

La Caravelle porte bien la voile et marche aussi aisément en montant dans le vent que vent en poupe. Elle vire de bord aussi facilement que si elle faisait cette évolution à l'aviron; c'est le capitaine Pantero-Pantera qui l'affirme, et tout le journal du voyage de Colomb confirme cette assertion d'un homme pratique. Guillaume de Tyr parle de naufrage, sur la côte d'Egypte en 1182, d'une nef qui portait quinze cents pèlerins à la Terre Sainte. Les statuts de Marseille (xiii^e siècle) mentionnent des navires qui portaient mille passagers et plus. Au temps où se rédigeaient ces statuts, tous les peuples qui bordaient la Méditerranée étaient en admiration devant une nef que sa grandeur avait fait nommer le *Monde*. Saint Louis revint de sa croisade sur un navire qui, outre le Roi et sa Cour, outre l'équipage ordinaire aux vaisseaux de sa taille, avait à bord huit cents passagers. En 1172, Venise avait fait cadeau à l'Empereur Manuel Commène d'un navire, le plus grand qu'eussent encore reçu les eaux de Byzance. Il était si vaste, que Dandolo l'appelait d'un nom qui signifiait *vingt nefs*; et cependant il était si rapide, que les galères grecques ne purent l'atteindre quand il transporta au milieu d'une nuit tout ce qui était Venise à Constantinople, tout ce qui fuyait la colère et la perfidie de l'Empereur, c'est-à-dire au moins quinze cents personnes. Geoffroy de Villehardouin mentionne cinq nefs qui portaient sept mille hommes d'armes; et il ne prend pas la peine de remarquer qu'elles étaient grandes, bien qu'en effet chacune avec son équipage, portait environ quinze cents hommes. La chronique de don Pedro de Castille mentionne, à la date de 1351, la Rosa, nef castillane de douze cents tonneaux qui appartenait à Castro de Urdiales. Mathieu Grimaldi fit construire à Gênes; en 1364, une nef de neuf cent soixante-quinze tonneaux, longue de cent trente pieds. Un autre Génois mit en chantier, le 31 mai 1637, une nef de quinze cents tonneaux qui reçut les noms de *Sainte-Marie Saint-Jean-Baptiste* et *Saint-Nicolas* (Arch. des notaires de Gênes). Aux premiers siècles de l'ère chrétienne, où la tradition antique se conservait assurément, les très grands navires n'étaient pas plus rares qu'au milieu du moyen âge. Tout se tient, la tradition va d'un siècle à un autre, et le charpentier du port y reste fidèle. Ce n'est pas que le respect pour la tradition soit l'immobilité; non, le constructeur naval cherche toujours. Il rétrécit ou élargit le navire, il le fait plus ou moins plat, plus ou moins large à l'avant ou à l'arrière; il tâtonne, mais ses essais ne peuvent l'emporter loin en dehors des principes posés par l'antiquité, qui avait perfectionné le navire aussi bien que le temple et le palais.

Si le moyen âge a de bons et de beaux navires, s'il a de nobles et grands vaisseaux, il a aussi des flottes considérables.

Les Génois, pour combattre cent dix galères pisanes impériales, marèrent en 1242 quatre-vingt-treize galères, treize tarides et trois grandes nefes. En 1248, Louis IX traversa la Méditerranée avec une flotte de dix-huit cents vaisseaux, « *que grandz que petitz* » selon l'expressio du naïf et fidèle Sire de Joinville. On sait que, dans cette flotte, étaient de très grands navires dont les uns portaient plus de mille passagers et les autres jusqu'à cent chevaux. Quarante cinq ans avant la croisade de saint Louis, les chrétiens étaient allés attaquer Constantinople avec une armée navale de trois cents navires, au rapport de Dandolo, et de quatre cents quatre-vingts, au dire de Ramusio, qui en faisait ainsi le dénombrement : cinquante galères, soixante-dix nefes et autres navires pour le transport des vivres, deux cent quarante pour les troupes et cent vingt pour les chevaux. Nicéas, qui n'est ni d'accord avec Dandolo, ni avec Ramuso, compose l'armée chrétienne de cent dix galères et soixante-dix nefes, dont la plus belle, par sa masse imposante, sa force, et la richesse de son architecture, était le « *Monde* », que je nommais tout à l'heure.

En 1295, la flotte française que Philippe le Bel préparait dans les ports de Normandie contre Edouard I^{er} comptait cinquante-sept galères et galiotes, avec deux cent vingt-trois nefes de diverses grandeurs. Eric XII, roi de Norvège, arma en même temps deux cents galères et cent grandes nefes qui devaient aider les vaisseaux de Philippe. Le 8 septembre 1298, Lambra d'Oria, commandant cent dix galères génoises, rencontre sur la côte d'Esclavonie, non loin de l'île de Scoleola, cent vingt galères vénitiennes, dont soixante-dix tombent en son pouvoir. Pressée par les menaces de ses ennemis, Venise répare et arme cent galères en cent jours. En 1570, Sélim expédie pour Rhodes une flotte de cent seize *galères*, trente *galiotes*, treize *fustes*, six *grosses nefes*, un *galion*, huit *mahories*, quarante *passe-chevaux*, et un grand nombre de *caramoussats* chargés de vivres, d'artillerie et de munitions de toutes sortes ; et les chrétiens, sous le commandement de Marc-Antoine Colonne, vont opposer à l'amiral Sélim cent quatre-vingt-quatorze *galères*, douze *galéasses*, un *gros galion* et quatorze nefes. Cette campagne fut le prélude de celle que couronna la bataille de Lépante, livrée le 5 octobre 1571, entre deux armées, l'une aux ordres de Don Juan d'Autriche, où combattirent six galéasses, deux cent sept

Flottes

Fustes
Mahorées

Caramoussats

galères et quelques bâtiments de charge ; l'autre commandée par Ali-Pacha, qui comptait deux cent quatre-vingt-dix navires, dont deux cent galères et cinquante galiotes.

Nous pourrions citer encore la flotte envoyée en 1501 par Louis XII contre Naples et l'île de Mételin ; la flotte qu'en 1588 Philippe II équipa contre l'Angleterre, l'*Armada* de cent cinquante gros navires, dont vingt-trois furent coulés par Francis Drake dans le port de Cadix, et qui, malgré l'orgueil du titre qu'elle affectait, fut vaincue par Charles Howard avec l'aide de la tempête.

