

HISTORIQUE GÉNÉRAL

MOYEN AGE — RENAISSANCE

Il est un préjugé deux fois centenaire, né de l'oubli et de la prétention savante du xvii^e siècle, qui veut qu'antérieurement aux créations de Colbert, la marine soit restée ensevelie dans les langes d'une longue et pénible enfance. A l'en croire, l'art des constructions navales aurait marché au hasard pendant une douzaine de siècles, ou plutôt il aurait rétrogradé, se bornant à donner l'essor à de pauvres bateaux de pêche, à de frêles barques de cabotage et, à l'entendre, tout aurait été obscurité, confusion, barbarie : la loi inintelligente se serait montrée sans prévoyance, la navigation aurait été incertaine et sans audace, le matelot n'aurait connu pour discipline que sa volonté brutale ou le joug oppresseur d'un tyran capricieux.

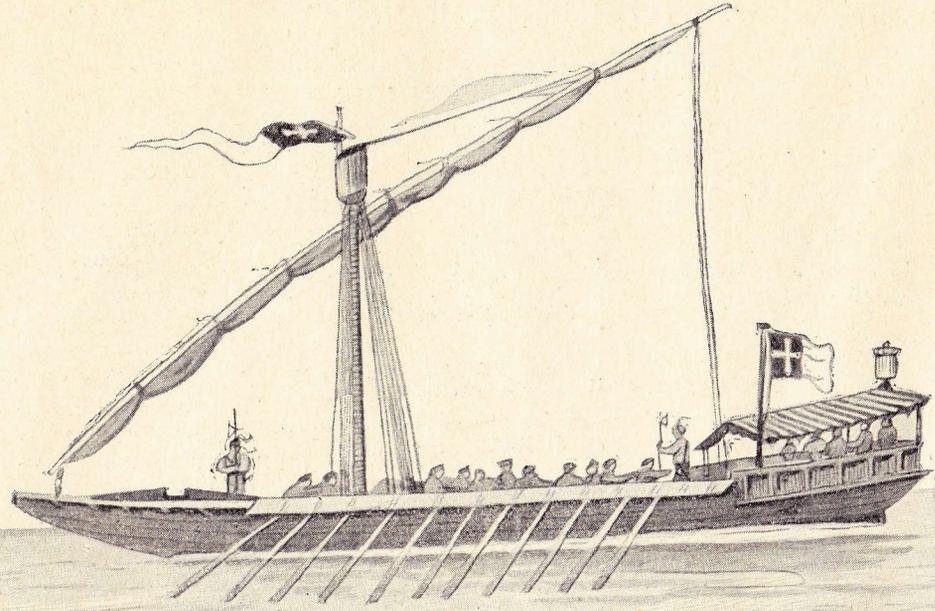
Est-il vrai qu'au moyen âge le navire fut à peine l'embryon du vaisseau de ligne qui porta glorieusement le pavillon de Duquesne ou celui de de Ruijter ? Est-il vrai que la navigation fut timide, que l'art de construire fut sans règles, et la loi sans sagesse ? Le simple bon sens se refuse à l'admettre.

De rudes combats ensanglantent les mers pendant les luttes enfantées par les rivalités actives de leurs peuples riverains ; des expéditions commerciales enrichissent les nations maritimes ; les croisades, durant plus de deux siècles, emportent tout l'Occident vers l'Orient ; les Dieppois descendent à la côte de Guinée ; Diaz pousse sa course aventureuse jusqu'au delà du Cap des Tempêtes ; Vasco de Gama et Albuquerque le Grand vont aux Indes Orientales ; Christophe Colomb risque plus encore et réussit... Et tout cela se serait fait comme par hasard au moyen de navires informes, sans organisation et sans science ?

Peut-on supposer qu'au temps où l'on édifiait Sainte-Sophie, Saint-Marc, les admirables églises et les castels du moyen âge, on ne savait pas construire de beaux et de grands vaisseaux ?

