

Origine de la barque du Léman

Autor(en): **Pelet, P.L.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue historique vaudoise**

Band (Jahr): **54 (1946)**

Heft 1

PDF erstellt am: **27.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-42168>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Origine de la barque du Léman

D'ici peu, les dernières barques à sable auront cessé leurs transports. Ce n'est pas sans mélancolie que nous nous penchons sur l'histoire de leur apparition. Autant que Chillon et que les Dents du Midi, elles ont contribué à l'harmonie du paysage, à la célébrité du Léman. Pendant plus d'un siècle, elles ont fait le bonheur du peintre, elles ont captivé le voyageur : « Ces bateaux pêcheurs du Léman ont une forme que le lac leur a donnée. Ils sont munis de deux voiles latines attachées en sens inverse à deux mâts différents, afin de saisir les deux grands vents qui s'engouffrent dans le Léman par ses deux bouts, l'un par Genève, qui vient des plaines, l'autre par Villeneuve, qui vient des montagnes. Au jour, au soleil, le lac est bleu, les voiles sont blanches et elles donnent à la barque la figure d'une mouche qui courrait sur l'eau, les ailes dressées. La nuit, l'eau est grise et la mouche est noire. Je regardais donc cette gigantesque mouche, qui marchait lentement vers Meillerie, découpant sur la clarté de la lune ses ailes membraneuses et transparentes. »¹

L'auteur du *Rhin* a rendu parfaitement le pittoresque de celle que les riverains appelaient « l'hirondelle ». Mais il y joint une explication grotesque, ahurissante. A-t-on jamais vu un voilier capter deux vents à la fois ?

Victor Hugo avait coutume de se renseigner sur place ; il a reproduit sans doute la réponse d'un Veveysan pince-sans-rire, bien embarrassé de lui expliquer l'origine ou les raisons de ce

¹ VICTOR HUGO, *Le Rhin*, lettre XXXIX (éd. Nelson, t. II, p. 205).

gréement. Pourquoi, en effet, seule de tous les lacs d'Europe (ou peu s'en faut), la barque marchande du Léman a-t-elle adopté des voiles latines, comme les tartanes de Provence ou les dahabiehs du Nil?

