans des buts stratégiques, militaires et commerciaux. En outre, l'aventure napoléonienne s'impose brutalement sur l'équilibre déjà précaire des provinces des Habsbourg. Pour surmonter les obstacles continentaux, pour atteindre directement les riches marchés d'Egypte et d'Asie Mineure, Vienne récupère les projets du Canal Adriatique-Danube. La première idée remonte à l'époque de Charles VI (1711-1740). Les voies d'eau constituent toujours une solution plus économique par rapport aux communications routières. Cependant d'énormes obstacles apparaissent aussitôt: les changements incessants dans la morphologie du sol, les embûches relatives, notamment, à cette zone karstique, l'insuffisance d'eau, les brusques affaissements de terrain et les remparts des montagnes. Le constructeur naval Hollandais Facundus Gerald Focke-Gerson, naturalisé triestin, avance l'hypothèse d'une régularisation fluviale pour le transport de bois de la verte Carniole au port de Trieste. La politique réformatrice de Marie-Thérèse (1740-1780) s'attelle avec un engagement significatif à la planification des routes et des eaux. C'est sous son règne que paraît le décret pour la bonification des marais de Ljubljana sous le magistère de Daniel Gruber, professeur de sciences hydrauliques au *Gymnasium* de Ljubljana, maître de Schemerl et Général des Jésuites. La Cour de Vienne invite, en qualité de

premier conseiller commercial, Monsieur de la Vergne, ancien Maire de Paris, connaisseur des problèmes de la circulation et des extraordinaires ouvrages du Canal du Midi. Le climat est propre à susciter des ferveurs et des ambitions déchaînées. Le comte de Fries met en place le plan du Canal navigable Trieste-Vienne. Mais ce sera ensuite Joseph Schemerl qui engagera dans ce projet futuriste toutes les ressources techniques accumulées durant des décennies d'expédition et tirées de réalisations précédentes.¹⁷

Après avoir déclaré la nécessité d'un accord diplomatique avec la France et l'Italie, l'ingénieur des Habsbourg met en place l'examen minutieux de l'imposant ouvrage navigable. Le Canal est imaginé sur cinq tronçons à travers un système de sas et de 540 écluses pour corriger les fortes et nombreuses différences de niveaux. Du débouché de Duino, près de Trieste, il devait se dénouer à travers Postumia, Lubljana, les régions de la Styrie inférieure et de Hongrie, jusqu'en Autriche. De ce pays il devait se relier au réseau des voies d'eau continentales de l'Europe centrale, nordique et occidentale.

“La voie d'eau devra être tracée dans les régions collinaires ayant de nombreux vallonnements et exigera nécessairement des tronçons sur chacun desquels les navires devront se soulever et respectivement s'abaisser poursuivant leur chemin, d'un côté vers la mer (Duino) et de l'autre vers le Danube. La première section se trouvera en Autriche, la deuxième en Hongrie, la troisième dans le territoire de la Styrie inférieure, la quatrième dans la région de Lubljana et la cinquième dans le département de Postumia. Grâce aux 540 écluses, le canal surmontera toutes les difficultés entraînées par toutes les pentes successives...”¹⁸

Le projet n'aura pas de suite. Tel le Phoenix, il renaîtra à des échéances cycliques. Le rêve du Canal Adriatique-Danube réapparaît à la fin du siècle dernier, dans l'atmosphère de la *Spätgründerzeit*, la phase de haute conjoncture de la Monarchie autrichienne après 1896.

3. *Le projet infini: de la Finis Austriae à l'Axe italo-allemand.*

Pour Trieste, la fin du XIXe siècle, c'est le tournant décisif. Il marque la rupture et la dissolution du “vieux ordre”, trace la phase du passage du centre commercial au port de transit.

Le processus de dépassement du rôle commercial de la ville peut être situé vers l'an 1857, année où est inauguré le Chemin de Fer Méridional, l'indispensable liaison entre le littoral autrichien et la capitale des Habsbourg.

13. J. Schemerl, *Abhandlung über die Schiffbarmachung der Ströme*, Wien 1788, p. 5

14. Les origines de la *Scuola Nautica* et de l'*Osservatorio Astronomico* de Trieste, un des plus anciens observatoires italiens, sont étroitement reliées à l'activité rationaliste et à la politique marchande de Marie-Thérèse d'Autriche. A la moitié du XVIIIe siècle la conception européenne de *Aufklärung*, de l'Age des Lumières, sous-entend une polémique acharnée contre les “écuelles contemplatrices” et les abstractions métaphysiques. Bacon, Locke, Galilée, Newton deviennent les nouveaux “phares” du pragmatisme du XVIIIe siècle, points de repère essentiels pour la nouvelle grammaire du savoir “*un'astronomia, senza essere mentitrice astrologia, una geometria non oziosa, ma perfettrice delle meccaniche, una fisica promotrice dei nostri comodi, senza essere magia*” (A. Genovesi, *Discorso sopra il vero fine delle lettere e delle scienze*, 1753, ds *Illuministi italiani*, Tomo V., p. 97). Le *Discorso* du Napolitain Genovesi remonte à l'an 1753, l'année même où la souveraine d'Autriche décrète la création de l'Ecole Navale de Trieste. En un premier temps, ce sont les Jésuites – cible préférée des flèches des philosophes – qui la dirigent car ils détiennent le monopole des établissements scolaires de la ville jusqu'au moment de la suppression de l'Ordre (1773). Le 10 juin 1754 les cours à l'école navale sont inaugurés au Collège des Jésuites de S. Maria Maggiore par le Père Francesco Saverio Orlando, né à Fiume en 1723.

15. J. Schemerl, *Abhandlung über die vorzüglichste Art an Flüssen und Strömen zu bauen*, Wien 1782; *Abhandlung über die Schiffbarmachung der Ströme*, Wien 1788; *Ausführliche Anweisung zur Entwurfung, Erbauung, und Erhaltung bauerhafter, und bequemer Strassen*, Wien 1807.

16. J. Schemerl, Wien 1807, p. VII

17. Les notices sur Facundus Gerald Focke-Gerson et Monsieur de la Vergne sont reportées par M. Pozzetto, *Il canale dei Gesuiti*, sur la revue “La Bora”, anno III, n. 1, Trieste febbraio 1979, pp. 29-30. Les notices sur le projet du comte de Fries sont dans l'ouvrage de E. Godoli, *Trieste*, Bari 1984, p. 88.

18. J. Schemerl, *Vorschläge zur Erleichterung und Erweiterung der inländischen Schiffahrt und des Handels*, Wien-Trieste 1810. On peut y trouver une analyse synthétique des événements projectuels de la canalisation Adriatique-Danube in M. Pozzetto 1979, pp. 29-33, et L. Ruaro Loseri, *Progetti non realizzati*, ds AA.VV., *Maria Teresa, Trieste e il porto* (catalogue de l'exposition), Fagagna 1981, pp. 179-180.

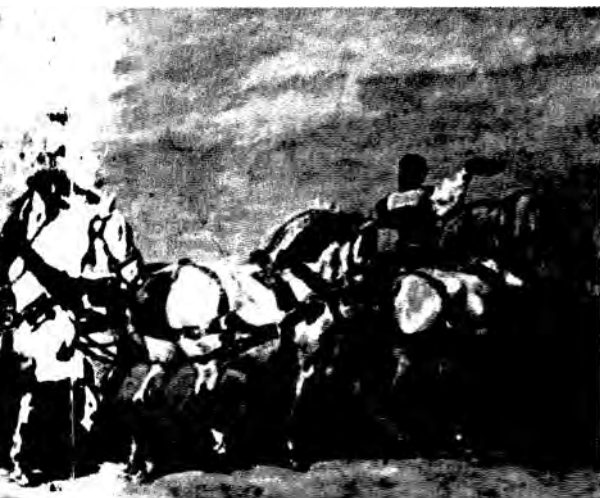
131

185. Hans Makart (1840-1884), *Allégorie de la Navigation à vapeur sur le Danube et du Lloyd austro-hongrois*. Huile sur toile, 1879. Civico Museo Revoltella, Trieste.

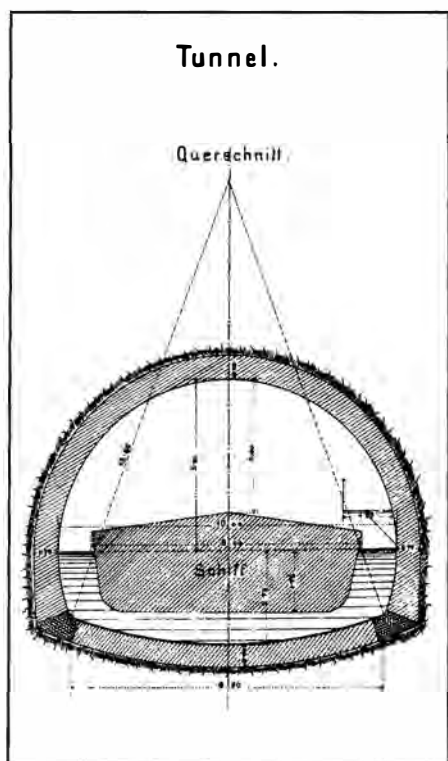
186. Projet de l'ingénieur G. de Brai (1927-1928). *Voie d'eau Pô-Adriatique-Danube-Mer Noire* (Schéma oro-hydrographique, schéma longitudinal, table des distances; schéma des canaux de raccordement).

187. Projet C. Wagenführer (1900), Tunnel coupe transversale.

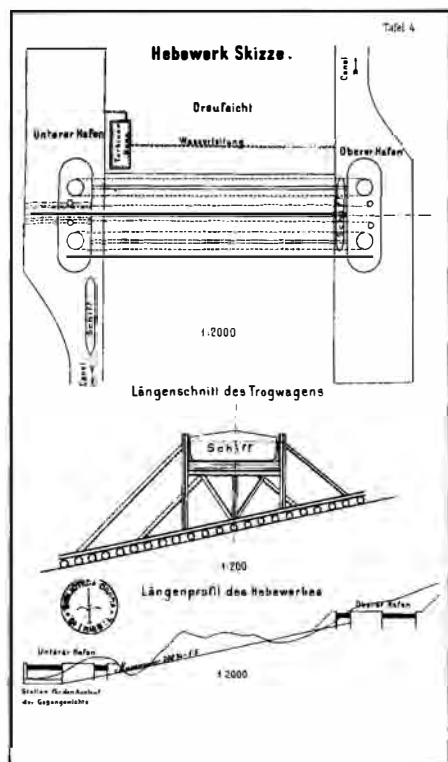
188. Projet C. Wagenführer (1900), *Croquis de treuil*.



185



187



188

Depuis lors, le commerce transitaire s'impose sur le négoce et les affaires du centre commercial. Pendant les années entre 1850 et 1869, la tentative de faire participer Trieste à la colossale entreprise du percement du Canal de Suez se révèle comme un faible éclair de courte durée. L'utopie bipolaire mise en place par le ministre autrichien Charles Ludovic de Bruck et le magnat Pasquale Revoltella, dernier arbitre de l'aventureuse catégorie des entrepreneurs triestins, dévoile un support fragile. Dans le cadre altéré des relations internationales, émerge un vieux songe: récupérer l'influence de l'empire austro-hongrois dans le jeu universel des grandes puissances et sur l'échiquier industrialisé des échanges mondiaux. Le port de Trieste, siège du prestigieuse *Lloyd austriaco di navigazione* devait se placer comme un carrefour, un point de transit obligé, dans le double sens du vecteur nord-sud. Sa position géographique toute particulière le proposait comme un lieu idéal pour l'importation et l'exportation – dans toutes les directions – de marchandises, produits finis, matières premières qui, atteignaient l'Afrique, la Mer Rouge et l'Extrême Orient jusqu'à la Mer Baltique et à la Mer du Nord. Mais le retard dans l'application des nouvelles technologies et le problème permanent des communications lacuneuses apparaît difficile à résoudre. Routes, chemins de fer, percements de tunnels, ne suffisent pas. Le système des infrastructures se révèle encore imparfait. L'insularité de Trieste, qui fascinera tellement la grande littérature européenne, apparaît au contraire comme une grave difficulté pour le Ministère du Commerce et le Conseil Industriel (*Industrierat*), le plus grand organe consultatif pour la politique économique du gouvernement de Vienne. L'oppressante stagnation du centre commercial triestin qui s'est produite entre 1873 et 1890 prépare un essor aussi éclatant qu'éphémère de la *Finis Austriae* par la construction du *Premier Port de l'Empire* et la reprise du projet de la canalisation Adriatique-Danube.

En 1891, l'abolition du port franc ne fait que sanctionner l'obsolescence d'une activité dont le sort était lié à un système de transports et communications désormais suranné. La suppression des obstacles, entraînés par les franchises douanières, donne un coup d'accélération pour la mise en train du port triestin en vue des exigences globales de l'économie autrichienne. En 1893, des mesures du gouvernement, prévoyant une exemption des impôts pendant dix ans pour les nouvelles entreprises, favorisent l'implantation à Trieste de nombreuses manufactures de dimensions moyennes. à la technologie peu avancée où les matières premières –

orientaux et du bassin méditerranéen – sont transformées en marchandises destinées au marché intérieur. Entre 1893 et 1901, naissent à Trieste deux huileries, deux établissements pour le décortilage du riz, une filature de jute, gérés par des sociétés anonymes où dominent les intérêts des capitaux austro-allemands. Mais c'est dans le secteur des infrastructures qu'ont lieu les transformations les plus marquantes. Le port neuf, achevé vers la moitié des années 90, se révèle dès le début inadapté au décollage des trafics décidé par la *Spätgründerzeit*. En 1901, l'*Industrierat* obtient le consentement du gouvernement pour développer les infrastructures portuaires et pour le nouveau raccordement ferroviaire avec l'intérieur – la *Ferrovio dei Tauri* – qui devait dilater l'hinterland du port jusqu'à l'Allemagne méridionale, réduisant la distance Trieste-Munich à 400 km. seulement.

Au début du nouveau siècle, les mesures de subvention pour l'industrie des chantiers favorisent la création d'importantes compagnies de navigation (Cosulich, Tripovich, Gerolimich) et le développement des aménagements des constructions mécaniques et navales. Enfin la "course aux armements" après 1906 entraîne sur le plan local l'accroissement opérationnel du *Stabilimento Tecnico Triestino* qui devient le client principal de l'*Imperial Regia Marina* de guerre. L'optique de la ville s'estompe et c'est le triomphe de l'influence du capital financier austro-allemand. En quelques années les Instituts de Crédit viennois prennent possession de la majorité des actions du *Lloyd*, du *Stabilimento Tecnico*, de la *Banca Commerciale Triestina*. Par ce processus d'absorption se conclut l'assimilation de l'ancienne ville franche de Trieste à l'économie de l'Empire des Habsbourg. En 1913, à la veille de Sarajevo, Trieste est la troisième ville de l'Empire quant à la richesse, après Vienne et Prague. Elle est en deuxième position aussitôt après Rotterdam parmi les ports européens pour "l'accroissement absolu du tonnage et en première position pour l'accroissement relatif".¹⁹ Pour cela la ville elle-même, en tant que lieu de représentation symbolique de la forme urbaine, introjecte ce schéma et se partage en deux. La cité représentative visible aux yeux de tous s'adapte au modèle éclectique, opulent et historisant, des riches résidences viennoises. Le siège du *Lloyd*, le palais des *Assicurazioni Generali*, le *Nouvel Hôtel des Postes*, construit d'après le projet du Viennois Setz, et la plupart des établissements bancaires se présentent nettement comme des lieux sanctionnant le triomphe du capital financier et de la stabilité sociale. La deuxième ville, souterraine, cachée aux regards, entourée de murs et de grilles, cerne le

territoire de la production et illustre l'exemple de la polarité entre le capital et le travail, entre son utilisation symbolique et son utilisation fonctionnelle. A Trieste, la zone portuaire elle-même est vue comme une cité séparée. On suit l'exemple de construction des bâtiments du temps de Guillaume II. A la seule exception des maisons de représentation – entrées, immeubles de la direction, bureaux administratifs – ces bâtisses ne faisaient pas l'objet de l'attention explicite des architectes mais étaient plutôt quelque chose qu'il fallait cacher et séparer du contexte citadin, des lieux où, comme pour les quartiers ouvriers, le principe de productivité écarte tout souci esthétique, toute organisation formelle de l'espace.²⁰ L'ancienne ville du voyage et de l'aventure, des entreprises de famille et des habiles et séduisants manoeuvriers internationaux se transforme. Elle cultive dichotomies et conflits, couve les symptômes d'un malaise que Italo Svevo transposera dans l'aboulie de son héros, Zeno. Le "1^{er} Port de l'Empire" dépasse toutes les autres villes des Habsbourg pour les taux de mortalité infantile et la croissance verticale des suicides: 47 cas en 1885, 103 en 1913.²¹ C'est à ce moment qu'apparaît le syndrome d'une pathologie essentiellement triestine: la recherche de l'identité perdue. Dans ce panorama on reparle du projet *Der Donau zur Adria* pour la canalisation dans les deux sens entre Vienne et Trieste parallèlement au tracé du Chemin de Fer Méridional, afin de lui servir de support. La reprise du projet du Canal Adriatique-Danube est débattue à la Chambre de Commerce et Industrie de Trieste au cours de la réunion publique du 14 juillet 1899. Elle dénonce l'urgence d'une union entre le deuxième raccordement ferroviaire, le trajet préconisé des *Tauri* et la voie navigable conçue pour freiner les effets désastreux sur les trafics triestins de la construction de canaux au nord de la Monarchie. La requête est accueillie par le très puissant *Industrierat* qui présente au gouvernement de Vienne une pétition "pour demander qu'au programme du gouvernement concernant la construction d'un réseau fluvial soit également introduit le canal du Danube jusqu'à l'Adriatique et précisément jusqu'à Trieste, comme un prolongement méridional nécessaire des deux grands canaux conçus dans le Nord de la Monarchie dont l'un serait construit entre le Danube, la Moldava et l'Elbe, l'autre entre le Danube et l'Oder".²² Les plans sont soumis à la Commission ferroviaire permanente et publiés à Vienne en mai 1900, portant la signature de l'ingénieur Wagenführer.²³ A présent c'est la rationalité positiviste qui dirige le projet, en y introduisant les inflexibles statistiques concernant coûts, investissements, tarifs, rentabilité et utilité dans les modules des

transformations infrastructurelles, dans les proportions des nécessités industrielles, dans le poids de la centralisation bureaucratique. L'emploi important de ciment et d'énergie électrique, la mise en oeuvre de centaines de travaux pour modifier les pentes au moyen d'écluses de 10 mètres de dénivellation ou de cabestans ayant une puissance de levage de 150 mètres, l'installation d'un port de manutention aménagé pour le chargement et le déchargement des marchandises dans le site de Barcola, sur la riviéra triestine et sur la ligne du chemin de fer Trieste-Vienne, visent à faire du Canal Adriatique-Danube le rayon principal d'un cercle supranational: artère tentaculaire en mesure de contrebalancer le couchemar du massif avancement industriel allemand et la compétitivité des canaux Danube-Moldava et Elbe-Moldava d'un côté, et des canaux Danube-Oder et Oder-Danube de l'autre. A travers le minutieux programme concurrentiel, au moyen du code binaire des tableaux comparatifs, on cherche à transmettre une idée-force, de communiquer la possibilité d'une croissance infinie de quantité et d'accumulation des valeurs. Le temps lui-même devient valeur et impose le simulacre du progrès dans la rationalisation économique des échanges. Le Lloyd austro-hongrois de Trieste doit faire face à la menace irréversible des *Konzern* industriels allemands. "La longueur totale du Canal du Danube jusqu'au port de Trieste est de 513 km. de sorte que le Canal est plus court de 64 m. par rapport au Chemin de fer Méridional. Cette circonstance, tout comme la considération que les canaux Danube-Oder et Danube-Moldava-Elbe en connexion avec le Canal Danube-Adriatique, ainsi que les grands canaux autrichiens entre Elbe et Oder, ont fourni la liaison avec la grande région industrielle allemande, autorise la prévision de vastes échanges commerciaux de marchandises allemandes avec le Levant, les Indes Orientales et l'Afrique de l'Est... les 3516 km. à travers des canaux intérieurs et, par voie de mer, de Trieste à Port Saïd, face aux routes plus directes de 7768 km. par mer de Brême ou Hambourg-Gibraltar-Port Saïd, ne représentent pas seulement une voie de transport moins longue de 4252 km. vers les Indes Orientales mais également une réduction des frais de transport des marchandises par rapport à ce même voyage. Pour cela, des centres de production industrielle tels que Dresde, Breslavie, Oppeln, Kosel et Ratibor dans le royaume d'Allemagne pourront choisir plus avantageusement pour leurs trafics avec l'Orient et les Indes Orientales la route via Trieste à travers le réseau des canaux intérieurs".²⁴ Malgré les perspectives de célérité, les devis de frais, les prévisions d'amortissement, les calculs d'un trafic

annuel de 3.600.000 t. et d'importations de 1.700.000 t. par an de charbon anglais et américain, le projet Wagenführer gît lui aussi sous les plis d'un dossier. Toutefois, le Gouvernement de Vienne ne démord pas et annonce, en 1903, un Concours International sur le même sujet. Pour la première fois, l'Italie s'introduit dans le débat et le discute à Milan lors du X^e *Congrès International de Navigation* (1905), montrant un vif intérêt pour une liaison entre le Pô et l'Europe Centro-Orientale. Puis c'est l'Apocalypse. Le grand corps leucémique de l'Etat des Habsbourg se désagrège sur le front de la guerre. Pour Trieste c'est encore un autre tournant, un nouveau changement d'identité. L'annexion à l'Italie réduit son arrière-pays et coince le port adriatique dans la marge ambiguë des territoires de frontière. Et cependant le projet de la voie d'eau entre l'Adriatique et le Danube continue à assembler les différentes pièces d'une histoire infinie. Le plan de l'architecte Max Fabiani (Cobdil 1865-Gorizia 1962), collaborateur de Otto Wagner et un des protagonistes du courant de la "Sécession", doit être envisagé comme une tentative d'intervention et d'investissements dans une zone périphérique par rapport aux régions urbaines européennes. Les études sur le réglage du débit du fleuve Isonzo et de la plaine de Gorizia par la création d'un canal navigable qui se sont prolongées depuis 1917 jusqu'à 1954 conjuguent les mémoires de l'histoire – les projets militaires de Léonard pour un barrage sur l'Isonzo en aval de Gorizia – avec l'hypothèse d'un agrandissement et d'une intensification des transports dans le cadre régional.²⁵ Le projet d'une *Idrovia Po-Adriatico-Danubio-Mar Nero* de l'ingénieur Gino de Brai, triestin de formation milanaise, paraît plus complexe et articulé. Présenté en 1927 sur la revue du Rotary "Realtà", il est publié l'année suivante à Trieste en une édition tirée à part.²⁶ Le projet de de Brai marque la "route du 45^e parallèle", une liaison à double versant de 2050 km. de long entre le Pô et la Mer Noire sur le tracé *Po-Litoranea veneta-Isonzo-Frigido-Canale transcarsico-Fiumara di Lubiana-Sava-Danubio* sur des rivières déjà navigables, d'autres exigeant une régularisation ainsi que des tronçons artificiels malaisés. Les plus grands obstacles sont représentés par la conformation géologique de la ligne karstique du partage des eaux et de la dénivellation de 190 m. de la vallée du Vipacco, une rivière frontalière entre l'Italie et la Slovénie. Pour le canal karstique, onéreux et périlleux, on procède dans une vision presque "écologique", en suivant, quand cela est possible, le profil naturel du sol; réduction minimale absolue des dénivellations, exclusion des tournants fréquents, approvisionnement hydrique à travers l'utilisation des eaux du marais

de Lubljana. La dénivellation de Vipacco peut être corrigée par la typologie classique du sas: on conçoit en effet une série de sas munis de bassins économiseurs et d'une paroi en béton armé s'étendant entre les deux parapets sur lesquels s'ouvre un tunnel pour le passage des embarcations actionné par une vanne tournante. Le Canal Vipacco atteint le site de Nauporto, autrefois escale mythique de la légende des Argonautes, à travers un tunnel de 30 km. de long, de loin supérieur au Sempion (19,7 km.) pour lequel on cherche à obtenir une température constante grâce à l'échange actif de l'eau. Ce sont là les données techniques. Mais au-delà de ces données, on perçoit l'intention de surmonter les déséquilibres évidents de la zone concernée et d'exploiter une aire décentrée, à la périphérie orientale de la péninsule italienne, pour les exigences d'un système urbain polycentrique. Ce projet laisse entrevoir en outre une clé politique et économique ambivalente. Le régime italien d'entre les deux guerres se sent encerclé par les conurbations rhénanes jusqu'au Mittelland suisse, par la navigation fluviale Marseille-Rhône-Suisse, par le collecteur de voies navigables Rhône-Rhin-Danube. La pression compétitive de l'Allemagne est écrasante. Quelque temps plus tard, pendant les années trente, on conçoit la canalisation de la plaine du Pô à la Mer Noire comme une ligne déterminante de l'*Axe stratégique italo-allemand*, complétée par l'autoroute Trieste-Bucarest et l'oléoduc Ploesti-Fiume, infiltré vers le contrôle des Balkans et de l'Orient méditerranéen. Un autre traumatisme s'annonce à l'horizon de Trieste: l'ombre menaçante du Reich.²⁷ De toute façon, dans l'histoire de la planification hydrique, le canal "*Adriatico-Danubio*" a l'épaisseur extensible et modifiable d'un document idéologique. L'article IV du Protocole économique du récent *Traité d'Osimo*, signé entre l'Italie et la Yougoslavie (1975), s'engage à financer "les études nécessaires afin d'évaluer l'opportunité technique et économique ainsi que la possibilité de construire une voie navigable *Monfalcone-Gorizia-Lubljana* et de la relier au réseau navigable de l'Europe Centrale à la Mer Noire". Le projet renouvelé du grandiose Canal semble projeter une prévision de Manfredo Tafuri: l'exploitation toujours plus étendue des zones du sous-développement en vue de la reproduction du capital, et leur dépendance toujours plus marquée des aires métropolitaines, non plus comme des lieux de contenance des réserves de force-travail mais comme des espaces à utiliser directement dans le but des implantations industrielles. Le problème reste à résoudre. Sur les traces d'un projet jamais réalisé, Trieste, la terre de personne, se repropose comme une terre de tout le monde, tournée vers le recouvrement de sa vocation européenne.

19. Les données sont reportées par M. Cattaruzza, *La formazione del proletariato urbano. Immigrati, operai di mestiere, donne a Trieste dalla metà del secolo XIX alla prima guerra mondiale*, Turin 1979, pp. 5-6. Les considérations sur la richesse sont de F. Babudieri, *I porti di Trieste e della Regione Giulia dal 1815 al 1918*, ds "Archivio Economico dell'Unificazione Italiana", Serie I, Vol. XIV, fasc. 2, p. 198.

20. M. Cattaruzza-L. Crusvar, *Sviluppo urbanistico e congiuntura economica a Trieste*, in "Trieste", anno XXI, n. 106, dic. 1977, pp. 31-33. Pour la structure des fabriques de l'époque de Guillaume il est utile de consulter l'essai de T. Ruddensieg/H. Rogge, *Peter Behrens e l'architettura dell' AEG*, ds "Lotus", n. 12, sett. 1976, p. 90.

21. M. Cattaruzza, Torino 1979, p. 69.

22. Camera di Commercio e di Industria di Trieste - Protocolli delle radunanze 1892-1900, *Pubblica radunanza straordinaria del 14 luglio 1899*, pp. 2-4.

Consiglio della Città di Trieste - Protocolli, *Resoconto stenografico della XII Seduta pubblica e resoconto della IX Seduta segreta del 31 maggio 1901*, pp. 128-129.

23. C. Wagenführer, *Studie über einen Schiffharts-Canal von der Donau zur Adria (Wien-Triest)*, Wien 1900.

24. C. Wagenführer, Wien 1900, pp. 6-7.

25. M. Pozzetto, *Fabiani architetto del Carso. Il Canale di Vipacco*, ds "Critica d'Arte", nov.-dic. 1976.

26. Ing. G. de Brai, *Idrovia Po-Adriatico-Danubio-Mar Nero*, Trieste 1928.

27. D. Lunder, *La canalizzazione della Balcania e gli interessi di Trieste*, ds "La Porta Orientale", 1939, pp. 133-141.

CROCIERE ESTIVE
CONTE VERDE

DA GENOVA-11 LUGLIO e 19 LUGLIO 1932-X: DA VENEZIA-4 AGOSTO e 14 AGOSTO

ITALIA FLOTTE RIUNITE COSULICH
LLOYD SABAUDO - NAVIGAZIONE GENERALE

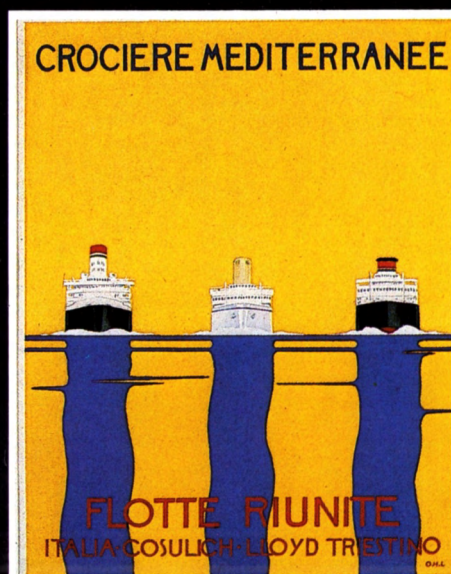




**ITALIA-COSULICH
LLOYD TRIESTINO-ADRIA**



192



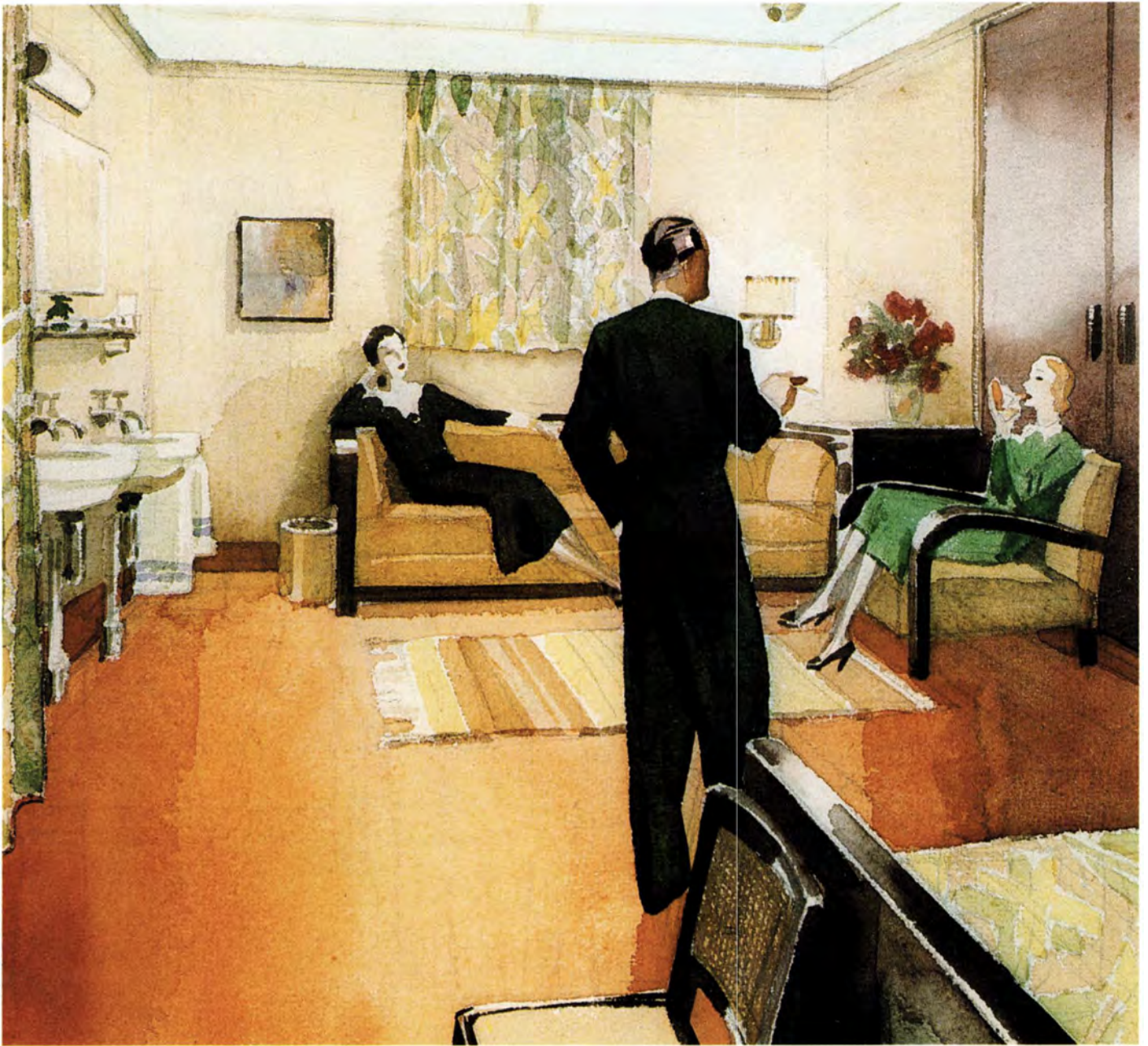
193

- 189.**
Marcello Dudovich, Affiche pour les croisières d'été du *Conte Verde*, 1932.
- 190.**
Augusto Černigoj: esquisse publicitaire du M/s *Saturnia* pour la Cosulich Line, technique mixte sur papier, 1927.
- 191.**
Cassandre, Affiche pour Italia - Cosulich - Lloyd Triestino - Adria, 1931.
- 192.**
Auteur anonyme: esquisse pour l'Afrique Orientale Italienne, technique mixte, 1936.
- 193.**
Auteur anonyme: esquisse pour les "Flotte Riunite", technique mixte sur papier, 1934.
- 194.**
F. Lenhart: T/s *Conte Rosso*, véranda de 1^{ère} classe, esquisse par un dépliant publicitaire du Lloyd Triestino, aquarelle sur papier, 1934. (Agosto - Archives Photo Farabola, Milano.)
- 195.**
F. Lenhart: M/s *Victoria*, cabine de 1^{ère} classe, esquisse pour un dépliant publicitaire du Lloyd Triestino, aquarelle sur papier, 1934. (Agosto - Archives Photo Farabola, Milano.)
- 196.**
A. Quaiatti: esquisse pour une publication du Lloyd Triestino, technique mixte, 1920 env. (Agosto - Archives Photo Farabola, Milano.)

