

GALÈRES, NEFS

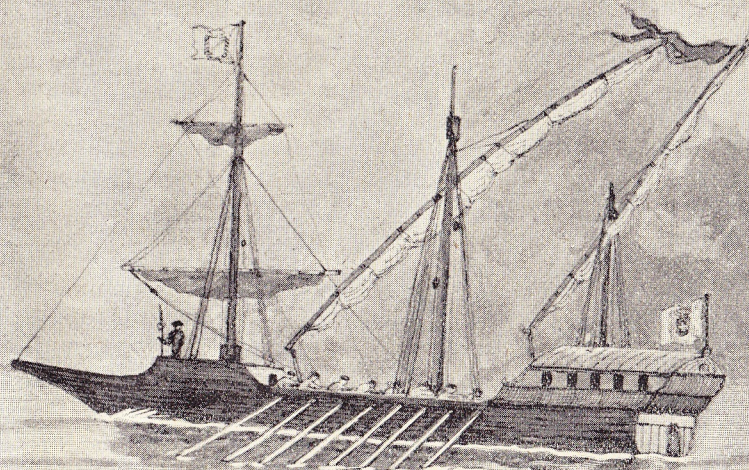
FLOTTES — LOIS — COUTUMES — COMBATS

Lorsque la nécessité suggéra aux riverains des mers l'idée de construire un édifice capable de porter l'homme sur l'eau ils prirent pour règle, les phénomènes naturels ; le poisson long pas large, de flanc, plus mince vers la queue qui gouverne qu'aux épaules où fonctionnent les nageoires ; ce poisson est rapide. L'oiseau aquatique, au contraire, court, largement assis sur l'eau, plus étroit à la naissance de la queue qu'à la naissance du cou, est lent dans sa marche. De là deux familles de vaisseaux, les vaisseaux ronds et les vaisseaux longs.

Le vaisseau rond s'asseyait sur l'onde comme le cygne, le vaisseau long glisse dans l'eau comme

16^{ME} SIECLE.

NAVIRE de DIEPPE



L. Valentin

Wyllands

le thon ; le vaisseau rond devient trois fois plus long que large ; le vaisseau long, six, sept, huit fois moins large que long. Depuis on a souvent modifié ces rapports, mais on y est toujours revenu.

La galère que les dernières années du ^{xviii}^e siècle virent effacer de la liste des navires utiles et qui disparaît alors de la marine, fut le plus parfait des vaisseaux longs, celui que tous les peuples qui rêvaient la domination de la mer Méditerranée construisirent avec le plus de soins et de luxe et dont la première construction remonte à une antiquité très reculée. Les anciens désignaient la galère par le nombre d'étages de rameurs : birèmes, trirèmes, etc., la forme, le gréement et l'armement en sont assez peu connus ; on sait que le bâtiment était peu élevé, sans pont à l'origine et n'ayant qu'un seul mât. Plus tard on construisit à l'avant et à l'arrière de petits planchers destinés à recevoir des soldats pour le combat. Le mât ou, par la suite, les mâts qui portaient les voiles, pouvaient s'enlever ou s'abaisser à volonté. Aussi on voit, à la bataille d'Actium, le lieutenant d'Auguste faire mettre à terre les mâts et les voiles de ses vaisseaux. Suivant plusieurs auteurs, on construisit aux extrémités des navires des plates-formes, sortes de tours de combat, d'où l'on faisait pleuvoir sur l'ennemi des traits et des artifices incendiaires. Les Grecs et les Carthaginois faisaient souvent dresser, pendant le combat, un mât dont les antennes portaient une masse de plomb appelée *Dauphin*, destinée à défoncer par son choc les navires des assaillants. Les Romains munirent leurs galères d'un *Corbeau*, grappin inventé par Caius Duilius, permettant d'accrocher le bâtiment ennemi, de combattre corps à corps comme sur terre ferme et donnant ainsi l'avantage aux Romains moins bons marins, mais meilleurs soldats que les Carthaginois.

Les galères des anciens furent souvent aussi armées d'un éperon ou rostre d'airain, destiné à briser la carène du vaisseau ennemi. A l'arrière, deux rames, deux larges avirons en forme de pelle tenaient lieu de gouvernail ; quelquefois il y en avait quatre, deux de chaque côté. Le manche de chaque aviron était traversé d'une clef qui en facilitait la manœuvre.

