

L'histoire des aventures de l'homme sur les mers marque l'histoire du progrès universel. Un navire est un symbole d'une époque et d'un peuple.

Vous rappelez-vous le mot du poète latin: « Celui, qui le premier, s'élança sur les flots, avait la poitrine ceinte d'un triple airain! » et ne vous est-il jamais arrivé de songer, quand vous voguiez paisiblement sur un lac ou quand vous observiez le sillage d'un navire s'éloignant majestueusement de la côte, au courage extraordinaire dont fit preuve le premier homme qui, à bord d'un simple radeau, s'élança sur un élément inconnu et menaçant?

Alors que tant d'animaux, presque dès leur naissance, savent se tenir sur l'eau, nager, plonger, l'homme éprouve mainte difficulté à garder la tête hors de l'eau et à ne pas couler à pic. Les mouvements les plus simples, qu'il devra exécuter pour avancer sur les flots les plus calmes, il est obligé de les apprendre laborieusement.

Pour nos ancêtres, les lacs, et même les fleuves, représentaient d'infranchissables barrières, et sans doute est ce par hasard que quelques-uns d'entre eux, étant parvenus à se maintenir en équilibre sur un tronc d'arbre entraîné par le courant, découvrirent qu'il y avait là, pour eux, un moyen de transport à la fois pratique et relativement sûr.

Plusieurs troncs fixés ensemble parallèlement constituèrent les premiers radeaux qu'utilisèrent les habitants des cités



Le radeau est peut être la première « construction navale » de l'homme. Lent et difficile à manoeuvrer, il n'était utilisable que sur les eaux calmes.

lacustres pour gagner leurs demeures élevées sur pilotis.

Qu'il fallut d'études patientes. et combien d'hommes durent inventer d'instruments, de plus en plus dociles et précis, avant qu'il fût possible non pas même de tailler un tronc d'arbre, mais seulement de le creuser et de lui donner la forme d'une pirogue comparable à celles qui, de nos jours encore, sont en usage chez certaines peuplades de l'Afrique et de l'Asie!

Dans l'Archipel de la Sonde et aux Iles Philippines, les indigènes se font des pirogues dont l'armature est de joncs tressés et recouverte de peaux.

Ces embarcations légères sont parfaitement maniables. Elles sont souvent munies d'une grande voile, triangulaire

comme la voile latine, et d'un ingénieux système de balanciers qui servent à les stabiliser.

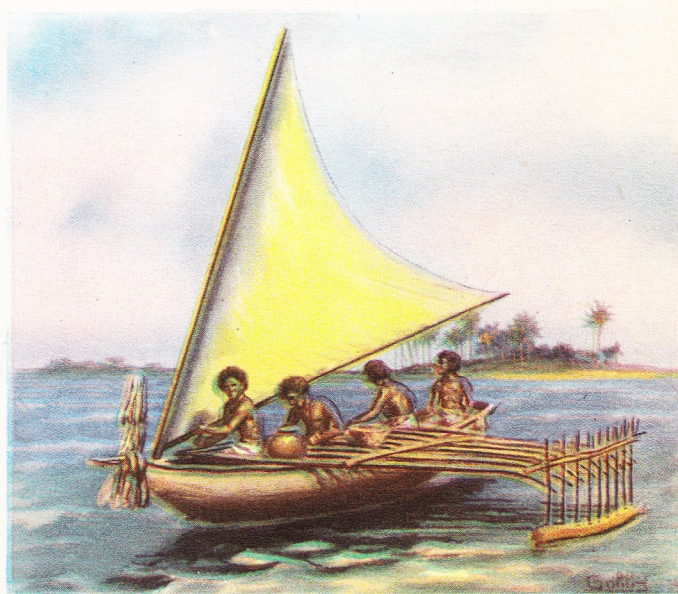
Ces pirogues glissent sur les eaux des lacs ou des mers d'Orient, en les effleurant à peine, comme feraient de grandes mouettes au vol silencieux.