- 197.**
Faisal, roi d'Iraq sur le navire *Esperia*, an 1933. (Agosto - Archives Photo Farabola, Milano.)
- 198.**
Novembre 1932. Le Prince héritier Humbert de Savoie à bord du transatlantique *Conte di Savoia*. (Agosto - Archives Photo Farabola, Milano.)
- 199.**
Douglas Fairbanks senior avec deux de ses cousines, la soeur de Mary Pickford (sa belle-soeur) et le commandant Ottino, à bord du transatlantique *Conte Grande*. (Agosto - Archives Photo Farabola, Milano.)
- 200.**
Mai 1934, Joan Bennett lors de son embarquement à New York sur le transatlantique *Conte di Savoia*. (Agosto - Archives Photo Farabola, Milano.)
- 201.**
Octobre 1935, le metteur en scène autrichien Max Reinhardt à bord du transatlantique *Conte di Savoia* en navigation sur la route de l'Amérique du Nord. (Agosto - Archives Photo Farabola, Milano.)
- 202.**
Mars 1932, Janet Gaynor (à côté du commandant Lena) et Edward G. Robinson avec sa femme Gladys et son fils Edward G. jr. à bord du transatlantique *Conte Grande* en navigation sur la route de l'Amérique du Nord. (Agosto - Archives Photo Farabola, Milano.)
- 203.**
Décembre 1931, Douglas Fairbanks senior dans le gymnase du transatlantique *Conte Grande* en navigation sur la route de l'Amérique du Nord. (Agosto - Archives Photo Farabola, Milano.)
- 204.**
Novembre 1934, John Barrymore à bord du navire à moteur *Victoria* en navigation sur la route de l'Amérique du Nord. (Agosto - Archives Photo Farabola, Milano.)
- 205.**
An 1939, James Stewart à bord du transatlantique *Conte di Savoia* en navigation sur la route de l'Amérique du Nord. (Agosto - Archives Photo Farabola, Milano.)
- 206.**
Septembre 1936, Jimmy Durante participe à une compétition de tir au pigeon d'argille à bord du transatlantique *Conte di Savoia* en navigation sur la route de l'Amérique du Nord. (Agosto - Archives Photo Farabola, Milano.)







144





197



145



199



200



201



203



147

204



205



206

L'appel du large

Michel Butor

Ce qui nous attire d'abord, c'est l'eau, sa transparence, ses plages, houle, écumes, le sel des sirènes, et encore de l'écume, vagues, sa mobilité, ses souvenirs, moires, tanguer, clapotements, le temps qui passe, le lointain, rudesses, clapotements, battements, les mouettes, les îles, morves, étalements, frémissements, les ports, les quais, foules de frémissements, douceurs et nuances, retournements, les phares, les navires, lichens, crêtes, cingler, flottaisons, gouttes, les cargaisons, les pêcheries, gouttes, griffes, respirations, roulis et virages, les aguets, les découvertes, langues, ouvertures, baves, passes, les tempêtes, les brumes, baves, larmes, les fêtes, la camaraderie, tourbillons, gargouillis, la solitude, les veilles, gargouillis, roulements, l'attente et le retour.

Et puis les plages, leurs rochers, leurs rencontres, bruits, silences, leurs souvenirs, le murmure de l'eau, silences, appels, le sable, le temps qui passe, écumes, vagues, les îles, goémons, et toujours galops de vagues, replis, les huîtres, les ports, chenaux, clapotements, rouler, battements, les navires, les anguilles, battements, balancements et tangages, miroitements, les palourdes, les cargaisons, lagunes, frémissements, barils, retournements, les découvertes, les pieuvres, fleuves de retournements, étalements, clair de lune, argent, reflets, les méduses, la tempête, gouttes, flammes, virer, griffes, étendards, la camaraderie, le chant, griffes, éclats, les laminaires, la solitude, baves, larmes, le retour, les balises, larmes, écailles, les cloches et les sirènes.

En particulier ces rencontres, avec leurs saluts, leurs souvenirs, flaques, torrents, le temps qui passe, la nostalgie des plages, torrents, marées, les yachts, les îles, silences, appels, les ports, les grues, embruns, appels, réponses, les barques, les navires, débris, vagues, replis, les cargaisons, les docks, et de nouveau replis, grondements et mugissements, houles, paquebots, les découvertes, bois flotté, battements, verser, liège,

miroitements, les tempêtes, les cuirassés, miroitements, clapotements, yeux, ramages, bouillonnements, les croiseurs, la camaraderie, retournements, idoles, étalements, superstitions, la solitude, les chalutiers, festival d'étalements, glissements, les remorqueurs, les retours, griffes, observer, éclats, les sirènes, les chevelures, éclats, crêtes, les arcs-en-ciel et l'eau.

Sans oublier naturellement les souvenirs, les récits, le temps qui passe, malaises, émois, les îles, les imprévus des rencontres, émois, terreurs, les frégates, les ports, torrents, charger, marées, les navires, les goélettes, effervescences, marées, bassins, les corvettes, les cargaisons, missionnaires, appels, réponses, les découvertes, les galiotes, réponses, trombes et ouragans, bruits, les caravelles, tempêtes, sillages, replis, comptoirs, houles, camaraderie, les galères, et de plus en plus de houle, vagues, cyclônes, brouillards, grêles, nefs, la solitude, miroitements, amers, virer, clapotements, repères, les retours, les baisers, clapotements, moires, les beuveries, les sirènes, étalements, glissements, l'eau, le feu, toutes sortes de glissements, frémissements, les châteaux et les plages.

Car il n'est point meilleur secret pour apprécier le temps qui passe, avec ses continents, ses îles, invites, oeillades, ses ports, ses invasions de souvenirs, autres oeillades, vertiges, ses jonques, ses navires, émois, terreurs, ses cargaisons, ses épices, prémonitions, terreurs, soulagements, ses sampans, ses découvertes, rinceaux, marées, arrimer, bassins, les tempêtes, leurs drakkars, bassins, bercements et sommeils, flaques, ses pirogues, leurs camaraderies, rincées, réponses, rinçures, bruits, ses solitudes, ses dérives, bruits, appels, percussions, réverbérations, insomnies, ses retours, ses jaillissements, houles, rinçages, vagues, astrolabes, ses alanguissements, ses sirènes, inépuisablement vagues, écumes, l'eau, l'ombre, clapotements, nager, moires, les aventures, les plages, moires, battements, les séparations et les rencontres.

J' ai déjà évoqué les îles, leurs frondaisons et leurs ports, pentes, avalanches, leurs navires, leur sentiment du temps qui passe, imperturbablement avalanches, cascades, leurs floraisons, leurs cargaisons, oeillades, grimper, vertiges, les découvertes, les minarets, gerbes de songes de vertiges, brusqueries, les tentations, les tempêtes, compas, terreurs, aborder, soulagements, la camaraderie, la galanterie, soulagements, fièvres et halètements, malaises, la fatigue, la solitude, sextants, bassins, radios, flaques, les retours, les déceptions, flaques, marées, galets, grottes, mirages, les abandons, les sirènes, bruits, rayons, appels, troupeaux, l'eau, la fraîcheur, appels, silences, les palmes, les plages, vagues, écumes, les rencontres, les caresses, écumes, replis, les projets et les souvenirs.

Mais il me faut revenir sur les ports, leurs escaliers et leurs navires, colères, sangs, leurs cargaisons, leurs arrivages des îles, sangs, lymphes, leurs murailles, leurs découvertes, avalanches, cascades, leurs tempêtes, leurs rixes, cascades de fuites à l'infini, ruissellements, la soif, la camaraderie, toisons, vertiges, plonger, brusqueries, la solitude, l'angoisse, fourmillements de brusqueries, couteaux et vomissements, invites, les faubourgs, les retours, écheveaux, soulagements, débarquer, filons, malaises, les sirènes, les lampes, malaises, terreurs, baumes, tendresses, nuages, les hôpitaux, l'eau, flaques, chaînes, marées, ancres, les plages, les ordures, marées, torrents, les désirs, les rencontres, appels, silences, les souvenirs, les frôlements, silences, réponses, les soupirs et le temps qui passe.

Et il faudrait parler des navires eux-mêmes, de leurs mâts et leurs cargaisons, huiles, pétroles, avec leurs découvertes et départs des ports, pétroles, vins, leurs mélodies, leurs tempêtes, menuiseries, sangs, lymphes, leurs camaraderies, leurs hamacs, lymphes, mélancolies, leur promiscuité, leur solitude, trames, cascades, ruissellements, les retours, les signaux, inlassablement ruissellements, cuivres et mousses, 149

pentés, les pavillons, les sirènes, débâcles, brusqueries, tourner, hauts-le-cœur, invites, l'eau, les moteurs, gammes d'invites, vertiges, rames, ivoires, coffres, les ponts, les plages, malaises, hoquets, rembarquer, terreurs, sursauts, les rencontres, les confidences, terreurs, émois, les aveux, les souvenirs, marées, torrents, le temps qui passe, les rêveries, torrents, bassins, les promontoires et les îles.

Nous enivrent les cargaisons, les soutes et les découvertes, vibrations, oscillations, les tempêtes et les équipages des navires, oscillations, tremblements, les manoeuvres, la camaraderie, pétroles, vins, la solitude, les hurrahs, rires, vins, bières, les pétilllements, les retours, secousses, lymphes, mélancolies, les sirènes, les gongs, mélancolies, averses et brises, colères, les douches, l'eau, bonds, ruissellements, ricochets, pentes, les plages, les suées, à perte de vue pentes, cascades, pluies, émeraudes, goélands, les abords, les rencontres, invites, remugles, humer, vertiges, coraux, les souvenirs, les balbutiements, un jardin de vertiges, oeillades, les explorations, le temps qui passe, terreurs, poursuivre, émois, les îles, les crépuscules, émois, soulagements, les citadelles et les ports.

Anous les découvertes, les pyramides et les tempêtes, velours, soies, la camaraderie, le pillage des cargaisons, soies, tapisseries, les bijoux, la solitude, oscillations, apercevoir, tremblements, les retours, les acclamations, triomphes, tremblements, palpitations, les orgues, les sirènes, madrépores, vins, bières, l'eau, l'or, bières, souffles et diamants, huiles, senteurs, les plages, panaches, mélancolies, giclées, colères, les rencontres, les palais, colères, lymphes, nymphes, pages, phrases, les festins, les souvenirs, pentes, plumes, cascades, profondeurs, le temps qui passe, la contemplation, d'innombrables cascades, avalanches, les belvédères, les îles, vertiges, respirer, oeillades, les ports, les pagodes, un délire d'oeillades, brusqueries, les massages et les navires.

Abras le corps les tempêtes, la neige, la camaraderie, clapotis, gargouillis, la solitude, la frénésie des découvertes, gargouillis à n'en plus finir, tourbillons, les épreuves, les retours, soies, hisser, tapisseries, les sirènes, les enchanteresses, fantômes, tapisseries, horizons, les élixirs, l'eau, plumets, tremblements, palpitations, les plages, les violons, un enfer de palpitations, épaves et naufrages, vibrations, les orchestres, les rencontres, virelais, bières, étudier, refrains, huiles, souvenirs, les manuscrits, huiles, vins, icebergs, halos, gouffres, le soleil, le temps qui passe, colères, traînées, lymphes, treuils, les îles, les mines, lymphes, sangs, les arsenaux, les ports, cascades, avalanches, les navires, les canaux, avalanches, ruissellements, les bazars et les cargaisons.

Dans la camaraderie, la fierté, la solitude, langues, larmes, les retours et les accumulations des tempêtes, larmes, baves, parmi les démons, les sirènes, gargouillis, tourbillons, l'eau, la glace, multiples courants de tourbillons, roulements, la foudre, les plages, poulies, tapisseries, filer, horizons, les rencontres, les écroulements, horizons, glaciers et magies, velours, les effondrements, les souvenirs, cabestans, palpitations, amarres, vibrations, le temps qui passe, l'apaisement, un eden de vibrations, tremblements, souffles, bulles, diamants, les échos, les îles, huiles, rubans, relever, vins, lessives, les ports, les fabriques, vins, pétroles, trains, les navires, lymphes, sangs, les cargaisons, les bâches, sangs, mélancolies, les obstinations et les découvertes.

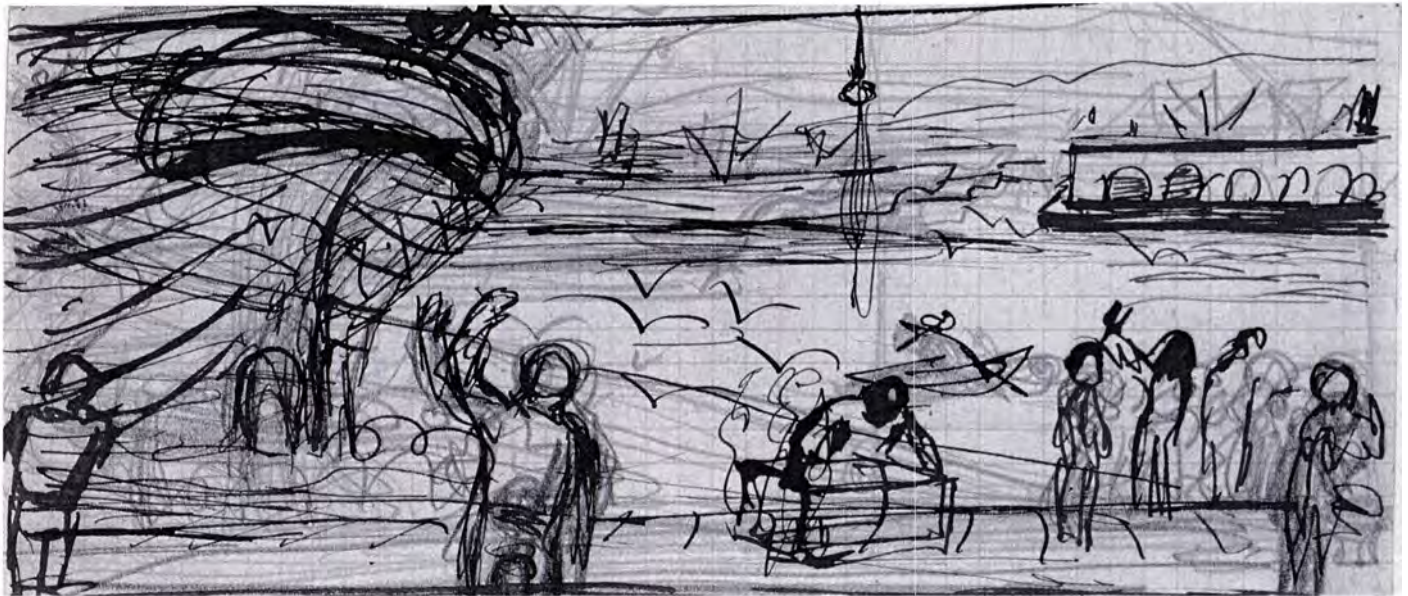
Dans l'exaltation de la solitude, avec les arrachements et retours, gouttes, éclats, avec les sirènes et les messagères de la camaraderie, éclats, griffes, dans le vent et l'eau, larmes, baves, sur les plages, les banquises, radars, baves, écailles, avec les dislocations, les rencontres, linges, tourbillons, roulements, les souvenirs, les menaces, roulements à profusion, albatros et sternes, clapotis, le froid, le temps qui passe, lingerie,

horizons, amener, ourlets, velours, les îles, les récifs, velours, tapisseries, ambres, saphirs, aubades, les monstres, les ports, vibrations, friselis, tremblements, émulsions, les navires, les mâchoires, un paradis de tremblements, oscillations, les armes et les cargaisons, vins, lire, pétroles, découvertes, les révélations, pétroles, bières, les transmutations et les tempêtes.

Célébrant à pleins poumons les retours, les appareillages et les sirènes, retournements, glissements, l'eau, les kiosques de la solitude, glissements, étalements, les criques, les plages, éclats, écrire, griffes, les rencontres, les fauves, coups, griffes, crêtes, les montagnes, les souvenirs, armadas, baves, écailles, le temps qui passe, les dauphins, écailles, ocelles et ressac, langues, les raies, les îles, argonautes, roulements, noctiluques, clapotis, les ports, les dorades, clapotis à foison, tourbillons, détroits, inondations, violences, les thons, les navires, velours, vikings, héler, tapisseries, mamelles, cargaisons, les perles, tapisseries, soies, les nacres, les découvertes, tremblements, oscillations, les tempêtes, les éruptions, un univers d'oscillations, palpitations, l'audace et la camaraderie.

Je vous salue, sirènes, saluez avec moi le vent et l'eau, miroitements, moires, les plages, les surprises des retours, un rêve de moires, clapotements, les constellations, les rencontres, glissements, étalements, les souvenirs, les prophéties, aubes, étalements, frémissements, l'espace qui fuit, le temps qui passe, cuves, griffes, raconter, crêtes, les îles, les volcans, crêtes, pétrels et galions, gouttes, les hunes, les ports, damas, écailles, étendages, langues, les navires, les filets, langues, baves, tonneaux, railleries, messages, les cordages, les cargaisons, clapotis, vaisselles, tourbillons, monnaies, les découvertes, les conquêtes, tourbillons, gargouillis, les libérations, les tempêtes, tapisseries, révéler, soies, la camaraderie, l'amour, soies, horizons, la famille entière et la solitude.

Michel Butor, juillet 1985



207

Vittorio Bolaffio

Vittorio Bolaffio est né à Gorizia en 1883 d'une famille aisée d'origine israélite. Après ses études à l'Académie de Florence, il se rend à Paris où il se lie d'amitié avec les représentants de l'art d'avant-garde. Il fréquente Matisse et Modigliani, mais la peinture de Cézanne, de Van Gogh et surtout de Gauguin le touchent au point que l'exotisme de ce dernier est sans doute ce qui le pousse à se rendre en Orient en 1912 et en 1913. Il retire de ces voyages le sens de la couleur pure et lumineuse; il abandonne l'art du portrait encore imprégné de tachisme de ses débuts, pour porter son attention sur la vie des humbles et en particulier sur la vie du port. Le second

et dernier polyptique ("Tryptique: Le Port", 1930 env.) que peint Bolaffio est entièrement consacré à l'activité du port; il est constitué d'esquisses qui auraient dû, suivant l'intention de l'artiste, être les modèles d'une fresque monumentale. Après la guerre, Bolaffio s'installe à Trieste où, miné par un mal incurable, il mène une existence modeste et retirée, bien qu'il appartienne à une famille riche; il s'entoure de quelques amis, artistes et hommes de lettres, les seuls qui apprécient ses oeuvres. Il se consacre intensément à la peinture, mais il produit et expose peu. Ce n'est qu'après sa mort que la Biennale de Venise de 1948 lui consacra une exposition: reconnaissance tardive de la

malchance imméritée que l'artiste eut durant sa vie. Dans l'oeuvre de Bolaffio, l'influence de l'école toscane et de Fattori est évidente: amour pour la solidité des personnages, format prédéfini des tableaux. Au cours des différentes périodes, on peut aussi entrevoir l'intérêt qu'il porte pour les divers mouvements artistiques, le "Novecento" et l'Impressionnisme en particulier; toutefois, son oeuvre est très personnelle, et l'artiste manifeste une rare individualité créative dans l'intuition psychologique aigüe de ses portraits et dans sa technique peu commune. Le découpage de l'oeuvre, l'acuité du dessin – parfois à la limite de la caricature –, l'extraordinaire richesse



208

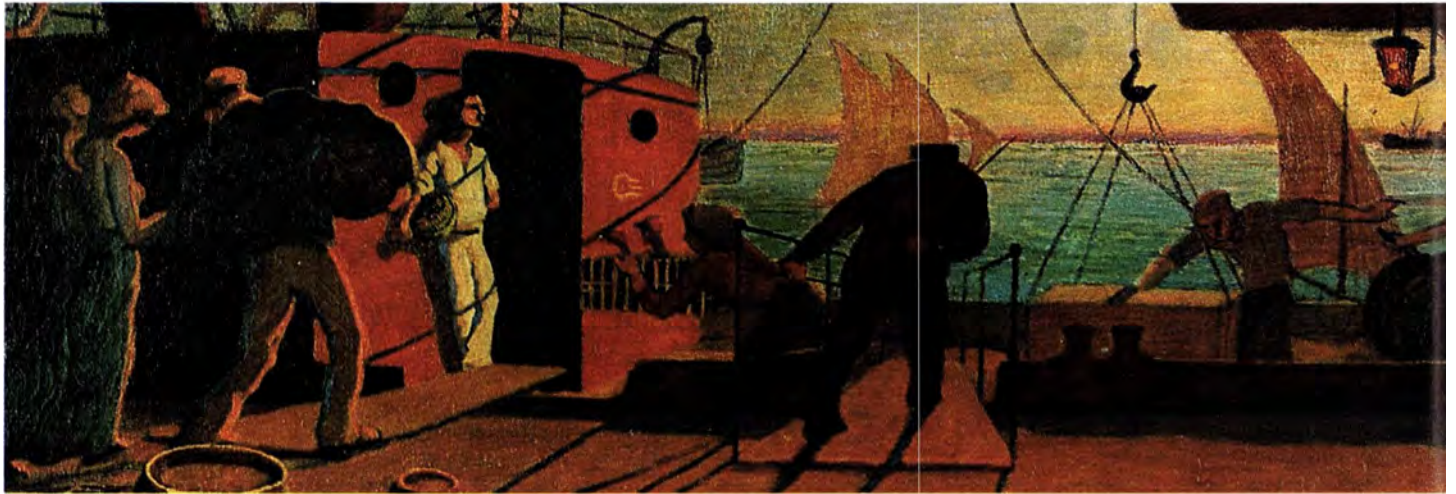
de la couleur se fondent avec une savante maîtrise. L'évolution de la dernière période est marquée par une vivacité croissante des teintes, qui atteint des éclairages chromatiques "fauves" par une plus grande netteté plastique d'hommes et d'objets, et par une accentuation de l'illusionnisme vériste. ("Homme à la pelle", 1928 env.). Vittorio Bolaffio meurt à Trieste en 1944 à l'âge de 48 ans. (Lorenza Resciniti)

Bibliographie de base: S. Moles, *Bolaffio Vittorio*, ds. "Catalogo della Galleria d'Arte Moderna del Civico Museo Revoltella", Trieste, 1970, pp. 28-29;

Catalogo della Mostra Vittorio Bolaffio, 1883-1931, Palais Attems, Gorizia, Palais Revoltella, Trieste, septembre-décembre 1975, Trieste, 1975; R. Da Nova, *Vittorio Bolaffio*, ds. "Catalogo della Mostra d'Arte nel Friuli-Venezia Giulia, 1900-1950", Gare Marittime de Trieste, décembre 1981-février 1982, Pordenone, 1982, pp. 46-47; C.H. Martelli, *Artisti di Trieste, dell'Isontino, dell'Istria e della Dalmazia*, Trieste, 1985, pp. 49-50.

207. Vittorio Bolaffio, *Les adieux*, avant 1944, dessin à l'encre de Chine sur papier, 11 × 16 cm. Civico Museo Revoltella, Trieste.

208. Vittorio Bolaffio, *Homme à la pelle*, avant 1928, peinture à l'huile sur toile, 36 × 86 cm. Propriétaire: G. Forti Stuparich, Trieste.



209.
Vittorio Bolaffio, *Scène du port*, avant 1931, peinture à l'huile sur toile 39,5 × 152 cm. Propriétaire: A. Gruber Benco, Trieste.

210.
Vittorio Bolaffio, *La barre*, avant 1923, peinture à l'huile sur toile, 60 × 84 cm. Propriétaire: M. Bolaffio, Trieste.

211.
Vittorio Bolaffio, dessin à la plume sur papier, 11,5 × 15,5 cm. Civico Museo Revoltella, Trieste.

212.
Vittorio Bolaffio, *Navire et palmier*, avant 1944, esquisse au crayon et à l'encre de Chine sur papier, 11 × 17 cm. Civico Museo Revoltella, Trieste.

213.
Vittorio Bolaffio, dessin à la plume sur papier, 11,5 × 11,5 cm. Civico Museo Revoltella, Trieste.

214.
Vittorio Bolaffio, dessin à la plume sur papier, 11 × 16 cm. Civico Museo Revoltella, Trieste.

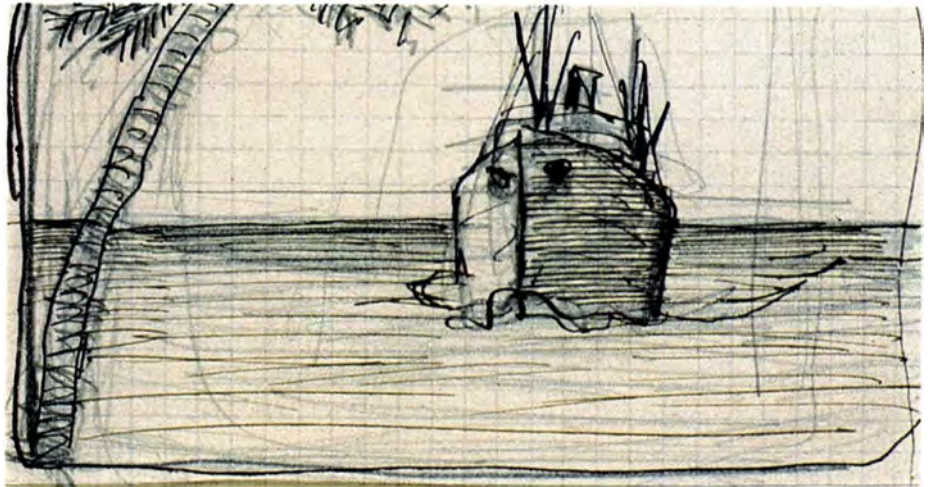




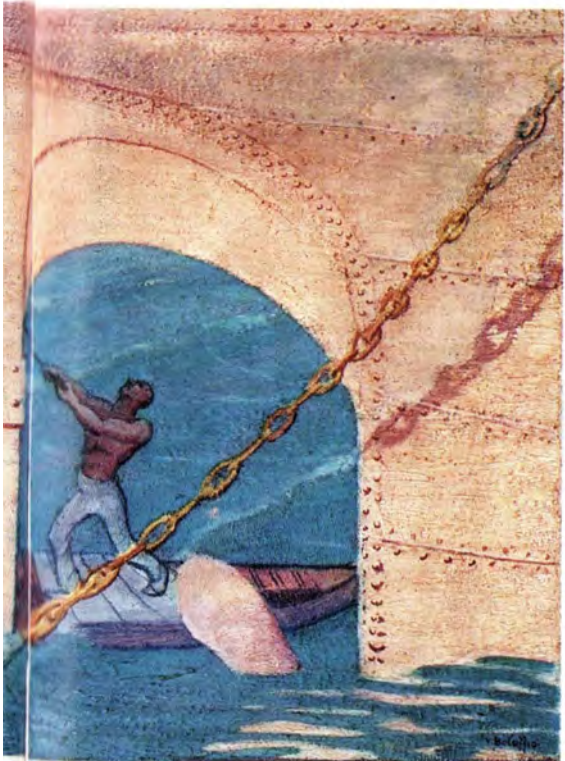
211



209



212

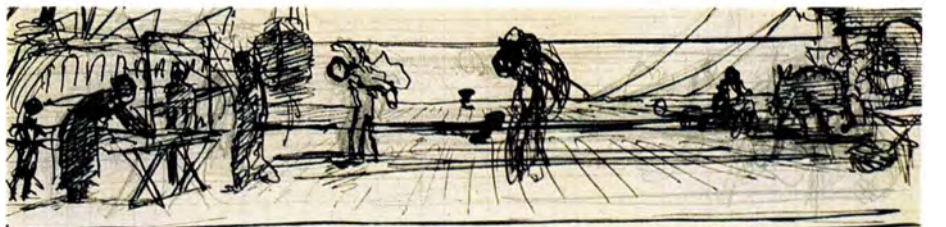


210



213

155



214



215

Arturo Nathan

Arturo Nathan est né à Trieste le 17 décembre 1891 d'une des familles les plus aisées et les plus en vue de la ville. Artiste autodidacte, il débute dans la peinture en fréquentant les cours libres de dessin. En 1911, il s'installe à Londres où il fait son service militaire, après avoir pris la nationalité britannique. Durant un séjour à Rome, au début des années vingt, il est l'hôte de Savinio et de de Chirico, dont il ressent la peinture métaphysique d'une manière tout à fait personnelle. Il ne retourne à Trieste qu'après la 1ère guerre mondiale, et il y mène une existence très retirée, s'entourant de

quelques amis, de ses tableaux et de ses livres. Il participe en 1924 et en 1936 aux Biennales de Venise, où il obtient des succès remarquables, jusqu'au moment où on l'en exclut, parce qu'il est juif.

En 1940, il est arrêté et déporté en Allemagne.