Toutes les galères, à l'origine, eurent un seul rang de rames ; c'étaient les *monères* des Grecs, *uninèmes* des Latins. Ces galères se distinguaient entre elles par le nombre des rameurs ; il y avait la *triacontoros* ou galère à trente rameurs, quinze de chaque côté, la *pentèkontoros*, à cinquante rameurs. Une ceinture renforçait les flancs du bâtiment et servait d'appui aux bancs des rameurs. C'était sur ces bancs que les rameurs dormaient pendant la nuit.

Bientôt vinrent les *birèmes*, à deux rangs de rames ; les *trirèmes*, à trois rangs ; les *quadrirèmes*, à quatre rangs ; *quinquirèmes* ou *pentêres*, à cinq rangs ; les *sextirèmes*, etc. Les bancs de ces rames s'élevaient en gradins, comme les degrés d'un escalier.

Les Erythréens furent les premiers qui placèrent un double rang de rames ; Aménoclès, dit-on, en ajouta un troisième, Anstotélès, le Carthaginois, un quatrième, Nesichton, d'après Pline, ou Denys le Silicien, d'après Dodore, un cinquième, Xénagorus de Syracuse, un sixième, Nesigiton accrut le nombre des rangs jusqu'à dix ; Alexandre le Grand le porta à douze, Ptolémée Soter à quinze ; Philippe (père de Persée) à seize ; Démétrius, fils d'Antigonos, bâtit un vaisseau à trente rangs de rames.

Ptolémée Philopator, mû par le désir de surpasser tout ce qu'on avait fait avant lui, augmenta le nombre des bancs jusqu'à quarante. Le vaisseau qu'il fit construire à cet effet avait des proportions telles que, de loin, on le prenait pour une île flottante et de près pour un immense château bâti sur la mer ; sa longueur était de 280 coudées (1), sa largeur de 38 et sa hauteur de 48. Le même prince fit construire, pour naviguer sur le Nil, un vaisseau qui avait un stade en longueur. Cependant ces deux navires gigantesques n'étaient rien en comparaison du vaisseau de Hieron, construit sous la direction d'Archimède, et dont la description a fourni à Moschion la matière d'un volume entier. Suivant cet auteur, on avait employé pour le bâtir autant de bois qu'il en eût fallu pour cinquante galères ordinaires. Il renfermait une grande variété d'appartements, des salles de banquets, des salles de bains, une bibliothèque, des jardins, des étangs remplis de poissons, des écuries et même un temple dédié à Vénus. Les lambris des principaux appartements étaient couverts de riches incrustations, et leurs panneaux, brillamment coloriés, représentaient les principaux événements de l'Illiade ; les plafonds, les fenêtres et toutes les autres parties étaient ornés avec un art et une magnificence admirables. Dans la partie supérieure des appartements, il y avait un gymnase, c'est-à-dire une vaste pièce destinée aux jeux et exercices du corps. Le pavé du temple de Vénus était incrusté d'agates et d'autres pierres précieuses. Ce fameux vaisseau avait vingt rangs de rames ; il était entouré d'un rempart en fer, flanqué de huit tours garnies de machines de guerre, qui pouvaient lancer à un demi-mille une pierre pesant 300 livres ou un dard de 12 coudées de long.

17^e Siecle Bateau d'interieur



L. M. K. 1750

De tout temps, c'est-à-dire depuis que l'antiquité eut une marine de guerre puissante en même temps qu'une marine de commerce active, — et cela date des Phéniciens, — les proportions des deux espèces de navires, le vaisseau rond et le vaisseau long ont été les mêmes. Presque tous les devis des galères du moyen âge reviennent à peu près à celui que Marin Sanuto proposait au pape Jean XXII, comme devant être le meilleur. Il s'agit, non pas d'une galère commune, ayant un homme pour chaque rame, (et ses rames réunies au nombre de trois sur chaque banc,) mais d'une galère plus grande, à quatre rames par banc.

