

IRE HOLLANDAIS

F. Wylands. Brug.

L. V. de Maere

Cet armement de soixante-dix-huit bouches à feu, grosses ou petites, était bien loin du galion cité par Brantôme, mais enfin il était assez respectable.

Dans les grosses galères vénitienues, le même Cantaneo mettait à la proue un canon de cinquante au milieu de quatre coulevrines, dont deux battaient, comme le canon dans le sens de la longueur de la quille, et les deux autres un peu obliquement à droite et à gauche. Sur les côtés de la proue, deux fauconneaux de trois. Au dessus du gros canon, un « passe volant » de seize, monté sur des fourchettes. A l'arrière près du tabernacle où s'asseyait le capitaine, un pierrier court de trente de chaque côté ou deux canons de vingt. Dans la galerie de poupe, un faucon de six ; à la cuisine, un sacre de douze sur fourchettes. Sur la poupe, un sacre de douze sur un affût sans roues ; enfin deux aspics de douze pour les saluts, et, au besoin, pour le combat. Les galères ordinaires, qu'on appelait *subtiles*, pour les distinguer des autres qui, plus lourdes et moins étroites, prenaient le nom de *Balardes*, recevaient, selon Giambattista Colombina (1611), treize bouches à feu, dont le canon de coursie qui battait dans la direction de l'éperon était de cinquante. Les autres pièces étaient quatre faucons de six et de trois et huit pierriers de quatorze et de douze.

Armés d'abord d'un éperon de fer, et plus tard de trois ou de cinq bouches à feu battant de front, les navires à rames du moyen âge et ceux du xvi^e siècle venaient au combat en présentant toujours la proue à l'ennemi ; aussi l'ordre de bataille était-il généralement une ligne de front droite ou courbe, formée par les navires rangés l'un à côté de l'autre, l'éperon en avant. Les anciens avaient eu plusieurs ordres pour leurs bâtiments rostrés ; l'ordre de front, l'ordre de coin, où l'armée se rangeait sur deux lignes obliques se rejoignant dans un angle saillant plus ou moins aigu, l'ordre angulaire rentrant, opposé à celui-ci ; l'ordre circulaire où tous les navires, rangés en rond marchaient dans une direction quelconque, jusqu'au moment où, pour opposer une résistance vigoureuse à l'ennemi qui les entourait ils tournaient tous la poupe au centre du cercle et le front à l'assaillant ; l'ordre sur plusieurs lignes parallèles ; enfin l'ordre « demi-lune ». C'est ce dernier que pratique surtout le moyen-âge.

A Lépante, l'armée chrétienne combattit en une demi lune peu courbée, partagée en quatre corps d'armée : la bataille ou le centre, deux ailes ou cornes, le corps de réserve. Devant chaque corps, composant la ligne demi-circulaire six galéasses marchèrent deux à deux pour engager le

Armement
de la
Galère

Batailles
navales

combat. Ces galéasses, qui avaient cent soixante pieds environ de longueur, vingt-sept pieds de largeur et une quinzaine de pieds de hauteur au dessus de l'eau firent avec leur puissante artillerie, un très grand mal à la flotte turque. Avant que Francesco Bressan eût imaginé, vers 1550, ces galères géantes, on plaçait sur le front des galères ordinaires un certain nombre de vaisseaux ronds, rangés en une ligne droite, et destinés à supporter le premier choc. Quelquefois, outre cette avant-garde de bâtiments à voiles, on plaçait des nefes sur les ailes, les plus fortes du côté où l'on prévoyait que la mêlée pouvait devenir plus terrible. Quant aux petits navires, ils tenaient une ligne en arrière de l'armée, prêts à voler au secours des galères trop menacées.

Au XI^e siècle, à la bataille de Durazzo, les nefes vénitiennes se voyant pressées par la flotte de Robert Guiscard, et ne pouvant rejoindre la terre parce que le vent tombait, se rangèrent en une ligne de front et se lièrent ensemble, laissant entre elles un intervalle, pour que, par ces créneaux, sortissent et entrassent librement les petits bâtiments légers et à rames qui devaient inquiéter l'ennemi. (Anna Comnème.) Cet ordre de bataille de pied ferme, comme on pourrait l'appeler, était une tradition antique : Scipion l'avait employé. Il avait rangé sur quatre files parallèles ses navires de charge, les joignant l'un à l'autre dans chaque rang, au moyen de ponts faits avec les mâts et les antennes et liant les files par de forts cordages, de manière à faire un tout que les galères et les navires à voiles ne pussent point entamer.

Quand l'artillerie se fut quelque peu développée, les flottes de nefes s'habituèrent à présenter le côté aux galères, parce que, mieux armées sur les flancs qu'à la proue, les nefes pouvaient faire plus de mal aux bâtiments à rames. Ce ne fut cependant pas cet ordre qu'adopta l'amiral d'Annebaut, le 19 juillet 1545 devant l'île de Wight. Il fit de son armée de nefes, de carraques et de galions, trois escadres ; se plaça au centre du corps de bataille, composé de trentes navires, sur une ligne de front ; mit à la corne droite le seigneur de Boutières avec trente-six bâtiments à voiles, et à la corne gauche, avec les mêmes forces le baron de Ceirton. Ses galères qui ne figuraient dans la flotte que comme auxiliaires, furent mises à l'avant-garde, chargées de harceler l'ennemi et de l'attirer dans la ligne redoutable des vaisseaux ronds.