A ses débuts, sa force réside entièrement dans la manière de dessiner, précise et linéaire, avec laquelle il exécute ses nombreux et inquiétants autoportraits. Il réalisera ensuite des compositions plus complexes et plus précieuses, riches en symboles et en images allégoriques qui concourent à obtenir un effet métaphysique; c'est une métaphysique

très personnelle, qui reproduit une dimension intérieure plus qu'un choix intellectuel et culturel. Le premier symbole allégorique derrière lequel Nathan cache sa personnalité est le cheval ("Navire en remorque"). La figure humaine est présente dans ses œuvres, mais elle n'est jamais prédominante. Ce qui retient l'attention, c'est l'horizon lumineux que soulignent un phare, un bateau (souvent échoué), une colline ("L'attente", "Sortilèges lunaires"). Mais l'élément qui revient le plus chez Nathan est la mer, présente dans nombre de ses tableaux et de ses dessins. Sa mer a souvent un caractère dramatique, d'attente de quelque chose qui ne se



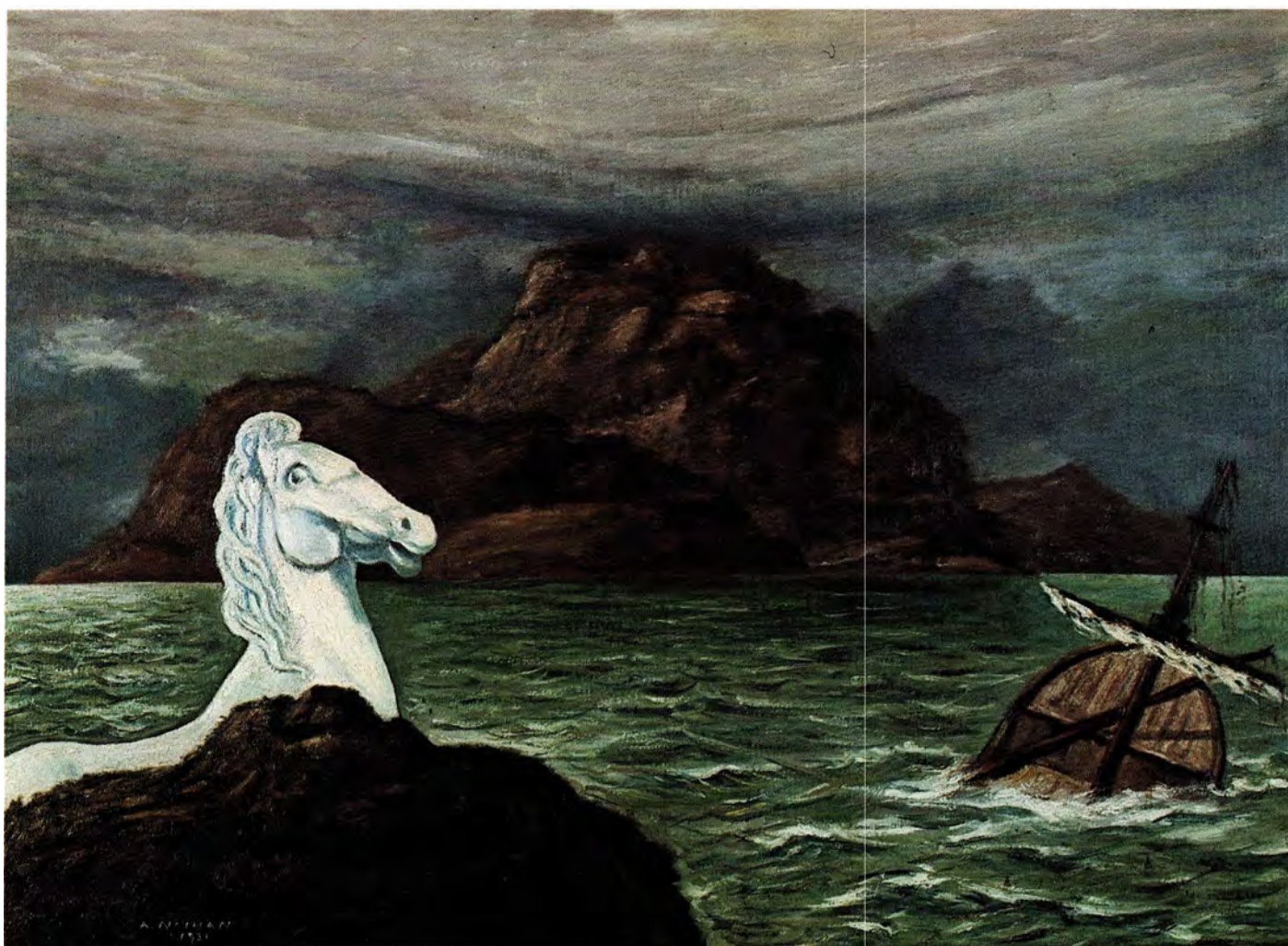
216

produira jamais, notamment dans ses compositions où apparaissent des fragments de sculptures antiques ("L'abandonnée").

A Paris, en 1935, Jacques Germonsky s'exprimait ainsi à propos de Nathan: "Alors que la plus grande partie du public n'a pas su jusqu'à présent apprécier Nathan à la mesure de ses mérites, la nouvelle génération de peintres triestins, sous le charme de ses compositions, s'est déjà en partie servie de l'élément fantastique qui caractérise ses tableaux. Nous pouvons affirmer sans peur d'exagérer que cela est d'une importance incontestable: cela atteste d'une manière évidente que l'oeuvre d'un

215.
Arturo Nathan, *Côte glacée avec ruines*, 1929, peinture à l'huile sur panneau, 65 × 90 cm. Propriété privée, Rome.

216.
Arturo Nathan, *Sortilèges lunaires*, 1933, peinture à l'huile sur panneau, 65 × 90 cm. Propriété privée, Rome.



217

158

artiste comme Nathan, malgré son isolement et son originalité, esquissera une page indélébile dans l'histoire de l'art moderne, dont il est l'un des plus intéressants représentants".

La critique plus récente a mis en relief l'apport original et autonome de Nathan à la peinture italienne de l'avant-guerre. Arturo Nathan meurt dans le camp d'extermination de Biberach en 1944, immédiatement après sa libération par les Alliés.

(Lorenza Resciniti)

Bibliographie de base: M. Molesi, *Nathan Arturo*, ds. "Catalogo della Galleria d'Arte Moderna del Civico Museo

Revoltella", Trieste, 1970, p. 110; G. Dorfler, *Vita arcana di Arturo Nathan*, ds. "Catalogo della Mostra Arturo Nathan, 1891-1944", Palais Revoltella, avril-mai 1976, Trieste, 1976, pp. 9-16; J. Germonsky, *Arturo Nathan peintre*, ds. "Catalogo della Mostra Arturo Nathan, 1891-1944", Palais Revoltella, avril-mai 1976, Trieste, 1976, pp. 50-61; R. Da Nova, *Arturo Nathan*, ds. "Catalogo della Mostra Arte nel Friuli-Venezia Giulia, 1900-1950", Gare Marittime de Trieste, décembre 1981-février 1982, Pordenone, 1982, pp. 52-53; C.H. Martelli, *Artisti di Trieste, dell'Isontino, dell'Istria e della Dalmazia*, Trieste, 1985, p. 173.



218

217.
Arturo Nathan, *L'île mystérieuse*,
1929, peinture à l'huile sur panneau,
65 × 90 cm. Propriété privée, Rome.

218.
Arturo Nathan, *Navire en remorque*,
1934, peinture à l'huile sur panneau,
65 × 90 cm. Propriété privée, Rome.

Le bateau de Dieu

Carlo Sciarrelli

C'est le titre du film présenté à l'exposition. Il s'agit d'une citation extraite du texte que j'ai écrit pour cette occasion; cette citation a été choisie par le metteur en scène Lepre, parce qu'elle représente l'idéologie qui sous-tend ma manière d'exposer mes projets, et qu'elle est la clé de lecture de tout le film.

“Il est douloureux de penser que nous sommes condamnés à produire des choses imparfaites. Pour un jeune, il est absolument impossible de concevoir que ce qu'il fait n'est pas la seule solution possible. C'est une manière médiévale d'affronter la question. Il n'existe pas de bateaux parfaits, donc les autres sont défectueux; il n'existe pas un bateau de Dieu, donc les autres sont l'oeuvre du diable.”

Le concept que le titre renferme devrait être la clé de lecture de tous les produits émanant de n'importe quel bureau de projets pour yachts. Et, si l'on applique rigoureusement le même concept à la critique de tous les produits qui naissent de tous les projets, il deviendrait une clé de lecture universelle.

Dans le film, les thèmes sont proposés comme des argumentations, que j'esquisse seulement, comme la présentation du monde esthétique et idéologique d'un personnage qui se consacre à un sujet technique vague, telle l'étude des formes des navires de plaisance: des traits rapides pour donner une idée des bases sur lesquelles s'appuient les choix des projets. On effleure des mondes dont il faut faire entrevoir l'existence; le public n'a pas beaucoup de patience! Alors que je choisissais dans la bibliothèque des livres d'époque, des dessins originaux, ou que je proposais de vieux films qui nécessitaient d'une nouvelle lecture, le metteur en scène Lepre me rappelait que nous n'avions toujours que trente minutes à notre disposition: “Carlo, nous ne sommes pas en train de tourner Ben Hur!” Il arrive comme dans la fable de “L'apprenti Sorcier”: la matière se multiplie entre les mains, chaque thème en engendre d'autres. J'ai également pensé cela lorsque j'écrivais *Le Yacht*. C'est le chapitre qui décide contre la volonté de l'auteur même, de devenir un livre.

Un des thèmes du film qui devrait à juste titre devenir le sujet d'un livre (je l'écrirai certainement un jour!) contient l'explication que j'avance des formes de la coque.

Comprendre la forme de la coque d'un voilier est, aujourd'hui, très difficile; la beauté de la forme n'est plus une valeur acceptée de nos jours. Une forme agréable doit être aussi une forme appropriée à son but. Une chose aussi insaisissable est prouvée lorsque l'épreuve des faits démontre que cette forme exige très peu de puissance même si elle se meut à grande vitesse. Mais ce discours, qui peut sembler si logique qu'il ne mériterait même pas d'être tenu, est aujourd'hui dépassé et faux. Le bateau le plus rapide est celui qui "marche" le plus vite, tout simplement, et non celui qui "marche" le plus vite à égalité de puissance motrice avec les autres. Lorsque le vent était la seule puissance motrice existante, le meilleur bateau était celui qui "marchait" le plus vite tout en ayant les formes les plus agréables, puisque la voile, l'équipage et le tonnage étaient pratiquement les mêmes pour tous les bateaux.

Actuellement, personne ne songe à faire un bateau rapide à moteur en élaborant un projet de coque à faible résistance à l'avancement, qui nécessite peu de chevaux. On préfère placer un moteur très puissant sur une coque capable de soutenir une telle puissance. Il arrive alors que ces coques présentent des formes disgracieuses; cela se voit au moment où les bateaux ayant ce type de coque quittent l'amarrage à faible vitesse. Malgré leur faible vitesse, ils provoquent des vagues qui dévastent le port. Ils ne fonctionnent parfaitement bien qu'à grande vitesse, lorsqu'ils sont pratiquement hors de l'eau et que le jeu dépend du couple moteur-hélice.

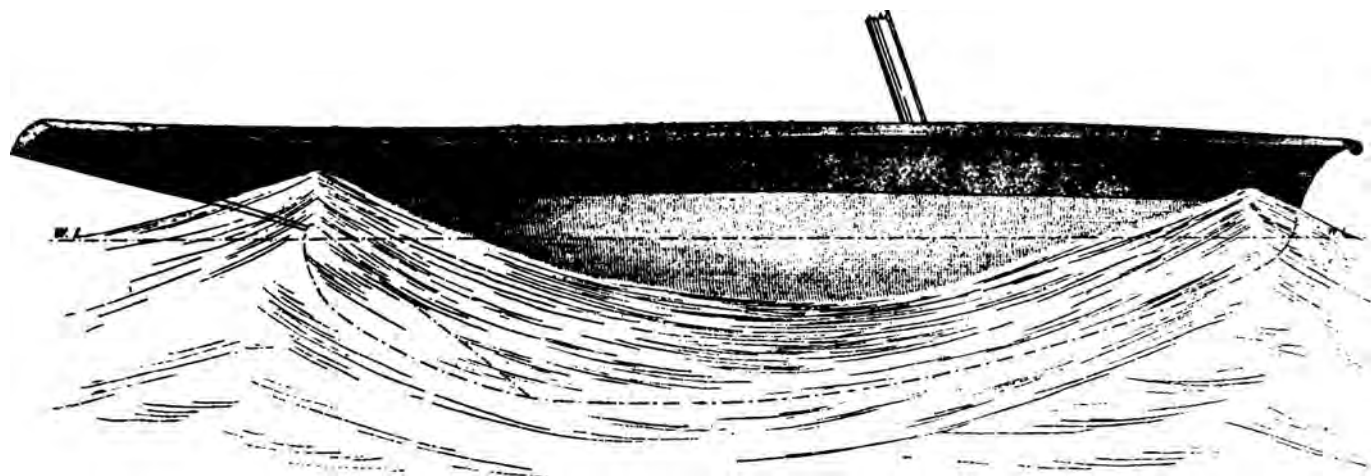
Le bateau à voile moderne se fonde sur la même idée. La coque est large et plate, c'est-à-dire une plateforme solide, la plus légère possible; on peut aller très loin dans ce sens grâce aux nouveaux matériaux qui laissent un vaste champ d'action: par exemple du lest ajouté, extérieurement sur un bulbe très profond, de section profilée parfaite; le tout soutenant bien un plan de voilure important

et très élancé, construit avec des matériaux indéformables et de forme parfaite. Je parle ici des formes des coques, mais si la discussion portait sur le plan de la voilure, il n'y aurait pas de doute: du point de vue de l'aérodynamisme, les plans de voilure anciens sont moins efficaces.

La question que l'on peut se poser, après ce raisonnement, est la suivante: "Et si j'adaptais le gréement moderne, qui est parfait du point de vue aérodynamique, sur une coque ancienne de faible résistance à l'avancement?" Eh bien, il ne fonctionnerait pas, c'est irréalisable: les formes anciennes sont moins stables, et comme elles ont aussi moins de calaison, si l'on place le lest le plus bas possible, grâce à un jet externe, le bras du levrier ne s'en trouve pratiquement pas modifié. Pour supporter les grands mâts modernes, il faudrait accrocher le lest à un bulbe appliqué sous la quille normale. Puis il faudrait également aplatir légèrement les sections, et l'on aurait finalement réinventé les bateaux modernes.

Mais alors, si je cherchais et que je proposais une coque belle et opposant peu de résistance à l'avancement, je commettrais une erreur, une folie pathétique en ce siècle. Au contraire, je me suis rendu compte, en naviguant moi-même sur l'Atlantique, avec le *Chica Boba II* (deux personnes sur un bateau de 17 mètres!) à quel point il est important qu'un bateau ait une coque équilibrée qui reste sur sa route par n'importe quelle mer, et sur lequel on parvienne à changer les voiles tout seul — chose impensable avec une coque moderne de type "puissant" qui au surplus ne possède jamais les couchettes nécessaires pour les hommes qui manoeuvrent les voiles. Parce que la coque à la fois très résistante et puissante a besoin de beaucoup de voiles; et beaucoup de voiles signifient beaucoup de marins, et beaucoup de marins sur un bateau à voile ne créent pas une situation acceptable de nos jours. Une telle situation pouvait être normale pour Georges V sur le *Britannia*, mais aujourd'hui, l'équipage constitue un problème à tous les niveaux.

La conclusion de tout ce discours est que la coque qui possède une faible résistance à l'avancement,



c'est-à-dire qui est peu fatigante, est à présent encore plus importante qu'autrefois; mais aucun architecte ne la prend plus en considération. Je suis resté le seul qui continue à la considérer comme la règle première.

L'évolution de la forme du voilier a été très lente. Je cite le commentaire du film: "Il existe des choses qui n'appellent plus aucun progrès, car elles ont atteint leur apogée. Dans l'art culinaire, pour dire 'bon', on dit 'fait', comme le disaient ma mère ou ma grand-mère. De nos jours, on bâtit mal les cathédrales et les poèmes; par contre on construit très bien les avions et les ordinateurs. L'homme n'a jamais été un sot. Un voilier moderne peut fortement ressembler à un avion ou à un ordinateur, mais, à bien regarder, il est plus proche d'une cathédrale et d'une poésie. — Alors, selon toi, les meilleurs voiliers seraient ceux de l'époque des cathédrales? — Non, le voilier parfait est apparu après. Son progrès a été beaucoup plus lent, et, par progrès, j'entends l'évolution, la recherche à travers des formes encore grossières, de la forme parfaite. Dès lors, je ne l'appelle plus progrès, mais adaptation au goût, à la demande du moment. Puis, à un certain moment, la décadence s'amorce. La poésie a trouvé des formes d'expression sublimes, dès le Moyen Age; l'architecture et la peinture de la Renaissance ont atteint la perfection, alors que le voilier en était encore à un niveau très bas. La galère de guerre à rames était déjà parfaite depuis des centaines d'années; certains arts s'étaient déjà engagés sur la voie de la décadence. Le voilier "parfait" date à peine de la moitié du XVIIIe siècle, exactement comme la musique. Deux arts qui sont arrivés les derniers à la perfection. A la fin du siècle, la science du voilier est achevée. Plus tard, elle sera appliquée et développée grâce aux nouveaux matériaux et à une puissance motrice accrue et en fonction des goûts des ceux qui commandent l'oeuvre."

Je ne sais si le film permet de bien comprendre ce que signifie la meilleure forme. Je considère déjà comme un premier résultat positif,

164

le fait de se rendre compte qu'il s'agit d'une chose difficile à comprendre.

J'ai souvent répété que la meilleure coque possible est celle qui correspond au creux qu'elle produit dans l'eau. Cela peut paraître banal, mais cela ne se produit que lorsque le bateau est immobile. A peine amorce-t-il un mouvement, que le creux prend sa forme propre, différente de celle du bateau, qui commence à être secoué et qui ne réussit plus à trouver un appui correct. Le creux change selon la vitesse; et la coque, qui épouse bien, par son volume, le vide qui s'est produit dans l'eau à une certaine vitesse, l'épousera mal à une autre. Il faudrait avoir une coque qui change de forme avec le changement de la vitesse.

Ceci est dans le texte. Je crois qu'un approfondissement pourrait être intéressant. Voici donc ma manière d'expliquer les formes.

Imaginons un bateau immobile. L'eau tout autour est également immobile. Arrive un peu de vent, très léger, et le bateau commence à bouger. L'eau doit s'ouvrir et se refermer pour laisser passer la coque, mais seulement en s'écartant, et en revenant après le passage de celle-ci, au niveau qu'elle avait auparavant tout autour du bateau, l'eau est tranquille; il n'y a pas de vagues; chaque particule de l'eau tente de demeurer à la même hauteur qu'elle avait lorsque le bateau était immobile. Dans ce cas, on devra mouler la carène de notre bateau de façon à ce que son volume possède une forme très étroite et profonde, qui favorise l'élargissement et le comblement du creux que la carène avait fait, et qui évite à l'eau de s'insinuer au-dessous de la coque.

Le vent augmente et le bateau rejoint une vitesse moyenne. L'eau cherche alors le parcours le plus bref; elle rayonne par conséquent à partir de l'avant vers la coupe au maître. La forme la plus parfaite tend au demicylindre, à savoir une coupe au maître en arc de cercle.

Le vent s'intensifie encore, et la vitesse augmente. L'eau tente de s'infiltrer totalement au-dessous de la coque, et c'est la forme plate, celle du canot à moteur surtout, qui est la plus apte à favoriser ce passage.

220.

Frégate française *La Sirene*,
XVIII^{ème} siècle.

Ceci signifie que si l'on veut construire le bateau le plus rapide possible et adapté à des vitesses extrêmes, il est vraisemblable qu'il ne parviendra jamais à atteindre la vitesse pour laquelle il aurait été conçu avec la puissance motrice fournie par le vent du moment. Toutefois cette explication élémentaire ne tient pas compte de la vague produite par la coque en mouvement. Nous avons feint d'ignorer, qu'à certains endroits, la surface de l'eau tendra à s'abaisser et, à d'autres, à remonter. Il existe un phénomène étrange: si l'on plonge la main dans de l'eau en mouvement, la pression de l'eau diminue de part et d'autre de la main et la pression atmosphérique, qui est demeurée la même, la pousse vers le bas.

Autre exemple: si deux navires se croisent à grande vitesse, dans l'étroit passage entre les deux coques, la pression diminue et il peut arriver que les deux navires soient attirés l'un vers l'autre. C'est exactement le contraire de ce que la logique pourrait suggérer.

L'eau a une tendance naturelle à s'insinuer au-dessous des masses étroites et profondes en mouvement, et à remonter au-dessous des masses plates et larges. Ce phénomène produit une vague qui s'associe à la vague formée par la coque, qui aura des crêtes d'autant plus éloignées les unes des autres que la vitesse sera plus grande.

J'ai mis longtemps à comprendre tout cela, mais je réalise maintenant à quel point on devait avoir tenu compte de tout ce raisonnement dans l'architecture du voilier rapide, vers 1750, et combien on l'ignore de nos jours.

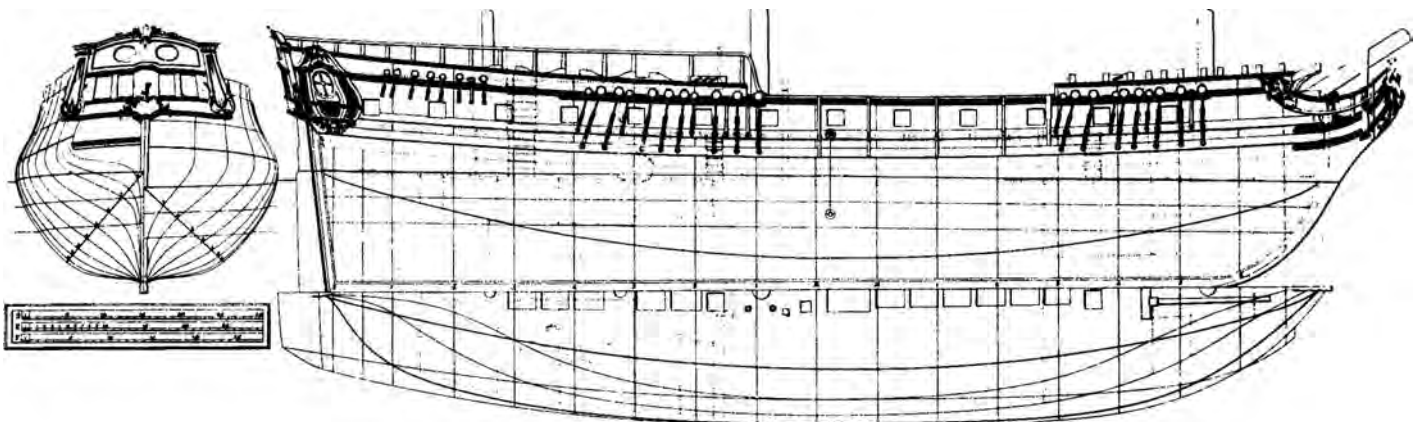
Je ne sais jusqu'à quel point on peut comprendre que, si l'on veut avoir un bateau rapide qui "marche" bien, et qui a l'arrière plat et l'avant maigre dès que ce bateau prendra de la vitesse la finesse de l'avant provoquera un creux d'eau en dessous de lui et qu'il y tombera, tant qu'il ne trouvera pas, dans sa partie la plus haute, le volume suffisant pour le soutenir. Et si l'arrière est plat, il tendra à s'élever vers le haut, tant que le plat de l'arrière ne diminuera pas. La coque cherchera d'elle-même les volumes qui la soutiendront, mais parfois elle les trouvera dans les endroits les plus erronés.

Aujourd'hui, on peut résoudre ce problème en construisant des bateaux très légers, et en envoyant, lors des grandes vitesses, tout l'équipage vers l'arrière afin que l'avant sorte de l'eau. Une logique brutale, égale à celle de casser la jambe saine d'un boiteux, au lieu de soigner sa jambe malade. Une erreur pour corriger une autre erreur.

Il en va autrement si nous analysons une coque du XVIIIe siècle. Pleine de bosses étranges, à première vue: l'explication réside dans le fait qu'il s'agit d'engendrer la portance dans les parties convexes et le remous sous les parties maigres, aux endroits appropriés. La coupe au maître est poussée vers l'avant, au-delà de la moitié de la longueur, et les sections les plus externes sont plus profondes et maigres à l'arrière qu'à l'avant. Tant que la coque avancera lentement et que l'eau s'écoulera horizontalement, la forme sera plus renflée à l'avant, précisément comme il arrive aux poissons. A pleine vitesse, l'arrière tendra à s'enfoncer plus que l'avant, et il s'enfoncera jusqu'à la hanche plate située en haut. L'avant se soulèvera, tout en devenant plus maigre; la bosse, située sur l'épaule, s'élèvera.

De plus cette technique contribue à la stabilité de route; il n'existe pas de difficultés pour gouverner à pleine vitesse. L'arrière qui s'enfonce, rend inefficaces les corrections de route par le gouvernail. Il suffit de voir quelles sont les dimensions du safran. Si cela avait été nécessaire, on aurait certainement construit un safran plus grand. La dimension du safran est toujours indicative d'une coque difficile à diriger en ligne droite. On construit donc un safran plus grand, au lieu de chercher la raison qui rendrait cela inutile. Toujours la même erreur pour corriger une autre erreur.

Les lignes que je propose en exemple sont celles d'une frégate française de la moitié du XVIIIe siècle, et d'un voilier marchand américain du début de notre siècle. Les dimensions des deux safrans sont significatives.



Quant à moi, je cherche à insérer les caractéristiques des formes anciennes dans mes plans de bateaux destinés à de longs voyages. Les sections du *Chica Boba III*, qui apparaissent à la fin du film, le démontrent fort bien. Sur un tel bateau, de forme élancée, conçu pour bien naviguer à la bouline, je n'ai pas eu le courage de construire l'avant plus arrondi que l'arrière; cependant on remarquera que au-dessous des sections de la proue, il y a une partie qui devrait être naturellement plus pointue, mais que j'ai choisi d'arrondir pour créer le "plat" qui tendra à soulever l'avant. L'arrière est plus arrondi que l'avant, mais sous la ligne de flottaison, il est beaucoup plus pointu que l'avant. Ainsi l'arrière tendra à s'abaisser. Tel est le mécanisme. Un hiver je me suis trouvé avec mon équipage en mer, naviguant par un très fort sirocco d'arrière; mon équipage et moi, nous devions transférer le bateau pour des travaux, de la Ligurie sur chantier de l'Adriatique; un vent soufflant à cinquante noeuds, rendait la mer houleuse, de sorte que la vague d'étrave était au niveau du mât, et l'arrière s'enfonçait presque jusqu'au pont. Quant au gouvernail, il suffisait de le tenir au centre, et la vitesse ne pouvait être mesurée. Le loch était gradué à quatorze noeuds, et l'aiguille oscillait entre 13 et 14, seulement durant les ralentissements. Mon évaluation de la vitesse, aux moments de pointe, était d'au moins vingt noeuds.

Un autre thème que j'ai esquissé dans le film est le choix du type de bateau qu'il est le plus juste de proposer quand il ne s'agit pas d'un bateau soumis à la formule de jauge, où la réglementation devient, à un certain stade de l'évolution, *type-producing*.

L'objet-bateau est inutile et coûteux, mais celui qui le paie doit être dédommagé par des valeurs ineffables, par le plaisir de le posséder, par la conviction qu'il valait vraiment la peine de l'acheter. Il est donc hasardeux d'utiliser la seule technique, en tant que juste guide, pour le choix. Je pense parfois qu'il n'est pas nécessaire qu'un bateau soit un bon voilier; je pense même qu'il devrait avancer

si lentement qu'il n'arriverait jamais. Il est inutile de faire une traversée trop à la hâte. Il n'y a rien de l'autre côté. Seulement un autre point de départ pour une autre traversée, vers un autre rien. Il est peut-être préférable de ne jamais trouver le premier rien.

Il faudrait proposer le bateau le plus adapté à celui qui en a fait la commande, dans toutes les acceptions, même négatives. Je pense qu'il ne faut pas forcer le rêve du client. Le bon goût d'un dessinateur ne devrait pas résider dans le désir de forcer le client à accepter (selon son propre critère) des niveaux et des idéaux élevés, mais d'écarter de sa clientèle ceux qui en sont trop éloignés. Ce raisonnement aussi est dépassé: aujourd'hui, le monde invente d'abord les besoins, puis il les impose; nous sommes dans les mains des agents de persuasion occultes.

J'ai accepté cette morale: il vaut mieux donner toujours des choses qui sont déjà aux trois quarts attendues par ceux qui les demandent. Autrement, on ne leur donne rien, si le cadeau n'est pas bien accepté. On ne peut parler une langue inconnue à celui qui vous écoute et s'indigner parce qu'elle n'est pas comprise.

Puisque j'ai toujours suivi cette logique, j'ai toujours cherché à faire des propositions adaptées à ceux qui devaient les accepter. J'ignore, quant à moi, quel est le bateau le plus parfait, mais les propriétaires, eux, n'avaient pas de doutes. On m'a maintes fois dit confidentiellement: "Tu n'as dessiné qu'un seul bateau parfait" et chacun faisait allusion à un bateau différent.

Les bateaux sont comme des animaux qui appartiennent, bien entendu, à des races différentes; chacun d'eux suit sa propre évolution, mais on reconnaît toujours la race à laquelle il appartient. Le premier bateau que j'ai dessiné était du type maigre et élancé, de tradition anglaise: l'*Anfitrite*, que j'ai construit en 1961, pour mon usage

personnel, sans moteur (il y a vingt-cinq ans, c'est-à-dire à une autre époque); aujourd'hui, il paraît impensable de naviguer sans moteur conçu pour remonter l'Adriatique, où les vents soufflent du nord.

Le *Chica Boba II* a été fait pour l'Ostar de 1980. La revue *Uomo Mare*, qui en a parlé, l'a jugé "beau à rendre fou". Il fut second avec Austoni, qui avait la main plâtrée à la suite d'une fracture causée par la manivelle d'un "winch". Le *Chica Boba II* battit le record de tous les Ostar précédents.

L' *Aglaja* a été construit en 1965, et le *Valentina* en 1983. De ligne traditionnelle, mais non ancienne, ce type de bateau peut être conçu à n'importe quelle époque, parce que le gouvernail extérieur donne l'idée de *professional* et atténue quelque peu l'aspect "yacht", qui vieillit très vite. C'est ce que je recherche le plus dans l'aspect d'un bateau, à savoir la forme qui reste à la page après quelques années, la forme *zeitlose*.

Qui dit "yacht", dit beaucoup, mais qui dit "bateau", dit davantage. C'est comme lorsqu'on dit "gratte-ciel, établissement, petit palais". On dit toujours moins que lorsqu'on dit "maison". Plus et moins à la fois.

Pour ma part, j'ai cherché, je dirais même que j'ai réussi, à dessiner des "bateaux". Ils ont l'arrière à plateau avec le gouvernail externe, fait en forme de coeur, la quille longue sans dérive, l'avant court avec le beaupré. Pontés, mais sans un véritable rouf, ils ont le bord élevé et la virure de carreau en relief.

Comme sur les bateaux!

Le *Persefone* a été construit en 1965, l'*Arzana*, en 1985.

Deux bateaux d'une grande finesse et légèreté (mais pas trop, car ils doivent résister à l'Atlantique), pour de longs voyages, avec des équipages réduits. Le thème est moderne, et l'aspect général également. Toutefois, les lignes sont celles de tous les temps, celles que nous

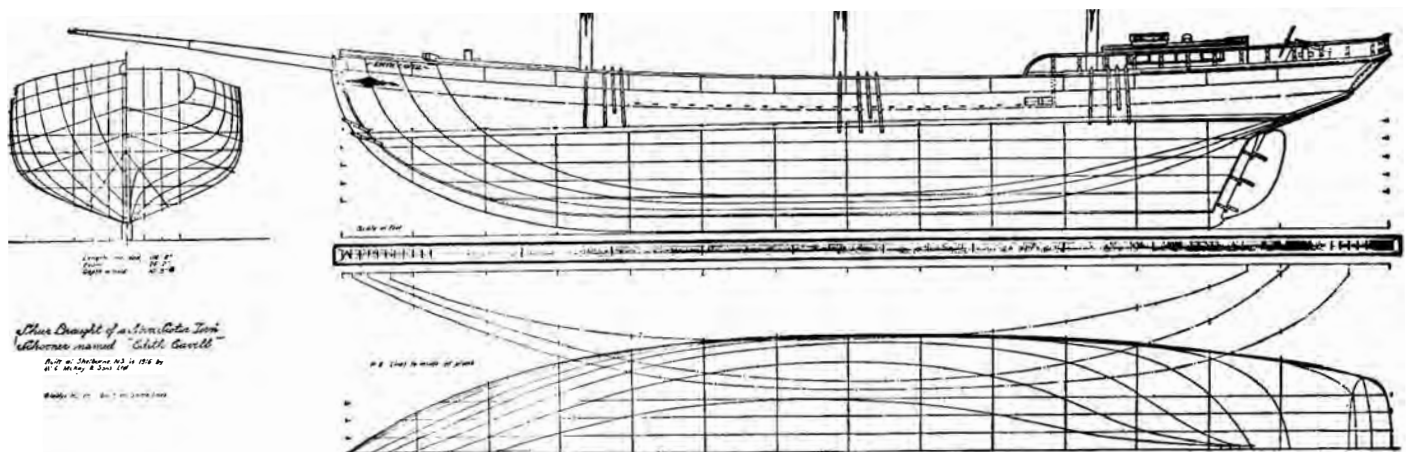
connaissons.

Le *Sagittario* m'a été commandé par la Marine militaire pour l'Ostar 1972, et le *Chica Boba III* pour l'Ostar 1984.

Richesse est plus que pauvreté! Un voilier de commerce traditionnel à savoir un trabac de l'Adriatique, ou une tartane, ou encore un brick, voilé à la perfection, mais pauvre comme le jour de sa naissance, possède un charme et une élégance qui humilient et anéantissent le motoryacht de luxe; il mortifia cette grosse boîte blanche, tout peintures, émaux, aluminiums et tuyères d'écoulement brillants, qui se permet d'amarrer auprès de lui.

Pourtant, l'idée d'où tire son origine le *Grande Zot* est rigoureusement technique. C'est un bateau pauvre, qui doit se soutenir de soi-même en faisant des croisières-charter. C'est pour cela qu'il est construit en fer, et puisqu'il est en fer il est lourd. Les formes des bateaux modernes sont conçues pour supporter les poids modernes et si, pour économiser, je construis ces bateaux en fer, j'obtiens des bateaux d'un aspect général assez similaire, mais ayant, sous l'eau, une carène plus importante.