Ces grandes flottes n'étaient point entretenues par les gouvernements au nom desquels elles agissaient. Les rois, les républiques avaient certes des vaisseaux, mais généralement en trop petit nombre pour entreprendre des expéditions importantes, pour porter la guerre à une nation rivale et disputer un archipel ou une mer à un compétiteur redoutable. La féodalité avait ses navires comme elle avait ses châteaux. Les barons qui possédaient des terres sur le rivage, possédaient, selon leur fortune, leur goût ou leur ambition, un ou plusieurs bâtiments faits pour la guerre et le commerce. Les riches marchands et les armateurs qui fondèrent l'espoir de cette spéculation, faisaient construire aussi des galères et des nef. Dans le temps où une dévotion sincère, bientôt dégénérée en une mode passionnée, jetait des populations entières sur les rivages de la Terre Sainte, des seigneurs puissants qui vivaient loin de la mer, firent édifier pour eux, leurs familles et leurs vassaux, des navires que devait utiliser la guerre. Le moment venu de combattre, ces bâtiments s'allaient ranger sous la bannière de l'amiral qui commandait au nom du souverain. On n'avait que peu à ajouter à leur armement pour faire les galères et les nef qui servaient au transport des marchandises, des chevaux ou des passagers. Quelques machines à lancer des traits ou des pierres, quelques soldats suffisaient à cette transformation, car toujours le navire marchand était armé pour sa défense personnelle. Chaque matelot y était soldat, et, outre l'équipage qui se couvrait de fer pour le combat, il y avait à bord des arbalétriers et des gens d'armes dont la mission était de sauter les premiers à l'abordage du vaisseau ennemi, ou de repousser ses attaques lorsque l'abordage pouvait être fatal.

Un armateur n'était pas toujours assez riche pour faire construire tout seul un navire, même d'une médiocre importance ; alors une compagnie se formait et les actionnaires supportaient, en raison de leur intérêt, la dépense de la construction et de l'armement. Tous les risques de mer et de guerre se

partageaient, comme la dépense, entre les portionnaires et quelquefois entre les marchands qui louaient le bâtiment pour porter d'un lieu à un autre les produits et objets de leur trafic. Dans les villes maritimes que le négoce grandissait en les enrichissant, les navires de toutes les espèces, appartenant soit à des compagnies, soit à des princes, seigneurs ou riches bourgeois, étaient toujours très nombreux ; et comme la population navigante augmentait en proportion des chances offertes aux hommes qui s'engageaient sur ces vaisseaux, la guerre avait, dans tous les ports, d'excellents éléments en mariniers et en navires.

Quand la guerre était imminente, et qu'il fallait préparer un grand armement, le souverain signifiait à ceux de ses vassaux qui étaient propriétaires de navires, d'avoir à équiper les *nefs*, *galères*, *taurides*, *coques*, etc., qui leur appartenaient.

Voici comment aux ^{xiii}^e, ^{xiv}^e et ^{xv}^e siècles, à Marseille et dans les ports du royaume d'Aragon, étaient annoncés les armements. L'amiral qui devait commander la flotte ordonnait de lever le cartel des engagements dans tous les ports où son maître avait autorité. Ce cartel était un tableau composé de quelques planches, qu'on fixait au bout d'un pilier ou d'une lance. Sur le fond noir ou blanc du tableau, une légende était peinte ou gravée, annonçant que, par ordre de tel prince ou de tel roi, tant de navires de telles espèces allaient être armés, pour aller en tel endroit. Le cartel levé sur le port, à la porte de la ville ou sur le rivage de la mer, on l'ornait de guirlandes de feuillages et de parements d'étoffes aux couleurs éclatantes. Puis la bannière royale ou celle du prince au nom duquel se préparait l'armement, ayant été bénie pendant une messe solennelle célébrée pour le succès de l'entreprise, on la plantait à côté du cartel, en la mettant à la garde de deux ou trois hommes d'armes. Quelques trompettes sonnaient des fanfares au pied du cartel, et un héraut répétait à haute voix ce qui était écrit sur le tableau, maintenu debout tant que les engagements étaient insuffisants. Les mariniers, les arbalétriers, les gens de tous les services, s'approchaient d'un écrivain qui prenait leurs noms et stipulait les conditions de leur accord avec le représentant de l'amiral ou du prince qui armait. Un contrat était ensuite passé par devant le notaire royal, pour servir de garantie et d'obligation à l'une et à l'autre partie.

Enrollements

Les navires des princes et ceux des nobles et bourgeois de leur obéissance, si nombreux qu'ils

fussent, ne suffisaient pas toujours à la composition des grandes flottes. On s'adressait alors aux alliés. Pour les armements pacifiques, et par exemple, pour les passages à la Terre Sainte, on demandait des moyens de transport à toutes les marines. Gênes et Venise étaient le principaux « NOLISATEURS » des Croisés. Saint Louis leur demanda des navires en même temps qu'à Marseille. Le roi de France envoya en Provence, à Venise et à Gênes les mandataires chargés de traiter, avec les armateurs, du nolis et de la construction des navires nécessaires au transport des pèlerins armés qui devaient le suivre. Gênes par son podestat, Venise par son duc, Marseille par ses syndics firent des propositions en réponse aux demandes du roi. Marseille rédigea, sous le titre d'Informations pour le passage du seigneur roi de France, une sorte d'inventaire d'une nef type à laquelle toutes les autres pouvaient être rapportées ; cet inventaire détaillait tout le gréement, toutes les pièces de l'armement, les proportions du navire, son équipage, le nombre des places réservées aux passages et l'espace qui pouvait être occupé par les chevaux. La nef proposée pour modèle était un beau et bon vaisseau, appelé la « *Comtesse de l'Hôpital* » sur laquelle par malheur, nous manquons de renseignements, les Informations ayant disparu dans l'incendie de la bibliothèque de l'abbaye de Saint-Germain des Prés à Paris.

En 1246, Frère André, « prieur de la Saint Maison de Jérusalem » et deux autres envoyés, l'un chevalier, l'autre clerc, convinrent avec Guillaume de Mer et Pierre de Temple, syndics de la commune de Marseille, que la ville représentée par eux fournirait au roi Louis vingt nefes grées et équipées. Les commissaires de Sa Majesté ne seraient tenus d'accepter ces navires qu'après l'inspection faite par quatre hommes honnêtes, ou prud'hommes (Probi viri) à ce connaissant. Chaque nef, grande comme la Comtesse de l'Hôpital, devait être louée au prix de « 1,300 marcs de sterlings bons et loyaux » ; tout navire plus ou moins grand devait être payé selon sa capacité.

Marseille laissait, au reste, les envoyés du roi libres de noliser les navires en entier ou « A LA PLACE ». Les places étaient payées en proportion du lieu où elles étaient réservées. Dans les châteaux d'avant ou d'arrière, dans les grandes chambres appelées « PARADIS », et les autres chambres où les passages étaient également défendus contre les intempéries et les atteintes de la mer et contre les dérangements causés par le service du bord, chaque place était louée, pour le passage, quatre livres tournois ; sous le pont supérieur et le pont du milieu (dans les nefes qui avaient trois ponts), la place valait soixante sous

tournois; sous le pont inférieur, c'est-à-dire au-dessus de la cale, où était l'écurie quand la nef portait seulement cinquante chevaux, la place ne valait que quarante sous tournois : là, le passager était assez mal ; en effet, il recevait peu d'air et de lumière, parce que les fenêtres latérales étaient rares et étroites ; ensuite il avait à subir l'odeur nauséabonde de l'écurie, la pire des odeurs à la mer après celle qu'exhale une cale remplie de sucre.