DÉCORATION, ÉTENDARDS, RELIGION, SUPERSTITIONS, PUNITIONS

A l'origine, dans un simple but de préserver le bois des navires du contact immédiat de l'air, du soleil et de l'eau, les constructeurs et armateurs en revêtirent les surfaces extérieures d'une couche d'un corps gras ou résineux. L'huile, la cire, la poix, le suif furent les premières matières dont on se servit ; une huile colorée, une cire mêlée de minium furent bien vite substituées au suif ou à l'huile incolore, à la poix noire ou brune. Les pirates et les navires explorateurs, pour n'être pas aperçus, se couvrirent d'une couleur verte semblable à celle des eaux de la mer. L'or se mêla à la pourpre dans le revêtement des navires de quelques personnages fortunés, des préteurs et des courtisanes. Le ciseau des sculpteurs ne dédaigna pas l'ornement des proues et des poupes auxquelles ne suffisait pas l'éclat des plus belles couleurs.

Peinture

Dans ses différentes phases, si le vaisseau, en tant que corps flottant, se modifie très peu, par contre sa décoration extérieure change comme celle de la maison, du palais ou de la forteresse. Ses fenêtres, ses portes, sa poupe, les murailles de ses chatelets empruntent leurs ornements aux murs, à la façade, aux portes, aux fenêtres des habitations des villes. Le plein cintre, les colonnes, les arcades ; les peintures imitant la mosaïque, inapplicable aux constructions navales ; les sculptures qui reproduisent, avec la figure humaine, les feuilles variées, les fruits et les animaux bizarres ; l'ogive, les colonnettes en faisceaux ; les ornements capricieux, les consoles à masques fantastiques, les allégories, les devises, les armoiries, les blasons faillés dans le bois et enrichis de couleurs héraldiques ; enfin les mille fantaisies de l'art concourent à l'ornement du navire en même temps qu'à celui de l'église, de la citadelle et de l'hôtel. Le navire appartient-il à un armateur économe ou à une compagnie de marchands qui ne peut guère donner de luxe à la décoration, le vaisseau est simple dans ses œuvres hautes, comme la maison du petit bourgeois ou de l'artisan. Si quelque parure y est admise, c'est seulement dans la chambre où les passagers nobles ou riches loueront leurs places pour un voyage. Le vaisseau est-il celui d'un grand seigneur ou d'un roi, l'architecture lui est prodiguée ; l'or brille partout, la peinture couvre ce qui, des parois du Thalamus, du Paradis et des autres chambres, n'est pas caché par les belles étoffes : c'est le

Décor extérieur

palais fortifié qui va faire voile avec ses brèches, ses machines de guerre et tout l'appareil somptueux d'un logis royal.

Le caprice des maîtres de navires et la mode du temps varièrent à l'infini les peintures navales. Ainsi le dromon sarrasin pris à l'abordage par Richard Cœur de-Lion avait un côté vert, l'autre jaune. Gênes peignit d'abord ses nefes en vert, mais à dater de 1242, pour aller combattre la flotte des Pisans, elle les revêtit de blanc, en les semant de croix vermeilles, « croix de gueules sur fond d'argent » ; c'était l'écu de « Monsieur Saint-Georges ». Le rouge fut d'ailleurs, au xvi^e siècle, la couleur généralement adoptée pour peindre la coque des vaisseaux ; quelquefois le blanc et le noir s'y mêlèrent en fleurons, en rinceaux, en lignes variées ; quelquefois le fond était noir, les ornements gardant seuls l'éclat du vermillon.

Deuil

En 1525, quand François I^{er}, fait prisonnier à la bataille de Pavie, fut conduit à Barcelone, les six galères qui transportèrent le roi captif et sa suite reçurent, à cette occasion, une peinture noire qui enveloppait tout, du sommet des mâts à la flottaison. On avait déjà vu auparavant les navires prendre le deuil, en certaines circonstances douloureuses. Ainsi, au xv^e siècle, les voiles, les bannières, les flammes, les tendelets, les rames, aussi bien que la coque du navire, affectaient cette sombre couleur, sous laquelle les chevaliers de Saint-Etienne firent disparaître les brillantes peintures de leur capitaine qui ne devait recouvrer la magnificence de sa décoration que le jour où cet ordre de chevalerie militaire aurait reconquis sur les Turcs une galère que les Pisans avaient perdue dans un combat. Les navires du moyen âge, comme ceux de l'antiquité eurent des voiles d'or et de pourpre.

Emblèmes

Les voiles, les flammes, les bannières de la nef que conduisit en 1520 d'Angleterre à Ardres le roi Henri VIII étaient dorées. Ornaments, emblèmes, devises, sujets allégoriques figurèrent ordinairement sur les voiles des nefes dont les nobles propriétaires qui ne manquaient pas d'y faire peindre l'écu de leurs armes. Des raies alternatives, des carreaux de couleurs variées couvraient les tissus de lin ou de chanvre qui ne pouvaient se charger de nobles blasons. L'image d'un saint, un crucifix, la figure protectrice de la Vierge, une prière favorite, un mot sacramentel, un signe cabalistique fait pour écarter du navire les malignes influences, tels étaient les objets que montraient les voiles des marchands et des pêcheurs. Les voiles noires avaient été adoptées pour le deuil dès les temps antiques ; Catulle en témoigne. L'auteur du roman de Tristan et Villain nous apprend qu'au xiii^e siècle il en était encore de même. Les galères qui

allèrent porter à Manfred la nouvelle de la mort de son frère Conrad (1254) avaient des voiles, des flammes et des gréments noirs.

