

**Zeitschrift:** Revue historique vaudoise  
**Herausgeber:** Société vaudoise d'histoire et d'archéologie  
**Band:** 4 (1896)  
**Heft:** 7

**Artikel:** La marine Bernoise sur le Léman  
**Autor:** Haller, B.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-6375>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 10.02.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## REVUE

# HISTORIQUE VAUDOISE

---

### LA MARINE BERNOISE SUR LE LÉMAN

(Suite et fin).

Déjà en novembre 1669, comme nous l'avons dit, Ivoy avait été chargé de construire encore deux chaloupes. Diverses circonstances avaient retardé cette construction, mais le 6 août 1672, l'ordre fut répété ; à cet effet, Ivoy dut se rendre sans délai à Genève, où l'atteignit l'injonction de prendre des informations sur un certain charpentier hollandais, fixé à Yverdon, et de lui demander ses conditions, en vue de l'employer. Fin septembre, nous le trouvons déjà à Genève, à la disposition d'Ivoy, avec un salaire journalier de 15 batz, et alors commença la construction des deux chaloupes. Un peu plus tard cependant, pour un motif quelconque, Ivoy paraît avoir pris son congé définitif. En octobre, il se plaint encore que les hêtres pour les rames ne soient pas arrivés, mais en février de l'année suivante, il est déjà parti pour la Hollande. Les deux chaloupes étaient terminées. La puissance navale bernoise ascendait maintenant à sept bâtiments ; elle se composait du *Grand Ours*, du *Petit Ours*, de la *Bernoise*, de la *Fortune*, du petit esquif, qui nous sont déjà connus, et, en outre, de la chaloupe le *Postillon*, longue de 24 pieds, et de la grande chaloupe *Cheval marin*, longue de 40, large de 7 pieds. En remplacement d'Ivoy, Du Torrent fut chargé de l'inspection de ces bateaux, et comme on l'avait appelé spécialement

pour enseigner l'art nautique, on songea alors sérieusement à prendre les dispositions nécessaires pour fonder, à Morges, une Ecole de navigation (*Schiff- und Ruderschule*).

Berne aurait dû être très fière de son beau titre de « puissance navale ». Mais la chose avait deux faces : La marine avait déjà englouti des sommes fort importantes, sans avoir rendu de bien grands services ; la caisse de l'Etat ne supportait qu'avec peine ce gonflement de l'ours, elle avait déjà atteint un niveau aussi bas que naguère le trop fameux réservoir d'eau sur le mont de Köniz. En conséquence, si le contrat avec Du Torrent fut renouvelé à l'échéance, ce ne fut que provisoirement, pour six mois, et avec un traitement sensiblement rogné. En outre, par motifs d'économie, le « droit au travail » fut reconnu en principe : A l'avenir, les vagabonds et rôdeurs devaient être envoyés aux galères et y être retenus comme rameurs jusqu'au moment où — ils quitteraient le pays.

En 1678 et 1679, sous les capitaines Mallet, Mesle, de Martine et Daniel Thomas, la flottille se démena gaie-ment sur le lac, exécuta diverses courses, manœuvres et patrouilles, mais n'en vint pas à un beau combat naval, plein d'entrain. Malheureusement, à la fin de 1679, on découvrit sur les bateaux de nouvelles avaries importantes. Sur le *Grand Ours*, la proue et la poupe avaient fléchi, le milieu du bâtiment avait craqué ; les galères durent être encore une fois réparées ; coût 5220 florins. Dès son ouverture, l'Ecole navale jouit d'un grand crédit : officiers aussi bien que rameurs s'annonçaient nombreux, pour faire leur éducation nautique, et l'on songea de nouveau à créer un port fortifié, pour abriter la flotte. Divers projets furent élaborés à cet effet, mais Mes Gracieux Seigneurs n'arrivèrent pas encore à une résolution

définitive. Provisoirement, toute l'artillerie fut mise en sûreté à Chillon ; parmi les pièces, il s'en trouvait qui provenaient du *Feu de cartes*, fabriqué en 1529, savoir les roses, le valet de grelots supérieur et le valet inférieur, les grelots 2, 5, 6 et le roi, les glands 5, 7, 8 et le valet de glands (*jeu allemand : das Rosen, der Ober- und Unterschellenbub, das Schællen 2, 5, 6 und der König, das Aichlen 5, 7, 8 und der Bub*).