» *Elle aura, dit le Torsello vingt-trois pas et deux pieds vénitiens ; sa plus grande largeur sera de seize pieds et demi, et sa hauteur, du fond de la cale jusqu'à la couverture, de sept et demi. A la proue elle sera haute de dix pieds et de onze à la poupe. »*

Les galères moins importantes et munies d'un moindre nombre de rames, étaient presque aussi longues, mais un peu moins larges et moins hautes. Les choses restèrent à l'état latent aux ^{xiv}^e, ^{xv}^e et ^{xvi}^e siècles. La galère de Lépante, qui différait de celles qui l'avaient précédée par la décoration bien plus que par les données fondamentales, resta traditionnelle jusqu'à la fin du ^{xviii}^e siècle ; elle avait pour aïeule la *Trième*, fille du navire à rames des Phéniciens.

Différentes catégories de navires dérivent de la galère, entre autres : le *Dromon*, dont nous avons précédemment dit l'usage chez les anciens.

A côté du Dromon figurait encore le *Pamphile* que nous avons précédemment décrit. Citons ensuite la *Chelandre* ou *Selandre*, qu'un auteur du ^{xi}^e siècle représente comme un navire d'une longueur extraordinaire, d'une grande vitesse, ayant deux étages de rameurs, cent cinquante hommes d'équipage et qui, trois siècles plus tard, deviendra simplement un grand bateau plat à voiles, portant le nom de *Chaland*.

La *Taride* est une variété de la galère marchande, que les Génois accréditèrent au ^{xiii}^e siècle par leur marine de Constantinople ; l'*Huissier*, doit son nom à un huis ou large porte qui s'ouvrait en avant de sa poupe pour l'embarquement des chevaux.

Guillaume de Tyr nous fait connaître le *Chat* ou *Chatte* à propos d'un fait de guerre maritime se rapportant à l'an 1121, en disant que ce navire à éperon plus grand que la galère, portait cent rames dont chacune était maniée par deux hommes.

Chelandre
ou
Selandre

Chaland
Taride
l'Huissier
Chat ou Chatte

Sayette ou **Saities** La *Bucentaure* et la *Sayette* ou *Saities* (flèche) dont le nom caractérise la forme effilée et la marche rapide, avec leurs douze ou quinze rames de chaque côté, remplissaient au ^{xii}^e siècle le rôle que joueront du ^{xiv}^e au ^{xvii}^e le *Barinel* et le *Brigantin*.

Nef Rappelons ici la *Galéasse*, qui était plus grande et plus forte que la galère commune et la *Galiotte* qui est une galère de seize à vingt-cinq bancs de rameurs ou à rames mues par trois hommes.

Le *Galion* tenait un rang intermédiaire entre la nef proprement dite et la grosse galère. C'était à vrai dire une nef allongée, plus étroite du fond et des flancs que les autres espèces de nefs. On vit d'ailleurs quelquefois des galions allant à rames, mais ce fut l'exception. Les Vénitiens avaient un galion à rames en 1570, dans la flotte qui alla chercher les Turcs devant l'île de Chypre. Les galions ordinaires dont la poupe formait deux lobes arrondis, séparés par l'étambot (ou support du gouvernail) aivaient deux ponts, les plus grands en avaient trois.