Certaines voiles servaient d'abord à faire des signaux en mer ; mais l'on ne tarda pas à employer les enseignes pour cet usage. Un seul étendard, qui changeait de signification selon la place où il était arboré sur le bâtiment suffisait d'ordinaire à transmettre tous les ordres nécessaires pendant le jour. La nuit, des fanaux allumés le remplaçaient. Ces étendards, bannières, flammes et pennonceaux, dont la plupart offraient les armes peintes d'une ville, ou d'un roi, ou d'un amiral, étaient faits en toile légère, en taffetas ou en satin. Carrés, triangulaires ou fourchus, ils avaient des valeurs et des places différentes, soit pour l'ornement du navire, soit pour le service des manœuvres. Dans les galères il y avait, en outre, de petits pennons ou flambes, qu'on attachait aux extrémités des antennes et des rames : garnitures de luxe auxquelles on ajoutait souvent des franges d'or ou de soie.

Parmi les étendards et pavillons les plus célèbres dans notre marine militaire, il faut citer les baucents, dont le nom rappelait le Bauséant, bannière des chevaliers du Temple. Ces étendards, faits de taffetas rouge et parfois « battus d'or », n'étaient employés que pour les guerres d'extermination, car, dit un document de 1292, ils signifient « *mort sans remède et mortelle guerre en tous les lieux où mariniers sont.* »

Le duc d'Orléans, celui qui fut Louis XII, devant aller commander l'armée de la mer que le roi de France dressait à Gênes en 1494, on fit faire par « Jehan Pielles, tailleur des habillements de l'écurie du roi, un grand estandart appelé une Flambe (flamme) » de taffetas jaune et rouge, long de cinquante aunes et fendu de trente « à commencer par le bout d'en bas » pour « celui estandart attacher à une grande lance » qui devait « être mise et plantée au hault de la hune » de la nef où il allait s'embarquer. On fit un étendard moyen, fendu, de quinze aunes de long pour « faire signes à autres nefes et navires de l'armée pour reculer, approcher, arrester ou aller en avant ». On fit aussi un pennon carré. Ces trois enseignes, aux couleurs du duc, portaient sur chaque face « ung ymaige de Nostre Dame » dans une nue d'argent près de laquelle était un porc épic, devise que garda le roi Louis XII, ainsi que les couleurs jaune et rouge. Le compte de Jehan Pernisson (1504, Arch. du Roy.) nous apprend que le « porcespy » et les images de la Vierge avaient été peints sur le taffetas par Jehan Bourdichon, « peintre dudit seigneur le Roy », pour « la somme de quatre cent quarante huit livres tournois ».

Signaux
en
Mer.

Pavillons
et
Etendards.

Baucent.

Les baucents étaient de taffetas rouge, larges de deux aunes et longs de trente. Les baucents des trois grandes nefes et des deux galères que le roi Philippe le Bel avait fait armer pour aller secourir le roi d'Écosse contre Edouard I^{er} étaient « battus à or ».

En 1570 Marco-Antonio Colonna arbora, sur sa galère capitane, une enseigne de damas crammoisi qui portait sur ses deux faces un Christ en croix, avec les figures de saint Pierre et saint Paul, et la devise du Labarum de Constantin : In hoc signo vinces (Par ce signe, tu vaincras). La bannière que Don Juan d'Autriche reçut à Naples, le 14 avril 1571, avec le bâton de commandement suprême de la ligue chrétienne, était en damas crammoisi à franges d'or, sur lequel on avait brodé, outre les armes du prince, un crucifix avec les armes du Pape, du Roi catholique et de Venise, réunies par une chaîne symbolisant l'union des trois puissances « contre le Turc. »

Les armes de Don Juan d'Autriche brillaient au-dessous de ce groupe d'écussons. Le jour où cet étendard fut déployé à l'*estanterol de la galère réelle*, Ali, capitain pacha de Selim II, déploya un *sandjac* à deux pointes, d'une étoffe rouge brodée de jaune, chargé, au milieu, d'un cimenterre à deux lames et de deux cimenterres croisés. Une invocation à Dieu et à son prophète surmontait le sabre; elle était écrite en caractères arabes faits d'un galon jaune. Venise, parmi ses trophées, a conservé dans son arsenal cette bannière, qui ne s'abaissa qu'après la mort d'Ali, tué pendant l'abordage de sa capitane par la réelle des chrétiens.

Les Normands n'avaient pas eu moins de passion pour les bannières brillantes que les peuples méditerranéens. Leurs navires se couvraient de ces insignes, quand ils allaient à une expédition guerrière, quand ils célébraient une de leurs victoires de pirates. Benoit de Saint-Maur, nous montrant les nefes de Rollon qui remontent à Meulan, dit :

*Maint enseigne, maint penuucel
E maint ecu d'or e vermeil I resplent contre le soleil!....
Set cez enseignes de colours
Parut es nefes sur es chateaux.*

Le moyen âge avait adopté pour ses vaisseaux toutes sortes d'ornements capricieux; la Renaissance en renouvelle le goût et enchérit à la fois sur l'antiquité dont elle s'inspirait et sur le treizième siècle,

qu'elle semblait vouloir faire oublier. « Une galère, dit le savant M. Jal, est alors une sorte de bijou qu'on livre au génie comme on donne un morceau de métal à Benvenuto Cellini. » Le temps des allégories subtiles est venu pour le tailleur de bois, qui va orner une poupe, comme pour le peintre et le poète. L'antique mythologie est restaurée et ouvre une vie nouvelle à l'art. Toute décoration de navire devient emblématique, tout y est allusieux, surprises délicates, imaginations raffinées. On ne pourrait citer de plus frappant exemple de cette richesse de l'art dans les constructions navales que la galère espagnole qui avait été construite, en 1568, par ordre de Philippe II, pour son frère Don Juan d'Autriche, auquel il confiait le commandement de la flotte destinée à combattre les Morisques, c'est-à-dire les Etats barbaresques d'Afrique. Il ordonne à quelque savant d'imposer aux peintres et aux sculpteurs un programme pour l'ornement de ce navire, et l'ingénieux poète fait représenter sur l'arrière, au-dessus du gouvernail, l'histoire de Jason et de la nef Argo, parce que Don Juan est chevalier de la Toison d'Or et que l'expédition contre les Morisques ne sera pas moins dangereuse et difficile que celle des Argonautes!