L'architecture civile et l'architecture navale ont toujours marché de pair et du même pas. Simple, quand l'architecture civile était simple, l'architecture navale fut magnifique et fastueuse lorsque sa sœur devint fastueuse et magnifique. Tant que l'habitation de l'homme resta modeste, étroite, faite de troncs d'arbre et de terre battue, le navire ne se développa point : radeau ou tronc creusé. Quand la maison

13 LES CROISADES SIECLE



L. Val...

grandit, c'est-à-dire quand le bien-être et le luxe prirent naissance, quand le commerce s'établit par l'échange et les relations plus ou moins lointaines, le navire grandit aussi, selon les besoins, logis pauvre et resserré, demeure élégante et riche, où l'amour s'établit, comme dans un palais, au milieu de chambres somptueusement décorées et de jardins parfumés, ou bien château-fort, aux remparts crénelés, aux plates-formes élevées, aux meurtrières ouvertes : villes de guerre que le vent poussait vers d'autres châteaux-forts, gardiens de la terre.

L'antiquité avait eu deux grandes familles de navires : les vaisseaux longs, qu'emportait la rame ou la voile, quelquefois toutes les deux ensemble ; les vaisseaux ronds, qui ne s'aidaient que de la voile et du vent. Le moyen âge, à son tour, transmet cette tradition à l'époque de la Renaissance, où elle ne s'arrêtera pas. Il a la famille des galères et celle des vaisseaux ou nefes. La galère meurt un jour, mais pour ressusciter bientôt. Une machine remplacera les bras des rameurs ; un agent nouveau, aussi puissant que terrible, se substituera à la force et à la volonté de la chiourme. Cette transformation de la galère est entrevue au seizième siècle, mais son moment n'est pas venu. Il viendra et le courbache du « comite » se brisera dans sa main de fer, et de pauvres esclaves chrétiens ou maures ne rameront plus sous le bâton. La roue ou l'hélice fonctionnera au lieu de la rame, la vapeur au lieu de la chiourme. Les rames se brisaient, la machine se rompra ; la chiourme se révoltait, la chaudière éclatera. Ce sera encore la galère, la galère plus parfaite, mais plus dangereuse ; la galère plus rapide qu'au moyen âge, mais qui s'arrêtera au dernier jet de sa flamme, à la première convulsion impérieuse de sa vapeur.

Depuis l'époque semi-barbare du moyen âge jusqu'à notre siècle, qui a vu naître la marine à vapeur, la forme et le grément des vaisseaux ont subi bien des modifications.

Nous allons en faire un rapide historique en citant autant que possible les types de constructions navales en renom aux siècles précédents. Toutefois, comme nous avons déjà traité des navires antiques, des bateaux normands et des galères dans les précédents chapitres, nous ne remonterons pas plus haut qu'au XII^e siècle, époque à laquelle nous voyons les *Galées*, sorte de galères qui, au dire de Weneralf, n'étaient que de petits dromons légers, essentiellement taillés pour la course, et ne possédant qu'un seul rang de rames. Voici à leur propos un passage textuel de cet écrivain : « Ce que les anciens appelaient *Liburne*, les modernes le nomment *Galée*. C'est un navire peu élevé, armé à la poupe d'un morceau de bois

Vaisseaux
longs
Vaisseaux
ronds

Galées

immobile qu'on nomme vulgairement *Calcar* (éperon), instrument avec lequel la galée perce les navires ennemis qu'elle a frappés ».

