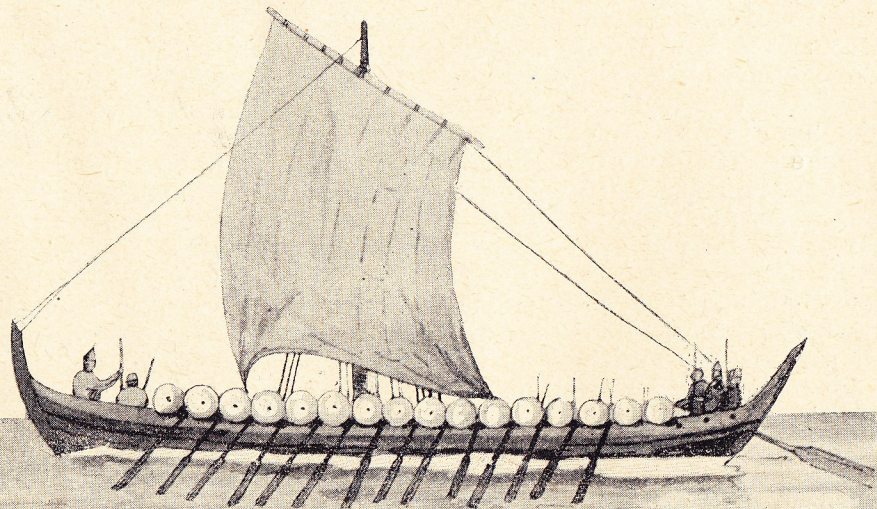


9 et 10 SIECLES NORMANDES



- De Vos

NORMANDS

Jusqu'en 1881 on n'avait pas de données précises sur ce qu'étaient les navires des Vikings, les pirates scandinaves, mais à cette époque on trouva dans un tumulus à Gokstad près de Sandefford, un « *drakkar* » parfaitement conservé ayant servi, suivant l'usage, à la sépulture d'un grand chef.

Drakkar

Ce bateau remonte à une période comprise entre l'an 700 et l'an 1000. Il est construit en chêne et à clins avec un soin et une perfection remarquables, calfaté en poil de vache goudronné. C'est une sorte de baleinière d'une forme très stable et dont les dimensions principales sont de 24 mètres de longueur, 5^m20 de largeur au maître et un creux sur quille de 1^m80. Il armait 16 avirons de chaque bord à pelle large et courte comme celle des pagaies. L'équipage ne pouvait être inférieur à 40 hommes ; il était vraisemblablement de 50. Le déplacement était de 23 tonneaux. Ce drakkar peut être considéré comme un des plus petits de son époque.

Si l'histoire ne nous dit pas grand'chose des navires normands, l'archéologie heureusement nous en apprend davantage.

Les sculptures en creux et en relief que l'on trouve sur les monuments scandinaves, et même sur des rochers, nous permettent de reconstituer les traits principaux de ces navires barbares. Les sagas ou chants historiques du Nord leur donnent les noms de Drakkars et Sekkars, « navires dragons, navires serpents », comme la *pristès* des anciens était une baleine. On pense que ces noms leur venaient des figures de fantaisie sculptées à l'avant ou à l'arrière.

Sekkars

Pristès

M. Jal, historiographe de la marine française, parle ainsi du drakkar :

« Nous pouvons induire de la définition d'Ihre que le vaisseau était fort long, que son extérieur, recouvert probablement d'écaillés peintes, montrait sur son côté des ailes dessinées; sur son avant et à fleur d'eau des pattes garnies de griffes; à l'extrémité de son étrave, une terrible tête de dragon et à sa poupe redressée, une manière de queue, ou tordue ou droite, selon que l'art du charpentier était assez grand pour arranger avec goût les extrémités des bordages de l'arrière. »

M. Jal, d'après les tapisseries de Bayeux et les indications techniques puisées dans les romans de

Rou et de *Brut*, poème de Wacefait, donne la reconstitution d'un navire normand du XII^e siècle. Les hommes de guerre rament sous la protection de leur bouclier. Ce navire n'avait que vingt rameurs et ne pouvait contenir que cinquante personnes en tout.

Les Normands essayèrent quelquefois d'imiter l'architecture imposante de navires qu'ils n'avaient pu prendre à l'abordage dans les mers méridionales. Tel était le Grand Dragon du roi Olof Trygvason, construit par le charpentier Thornbero. On n'avait jamais vu de bateau plus grand, plus beau et plus imposant tant par sa masse que par sa décoration. Il possédait trente-quatre rames de chaque côté. Si la tradition est fidèle, il pouvait être long comme les galères du XVI^e siècle. C'était, on le voit, un bâtiment d'une assez forte importance, car les galères à vingt-six avirons seulement avaient déjà 130 pieds de longueur. Grand Dragon