Indépendamment de ces vingt navires que Louis IX pouvait louer à la place ou en entier. Marseille promettait de fournir à ses propres frais, et pour témoigner de son zèle religieux, dix galères très bien armées et portant chacune au moins vingt-cinq bons arbalétriers.

Ces conditions quant à la location des navires à Gênes et à Venise, ne différaient pas trop de celles qui se débattaient à Marseille entre « Frère André » et les syndics.

En 1268, les choses se traitèrent pour la seconde croisade de saint Louis, comme elles s'étaient traitées vingt-deux ans auparavant. Nous connaissons les conventions passées à Venise et à Gênes pour la construction et le nolis des nefs qui portèrent à Tunis tous ceux des chevaliers de France que le respect et le dévouement aveugle pour leur seigneur entraînaient sur les pas du roi, dans cette fatale expédition où Joinville refusa de suivre son maître bien aimé. Venise dut fournir quinze nefs, dont huit étaient alors à flot. La plus grande, nommée le Château-Fort, avait cent pieds vénitiens de longueur, trente-neuf pieds de hauteur quarante et un pieds de largeur au milieu et neuf pieds et demi au fond de cale. Cent dix mariniers étaient inscrits sur son rôle d'équipage. Pour le loyer de ce navire, le doge demandait quatorze cents marcs d'argent. Le « *Saint-Nicolas* » et le « *Sainte-Marie* », un peu moins grands, mais armés et grésés de même, étaient promis aux mêmes conditions. Douze navires, dont sept devaient être construits de 1268 à 1270, étaient longs seulement de quatre-vingt-six pieds et larges de dix-huit ; ils avaient un équipage de cinquante mariniers et ne coûtaient que sept cents marcs d'argent. La République stipulait directement pour les sept navires à construire ; elle s'engageait pour les sept autres que proposaient des nobles vénitiens, propriétaires de bâtiments qui remplissaient les conditions de grandeur et de sécurité exigées par les représentants du roi de France.

La commune de Gênes faisait comme Venise ; elle contractait directement pour elle et s'engageait pour certains armateurs, traitant en leurs propres noms. Ainsi, Guido de Corrigia, podestat de la ville,

Guillaume Porto et les sept autres nobles composant le conseil, convenaient avec Henri de Champ Repus et Jean de Poilvilain, chevaliers, et le clerc Guillaume de More, que la ville de Gênes ferait construire pour le roi de France « *deux navires acceptés par Sa Majesté pour le prix de quatorze mille livres tournois l'un* ». Les autres nefes devaient être louées, sous la responsabilité du podestat, par Obert Franconi, André de Rochetaillée et le comte Guilienzo, qui s'engageaient à faire construire des bâtiments neufs ; par Pierre d'Oria, qui affrétait sa nef « le Paradis », sur laquelle le roi devait prendre passage Joachin ; de Marino et Conrad Panzani, qui nalisaient la « Bonaventure » ; Boniface Papi, qui prêtait le « Saint-Sauveur ». Vivaldi Buge, les frères Embriaci et Jacob de Rollando, qui donnaient à loyer le « Saint-Nicolas », le « Saint-Esprit » et la « Charité ». Quatre *Selandres* devaient être mises en chantier par Henri d'Oria, Jean de Momardino, Obert Cigale, Symon de Curia et le comte Gurlienzo.

Nous retrouvons les Gênois enrôlés dans « l'armée de la mer, l'an de grâce 1295 » par Philippe-le-Bel contre Edouard I^{er}, roi de l'Angleterre ; dans la flotte équipée en 1337, par Philippe de Valois contre Edouard III ; dans l'armée de 1340 que l'amiral français, Nicolas Béhuchet, perdit à l'écluse ; dans l'armée de 1346 ; nous les retrouvons encore, deux siècles après, prenant part à l'armement fait par François I^{er} en 1545. Cette fois ils louent au roi dix caragues ; ces caragues arrivent dans les eaux de la basse Seine, et là plusieurs périssent par la faute des pilotes. En 1346, ce sont trente-deux galères que Gênes fournit à la France ; elles partent de Nice le 6 Mai, commandées par Charles de Grimaldi, pour venir raler dans les ports de la Manche les bannières du roi de France et de Monseigneur Floton de Réveil, chevalier, « amiral de la mer ». « Ces galères, quels sont leurs capitaines ? Sont-ce » d'obscurs mariniers qu'acceptent avec joie la solde étrangère dont ils ont besoin pour vivre ? Non, ce sont » les plus dignes chevaliers, les marins les plus illustres, les plus grands noms de la République, ce » sont neuf Grimaldi, deux Di Negro, un Pietro Barbavera, qui eut vaincu à l'Ecluse, sans la résistance » insensée de Béhuchet, habile trésorier de France peut-être, mais assurément amiral incapable ; ce sont » deux Malocelli, un Uso di Mare, un Lomellini, un Lercario, que sais-je ? Sur les quarante galères » de 1337 fournies par Gênes et Monaco, que voyons-nous ? Parmi les vingt capitaines gênois, un » Lanfranchino Grimaldi, celui-là même qui fut conseiller et Chambellan de Charles V, puis amiral de » la mer Méditerranée et général des armées du roi de Provence ! — un Gênois presque Français, —

» cinq Spignola et neuf d'Oria ! D'Oria, ce nom appartient pour un instant à la marine de France. Le grand André est pendant quelques mois l'amiral de François I^{er} dans la Méditerranée, mais son inconstance et son intérêt personnel le poussent bientôt dans un camp rival ».

Les aventuriers qui prennent parti sur les navires loués à un roi étranger pour une campagne sont les fils frères, les parents des capitaines. L'amour de la gloire les emporte, et l'on peut dire d'eux ce que Vander Hamusse a dit des aventuriers vénitiens qui en 1570, s'étaient embarqués sur les galères de Géronimo Zani pour passer en Chypre. « Ventureros, nobles por nacimient, y deseosos de senalarse en las armas ».

C'est de ces nobles coureurs d'aventures que les capitaines de galères composaient, en général, leurs retenues de poupe pour les jours difficiles où il fallait garder l'étendard des insultes d'un ennemi. C'est ce qu'on appelait « *Retenue du Poupe* ». Parmi les hommes d'armes qui, dans chaque galère, étaient embarqués pour le combat, le capitaine choisissait un certain nombre des plus vaillants. Ces guerriers qu'il avait retenus pour ses compagnons et les défenseurs de sa bannière, plantée au côté droit du navire, à l'entrée de la poupe, ne devaient point, pendant l'action, s'éloigner de leur poste sans l'ordre du capitaine. La galère attaquée par l'avant, pouvait-être envahie jusqu'au milieu, mais la poupe était comme un lieu sacré que la présence de l'ennemi ne devait point profaner, et dont au péril de leur vie, il fallait que ses gardiens interdisent l'entrée aux assaillants.