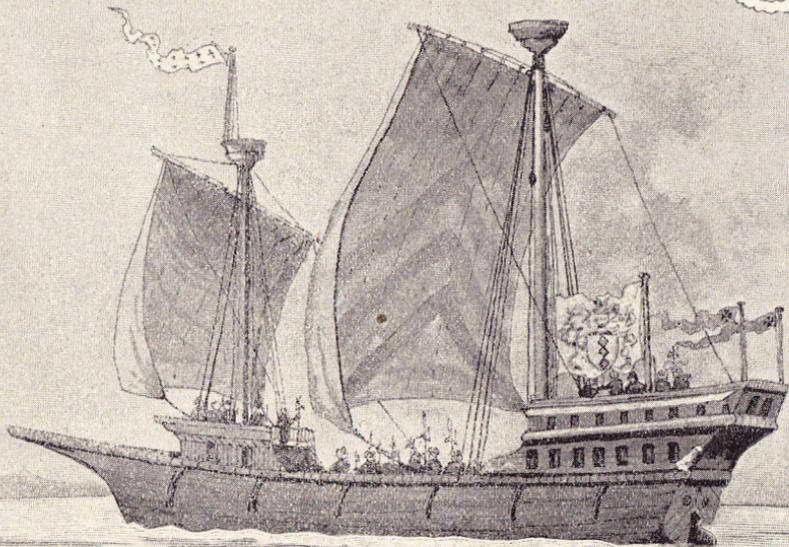
Galion

Un diminutif de la galée était le *Galio*, qui était plus court et encore plus léger à la course, était plus propre à lancer le feu grégeois. Du reste, à partir de cette invention, l'action du choc des éperons fut à peu près remplacée par la lutte corps à corps. Parmi les galées qui donnent ensuite naissance à la *Galea Grossa*, en prenant plus de ventre, plus d'ampleur, quelques-unes étaient manœuvrées à deux rames par banc, d'autres à trois. Il est même certain qu'au xvii^e siècle il y en eut de plus fortes, comportant jusqu'à cinq rames, ce qui paraît incroyable. Les galées ne possédaient qu'un mât, lequel se dressait un peu à l'avant, c'est-à-dire au premier tiers du vaisseau.

Au xiii^e siècle la flotte que saint Louis emmène avec lui vers la Terre Sainte témoigne d'assez profondes modifications survenues dans l'art des constructions navales. Saint Louis n'avait pu réunir les dix huit cents navires dont il composa sa flotte qu'en recourant à la marine des Etats voisins, à celle des Génois et des Vénitiens entre autres. Or, les contrats de louage qu'il passa avec Venise pour plusieurs bâtiments nous font connaître les détails suivants sur une embarcation du nom de « SAINTE-MARIE ». Ce navire était à deux ponts et à deux mâts ; il possédait deux dunettes superposées, deux plates-formes, un tillac supérieur et une galerie de combat de 4 ou 5 pieds, surplombant la poupe. Cette nef, armée de cent dix marins, avait 108 pieds de longueur. Les mêmes contrats nous renseignent encore sur un autre navire nommé la « ROCHE-FORTE ». Quoiqu'un peu moins long que la « SAINTE-MARIE », il était cependant plus fort ayant plus de largeur ; il avait deux gouvernails, l'un à bâbord, l'autre à tribord. Sa mâture se composait aussi de deux mâts, l'un à la proue, l'autre au milieu. Celui du milieu était moins fort et moins haut que celui de l'avant. Il n'avait que vingt-six haubans, tandis que l'autre en comptait vingt-huit. La voilure de presque toutes les embarcations de la flotte était de coton. Toutes les voiles étaient des triangles rectangles dont l'hypothénuse attachée à l'antenne s'appelait l'*Antenale*. Cependant quelques auteurs ont prétendu que les voiles des nefs de saint Louis étaient carrées.

Leur assertion n'est fondée que sur la forme et la dimension des antennes, que tous les documents du temps représentent fort longues et suspendues par le milieu. Nous devons aussi faire remarquer qu'en parlant de la Sainte-Marie et de la Roche-Forte, navires vénitiens, nous avons indirectement parlé des constructions

14^{sièc} Guerre de Cent ans.



navales sorties des ports de France et des autres pays européens. A cette époque tous les bâtiment génois, castillans, français, etc., se ressemblaient ; connaître ceux-ci, c'est connaître ceux-là.

Les *Galées* du XIII^e siècle s'étaient aussi quelque peu transformées. Plus fines, plus effilées que celles du siècle précédent, l'on voyait déjà poindre en elles l'espèce dite (au XIV^e siècle) des *Galères subtiles*. Ces galères extrêmement légères à la course étaient garnies, de chaque côté de vingt-quatre à vingt six avirons et mesuraient 110 à 120 pieds de longueur. Après leur apparition, le *Pamphile* disparut peu à peu.