Le fameux Regnar Lodbrog, humilié de ne posséder que des barques propres à la navigation côtière, fit construire deux grands navires, malgré les conseils prophétiques de la Reine Aslanga. Mal lui en prit, car ses navires, conduits par des marins inexpérimentés, échouèrent misérablement sur des bas-fonds. Regnar, pris par le Roi anglais Aella, fut jeté dans un cachot; il y périt sous le crochet venimeux des reptiles, après avoir immortalisé son nom par le chant de mort si connu : « *Nous avons frappé de l'épée...* »

Mais les navires des Normands étaient généralement de petites dimensions; et cela se comprend. Leurs expéditions et leurs descentes soudaines dans les mille petits golfes des côtes d'Angleterre et de France, la nécessité de remonter des rivières peu profondes, ou d'aborder à des plages inaccessibles à des navires d'un grand tirant d'eau, les obligeaient à se servir le plus souvent de barques analogues à nos péniches, et qui étaient déjà un progrès sur les embarcations de peaux des anciens Scots, dont un poète latin disait, il y a quatorze siècles :

... Cui pelle solum sulcare Britannum
Ludus, et asserta glaucum mare findere lembo.

« Le Scot... pour qui ce n'est qu'un jeu de sillonner sur une peau les mers de Bretagne, et de fendre les vagues bleues sur une barque cousue. »

Aussi c'est par centaines que les chroniqueurs comptent ces navires, et à la bataille homérique de Braoullo, le grand chef Sigurd en avait, disent les poètes du Nord, deux mille cinquante.

L'art n'était pas étranger à ces constructions, non plus qu'un certain luxe barbare, d'une ostentation qui allait parfois jusqu'à l'extravagance. Je ne sais s'il faut croire ce que dit un historien d'un roi marin, qui aurait fait dorer les voiles et les mâts de son navire, dont les cordages étaient de pourpre.... Un autre historien parle d'un vaisseau « qui avait l'air d'être d'or, et qui renvoyait à tout l'océan les rayons resplendissants du soleil ».

Le roi Knut, qui était, il est vrai, déjà civilisé, ornait ses vaisseaux de figures de métal d'argent et d'or.

Les navires des Normands se pavoisaient également en signe de joie quand ils partaient pour une expédition de guerre, ou quand ils célébraient une de leurs victoires de pirates. Le poète Benoit de Sainte More nous représente ainsi les barques de Rollon remontant la Seine jusqu'à Meulan, avec sept cents enseignes de couleurs variées.

Les drakkars étaient faits pour résister à une mer assez orageuse; ils avaient en conséquence des flancs larges et une vaste croupe de façon à prendre sur l'eau une assiette solide. Ils étaient à fond plat et tiraient peu d'eau. D'après divers documents les Normands, avant même la conquête de l'Angleterre, abandonnèrent l'usage des embarcations légères pour adopter la « *Coque.* »

Outre le drakkar, les Scandinaves possédaient le *Sekkar*, vaisseau serpent qui avait vingt bancs de rameurs. Sa forme différait peu de celle du dragon. Il était seulement moins long, moins haut et moins large. Tous les vaisseaux normands étaient semblables par l'avant et par l'arrière. Quelques navires de guerre portaient cependant sur la poupe une petite construction particulière, à laquelle on donnait le nom de château. Ce château était une petite plate-forme crénelée, où se plaçaient des archers et des frondeurs. Il serait difficile de dire au juste quelles étaient les dispositions intérieures des navires scandinaves. Les plus petits n'étaient probablement pas pontés. Quant aux grands, ils avaient sans doute un pont comme les galères, et sous ce pont une cale partagée, selon les besoins, en chambres, magasins et écuries pour les chevaux. Les vaisseaux scandinaves ne portaient qu'un mât avec girouette et quatre ou cinq haubans. Leur voilure se composait d'une voile carrée, attachée à une vergue garnie d'écoutes à ses angles intérieurs et gouvernée par deux bras qui s'amenaient à l'arrière. La voile se repliait vers la vergue par des cargues. La vergue avait une drisse passant à la tête du mât dans un

trou ou dans un clan garni d'un rouet. Quant au gouvernail, c'était une pelle, un large aviron à manche de béquille qui se trouvait à l'arrière à droite et à gauche du bâtiment. Les ancres des Normands étaient à peu près faites comme les nôtres, mais toutes n'avaient pas cette traverse de bois ou de fer qu'on nomme le *Jas*.

Les peuples du Nord, parmi lesquels les Scandinaves se sont particulièrement signalés sur les mers par leur hardiesse et leur piraterie : avant comme pendant l'ère romaine, ils avaient déjà eu des flottes ; mais tout ce que l'on connaît de leurs constructions maritimes se réduit à peu de chose. Les Vénètes du Morbihan (mot qui veut dire petite mer), dont la capitale était Dariorigum, aujourd'hui Vannes, peuple probablement de la même subdivision Wende de la race slave, qui a donné son nom à la Vénétie et à laquelle appartiennent les Wendes de la Baltique et les Vénètes de la Paphlagonie, possédaient, selon Jules César, de grands bâtiments de haut bord propres à soutenir les chocs de la tempête et de l'abordage. Ces navires étaient entièrement en bois de chêne et supérieurs même aux navires romains. De carène plate et de peu de tirant d'eau mais à proue très élevée, ils avaient des ancres retenues par des chaînes en fer et des voiles confectionnées de peaux molles.