DE MEMPHIS A CARTHAGE

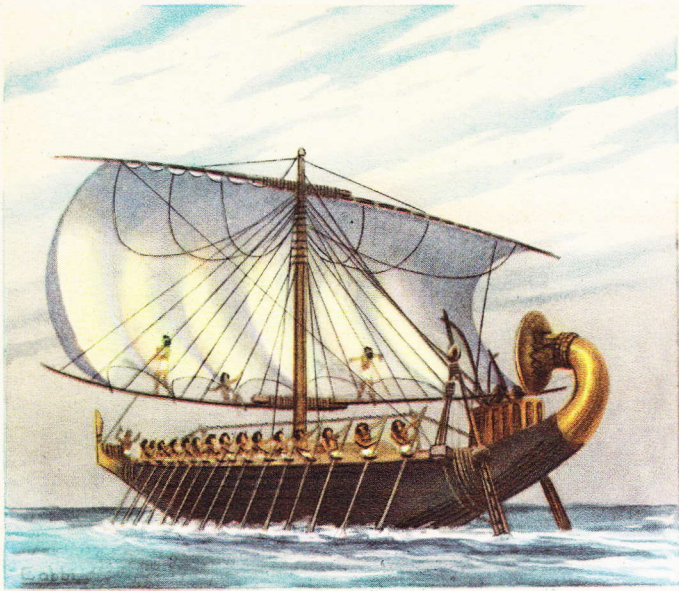
Mais quittons ces mers lointaines pour gagner des eaux plus proches de nos contrées. Le berceau des marins les plus



Encore de nos jours, les indigènes d'Afrique et d'Asie se servent de pirogues creusées dans des troncs d'arbre. Ce sont des embarcations dociles et pratiquement insubmersibles.



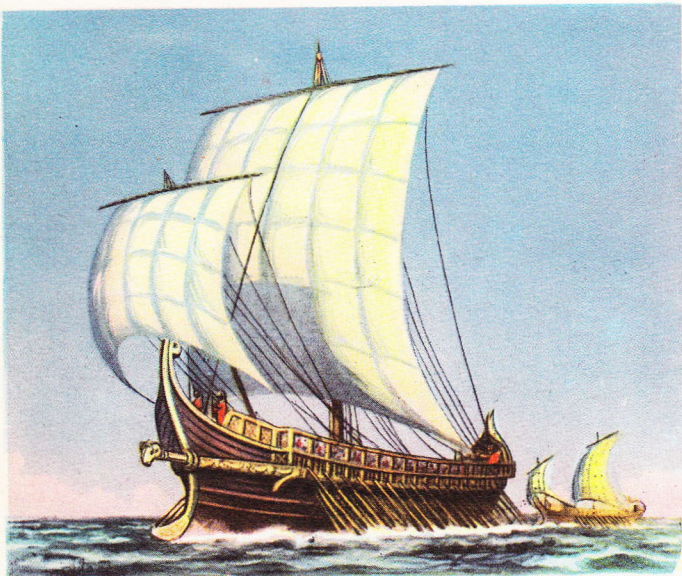
Ce type de pirogue, munie d'une voile, est fréquemment employé aux Philippines et en Polynésie. Parfois la pirogue est munie d'un balancier.



Les navires égyptiens étaient plus aptes à la navigation fluviale qu'à la traversée des mers, comme le montrent leurs formes.



Vaisseau assyro-phénicien. L'éperon, de forme conique était revêtu de plaques de bronze. Comme tous les navires antiques, celui-ci n'a pour gouvernail qu'une large rame qu'on manoeuvrait à la poupe.



La trirème grecque dérive de modèles crétois ou phéniciens. D'une longueur d'environ 30 mètres, elle pouvait atteindre des vitesses de l'ordre de six noeuds à l'heure.

anciens et les plus glorieux est sans doute la corbeille méditerranéenne.

Nous voici sur la rive gauche du Nil, en des temps fort reculés, qui se situent aux alentours de l'an 2.000 avant notre ère. Le port de Memphis est à nos pieds. Nous y apercevons, au mouillage, de grosses barques, dont la poupe est sculptée et peinte, et dont les voiles immenses sont rectangulaires.

Ce sont là des bateaux de transport égyptiens, comparables à ceux qui parcourent le fleuve entre Thèbes et la mer, mais beaucoup plus robustes.