Caraques

Cependant au XIV^e siècle, et même aux XV^e et XVI^e, les navires les plus célèbres furent les *Caraques*, bâtiments d'un tonnage considérable qui, pour la grandeur, venaient de suite après les vaisseaux proprement dits. Leur tonnage peut être évalué par leur chargement qui allait quelquefois jusqu'à 1400 barriques. En 1359, les Castillans prirent une caraque vénitienne qui avait trois couvertes (trois ponts) et devait par conséquent être haute comme les « *Grosses Flûtes* » du XVII^e siècle. En 1545, une caraque française le *Caraquon*, qui passait pour le plus beau navire et le meilleur voilier, était d'un port de 800 tonneaux, et avait cent pièces d'artillerie de tous calibres pour armement de guerre. Les caraquas du XIV^e siècle n'avaient que deux mâts ; au XV^e elles en prirent trois puis quatre. D'abord à trois ponts, elles arrivèrent à en posséder jusqu'à sept. La poupe et la proue dépassaient le tillac de la hauteur de trois à quatre hommes et figuraient des châteaux élevés à chacune des extrémités. Ces châteaux portaient chacun trente-cinq à quarante canons.

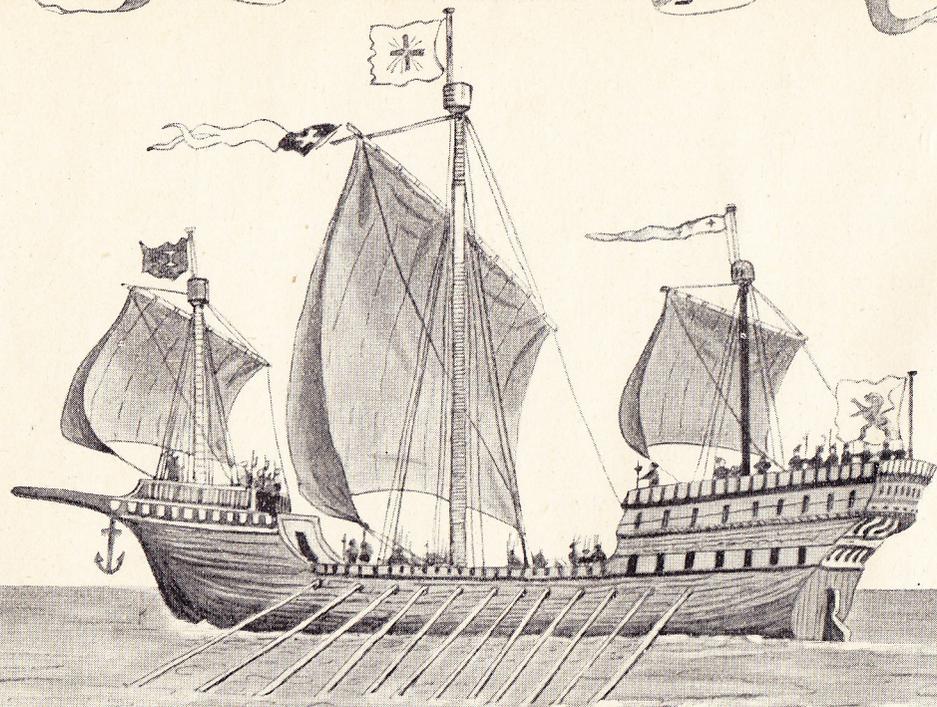
Flûtes

L'usage des bouches à feu changea peu l'aménagement des galères ; leur proue seule, quelque peu renforcée, fut armée d'un long canon établi sur un massif de bois destiné à son recul, et se prolongeant sur le milieu du navire dans toute sa longueur. On nommait *Coursie*, cette pièce de bois et *Coursier*, le canon posé dessus. A ses côtés, des montants verticaux supportaient quelques *Faucons* ou *Espingoles*.