Ils auront, en effet, la carène que possédaient les bateaux anciens en bois, construits d'après les techniques anciennes, avec les bordés intérieurs et extérieurs, la membrure double en chêne scié, le pont en pin. Mais si le bateau est construit ainsi, il a le même poids que les bateaux en fer d'aujourd'hui. C'est donc une hypocrisie bien plus grande de construire aujourd'hui un bateau en fer, ayant au-dessus de la ligne de flottaison la forme des bateaux légers modernes – mais déformé au-dessous de la même ligne car il doit maintenir le volume d'eau qui équivaut à son poids – que de le réaliser dans la forme exacte qui correspondrait au poids qu'il possédait anciennement. Cette forme donnerait des lignes d'eau très longues et plus de poids sur plus de longueur. C'est comme le fait de construire "léger". C'est ainsi que les élancements disparaissent et que l'avant avec le beaupré est écourté.



Si les calculs sont précis, le bateau est agréable. Et la famille des bateaux en fer aussi; on le voit dans la séquence du film.

Quant à moi, j'éprouve une grande tristesse lorsque je me promène le long des jetées d'une "marina". Des rangées et des rangées de bateaux en plastique produits en série. On respire la médiocrité.

Personne ne peut se promener à travers les immeubles d'une banlieue moderne et se sentir satisfait. Personne ne peut être heureux en pensant que dans ces bateaux alignés, s'installent les pique-niqueurs du week-end, sans larguer les amarres, et qu'ils sont techniquement et socialement satisfaits. Et cela arrive à cause de la publicité qui convainc tout le monde que la viande conservée et le croissant enveloppé dans du cellophane que les parents donnent à leurs enfants, constituent une promotion sociale; et, au fond, cela est vrai, car les produits de remplacement coûtent toujours plus chers que ceux qu'ils remplacent; cela est également valable pour les bateaux.

Pour ma part, je n'ai pas le courage d'affirmer que je sais quel est le bateau parfait, quel est le bateau de Dieu; par contre il est une chose que j'affirme en toute sincérité: presque tous les bateaux amarrés le long des jetées d'une "marina" sont l'oeuvre du diable.

Je possède un petit bateau, le *Bat*, que l'on voit dans le film. Il a été construit en 1889, en Angleterre, tout en bois verni, avec des ferrures faites dans ce type de fer qu'il n'est pas nécessaire de peindre, parce que le bois qui pourrit et le fer qui rouille sont une invention de ce siècle. La rouille que nous connaissons, celle qui transforme le fer en une masse de croûtes rouges que l'on doit piquer et repeindre continuellement, a fait son apparition dans ce monde au cours de notre siècle. Auparavant, elle n'existait pas. C'était celui qui construisait qui pensait à l'éliminer, avant de vendre le bateau; et non pas celui qui l'achetait. La vie est toujours un reflet de l'enfance; un éléphant, pour atteindre l'âge

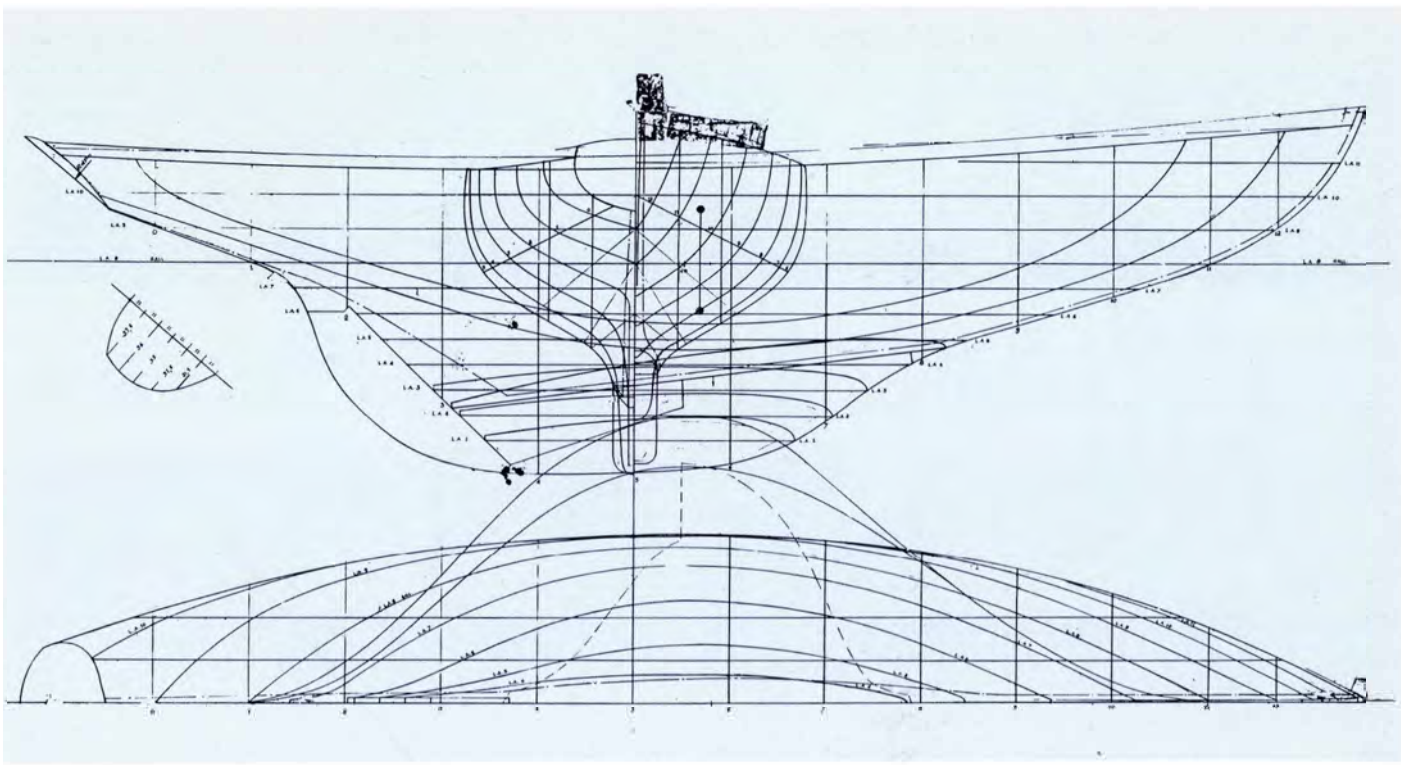
adulte, a besoin de plus de temps que le chat, qui vit moins longtemps que lui. Si le forgeron emploie des heures et des heures de chauffe et de coups pour produire le fer, ce fer vivra longtemps, comme celui de mon bateau; s'il est estampé par une machine, en une seconde, sa vie ne durera pas plus longtemps. De quelle couleur sont les fontaines et les vieilles grilles? Noire, naturellement, et non rouge. Elles étaient faites avec le fer d'avant que la rouille ne fût inventée.

Ce *Bat* était un bateau de compétition dessiné par C.P. Clayton. Dans un ouvrage de Dixon Kemp, j'ai trouvé le projet du bateau que l'ancien propriétaire avait commandé, un an plus tard, au même dessinateur. La raison est qu'en 1890, le *Bat* avait été dépassé par des bateaux plus modernes. Il en est de même, chaque année, pour les vieux bateaux qui sont dépassés par les nouveaux; le progrès est incessant.

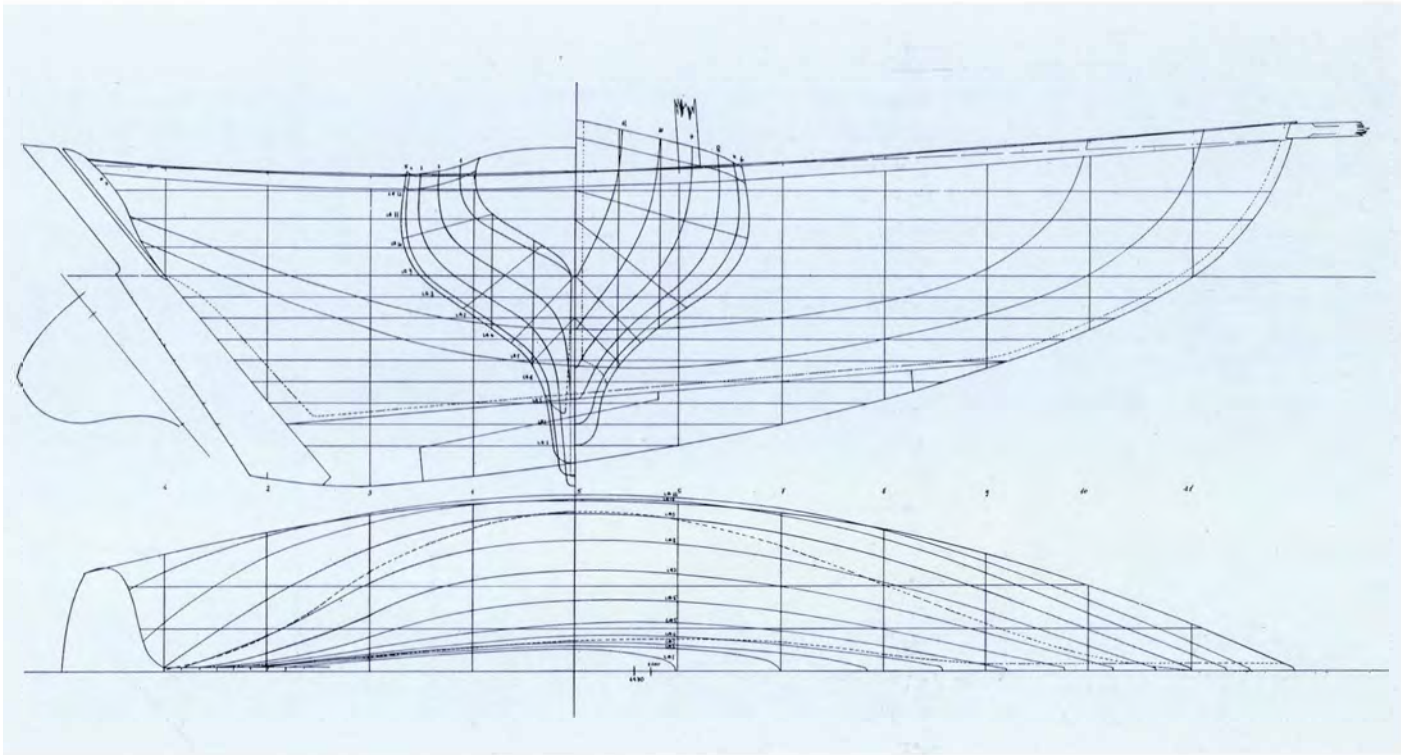
Quant à moi, lorsque quatre-vingt-seize ans plus tard, je prends la mer avec mon *Bat*, je ne peux m'empêcher de penser que – après quatre-vingt-seize productions annuelles qui se sont, chaque fois, montrées supérieures à celle de l'année précédente – si je trouvais un vent qui me permit de filer environ quatre noeuds, les autres bateaux devraient filer, en estimant le progrès accompli à un dixième de noeud par an, quatorze noeuds. Eh bien non; ils filent quatre noeuds comme moi, et pas tous! Un bon nombre de la même grandeur que le mien, avancent même un peu moins vite. Cette constatation m'a fait réfléchir longtemps; j'ai analysé l'évidence, et je puis affirmer que: "Les bateaux d'un an filent toujours plus vite que ceux de l'année précédente, mais ils filent toujours moins vite que les bateaux vieux de dix ans."

Je clos cette confession-confiance par la citation que m'a remis en mémoire cette dernière constatation sur la vitesse du *Bat*. Elle est de Marshall Mac Luhan:

"La grande force de l'Occident est de toujours savoir faire des pas justes, dans les directions erronées."



222



223

Carlo Sciarrelli

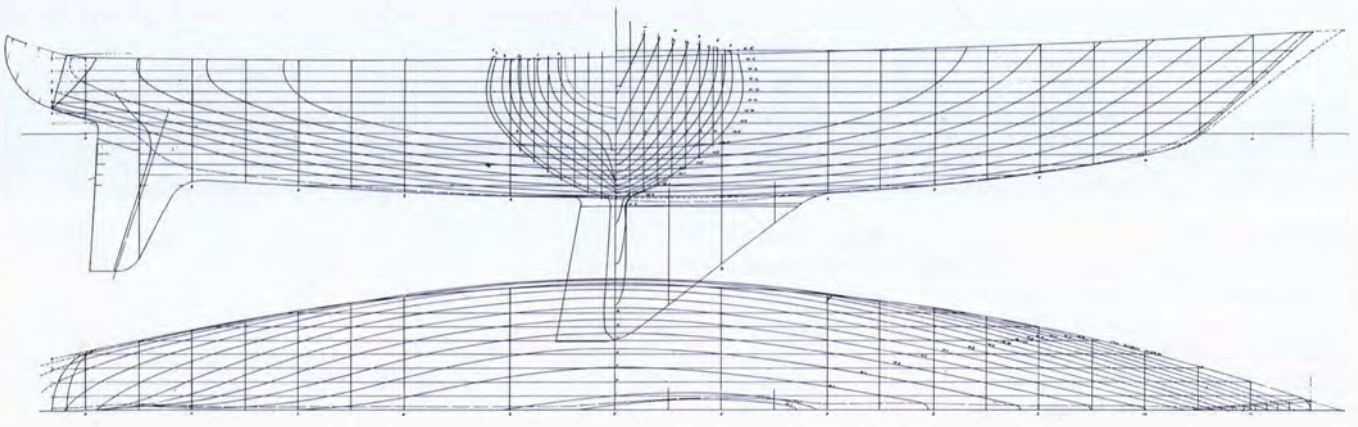
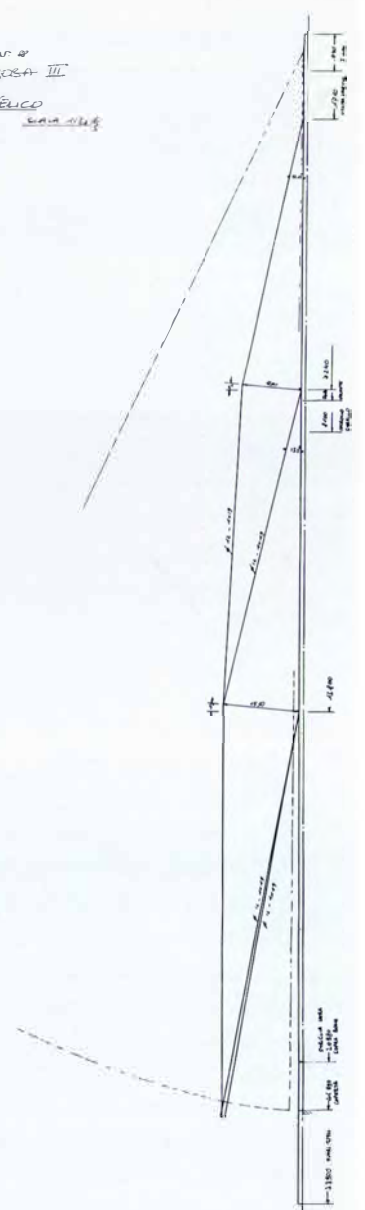
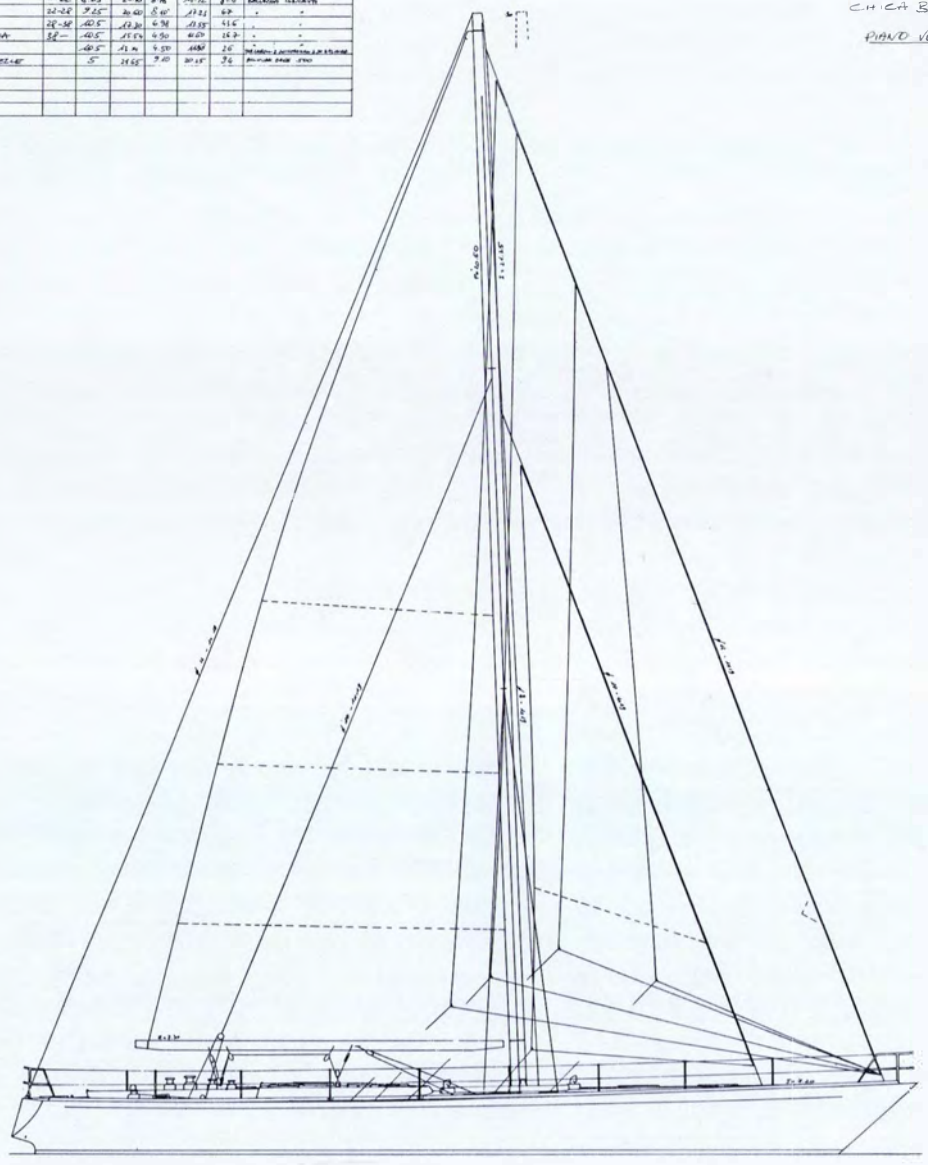
Vit à Trieste où il est né, le 6 juillet 1934. Il se consacre en dilettante à tous les aspects de l'architecture du voilier. Il est l'auteur de l'ouvrage *Le yacht* (réédité à trois reprises), analyse complète de l'évolution du bateau de plaisance, ainsi que de nombreux articles dans plusieurs revues nautiques. Plusieurs bateaux de plaisance et de commerce, dont quelques-uns de renommée internationale, ont été construits d'après ses projets.

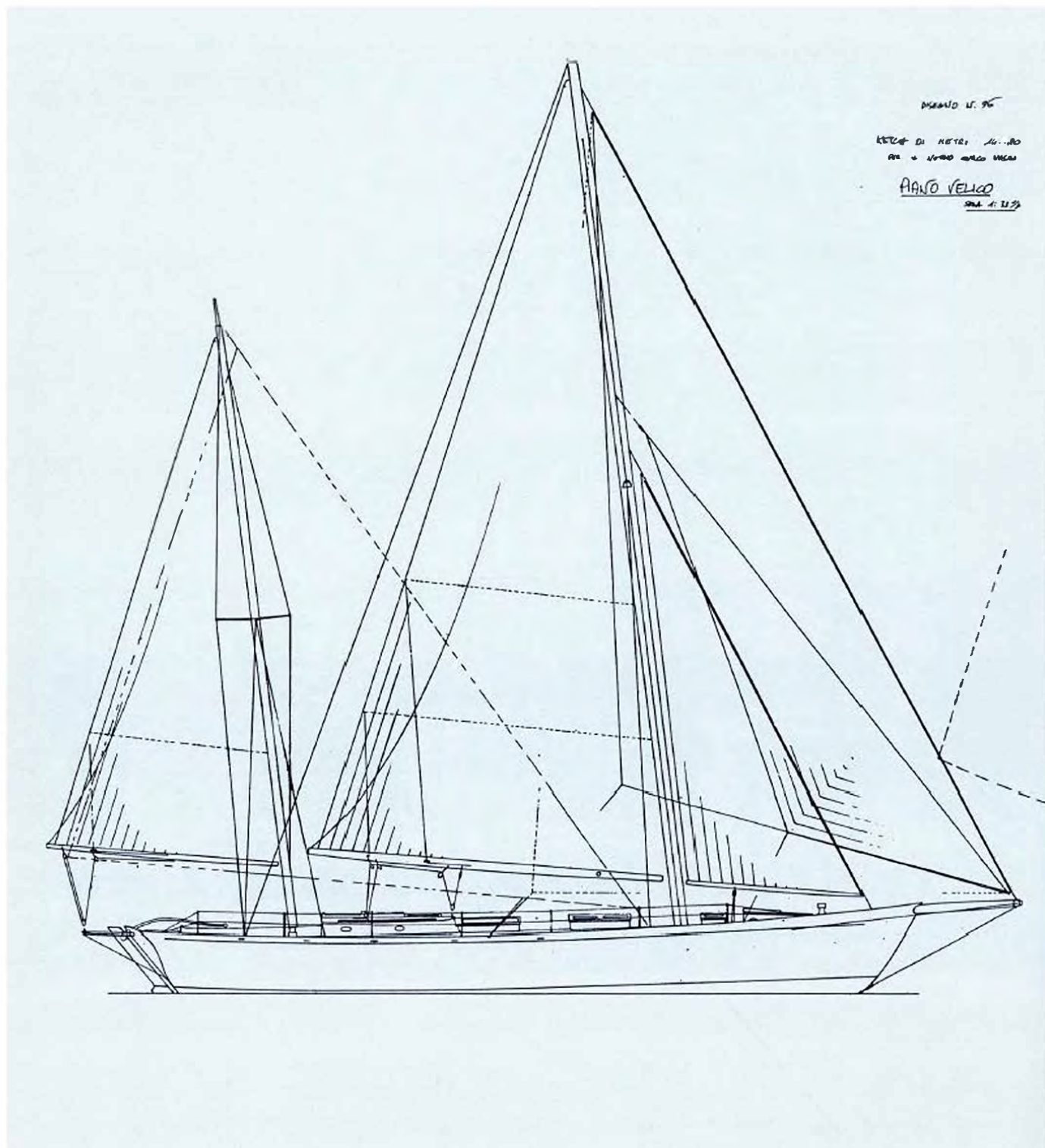
222. Carlo Sciarrelli, *Anfitrite*, 1961.

223. Carlo Sciarrelli, *Aglaja*, 1965.

Parte	Nº	Dimensões	Mat.	Quantidade	Observações
MADEIRA	1	2,20 x 4,00	10/10	1	PLATAFORMA DE MADEIRA
MADEIRA	2	2,20 x 2,20	10/10	1	MADEIRA DE MADEIRA
MADEIRA	3	2,20 x 2,20	10/10	1	"
MADEIRA	4	2,20 x 2,20	10/10	1	"
MADEIRA	5	2,20 x 2,20	10/10	1	"
MADEIRA	6	2,20 x 2,20	10/10	1	"
MADEIRA	7	2,20 x 2,20	10/10	1	"
MADEIRA	8	2,20 x 2,20	10/10	1	"
MADEIRA	9	2,20 x 2,20	10/10	1	"
MADEIRA	10	2,20 x 2,20	10/10	1	"
MADEIRA	11	2,20 x 2,20	10/10	1	"
MADEIRA	12	2,20 x 2,20	10/10	1	"
MADEIRA	13	2,20 x 2,20	10/10	1	"
MADEIRA	14	2,20 x 2,20	10/10	1	"
MADEIRA	15	2,20 x 2,20	10/10	1	"
MADEIRA	16	2,20 x 2,20	10/10	1	"
MADEIRA	17	2,20 x 2,20	10/10	1	"
MADEIRA	18	2,20 x 2,20	10/10	1	"
MADEIRA	19	2,20 x 2,20	10/10	1	"
MADEIRA	20	2,20 x 2,20	10/10	1	"
MADEIRA	21	2,20 x 2,20	10/10	1	"
MADEIRA	22	2,20 x 2,20	10/10	1	"
MADEIRA	23	2,20 x 2,20	10/10	1	"
MADEIRA	24	2,20 x 2,20	10/10	1	"
MADEIRA	25	2,20 x 2,20	10/10	1	"
MADEIRA	26	2,20 x 2,20	10/10	1	"
MADEIRA	27	2,20 x 2,20	10/10	1	"
MADEIRA	28	2,20 x 2,20	10/10	1	"
MADEIRA	29	2,20 x 2,20	10/10	1	"
MADEIRA	30	2,20 x 2,20	10/10	1	"
MADEIRA	31	2,20 x 2,20	10/10	1	"
MADEIRA	32	2,20 x 2,20	10/10	1	"
MADEIRA	33	2,20 x 2,20	10/10	1	"
MADEIRA	34	2,20 x 2,20	10/10	1	"
MADEIRA	35	2,20 x 2,20	10/10	1	"
MADEIRA	36	2,20 x 2,20	10/10	1	"
MADEIRA	37	2,20 x 2,20	10/10	1	"
MADEIRA	38	2,20 x 2,20	10/10	1	"
MADEIRA	39	2,20 x 2,20	10/10	1	"
MADEIRA	40	2,20 x 2,20	10/10	1	"
MADEIRA	41	2,20 x 2,20	10/10	1	"
MADEIRA	42	2,20 x 2,20	10/10	1	"
MADEIRA	43	2,20 x 2,20	10/10	1	"
MADEIRA	44	2,20 x 2,20	10/10	1	"
MADEIRA	45	2,20 x 2,20	10/10	1	"
MADEIRA	46	2,20 x 2,20	10/10	1	"
MADEIRA	47	2,20 x 2,20	10/10	1	"
MADEIRA	48	2,20 x 2,20	10/10	1	"
MADEIRA	49	2,20 x 2,20	10/10	1	"
MADEIRA	50	2,20 x 2,20	10/10	1	"

DESAFO Nº 01
 CHICA ROSA III
 PIANO VÉLICO





228.
Carlo Sciarrelli, *Valentina*, 1983.

LENGTH OVER ALL..... 30'-6"
 DESIGNED WATERLINE..... 27'-6"
 BEAM (MAX.)..... 11'-3"
 DRAFT (BOARD UP)..... 5'-11"

DESIGN NO. 1054
 SAIL PLAN
 27'-6" DWL AUX. YAWL

SCALE: 1/4" = 1'-0"
 SPARKMAN & STEPHENS, INC.
 79 MADISON AVE., N.Y., N.Y.
 15 MAR. 1955 AMJr. Dwg. No. 1054-6P



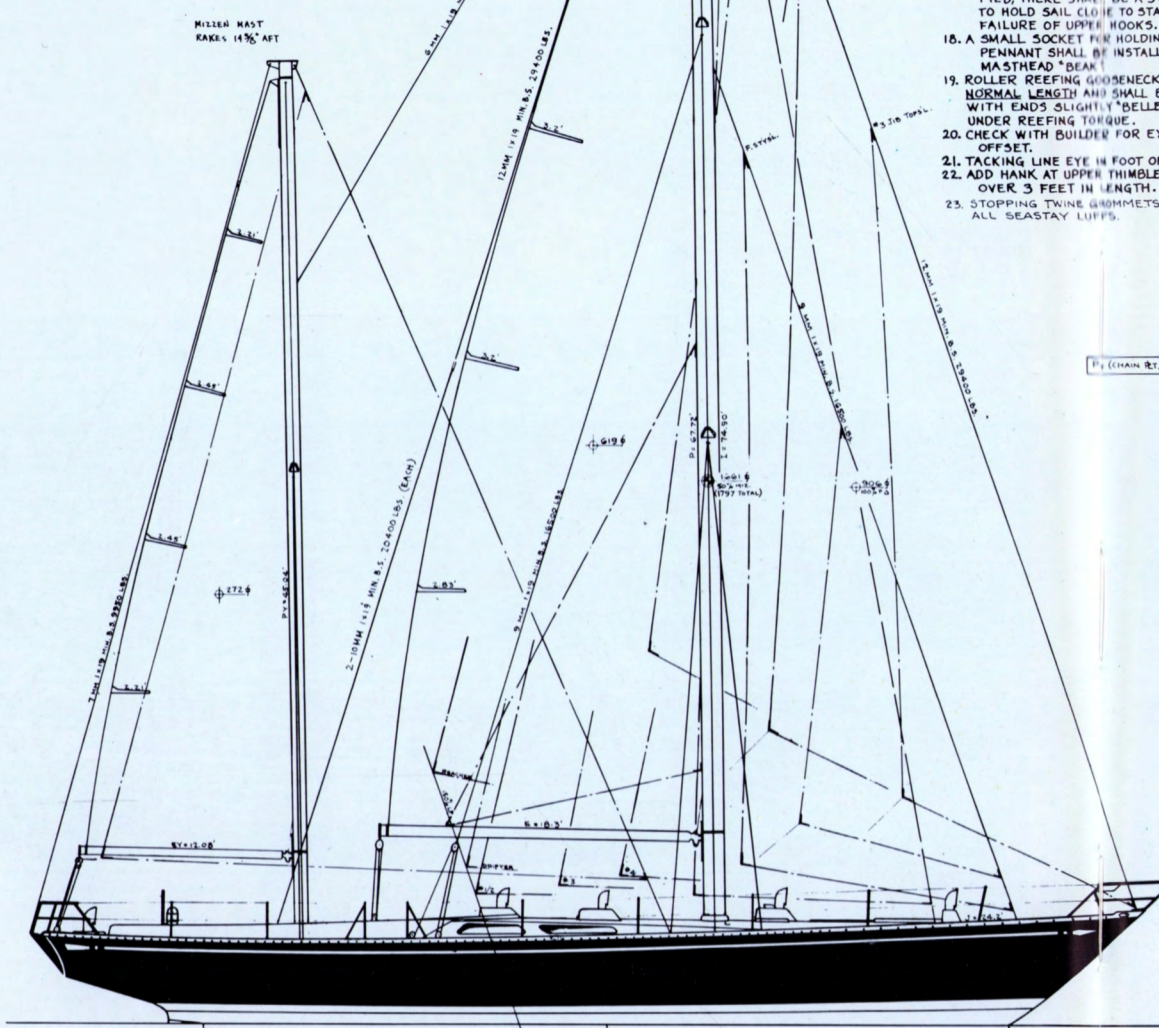
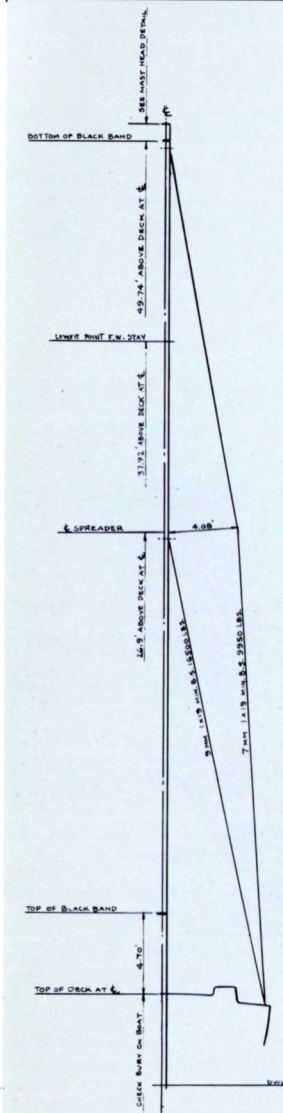
Sparkman & Stephens

Olin et Rod Stephens descendent d'une famille aisée où le goût du bateau est dans la tradition. En 1926 Olin suit, sans les terminer, les cours d'architecture navale chez M.I.T.. Le premier dessin de bateau junior pour un club de Lorchmont remonte à 1928: Olin y est introduit par Drake Sparkman, avec qui il constitue une société. Leur premier grand triomphe est représenté par *Dorade*, 1930, 16 mètres, qui l'emporte sur le *Transatlantique* et le *Fotuet*; après 1935 Sparkman & Stephens éliminent toute concurrence grâce à une série d'inventions: leur suprématie dure au moins jusqu'à 1966: *Stormy Weather* fixe

le type de bateau gagnant pour les classes I.O.R. Pour les classes métriques jusqu'aux America's Cup *Goose* détient le record; dans l'après-guerre lors de la reprise des régates océaniques, on assiste à la naissance de *Bolero*, 22,35 m., le meilleur parmi les Ocean Racers. Pendant les années 1954-55 avec le 11 m. *Finisterre*, Sparkman & Stephens inventent le petit yacht, le bateau habitable pour régates et pour croisière, *The First Mobile Boat*, et finalement, avec *Swan 65*, ils créent le bateau de série le plus classique, encore élégant, toujours gagnant. Dans la production Sparkman & Stephens un chapitre à part est constitué par le dessin des 12 m. j. i. *Constellation*, *Intrepid*, *Valiant*,

Courageous, *Freedom* sont autant de projets développés dans l'atelier Sparkman & Stephens par Mario Tarabocchia, qui se trouve aux Etats-Unis dès 1965 et qui travaille depuis 1960 dans les bureaux prestigieux de Sparkman & Stephens. Mais Tarabocchia, yacht designer, est né à Lošinj. Constructeur naval diplômé, il a été assistant de Nicolò Costanzi dans le bureau projet de l'Etablissement de Monfalcone des Cantieri Riuniti dell'Adriatico jusqu'au début de la deuxième guerre mondiale.