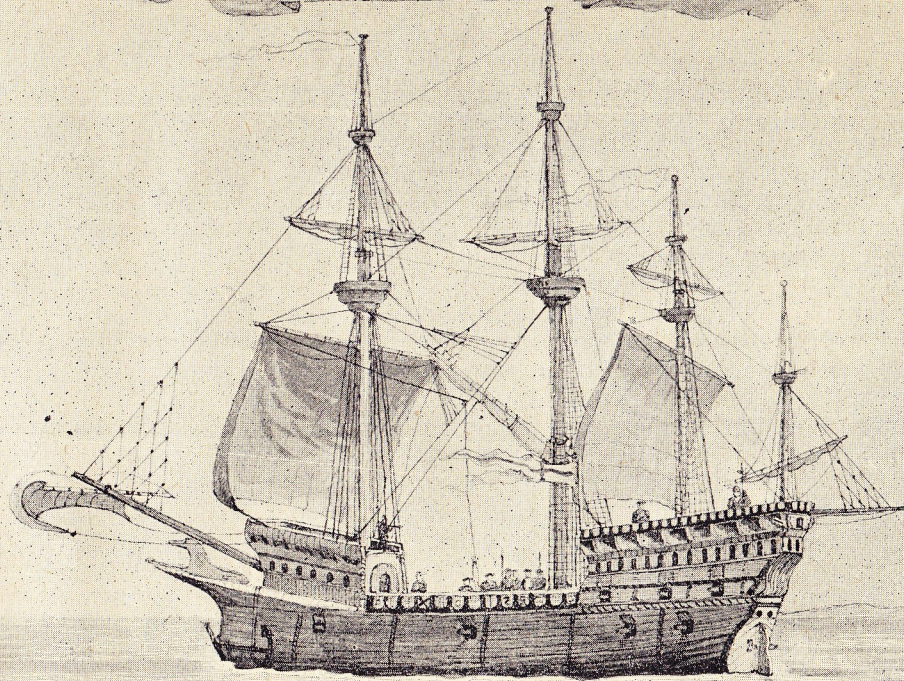
Freste C'est encore au groupe si varié et si multiple des galères qu'appartiennent deux sortes de navires en usage aux ^{xv}^e et ^{xvi}^e siècles : la *Freste* et la *Frégate*, qui étaient l'une et l'autre des diminutifs de la *Galéasse*.

Nous voici arrivés aux vaisseaux ronds, à la *Nef*, qui est le chef de cette famille. En général ces bateaux ne vont qu'à la voile ; quelques-uns seulement admettent parfois la rame. Ce navires était court, sa poupe large et plate, le château élevé ; les nefs du ^{xiii}^e siècle avaient deux mâts, le mât de proue ou de misaine et le mât de milieu ou grand mât.

Cimbarie
Gombaries
Coque Le ^x^e siècle nous montre chez les Vénitiens, de grands et lourds bâtiments de charges dont les Sarrasins avaient fourni le modèle et qui portaient le nom de *Cimbaries* ou *Gombaries*. Il y avait aussi la *Coque* qui selon un chroniqueur tudesque était ronde de l'avant et de l'arrière, courte de portée, haute en mer et tirant beaucoup d'eau ; ce genre de bâtiment, qui passait pour insubmersible à cause de sa forme, figure dans toutes les flottes de guerre ou de commerce, du ^{xii}^e siècle jusqu'à la fin du ^{xv}^e. La coque, si souvent employée au moyen âge, avait sans doute donné l'idée d'un autre grand navire du même genre que les Vénitiens appelaient *Buzo* (ventreux), les Génois *Penzono* (à grosse panse) et les Provençaux *Busse* (signification analogue aux deux premières). Ces diverses dénominations pittoresques indiquent assez quel était le type de ce genre de navire aux larges flancs, tenant bien

Buzo

16^{ème} siècle.



Nef de Henri VIII.

L. Valentin

la mer, marchant lentement, mais capable de contenir d'immenses cargaisons et d'énormes fardeaux.

Au rapport de Mathieu-Pâris, Richard 1^{er}, dans la flotte qui l'emportait à la Terre Sainte, avait treize « *Busses* », dont l'historien pour faire comprendre qu'elles étaient grandes, se contente de dire qu'elles étaient « *voiliées d'un triple déploiement de voiles* » ou autrement « qu'elles avaient trois mâts ». En quoi la busse différait-elle de la *nef*? Je n'en sais rien; ce qu'il y a de certain, c'est que les deux navires avaient des caractères particuliers, assez marqués pour qu'on fit des navires procédant de la *nef* et du « *buzo* », et que l'Italie nommait **Buzo-Navi**. Le grand statut vénitien de 1255 les mentionne avec les busses et les nefs ordinaires. Comme les nefs et les busses communes, les *busses-nefs* avaient deux mâts et portaient des voiles latines.

Les *Palandres*, les *Hourques*, les *Birtones*, les *Marsilianes*, les *Pataches* et les *Maones* étaient des variantes de la *nef*, navires inférieurs au galion et cependant d'une certaine importance.