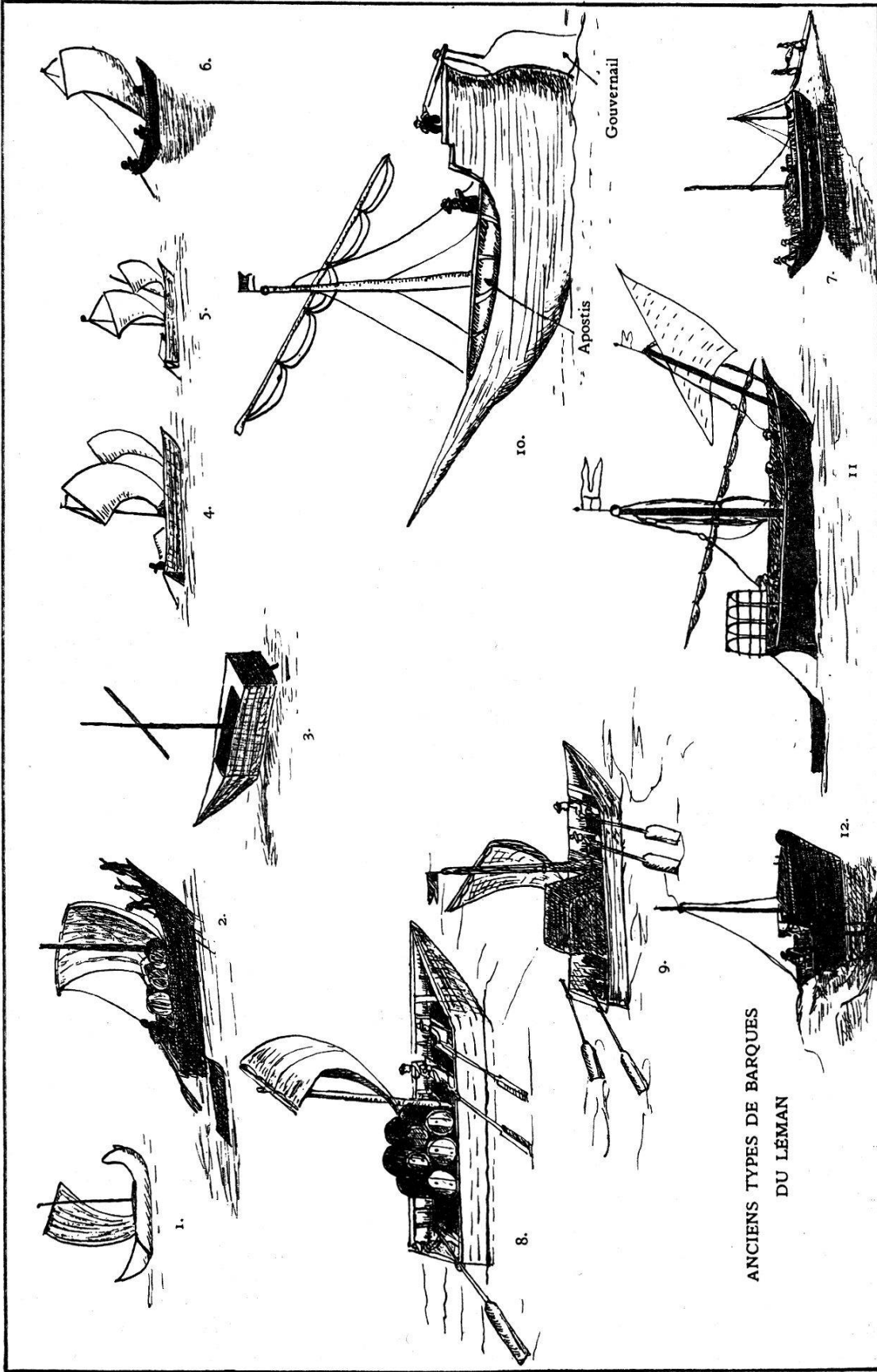
Les plus anciennes barques. — Les documents anciens concernant la navigation sont relativement rares et peu explicites ; les dessinateurs n'ont laissé le plus souvent que de minuscules silhouettes au large des villes ou à l'ancre dans les ports. Certains ont mis sur l'eau des bâtiments incapables de flotter, d'autres ont reproduit sans scrupule des modèles marins : on peut voir, en 1773, deux magnifiques escadres de haut bord croiser devant la plage de Préverenges !¹

Deux graffiti énigmatiques du château de Chillon³ et la nacelle de la « Pêche miraculeuse » de Conrad Witz mis à part, je ne connais pas de dessins antérieurs au milieu du XVI^e siècle. Dès lors ils sont assez nombreux. La Cosmographie de Sébastien Münster (1543), place devant la rade de Genève une petite embarcation à voile carrée, que guide un personnage beaucoup trop grand, debout à l'arrière. Johannes Stumpf, sur la première carte historique de l'Helvétie (vers 1545), et sur sa carte de la Suisse (1548), honore le Léman de nefes maladroites, hautes et pointues, à voile carrée elles aussi. Une carte du canton de Berne de 1576, une de Genève de 1591, une autre de la frontière du Jura, de 1631, une vue de Genève de 1567 (planche I, 1), en montrent du même type. La Sciographia de Meisner en place une semblable derrière l'éléphant de guerre qui symbolise la force militante du calvinisme (planche I, 6). Sur la gravure de l'Escalade, de 1616, voguent cinq deux-mâts du même genre (planche I, 4, 5) au mât de misaine incliné vers l'avant.

J'hésiterais à me fier à ces figures si elles étaient les seules connues. Heureusement, la carte du syndic Jean du Villard, de Genève (1588), disperse sur le lac une série de bâtiments à une ou deux voiles carrées dessinées avec plus de précision. Le patron du plus grand (planche I, 2) le guide à l'aide d'une rame rectrice, tandis que, juchés sur la proue relevée en pointe,

¹ Pour les dessins cités, voir *Iconographie*.

² Voir A. NAEF, *La Flottille de guerre de Chillon aux XIII^e et XIV^e siècles*. Lausanne 1904, pp. 17 et 63.