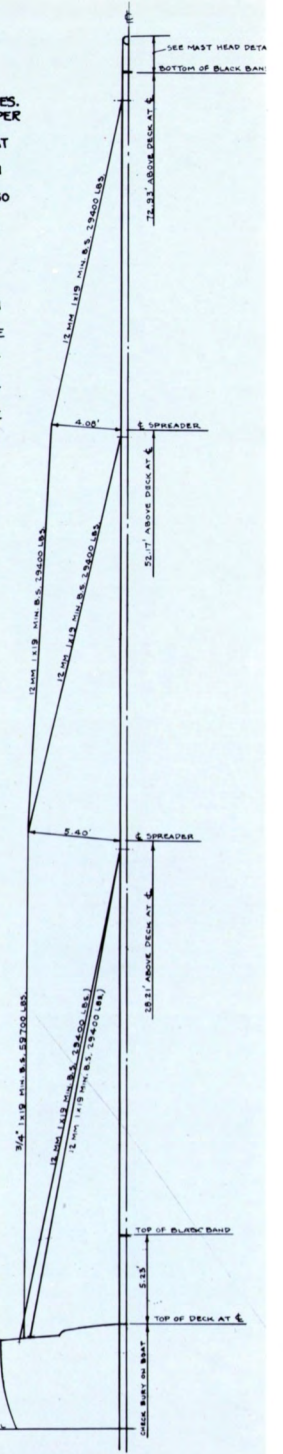
SAIL	APPARENT MTH-MTH	WEIGHT	LP FEET	LUFF FEET	AREA SQ. FT.	REMARKS
MAIN SAIL	9.8	5.8	5.8	5.8	168	ROLLER REEFING
MIZEN	8.5	"	"	"	"	ROLLER REEFING
STORM TRYSAIL	8.5	15.0	25.0	18.0	188	ROPE TACK PENNANT
STORM STAYSAIL	8.5	10.0	28.0	14.0	201	TACK PENNANT, 17" HEAD PENNANT
FORE STAYSAIL	8.5	14.0	47.0	37.9	379	PATCHES TO SHIELD HANKS
NO 3 JIB TOPSAIL	8.5	11.0	48.0	26.4	270	HEAD PENNANT
NO 2 JIB TOPSAIL	8.5	17.1	60.0	52.0	148	HEAD PENNANT
NO 4 GENOA	8.5	28.0	60.0	85.1	148	STRETCHY, 14" HEAD PENNANT
NO 3 JIB TOPSAIL	8.5	22.2	70.0	77.7	1106	STRETCHY, 5" HEAD PENNANT
NO 2 GENOA	6.7	36.3	75.0	136.1	1379	STRETCHY
NO 1 GENOA	4.1	36.3	76.0	137.9	1379	STRETCHY
DRIFTER	2.2	36.3	76.0	137.9	1379	WIRE LUFF - SETS FLYING
REACHER	4.7	36.3	76.0	137.9	1379	STRETCHY
TALL BOY	7.2	13.5	68.0	45.9	459	WIRE LUFF
STORM SPINNAKER	2.6	MAX. FOOT	MAX.	---	---	"STAR CUT"
REACHING SPINNAKER	2.6	RULE	MAX.	---	---	"STAR CUT"
REGULAR SPINNAKER	1.5	"	"	---	---	"
LIGHT SPINNAKER	0.5	"	"	---	---	"
MIZEN STAYSAIL	1.5	28.6	50.0	71.5	715	WIRE LUFF



LENGTH OVER ALL 64'-10 1/2"
 DESIGNED WATERLINE 47'-0"
 BEAM (MAX.) 16'-4"
 DRAFT 9'-5"

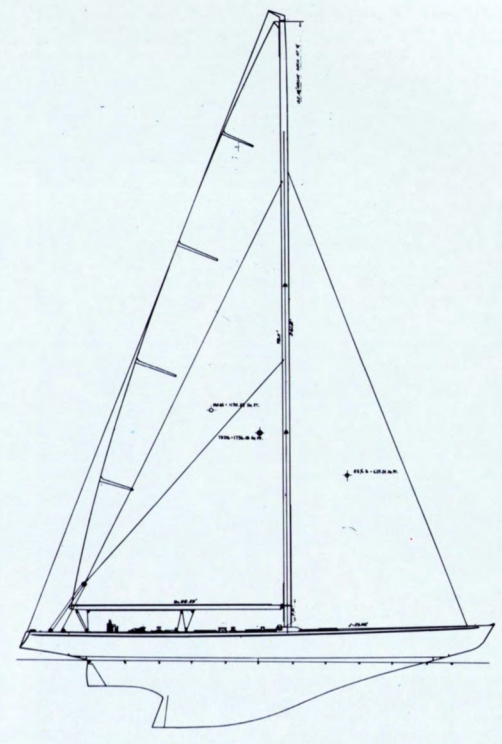
GENERAL NOTES

1. WEIGHT OF MATERIAL IS GIVEN IN OUNCES PER YARD, U.S. STANDARD WIDTH OF 28 1/2".
2. DACRON LEACH LINE ON ALL DACRON SAILS.
3. ALL HEADSAIL HANKS TO BE SIDE PULL TYPE.
4. EXTRA HEAVY SEIZING ON ALL HANKS & SLIDES.
5. SEIZINGS ON ALL LUFF SLIDES TO BE HIDE COVERED.
6. ALL BATTEN POCKETS TO BE OFFSET TYPE WITH LIGHT TIES.
7. BATTENS TO BE AIR TAPERED & VARNISHED, EXCEPT UPPER BATTEN TO BE FIBERGLASS, MAX. FLEX 1/4" TAPERED.
8. ALL SAILS TO BE MARKED AT HEAD WITH SAIL NAME, BOAT NAME & YEAR.
9. ALL SAIL BAGS TO BE SYNTHETIC AND TO BE MARKED IN THREE PLACES, SAME AS SAILS.
10. ALLOWANCE TO BE MADE IN LEACH DIMENSIONS OF GENOAS SO THAT CLEW HEIGHT WILL BE AS INDICATED WHEN SAIL IS PROPERLY TRIMMED.
11. ALL SAILS TO BE DACRON UNLESS OTHERWISE NOTED; ("N" STANDS FOR NYLON).
12. SHAPE OF LEACH TO BE RESPONSIBILITY OF SAIL MAKER.
13. ALL LISTED HEAD & TACK PENNANTS TO BE FURNISHED AND SHACKLED ON BY SAILMAKER.
14. HEADSAIL LUFF LENGTH IS LENGTH OF LUFF WIRE BETWEEN CENTERS OF THIMBLES.
15. TACK CRINGLES OF LARGE HEADSAILS TO BE MADE WITHIN THE SAIL, TO BRING THE FOOT AS LOW AS POSSIBLE.
16. SAIL TRACK TO BE RARIED DOWN TO LOWEST POSITION OF BOOM; NO SPECIAL TRACK TO BE INSTALLED.
17. ON SMALLER HEADSAILS, WHERE TACK PENNANTS ARE SPECIFIED, THERE SHALL BE A STRONG HOOK AT TACK OF SAIL, TO HOLD SAIL CLOSE TO STAY AND PREVENT PROGRESSIVE FAILURE OF UPPER HOOKS.
18. A SMALL SOCKET FOR HOLDING A BALANCED RACING WIND PENNANT SHALL BE INSTALLED NEAR AFTER END OF MASTHEAD "BEAK".
19. ROLLER REEFING GOOSENECK SLIDES SHALL BE DOUBLE NORMAL LENGTH AND SHALL BE HIGHLY POLISHED INSIDE, WITH ENDS SLIGHTLY "BELLED" TO FACILITATE OPERATION UNDER REEFING TORQUE.
20. CHECK WITH BUILDER FOR EXACT ROLLER REEFING TACK OFFSET.
21. TACKING LINE EYE IN FOOT OF ALL GENOAS.
22. ADD HANK AT UPPER THIMBLE ON ALL HEAD PENNANTS OVER 3 FEET IN LENGTH.
23. STOPPING TWINE GROMMETS TO BE PROVIDED FOR ALL SEASTAY LUFFS.

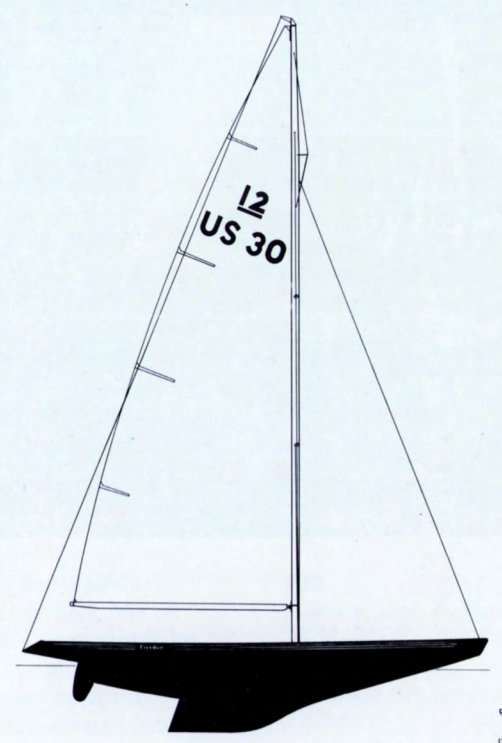


DESIGN NO. 2110
 SAIL PLAN
 47'-0" P.W.L. AUX. KETCH
 for
 NAUTOR, K.Y.
 SCALE: 1/4" = 1'-0"
 SPARKMAN & STEPHENS, INC.
 79 MADISON AVE., NEW YORK, N.Y.
 DATE: 3 JAN 73 HWB/ajp DWG NO. 2110-71

- 229. Sparkman & Stephens, yacht *Finisterre*, avec dérive mobile, 1953.
- 230. Sparkman & Stephens, *Swan 65*, yacht de croisière construit en série, 1973.



DESIGN NO. 2108
 SAIL PLAN
 12 METRE YACHT
 SCALE: 1/4" = 1'-0"
 SPARKMAN & STEPHENS, INC.
 79 MADISON AVE., N.Y.C.
 20 OCT. 60. HWB/ajp DWG NO. 2108-507



DESIGN NO. 2208
 SAIL PLAN
 12 METRE YACHT
 SCALE: 1/4" = 1'-0"
 SPARKMAN & STEPHENS, INC.
 79 MADISON AVE., N.Y.C.
 20 OCT. 60. HWB/ajp DWG NO. 2208-507

- 231. Sparkman & Stephens, *Intrepid*, 12 mètres defender pour la America's Cup, 1967.
- 232. Sparkman & Stephens, *Freedom*, 12 mètres defender pour la America's Cup, 1982.



231



175

232

231.
Sparkman & Stephens, *Intrepid*,
12 mètres defender pour la
America's Cup, 1967.

232.
Sparkman & Stephens, *Freedom*,
12 mètres defender pour la America's
Cup, 1982.



233



234



235



236



237



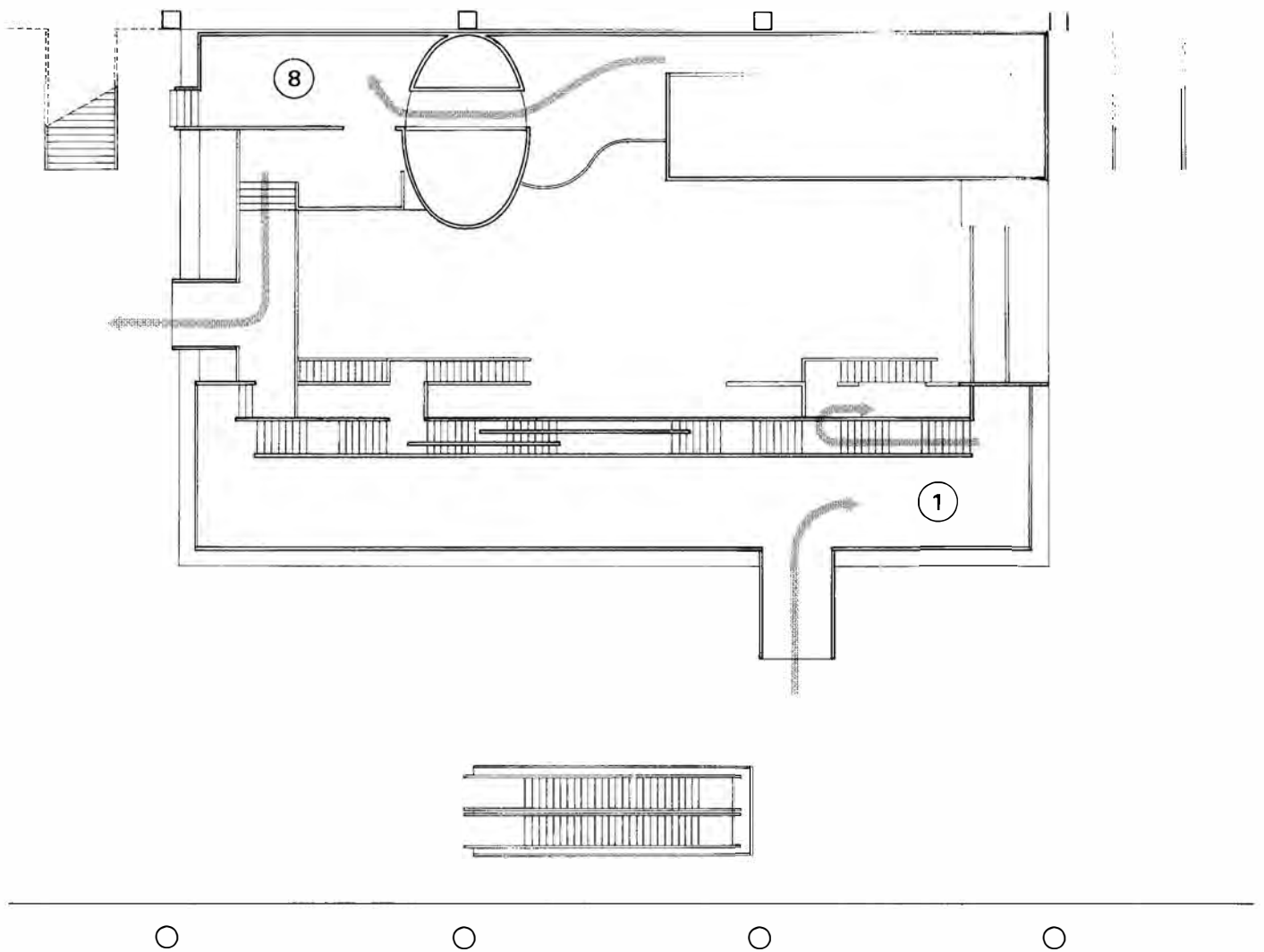
238

Franco Pace

Né a Tunis en 1942, Franco Pace s'est licencié en biologie et vit actuellement à Trieste. Navigateur et amateur de voile, il s'est imposé comme photographe professionnel spécialisé en sujets marins. C'est pour illustrer ce genre que ce chasseur d'images parcourt infatigable le monde entier, à la recherche de la photo d'action, sa préférée. Pace a à son actif plusieurs expositions où on lui a remis différents prix pour la photographie sportive. Il collabore aux revues internationales les plus importantes de ce secteur et, en Italie, il a même publié un livre sur la America's Cup de 1983. Son mérite particulier est d'avoir introduit dans le

milieu de la science nautique la technique de la multivision; par ce procédé il a présenté dans toutes les régions du monde ses images - un choix d'iconographie particulièrement intéressée aux embarcations modernes et aux régates, mais aussi aux vieux voiliers et aux simples bateaux de pêche.

- 233.** *Azzurra*, des. A. Vallicelli, 1982, 12 M World Championship, 1984.
- 234.** *Velsheda* des-yard: C. Nicholson, 1933, J Class.
- 235.** 12 M World Championship, 1984.
- 236.** Admiral's Cup, 1979.
- 237.** Admiral's Cup, 1985.
- 238.** *Tomahawk* des-yard: Camper & Nicholson, 1939, et *America*, 1967, architect G. Steers, 1951.



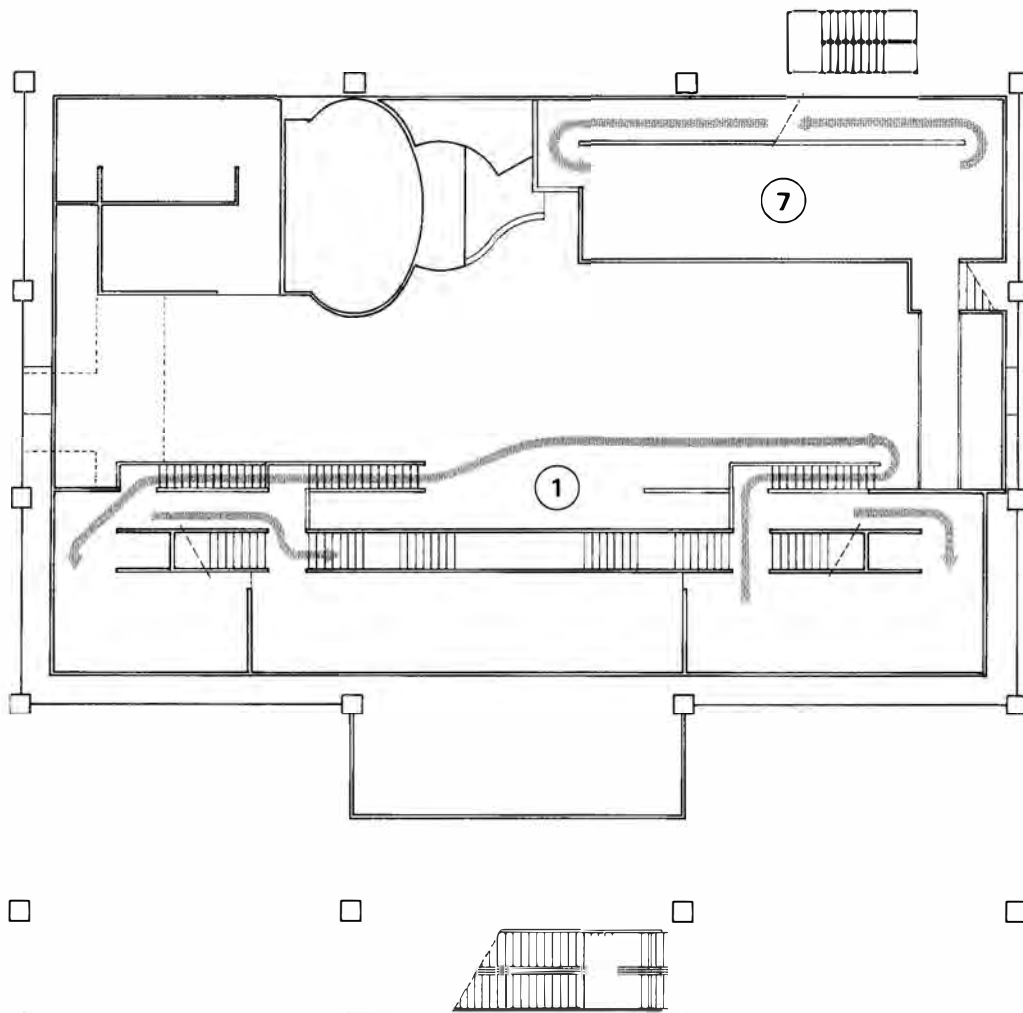
1.
Le transatlantique

1.1
Le bateau dans
l'affiche

1.2
La création de
l'ingénieur: Nicolò
Costanzi

1.3
La création de
l'architecte: Gustavo
Pulitzer Finali

8.
L'art sur le bateau



1.
Le transatlantique

1.1
Le bateau dans
l'affiche

1.2
La création de
l'ingénieur: Nicolò
Costanzi

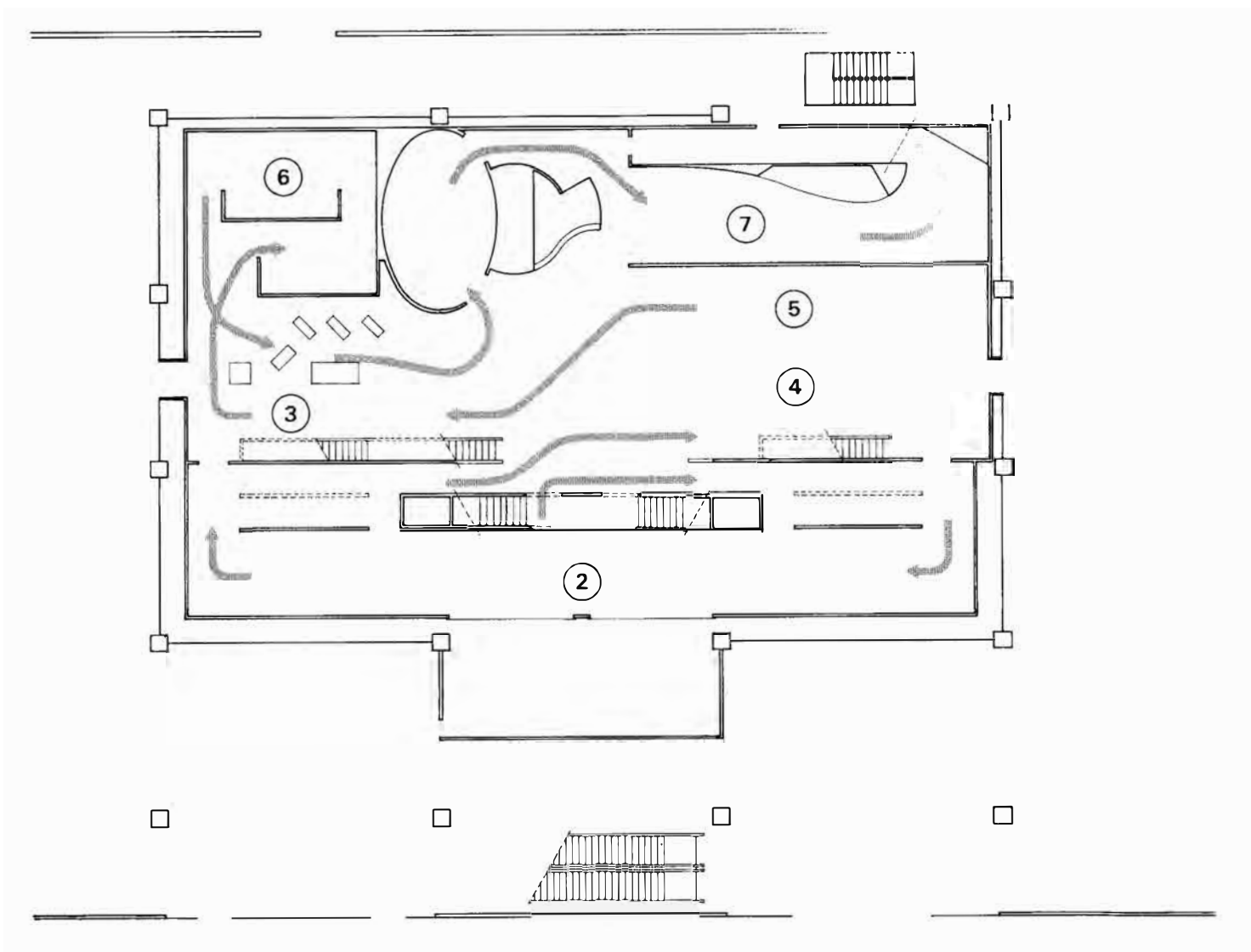
1.3
La création de
l'architecte: Gustavo
Pulitzer Finali

7.
Le voilier

7.1
Le signe du vent

7.2
Le bateau de Dieu

7.3
Yachts et voiliers de
régate



2.
Le Mythe de Jason

3.
Le port

4.
L'hélice

5.
La coque

6.
Le travail et le mythe

6.1
Vie et travail au port et
sur le bateau: Vittorio
Bolaffio

6.2
Mythologie de la mer:
Arthur Nathan

7.
Le voilier

7.1
Le signe du vent

7.2
Le bateau de Dieu

7.3
Yachts et voiliers de
régate

A Trieste, juste à l'extrémité du canal qui s'insinue comme une lame jusqu'au cœur de la ville, se trouve une enseigne où l'on peut lire: STELLA POLARE.

Les Triestins ne manquent pas d'idées lunatiques et bizarres, mais cette enseigne semble cacher quelque plus lointaine signification, comme si elle voulait suggérer et dévoiler un secret. Quiconque met le cap sur l'étoile polaire et traverse la Méditerranée jusqu'à son extrémité nord, au bord du pays de Hyperboréens (photo 1), arrive à la limite de l'au-delà, à l'endroit où le fleuve jaillissant de la montagne à grande fracas, inonde la campagne en résonnant et rejoint la mer par ses neuf bouches. Là est la règne d'Artémis, la soeur sauvage d'Apollon, le dieu suprême de l'au-delà. Là se trouvait un bois consacré à la déesse où les biches et les loups vivaient en harmonie. C'est là qu'en poursuivant la biche aux cornes d'or, Hercule arriva. Dans ce pays, sans retour, où des cavernes tapissées d'or abritaient les eaux du fleuve qui lui était consacré, Artémis, voulut attirer à elle l'irrésistible héros.

C'est ici que, fuyant la Colchide, après avoir remonté l'Istre Danube et ses affluents, ainsi que l'Istre Timavo, Jason et les argonautes arrivèrent, parcourant à bord de leur navire ce souterrain pavé d'or que l'Istre Timavo empruntait pour rejoindre la mer, et parvenant ainsi à sauver leur trésor.

C'est ici encore que revint Orphée, après avoir abandonné ses compagnons pour rechercher Euridice, disparue à jamais dans ces cavernes de l'au-delà. Il réussit à l'arracher de cet abîme et à la ramener au soleil et à la mer. Quand il voulut la revoir en pleine lumière il n'aperçut rien d'autre qu'une ombre blanche de femme pétrifiée.

Le malheureux attendit longtemps mais la roche ne se réanima point. Seuls des gémissements s'exhalaient de la pierre blanche se mêlant aux soupirs d'Orphée. Jusqu'à ce qu'Artémis, compatissante, mette fin au supplice en poussant les compagnes, transformées en louves faméliques, à dévorer l'infortuné amant. Il ne resta de lui que la tête bien-aimée. A travers son éternel voile de pierre, Euridice vit s'éloigner pour toujours le doux visage vers l'infini de la mer, une oreille attentive à d'autres mélodies, que les vagues, cithare céleste, murmuraient sans cesse pour lui. Voilà donc vers quelles extrêmes et fatales contrées conduit l'Etoile Polaire. Trieste a lié son sort à cette étoile, à cette direction qui porte à l'Istre Timavo et au port hospitalier dressé à son embouchure, par un triple pacte ensorcelé. Et là se tient Jason, le regard fixé sur l'étoile du Nord. Du haut du palais qui surplombe le canal, il indique le pays où conduit cette étoile.

Désormais, à travers ce canal, seul l'Istre Timavo réussit encore à lancer ses eaux tourbillonnantes, qui s'engouffrent dans ces cavernes aux parois d'or entrées dans la légende. Des dieux vindicatifs ont voulu interdire l'accès de cette route fluviale souterraine à tout être humain et ceux qui ont tenté de franchir cette cloison prohibitive ont payé de leur vie l'infraction à cet interdit.

Depuis lors, de ce canal, qui reliait le point le plus septentrional de la Méditerranée aux pays du Nord, permettant le passage des richesses que Jason avait saisi le premier, ne restait plus qu'un rêve, la vague image d'un projet cachant au plus profond de lui-même un souvenir, hélas perdu dans le brouillard profond de cet oubli que le mythe répand sur les yeux des hommes qui ont renié les dieux.

Mais en réalité, la force de cette idée, qui reliait Trieste à son arrière-contrée, seul espoir de richesse possible, avait continué, sans relâche, à faire son chemin.

Trieste se trouvait sur le point crucial où l'axe vers le Nord s'enfilait dans la terre comme une fine langue d'eau, mais aussi où l'axe qui venait du Nord descendait comme le tranchant d'une proue sur la mer, jusqu'à l'autre extrémité, là où la Méditerranée s'avance pour se mêler à de plus chaudes eaux, dans la région septentrionale Jason était passé, pénétrant les profondeurs de la terre des Hyperboréens.

Et voilà. La route de l'Occident était toute tracée par les colonnes du héros dressées face au grand

océan, tandis que la route de l'Orient avait été ouverte par les navires atrides qui assiégeaient la grande Troie.

Seule restait la porte méridionale. C'est à cette fragile barrière qu'était lié le destin qui portait sur la voie de l'Etoile Polaire.

De l'hémisphère boréal à l'hémisphère austral, de la mer Noire – par le canal de l'Istre Danube – à la Méditerranée et – à travers un autre plus impétueux canal – à la mer Rouge, la route était tracée.

Plus que tout autre, un homme crut à la destinée maritime de Trieste. Il s'appela Pasquale Revoltella. Il lia sa fortune au plan de ce canal qui devait permettre de nouveaux butins, de nouvelles toisons d'or. Non seulement sa fortune: le projet était plus ambitieux. Ce financier aux relations aussi puissantes que compromises, avait en fait mis sur pied une manœuvre politique très complexe afin d'impliquer dans l'affaire du canal de Suez la puissance financière de l'Empire.

Ses manigances n'eurent pas de suite, aussi bien à cause du peu de clairvoyance qui caractérisait la politique commerciale autrichienne pendant cette période, qu'à cause de la désinvolture avec laquelle Revoltella mena l'opération et des scandales qui l'accompagnèrent.

Pourtant malgré cela, en 1867, quelques jours avant sa mort, un navire triestin de petit cabotage, baptisé *Primo*, navigua, justement le premier, sur toute la longueur du canal.

Tandis que la péninsule italienne se mobilisait pour concrétiser l'unité de l'Italie, à Trieste, la grande bourgeoisie s'orientait vers une conception autrichienne du commerce et se renforçait dans l'idée que l'avenir économique de la ville même se trouvait dans la médiation entre l'Europe centrale et le Monde méditerranéen.

Les Triestins posaient le concept de leur ville comme porte ouverte sur les océans et au Sud, au-delà de Suez, vers l'Extrême-Orient.

En cette fin de siècle que marquait l'avancée du progrès, l'idée d'un canal entre l'Adriatique et le Danube entraînait tout à fait dans l'esprit d'exaltation générale en tant qu'élément fondamental de promotion des échanges et du commerce. Le canal était considéré, et il l'est encore aujourd'hui, comme la voie de communication par excellence, tout à fait privilégiée, car, ne comportant aucune intersection, les conditions d'acheminement sont homogènes et les procédures de contrôle du trafic facilitées.

Si dans la langage courant le mot "canal" signifie voie d'eau qui permet le meilleur rapport réseau/distance, il est possible, dans un sens plus large, d'entendre par "canal" toutes les voies comprises dans des artères d'écoulement préférentielles et prédéterminées. En ce sens, les liaisons ferroviaires et les conduites d'eau et de gaz peuvent être considérées comme des canaux, les voies et les conduites jouant le rôle d'artères d'écoulement. L'autoroute, qui impose une voie préférentielle, peut être définie comme canal, de même qu'un oléoduc.

Cependant, en dépit de l'énorme développement des autoroutes et des voies ferrées ainsi que des conduites tubulaires de tout genre l'encombrement croissant du trafic des premières, et le caractère de limitation à un seul type de marchandises des secondes, les rendent insuffisantes pour faire face aux besoins actuels et futurs. Et même si l'on arrivait à une parfaite efficacité des transports dits terrestres, la situations n'en serait pas sensiblement améliorée pour autant, à cause de leurs limites et de l'augmentation continue et si importante des coûts.

Cette situation, qui est générale, a poussé de nombreux pays à développer, au maximum, le transport par voie d'eau qui est moins onéreux et qui se prête avec souplesse à l'acheminement de charges exceptionnelles dont le transport par rail ou par route serait impossible.

Ainsi des grands centres miniers et industriels sont développés même loin des ports naturels, mais reliés à eux par des voies d'eau.



Ce type de liaison est de la plus grande importance pour un port comme Trieste, dont le golfe, bien qu'au centre de l'Europe, s'en trouve séparé par la barrière montagneuse que sont les Alpes et le plateau du Karst, rendant ainsi le transport des marchandises dans les deux sens, et vers l'Europe orientale, plus difficile et plus onéreux.

Helas, aussi incroyable que cela puisse paraître, le canal le plus ancien, dont il est question dans l'histoire de l'humanité sous-jacente au mythe de Jason et d'Orphée, n'a jamais été tiré de cette obscurité qui le cache encore aux yeux des hommes.