Mais les jours des deux beaux Ours étaient comptés ; le 15 août 1684, tout à fait inopinément, comme un éclair dans un ciel serein, il fut mandé de Genève par Du Torrent que les galères exigeaient de nouveau des réparations fondamentales, à défaut desquelles leur destruction complète était à craindre ; un examen attentif démontra que la nouvelle n'était malheureusement que *trop* vraie, les bateaux étaient presque hors d'usage et ne valaient plus une réparation. Mais ce n'est pas d'un cœur léger qu'on se résolut à se séparer des Ours beaux et fiers. Les expertises se succédèrent ; Du Torrent fut soupçonné de n'agir que dans son propre intérêt ; ses indications, pensa le Conseil, ne méritent aucune créance ; un expert extraordinaire, maître Daniel Benz, patron hollandais expérimenté, fut appelé. Encore et toujours, les sages à la tête du pays croyaient pouvoir sauver, conserver ces chères galères. Le colonel Frisching et le bailli Imhof, puis le bailli de Morges, et finalement encore l'avoyer Steiger en personne, durèrent, comme soi-disant spécialistes, donner un préavis favorable. Rien n'y fit ; les deux bateaux étaient et restèrent vermoulus, pourris, mais ce ne fut qu'en juin 1687 que LL. EE. prirent enfin la résolution définitive de les détruire, bien qu'ils ne fussent qu'en bois.

Il s'agit alors en première ligne de savoir si, après des expériences peu encourageantes, on voulait conserver

une flottille ; malgré ces expériences, le conseil de guerre estima « que pour la réputation de l'Etat, en considération des temps et circonstances, pour la défense du » pays de LL. EE. et aussi de la ville de Genève elle-même, il était nécessaire de conserver des bateaux de » guerre. » En conséquence, dans le cours de l'année, comme entre temps Du Torrent s'était converti au papisme et était retourné à Toulon, différents projets furent élaborés, jusque dans les moindres détails, par le capitaine Mallet et par maître Benz, mentionné plus haut. D'après leurs calculs, une galère longue de 100 pieds, large de 25, haute de 5, coûtait 13,210 livres, naturellement sans l'armement ; les matériaux des vieux bateaux furent évalués à 9588 livres ; en revanche, le charpentier réclamait 300 livres pour la démolition. Pour commencer, le bailli de Morges reçut l'ordre de démonter et disloquer les deux Ours, après en avoir fait prendre les mesures exactes, mais de vouer ses bons soins aux autres bâtiments.

A cette époque précisément, Genève construisait une grande galère neuve ; le Conseil de Berne résolut d'attendre comment elle se présenterait, puis éventuellement d'en faire bâtir une semblable, par le même maître. En décembre, la galère genevoise était achevée, à la satisfaction générale ; sur demande écrite, les plans exacts de cette embarcation furent envoyés pour examen à Mes Gracieux Seigneurs et, déjà quatorze jours après, le constructeur, marquis Duquesne, reçut des autorités bernoises l'invitation à travailler aussi pour elles. On commencerait par un yacht ; on écrivit à Duquesne : « Il faut » commencer ce travail par un bâtiment à double usage, » qui puisse être utile en paix et en guerre ; il doit porter » 300 hommes avec 10 pièces de canon ; vous aurez en » suite la direction et inspection de ce bâtiment. »

Ce marquis Henri Duquesne était le fils du célèbre huguenot, de l'héroïque marin français Abraham Duquesne, qui avait possédé la baronnie d'Aubonne.