On a vu de beaux désespoirs sauver quelques galères que leurs retenues de poupe n'auraient pu soustraire à l'audace heureuse des assaillants. On voit à Lepante un vieillard septuagénaire, l'héroïque Sébastien Veniero reprendre tout seul sa capitane, dont les Tures, après avoir enlevé les deux remparts dressés en travers, menaçaient la poupe. Pendant que les Vénitiens luttaient vaillamment contre le jaussaires qui, du navire, avaient déjà conquis jusqu'à l'arbre du milieu, Veniero s'était fait dépouiller de son armure de fer et avait revêtu un simple pourpoint de buffle piqué ; il avait fait entourer ses pieds de lisières et de cordes pour ne pas glisser dans le sang, et s'était armé d'un long glaive à deux mains ; puis les yeux au ciel, se recommandant à Dieu, à son patron et au saint protecteur de Venise, il s'était élancé à l'entrée de la coursie, frappant d'estoc et de taille avec la formidable épée dont chaque coup abattait un adversaire et après d'incroyables efforts, semblable à l'ange exterminateur

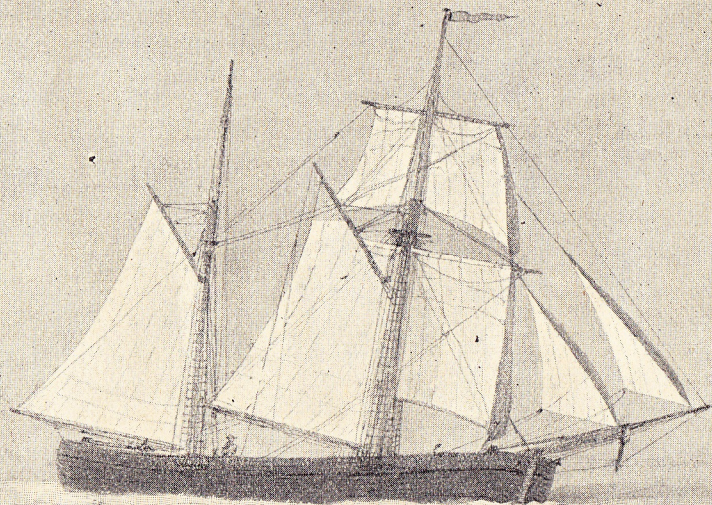
Combats

et chassant devant lui la cohorte turque, saisie d'épouvante et mutilée, il avait gagné l'éperon de sa galère reconquise, et n'avait abaissé le glaive qu'après avoir purgé le navire chrétien des souillures des infidèles. Sa retenue de poupe l'avait suivi de loin, achevant ceux qu'il avait blessés, et qui n'avaient pu échapper au tranchant de son arme redoutable en cherchant un périlleux refuge dans la mer.

L'histoire a gardé les noms des chevaliers composant la retenue de poupe de la Réale, à cette grande bataille où le vieux Sébastien montra tant de cœur et de force. Don Juan d'Autriche au moment où sa galère investit par l'avant celle d'Ali, avait autour de lui don Benardin de Cardenas, le comte de Puego, Rodrigue de Benavides, don Rodrigue de Mendoza Bebellon, don Louis de Cordona, don Gil de Audrade, don Juan de Guzman, don Louis de Cordova, don Philippe de Heredia, Rui Draz de Mendoza et le brave Juan Velasquez del Coronado, chevalier de Saint-Jean, le capitaine choisi entre tant de nobles et de vaillants hommes pour commander le navire, qui avec l'étendard béni de la Ligue et celui du fils de Charles-Quint, avait à l'estenterol ce crucifix miraculeux qu'on avait vu dans un incendie à Madrid, se tirer tout seul du feu, relique précieuse que don Juan emportait toujours avec lui.

Louages
et
prix des
places

Il a été question plus haut de places louées dans les navires par les passagers qui allaient combattre à la croisade ou qui se rendaient en pèlerinage pour baiser le tombeau du Christ. La loi avait, au xiv^e siècle, déterminé l'espace qui pouvait être accordé à un homme. Selon les statuts de Marseille, qui, en ce point, devaient être conformes à ceux de toutes les villes où se faisaient des embarquements pour la Terre Sainte ou pour les expéditions commerciales, on devait à chaque passager une place large de deux palmes et demi, et longue de sept palmes, ou au moins six palmes et demi. Ce rectangle, dont le grand côté était de cinq pieds trois pouces, ou au moins de quatre pieds dix pouces six lignes et le petit de vingt-deux pouces et demi, était assurément fort étroit. La loi ajoutait que les places seraient distribuées à bord de telle façon, que les pieds d'un passager fussent tournés vers la tête de son voisin, combinaison étrange. Au reste, il n'en était ainsi que sur les bâtiments qui, dans un petit espace, devaient recevoir beaucoup de pèlerins. Si la place était étroite, la loi voulait du moins qu'elle fut donnée en un lieu commode ; elle prescrivait que le passager, sauf le temps employé au « nettoyage » du navire, jouit sans dérangement du poste qu'il avait nolisé. Le



18^{ME} SIECLE BOFF FLAMAND.

W. J. J. J.

patron du vaisseau ne pouvait assigner à un pèlerin qui payait sa place un lieu où il n'aurait pas goûté librement le repos qu'il avait acheté. L'emplacement des antennes de rechange, la partie du pont et du château où se manœuvrait l'extrémité inférieure des antennes, la place des ancres et des câbles et la cuisine ne recevaient point de passagers payant un nolis, parce qu'ils y auraient été mal à leur aise et que d'ailleurs ils auraient empêché les matelots de remplir convenablement leur office.

A Marseille et probablement à Gènes, à Venise et dans tous les autres ports, on avait établi des prud'hommes, que leurs fonctions investissaient d'un droit de surveillance sur tout ce qui était relatif aux passages outre mer. Ils étaient au nombre de trois et leur tribunal connaissait de tous les différends qui s'élevaient entre les passagers ou les pèlerins et les maîtres des nefs. Une de leurs obligations les plus rigoureuses était de mesurer soigneusement les emplacements disposés pour le logement des hommes et de pourvoir à ce que chaque locataire eût sa place, et que tous fussent établis le plus commodément possible à bord. Ils avaient également inspection sur le passage des chevaux et veillaient à ce que les *ronuns* et les *destriers* eussent bien la place que la coutume leur allouait. Ils s'assuraient ainsi que les écuries étaient suffisamment aérées pour que les valets et les pauvres gens incapables de payer une place supérieure et forcés de passer avec les chevaux (permixtim, dit le chap. 35) n'eussent pas trop à souffrir de leur séjour dans ces « *estaubleries* ».

Chaque cheval avait une place, large de trois palmes ou vingt-sept pouces; aussi tous les chevaux se touchaient-ils, soit qu'ils fussent de pied ferme, soit que pendant le mauvais temps, ils fussent suspendus au moyen de sangles passées sous le ventre. Plusieurs des navires de la flotte armée par Saint-Louis portèrent l'énorme quantité de cent chevaux, cinquante dans la cale et cinquante sur la première couverte.