Longs de trente à quarante mètres, ils sont munis d'un mât central et d'une voile plus large que haute. Leur tirant d'eau n'excède pas un mètre, ce qui leur permet de franchir sans encombre les hauts fonds du Delta. Dans les premiers temps de leur civilisation, les Égyptiens avaient construit leurs bateaux à la manière des Polynésiens dont nous avons parlé plus haut: c'est-à-dire avec une armature de bois sur laquelle ils tendaient des peaux de bêtes. Plus tard, ils se servirent exclusivement de bois. Mais l'Égypte n'est pas un pays de forêts et c'est là, peut-être, la raison qui en fit une puissance terrestre et ne la poussa pas à chercher sa fortune sur les mers.

Et pourtant, les premiers navires à grand rayon d'action qui sillonnèrent la Méditerranée furent, sans doute, des navires égyptiens.

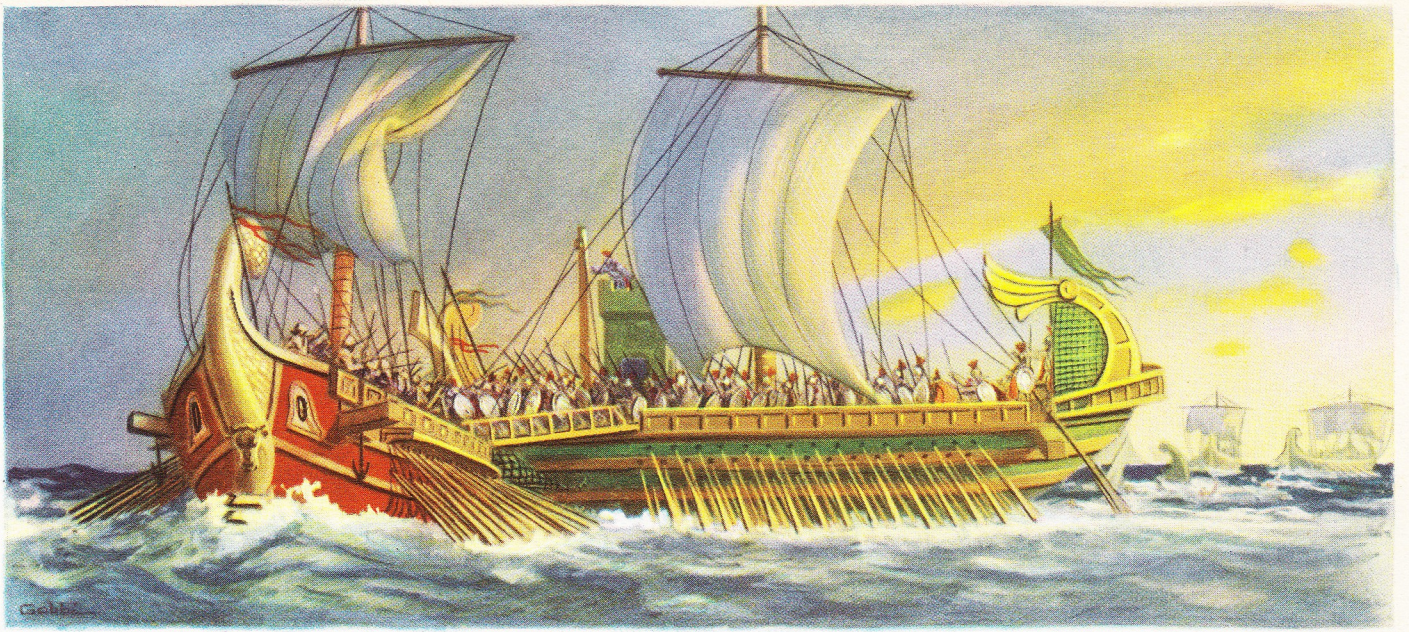
Presque dans le même temps on vit apparaître, le long des côtes d'Asie ou d'Afrique, des vaisseaux dont l'aspect était tout différent. Ces bâtiments étaient bien moins élevés au-dessus de la surface de la mer. A la proue, un éperon conique faisait saillie. Ces vaisseaux étaient manoeuvrés par de fort habiles marins qui, partant de Tyr, de Sidon, de Carthage s'aventuraient jusqu'à des îles lointaines et mystérieuses.