Les travaux traînèrent en longueur. *Nume nid g'sprengt!* était déjà la devise bernoise. Premier retard : Aux environs de Morges, où le bateau devait être construit, on ne trouvait pas le bois nécessaire à la longueur voulue ; on dut l'acheter du gouvernement fribourgeois, au lieu dit « Galm ». Fin juin de l'année suivante, il y gisait encore intact ; plusieurs fois, le Conseil dut en demander des nouvelles, puis, quand les arbres furent enfin arrivés à Yverdon, en août, il se trouva que la scie d'Yverdon, quoique la plus grande du pays, était trop petite. Pendant l'année 1689, on discuta avec zèle et persévérance les mesures à prendre ; enfin, à la fin de 1690, Mes Gracieux Seigneurs conçurent l'idée grandiose de faire de nouveau inspecter les bâtiments en rade à Genève par des entrepreneurs empruntés à l'Ecole nautique de Morges. Un peu plus tôt, en août 1688, deux jeunes hommes sortis de cette Ecole, Nicolas de Graffenried et Vincent Stürler, s'étaient offerts, contre subsides du gouvernement, à servir comme volontaires sur la Méditerranée, assez longtemps pour devenir aptes à remplacer les étrangers dans le commandement du bateau en construction. Tout à coup l'on apprit que la flottille savoyarde s'était réfugiée dans les eaux valaisannes, ce qui mit fin à tous les cassements de tête. La France ayant déclaré la guerre à la Savoie au milieu de juin, une armée française l'avait envahie, et pour sauver les bateaux, le plénipotentiaire savoyard, comte de Govon (qui au commencement du même mois avait été reçu à Berne avec beaucoup de distinction) les avait fait conduire dans des eaux neutres. Ce fut un secours dans la détresse. Aussitôt on fit les démarches nécessaires pour acquérir la flottille savoyarde, et l'on



decida, éventuellement, de la protéger par la force contre les Français. Après de courtes négociations, un accord formel fut conclu : « Les bateaux savoyards sont confiés » à la protection de Berne : leur patron, Dantal, n'a pas » le droit de les mener sur l'autre rive sans l'assentiment » de Berne ; Berne peut les utiliser à son gré ; à première » réquisition, ils doivent être remis à la disposition du » duc. Donné le 14 août 1690. »

Le jour suivant déjà, la flottille fut conduite à Chillon. Elle se composait : 1° D'une galiote inachevée, à 40 rames, chaque rame pour deux hommes, longue de 90 pieds, large de 18, haute de 10. 2° D'une galiote plus petite, de 36 rames à deux hommes, longue de 90 pieds, large de 17 et haute de 10. 3° De deux brigantines, longues l'une de 66, l'autre de 60 pieds, chacune avec 16 rames à un homme. Ces divers bateaux, qui étaient chargés de munitions et de blé, pouvaient porter ensemble 800 hommes. Le Conseil avait fait double prise : non seulement on se voyait maintenant en possession d'une marine respectable, capable de tenir tête à une attaque des Français, mais de plus le patron des bateaux, Dantal, était un homme adroit, connaissant le lac, et que Mes Gracieux Seigneurs résolurent de prendre aussitôt à leur service ; il accepta une solde de 25 doublons par trimestre, et autant pour l'entretien des bâtiments, toutefois à la condition expresse de ne pas être inquiété pour sa religion et de pouvoir garder auprès de lui deux Savoyards à son service depuis de longues années. Les bateaux devaient être modifiés d'après le modèle genevois connu. Fin décembre, ils étaient terminés et armés. Sur la plus grande galiote, la *Fidèle*, que commandait le capitaine Mesle, se trouvaient, à l'avant, une pièce de 5  $\frac{1}{4}$  livres, puis deux de 3  $\frac{1}{2}$  livres, avec deux arquebuses doubles ; sur la plus petite, capitaine Blanchet, 6 pièces d'artillerie et 12 arquebuses