Grâce à la *Charente* et au *Caraquon* de François 1^{er}, grâce aux *galions d'Espagne*, qui, suivant un dicton populaire, revenaient éternellement d'Amérique enflés de l'or du Pérou, les noms de la *caraque* et du *galion* sont connus de tout le monde. La *caraque* fut, dès le xiv^e siècle, un navire grand, gros et différent de la *nef* par certains détails de construction qui nous restent cachés. Il portait jusqu'à 2000 tonneaux et faisait le voyage des Indes Orientales. Le premier bâtiment cuirassé a été une *caraque*; le navire construit à Nice en 1830 appartenait aux Chevaliers de Saint-Jean de Jérusalem et faisait partie de la grande escadre envoyée par Charles-Quint devant Tunis afin de secourir contre Barberousse, Muley-Hasson détrôné. Le célèbre André Doria commandait l'expédition. Après un siège de quelques jours Tunis fut enlevée d'assaut, succès auquel la *caraque* nommée Santa Anna contribua beaucoup, dit Bosio qui l'a décrite. Elle avait six ponts, une nombreuse et puissante artillerie; son équipage se composait de trois cents hommes. Ce qu'on remarquait de plus singulier dans sa construction, c'était sa cuirasse de plomb, fixée par des boulons d'airain et à laquelle le chroniqueur attribue la sécurité du navire, qui ne fut pas endommagé par les projectiles. Cette cuirasse, qui ne lui enlevait rien de sa vivacité et de sa légèreté, ajoute Bosio, était assez solide pour résister à l'artillerie.

En 1545, François 1^{er} avait en Normandie une *caraque* si belle, si richement décorée, si haute

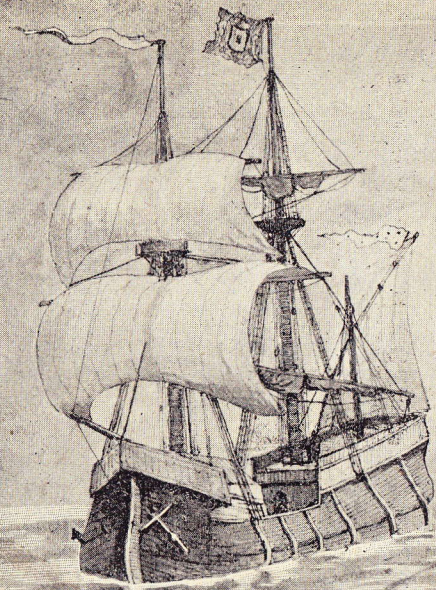
de ponts et de châteaux, si bien armée, qu'on la nommait par excellence la Grande-Caraque ou par imitation de l'augmentatif italien, le Caraquon. Ce superbe navire allait recevoir avec la bannière de France celle de l'amiral Claude d'Annebaut, nommé commandant d'une flotte « ordonnée » pour combattre les Anglais ; tout s'app préparait au havre de la ville française ; l'armée se réunissait sous le cap de Caux ; on s'app préparait à lever l'ancre et à livrer au vent les voiles peintes de couleurs variées ou chargées des armes et blasons de leurs capitaines. Le roi voulut visiter sa flotte. Il se fit porter de Honfleur au mouillage de ses vaisseaux. Une cour nombreuse de gentilshommes et de nobles dames le suivait. C'était à bord du Caraquon que se rendait François 1^{er}. D'Annebaut l'attendait et avait fait préparer une collation pour recevoir ses illustres visiteurs. Les instruments de musique sonnaient ; le canon joyeux se faisait entendre ; déjà les pages apportaient les vins et les friandises, le Roi admirait le bel ordre de cette grande machine de guerre qui le lendemain, devait, avec ses cent pièces de bronze, foudroyer les nefs et les caragues d'Angleterre. Tout à coup des cris partent de l'avant : « Sauvez le Roi ! Dieu nous garde, voici l'incendie ! A l'aide, le feu est à bord ! ». Le feu s'était déclaré, en effet, dans les cuisines et déjà tout le château d'avant était en flammes. Le grément flambait aussi, et les secours étaient impuissants. Les embarcations de tous les navires accouraient plutôt pour sauver la cour, l'équipage et les choses précieuses que pour sauver le Caraquon. Au bout de quelques heures, il ne restait plus d'un magnifique vaisseau de huit cents tonneaux, qu'une carène à demi consumée, et, sur le rivage, les cadavres de quelques hommes tués par les boulets que lançaient les canons pendant que brûlaient les batteries.