Ces hommes audacieux étaient des Phéniciens. Ils contribuèrent puissamment au rayonnement d'une civilisation dont, malheureusement, il ne subsiste plus guère de monuments. Fondé sur la force mouvante des vents et des vagues, leur empire en disparaissant, n'a pas laissé plus de traces qu'un navire englouti corps et biens.

Quelques bas-reliefs assyriens ou grecs nous présentent des navires que reproduisent certaines de nos illustrations. Ils sont encore massifs et d'un maniement difficile. Mais le prototype devait subir des transformations radicales, grâce aux ingénieurs navals de Tharsis et de Carthage qui parvinrent à construire un navire « hydrodynamique », racé, rapide, apte à la guerre de course et aux longues traversées. N'osant lui donner des dimensions trop vastes de peur d'en compromettre la solidité, ils imaginèrent de placer les rangs des rameurs les uns au-dessus des autres, sur trois étages, ce qui fit donner à ces navires le nom de « trirèmes ». Ce modèle de bâtiment devint le navire qui, pendant des siècles parcourut la Méditerranée, sans subir de grandes transformations, et fut employé pour la guerre.

C'est certainement de ces marchands, à demi-pirates, dont le navire était armé en course, et qui débarquèrent sur les côtes de l'Attique ou du Péloponèse, que les Doriens apprirent l'art de la navigation. Sur les vases grecs sont reproduits de nombreuses trirèmes et des navires de commerce analogues à ceux des Crétois et des Phéniciens.

Ils étaient munis d'une ou deux voiles carrées, avec un château de poupe fort élevé et trois rangs de rameurs. Les gouvernails étaient constitués de deux rames, larges et plates, situées à l'arrière du bateau et que manoeuvraient deux matelots, sous les ordres du pilote. Ces navires étaient capables d'entreprendre, sans risques excessifs, de longs périples dans



La bataille de Myles: grâce aux passerelles mobiles et aux grappins qui s'accrochaient aux bastingages des navires ennemis, les légionnaires purent se précipiter à l'abordage.

la Méditerranée, sans avoir à redouter les attaques des puissants Phéniciens, fondateurs de Carthage, et qui, de cette ville, dominaient ces régions maritimes.

Cependant, l'invention du Romain Duillius Nepos (une sorte de grappins, appelés « corbeaux », placés sur une passerelle mobile) allait se répandre parmi ce rude peuple de paysans qui, avec ses légions parfaitement entraînées et disciplinées, avait, dès les premières rencontres, écrasé les petites armées des colonies grecques de la Pouille et de la Calabre. Quand les Carthaginois se rendirent compte, enfin, du danger dont les menaçait la puissance de Rome, il était trop tard. Cette puissance s'étendait déjà sur la Sicile.

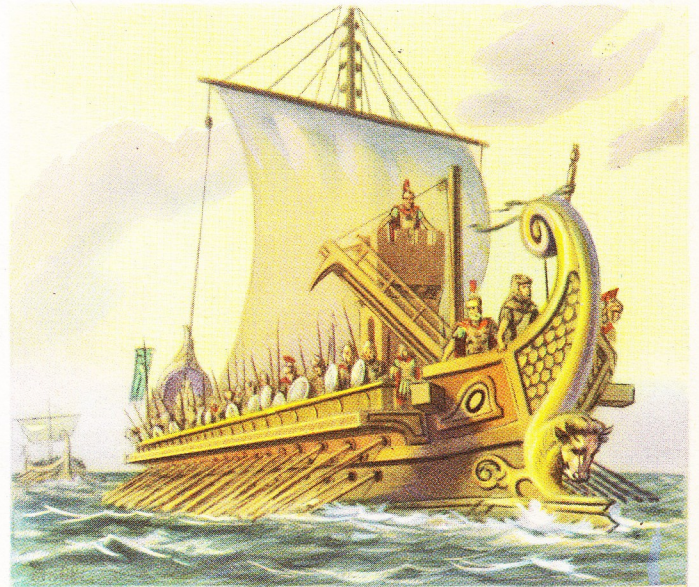
Les Romains n'avaient pas encore l'expérience des combats navals, leurs invincibles cohortes se sentaient mal à l'aise sur les ponts mouvants des trirèmes. Ajoutons que la flotte romaine était loin de s'égaliser à celle des Phéniciens. Mais cet obstacle ne devait pas arrêter les Romains. Prenant pour modèle une quinquérème jetée par la tempête sur la côte d'Ostie, Duillius Nepos, consul, ordonna d'en construire cent dans les chantiers de la ville maritime, alliée de Rome.