doubles qui, vissées à la paroi, de deux rames en deux rames, pouvaient tourner dans toutes les directions. Mais bientôt, comme le danger de guerre s'était dissipé, on songea à remercier la flottille ; une décision définitive n'intervint pas ; en revanche le projet longtemps caressé d'un port fortifié arriva enfin à maturité. Dantal avait désigné Morges comme l'endroit le mieux approprié, et comme la ville se déclarait prête à des sacrifices considérables, la construction commença l'année suivante, sur les plans, reconnus bons, de Duquesne et Dantal, si bien qu'au printemps de 1696 le superbe port de Morges était complètement terminé (*fix und fertig*). Entre temps, les bateaux avaient été confiés à la surveillance du jeune Dantal, entré au service de LL. EE. à la place de son père défunt. Pourtant cette magnificence aussi eut une fin brusque. En octobre de la même année, les belles et précieuses galiotes furent réclamées ; conformément à la convention, il fallut les rendre au duc de Savoie.

Mais, dans l'intervalle, les bois pour la construction des nouvelles galères, enfin arrivés à Yverdon, à force de patience, de savoir-faire et de persuasion, ces bois étaient tombés dans l'oubli. Une notice nous apprend qu'ils existaient encore en 1706, puis ils disparaissent sans laisser de trace. Paix à leurs cendres !

De nouveau un temps assez long se passa avant que l'on se remît en mouvement au bord du *lacus Lemanus*, mais l'Ecole nautique de Morges avait déjà porté de bons fruits. Partout dans les différents ports, des Sociétés de navigation militairement organisées ou des Associations de matelots s'étaient formées. Lors même que ces Sociétés avaient quelque chose d'un peu théâtral, en rapport avec le goût des Welsches, elles contribuèrent très sérieusement à réveiller et à développer l'amour, la passion même des choses lacustres. A Rolle, Nyon, Morges, Ouchy et Vevey,



on trouva dès lors un nombre respectable de belles barques qui, construites *sous réserve de service du souverain*, se rendaient utiles au commerce.

En 1776 et 1777, le gouvernement recommença à vouer un peu plus d'attention à la marine ; il exigea de tous les ports un inventaire exact des bateaux existants et disponibles ; les différents corps de matelots durent être réorganisés et quelques-uns augmentés. Quatre grandes barques se trouvaient à Vevey en 1777, la *Bergère*, la *Glorieuse*, la *Leste* et le *Crève-cœur*, dont l'équipage, patron compris, était, pour chacune, de 24 hommes, de 2 pilotes, d'un contremaître, d'un charpentier et d'un tambour ; à Ouchy, 4 barques et une barquette ; à Morges, 2 barques ; à Rolle, 2 barques ; à Nyon, quatre barques et 2 grands bateaux plats. Toutes ces embarcations, nous l'avons déjà dit, restaient en permanence à la disposition du gouvernement, contre paiement d'une certaine taxe. Chaque barque pouvait contenir environ 300 hommes commodément assis, les barquettes 50, les bateaux plats 150 ; les barques jaugeaient 2000 quintaux, les barquettes 600. Chaque corps de matelots avait son uniforme spécial : A Vevey, court habit bleu, gilet bleu, culottes de même, écharpe rouge, comme elle est encore aujourd'hui. En tenue de gala, les matelots portaient fusil et baïonnette ; ceux qu'on appelait les *haut payés* avaient en outre un sabre. A Morges, habit blanc, gilet blanc, culottes rouges et bas blancs, chapeau à galons jaunes et voile blanc.

Un certain major Cuénod, ou Cuénod de Martignier, comme il signait toujours, était l'homme qui, à cette époque, déployait un zèle tout particulier pour la marine, s'y consacrait avec prédilection et compétence. Il était commandant de place à Vevey, et la marine bernoise sur le Léman lui devait ses nouveaux fleurons ; il réussit à y intéresser de plus en plus le gouvernement. Au commencement de

l'année, Cuénod, sur sa demande, fut invité à présenter à la Commission des guerres un rapport détaillé sur la marine. Il était infatigable dans l'élaboration de projets de tout genre, et trouva bientôt un ferme appui en la personne du général Lentulus.