La perte du Caraquon, pendant une fête, la veille d'un combat, fut la cause d'un grand deuil dans la flotte et à l'hôtel du Roi ; on en tira de mauvais présages pour l'avenir de la campagne navale qui commençait par un si cruel désastre ; les augures furent heureusement démentis par l'événement. D'Annebaut battit les Anglais à l'île de Wight.

Sous Louis XII, la « Charente » eut, entre toutes les caragues de France, une renommée de force et de beauté, balancée à peine par celle que justifiait si bien la nef « *Marie-la-Cordelière* », cette merveille des chantiers armoricains, donnée à la France par sa bonne Reine Anne de Bretagne.

« La Charente, dit Jean d'Anton, qui l'avait vue dans la Méditerranée, était armée de douze cents hommes de

Caraquon



NAVIRE de DIEPPE

1651

guerre, sans les aides, de deux cents pièces d'artillerie, desquelles il y avait quatorze à roues (c'étaient les fortes pièces) tirant grosses pierres et boulets serpentins. Elle était ravitaillée pour neuf mois et avait voile tant à gré. Elle était si bonne voilière qu'en mer n'étaient pirates ni écumeurs qui devant elle tinrent vent.»

A la fin du ^{xvi}^e siècle, les caraques de Portugal, faites pour le négoce, avaient dépassé de beaucoup en grandeur la Charente et le Caraquon de 1545.

« Ces caraques, dit le père Fournier, jésuite, qui s'était adonné aux choses de la marine et avait beaucoup de navires, sont ordinairement du port de quinze cents à deux mille tonneaux, voire plus; de sorte que ce sont les plus grands vaisseaux du monde, à ce qu'on estime et ne peuvent naviguer à moins de dix brasses (cinquante pieds) d'eau... Ces grandes caraques ont quatre ponts ou étages, et en chacun étage, un homme tout grand soit-il, s'y peut promener sans toucher de la tête au pont ou tillac, voire s'en faut plus de deux pieds. La poupe et la proue sont plus hautes que le tillac (supérieur) de plus de trois, voire quatre hommes, de sorte qu'il semble que ce soient des châteaux élevés aux deux bouts; et y peut avoir trente-cinq à quarante pièces de canon de fonte verte... et leur canon est du poids de quatre à cinq mille livres. Le moindre est de trois mille. Outre cela, il ne laisse d'y avoir quelques petites pièces comme espoirs ou pierriers qu'ils mettent dans les hunes... Ils ne vont que pour marchandises, jamais pour la guerre... Les hommes qui entrent en ces caraques sont au moins six cents et au plus treize cents... dont sept à huit cents soldats... »

Un navire petit, mais que les voyages des Portugais et la découverte du Nouveau Monde ont rendu célèbre, mérite qu'on en parle avec quelques détails : c'est la *Caravelle*. Le Caravalle espagnol (le des Grecs du moyen âge) donna naissance à cette petite nef que la grâce, la légèreté, la finesse de sa carène et ses excellentes qualités recommandèrent aux navigateurs hardis qui allaient chercher des terres nouvelles, doubler les caps inconnus et entrer dans les rivières vierges encore des sillages des vaisseaux européens. Etroite à l'arrière, un peu large à la proue, un peu haute de côté, l'arrière chargé d'un double château, l'avant élané et portant un château d'un seul étage, telle est la Caravelle qui arbore quatre mâts verticaux et un mât incliné sur l'étravère dressée. Au mât de proue se déploient deux voiles carrées; une basse voile, le trinquet, et une voile haute, la gabbie. Une voile triangulaire se hisse au grand mât, planté au milieu du navire. Les mâts qui s'élancent du château d'arrière et de la poupe portent, comme celui-ci, chacun une voile latine. Quelquefois, et c'est ce que fit Christophe Colomb, à sa nav, la Pinta, dans le port de l'île Gomère, la Caravelle est mâtée « à la navaresca, » c'est-à-dire à la manière des nefs. Le mât du milieu borde alors deux voiles carrées, au lieu de son grand triangle latin.

Caravelle

La Navigation.

a

Travers
les

Ages

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 »