Dernières inventions nautiques des Phéniciens, les quinquérèmes étaient semblables aux trirèmes par leurs formes, mais plus grandes, et propulsées par cinq rangs de rameurs. Les ingénieurs romains y avaient certainement adapté un château de proue, d'où l'on pouvait manoeuvrer la passerelle mobile, aux puissants grappins d'abordage.

Quand, un jour de l'an 260 av. J. C., les marins de la flotte carthaginoise qui patrouillait au large de la ville de Myles (Sicile), virent apparaître à l'horizon les voiles romaines, ils pensèrent tout de suite qu'ils tenaient la victoire. Que pouvaient en effet, contre eux, ces paysans, qui n'étaient pas, comme eux, familiarisés avec les tempêtes et les vagues en furie?

Après deux heures de navigation, les deux escadres se trouvèrent à portée de voix. On pouvait distinguer les cris du hortator, qui rythmait l'effort des rameurs.

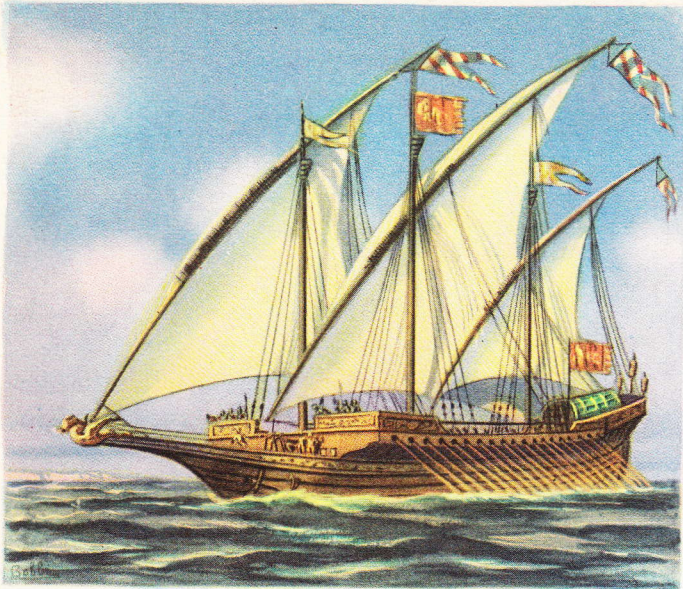
On voyait miroiter au soleil les casques et les glaives des hommes tout prêts au combat. Il fut alors donné aux Carthaginois de constater, avec stupeur, que leurs ennemis étaient, d'un seul coup, passés maîtres dans l'art de combattre sur les flots. A force de rames, les navires romains, dans une



Ce qu'était le « corbeau » dont l'invention est due au Consul Caius Duillius. Sur les tours, on plaçait souvent des catapultes.



C'est sur ces barques d'une trentaine de mètres, que les Vikings franchirent l'Atlantique et parvinrent au Canada.



Sur le pont des galères du Moyen Age, qui dérivent des navires de l'antiquité, on a placé une catapulte qui lance des quartiers de rocs ou des matières enflammées.



Enchaînés à leurs bancs, les galériens manoeuvraient leurs lourdes rames pour « faucher le grand pré ».

manoeuvre d'une précision inattendue, s'approchèrent des vaisseaux puniques désignés à chacun d'eux, selon un plan rigoureusement établi.