ANCIENS TYPES DE BARQUES
DU LÉMAN

les trois hommes de l'équipage le poussent à la gaffe. Un canot l'accompagne à tribord. Matthieu Merian, avec son réalisme coutumier, grave devant Genève et Vevey (1654) des bateaux analogues¹. Le maladroit auteur de la vue de Genève exécutée en 1655 pour le syndic Chouet les transforme en caisses rectangulaires où s'emboîte un bec pyramidal (Planche I, 3). Deux d'entre eux semblent pourvus de lisses en saillie, de flancs obliques, d'un gouvernail et d'antennes pour voile latine. Nous y reviendrons plus loin². Les autres ont des vergues horizontales.

Les modèles les plus détaillés, les plus précis, ornent des plans cadastraux, ceux de La Tour-de-Peilz (1695) et de Lutry (1705) (planche I, 8, 9) et les vues de Gardelle.

Grâce à eux nous pouvons décrire sans crainte la plus ancienne barque marchande du Léman : de faibles dimensions, à fond plat, à flancs verticaux, à haute poupe carrée, à proue rectangulaire légèrement relevée, non pontée, elle transporte une dizaine de tonneaux au maximum. On la dirige au moyen d'une ou de deux rames rectrices. Un mât sans haubans soutenant une voile carrée est planté à égale distance de l'avant et de l'arrière. Les plus grandes en ajoutent un second à la naissance de la proue. Une ou deux paires d'avirons grossiers sont placés près de l'avant. Très primitive, peu stable, elle ne peut naviguer que vent arrière, de trois quarts tout au plus³.

Vers 1730, elle est fréquente encore à Genève, les dessins de Robert Gardelle le prouvent. Aberli en représente une au premier plan, devant La Tour-de-Peilz, au milieu du siècle (planche I, 12). Elles ne disparaissent que vers 1780.

Des embarcations analogues⁴ voguent sur tous les autres lacs de Suisse.

Nous ne connaissons pas de barque marchande à voiles

¹ Celui qu'on charge devant Nyon (1642), planche I, 7, au lieu d'un mât de misaine, porte un mât d'artimon.

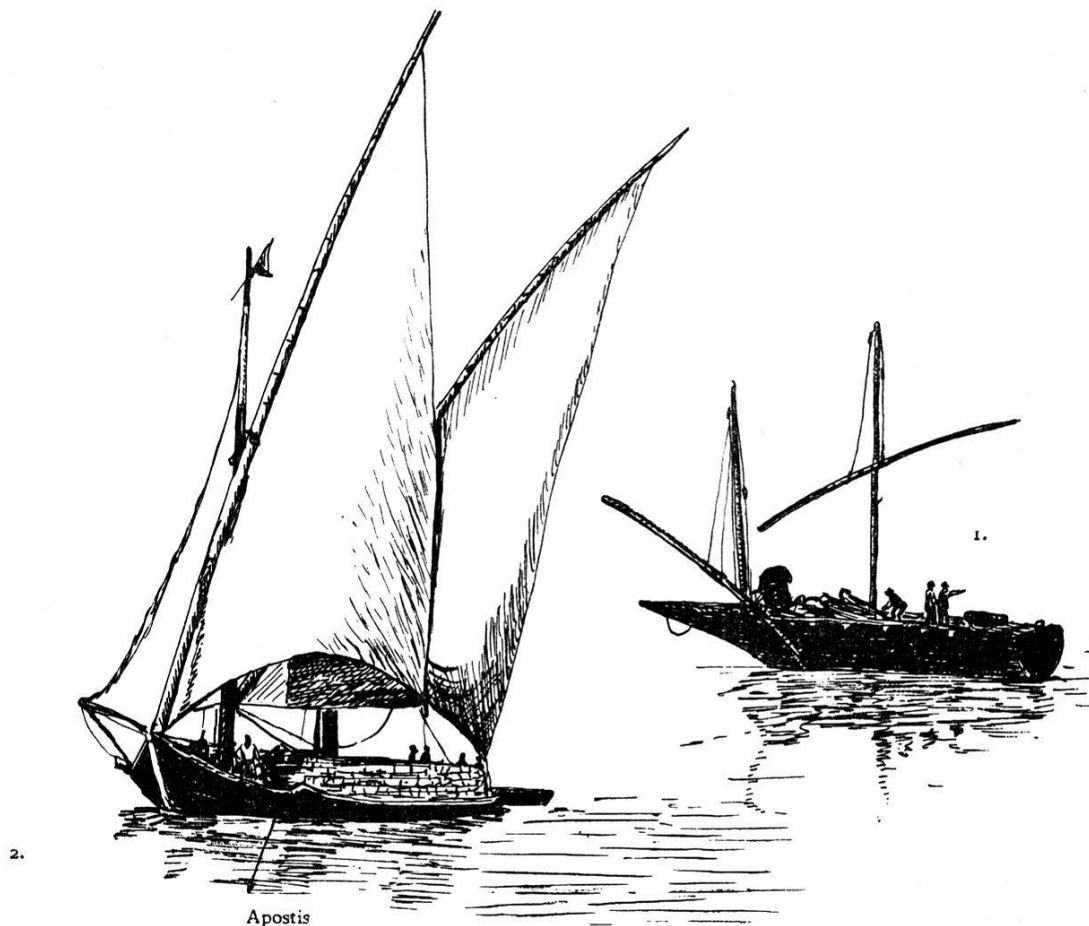
² Voir note 2, page 8.