A Venise, les mariniers payaient quelquefois un nolis pour leur place. Voici dans quelle circonstance. Le coucher sur le pont leur était dû, c'était tout naturel; mais on ne leur devait pas davantage. Le coucher entraînait avec lui la jouissance d'un matelas, matelas fort mince, mais qui valait mieux encore qu'un lit de cordages ou de vieilles voiles. Si ce meuble ne pesait pas plus de sept rotoli (15 livres environ), le patron n'avait pas le droit d'exiger un nolis s'il excédait ce poids, le matelot payait le nolis, non pas seulement pour l'excédent, mais pour son poids total, si le matelas de 15 livres

était mis, non sur le plancher, mais sur un lit, lit et matelats payaient leur place. C'était une sorte d'impôt somptuaire qu'on levait sur le nocher et le matelot assez riches pour se donner les douceurs d'une couchette à fond de toile ou de sangle. La caisse, le coffre, la cassette à mettre les harnais, les habits et le linge, étaient admis librement à bord. Tout marchand, marinier, homme d'armes, chevalier ou prêtre, avait droit, aux termes du statut Vénitien de 1255, d'avoir, sur le navire où il était embarqué, un petit coffre, mais un seul. Le valet n'en pouvait pas avoir à moins qu'il n'en payât le nolis.

Le marchand, nommé dans un article de loi, à côté du chevalier, n'était sans doute pas l'égal du noble baron ; mais son importance était grande sur le navire, où se passait la moyenne partie de son existence, quand le seigneur chevalier n'y était que pour peu de jours. Si le marchand avait une fortune assez considérable pour noliser seul une nef, une galère ou tout autre bâtiment de l'une de ces deux espèces, il était à peu près le maître à bord. Si plusieurs marchands avaient loué en commun un navire devant porter leurs marchandises, tous ou seulement quelques uns d'entre eux s'embarquaient et rien ne se faisait sans l'avis de la majorité qui était toujours consultée par le maître du navire ou par le capitaine lorsque, dans les mauvais temps, il s'agissait de relâcher, et que, dans les parages infestés par les corsaires, on pouvait craindre des surprises. Les marchands ordonnaient-ils d'entrer dans un port malgré l'avis du patron, celui-ci n'était plus responsable des événements qui pouvaient résulter de cette résolution. Le patron prenait-il sur lui de faire une chose dont les conséquences devenaient funestes, il était passible de peines sévères et tenu de tous les dommages envers le marchand. Le capitaine et son équipage se devaient au navire et au marchand ; les défendre contre la tempête et l'ennemi était leur obligation contractée sous la foi d'un serment, prêté la main sur l'évangile. Mariniers, nochers, pilotes, patrons, tous devenaient soldats si un navire suspect apparaissait à l'horizon. Il est vrai que le marchand lui-même se transformait alors en une sorte d'homme d'armes, et prenait part à l'action comme un arbalétrier de profession.

Afin que les chances fussent meilleures pour le marchand et le navire, la coutume voulait que les nefs et navires à rames au dessous d'une certaine grandeur, c'est-à-dire trop faibles pour opposer à un corsaire bien armé une résistance victorieuse, allassent toujours de conserve au moins deux à deux, s'ils

ne pouvaient se réunir en un convoi plus nombreux. Lorsqu'une nef forte et grande rencontrait à la mer un navire faible et qui pouvait craindre les attaques des voleurs et écumeurs de mer, elle était obligée de lui donner le cap, si celui-ci le lui demandait ; c'est-à-dire qu'elle devait lui tendre un fort cordage qui le tint à sa remorque, de telle façon qu'une séparation fut impossible et que les deux navires se prêtassent un secours mutuel. La nef qui refusait de rendre ce bon office était sévèrement punie pour une telle lâcheté.

C'est que les corsaires s'étaient rendus redoutables. Leurs navires étaient généralement légers, rapides, montés par des hommes résolus et en grand nombre, tandis que les navires de commerce, plus lourds, moins vifs, mais toujours passablement armés, avaient des équipages moins habitués à la guerre.

La galère fut essentiellement, pendant le moyen-âge, le navire de guerre, bien que la nef et ses variétés reçurent des machines à lancer des traits et d'autres armes, bien que très souvent la galère elle-même fut bâtiment de transport et de négoce, partant du fond de l'Adriatique ou de la rive chinoise pour aller en Flandre ou dans la mer Noire.

Navire de commerce, la galère était sujette à de prudentes lois qui lui défendaient de se surcharger. Quand la galère ou la nef descendait du chantier, deux prud'hommes la jeaugeaient, et, suivant sa capacité, lui imposaient sur le flanc une marque qu'il lui était interdit d'immerger.

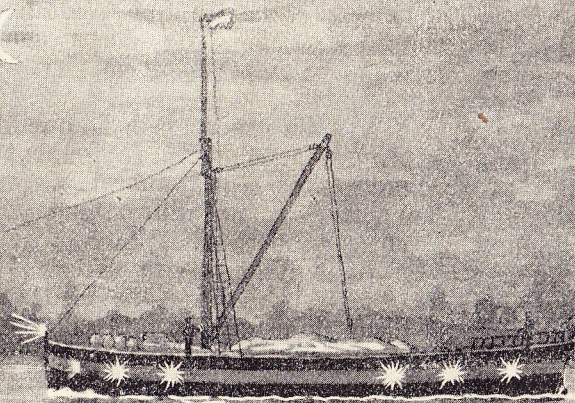
A Venise, en 1255, cette marque était une croix peinte, gravée ou faite de deux lames de fer ; en Sardaigne 1319, c'était un anneau peint ; à Gênes (1340-1441), elle était triple et consistait en trois fers, soit clous, soit lames, qui s'appliquaient suivant une certaine ligne, de chaque côté de la carène, et marquait la flottaison que le navire ne devait pas dépasser. Les marques devaient toujours rester au-dessus de l'eau et n'être pas mouillées lorsque la mer était calme. La surcharge était punie par les Vénitiens d'une amende égale au double de la valeur estimée de la marchandise qui n'aurait pas dû être embarquée. Ce n'était pas la seule précaution qu'eut prise la loi du moyen-âge, beaucoup plus sage qu'on ne le croit : elle défendait qu'on mit des marchandises sur le pont. Toutes devaient rester à couvert sous le tillac, qui ne pouvait porter que les agrés utiles à la manœuvre, les outils des charpentiers et calfats, les caisses contenant les armes de défense auxquelles on recourait dans un besoin inopiné, les malles et coffres contenant les effets des marchands et des mariniers, enfin ceux des tonneaux à eau, dont l'arrangement sur un ou plusieurs points de la couverture ne nuisaient pas à la liberté de la manœuvre.

La sécurité du navire et la conservation de la marchandise était également intéressée à l'observation de ces règles tutélaires, qu'un patron n'enfreignait jamais sans encourir des peines graves.