Quatre statues partagent cette représentation peinte : la Prudence, tenant d'une main une courte épée et de l'autre une couleuvre ; la Tempérance, qui porte deux coupes vides ; la Force, armée de pied en cap et serrant une colonne entre ses bras ; enfin, la Justice, ayant une grande épée et une balance. Dans une frise se groupent des anges, car le retour aux idées païennes n'a point fait oublier ce qu'on doit à la religion : ils portent les symboles des Vertus théologiques. D'un côté de la poupe, on voit Mars vengeur, Mercure l'éloquent, Prométhée et le vautour, Ulysse se bouchant les oreilles pour échapper aux sirènes ; de l'autre côté, Pallas, Alexandre le Grand, Argus et Diane. Entre ces figures sont des tableaux dont chacun contient une leçon morale adressée au jeune amiral, ou un éloge délicat du prince.

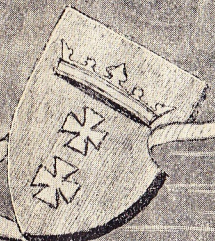
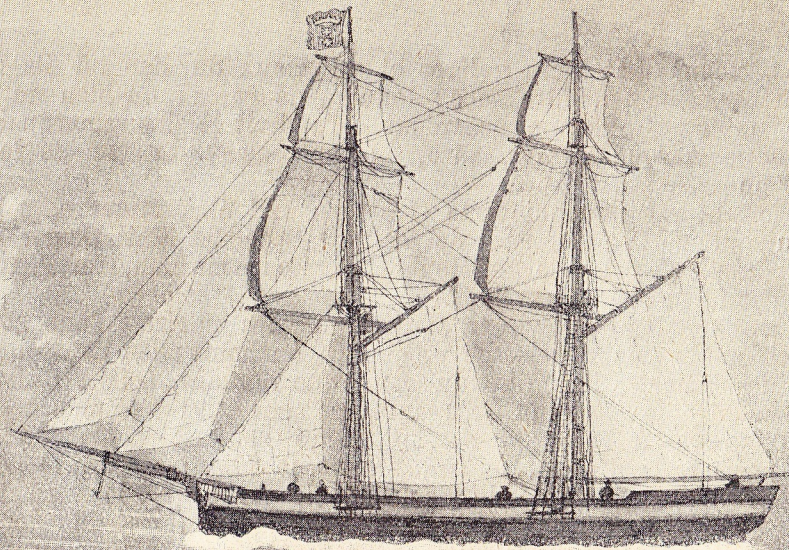
Dans les frises se groupent des nymphes, des tritons, Eole, la Navigation, des dauphins, des tortues, une licorne qui a la propriété de chasser devant elle tous les monstres de la mer, des cygnes, des lions marins, des cerfs, Saturne, Hercule, l'Occasion tenant un sablier et une touffe de cheveux, des compas, des horloges marines, des instruments de géométrie, un rhinocéros, un éléphant, des trophées de victoire et de mort, que sais-je ? Et toutes ces figures sont de petits chefs d'œuvre et dans tous les encadrements des sujets, l'or, l'azur, le vermillon, s'enlacent avec une grâce merveilleuse ; et la carène, peinte en blanc, est couverte d'écus aux armes d'Espagne, aux armes de Don Juan.

Ce luxe n'est point particulier aux galères réales et aux capitanes. Tout grand seigneur qui possède un beau navire le fait aussi décorer. Une école de bons sculpteurs se forme pour les ports, école dont Puget sera le dernier grand artiste. Le goût des allégories flatteuses se développe, se perpétue et personne ne s'étonnera si un jour (1691), de Viviers, inspecteur général des galères et de leur construction, ayant à orner une galère que le roi nomme la Favorite, choisit l'histoire de Pallas pour sujet des ornements de sa poupe, par rapport à Madame de Maintenon, « *la personne que Sa Majesté honore le plus de ses bonnes grâces* ». C'était splendide et galant. En dedans, il faut l'ajouter tout était larmes, abjecte misère, épouvantables angoisses. Mais qu'importait ? quand, servies par leurs nombreux forçats, les galères, aux fêtes, passaient barbelées de rames, rapides comme des flèches, on ne voyait qu'une lueur, des étincellements, et l'on disait : « C'est magnifique et vraiment royal ! »

Le monarque qui refaisait la France à son image et transformait ses demeures en Olympe de marbre, devait marquer les vaisseaux, comme le reste, de son empreinte majestueuse. L'ornementation qui faisait des galères de petits Louvres, au moins en apparence, il voulut qu'on l'étendît aux bâtiments de haut bord. Il y avait déjà à Toulon tout un atelier de peintres et de sculpteurs sous la direction de La Rose ; il l'augmenta en y plaçant Gerardon et Puget. Ces deux artistes, et Lebrun lui-même, dessinaient ; Levroy, Rombaud-Languennu et Turan excécutaient leurs dessins. L'œuvre achevée, le Jupiter de Versailles avait, on en conviendra, des vaisseaux dignes de son orgueil et de sa puissance, dignes aussi du grandiose Océan.

Après Louis XIV, on arriva peu à peu, ainsi qu'on peut le voir en parcourant les salles du Musée de marine à Paris, à ne plus orner que les navires de parade et à ne conserver aux autres que la figure, emblème de leur nom. Faut-il respecter la métamorphose ? Les marins prétendent que oui.