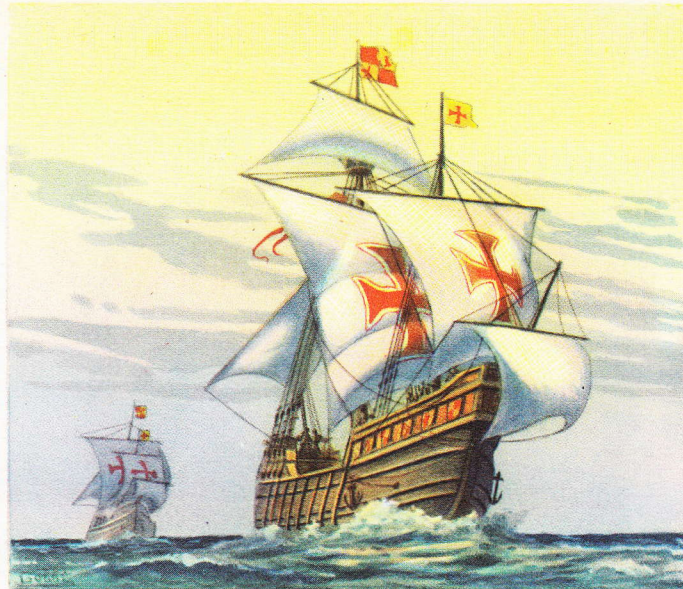
Le choc se produisit, dans un épouvantable fracas. Les grappins imaginés par Duillius Nepos s'accrochèrent, du haut des passerelles, aux ponts des quinquères carthagoises, comme des corbeaux saisissent leur proie avec leur bec et leurs ongles, et les légionnaires se précipitèrent dans les navires ennemis comme dans une ville prise d'assaut.

La puissance maritime de Carthage s'engloutit, ce jour-là, dans les flots, avec les navires en flammes.

MARE NOSTRUM

Durant des siècles et des siècles, les navires romains furent les maîtres de la Méditerranée; la perfection atteinte par les ingénieurs latins est établie par ceux de leurs navires que l'on a pu remettre au jour, grâce à l'assèchement du lac de Nemi. Ces vaisseaux se rapprochent des navires modernes bien plus que de ceux du Moyen Âge.

A l'époque impériale, on construisit des quadrirèmes dont la longueur fut parfois supérieure à 150 mètres. Elles étaient



Navires croisés, faisant voile vers la Terre Sainte. Dans les flancs de ces navires étaient ménagées de larges portes pour faciliter l'embarquement et le débarquement des chevaux.

armées de dizaines de machines de guerre, logées dans des tourelles et leur équipage comprenait environ mille hommes. Mais, n'ayant plus l'occasion de livrer bataille à des adversaires dignes d'elle, la marine romaine s'orienta vers des constructions plus légères, telles que la « liburne », à petite voilure et d'un tonnage sensiblement inférieur à celui des quinquères, mais extrêmement rapide. On les employait à des opérations de police, pour faire la chasse aux pirates et aux contrebandiers de la Méditerranée.

En revanche, la dimension des navires marchands (souvent appelés « navires ronds » en raison de leur forme) s'accrut notablement et leur voilure, dont les proportions devenaient plus considérables, fut fixée au mât de misaine et à un autre mât situé plus en avant, vers la proue. Les voiles avaient la forme carrée ou latine. Equipage et passagers avaient leur logis à l'avant et à l'arrière.

A la chute de l'Empire d'Occident, Byzance, héritière des traditions romaines, assura le trafic entre les ports européens, grâce à ses dromons (navires dérivés de la liburne), malgré la menace des peuples d'Asie de plus en plus arrogants.

LES VIKINGS

Nous voici maintenant au IX^{ème} siècle de notre ère. Tandis que, dans la mer Egée et dans la mer Ionienne les galères de Byzance affrontent les navires des Sarrasins, de longues barques élancées apparaissent, de plus en plus nombreuses, dans la Mer du Nord. Pour la première fois, elles sont signalées sur les côtes de France, dans un récit du moine de St-Gall, auteur des *Gestes* de Charlemagne, mais depuis des dizaines d'années, elles terrifiaient déjà l'Angleterre. C'étaient les vaisseaux des Vikings, impitoyables pirates. Avec leurs deux voiles blanches, leur proue aiguë, leur carène aplatie, ces « dragons de mer » pouvaient aussi bien traverser les mers que remonter les cours des fleuves. On a retrouvé, de nos jours, la preuve qu'ils avaient franchi l'Océan Atlantique et débarqué au Canada.

Tout le Moyen Âge a connu leurs ravages. Ils parvinrent jusqu'en Italie méridionale, où on leur donna le nom de *Normanni*. En France, on les appela des Normands.