L'idée de joindre l'Adriatique, où plutôt la mer d'Istrie, à l'Europe centrale par voie d'eau n'est donc pas nouvelle.

Si nous passons à un passé historique plus moderne, nous précédon l'époque de Charles VI avec, en particulier, l'idée d'un canal à écluses Trieste-Vienne, d'après des dispositions de Marie Thérèse.

Entre la fin du XVIII^e siècle et le début du XIX^e, Joseph Schemerl travaille sur un projet concernant le canal Adriatique-Danube.

540 écluses sont prévues pour compenser les différences de niveau entre l'embouchure du Timavo à Duino et le Danube.

L'idée fut reprise à la fin du XIX^e siècle lorsque la municipalité de Trieste sollicita la réalisation d'un canal et d'une seconde ligne ferroviaire.

Le Parlement de Vienne prêta attention à la demande et lança un concours international.

La deflagration mondiale empêcha tout projet. Cependant quelques années plus tard, Max Fabiani, l'architecte de la grande Vienne, l'urbaniste du Karst, trahissant Vienne pour Trieste et Gorizia, se repenche sur les projets d'inondation de la plaine de Gorizia de Léonard de Vinci, sur l'utilisation du cours de l'Isonzo et du Vipacco avant de franchir le barrage qui constitue le plateau du Karst.

Il semble qu'il y ait eu une grande effervescence autour de la réactualisation du projet comme s'il s'agissait par là de s'acquitter d'une vieille dette. En 1927, les ingénieurs triestins, Brai et Pagnini, élaborent un nouveau projet, mais la consolidation du fascisme et l'explosion au cœur de l'Europe centrale de la crise qui porta au second conflit mondial, bloquent encore une fois toute initiative.

Mais le destin était marqué.

En optant pour l'Italie et en se privant ainsi de la possibilité d'être rattaché directement à sa région naturelle, Trieste avait choisi sa dimension intellectuelle au détriment de sa dimension économique.

À la fin du conflit, Trieste, à nouveau port italien depuis 1954, se trouve de plus en plus exclue des grands courants de trafic qui se sont canalisés, mais au travers d'autres voies.

Les grands ports méditerranéens, comme Marseille, ceux de la mer du Nord, comme Rotterdam ou Hambourg, reliés aux grands réseaux européens de voies d'eau, se sont définitivement imposés et se sont donnés des structures d'écoulement et d'organisation de plus en plus fonctionnelles. Il faut ajouter à cela la concurrence directe des ports yougoslaves qui absorbent la partie la plus réduite du trafic, transitant par l'Adriatique, qui devient peu à peu une mer aveugle.

D'autre part, il est inutile de se rapporter à des rêves impossibles, voire régressifs, de Trieste port franc.

D'autant plus qu'il serait intéressant de se demander si ce n'est pas justement ce privilège qui a gâté Trieste et a désorienté son développement, si sa croissance éphémère n'a pas reposé justement sur cette situation de terminal obligatoire. En effet, les marchandises arrivaient là par force et restaient stockées dans d'énormes silos.

Cela obligeait et favorisait la formation d'une classe commerciale intéressée par l'interéchange des marchandises et par l'aspect lucratif que comportaient ces opérations.

L'ouverture de ce terminal, par la construction d'un canal, éliminant l'immobilisation des marchandises, ferait en effet de Trieste un simple passage vectoriel des échanges.

Il faut donc se demander, en conclusion, si cette

accumulation de fortunes à Trieste n'a pas été, en grande partie, le bénéfice improductif de cette spéculation sur les échanges.

Considérer que ces richesses proviennent en substance d'opérations dans le monde de la finance et des assurances, semble suggérer en soi une réponse trop facile. La médiation n'existant plus, l'activité spéculative et les gros capitaux qu'elle nourrit disparaîtraient aussi.

D'autre part, l'automatisation de l'organisation du trafic réduit de plus en plus les forces de travail employées. Ce phénomène s'est déjà vérifié en ce qui concerne le seul canal réellement en activité dans le port de Trieste, c'est-à-dire l'oléoduc transalpin.

C'est donc peut-être pour toutes ces raisons que Trieste n'a pas vu naître un nouveau Revoltella, aussi enthousiaste et dont la vocation affairiste aurait pu patronner le projet d'un futur canal. Mais l'explication se trouve sans doute dans l'absence d'intérêts réels, c'est à dire spéculatifs, d'une telle opération. En effet Trieste, avec ou sans canal, n'est plus objet de convoitise.

Même si l'écoulement des marchandises passaient enfin à travers elle, il semble que irrémédiablement le bénéfice passerait au dessus de sa tête. L'intérêt n'est plus mercantile ou local, mais dorénavant politique.

Seule une politique qui veille à l'organisation du trafic comme distribution des richesses, et non comme focalisation ou concentration d'intérêts, a encore une signification.

C'est seulement si l'Europe, à l'Est comme à l'Ouest, au Sud comme au Nord, devient plus active et ouverte, donc plus riche, que Trieste, comme tout autre port ou toute autre ville, pourra connaître une nouvelle croissance économique.

Dans cet esprit, un accord international comme celui de Osimo, qui, entraitres, souhaite la réalisation d'un canal Adriatique-Danube, prend encore tout son sens, d'autant plus qu'il est ratifié par des pays appartenant à des zones d'échanges diverses.

Ne serait-ce que pour voir redistribuer ce fameux or que l'on croyait depuis toujours destiné aux seuls grands aventuriers.

PierPaolo Venier

Le titre de premier transatlantique est généralement attribué (et à juste titre) au paquebot anglais *Great Western* (1838) premier navire à vapeur créé pour un service régulier sur l'Atlantique. Conçu par Isambard Kingdom Brunel (et construit par la *Great Western Railway Co* à Bristol), il ressemblait assez aux navires à voiles de l'époque, mais s'en différençait par la présence de tambours de roues à aubes, par sa haute cheminée et, en partie, par sa voilure réduite quoique encore assez complète.

Sur les routes de l'Atlantique, le passage à la construction en fer et à la propulsion à hélice s'opère avec le *Great Britain* (conçu par Brunel et lancé en 1843), le plus grand navire jamais construit jusqu'à-là.

Toutefois exception faite de sa longueur inhabituelle – la forme de la coque, les fenêtres de la poupe et la bande blanche quadrillée de noir (arborée à l'origine par les vaisseaux de guerre de l'époque napoléonienne, puis transposée sur les navires à voiles marchands) marquaient une fidélité forcée au modèle du voilier.

Au début de la deuxième moitié du siècle apparaissent les premières étraves verticales à coupe droite, souvent sans beaupré, et des poutes à voûte (semblables à celles des clipper bien que parfois moins prononcées) remplacèrent les poutes plates à fenêtres.

La nouvelle typologie de la coque trouve une confirmation définitive dans la plus grande construction navale entreprise jusqu'alors: le *Great Eastern* (conçu par Brunel et John Scott Russel). Ce grandiose paquebot (mis en chantier en 1857 et lancé en 1859) qui déplaçait 27.000 tonnes, était cinq fois plus grand que tout autre navire précédent: on l'a, avec raison, toujours considéré comme le précurseur des grands transatlantiques du XXe siècle.

Ruineux du point de vue commercial, le *Great Eastern* ouvrit toutefois des horizons inconnus à l'architecture navale; et bien que l'on revint plus tard à des dimensions plus modestes, Brunel n'en avait pas moins démontré les immenses possibilités qu'offrait la construction en fer.

Dans le cadre d'une histoire spécifique de l'évolution formelle de l'architecture du transatlantique, il convient de s'arrêter quelque peu sur le développement des superstructures sur les navires à vapeur, marchands ou mixtes, entre 1840 et 1880. Hormis les petits roufs hérités des voiliers de l'époque, la première superstructure caractéristique du paquebot avait été une passerelle à laquelle, peu avant la moitié du siècle, il était courant d'accoler les deux cartes des roues latérales. Élargies rapidement en une véritable plate-forme, elle fut ensuite reliée au couverte par un rouf qui, devenant lui aussi de plus en plus important, finit par entourer la base de la cheminée située à l'arrière (ainsi qu'on le voit sur le paquebot *Stambul* du Lloyd Triestino, 1845). Vers les années 1880, la timonerie passe de la poupe à la plateforme placée au dessus du rouf et sera par la suite protégée par une cabine: premier exemple de pont-passerelle.

Dans l'intervalle, entre 1870 et 1885, des innovations décisives étaient mises en oeuvre sur les paquebots.

Sur l'*Oceanic* (1872), le pont principal était maintenant surmonté de petites superstructures faites de roufs en bois encore indépendants les uns des autres.

Sur le *Normandie* (1882), ces roufs faisaient place à de longues superstructures continues (de la hauteur d'un ou de deux ponts) et sur lesquelles, à l'avant, s'élevait l'abri de commandement avec sa passerelle.

Quoi qu'il en soit, les superstructures restaient relativement étroites, laissant latéralement – c'est-à-dire vers les bords de la coque – un espace pour deux promenades accolées, l'une découverte, l'autre abritée.

Quant au gréement (malgré le bon niveau de fiabilité acquis grâce aux machines à double et, plus tard, à triple expansion), les mâts et les voiles furent maintenus, à la fois pour garantir aux passagers un facteur supplémentaire de sécurité et

pour ne pas rompre définitivement avec l'image classique du bateau consacrée depuis des siècles, et aussi par souci esthétique.

Un premier pas décisif dans les solutions apportées à la configuration du paquebot moderne s'accomplit avec l'abandon définitif de la voile (réalisé sur le *Teutonic* et le *Majestic* en 1889) et avec la mise en place progressive des superstructures.

Sur les paquebots *Campania* et *Lucania* (1893), les superstructures consistaient en deux longs ponts (le pont inférieur plus allongé vers la proue déterminant une sorte de dénivelé) légèrement convexes sur la partie avant; au dessus de ces ponts, également à l'avant, se trouvait la passerelle à plate-forme s'étendant d'un bord à l'autre du navire. Sur la couverture du pont supérieur, deux hautes cheminées se dressaient, complétées par un groupe de manches à air orientées diversement. Sur les côtés de la superstructure centrale, couraient les promenades couvertes, à raison de deux par pont.

Sur le *Saint Paul* et le *Saint Louis* (1894-1895), on observe que, déjà, ponts et passerelle ne font plus qu'un, même si la passerelle conserve son aspect caractéristique avec ses ailes latérales.

Sur le transatlantique *Kaiser Wilhelm der Grosse* (1897), pour la première fois, les superstructures s'étendent pratiquement jusqu'aux bords du bâtiment par l'élargissement des promenades des ponts principaux (fermées de balustrades, elles restent ouvertes sur les côtés).

C'est avec le *Kaiser Wilhelm II* (1902), que l'espace gagné par les superstructures devient une évidence constructive par l'adoption de garde-corps pleins le long des promenades supérieures.

En outre, pendant cette phase, le pont-passerelle commence à faire partie intégrante des superstructures des ponts, tout en demeurant encore individualisé et caractérisé par ses deux ailes latérales, dernière réminiscence des plate-formes transversales que comportaient les premiers transatlantiques.

Au stade suivant, repérable sur le transatlantique anglais *Mauritania* (1906), on réalise une première continuité – bien que partielle – entre coque et superstructures: l'élévation de la muraille, à l'avant, allant jusqu'à fermer latéralement une partie des deux premiers ponts principaux.

En outre, un jeu d'avancées et de retraits, d'éléments d'architecture proéminents ou encastrés et l'accroissement relatif des volumes pleins rendent la frontale des superstructures visuellement lisible comme un objet architecturé, c'est-à-dire comme figure.

Signalons aussi que, durant cette phase (tout comme pendant la précédente) dans les premières valeurs formelles des superstructures, on optait pour une définition aérodynamique de leur partie avant (on la retrouve également sur le transatlantique *France*, 1910, et en partie sur le *La Savoie*, 1901): expression d'un goût qui, après une pause «rationnaliste» n'allait refaire son apparition que dans les années trente.

Le discours architectonique de la navire acquiert, en ce qui concerne le paquebot, sa maturité formelle définitive avec le *Titanic* (1911): l'élévation de la muraille allant jusqu'à englober les deux premiers entreponts principaux et la saillie du troisième pont-promenade – qui se trouvait ainsi clos latéralement comme un tunnel dans sa partie avant – accroissaient les surfaces lisses; un nouvel équilibre dans le rapport entre pleins et vides (précédemment caractérisé par une nette prédominance des vides) se trouvait ainsi réalisé. Les superstructures perdent alors définitivement leur ancienne connotation d'élément postiche, s'harmonisant au contraire avec la coque en une nouvelle unité architectonique. Une évolution significative apparaît sur des transatlantiques allemands construits entre 1912 et 1914: outre le fait de comporter une élévation décisive des superstructures, le *Vaterland* (1913), et le *Bismarck* présentaient, en effet, une surprenante recherche de jeux d'encastres – sur la partie avant, tout comme sur la partie latérale des ponts – démarche assez proche de la conception cubiste et, à certains égards, écho aux solutions adoptées

par Adolf Loos.

Enfin, la dernière innovation notable, avant le premier conflit mondial, est l'apparition de la poupe "de croiseur" adoptée pour la première fois sur un transatlantique anglais, l'*Empress of Russia* (1912).

L'évolution du langage de l'architecture navale reprend vers le milieu des années 20, trouvant dans la définition formelle des cheminées l'élément essentiel du tournant esthétique de l'époque.

Ainsi, et le navire à moteur *Asturias* en est une illustration (1925), se dessinait une nouvelle physionomie du navire, sans grande nouveauté en matière de superstructures, mais due à l'adoption de cheminées basses et allongées qui en abaissaient visiblement la silhouette tout entière.

A l'inverse, sur le bateau à moteur triestin *Saturnia* (1925), l'unique grosse cheminée, fichée au centre du navire devenait un axe d'un système de composition qui adoptait aussi dans la silhouette. Le principe de symétrie bilatérale équilibrée.

Autrement modernes se révélaient les basses cheminées inclinées à l'arrière du transatlantique américain *Malolo* (1927), qui, plus hautes que larges, paraissaient mieux répondre sémantiquement au concept de "cheminée-tuyau", historiquement consacré.

Le tournant radical dans l'esthétique du paquebot est marqué par la silhouette du transatlantique allemand *Bremen* (1929), révolutionnaire dans sa ligne basse et allongée et dans l'aérodynamisme achevé de ses superstructures.

Avec le navire à moteur *Victoria* (1930), et le navire à turbines *Conte di Savoia* (1931), les solutions hardies du *Bremen* seront reprises en termes plus "compréhensibles" et répondant, du point de vue sémantique, au "code" de l'architecture navale historiquement défini.

Dans le sillage des modèles allemands et italiens qui, pour bien des navires des années 30, demeuraient des archétypes de référence, se généralise également, parmi les navires marchands, l'usage de superstructures aérodynamiques, de l'étrave inclinée vers l'avant et de la poupe "de croiseur".

Le transatlantique français *Normandie* (1932) contribue, à sa manière, au profond renouvellement formel qui, entre 1931 et 1940, intéresse l'architecture navale (et pas seulement les navires à passagers).

Même s'il se situe en marge de l'évolution de la typologie du transatlantique des années 30, le *Normandie* – développant systématiquement certaines particularités visibles sur l'*Ile de France* (1927) – était un premier exemple de design naval.

L'architecture extérieure du navire français paraissait en effet conçue comme une "carrosserie-enveloppe", avec une silhouette élégamment finie et soignée, un modèle de "haute couture" en quelque sorte. Son exemple favorisera grandement l'avènement d'une notion d'homogénéité et d'unité sculpturale et architecturale du navire.

nées, allait influencer la ligne des *Independence*, *Constitution* (1950) et *United States* (1951).

Après la guerre, les chantiers de Trieste ont montré avec l'*Augustus* (1950), qu'il était possible de faire coexister la ligne originelle à cheminée centrale unique (qu'annonçait le *Saturnia* en 1925), et les formes aérodynamiques inaugurées sur le *Bremen* et le *Victoria*.

La nouvelle silhouette, le parti architectural et plastique adopté pour la cheminée, et la conception d'homogénéité formelle entre les différentes superstructures, conditionneront l'architecture des transatlantiques italiens qui vinrent après (de l'*Andrea Doria*, 1951, au *Leonardo da Vinci*, 1958), et s'imposèrent comme références pour le design des paquebots et des navires marchands.

Contribution manifeste vers une cohérence architecturale, le *France* (conçu en 1957 et lancé en 1960). Il relançait la recherche – déjà expérimentée sur le *Normandie* – de formes aussi pures et continues que possible, traitées avec élégance et raffinement.

Entre temps, un tournant décisif, le dernier, marque l'évolution typologique du paquebot.

La route avait été ouverte par le navire à turbines *Southern Cross* (1954).

L'implantation des machines à la poupe y avait permis une nouvelle répartition des superstructures, caractérisée par le positionnement de la cheminée à l'arrière.

Le nouveau module de composition formelle sera élaboré sur le *Rotterdam* (où les cheminées sont réduites à un treillis métallique; 1958), et le *Camberra* (1960), qui reprenait, en l'exacerbant, la formule "carrosserie-enveloppe" – réalisée avec élégance par les Français sur le *Normandie* et le *France* – et aussi, l'idée de "silhouette enveloppante" et "bien finie" déjà entrevue avec le *Bremen*.

Le terme de cette évolution, marqué par le *Camberra* n'épuisait pas le langage formel. Sur l'*Oceanic* (1962) et sur l'*Eugenio C* (1964), l'architecture extérieure est pensée comme un tout formel dans un jeu permanent avec les volumes: le bâtiment devient sculpture.

La lignée généalogique du transatlantique s'épuise avec le *Queen Elizabeth II* (1967). Après ce dernier géant de ligne, l'architecture du paquebot, strictement conditionnée par le souci fonctionnel de la meilleure utilisation possible de l'espace, en est arrivée à se transformer peu à peu (s'inspirant parfois de la conception des ferry-boats et de "roll-on/roll-off ships") en une sorte de système modulaire d'emboîtements, caractérisé par des superstructures hautes et orthogonales et des coques aux hautes murailles très verticales: ainsi se dispersaient jusqu'à ces ultimes connotations typiquement maritimes qui, après 130 ans, rattachaient encore, idéalement, les derniers géants de ligne au paquebot de Brunel.

Valerio Staccioli

Pour ce qui est de la construction anglaise, les poussées modernistes sont accueillies avec prudence.

Sur le *Queen Mary* (1934), par exemple, à la proue légèrement inclinée vers l'avant et à la partie avant arrondie des superstructures répondaient trois cheminées on ne peut plus traditionnelles: ainsi n'était pas choqué le goût de l'usager traditionaliste, pas plus que n'était entamée la physionomie institutionnalisée dans transatlantiques précédents de la Cunard Lines.

Plus importante, mais extrêmement maîtrisé sera, sur le *Queen Elizabeth* (1938), la mise en oeuvre de poussées innovatrices: les concepteurs réussissent à actualiser le langage architectural sans nuire à la traditionnelle sobriété classique, ni au rythme "austère" de composition propres aux unités anglaises.

Plus fidèle au modèle issu des "archétypes" allemands et italiens (en particulier pour ce qui concernait le positionnement à l'avant des cheminées du *Conte di Savoia*), le transatlantique américain *America* (1939), à la silhouette caractérisée par le volume important de ses deux imposantes chemi-

Pour retracer une brève histoire de l'évolution formelle et fonctionnelle de la décoration intérieure des navires de ligne, le postulat d'un critère analogique – fondé sur des rapports précis entre intérieurs et extérieurs – apparaît comme résolument problématique, dans le cheminement de l'architecture navale, depuis les premiers transatlantiques jusqu'aux premiers navires de croisière actuels.

Si en ce qui concerne le bateau, considéré dans la volumétrie de la coque ou des superstructures, une lecture qui met en évidence la continuité dans les transformations peut s'avérer correcte, dans le secteur de l'architecture décorative, il sera plus approprié d'indiquer les étapes fondamentales qui constituent les véritables pierres milliaires, particulières, dans le domaine de la décoration navale.

Sur les transatlantiques des premières décennies du XIXe siècle, comme sur tous les navires de ligne à vapeur ou mixtes, les intérieurs destinés à accueillir les passagers étaient situés sur le premier pont sous la couverture, à l'avant et à l'arrière de l'appareil moteur qui occupait la partie centrale du bateau; les accès à ces espaces étaient représentés par des roufs de dimension réduite, sur le pont supérieur même.

Dans les planimétries et les sections longitudinales du vapeur *Arciduca Ludovico* (1836), du Lloyd Autrichien, premier navire en service de ligne de l'Adriatique, entre Trieste et Venise on constate que les cabines – d'abord simples couchettes superposées protégées par une tente – étaient réparties de part et d'autre du salon principal destiné à accueillir les activités sociales des passagers à bord. Vers le centre du navire, trouvait place, en outre, une petite salle réservée aux dames, au point le moins sujet aux effets déplaisants produits par le tangage et le roulis, en cas de mer agitée.

A ce schéma distributif fondamental, se rattachait le paquebot anglais *Great Western* (1838), considéré, en général, comme le premier transatlantique de ligne; premier, de plus, à être richement décoré, comme un véritable salon flottant: avec des fresques du peintre E. T. Paris de l'Académie Royale, des parois murales et des plafonds à stucs et ornements de porcelaine, des dorures, des draperies; le tout orchestré en un agencement opulent et redondant, symbolique de l'époque et du goût victorien.

Avec le vapeur *Great Britain* (1843), et par la suite, avec le premier géant de ligne, le *Great Eastern* (1856), de presque 20.000 tonnes, la disposition de l'espace à bord, subissait une évolution importante: on devait y promouvoir un sensible agrandissement de l'espace habitable, et y déterminer une typologie distributive précise, qui sera repropagée invariablement durant le quart de siècle suivant.

Sur le *Great Eastern*, en particulier, les salons atteignirent des dimensions extraordinaires pour l'époque: les installations des passagers comprenaient, en effet, trois ponts principaux, avec un développement des intérieurs à une double hauteur dans les salles publiques et les appartements de luxe. Tout le schéma distributif était en outre sensiblement amélioré, rendant les intérieurs les plus indépendants possibles du point de vue fonctionnel, tant entre eux-mêmes qu'entre les différentes classes.

L'agencement intérieur commença ainsi à représenter un secteur nouveau et distinct dans l'univers composite de l'activité des chantiers. Dans le cadre de ces opérations étaient impliqués des architectes décorateurs, des artistes et des ouvriers qualifiés: leur tâche était de rendre le plus accueillant et rassurant possible, le ventre du grand navire: effaçant là où c'était possible, toute référence nautique destinée à rappeler le voyage en mer, qui, en dépit de l'apparente sécurité des bâtiments, constituait encore, pour la majorité des passagers, une appréhension inconnue.

Dans la deuxième moitié du XIXe siècle, se diffusa une image du bateau palais-flottant; devenue rapidement un archétype précis pour une grande part du public. Selon ce concept, allaient être exagérés les schémas spatiaux et décoratifs de

vastes et fastueux salons principaux, encore traversés par la mâture (comme cela peut se constater facilement sur les images des paquebots américaine *Bristol*, 1866, et *Puritan*, 1869), dernier rappel de l'ancienne tradition de la marine à voiles.

Avec les paquebots *Océanic*, *Normandie*, *Teutonic* et *Majestic*, le transatlantique développait progressivement une physionomie propre, étendant la volumétrie de la superstructure: constituée de roufs et de gaillard d'arrière de dimensions réduites, elle évoluait en véritables superstructures continues sur plusieurs ponts. Cela se traduisit en espaces nouveaux ultérieurement mis à la disposition du public; en même temps, dans la décoration intérieure, on tendit vers une spécialisation fonctionnelle précise des salles intérieures et des passages. Sur les ponts élevés, étaient de préférence situés les grands salons de représentation, et l'habitat des premières classes, à partir desquels, selon une séparation précise de type vertical, étaient disposés les espaces pour les classes inférieures, qui se terminaient aux ponts les plus bas, dans les dortoirs collectifs pour les émigrants: locaux manifestement peu humains et confortables, où manquaient souvent les plus élémentaires exigences hygiéniques et sanitaires. En 1893, les paquebots jumeaux *Campania* et *Lucania* de la compagnie anglaise Cunard Line, inauguraient une nouvelle saison pour la navigation des passagers. Ces liners, ainsi que leurs successeurs le *Kaiser Wilhelm der Grosse* (1897) *Deutschland* (1900), *Lusitania-Mauretania* (1906) et *France* (1910), mirent à l'honneur et répandirent l'usage – la mode – des reconstructions historiques et de styles dans le secteur de l'architecture d'intérieur (rappelons, cependant, qu'une grande partie de l'architecture de la terre ferme, dans la seconde moitié du XIXe siècle, était imprégnée d'historicisme; phénomène importé, en un second temps, dans l'architecture navale).

La *S/S George Washington* du North German Lloyd, lancé en 1908, représentait par contre un cas manifestement singulier, mais malheureusement privé de descendance, dans le panorama conformiste de l'architecture d'intérieur navale des débuts de 1900.

Le style *art nouveau* proposé par les architectes Schroeder et Paul, était en effet définitivement à l'avant-garde, et se distinguait de l'historicisme et de l'éclectisme dominants, par des propositions qui trouvaient des références formelles précises dans l'école allemande de Munich, et dans le *modern style* de Rennie Mackintosh.

Les années qui précédèrent la Première Guerre furent marquées par l'entrée en ligne de nombreuses unités de tonnage élevé (pour la première fois fut franchi le cap des 50.000 tonnes); les transatlantiques allemands *Imperator*, *Vaterland* et *Bismarck*, et anglais *Titanic* et *Aquitania* consacrèrent définitivement dans leur vastes salons, le succès des styles historiques.

Ce fut le triomphe de l'abondance et du faste sans limites, que les autorités les plus illustres du temps – parmi lesquels l'allemand Johanès Poppa – offraient, sous de aspects baroques et rococo, gothiques et tudoriens, ou, plus simplement, à travers des propositions théâtrales, d'une exécution impeccable, et qui retrouvaient les cadres d'un passé antérieur, tels les piscines pompéiennes, les salons mauresques, les appartements babyloniens, en des postiches ludiques désagrégés formellement et fonctionnellement.

Quant aux produits de l'industrie de chantier italienne et triestine (la ville était alors encore province habsbourgeoise), ils ne pouvaient faire référence qu'à la culture décorative des nations européennes plus avancées, de tradition de chantier plus longue et plus solide.

Le *Kaiser Franz Joseph* (1911), premier transatlantique important construit à Trieste, et son contemporain le *Helonan*, ne présentaient certes pas de solutions originales pour l'époque; analogue fut le cas du *Duilio* (1916), premier liner italien à dépasser les 20.000 tonnes, agencé par des concepteurs et des exécutants italiens, parmi lesquels la célèbre Casa Ducrot de Palerme. Les années Vingt représentèrent pour l'Italie le

moment du démarrage de l'industrie de chantiers; le *Conte Rosso* et le *Conte Verde* (1922) construits sur un projet anglais pour la partie concernant la coque et la superstructure, étaient à l'intérieur totalement italiens. Avec ces unités, allaient acquérir une grande notoriété les architectes Coppédé de Florence, artistes habiles autant qu'ampoulés; et qui, dans la pléthore fantastique de propositions décoratives, interprétaient – pour le moins en partie – le goût d'une époque: en équilibre entre les successeurs d'une école vaguement décadente, et la naissance d'un langage nouveau.

Les Coppédé continuèrent à faire la loi pendant toutes les années Vingt, essentiellement sur l'ensemble des unités lancées des chantiers juliens et ligures. Ils intervinrent largement sur les *Conte Biancamano*, *Roma* et *Augustus* (construits à Gênes), sur les *Saturnia*, *Vulcania* et *Conte Grande* (construits à Trieste). Sur cette dernière unité, en même temps commençait à sa faire connaître Gustavo Pulitzer; lié, lui aussi dans un premier temps, à la culture de l'historicisme – proposée, toutefois, avec un sens bien différent du goût et de la mesure.

Durant la deuxième moitié des années Vingt, se préparait dans divers pays européens, ce qui allait être le tournant décisif dans le secteur de la décoration navale. Les transatlantiques *Ile de France*, 1927 (français), et *Kungsholm*, 1928, (suédois), présentaient pour la première fois, un agencement libéré de la tradition historique: les décorations étaient en effet modérément modernes, à rapprocher – spécialement sur le premier exemple – de l'esthétique de la période *déco*.

C'est à l'Allemagne que revient, de toutes façons, le mérite d'avoir révolutionné, tant à l'extérieur qu'à l'intérieur, l'image du transatlantique moderne. Ceci se produisit en 1929, avec l'entrée en ligne du *T/s Bremen*. A l'intérieur de ce colosse de plus de 50.000 tonnes, les architectes Breuhhaus, Troost, Schroeder et Wach conçurent un agencement résolument moderne et fonctionnel, marqué toutefois par une certaine sévérité, représentative d'une grande partie de l'architecture monumentale du III^e Reich.

En Italie, Pulitzer recevait le message, et avec les *Victoria* (1930), *Conte di Savoia* (1931), *Neptunia* et *Oceania* (1932), il développait et portait à son plus haut degré de réussite ce mode nouveau de compréhension de l'agencement naval: une architecture moderne – au rythme de son temps – dans laquelle, les attributs nautiques n'étaient plus occultés, dans laquelle également, structure et décoration se fondaient en une série de propositions fonctionnelles développées avec cohérence et continuité à travers l'organisme tout entier du navire.

Toutefois, est significative la confrontation avec le *Rex* (1931), navire-amiral de la flotte italienne construit à Gênes, décoré par Ducrot, selon la traditionnelle pratique du palais-flottant; discours que nous retrouvons sur de nombreuses constructions anglaises de l'époque, qui révèlent un évident retard culturel.

te de Raymond Loewy).

Avec les années Cinquante, on assistait à une appréciable reprise de l'industrie de chantiers à l'échelle mondiale; les réalisations de cette période ne reproposèrent toutefois pas les thèmes fondamentaux émergés dans la culture des aménagements d'intérieur des années Trente; la tendance vers une industrialisation croissante – également dans le secteur des composantes de la décoration – et l'abandon progressif des travaux de type artisanal, furent la cause d'un nivellement formel, sur lequel pesait certainement la poussée internationaliste-fonctionnaliste présente dans une grande partie des productions architectoniques de l'après-guerre.

Si, d'une part, il était possible de noter une évolution en ce qui concernait les critères distributifs et fonctionnels à l'intérieur du bateau-machine – due aux dimensions plus réduites en hauteur des vastes salons de représentation, et encore, à un plus grand équilibre qualitatif (en termes de standards) entre les différentes classes – d'autre part, apparaissait comme évident l'appauvrissement linguistique dû à l'abandon des matériaux traditionnels dans la décoration du bord (pour des raisons précises de normes de sécurité) en faveur d'un emploi massif de nouvelles matières plastiques ininflammables.

Il faut, en outre, signaler dans les produits de l'industrie de chantier italienne des années Cinquante-Soixante – comme fréquemment aussi dans celles d'autres pays – le manque, trop souvent vérifié, d'une homogénéité stylistique et spatiale, qui aurait rendu conséquent et unifié l'aménagement intérieur du navire; fait malheureusement causé par le nombre excessif d'intervenants – architectes et artistes de valeurs et d'extractions différentes – impliqués dans l'agencement et le décor à bord d'une même unité; en l'absence d'une supervision générale ou *régie* chargée de la coordination des interventions mêmes.

Avec le début des années Soixante, on assistait enfin à la naissance d'un nouveau concept du bateau: l'unité de croisière fondamentalement différente dans la partie concernant l'architecture intérieure du liner traditionnel. Sur ces navires, archetypes des grosses boîtes informes d'aujourd'hui utilisées dans ce secteur spécifique, se renouvelait l'ancienne dichotomie intérieurs-externes. Si d'un côté se développait une recherche formelle – en particulier pour la partie concernant la configuration volumétrique des superstructures – dans l'aménagement intérieur on visait surtout à un accroissement qualitatif et quantitatif en termes de services, plutôt que de mettre l'accent sur des éléments d'ordre linguistique. Fait parfaitement compréhensible, si l'on considère la transformation substantielle subie par le paquebot, qui, de premier et fondamental moyen de transport, a dû se reconverter en une *machine de vacances*, selon une logique touristique des loisirs.

Donato Riccesi

Le *Normandie* (1932), effort colossal de l'industrie de chantiers française, élégant et original dans sa volumétrie externe, reproposait avec force des solutions formelles très semblables à celles du navire précédent *Ile de France*; sur l'entière réalisation pesait, toutefois, l'ancien vice de la *grandeur* célébré partout: avec des salles immenses (la salle à manger mesurait 91.50 m sur 13.80 m et comprenait la hauteur de trois ponts), faste et richesses jamais plus dépassés.