Il est illogique, en effet, de surcharger par des sculptures inutiles et dispendieuses des bâtiments construits en vue d'une marche rapide et des combats, c'est-à-dire dont la destinée est de lutter perpétuellement avec le vent et la vague, le fer et le feu. On commençait à le comprendre avant l'application de la vapeur. Lorsque celle-ci s'empara du navire, la simplicité devint l'une des conditions essentielles de la construction des vaisseaux. L'architecture navale se trouva ainsi ramenée dans une voie plus en harmonie avec son but : au lieu de parler à l'œil, elle s'adresse à l'esprit, et l'on peut avouer qu'elle ne perd rien à la transformation



Passage

18^{siècle}

BRICK ALLEMAND

L. Valckenaeys.

Parasème.

Les anciens, nommaient leurs galères et vaisseaux du lieu où ils avaient été bâtis, par exemple Gnidurgis, de Gnidros ; Samena, de Samos ; Parona, de Paros ; ou bien du nom de quelque héros, animal ou autre marque qu'ils peignaient et gravaient à l'endroit le plus remarquable du vaisseau, à la proue, et appelaient de là cette marque « *Parasème* », ou bien encore du nom de la divinité sous la protection de qui l'on plaçait l'embarcation.

La protectrice du vaisseau qui porta Ovide en exil était Minerve, son parasème était le casque. Le parasème de celui qui porta saint Paul de Malte à Syracuse était Castor et Pollux. Celui auquel Europe fut ravie était un taureau ; celui de Bellérophon, pirate corinthien, un Pégase. Celui qui enleva Ganymède avait un aigle ; celui d'Enée, deux lions.

Plus tard, ces emblèmes servirent à distinguer les navires d'une nation de ceux d'une autre. C'est ainsi que les Vénitiens avaient adopté de préférence un buste ; les Espagnols, un lion ; les Anglais surtout après l'accession des Stuarts, la figure du monarque régnant, soit à cheval, soit montant un lion.

**Non des
Navires**

C'est également une coutume très ancienne chez les marins que de donner un nom à chaque vaisseau, de le consacrer à Dieu ou de le mettre sous la protection de quelque saint. Ainsi dit-on le *Très-Saint-Sacrement*, la *Vierge*, le *Saint-Louis*, le *Saint-Georges*, le *Saint-Martin*. Et la dédicace s'en fait, chez les catholiques, par le curé du lieu, lequel, avant que le vaisseau entre en mer, s'y transporte, fait l'eau bénite, récite l'évangile et les prières, le rituel romain. Souvent aussi on prend le nom de quelque héros, de quelque animal, de quelque vertu, du pays d'où ils sont ou de quelque objet qui est peint, gravé ou taillé sur la proue du vaisseau. C'est ainsi qu'on en voit qui ont nom la *Couronne*, le *Corail*, la *Levrette*, le *Corbeau*, la *Concorde*, la *Zélande*, etc. La Révolution française créa à son tour des noms pour les navires et on vit le *Tyrannicide*, le *Révolutionnaire*, le *Ça ira*, le *Républicain*, le *Jacobin*, le *Marat*, etc. On est revenu aujourd'hui à des dénominations moins passionnées en donnant aux navires les noms des marins célèbres ou d'autres grands hommes, de victoires, de provinces, de fleuves, ou bien, si ce sont des canonnières, des dénominations en harmonie avec leur destination : *Flamme*, *Fulminante*, *Fusée*, *Grenade*, *Mitraille*, *Meutrière*, etc.

Les caboteurs et les pêcheurs, plus exposés, dans leurs petits bateaux, que les marins de l'Etat dans leurs immenses vaisseaux de guerre, ont conservé à leurs embarcations des noms de saints, ou les

ont placés sous la protection de la Vierge ; de là ces *Notre-Dame de Bon Secours, de Grâce, des Neiges de la Délivrance* dont abondent les petits ports ; ces *Annonciation, Conception, Nuestra-Senora de Misericordia*, ces *Madona di Montenero, di Lawro, della Stella* qui foisonnent sur les côtes d'Espagne et d'Italie.

Quelques-uns cependant, les ambitieux, ont donné à leurs navires des noms qu'ils ne justifient pas toujours. C'est ainsi qu'on voit souvent un « *Grand Navigateur* » faire simplement le cabotage et un « *Vol-au-vent* » marcher très mal, ou bien une barque d'une vingtaine de tonneaux s'appeler le *Neptune*, le *Roi des Mers*, le *Conquérant*, le *Triomphant*, etc.

Nous avons à citer à titre de curiosité un édit de Sa Majesté (Louis XIV, les Dragonnades) dont voici le texte :

« Elle veut encore (Sa Majesté) que le dit sieur de Seüil s'informe particulièrement si les prières catholiques, la messe et les autres exercices de la religion se font publiquement, et à haute voix, dans la poupe, aux jours et heures qu'ils se doivent faire, et si les capitaines n'y apportent aucun empeschement ; et qu'il fasse scauoir aussy en quelle manière se font les prières des prétendus réformez et s'il se retirent à l'avant et entre deux ponts, et s'ils observent de les faire à voix basse et sans être entendus ». Seignelay à de Seüil, intendant de la Mar. à Brest, juin 1680 ». Ordres du Roy, vol XLVIII^e fol. 235 v^o.

La phrase que l'on vient de lire prouve qu'au xvii^e siècle, comme aujourd'hui, la place honorable à bord d'un navire était l'arrière, poste de l'amiral et du capitaine dans l'antiquité. La justice se rendait à l'arrière, mais ses arrêts étaient exécutés à l'avant et obligés de se cacher pour prier ensemble. La philosophie du xviii^e siècle fit justice de cette barbarie, qu'aujourd'hui l'on a peine à comprendre.