Toute espèce de marchandise ne se mettait pas indifféremment dans tous les lieux du navire. Certaines chambres étaient réservées aux marchandises de prix ; les choses encombrantes avaient une place, les choses lourdes et d'un petit volume une autre. Garantir de l'humidité les unes et les autres était le soin constant du patron, qui ne devait louer son navire que parfaitement sec et calfaté. Si, faute d'un bon calfattage, les marchandises, armes et effets de corps souffraient des avariés par l'infiltration de l'eau de la mer, le patron (ou ceux à qui appartenait le navire) était tenu d'indemniser les propriétaires d'objets avariés.

Pour la Nef, la galère ou tout autre navire à voile ou à rames, que l'on armait seulement en guerre, les précautions prises par la loi, quant à la surcharge et au rangement des objets à embarquer, étaient inutiles. Le salut de tous voulait que le navire fût bien joint et « estoupé » et que l'eau qui pouvait rouiller les armes et gâter les vivres dans la cale ne s'introduisit point par la surface de la carène ; le bâtiment de guerre était donc tenu d'être solidement calfaté. Comme ils avaient de rudes chocs à supporter, soit qu'il poussât son éperon au flanc d'un navire ennemi, soit qu'il reçut lui-même les coups de cette pointe acérée il fallait qu'il fût fort et bien lié dans toutes ses parties. Mais il avait besoin d'être rapide, bon voilier, fin de rames, et agile dans ses évolutions ; pour cela, il allait que ses membres, solides, ne fussent pas trop gros, que sa carène, bien faite ne fût pas trop lourde, que sa fortification ne surchargeât sa partie immergée.

Supposons la galère construite et reportons nous au xiii^e siècle ou au commencement du xiv^e siècle. L'ordre a été publié d'armer le navire et le cartel d'annonce de son armement à convoquer deux cent cinquante hommes qui vont composer son équipage. Déjà tous les contrats sont passés ; chaque marinier a prêté le serment d'être fidèle aux obligations qu'il a consenties ; chaque arbalétrier comme le nocher et le matelot, a promis, la campagne commencée, de ne point abandonner le navire, de le défendre loyalement et d'obéir au capitaine dont la bannière se montrera sur la poupe. On a procédé rapidement au gréement de la galère ; ses deux mâts un peu inclinés vers l'avant ont été arborés et garnis de leurs cordages. Le plus grand de ces deux arbres est dressé près de la proue à quarante pieds environ



NACHT BARGIE 1881

L. Patek

de la naissance de l'éperon ; le plus petit surgit du navire, à quarante pieds ou à peu près du bord extérieure de l'arrière.

On a tout apporté à bord, armes, vivres, rames, ancres, cordes et fer. Les trompettes ont parcouru la ville et le port, proclamant qu'à telle heure le capitaine se recueillera dans sa galère et que les palonnes qui la tiennent attachée aux pieux plantés sur la rive seront dénouées « *pour la voile être donnée au vent* ».

L'heure est venue. Le capitaine monte à son bord, précédé des trompettes et suivi de gentilshommes qui seront ses compagnons de poupe au moment du combat. Chacun est à son poste, silencieux et prêt à répondre si le seigneur capitaine le questionne. Le comite, chef des rameurs et des mariniers qui manœuvrent les voiles, est armé à la porte de la galère, où il attend celui qui va être le maître de tous et de tout. Le capitaine veut savoir si les choses sont prêtes comme il convient, si personne ne manque à la « montre » qu'il va faire. Il prend d'abord possession de la poupe, où se trouve un fauteuil au dossier ogival, aux quatre pieds qui se façonnent en piliers surmontés de chapiteaux feuillés et bizarrement ornés de masques étranges : c'est son siège, son trône ; c'est de là qu'il donnera ses ordres, qu'il veillera sur la galère jusqu'au moment où l'approche de l'ennemi le mettra debout armé de toutes pièces pour combattre. Il s'assoit et reçoit l'hommage de tous les officiers de la « galée » qui retournent aussitôt à leur poste, les hauts nochers se partagent l'avant et l'arrière ; le chef des arbalétriers sur l'une des ailes du navire, le sous comite sur la coursie à l'avant, le comite à l'entrée de la coursie à l'arrière.

Avant de quitter sa « *Cathédra* », le capitaine admire le pavillon sous lequel il est assis. Les arceaux qui portent cette tente sont gracieusement courbés et délicatement ornés de nervures, de fleurons, de découpures légères ; ils forment une sorte de voûte que recouvre une brillante tenture aux larges plis balayant la mer. L'or des broderies et des franges n'a pas été épargné, car le capitaine est un magnifique seigneur qui veut autant frapper par l'éclat du luxe de son navire que par la vigueur de ses attaques ou l'opiniâtreté de ses résistances. Une bannière armoriée est déployée à l'entrée du pavillon près d'une colonnette, support de la voûte à son extrémité antérieure, le vent soulève avec peine l'étoffe, surchargée d'un écu dont les pièces sont brodées en saillie. Cette bannière

est celle du noble homme d'armes qui commande la galère. D'autres enseignes flottent à l'arrière : celle du Roi de France, de bleu cendal fleur délisé, et celle de « Monseigneur l'Amiral de la mer. » A chaque attache d'une rame au bord du navire est planté un panonceau, au-dessus d'une large aux armes du capitaine comme un petit étendard. Le vent agite tous ces panonceaux et le bruit qu'il font en fouettant l'air est si grand « **qu'il semble que foudre échoit des cieux** ». (Joinville, Description de la galère du comte de Japhe).

Le capitaine commence alors la revue qu'il doit passer. Il s'assure, avant tout, que les rames sont en place et maniées par des nageurs exercés et vigoureux. Le comite lui fait remarquer le premier rameur de chaque banc, celui qui mène la nage, et qu'on désigne sous le nom de *Potolat* ; celui-là est le plus considérable des trois rameurs du banc ; et comme il manœuvre la rame la plus lourde, il reçoit une paie plus considérable que le rameur de la seconde rame et que le *Tercecot* ou nageur de la troisième rame de banc. On essaye l'équipage des rames ; le comite tient à prouver qu'il a bien choisi ses hommes. Les trompettes sonnent et les cent vingt rames se meuvent à la fois ; elles tombent et se relèvent en cadence, accélérant ou ralentissant leur mouvement, selon que le rythme de l'air joué par les instruments les presse ou leur donne le signal d'une vogue large et lente. On nage par tiers, en avant, en arrière, d'un bord pour faire virer la galère, de l'autre bord pour la redresser, après cette épreuve toute les rames se lèvent et l'artimon déploie la plus vaste surface de toile qu'une voile puisse livrer au souffle du gabion ou du lebèche. Le timonier est au gouvernail, suspendu à droite sur le flanc de la galère près de la poupe car la galère n'a pas les « deux gouvernaux » (Joinville) des grandes nefes et des galères antiques. Un seul timon lui suffit, pourvu qu'un homme exercé et vigilant maîtrise son action avec une barre énergique et prudente.