L'Angleterre, qui seulement avec le *Empress of Britain* (1930), avait réussi à développer un discours, qui – loin d'être absolument original – s'aurait toutefois moderne, manifestement en accord avec la culture architectonique de la période *déco*, lançait en 1934 le *Queen Mary*, réponse anglaise au *Normandie*; et quelques années plus tard le *Queen Elizabeth* (1938), où tradition et tentations modernes se fondaient harmonieusement. Dans divers intérieurs, on découvrait, en effet, de surprenants rappels de la culture américaine du *styling* de l'aérodynamisme célébré conjointement comme esthétique de la machine (on pense aux célèbres locomotives des années Tren-

À l'origine, c'est aux voiliers de leur époque et en particulier aux frégates marchandes qui offraient à la fois un excellent rapport légèreté/solidité et des lignes d'eau particulièrement élancées que les navires à vapeur empruntèrent la forme de leur coque.

Les constructions en fer, qui entraînèrent pourtant toute une série de perfectionnements dans la structure du navire, n'apportèrent au départ aucun changement dans les "formes", excepté les modifications très limitées relatives à l'introduction de l'avant droit (*Plumb Bow*).

En réalité, un tel profil n'offrait, en soi, aucun avantage pour la réduction de la résistance à l'avancement du navire dans l'eau, et, en fait, de nombreux navires en fer conservèrent jusqu'aux années 1880-90 leur avant en *clipper* (avec beaucoup et guibre) qui permettait non seulement d'accroître l'espace au niveau du pont, mais aussi de maintenir l'idéal esthétique de grâce et d'élanement établi par les rapides et élégants voiliers de l'océan.

Des améliorations furent toutefois apportées aux carènes, indépendamment de l'adoption de l'avant en *clipper* ou de l'avant droit.

La constitution du premier Institut de recherche pour les constructions navales, muni d'un bassin d'essais, fondé par William Froude en 1871 à Torquay en Angleterre, permit un progrès décisif dans l'élaboration et la rationalisation des problèmes complexes de la résistance minimale à l'avancement des carènes et d'organes de propulsion plus efficaces.

Les premières tentatives pour évaluer à l'aide de maquettes la résistance à l'avancement remontent à vrai dire au XVIII^{ème} siècle. Mais des lois permettant le report des résultats à échelle réelle faisaient alors défaut. Froude devait précisément en découvrir les fondements. Ce dernier avait fait dès 1867 des essais de résistance sur des maquettes de différentes grandeurs d'où il avait tiré les premières notions de la loi de similitude qui prit son nom par la suite.

Les carènes acquièrent progressivement des lignes plus élancées et des cambrures plus adéquates des couvées arrière et des formes avant (dont on trouve une première trace avec les deux petites concavités latérales situées à l'avant de la carène de certaines frégates françaises de la fin du XVIII^{ème} siècle) qui répondaient un peu mieux aux principes hydrodynamiques, que les recherches scientifiques naissantes permettaient de mieux connaître, tout en tenant compte des exigences de la capacité de cargaison.

Il ne s'agissait de toute façon que d'améliorations ponctuelles qui n'intéressaient ni l'aspect ni la conception générale de la carène. Au début du siècle, la carène conservait encore un aspect traditionnel avec un avant droit, un arrière en clipper (de *Fantail*, c'est-à-dire "en queue de pigeon déployé en éventail") et une coque présentant une section transversale en forme de U et des flancs légèrement concaves à l'avant (*moderate flare*). Telles sont les caractéristiques auxquelles se conformèrent les constructions triestines jusqu'aux années Vingt.

La coque du *Saturnia* (1925) apparaissait au fond de conception traditionnelle. Costanzi en avait soigneusement défini les lignes d'eau, bien élancées, grâce à une série d'essais menés dans le bassin de Vienne (fondé en 1912-14).

Il faut remarquer l'adoption, pour ce paquebot construit à Trieste, d'une quille relevée à l'avant (appelé *Cutaway at the Forefoot* qui, dans certains cas et en corrélation avec des "formes" bien déterminées, facilitait le flux des lignes de courant sous la quille) et le choix de l'arrière en *clipper* avec son *Overhang* (premier essai de fusion entre un arrière de croiseur et un arrière à plateau de *Fantail*).

En définitive, on peut considérer le *Saturnia* comme un exemple du dernier stade d'évolution de la carène "traditionnelle", qui, d'ailleurs, survivra longtemps encore dans les constructions du monde entier.

Les alternatives à ce type de carène n'ont pourtant pas manqué. Dans la première décennie du XX^{ème} siècle, l'américain D.W. Taylor (1864-1940), s'inspirant des coques à éperons sous-marins saillants croiseurs, avait déjà fait des expérimentations avec des avants à bulbe d'étrave.

Le bulbe d'étrave fut ensuite introduit avec un certain succès dans quelques unités de l'U.S. Navy sans toutefois avoir été soumis à un projet de contrôle.

Les recherches menées par la suite par E.F. Egger (au début de années Vingt), par J.G. Thews (en 1930-31), et par W.C. Wigler (entre 1934 et 1936) visèrent systématiquement à dominer le problème du bulbe d'étrave.

À la même époque furent introduits des bulbes d'étrave avec une coupe en forme de goutte qui se résumaient le plus souvent à des protubérances latérales (et donc, lisibles sur les plans horizontaux; ces bulbes furent tout d'abord employés, dans divers pays, dans la construction des navires rapides tant de passagers que militaires.

Les premiers bulbes d'étrave furent appliqués, pour les navires construits à Trieste, à la classe des croiseurs lourds *Trento* et *Trieste* (pour les navires militaires), puis au transatlantique *Conte di Savoia* (pour les navires de passagers). Ce dernier fut aussi le premier grand navire muni de stabilisateurs gyroscopiques capables d'atténuer les effets du mouvement ondulatoire.

La Majer-form, seconde alternative aux carènes "traditionnelles", fut proposée par E. Majer et H. Kloess (entre 1928 et 1938): carène caractérisée par un considérable relèvement de la ligne de quille vers l'avant, avec des sections transversales de l'avant et de l'arrière du navire en forme de "V" accentuée.

Costanzi s'inspira de la carène Majer pour concevoir la coque du *Victoria* (dont dérivait ensuite la forme de carène à col de cygne que l'ingénieur triestin fit breveter en Allemagne en 1940).

En effet, la ligne de quille de la carène du *Victoria* se relevait à l'avant sur un long segment, suivant une oblique qui se raccordait à l'étrave; les sections verticales aux extrémités de la carène se raccordaient directement au bouchain, raccordé à son tour au fond et aux flancs; l'inclinaison de ces lignes n'était cependant pas constante pour tous les couples comme dans le cas de la carène Majer; elle varie au contraire sur toute la longueur du navire. Une telle forme de carène avait pour conséquence une formation de vagues particulière pendant la marche, de sorte que l'avant soulevait des lames bien plus hautes que celles qu'on pouvait noter sur les navires ordinaires. En revanche, aux flancs de la carène, l'eau était presque calme et, à l'arrière, le sillage semblait très peu agité, contrairement à ce qui se passait avec les carènes traditionnelles. En effet, sur le *Victoria*, l'avant en lui-même offrait une plus grande résistance à l'avancement mais il faisait glisser les filets d'eau de façon à réduire considérablement la résistance à la vague de toute la carène.

À côté de ces nouveaux types de carènes, l'attention croissante portée à la nature des surfaces mouillées de la coque fut un facteur décisif de progrès pour la réduction de la résistance à l'avancement du navire on réussit, par exemple, à réduire cette résistance de 15% avec l'introduction de la soudure autogène, puis électrique qui éliminait les discontinuités dues aux rivures, aux recouvrements et aux joints.

Il faut rappeler en outre que les interventions ponctuelles visant à rendre les lignes d'eau plus élancées et à prévenir l'éloignement des filets d'eau contèrent bien plus que de nouveaux types de carènes.

Ces motifs, auxquels il faut ajouter le coût de construction de certaines carènes et une maîtrise insuffisante des problèmes hydrodynamiques posés par certaines solutions (telles que le bulbe d'étrave), firent qu'on continua, après la guerre encore, à concevoir des navires possédant des carènes de type traditionnel renouvelées dans leur forme par des poupes pleines et arrondies (appelées *whaleboat*, qui offraient une plus grande réserve de flottaison) et par des proues inclinées et bombées vers l'avant que complétait un dévers plus prononcé des flancs à l'avant, c'est-à-dire avec des sections transversales de la proue en *flare* ou *heavy flare*, qui offraient une plus grande surface de pont et surtout une meilleure tenue à la mer agitée.

Quoi qu'il en soit, sur les chantiers triestins, l'avant avec un bulbe d'étrave peu prononcé devint aussi d'usage courant pour les navires marchands dès les années Cinquante.

D'un intérêt particulier se révélèrent, dans le contexte général de la recherche navale de cette période, les essais faits en Hollande vers la moitié des années Cinquante: on pensa appliquer, en guise de bulbe d'étrave, des structures cylindriques à tête hémisphérique au pied de l'étrave de certains navires marchands rapides – la simplification de la construction permettait d'en limiter le coût. Les expérimentations ayant donné des résultats positifs, on passa, quelques années plus tard, à une formulation, au plan théorique, des bulbes cylindriques.

Les études et les nombreuses expérimentations qui se succédèrent de la fin des années Cinquante à la moitié des années Soixante, permirent un approfondissement ultérieur des connaissances sur les effets positifs du bulbe d'étrave. Le bulbe ne fut plus conçu comme un appendice de la structure, mais, de plus en plus, comme faisant partie intégrante du système-carène. Ainsi en est-il pour le bulbe d'étrave avec *sede d'onda* breveté par Nicolò Costanzi et pour le bulbe SV breveté par la Majerform et revendiqué par l'architecte espagnol Acevedo.

On avait remarqué en effet que le bulbe d'étrave formait un train d'ondes qui se superposait au train d'ondes que créait le navire et qu'il provoquait ainsi une interférence positive puisque le train s'en trouvait réduit.

On nota aussi qu'un bulbe d'étrave adéquat conçu en harmonie avec la forme de l'ensemble de la carène entraînait bien l'eau sous la carène, sans dispersion en tourbillons.

Le nombre des expérimentations qui se succédèrent, à un rythme accéléré, dans cette dernière période et la variété des solutions qui en découlent – solutions qui diffèrent toutefois très peu les unes des autres – compromettent aujourd'hui toute tentative d'une analyse historique systématique de l'évolution du bulbe d'étrave.

Pour s'en tenir aux chantiers de la région, on a pu enregistrer dans les navires marchands construits à Monfalcone entre les années Soixante et Soixante-dix, l'introduction d'une carène à bulbe d'étrave très prononcé en forme de goutte, en guise d'éperon, efficaces grâce à une importante variation de la ligne de flottaison.

Dernièrement, on a remarqué une tendance à préférer des bulbes d'étrave dont les profils supérieur et inférieur sont parallèles à la ligne de flottaison – ce qui permet de gagner le maximum de tonnage étant donné les normes en vigueur dans les registres navals qui mesurent la longueur des navires à la WL (ligne de flottaison).

Si les chantiers triestins ont été freinés dans l'élaboration continue de nouvelles solutions au niveau de la construction par la crise qui, partout, touche depuis quelque temps l'ensemble du secteur naval, l'expérimentation dans le domaine de la dynamique navale se poursuit cependant et au sein des chantiers eux mêmes et, surtout, dans le milieu universitaire, au bassin de l'Institut d'Architecture Navale qui assure ainsi la continuité d'une riche tradition de recherche.

Valerio Staccioli

L'invention de l'hélice et sa première application à la navigation est un problème qui demeure ouvert et dont débattent aujourd'hui encore les historiens de la spécialité.

On peut retracer l'histoire des nombreuses tentatives d'emploi du principe de l'hélice dans la navigation: du concept originel de la vis d'Archimède, à l'idée (attestée pour la première fois chez Léonard) de l'appliquer à la propulsion d'une embarcation, jusqu'à l'adoption enfin de l'hélice sur les navires.

Parmi les études et les expériences, se rapportant à ce principe et qui furent conduites à l'aide d'appareils les plus divers (roues à ailes d'hélice inclinées, cylindres à hélice foliaire, etc.), nous rappellerons ceux de Robert Hooke (1633-1702), B. F. de Belidor (1697-1761), Pierre Bouguer (1688-1758), William Emerson (*Principles of Mechanic*, 1754), Daniel Bernouilli (1700-1782), D. Bushnell (expérience de 1776), Joseph Bramah (brevet de 1785) et William Lyttleton (certificat de 1794).

Au XIX^{ème} siècle, parallèlement à l'affirmation de la machine à vapeur, la recherche se dirige vers des objectifs toujours plus précis, de sorte que les trente premières années du XIX^{ème} siècle voient surgir une série de propositions et de brevets, parmi lesquels nous citerons ceux de: Edward Shorter (1800: certificat pour un propulseur à ailes obliques), Thomas Carle Auguste Dallery (1803: brevet pour l'"escargot", vis dont le diamètre est plus large au centre et qui s'amincit aux extrémités), John Cox Stevens (1804: études sur les ailes inclinées), John Millington (1816: proposition pour un propulseur construit sur le modèle de celui de Shorter), M. Delisle (1823: projet d'hélice à ailes hélicoïdales reliées par deux anneaux et implantées à l'aide de rayons autour d'un arbre, solution qui anticipe celle d'Ericsson), Bourdon (brevet pour un propulseur à vis à pas géométrique, 1824), Dollman (brevet pour des arbres concentriques et controrotatifs à ailes inclinées), Jakob Perkins (1825: propulseur à roue muni de deux ailes hélicoïdales, implantées autour de deux arbres concentriques et controrotatifs), Joseph Ressel (1827: remise d'une brevet pour un propulseur roulant à forme de vis et relative expérimentation de 1829), Charles Cummerow (1829: brevet pour un propulseur à forme de vis), William Church (1829: brevet pour un propulseur à roue à ailes inclinées), Salichon (1831: brevet pour un propulseur à vis), Bennet Woodcroft (1832: idée d'un propulseur à l'hélice à pas géométrique), Pierre Louis Frédéric Sauvage (certificat pour l'adoption de deux vis d'Archimède comme propulseurs).

C'est donc avec les expérimentations de Francis Pettit Smith (premier brevet en 1836) et de John Ericsson (premier brevet en 1836) que l'hélice passe du champ de l'expérimentation à la pratique. En 1840, on construit les premiers bateaux à vapeur munis d'une hélice et destinés à un usage commercial, alors qu'en 1843 font leur apparition les premiers navires militaires à hélice anglaises (avec un propulseur du type Smith) et françaises (avec un propulseur du type Ericsson).

Rappelons l'intéressante compétition organisée en 1845 par l'Amirauté britannique, au cours de laquelle le bateau à vapeur *Alecto* propulsé par une roue à ailes et un bateau à vapeur muni d'une hélice "Rattler" jouèrent à "tirer la corde", épreuve que gagna le "Rattler".

Quant à la primauté de l'application du principe de l'hélice à la propulsion des navires, chaque puissance maritime voulut se l'attribuer, non sans un certain esprit de clocher: la France, en effet, en reconnut le mérite à Dallery, les Etats-Unis proposèrent John Stevens, tandis que l'Angleterre institua en 1852 un prix qui fut remis à cinq anglais (dont Smith). Le problème, il est vrai, reste ouvert aujourd'hui encore (et bien difficile à résoudre); toutefois, l'affaire Ressel, une fois replacée dans ce contexte enthousiaste, riche d'idées et d'expérimentations, prend une signification particulière. Elle constitue une preuve supplémentaire de la participation d'une culture maritime triestine bien informée aux événements technologiques et scientifiques de son temps.

L'affaire Ressel

Josef Ludwig Frantisek Ressel, dont la mère était originaire de Bohême, et le père d'origine allemande, naquit lui-même en Bohême, à Chrudim, le 30 juin 1793. Après avoir étudié à l'école primaire de sa ville natale, Ressel fréquenta le lycée à Linz (1807-1808) et entra ensuite à l'Université de Vienne (1812). Il interrompit quelques temps ses études pour des motifs économiques, mais il les reprit en 1816 à l'Académie des forêts de Mariabrunn, près de Vienne.

Dès 1817, on trouve Ressel comme Inspecteur des forêts de la Carniole pour le compte de la Marine Impériale (répondant à la demande de bois pour les constructions navales).

En 1821, Ressel se trouve à Trieste où il obtient le grade d'Intendant des forêts. Excepté un séjour à Montona, c'est à Trieste que Ressel mena toute son activité.

Il mourut le 9 octobre 1857 au cours d'un voyage à Laibach (Ljubljana).

Ressel se consacra avec ardeur non seulement à des expérimentations sur l'application de l'hélice à la navigation, mais aussi à d'autres études techniques et scientifiques, dans le cadre desquelles il eut l'occasion de proposer de nouvelles trouvailles et des inventions; il obtint aussi quelques brevets. Nous rappelons:

Etude d'un nouveau type de télémètre (1820).

Proposition sur l'exploitation rationnelle des forêts et sur le reboisement qu'elles exigent.

Etudes sur les méthodes de changement de scènes au théâtre et sur le perfectionnement de l'éclairage (toujours au théâtre) grâce à l'amélioration du système de réflexion des lampes à huile (1824).

Demande d'un brevet pour un moulin à trois cylindres à vitesse différentielle (1827).

Remise d'un brevet pour une méthode d'extraction de matières colorantes provenant de substances végétales (1829).

Remise d'un brevet pour des dispositifs avec des paliers à rouleaux et à billes (1829).

Remise d'un brevet pour une sorte de tram à vapeur (1830).

Proposition faite au Ministère de la Marine d'une méthode de cintrage du bois dans le cadre des constructions navales (1836).

Remise d'un brevet pour un rouleau compresseur de routes (1838).

Etude d'une charrue qui désagrège les mottes de terre après l'ouverture des sillons (1838).

Proposition d'une ligne de poste pneumatique entre Trieste et Vienne (1857).

Brève chronologie des événements

Le premier document certain que nous possédons, où Ressel concrétise l'idée d'une application de l'hélice à la navigation, remonte à l'année 1826, à l'occasion de la demande du brevet pour un "Schraubensformiges Treibrad" (propulseur roulant à forme de vis), brevet accordé en 1827.

Peu de temps après, Ressel faisait construire par un certain Herrmann une hélice de 18" (pouces) viennois de diamètre qui, actionnée par deux hommes, fut essayée sur une embarcation de 5 tonnes de déplacement.

Une autre hélice d'essai fut construite en 1828 par le même Herrmann. Grâce à l'intérêt témoigné par le commerçant Ottavio Fontana, on put jeter les bases d'une société de navigation avec des bateaux à vapeur munis d'une hélice sur la ligne Trieste - Venise ¹.

On commanda le bateau à hélice de 48 tonnes, le *Civetta*, à Vincenzo Zanon sur le Chantier Panfili de Trieste. A Herrmann on confia la construction de l'hélice à vis pleine de 1.57 m. de diamètre, de 1.57 m. de long et de 1.83 m. de pas, qui devait être placée à l'arrière ².

Le propulseur devait être actionné par une machine à vapeur de 6 chevaux qui fut construite, en même temps qu'une chaudière, par les usines de S. Stéphane en Styrie.

On fait habituellement remonter l'essai officiel au mois de juillet de 1829, mais certains en reculent la date de quelques mois.

En présence des autorités, le *Civetta*, après un bref parcours pendant lequel il atteignit la vitesse de 6 noeuds, fut endommagé par l'explosion d'un

tuyau à vapeur qui interrompit l'essai ³.

Après cet incident, la police interdit temporairement les essais. Fontana s'étant retiré de l'affaire, l'expérience resta sans suite.

Il n'en est pas moins vrai que le *Civetta* avança à une vitesse de 6 noeuds grâce à une hélice placée à l'arrière et actionnée par une machine à vapeur à laquelle elle était reliée par un arbre horizontal qui sortait de la coque sous la ligne de flottaison; ce fut un résultat qui, par rapport aux échecs précédents et aux tentatives incertaines, revêt une importance historique de premier plan.

Renato Mezzena

1.

Ayant pris contact avec quelques français (Rivierre, Piccart, Malar) qui s'intéressaient à son invention, Ressel se rendit à Paris en avril 1829 où il fit une expérience (réussie) de propulsion à hélice sur la Seine. Après avoir attendu en vain, Ressel rentra à Trieste sans que l'affaire fût conclue. Par contre le français, ayant évité tout engagement, prirent le brevet pour leur propre compte.

2.

Dans les dessins que traça Ressel, on peut retrouver la forme et les dimensions du "propulseur roulant à forme de vis" que l'inventeur conseillait de construire en un seul bloc de fonte. Au début, Ressel avait pensé placer le mécanisme à l'avant de l'embarcation; après les premiers essais, il opta au contraire pour une application du "roulant à vis" sous la coulée arrière. Il est intéressant de noter comme cette solution de l'hélice immergée, placée dans une niche de la coque (et actionnée par un arbre qui sortait de la coque, sous la ligne de flottaison), annonçait le schéma qui sera définitivement adopté.

3.

L'expérience du *Civetta* en soi aurait dû être considérée comme réussie, étant donné que le mécanisme de Ressel avait prouvé son fonctionnement. Mais les autorités de l'époque ne furent pas du même avis et elles blâmèrent Ressel pour son obstination à vouloir continuer études et essais.

MARCELLO MASCHERINI
(Udine 1906 - Padova 1983)
Aborigène
sculpture en bois
haut: 165 cm
Avant 1983
Lloyd Triestino di Navigazione

1.1
Le bateau dans l'affiche

Reproduction photographique d'une série d'affiches publicitaires de la Compagnie de Navigazione, appartenant au Musée Luigi Bailo, Treviso (Collection Salce).

L. FONTANA
Italia - Cosulich - Lloyd Triestino - Adriatica, 1935

PATRONE
Espressi Nord America Italia - Cosulich, 1934

DUDOVICH
Crociere Estive *Conte Verde*, Flotte Riunite Italia - Cosulich - Lloyd Sabauda - Navigazione Generale, 1932

ROMOLI
Sud America Express Italia - Cosulich, 1934

PATRONE
Rex y Conte di Savoia Italian Line, 1933

CENNI
Express America del Norte Italia - Cosulich, Italian Line, senza data

DONDOU
Espressi Nord e Sud America Cosulich Line - Trieste, 1928

A. QUAIAT
Cosulich Line Trieste, 1927

SIGON
Austro Americana Trieste - Agentes no Rio de Janeiro, Rombauer & Co, senza data.

RICCOBALDI
M/s *Victoria* - Grande Espresso Europa-Egitto, Lloyd Triestino, 1931

ORELL
Società di Navigazione a Vapore del Lloyd Triestino, 1915 env.

PATRONE
Americhe - India - Sud Africa - Palestina - Libia - Tunisi, Italia - Cosulich - Lloyd Triestino - Adriatica - Tirrenia, 1940

MAGA
M/s *Victoria*, Grande Espresso Europa-Egitto, Lloyd Triestino, 1931

E. SAMBO
Lloyd Triestino, senza data.

GIORDANI
Società Navigazione a Vapore del Lloyd Triestino, senza data.

POLLIONE
Cosulich Line Trieste, 1926

BIANCHI
Crociere nel Mediterraneo - M/s *Oceania*, Cosulich Line Trieste, 1935

BOCCASILE
Crociere e Viaggi in Mediterraneo Italia - Cosulich, 1925 env.

KLODIC
Cosulich - Espressi Nord e Sud America - M/s *Saturnia-Vulcania*, 1928

ANONIMO
Italia - Fl. Riun. Cosulich - Lloyd Sabauda - Navigazione Generale, senza data.

1.2
La création de l'ingénieur: Nicolò Costanzi

1. Maquette de coque C. 67.6 pour expérimentations dans la Station d'essai de modèles de carènes de l'Institut d'Architecture Navale de l'Université de Trieste.

Echelle 1 : 100 - 1967
Coque avec avant à *bulb* avec "*sede d'onda*" (Brevet italien n. 593933 de 1959) et arrière à "*guida di flusso*" (Brevet italien n. 633116 de 1962) idée par Costanzi entre 1952 et 1958. Cette carène a été tirée de celle de la T/s *Oceanic* (cf. dessin n. 3); la vitesse horaire prévue était de 20-25 noeuds.
Modèle en Selutang (bois) peint au vernis jaune, 1925x258x185 mm

2. Maquette de coque de ferry-boat C. 67.3 pour expérimentations dans la Station d'essai de modèles de carènes de l'Institut d'Architecture Navale de l'Université de Trieste.
Echelle 1 : 60 - 1967
Maquette en bois de pin cembro, 1850x275x263 mm

3. Plan de construction (vue extérieure) de la T/s *Oceanic*
Constructeur: C.R.D.A. Monfalcone
Société d'armement: Home Lines Panama
Jauge: 27644 - Vitesse maximum: 27,25 noeuds
Lancement: Janvier 1963 - Entrée en service: Mars 1965
Dessin sur transparent, 2638x820 mm

4. Plans de constructions avec variantes et modifications rapportables au modèle expérimental C. 67.3 n. 2 (à l'échelle de 1 à 60) pour expérimentations dans la Station d'essai de modèles de l'Institut d'Architecture Navale de l'Université de Trieste.

4a. Dessin en héliocopie, 2350x730 mm
4b. Dessin en héliocopie, 2400x1000 mm

5. Croquis pour le projet (sections transversales, longitudinales et plans) d'un superhydrofoil de 100 tonnes, pour 150/200 passagers - Début des années 60.
Dessin à la plume et au crayon sur papier, 146x108 mm

6. Croquis pour le projet d'un bateau (qui ressemble, en partie, aux *Wing-in-ground-effect-machines*) avec ailettes de sustentation sur le type de l'hydrofoilcraft, avec plans de queue stabilisateurs et avec hélices de type aéronautique - Début des années 60.
Dessin au crayon sur papier, 220x170 mm

7. Croquis pour le projet (section transversale à la hauteur des ailettes de sustentation) d'un superhydrofoil de 100 tonnes pour 150/200 passagers - Début des années 60.
Dessin à la plume et au crayon sur papier, 146x108 mm

8. Avant-projet pour la "mise à l'étude" d'un paquebot léger avec une carène à haute efficacité, 305/320 tonnes, capacité 200 passagers, vitesse horaire 27/30 noeuds - Début des années 60.

8a. Dessin au crayon sur papier avec calculs et notes, 207x297 mm
8b. Dessin à la plume et au crayon sur papier avec calculs et notes, 207x297 mm
8c. Dessin au pastel, calculs et notes au crayon sur papier, 207x297 mm
8d. Dessin à la plume et au crayon sur papier, 207x297 mm

9. Avant-projet d'un hydrofoil de 360 tonnes - Début des années 60.
Dessin au crayon feutre et à l'encre de Chine sur papier quadrillé, 700x500 mm

10. Avant-projet d'un hydrofoil-ferry-boat de 190/200 tonnes avec détails techniques de l'hélice et de l'appareil de transmission - Début des années 60.
Dessin au crayon feutre et à l'encre de Chine sur papier quadrillé, 700x500 mm

11. Croquis d'un projet pour vérifications au moyen d'expérimentations dans la Station d'essai d'une proposition d'augmentation de portée pour hydrofoil à 3 hélices de 15/16 tonneaux pour 70 passagers - Début des années 60. Dessin à la plume avec reports au pastel sur papier vélin, 295x211 mm
12. Croquis pour un projet de paquebot léger avec une carène "Redan" - Début des années 60. Dessin à la plume et au crayon sur papier, 297x207 mm
13. Croquis pour le projet d'un paquebot léger (80 tonneaux) avec carène inédite à deux coques "Redan" placées en succession sur l'axe longitudinal du navire: capacité 150 passagers - Début des années 60. Dessin au crayon sur papier, 297x207 mm
14. Croquis pour le projet d'un paquebot léger et rapide de 250 tonneaux pour 180 passagers, 26 noeuds de vitesse horaire - Début des années 60.
- 14a. Dessin au crayon sur papier, 210x140 mm
- 14b. Dessin à la plume et au crayon sur papier, 210x140 mm
- 14c. Dessin à la plume et au crayon sur papier, 210x140 mm
- 14d. Dessin à la plume avec calculs et notes sur papier, 210x140 mm
- 14e. Dessin au crayon sur papier, 210x140 mm
15. Croquis pour le projet d'un paquebot léger à deux coques "Redan" placées sur le même axe longitudinal du navire - Début des années 60. Dessin au crayon sur feuille de papier préimprimée, 210x140 mm
16. Plan de construction (plans des ponts) d'un bateau de croisière pour mers tropicales, 1957: par la suite il n'a pas été construit. Héliocopie avec corrections au crayon sur le dessin original, 1100x530 mm
17. Plan de construction (vue extérieure avec hachures ajoutées au crayon par Costanzi) d'un bateau de croisière pour mers tropicales, 1957: par la suite il n'a pas été construit. Héliocopie avec reports au crayon sur le dessin original, 1110x380 mm
18. Plan de construction (plans des ponts) d'un bateau de croisière pour mers tropicales, 1957: par la suite il n'a pas été construit. Héliocopie avec corrections au crayon sur le dessin original, 1085x775 mm
19. Résultats des expérimentations de remorquage - effectuées dans la Station d'essai de modèles de navires à Rome - du modèle de carène n. 905 avec avant à "sede d'onda" et arrière avec "guida di flusso". (L'invention a été brevetée par Nicolò Costanzi en 1959-1962). La carène a été projetée en prévision de la commande d'un transatlantique pour la Società Italia di Navigazione. Chiffres et notes sur feuille préimprimée avec papier millimétré, 640x330 mm.
20. Croquis d'un projet pour paquebots avec calculs concernant la vérification des rapports harmonieux entre les différents éléments architectoniques (Fin des années 50 - Début des années 60). Dessin au crayon sur papier, 297x210 mm
21. Projet d'un ferry-boat avec un avant inédit qui facilite le débarquement de véhicules en présence de fonds difficiles. Déplacement prévu: 5800 tonneaux environ - Début des années 60. Dessin au crayon sur papier, 297x210 mm
22. Croquis pour le projet d'un paquebot avec carène de type tétraédrique pour fortes vitesses - Début des années 60. Dessin au crayon sur papier, 297x210 mm
23. Croquis pour projet de paquebot avec carène de type tétraédrique pour fortes vitesses - Début des années 60.
- Dessin au crayon et à la plume sur papier, 297x210 mm
24. Croquis pour le projet d'un paquebot léger et rapide avec coque à sémi-déplacement (ou semiplanante) pourvue de carène tétraédrique très prononcée dotée d'une ailette de sustentation à l'arrière - Début des années 60. Dessin à la plume, au crayon et au pastel sur papier quadrillé, 283x204 mm
25. Croquis pour le projet d'un paquebot léger et rapide avec coque à catamaran et 2 carènes tétraédriques très prononcées avec ailette de sustentation à l'arrière (modification du projet n. 24, destiné à augmenter la stabilité du bateau) - Début des années 60. Dessin à la plume, au crayon et au pastel sur papier quadrillé, 283x204 mm
26. Résultats des expérimentations de remorquage menées dans la Station d'essai de modèles de navires à Rome avec le modèle de carène C. 898 concernant une proposition de modification de l'avant de la T/s *Italia* de la Homes Lines, par l'adoption de l'avant à "sede d'onda", 1959. Chiffres et notes sur feuille préimprimée avec papier millimétré, 630x298 mm
27. Projet de navire à turbine de 62000/64000 tonneaux pour 6000 passagers (vitesse horaire 30-35 noeuds), pourvue de carène avec avant à "sede d'onda" et arrière à "guida di flusso" - 1959 (projetée sur demande de la société américaine "Cantor"; par la suite le bateau n'a pas été réalisé). Héliocopie avec corrections au pastel sur dessin original, 1860x472 mm
28. Première esquisse pour un paquebot à turbine idéé dans la prévision d'une commande de la part de la Società Italia di Navigazione, 1958. Dessin au crayon et au pastel sur carton, 664x478 mm
29. Deuxième esquisse pour un paquebot à turbine idéé dans la prévision d'une commande de la part de la Società Italia di Navigazione, 1958. Dessin au crayon et au pastel sur papier, 296x210 mm
30. Esquisse de paquebot à turbine pour la Società "Costa Armatori". Il s'agit de la première idée pour un projet de la T/s *Eugenio C.*, 1964-65. Dessin au crayon sur papier, 296x210 mm
31. Plan de construction (sections transversales) de la carène de la T/s *Eugenio C.* avec corrections et variantes en vue d'une évolution ultérieure de ce type de carène, 1966. Héliocopie avec corrections au pastel sur le dessin original, 834x593 mm
32. Plan de construction avec la première proposition de modification (par l'adoption de la "sede d'onda" sans *bulb*) de la carène déjà existante de la T/s *Italia* de la Homes Lines, 1959. Héliocopie avec corrections au crayon et au pastel sur dessin coloré, 1790x677 mm
33. Croquis pour le projet d'une carène (sections transversales: "formes") tirée d'une étude pour un ferry-boat avec coque bidirectionnelle, 1965-67. Dessin au crayon et à la plume sur papier vélin, 297x207 mm
34. Croquis pour le projet d'une carène (sections transversales: "formes") avec modifications (courbes des formes moins accentuées) apportées à la carène, dessinées dans le projet n. 33, 1965-67. Dessin au crayon feutre et à la plume sur papier vélin, 297x207 mm
35. Croquis pour le projet d'une carène (sections transversales: "formes") tirée des carènes dessinées dans les projets n. 33 et n. 34, avec 3 variantes pour chaque plan vertical, 1965-67. Dessin au crayon feutre sur papier, 155x207 mm
36. Croquis pour le projet d'une carène tirée d'une variante dessinée dans le projet n. 34, 1965-67. Dessin au crayon feutre sur papier, 297x207 mm
37. Dessin pour le projet (37a: profil longitudinal, 37b: plan des ponts) d'un bateau de croisière avec coque tirée du projet n. 35, 1966. Dessins au crayon sur papier type héliocopie: 37a, 830x250 mm; 37b, 750x225 mm
38. Croquis pour le projet d'une coque pour bateau de croisière/ferry-boat tirée des dessins n. 34 et n. 35, 1965-67. Dessin à la plume sur papier vélin, 297x207 mm
39. Croquis pour le projet d'une coque pour bateau de croisière tirée des carènes dessinées dans les projet n. 33, n. 34 et n. 35, 1965-67. Dessin au crayon feutre sur papier, 278x218 mm
40. Graphique avec comparaison entre les bénéfices en pourcentage établis jusqu'à 1959 dans tous les expérimentations en Station d'essai effectuées sur les différents types de modèles de carène avec "sede d'onda" et avec ou sans *bulb*, 1965-67. Graphiques, chiffres et note au crayon et au pastel sur papier millimétré, 418x297 mm
41. Modèle d'avant à *bulb* avec "sede d'onda" (Brevet italien n. 693933 de 1959). Ce modèle représente l'étude pour la coque de la T/s *Galileo Galilei*. Constructeur: Cantieri Riuniti dell'Adriatico de Monfalcone Société d'Armement: Lloyd Triestino Jauge: 27888 - Vitesse max: 26 noeuds Lancement: 1961 Maquette en bois peint au vernis blanc, 1514x500x400 mm

1.3 La création de l'architecte: Gustavo Pulitzer Finali

STUDIO STUARD
M/s *Saturnia*, esquisse préparatoire du fumeur de I^{re} classe, aquarelle et encre de Chine sur papier, 1926
Collection Natasha Pulitzer

STUDIO STUARD
Navire non identifié, esquisse préparatoire d'une salle à manger de I^{re} classe, aquarelle sur papier, 1920 env.
Collection Natasha Pulitzer

STUDIO STUARD
M/s *Victoria*, esquisse préparatoire du bar de I^{re} classe, pastels et collage sur papier-calque, 1930
Collection Natasha Pulitzer

STUDIO STUARD
M/s *Victoria*, esquisse préparatoire d'un jardin d'hiver, pastels et collage sur papier-calque, 1930
Collection Natasha Pulitzer

STUDIO STUARD
T/s *Roma*, esquisse préparatoire du hall de I^{re} classe, détrempe sur papier, 1939
Collection Natasha Pulitzer

STUDIO STUARD
T/s *Roma*, esquisse préparatoire pour une galerie de I^{re} classe, détrempe sur papier, 1939
Collection Natasha Pulitzer

STUDIO STUARD
T/s *Roma*, esquisse préparatoire pour la salle à manger de I^{re} classe, détrempe sur papier, 1939
Collection Natasha Pulitzer

STUDIO STUARD
T/s *Roma*, esquisse préparatoire pour le salon des fêtes de I^{re} classe, détrempe sur papier, 1939
Collection Natasha Pulitzer

STUDIO STUARD

T/s *Conte di Savoia*, esquisse préparatoire pour la salle à manger de I^{re} classe, détrempe sur papier, 1931

Collection Natasha Pulitzer

STUDIO STUARD

T/s *Conte di Savoia*, esquisse préparatoire pour la salle à manger de I^{re} classe, détrempe sur papier, 1931

Collection Natasha Pulitzer

STUDIO STUARD

T/s *Conte di Savoia*, esquisse préparatoire pour le Club (fumeur) de I^{re} classe, détrempe sur papier, 1931

Collection Natasha Pulitzer

STUDIO STUARD

T/s *Conte di Savoia*, esquisse préparatoire pour le bar de la classe spéciale et touristique, aquarelle et encre de Chine sur papier, 1931

Collection Natasha Pulitzer

STUDIO STUARD

Croiseur *Fiume*, esquisse préparatoire pour la salle de lecture, détrempe sur papier, 1929

Collection Natasha Pulitzer

STUDIO STUARD

Navire de guerre, esquisse préparatoire pour le carré des officiers, détrempe sur papier, 1920 env.