M. Jal, le savant auteur, nous donne de curieuses considérations sur le bateau en général. L'arrière, dit-il, chez tous les peuples navigateurs est devenu le poste de commandement ; il est naturel, il est nécessaire qu'il en soit ainsi. De l'arrière, le capitaine voit à la fois ce qui se passe à bord du navire, et l'espace ouvert devant le bâtiment qu'il dirige. Les anciens avaient logé les figures des dieux protecteurs dans un lieu qu'elles rendaient sacré ; ce sanctuaire, c'était la poupe elle-même. Le capitaine veillait sur les images saintes, qu'il invoquait au moment de danger, et non loin desquelles il habitait. La piété décorait le sacrarium, le luxe du capitaine ornait le cubiculum ; aussi, bien souvent l'arrière était-il riche comme un temple ou un palais. Et ce n'était pas seulement à l'intérieur que la poupe étalait

ce faste; les peintures, l'or, l'argent, les ornements sculptés, brillèrent à l'extérieur et firent de cette portion du navire un objet d'art, un joyau précieux.

Religion

Le matelot, naïf et crédule, confond dans ses appréhensions les choses de foi et celles de la sorcellerie; il croit en Dieu, il adore la Vierge, il honore et prie tous les saints qui ont quelques rapports avec la mer et les vaisseaux; mais il a peur du prêtre, à cause de sa robe noire, et quand le mauvais temps vient, le capelan, qu'on aura pris en route, courra le risque d'être jeté par dessus bord, si le capitaine est aussi ignorant que son équipage.

Superstitions

Les êtres fantastiques plaisent à son imagination. Les nautoniers anciens avaient vu des sirènes, et les poètes les chantaient; un visionnaire a vu un poisson la tête couverte d'une mitre, les épaules revêtues d'une riche dalmatique, et tout le monde marin croira au poisson-évêque, dont un savant jésuite attestera l'existence!

Dans la campagne de la flotte française à Mételin, les rameurs d'un brigantin ont vu le diable, sous la figure effrayante et hideuse d'un monstre marin, engloutir à Zante un matelot débauché et sans foi qui, en jouant aux dés, avait « *bravé et défié Madame Marie, Vierge et mère de Jésus* »; et Jean d'Auton atteste le fait que toute l'armée navale croit comme évangile.

Les serments les plus terribles sont ceux par lesquels aiment à s'engager les mariniers. L'Eglise et l'Amirauté ont vainement combattu ces tendances; l'habitude est prise et résiste. Une ordonnance de 1543 défend sous des peines sévères cette coutume damnable, qu'une autre ordonnance défendra encore en 1852; mais les matelots y persisteront, comme dans le monde on persistera à cacher SACRÉ DIEU! sous SACREBLEU et SACRÉE HOSTIE! sous SACRISTI!

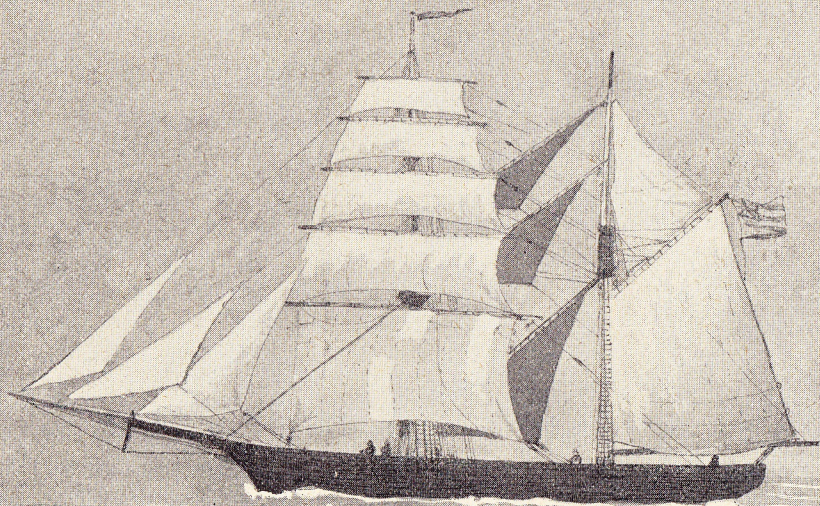
Que le marinier redoute le vendredi, le sel renversé, les couteaux en croix, le pain mal tourné ou tout autre fâcheux pronostic, il n'y a là rien d'étonnant. Ces mêmes appréhensions se rencontrent partout. Qu'il consulte les devins, les sorciers, les nécromanciens, qu'il croie à la magie et se livre à certaines pratiques diaboliques, il a cela de commun avec les esprits les plus sérieux. Il a besoin de vent et pour l'avoir il fait des prières ou des enchantements. Dans la tempête il appelle le calme par des pratiques superstitieuses. Grec, il jette à la mer quelques petits pains qu'il appelle pain de Saint-Nicolas; Russe, il offre, au mauvais esprit qui soulève la mer, un gâteau de farine et de beurre; Portugais, il attache

au mât du navire en péril une image de saint Antoine, et il la prie et il la fouette jusqu'à ce qu'il ait le vent à gré; Indien, il conjure le Dieu Muthiam, roi des mauvais esprits, en buvant du sang de coq et en avalant dans le délire de l'extase un charbon rouge dont il ne sent pas la chaleur. Une trombe se lève devant le navire; elle tournoie, elle avance menaçante et terrible. Que faire? Un matelot tire son couteau et fait en l'air des signes de croix en récitant quelques paroles mystérieuses: si le manche est noir, la trombe doit s'éloigner. Grandit-elle toujours, deux mariniers tirent leurs épées et les frappent l'une contre l'autre, ayant soin de bien former une croix dans chaque rencontre: la trombe doit tomber. Il n'y a que les gens de peu de foi qui tirent le canon contre l'effrayant météore!