A la demande de Lentulus, en 1782, les quatre barques de Vevey et une brigantine furent appelées au service et complètement armées. L'année suivante, en avril, on passa même une avant-revue et une grande revue. Les quatre barques, la *Bernoise*, la *Glorieuse*, la *Leste*, la *Légère*, le brigantin l'*Eveillè*, une barquette de Lutry et une de Cully, pavillons déployés comme pour une fête, exécutèrent le 28 avril, entre Vevey et La Tour, en présence d'une grande foule de spectateurs, différentes manœuvres et évolutions, préalablement étudiées avec soin par Cuénod. Ensuite, le long du lac, on gagna La Tour, Montreux, Villeneuve, on revint à Vevey, on toucha Corsier, St-Saphorin, Villette et Lutry, au milieu des acclamations de la population accourue à ce spectacle inusité, puis l'on rejoignit le point de départ, Vevey ; mais ce fut le point culminant des splendeurs navales. En 1781, Cuénod avait reçu une gratification de 13 doublons neufs pour son zèle et ses efforts ; mais lorsque, en 1788 il en demanda une nouvelle pour ses longs et fidèles services, les pères de la patrie, toujours prudents et économes, ne trouvèrent pas à propos de faire droit à cette réclamation. Bien plus, on décida de mettre la supplique purement et simplement « en son lieu » (*an sin Ort* = au panier), et lorsque, un peu plus tard le débouté, peut-être pour exhaler sa mauvaise humeur, se répandit, dans ses rapports au gouvernement, en expressions offensantes contre son supérieur immédiat, Mestrezat, il reçut de Mes Gracieux Seigneurs un savon si corsé qu'il préféra tourner le dos à son ingrate patrie. Ce héros disparu,

on dut chercher un nouveau loup de mer (l'allemand dit *lion*, *Seelöwe*). Par ordre, au commencement de 1792, la Commission des guerres proposa que, soit pour communiquer avec la garnison fédérale à Genève, soit pour la sûreté de la frontière genevoise et la surveillance du lac, on gardât les barques en état de défense pendant l'hiver et qu'on les abritât dans le port d'Ouchy. La marine étant un point très négligé de notre organisation militaire, il serait indiqué et à propos de s'en occuper de nouveau. Le colonel de Crousaz fut proposé comme possédant toutes les qualités et connaissances requises : L'étude de la navigation était sa branche favorite. Il avait longtemps servi en France, fait deux campagnes sur mer et en particulier pris part au siège de Gibraltar. Lieutenant-colonel au régiment Morges, de Crousaz, le 18 février, fut nommé « commandant en chef de la marine », avec rang de colonel et solde de 80 couronnes par mois. Il existe de lui une série de projets et propositions ; à part cela, il y a peu de choses à dire de son activité, à moins de mentionner ses longues chicanes avec le major qui commandait sur terre (*Landmajor*), à Ouchy, à propos de la promotion d'un sergent. Cette année-là, quand le moelleux fauteuil de bailli de Lausanne eut été occupé par un nouveau titulaire, M. Ludwig von Büren, un des premiers soins de ce Bernois économe fut de précipiter la fin, et une fin sans gloire, de la coûteuse marine du Léman. Le 2 décembre, l'amiral de Crousaz reçut l'ordre de désarmer les bateaux, de les conduire à Chillon, de licencier les matelots. Amèrement déçu dans ses plus belles espérances, de Crousaz reçut, comme adoucissement à sa douleur et récompense de ses excellents services, une épée d'or. Ainsi fut ensevelie pour toujours, sans tambours ni trompettes, la splendeur navale de leurs Excellences. *Sic transit gloria mundi*.

B. HALLER. Traduit par H. MAYOR.