Pendant que la galère cingle sous la responsabilité d'un *Nocher* qui commande à la poupe et d'un *Prouhier* qui veille à l'avant, tout l'équipage revêt l'armure de guerre et chacun vient à son poste de combat. On amène et l'on serre promptement les deux voiles, et un tiers des rameurs reprend les avirons, tandis qu'une partie du reste dresse le château du milieu, sur lequel iront se placer les archers. Ce château doit occuper toute la largeur du navire, avoir environ vingt pieds de longueur et s'élever assez pour que les rameurs tout armés puissent passer dessous en marchant sur leurs bancs

(Marin Smetz, liv. II chap. 6). L'édifice s'érige promptement, supporté par de forts piliers verticaux. Son plancher s'unit et la rangée de targes larges et hautes qui doivent composer son rempart s'établit autour des bataillons dont est formée son enceinte. La galère s'arme à l'avant, à l'arrière et sur les côtés en même temps qu'au milieu. Un *Magagneau* s'établit, et des pierres sont apportées au pied de cette machine à jet. A l'extrémité de chaque banc on monte une arbalétrière, afin que quarante des arbalétriers fassent au navire une ceinture hérissée de traits, tandis que dix autres se portent à la poupe et à la proue. Les pots à feu où l'on renfermera des matières inflammables qui se répandront sur le pont du bâtiment ennemi, les pierres à mains que l'on fera pleuvoir du haut du château et des châtelets qui courent les mâts, les chausses-trappes, les vases remplis de savon liquide, les fioles pleines de chaux pilée sont portés à tous les endroits de la galère où les soldats les doivent trouver, projectiles auxquels une galère sarrasine ajouterait des pots remplis de serpents ou de scorpions vénimeux.

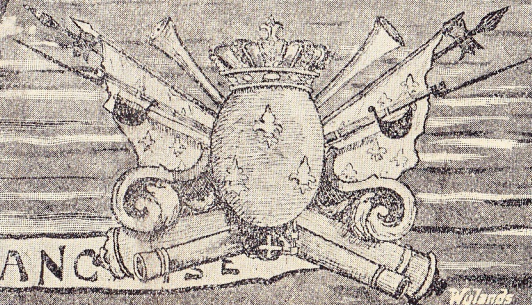
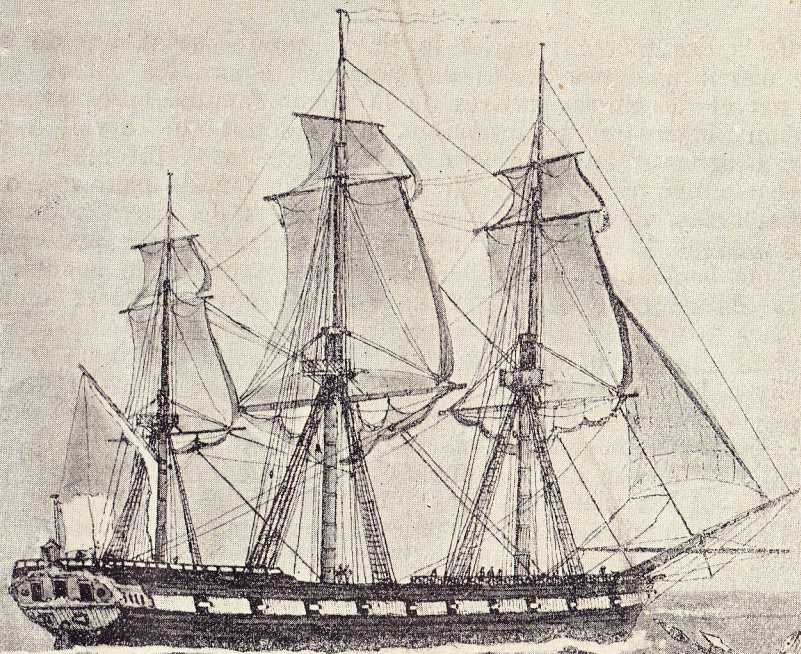
Le capitaine pendant ces préparatifs, a visité sa chambre sous la couverte, un instant auparavant remplie des armures des mariniers commises à la garde de deux écrivains; la chambre de dépense, où sont deux autres écrivains, prêts à distribuer les vivres de l'équipage, la chambre des agrès, enfin celle où le barbier pansera ceux des matelots qui auront été « navrés et fêrus » pendant l'engagement; il a tout dans le meilleur état, et a reparé sur la coursie, où son page l'attendait pour lui donner le beau casque au beau cimier, dont il va parer sa tête. L'inspection des matelots, devenus hommes d'armes en quelques minutes, commence et se poursuit avec une sage lenteur. Le capitaine examine si chaque homme a bien, avec une cuirasse, une gorgière ou une collerette de fer, un arc, un carquois, un bouclier à la catalane, que recommandent également la solidité et la légèreté, une épée et un couteau ou glaive court. Il veut que chaque arbalétrier essaye ses deux arbalètes, celle qui lance les traits les plus gros et s'appuie sur une arbalétrière, l'autre, plus légère, dont on ne fait usage qu'aux débarquements et dans une mêlée. Il assure que, de ces arbalètes garnies de leurs noix et de leurs étrières, l'arc est en bois d'if et de la corde en chanvre femelle. Quant aux armes communes à tous et appartenant à la galère, comme sont les longues lances, les vouges, serpes ou croissants enmanchés et servant à couper le gréement du navire qu'on aborde, les lances à crocs avec lesquelles on s'approche de l'ennemi, les demi-piques, les carreaux, les flèches, les tours pour monter les grosses arbalètes, les

espingardes qui lancent des traits appelés *petites mouches* ou *mousquets*, les casques ou bassinets de recharge, les *cottes gamboisées*, ou pourpoints de cuir ouatés de coton et de bourre, le capitaine les prend au hasard, et rejette celles qui lui semblent de mauvaise qualité ou mal fabriquées. Il revient ensuite vers son pavillon, où sont rangés les quatre trompettes du bord ; ceux-ci jouent une fanfare guerrière ; puis avec la flûte, les nacaires ou timbales, le tambourin et la buccine, ils exécutent des airs joyeux au moment où le Baucent, la grande flamme de guerre, monte au sommet du mat de l'avant, déployant avec majesté sa longue fourche « de cendal vermeil, qui serpente en l'air et brille comme l'éclair ».

Tout étant dans le meilleur ordre, la galère revient au port, où elle s'amarre, et le capitaine avec son escorte, quitte le bord dans sa barque de paliscalme.