Il nous reste encore à dire un mot des conquêtes qu'entreprirent ces hardis navigateurs.

Pendant que Charlemagne se préparait à porter la guerre dans les états de Godfried, roi des Danois, les Normands parurent avec deux cents vaisseaux sur les côtes de la Frise et ravagèrent toutes les îles de ces parages. Ces attaques firent sentir à l'empereur l'utilité de mettre tous les points de son empire en état de défense. Il entreprit lui-même la visite de ses ports de mer pour inspecter les vaisseaux qu'il faisait construire. Il avait rassemblé deux flottes, l'une à Boulogne, l'autre à Gand. Il donna ordre à son fils Louis d'en former une sur la Garonne, une autre sur le Rhône, et la France put se croire, du moins pour quelque temps, à l'abri des insultes des Barbares !

Toutefois, malgré cette prévoyance et ces préparatifs, les Normands partaient chaque année de la Scandinavie sur leurs petits vaisseaux. Ils venaient débarquer sur la côte où le vent, sinon leur caprice, les portait, et repartaient chargées du fruit de leurs pillages. En 820, ils se présentèrent à l'embouchure de la Seine pour la première fois, disant avec orgueil : « Nous venons de la patrie des hommes. » En 841, ils pénétrèrent par cette rivière dans l'intérieur du royaume ; en 845, ils la remontèrent sous la conduite


de Ragenaire. Ils y revinrent en 851, en 852, en 855, en 858, en 861, en 876, dévastant toutes les provinces riveraines pendant plus de soixante ans, et entrant à Paris aussi souvent pour ainsi dire qu'il leur en prenait fantaisie pour rançonner les abbayes de Saint-Germain ou de Saint-Denis. Dès que leurs barques sillonnaient des fleuves, dès que le cor d'ivoire retentissait sur les rives, le peuple éperdu se pressait dans les temples, où l'on n'entendait que ces mots : « Dieu protecteur, sauvez-nous de la fureur des Normands ! » Mais ces pirates forcenés poursuivaient leurs victimes jusqu'au pied des autels, massacraient les prêtres, les enfants, les femmes, les vieillards ; puis, dégoûtants de carnage et chargés de butin, ils remontaient sur leurs navires pour revenir bientôt la flamme et le fer à la main. Le 14 mai 841, ils prirent et pillèrent Rouen, et mirent à contribution les couvents de Jumièges et de Saint-Vandrille. En 843, ils remontaient la Loire, prirent Nantes et en massacrèrent presque tous les habitants qui s'étaient réfugiés dans les églises. La même année, ils prirent encore Bordeaux et Saintes. En 844, les uns descendirent en Bretagne, d'autres s'avancèrent jusqu'aux portes de Toulouse.

Les navires des Normands étaient dirigés par un double moteur, l'action alternative ou simultanée des rames et des voiles, selon la force et l'aire du vent. Leurs armes spéciales consistaient en rostrum formé soit par une poutre à triple pointe, soit même par trois poutres, dans l'un et l'autre cas garnies de fer ou d'airain, destinées à défoncer par son choc le bordage de la barque ennemie ; en gaffes et en grappins dont on se servait pour saisir le bâtiment que l'on combattait quand on voulait finir l'engagement par un abordage. L'avant et l'arrière de ces navires étaient couronnés d'une espèce de dunette nommée château, d'où les soldats, abrités par des bastingages, faisaient pleuvoir sur le pont ennemi une grêle de pierres et de flèches. Ces espèces de tours étaient construites de manière à pouvoir être démontées ou jetées à la mer en cas de tempête ou de fuite.

Tout en continuant leurs ravages, les Normands, durant leurs longs séjours en France, avaient commencé à apprendre la langue du pays ; quelques-uns s'étaient convertis au christianisme ; quelques autres, ou par jalousie, ou à prix d'argent, avaient pris les armes contre leurs compatriotes. Ils étaient plus nombreux que jamais, et cependant ils semblaient inspirer moins de terreur. Dans l'automne de 885, ils voulurent entrer de nouveau dans Paris : ils débarquèrent, le 20 novembre, sur la rive droite, avec 700 navires portant en semble 40,000 hommes. Mais les bourgeois eurent le courage de se défendre

pendant une année entière, dirigés dans leur résistance par l'évêque de Paris, l'abbé de Saint-Germain l'Auxerrois, et Eudes, comte de Paris.

Les Normands finirent par adopter le christianisme et s'établirent sur plusieurs points de la France, particulièrement dans le pays appelé de leur nom Normandie.



La Navigation.

a

Travers
les

Agés

Projet

d'un

cortège historique.

L. Valckenaere et Pieter D'Hondt. par



L. VALCKENAERE, PIETER D'HONDT.

Bruxelles, le 20 juillet 1900.





MM. L. VALCKENAERE ET PIETER D'HONDT

AUTEURS DU PROJET : « LA NAVIGATION A TRAVERS LES AGES »