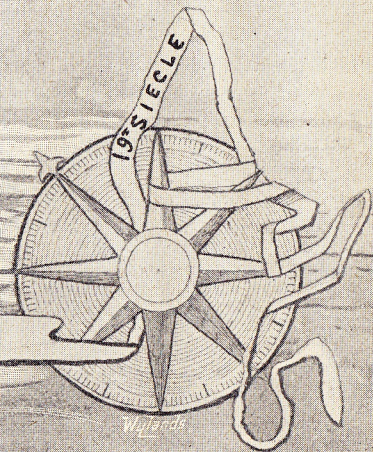
Les marins du moyen âge ne croient plus, comme leurs devanciers, que se couper les ongles ou les cheveux pendant le calme soit un mauvais présage et fasse venir la tempête; que l'éternuement entendu à gauche au moment où l'on s'embarque, soit un augure fatal devant lequel il faut s'arrêter, quand au contraire on doit croire à un voyage favorable si l'éternuement s'est fait entendre à droite; mais ils tirent une induction fâcheuse de l'inclinaison que prend à droite le navire au moment où l'on embarque ses vivres, mais ils croient au Gobel, lutin tracassier qui tourmente chaque nuit les mariniers, dont il ouvre le couteau, brouille les cheveux, déchire les matelas et qui plus téméraire encore s'attaque au navire lui-même, nouant les cordages qui doivent courir dans les poulies, arrachant les ancres pendant le calme ou déchirant les voiles quand elles sont le plus soigneusement serrées.

Cette tendance vers les superstitions les plus étranges, ces habitudes de pratiques d'une dévotion étroite, appartenaient en général au moyen âge et non pas aux gens de mer en particulier. Rois, reines, chevaliers, moines, clercs et manants avaient tous les mêmes appréhensions, les mêmes faiblesses. Nul n'était esprit fort; et si par hasard quelque marinier s'avisait d'avoir les doutes libertins d'un Faust ou d'un Don Juan, un monstre marin le dévorait, et cet exemple arrêtait pour un temps, sur le penchant de l'impiété, toute la gent nautique.....

Malheureusement le malin esprit, l'Ennemi, comme on l'appelait, était souvent bien fort et les matelots se prenaient à ses pièges. La loi frappait alors avec une sévérité grande, quelquefois même cruelle. En 1571, l'amiral de la Ligue publia un ban portant la peine de mort contre le blasphémateur; Richard Cœur de Lion, en 1190, avait voulu ne pas comprendre le blasphème dans cet édit rendu



BRICK-GOLETTE ANGLAIS.



Vol. Kenner

Wijands

uniquement pour la police de sa flotte, et qui devait atteindre seulement le meurtre, le vol, l'outrage et même l'injure. En 1420, Mocenigo *frappait du fouet tout homme de rames co vaincu de blasphème, et d'une amende de cent sous (solsi cento) tout homme de poupe, nocher, officier ou gentilhomme coupable du même délit*; différence assez curieuse, assurément.

Le code norvégien ordonnait, en 1274, que le voleur fût rasé et que sa tête, enduite de poix, fût ensuite couverte de plumes. Dans cet état, il passait au milieu de l'équipage rangé sur deux files, et chaque homme lui donnait un coup de bâton ou de pierre ; après quoi, il était chassé du bord. Richard Cœur de Lion n'avait pas ordonné que le coupable passât par les verges et les pierres et le code de 1274 renchérisait sur celui de 1190.

Une ordonnance de Pierre III d'Aragon (5 janvier 1354) condamnait à passer par les courroies ou par les baguettes tout marinier ou tout homme d'armes embarqué qui jouait ses effets. Dans certain, cas l'amiral pouvait faire couper les oreilles à un coupable ; il pouvait aussi lui faire couper la langue et, par exemple, à celui qui insultait le *Comte* chef de l'équipage, ou qui, pour se faire payer ou pour contraindre le capitaine à changer sa route et à prendre terre, se révoltait et employait l'insulte ou la menace. Au commencement du xiv^e siècle, la loi catalane abattait le poing au comite qui, sans ordre et méchamment, avait coupé le câble du navire. En 1397, à Ancône, tout homme qui abandonnait un bâtiment en naufrage, avant que la mer l'eût brisé ou jeté à la côte, perdait la main droite.

La mutilation des membres fut rayée du code catalan en 1354, « parce que, disait l'ordonnance, un homme qui a perdu le poing ou le pied n'est plus bon à rien ; » mais on y maintint la perte de la langue ou des oreilles, la course le long du navire sous les baguettes et les courroies, et l'en y introduisit la suspension par le cou à une antenne. Le soldat, l'arbalétrier, le matelot, qui frappait le comite, était pendu. Les lois du Nord, terribles pour le cas où un marinier frappait du couteau le patron du navire ou seulement levait son arme contre lui, voulaient que le coupable eût la main clouée au mât avec le couteau dont il s'était servi, et qu'il ne pût se délivrer qu'en se déchirant la main dont il laissait une partie contre le mât.