Pendant le moyen âge, et à cette époque brillante de la renaissance des arts, où tous les grands actes de la vie des peuples, dans les républiques italiennes, étaient des occasions de fêtes splendides, l'armement des galères était ordinairement le signal de pompeuses réjouissances. Venise surtout, Venise, la cité de marbre et d'or, pour qui l'éclat de solennités était une passion que n'affaiblissait point les idées d'ordre et d'économie enfantées par l'amour et la pratique du négoce ; Venise déployait alors toutes les ressources de son luxe immense. Son faste éclatait partout et jusque dans les processions, auxquelles assistaient les conseils, la seigneurie, le Doge, et que suivaient les forçats galériens, libres et armés de haches, les esclaves rameurs enchaînés et vêtus de leurs robes rouges, les soldats fiers et pieux, qui allaient bientôt chercher le combat et soutenir l'honneur du Lion de Saint-Marc. Le Patriarge, le clergé des paroisses, après avoir béni les armes et les étendards, promenaient l'eau sainte autour de la Capitane ; et puis la flotte battant de ses rames innombrables les eaux bouillonnantes de la lagune, quittait la rive des Esclavons et gagnait les portes de l'Adriatique, quelquefois précédée du Bucentaure monté par le Duc et le Sénat, toujours accompagnée par ces essaims légers de *Gondoles*, *Péates*, *Fisolares*, *Vipares*, barques de toutes les formes et de tous les noms, qui volaient jour et nuit sur les mille canaux de la ville amphibie.

L'introduction de « l'artillerie à poudre » sur les vaisseaux ronds et longs du moyen âge n'en modifia pas sensiblement la construction. On renforça sans doute un peu les membres, les ponts et leurs



18^{ME} SIECLE FREGATE FRANCOISE

L. Vatchmaire

W. J. L. L.

soutiens afin que les efforts des pièces pendant le tir ne produisissent pas de trop grands ébranlements dans la charpente ; on ouvrit quelques portes ou canonnières sur les flancs à la poupe et dans les murailles pleines de la nef et des autres navires de la même famille, après avoir établi, sur les châteaux et la brette, des canons légers en petit nombre. Le matériel qui servait à terre fut employé sur les bâtiments de guerre et longtemps l'affût à grandes roues resta l'affût marin. Un statut de 1441 nous fait connaître qu'à Gènes la nef et la coque du port de vingt mille cantares, ou quinze cents tonneaux devaient porter huit bombardes, deux cents pierres ou boulets de pierre pour ces pièces, et trois barils de poudre. La nef et la coque, de quatre à cinq mille cantares ou de six cents à sept cent cinquante tonneaux, n'avaient qu'une bombarde, trente boulets et trente livres de poudre. Cette bombarde pouvait être du calibre de trois, quand celle de la nef de quinze cents tonneaux était de quatre et demie.

Les armes nouvelles remplacèrent lentement les anciennes. Longtemps celles-ci restèrent en usage parce que les essais furent timides, et que d'ailleurs les habitudes prises ne se perdent pas vite, surtout lorsqu'à des machines avec lesquelles on est familiarisé doivent se succéder des instruments presque aussi dangereux pour ceux qui doivent s'en servir, que pour ceux contre qui l'on s'en sert. Les canons imparfaits, la poudre peu connue et effroyante, les boulets assez grossièrement taillés dans la pierre ou le marbre, causèrent dans l'origine une terreur que chaque accident venait accroître. C'était tenter Dieu que de remplacer les manganeux et les pierriers, dont plusieurs siècles avaient appris le bon usage et les effets certains, par des tubes qu'une poussière noire faisait tonner et éclater ; invention que le diable, sous la robe d'un moine, avait faite sans doute pour le malheur du monde ! D'ailleurs, ajoutaient les philosophes, ceux qui n'attribuaient à l'enfer ni la poudre ni la bombarde, avec les nouveaux engins que deviendra le courage personnel ?

Lorsqu'on voit au milieu du x^v^e siècle, une seule bombarde sur un navire de sept cent cinquante tonneaux, et huit sur une nef de quinze cents ; lorsqu'on voit que pour un armement de quatre mois — car c'est la durée ordinaire des armements pendant le moyen âge — chaque pièce n'avait que vingt-cinq ou trente boulets à lancer, on reconnaît que l'artillerie à poudre eut de la peine à faire oublier l'autre. Dans les inventaires des navires de 1441, à côté des bombardes on voit figurer encore les grosses arbalètes à tour, les arbalètes à rouets, les viretons, les dards, les lances longues et les

armures complètes pour les marins. On en était encore, à cette époque, à peu près au point où était arrivée l'artillerie quand se livra le combat de Chioggia (1379), où les Vénitiens s'étaient armés contre les Génois, leurs redoutables rivaux, des grosses bombardes, cylindres courts et d'un assez grand diamètre faits de lames de fer soudées et recouvertes d'une robe de douves en bois, jointes par de fortes ligatures en fer et en cordes.

Quelques unes éclatèrent au premier coup, d'autres résistèrent un peu plus longtemps; une seule survécut à ses sœurs. Elle est à l'arsenal de Venise, où elle marque le premier pas fait dans l'art de lancer des balles au moyen d'un tube de fer et de salpêtre mêlé au charbon.

Il fallut un siècle environ pour que l'artillerie navale prit une certaine importance et que Brantôme pût dire d'un galion appartenant au grand duc de Toscane, Cosme 1^{er} de Médicis : « *Il y avait dedans plus de deux cents pièces d'artillerie. Je l'ay vu comparable à celui de Malthe que j'ay vu aussi très beau, certes grand et très bien équipé* ». En 1560, c'est-à-dire à peu près au temps où nous reportons Brantôme, voici selon Girolamo Cataneo, artilleur célèbre en quoi consistait l'armement d'une grosse nef ou d'un galion armé : « à la proue, sur le pont d'en haut, deux canons de cinquante ou deux coulevrines; de chaque côté quatre canons de cinquante ou de quarante; et vers la poupe, un pierrier de cent de chaque bord. Sous le pont trois canons de vingt de chaque côté; au gouvernail, en retrait deux canons ou deux coulevrines de cinquante. Sur le premier pont (le pont inférieur) de chaque côté du gouvernail une bombarde de rempart lançant des boîtes ou lanternes remplies de fragments de pierres et de silex. De chaque côté de ces lombardes, deux canons de cinquante. En avant de la chambre, deux canons de vingt. Sur le pont d'en haut, outre les huit pièces déjà nommées, trois fauconneaux de six, de chaque bord et un sacre de douze. Sous le château d'arrière, deux canons de chaque côté et une demie coulevrine. Dans la galerie extérieure de côté un mousquet à boîte. Sur le château d'arrière quatre ou cinq fauconneaux de trois, de chaque côté, avec deux sacres, un dans chaque coin, et tout autour autant de mousquets d'une livre qu'on en pourra en mettre. Sur le couronnement du château, en arrière quatre mousquets. Au premier étage du château d'avant, deux faucons de six, un de chaque côté; dans la galerie deux mousquets à boîtes; aux deux étages supérieurs, même artillerie. Dans la grande hune, quatre mousquets et deux dans la hune du mât d'avant. Enfin, dans la chambre du capitaine à la poupe, quatre mousquets ou deux fauconneaux de trois. »

**Armement
de la Nef**

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 »