Collection Natasha Pulitzer

STUDIO STUARD

M/s *Vega*, esquisse publicitaire pour le salon de fêtes de I^{re} classe, détrempe sur papier, 1936

Collection Natasha Pulitzer

GUSTAVO PULITZER

T/s *Constitution*, étude pour le belvédère de l'arrière, pastels sur papier-calque, années 1944-45

Collection Natasha Pulitzer

STUDIO PULITZER

T/s *Conte Grande*, projet de concours de la salle à manger de I^{re} classe, détrempe sur papier, 1949

Collection Natasha Pulitzer

STUDIO PULITZER

M/s *Victoria* (ex *Dunotar Castle*), étude pour la nouvelle configuration volumétrique du bloc des superstructures, vue de profil, crayon sur papier-calque, 1959

Collection Natasha Pulitzer

STUDIO PULITZER

M/s *Victoria* (ex *Dunotar Castle*), coupe perspective du pont des salons, peinture acrylique sur papier-calque, 1959

Collection Natasha Pulitzer

CHANTIER SAN MARCO

M/s *Victoria*, maquette d'étude pour la vérification de la volumétrie générale, bois; échelle 1 : 100, 1930

Collection Natasha Pulitzer

G.F. PULITZER

Etude perspective pour l'aménagement de Piazza Grande à Trieste, crayon sur papier légèrement peint à l'aquarelle, probablement vers 1906-07

Collection Natasha Pulitzer

G.F. PULITZER

Du cahier des esquisses du *Voyage en Italie*, détail du chœur de San Miniato à Florence, crayon sur papier, 1912

Collection Natasha Pulitzer

G.F. PULITZER

Du cahier des esquisses du *Voyage en Italie*, Galleria degli Uffizi, Florence, crayon sur papier, 1912

Collection Natasha Pulitzer

G.F. PULITZER

Du cahier des esquisses du *Voyage en Italie*, Galleria degli Uffizi, Florence, crayon sur papier, 1912

Collection Natasha Pulitzer

G.F. PULITZER

Du cahier des esquisses du *Voyage en Italie*, municipalité de Pescia, crayon sur papier, 1912

Collection Natasha Pulitzer

G.F. PULITZER

Lieu non identifié, crayon sur papier, 1913

Collection Natasha Pulitzer

G.F. PULITZER

S. Domingo, architecture vernaculaire, crayon sur papier, 1942

Collection Natasha Pulitzer

G.F. PULITZER

Esquisses pour des décorations de navires de sujet marin, crayon sur papier, 1953

Collection Natasha Pulitzer

G.F. PULITZER

Esquisses pour des décorations de navires, crayon sur papier, 1950 env.

Collection Natasha Pulitzer

G.F. PULITZER

Esquisse pour un bestiaire, crayon sur papier, 1940 env.

Collection Natasha Pulitzer

G.F. PULITZER

Etude perspective d'une véranda pour les ferry-boats de la série *Canguri*, crayon sur papier, 1965-66

Collection Natasha Pulitzer

G.F. PULITZER

Etude perspective d'une salle pour les ferry-boats de la série *Canguri*, crayon sur papier, 1965-66

Collection Natasha Pulitzer

G.F. PULITZER

Etude perspective d'une salle pour les ferry-boats de la série *Canguri*, crayon sur papier, 1965-66

Collection Natasha Pulitzer

G.F. PULITZER

Etudes perspectives pour des intérieurs de navires, crayon sur papier, années 60

Collection Natasha Pulitzer

STUDIO STUARD

Dessin pour l'exécution d'une théière réalisée pour la *Conte di Savoia*, crayon sur papier-calque, 1931

Collection Natasha Pulitzer

G.F. PULITZER

Etudes perspectives pour le fauteuil *New York 1*, 1940

Collection Natasha Pulitzer

STUDIO PULITZER

Etudes perspectives pour le fauteuil *New York 2*, encre de Chine sur papier-calque, 1944

Collection Natasha Pulitzer

STUDIO PULITZER

Etudes prospectives pour le fauteuil *Albaro*, production *Arflex*, encre de Chine sur papier-calque, 1953

Collection Natasha Pulitzer

G.F. PULITZER

T/s *Independence et Constitution*, esquisse perspective pour le fumeur, crayon sur papier-calque, 1944

Collection Natasha Pulitzer

G.F. PULITZER

T/s *Independence et Constitution*, esquisse perspective pour un vestibule, crayon sur papier-calque, 1944

Collection Natasha Pulitzer

G.F. PULITZER

T/s *Independence et Constitution*, esquisse perspective pour le belvédère de l'arrière, pastels sur papier-calque, 1944

Collection Natasha Pulitzer

G.F. PULITZER

Etudes pour lampes, crayon sur papier, 1950 env.

Collection Natasha Pulitzer

G.F. PULITZER

Etudes pour petites tables munies d'abat jours, crayon sur papier-calque, 1930 env.

Collection Natasha Pulitzer

G.F. PULITZER

Etudes pour fauteuils, crayon sur papier, 1940 env.

Collection Natasha Pulitzer

G.F. PULITZER

Etudes pour chaises, crayon sur papier, 1950 env.

Collection Natasha Pulitzer

CARLO SANZIN

Oceania

maquette en bois

Propriété Carlo Sanzin, Trieste

CARLO SANZIN

M/s *Oceania* 1933, maquette en bois et en métal à l'échelle 1 : 200, 1933

Propriété Carlo Sanzin, Trieste

CARLO SANZIN

Maquette du M/s *Victoria*, 1973

Civico Museo del Mare, Trieste

CARLO SANZIN

M/s *Victoria* 1930, maquette en bois et en métal à l'échelle 1 : 200, 1973

Civico Museo del Mare, Trieste

AUTEUR ANONYME

M/s *Vulcania*, coupe longitudinale en couleurs pour la Cosulich Line, réalisé par l'Etablissement industriel Modiano, 1927

Civico Museo del Mare, Trieste

AUGUSTO CERNIGOI

Esquisse publicitaire du M/s *Saturnia* pour la Cosulich Line, technique mixte sur papier, 1927

Lloyd Triestino di Navigazione

F. LENHART

M/s *Victoria*, cabine de I^{re} classe, esquisse pour un dépliant publicitaire du Lloyd Triestino, aquarelle sur papier, 1934

Lloyd Triestino di Navigazione

F. LENHART

T/s *Conte Rosso*, véranda de I^{re} classe, esquisse pour un dépliant publicitaire du Lloyd Triestino, aquarelle sur papier, 1934

Lloyd Triestino di Navigazione

F. LENHART

M/s *Victoria*, appartement de luxe, esquisse pour un dépliant du Lloyd Triestino, aquarelle sur papier, 1934

Lloyd Triestino di Navigazione

A. QUAIATTI

Esquisse pour une publication du Lloyd Triestino, technique mixte, 1920 env.

Lloyd Triestino di Navigazione

AUTEUR ANONYME

Esquisse pour l'Afrique Orientale Italienne, technique mixte, 1936

Lloyd Triestino di Navigazione

AUTEUR ANONYME

Esquisse pour les "Flotte Riunite", technique mixte sur papier, 1934

Lloyd Triestino di Navigazione

AUTEUR ANONYME

M/s *Victoria*, coupe perspective pour une cabine

de I^{re} classe, aquarelle sur papier, 1930
Lloyd Triestino di Navigazione

AUTEUR ANONYME

M/s *Victoria*, coupe perspective pour une cabine de I^{re} classe, aquarelle sur papier, 1930
Lloyd Triestino di Navigazione

BUREAU TECHNIQUE DU CHANTIER SAN MARCO DE TRIESTE

M/s *Victoria*, coupe longitudinale 1 : 100, copie à l'encre de Chine sur papier-calque de l'héliocopie originale, 1930
Provincia di Trieste (Associazione Marinara Aldebaran)

BUREAU TECHNIQUE DU CHANTIER SAN MARCO DE TRIESTE

M/s *Victoria*, plan de construction 1 : 50, copie à l'encre de Chine sur papier-calque de l'héliocopie originale, 1930
Provincia di Trieste (Associazione Marinara Aldebaran)

BUREAU TECHNIQUE DU CHANTIER SAN MARCO DE TRIESTE

M/s *Conte di Savoia*, coupe longitudinale 1 : 100, copie à l'encre de Chine sur papier-calque de l'héliocopie originale, 1931
Provincia di Trieste (Associazione Marinara Aldebaran)

BUREAU TECHNIQUE DU CHANTIER SAN MARCO DE TRIESTE

T/s *Conte di Savoia*, plan de construction 1 : 50, copie à l'encre de Chine sur papier-calque de l'héliocopie originale, 1931
Provincia di Trieste (Associazione Marinara Aldebaran)

BUREAU TECHNIQUE DES CHANTIERS DE MONFALCONE

M/s *Saturnia*, coupe longitudinale 1 : 100, copie à l'encre de Chine sur papier-calque de l'héliocopie originale, 1925
Provincia di Trieste (Associazione Marinara Aldebaran)

BUREAU TECHNIQUE DES CHANTIERS DE MONFALCONE

M/s *Saturnia*, plan de construction 1 : 50, copie à l'encre de Chine sur papier-calque de l'héliocopie originale, 1925
Provincia di Trieste (Associazione Marinara Aldebaran)

BUREAU TECHNIQUE DES CHANTIERS DE MONFALCONE

M/s *Oceania*, plan de construction 1 : 50, copie à l'encre de Chine sur papier-calque de l'héliocopie originale, 1932
Provincia di Trieste (Associazione Marinara Aldebaran)

Meubles pour la décoration de navires réalisés par la maison Perizzi & Perizzi d'après les dessins et les modèles originaux, recouverts par les tissus de la maison Perizzi & Perizzi de Trieste:
n. 4 chaises longues modèle *V Triennale*, structure en bois d'érable, 1933

n. 4 petits fauteuils modèle *Esperia*, structure en rouvre, 1948

n. 1 petite table en frêne noir recouvert d'un miroir, 1948

n. 2 bergères modèle *Saturnia*, 1926

n. 2 fauteuils modèle *New York 3*, structure en frêne éclairci, 1946

Propriété de Perizzi & Perizzi

Agrandissements photographiques en B/n

1) voir les légendes du catalogue n. 13

2) voir les légendes du catalogue n. 34

3) voir les légendes du catalogue n. 40

Provincia di Trieste

VITTORIO PORRO

Perspective hyperréaliste (échelle 1 : 1) du vestibule de première classe du M/s *Victoria* construite en 1953 par le Lloyd Triestino
Provincia di Trieste, 1985

2. Le canal

3. Le port

4. L'hélice

Multivision:
AGOS - Rome
PPV - Milan

Mise en scène
PierPaolo Venier

Photographie
Fabio Balbi

Traitement des images et montage réalisés par l'Audiovisual Team
Gianluigi Ghiringhelli et Giuseppe Silvestrin

Collaboration artistique et technique
Roberto Tomasin et
Piero Bodrato

Adaptation française du texte
Françoise Testud
dit par Daniel Dutard

Collaboration à l'accompagnement musical
Carlo D'Andrea

Mise en scène
PierPaolo Venier

Une production de Jayme Fadda, PPV, Milan

Môle 5, côté sud
Hangar n. 51-53
Grue de quai de 3 tonn.
échelle 1 : 50

Base du Môle 7
Dépôt de café
échelle 1 : 50

Môle 5, côté nord
Grue de quai sur portique de 6 tonn.
échelle 1 : 100

Môle 7, côté sud
Grue-chèvre avec benne de 8 tonn.
pour le déchargement du charbon du navire
échelle 1 : 100

Môle 7, côté nord
Grue *portainer* de 42 tonn.
échelle 1 : 100

Maquette du Môle 7
échelle 1 : 750

Maquette de l'hélice
inventée par G. Ressel
réalisée par l'Arsenal Triestin
San Marco en 1972
Civico Museo del Mare, Trieste

ERNESTO GELLNER
maquette du bateau *Civetta*
sur lequel l'hélice de Ressel
fut essayée
Civico Museo del Mare, Trieste

9 maquettes d'hélice en laiton
Museo Civico del Mare, Trieste

5.
La coque

1. Maquette de carène C. 69.34 tirée de celle de la M/s *Africa*
bois peint en jaune
158x20,2x14,5 cm
Istituto di Architettura Navale - Università degli Studi, Trieste
2. Maquette de carène C. 70.51 (connue comme *Messapia*) avec modification concernant le "guida di flusso"
bois peint en vert
164x20,5x14,5 cm
Istituto di Architettura Navale - Università degli Studi, Trieste
3. Maquette de carène C. 69.33B tirée de celle de la corvette *Bergamini*
bois peint en rouge-orangé
193x22,5*x16,5 cm
*(avec la planchette vissée sur le pont supérieur 31,5 cm)
Istituto di Architettura Navale - Università degli Studi, Trieste
4. Maquette de carène C. 68.25 tirée de celle de croiseur léger de la classe "Condottieri" (navire antérieur à la Seconde Guerre Mondiale)
bois peint en blanc
223,2x19,5x15,9 cm
Istituto di Architettura Navale - Università degli Studi, Trieste
5. Maquette de carène C. 69.36, navire de guerre
bois peint en jaune
229,5x20,5x16 cm
Istituto di Architettura Navale - Università degli Studi, Trieste
6. Maquette de carène C. 76.125 tirée de celle du ferry-boat roll-on/roll-off (Cantiere Navale Orlando, Livorno)
bois peint en jaune
173,5x29,5x18,5 cm
Istituto di Architettura Navale - Università degli Studi, Trieste
7. Maquette de carène C. 69.32 de ferry-boat
bois peint en jaune
176,5x28x14,5 cm
Istituto di Architettura Navale - Università degli Studi, Trieste
8. Maquette de carène C. 75.108 tirée de celle du navire pétrolier *Caterina M.* (Constructeur: CRDA, Monfalcone)
bois peint en jaune
Istituto di Architettura Navale - Università degli Studi, Trieste
9. Maquette de carène C. 70.47 tirée de celle de la M/s *Kraljevica* (Constructeur: CRDA, Monfalcone)
bois peint en jaune
201x27,5x19 cm
Istituto di Architettura Navale - Università degli Studi, Trieste
10. Maquette de carène C. 72.81
bois peint en jaune
157x23x15 cm
Istituto di Architettura Navale - Università degli Studi, Trieste
11. Maquette de carène C. 74.101 tirée de celle du navire de croisière *Royal Viking Star*
bois peint en jaune
167,5x25x14,5 cm
Istituto di Architettura Navale - Università degli Studi, Trieste
12. Maquette de carène C. 74.100 du contre-torpilleur *Impavido* avec modification concernant un bulbe d'étrave fort prononcé latéralement
bois peint en jaune
158,5x16,5x14,5 cm
Istituto di Architettura Navale - Università degli Studi, Trieste

6.
Le travail et le mythe

6.1

Mythologie de la mer: Arturo Nathan

ARTURO NATHAN
(Trieste, 1891-Biberach, 1944)
Statue échouée
Peinture à l'huile sur toile
65x91,5 cm
1930
Civico Museo Revoltella, Trieste

ARTURO NATHAN
Sortilèges lunaires
Peinture à l'huile sur table
65x90 cm
1933
Propriétaire: Daisy Nathan Margadonna, Rome

ARTURO NATHAN
Navire en remorque
Peinture à l'huile sur table
65x90 cm
1934
Propriétaire: Daisy Nathan Margadonna, Rome

ARTURO NATHAN
Récif enchanté
Peinture à l'huile sur planche
65x90 cm
1925
Civico Museo Revoltella, Trieste

ARTURO NATHAN
Cote glacée avec ruines
Peinture à l'huile sur table
63x90 cm
Avant 1929
Propriété privée, Trieste

ARTURO NATHAN
Le Camp
Tableau à l'huile
65x90 cm
1936
Propriétaire: Daisy Nathan Margadonna, Rome

ARTURO NATHAN
La délaissée
Tableau à l'huile
65x90 cm
1931
Propriétaire: Daisy Nathan Margadonna, Rome

ARTURO NATHAN
Canal avec fortification
Tableau à l'huile
65x90 cm
1933
Propriétaire: Daisy Nathan Margadonna, Rome

ARTURO NATHAN
L'attente
Tableau à l'huile
94x62 cm
Propriété privée, Rome

6.2

Vue et travail au port et sur le bateau: Vittorio Bolaffio

VITTORIO BOLAFFIO
(Gorizia, 1883-Trieste, 1931)
Dessin à la plume sur papier
11,5x15,5 cm
Avant 1931
Civico Museo Revoltella, Trieste

VITTORIO BOLAFFIO
Dessin au crayon sur papier
11,5x15,5 cm
Avant 1931
Civico Museo Revoltella, Trieste

VITTORIO BOLAFFIO
Dessin à la plume sur papier
11x16 cm
Avant 1931
Civico Museo Revoltella, Trieste

VITTORIO BOLAFFIO
Dessin à la plume sur papier

11,5x15,5 cm
Avant 1931
Civico Museo Revoltella, Trieste

VITTORIO BOLAFFIO
Dessin à la plume sur papier
11x17 cm
Avant 1931
Civico Museo Revoltella, Trieste

VITTORIO BOLAFFIO
Dessin à la plume sur papier
11x16 cm
Avant 1931
Civico Museo Revoltella, Trieste

VITTORIO BOLAFFIO
Le gouvernail
Dessin à l'encre de Chine sur papier
9x13 cm
Avant 1944
Civico Museo Revoltella, Trieste

VITTORIO BOLAFFIO
Dessin au crayon sur papier
6x16 cm
Avant 1944
Civico Museo Revoltella, Trieste

VITTORIO BOLAFFIO
Dessin à la plume sur papier
9x14,5 cm
Avant 1944
Civico Museo Revoltella, Trieste

VITTORIO BOLAFFIO
Dessin au crayon sur papier
13x15 cm
Civico Museo Revoltella, Trieste

VITTORIO BOLAFFIO
Dessin à la plume sur papier
11,5x17 cm
Civico Museo Revoltella, Trieste

VITTORIO BOLAFFIO
Dessin à la plume sur papier
11x16 cm
Civico Museo Revoltella, Trieste

VITTORIO BOLAFFIO
Dessin à la plume et au crayon sur papier
11,5x17 cm
Civico Museo Revoltella, Trieste

VITTORIO BOLAFFIO
Dessin au crayon sur papier
11,5x16 cm
Civico Museo Revoltella, Trieste

VITTORIO BOLAFFIO
Tryptique: Le Port
Peinture à l'huile sur toile
35x152 cm, 35x95 cm, 35x95 cm
1930
Civico Museo Revoltella, Trieste

VITTORIO BOLAFFIO
Vue de la mer avec homme
Peinture à l'huile sur toile
40x90 cm
avant 1928
Propriétaire: Wanda Ardissi Benzon Mancini,
Castellana Grotte (Bari)

VITTORIO BOLAFFIO
Homme à la pelle
Peinture à l'huile sur toile
36x86 cm
Avant 1928
Propriétaire: Giordana Forti Stuparich, Trieste

VITTORIO BOLAFFIO
La barre
Peinture à l'huile sur toile
60x84 cm
avant 1923
Propriétaire: Marino Bolaffio, Trieste

VITTORIO BOLAFFIO
Scène du port

Peinture à l'huile sur toile
39,5x152 cm
Avant 1931
Propriétaire: Aurelia Gruber Benco, Trieste
(cadeau de Umberto Saba pour le mariage de
Aurelia Benco et Carlo Gruber)

VITTORIO BOLAFFIO
Chargement de bateau
Peinture à l'huile sur toile
36x205 cm
Avant 1931
Propriétaire: Giovanna Stuparich Criscione,
Rome

7.1
"Signes du vent"

Multivision
Franco Pace
Mise en scène
Mario Panari
Sonore
Claudio Focardi
Effets spéciaux
NATALI CNA STUDIO (Firenze)

Skipper Edoardo Austoni
(8 planches)
Propriétaire: Carlo Sciarrelli, Trieste
1. Plan général
2. Lignes
3. Off-sets
4. Lest
5. Plan des bois
6. Plan du pont
7. Aménagement interne
8. Plan de voileure

7.2
"Le bateau de dieu"

Film
Une rencontre avec Carlo Sciarrelli

Carlo Sciarrelli, Gianni Lepre
Mise en scène
RAI - Radio Televisione Italiana - Sede Regionale del Friuli-Venezia Giulia (Rete Tre)
Réalisation

CARLO SCIARRELLI
Projet pour un Schooner en acier du type traditionnel de 16 mètres pour Charter (12 planches)
Propriétaire: Carlo Sciarrelli, Trieste
1. Esquisse pour le client
2. Lignes
3. Off-sets
4. Plan du pont
5. Aménagement interne
6. Plan de voileure
7. Mâturation
8. Points de fixation des drisses
9. Bâtard de racage de la corne
10. Joint du bôme
11. Joint du gui de misaine
12. Oeils pour les rabans d'empointure de ris

7.3
Yachts et voiliers de régates

SPARKMAN & STEPHENS
Intrepid, 1967
12 mètres defender pour la America's Cup
20.73 m de long
3.66 m de large
Propriété: Sparkman & Stephens Inc.

CARLO SCIARRELLI
Projet pour un Schooner de 30 mètres
Construction en bois-Sangermani 1972
(20 planches)
Propriétaire: Carlo Sciarrelli, Trieste

SPARKMAN & STEPHENS
Finisterre, 1954
yacht de compétition d'haute mer avec dérive mobile
11.76 m de long
3.43 m de large
Propriété: Sparkman & Stephens Inc.

1. Esquisse
2. Préliminaires
3. Lignes
4. Off-sets
5. Lest
6. Coupes
7. Vitesse
8. Plan des bois
9. Plan du pont
10. Aménagement interne
11. Aménagement interne
12. Aménagement interne
13. Aménagement interne
14. Aménagement interne
15. Aménagement interne
16. Aménagement interne
17. Aménagement interne
18. Aménagement interne
19. Bureau

SPARKMAN & STEPHENS
Stormy Weather, 1934
yacht de compétition d'haute mer
16.13 m de long
3.81 m de large
Propriété: Sparkman & Stephen Inc.

SPARKMAN & STEPHENS
Swan 65, 1973
yacht de croisière
construit en série
19.76 m de long
4.98 m de large
Propriété: Sparkman & Stephen Inc.

Séquence de construction du *Chica Boba III*, monocoque, de 60 pieds, dessiné par Carlo Sciarrelli pour la régates transatlantique en solitaire (Ostar) de 1984.

Skipper: Edoardo Austoni
Les modèles ont été construits pour l'Exposition par le modéliste Giuliano Borri (Trieste)
Propriétaire: La Municipalité de Trieste

CARLO SCIARRELLI
Bateau de 6 mètres du type traditionnel
Projet complet
(1 planche)
Propriétaire: Carlo Sciarrelli, Trieste

CARLO SCIARRELLI
Gozzo de pêche de 6,25 mètres
Projet complet
(1 planche)
Propriétaire: Carlo Sciarrelli, Trieste

CARLO SCIARRELLI
Bateau de 7 mètres du type traditionnel
Projet complet
Propriétaire: Carlo Sciarrelli, Trieste

CARLO SCIARRELLI
Bateau de 7 mètres du type traditionnel
Propriétaire: Carlo Sciarrelli, Trieste

CARLO SCIARRELLI
Chica Boba III
Cutter de 60 pieds pour l'Ostar de 1984

8.
L'art sur le bateau

NINO PERIZI
(Trieste 1917)
Tapissierie
tapisserie en laine
150x300 cm
1965 env.
Propriété privée, Trieste

FEDERICO RIGHI
(Trieste 1908)
Eté
peinture à l'huile sur table
95x232 cm
1965
Propriété de l'auteur, Trieste

LUIGI SPACAL
(Trieste 1907)
Village de pêcheurs
détrempe sur papier
205x660 cm
1964
Propriété de l'auteur, Trieste

DINO PREDONZANI
(Capodistria 1914)
Attente aux spectacles sportifs
détrempe sur carton
3,40x200 cm
1938
Propriété de l'auteur, Trieste

MIELA REINA
(Trieste 1915-1972)
Histoire de Pinocchio
détrempe sur papier
29,7x45,7 cm
1964
Propriétaire Idoletta Reina Rudini, Trieste

UGO CARÀ
(Trieste 1908)
La punition des vierges
bas-relief en bronze
70x196 cm
1948
Propriété de l'auteur, Trieste

MARCELLO MASCHERINI
(Udine 1906-Padova 1938)
Eté
sculpture en bronze
haut. 142 cm
1933
Civico Museo Revoltella, Trieste

BRUNO CHERSICLA
(Trieste 1937)
Le passager
bois okoumé peint
h. 186 cm
1985
Propriété privée, Milan

Remerciements

Restaurateurs

Letizia Ciriello
Maria-Teresa Tito
(Civici Musei di Storia ed Arte)
Renzo Ranzato
(Civico Museo di Storia
Naturale)
Walter Romano (Istituto di
Architettura Navale della
Facoltà di Ingegneria
dell'Università degli Studi di
Trieste)

On remercie les prêteurs:

Natasha Pulitzer
Bassano del Grappa (Vicenza)
Maria Mancini
Castellana Grotte (Bari)
Studio Sparkman & Stephens
Inc.
New York
Claudio Alhaique, Daisy Nathan
Margadonna, Giovanna
Stuparich Criscione
Roma
Civico Museo Revoltella
(Giulio Montenero, directeur)
Civico Museo di Storia Naturale
(Renato Mezzena, directeur)
Ente Autonomo del Porto di
Trieste
(Michele Zanetti, Président)
Fincantieri S.p.A.
(Saverio di Macco, directeur
della Divisione Costruzioni
Mercantili)
Istituto di Architettura Navale
della Facoltà di Ingegneria
dell'Università degli Studi di
Trieste
(Antonio Cardo, directeur)
Lloyd Triestino di Navigazione
S.p.A.
(Vittorio Fanfani, Président;
Tito Favaretto, Vice Président)
Provincia di Trieste
(Gianni Marchio, Président)

Giacomo Avanzo
Marino Bolaffio
Ugo Carà
Famiglia Costanzi
Giordana Forti Stuparich
Aurelia Gruber Benco
Roberto Hausbrandt
Giovanni Perizzi
Dino Predonzani
Idoletta Reina Budini
Federico Righi
Carlo Sanzin
Carlo Sciarrelli
Luigi Spacal
Trieste

et ainsi que les personnes qui ont apporté leurs conseils et leur aide

Benardos et Kotsonis
Corinth Canal Authority
(Grèce)
Ahmed Shohdy
*Foreign Press Center State
Information Service (Le Caire
Egypte)*
Ugida Ahmed Attiya
*Press Center State Information
Service (Ismalia - Egypte)*
Hassan Refaat
*Attaché de Presse du Suez Canal
Administration*
Jean-Louis Horn
*Chef du Service Relations
Publiques (Port Autonome de
Marseille - France)*
J.C.J. Snijders
*Affaires Extérieures et
Commerciales (Port de
Rotterdam - Pays-Bas)*

“Le bateau blanc”: une exposition sur la construction navale à Trieste de 1920 à 1985 <i>François Burkhardt</i>	8
Le bateau, le voilier, qu’est-ce que c’est? <i>Luciano Semerani</i>	14
Paquebot à la française <i>Sophie Nick</i>	26
La décoration intérieure des bateaux aux alentours de 1900 <i>Eckart Berckenhagen</i>	38
A la recherche du design du transatlantique <i>Enzo Frateili</i>	48
Nicolò Costanzi <i>Valerio Staccioli</i>	56
Gustavo Pulitzer Finali <i>Donato Riccesi</i>	76
L’art du navire	108
Le port et la technologie <i>Michele Zanetti</i>	118
Le mirage du canal “Mer Adriatique-Danube”: du mythe à la technique <i>Luisa Crusvar</i>	124
L’appel du large <i>Michel Butor</i>	148
Le bateau de Dieu <i>Carlo Sciarrelli</i>	162
Le canal <i>PierPaolo Venier</i>	184
Histoire schématique de l’évolution formelle de l’architecture du transatlantique <i>Valerio Staccioli</i>	187
Notes sur l’évolution formelle de l’architecture d’intérieur du transatlantique <i>Donato Riccesi</i>	189
Notes sur l’évolution des formes de carène et sur les progrès concomitants réalisés dans le cadre de l’architecture navale de Trieste <i>Valerio Staccioli</i>	191
Le problème de l’hélice <i>Renato Mezzena</i>	192
L’exposition	194



1975/1985

The leading independent leasing company in Europe