Richard avait ordonné que celui qui frapperait du glaive ou du couteau eût le poignet tranché avec la hache. La loi de Berghen, de 1274, fut plus douce ; les rixes qui n'amenaient pas la mort d'un des

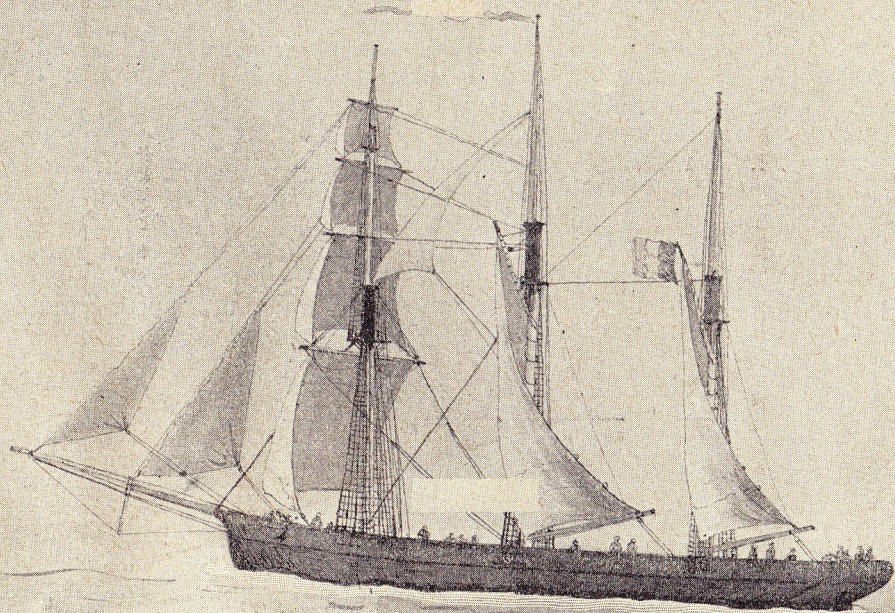
adversaires n'étaient punies que d'une amende. A Gênes, au xiv^e et au xv^e siècle, les statuts punissaient de mort tout homme qui causait la mort d'un autre par les blessures faites dans une dispute.

Le pilote qui s'était engagé sur sa tête à conduire sain et sauf un vaisseau dans un lieu désigné avait la tête tranchée s'il perdait la nef, à moins qu'il ne fût assez riche pour payer tout le dommage causé par son ignorance ou sa légèreté. Le comite qui perdait une galère par sa faute, ou qui ne se portait pas à la mêlée pour secourir l'amiral, était pendu et taillé en morceaux. On empalait quelquefois celui qui coupait le câble avec l'intention de faire échouer le navire confié à son commandement.

Le pal, les verges, les courroies, le fouet, la mutilation des membres, le retranchement de la langue ou des oreilles, la mort par la hache ou par un supplice analogue à celui de la potence, n'étaient pas les seules peines que les codes maritimes du moyen âge infligeassent aux gens de mer qui se rendaient coupables des crimes prévus par la loi. L'immersion répétée trois fois ou davantage était une des punitions les plus ordinairement appliquées. Au xii^e siècle, cette immersion, qu'en France on a appelée d'un mot grec *καταβω*, la cale, était infligée à celui qui frappait du poing par méchanceté. A Marseille, on calait ceux qui, même en plaisantant, juraient le nom de Dieu ou les noms des saints. Justement sévère contre les inhumains qui, au lieu de porter aide et secours aux naufragés, leur couraient sus pour les dépouiller et les tuaient ou blessaient pour leur ravir leur argent ou leurs marchandises, la loi d'Oléron voulait que ces larrons fussent plongés à la mer jusqu'à ce que, demi-morts, on les retirât de l'eau pour les lapider et « *assommer comme on ferait un chien ou loup* ».

La marque était une des peines infamantes que Venise appliquait au treizième siècle. En 1232, on fouettait et l'on marquait au front le marinier qui, ayant reçu des arrhes ou une part quelconque de sa paye, n'avait pas rempli son devoir et ne rendait pas le double de l'argent qu'il avait reçu. Une Sentence de la Ligue Hanséatique, renouvelée en 1418, 1447 et 1591, marquait à l'oreille tout homme de l'équipage qui abandonnait son patron dans le danger.

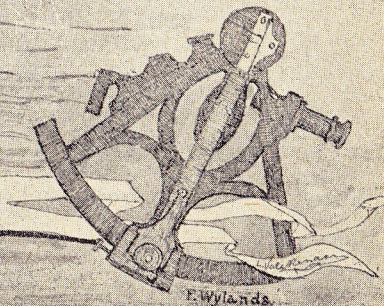
La loi pénale défendait de vendre à l'ennemi des armes et des navires. Celui qui vendait des armes aux Sarrasins était « *pendu par la goule* », aux termes des Assises de Jérusalem ; celui qui vendait un navire et qui, par là, faisait « tort de deux navires à la République, était, suivant le statut vénitien de 1232, dépossédé de tout ce qu'il avait au monde, puis exposé sur l'escalier du tribunal à



TROIS MÂTS
GOËLETTE DE

L'ÉTAT BELGE

LA VILLE D'OSTENDE.



F. Wylands

la huée publique (Stridetur in scala)». La huée était une punition que Pierre d'Aragon crut devoir infliger, par son ordonnance du 5 janvier 1354, à tout timonier qui, par sa négligence, aurait causé un abordage duquel seraient résultées des avaries un peu considérables. Le délinquant était exposé aux risées de tous, à la huée publique, assis sur un tonneau, les pieds nus, en robe courte de punition, et tenant entre ses mains un gouvernail. Il restait une demi-journée dans cette position.

Telles sont les lois qui punissaient les infractions au droit des gens et aux croyances dans la marine. Aujourd'hui, celles-ci ont heureusement disparu, sans toutefois avoir laissé certaines traces dans l'imagination des marins, et les contrevenants aux dispositions maritimes sont justiciables des tribunaux réguliers qui appliquent les articles des codes comme aux autres citoyens, quoique en certains pays il existe encore des peines que, avec notre civilisation, nous espérons voir disparaître sous peu.



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 »