Galéasse

La *Galéasse*, née de la *galea grossa*, issue à son tour de la galée, portait, ainsi que la caraque et les autres navires, deux châteaux, l'un à la proue, l'autre à la poupe. Celui d'avant contenait 12 canons en trois étages, dans celui d'arrière 10 seulement, en deux étages. La galéasse avait 32 bancs de rameurs, et entre chacun de ces bancs se dressait un pierrier sur pivot. C'était, on le voit, un armement assez formidable. La galéasse avait trois mâts et des voiles latines. Les Vénitiens usaient beaucoup de ce bâtiment. Leur fameux BUCENTAURE était de la famille des galéasses.

14^{ème} LES CROISADES SIECLE



L. Valentin

La Navigation.

a

Travers
les

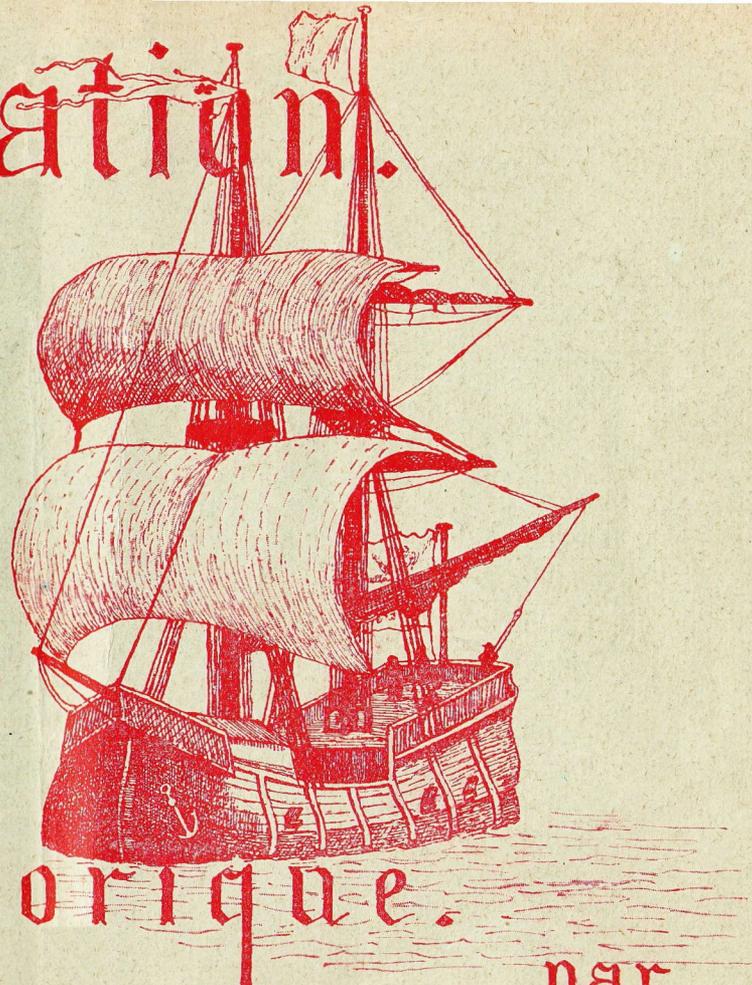
Agès

Projet

d'un

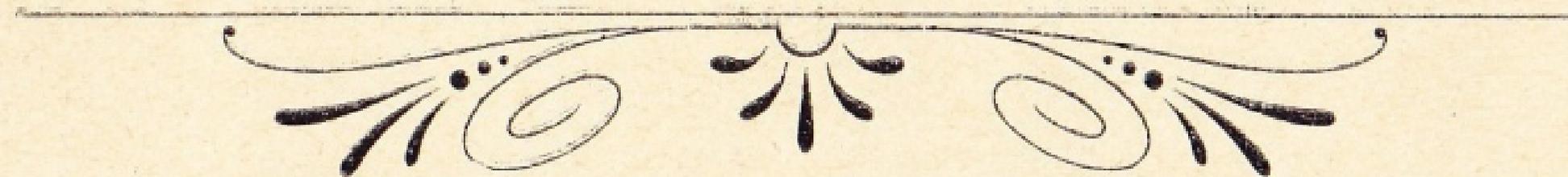
cortège historique.

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 »