On trouve encore, dans la Péninsule, des châteaux et

même des églises qu'ils y firent édifier, car un grand nombre de ces « païens » s'étaient convertis au christianisme.

LES GALERES DU MOYEN AGE

Dans le bassin méditerranéen les dromons byzantins s'étaient lentement modifiés. Après l'an Mille, les flottes de Byzance, de Venise ou de Gênes étaient constituées par des navires d'une longueur d'environ 70 mètres, mus par des rameurs, souvent disposés sur deux étages et aussi, quand le vent le permettait, par deux voiles latines. Ces navires, qui servaient également pour la guerre et pour la course étaient de forme très effilée. Ils reçurent le nom de « galéasses », et c'est d'eux que dérivent tous les modèles de vaisseaux en usage jusqu'au XVI^{ème} siècle. Leur armement consistait principalement en deux catapultes à la proue. Plus tard, ces machines de guerre furent remplacées par des canons.

Ces galères transportaient, en plus de leur équipage, une centaine d'hommes armés. Les rameurs étaient protégés par deux rangées de boucliers, disposées l'une au-dessus de l'autre parallèlement au mât de beaupré. Deux grandes plateformes accueillait les combattants et supportaient les machines de guerre.

Quand aujourd'hui nous pensons aux galères, nous évoquons une prison flottante sur laquelle des condamnés enchaînés à leurs bancs ramaient, sous les coups des gardes-chiourme, jusqu'à mourir d'épuisement. Cependant, il y eut aussi des galériens pour faire, contre salaire et volontairement, cet affreux métier.

Protégés par l'agile escorte des galères, les navires marchands, qui dérivait des navires marchands romains, commencèrent, dès le XI^{ème} siècle, à accomplir des voyages de longue durée.

Ces vaisseaux, surmontés de châteaux de proue ou de poupe relativement très élevés, avaient les voiles déjà disposées d'une façon savante, pour tirer parti des moindres souffles des vents. Ils devinrent des caravelles à faible tonnage, comme la *Nina* et la *Pinta* de Colomb, ou des navires à trois mâts, de dimension plus imposante.

Durant les croisades on avait pratiqué, dans les flancs des navires, de vastes portes par lesquelles on pouvait faire passer des chevaux.

Une autre fois, nous parlerons de la transformation des bateaux à voile... Ce que nous voulons encore dire, aujourd'hui, c'est que, si l'Europe chrétienne existe toujours, elle le doit aux galères et à tous les navires avançant à force de rames.

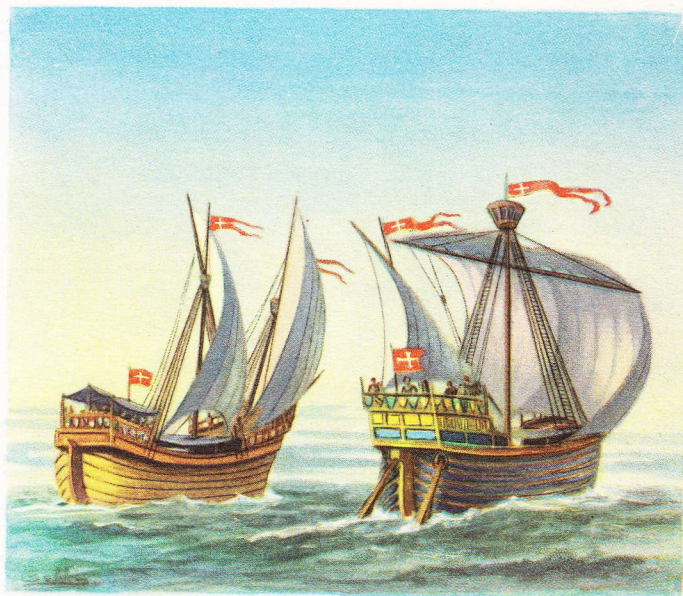
Après un millier d'années de guerres fratricides où s'épuisèrent Gênes et Venise, les marines européennes comprirent la nécessité de s'unir contre la puissance ottomane.

Le 15 octobre 1571, dans les eaux de Lépante (Grèce), la flotte commandée par Don Juan d'Autriche et qui comprenait des galères espagnoles, vénitienes, génoises et pontificales, affronta deux cents vaisseaux turcs.

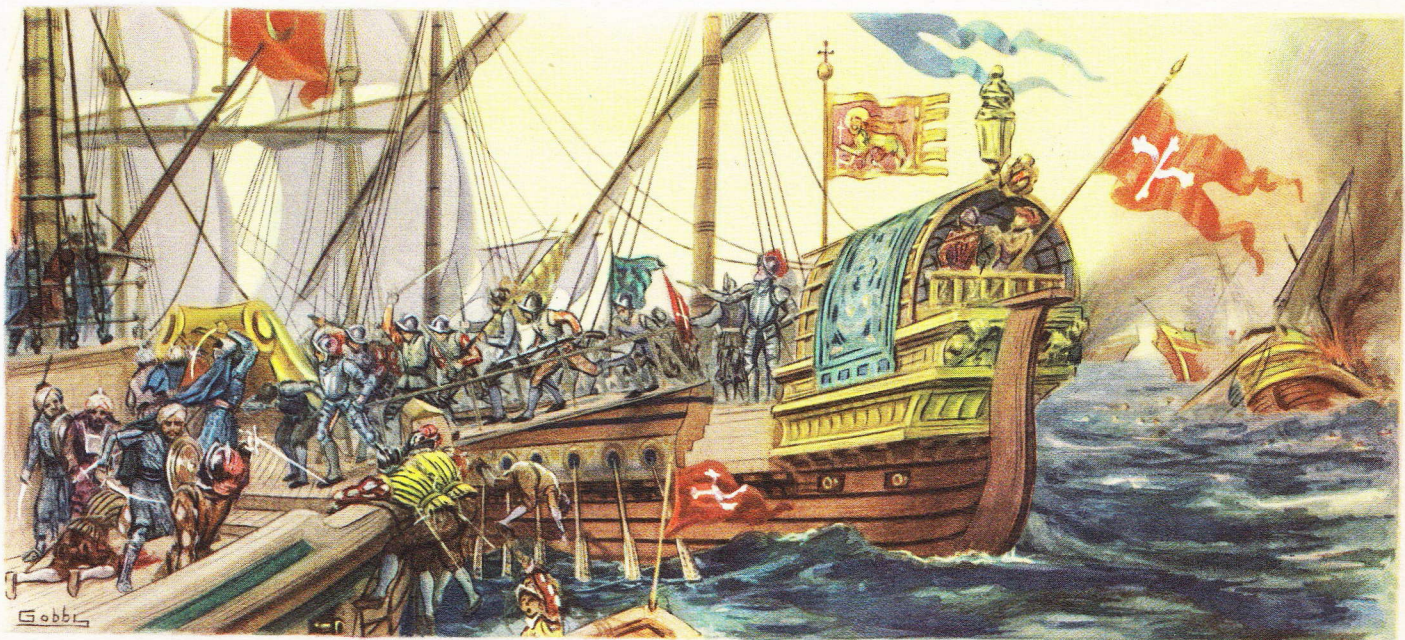
Des heures durant, les canons tonnèrent, mais, à la fin du jour, cinquante navires turcs avaient été envoyés par le fond et cent dix-sept autres s'étaient rendus aux chrétiens.

Jamais la puissance du sultan ne se releva de cette défaite. A Lépante, l'Europe a conquis la domination des mers qu'elle a détenue jusqu'à nos jours.

* * *



La Santa Maria, suivie de la caravelle Pinta emporte Christophe Colomb et ses compagnons vers l'ouest.



Les nouvelles bombardes tonnent sur la mer! Un grand combat se livre, au large de Lépante, entre galères chrétiennes et galères ottomanes. Il se termine par l'anéantissement de la puissance navale turque.

ENCYCLOPÉDIE EN COULEURS

tout connaître



ARTS

SCIENCES

HISTOIRE

DÉCOUVERTES

LÉGENDES

DOCUMENTS

INSTRUCTIFS



VOL. I

TOUT CONNAITRE
Encyclopédie en couleurs

Editeur
VITA MERAVIGLIOSA
Via Cerva 11,
MILANO