³ Les bateaux des pêcheurs, plus petits, sans voile, ont conservé cette forme jusqu'au début du XX^e siècle.

⁴ Tantôt à proue carrée, tantôt à proue plus relevée, mais toutes sans gouvernail, et à voile carrée. Cf. MATTHÄUS MERIAN, *Topographia Helvetiæ, Rhetiæ et Valesiæ*, 1654 ; éd. fac-similé 1926. DAVID HERRLIBERGER, *Neue topographie der Eydgenossenschaft*, 1754-1773. B.-A.-F. VON ZURLAUBEN, *Tableaux topographiques de la Suisse*, 1770-1780, puis les lithographies et peintures du XIX^e siècle. Pour le lac de Neuchâtel, cf. Iconographie.

latines avant la fin du XVII^e siècle, et sa première représentation qu'on puisse dater (plan de Corsier) est de 1705 (planche I, 11).

Barques à voiles latines. — Très différente des précédentes, la barque classique du Léman a été décrite par F.-A. Forel¹



Barques classiques du Léman.

1. Barque vide (dessin de Pérignon, 1777).
2. Grande barque chargée (d'après une photo Jullien).

avec une exactitude toute scientifique. En résumé, c'est un bâtiment ponté de cent à cent vingt tonneaux, à fond plat², à faible tirant d'eau, bas sur l'eau, mais à proue relevée en pointe, à étrave inclinée de cinquante degrés ; aux flancs couronnés d'apostis, sortes de balcons qu'on ne retrouve plus que sur les

¹ F.-A. FOREL, *Le Léman*, t. III, pp. 519-598 ; description, p. 543 et sq. Etude complétée par la *Note sur la barque du Léman*, d'E. CLOUZOT, dans *Mémoires et documents publiés par l'Académie chablaisienne*, XLVI.

² Renforcée d'une quille à la fin du XIX^e siècle.

jonques chinoises de guerre, sur quelques sampans du Siam et des Philippines et sur des pirogues océaniques¹. Un fort gouvernail s'insère dans la poupe carrée, presque verticale. Les marchandises s'entassent sur le pont, tandis que la cale sert de cuisine et de chambre pour les trois ou quatre matelots.

Large de sept à huit mètres, longue d'une trentaine au maximum, elle appartient à la catégorie des bateaux ronds, de transport. Elle est armée de deux mâts ; celui de misaine, plus court, est en général incliné vers l'avant. De longues vergues obliques, des antennes, élèvent les deux voiles triangulaires. Au port, les antennes abaissées se profilent au-dessus de la coque sur toute sa longueur. Par calme plat, le canot à rames qui habituellement la suit, sert à la remorquer, si l'on est trop loin du bord pour la pousser à la gaffe ou la tirer à la cordelle.

De plus faible tonnage, elle s'appelle brick², autrefois brigantin. Plus petite encore, la proue seule pontée et sans apostis, c'est une cochère.

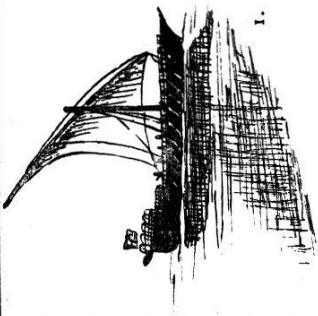
Au cours du XIX^e siècle, les dimensions se sont accrues, la largeur surtout ; vers 1780, elle valait un cinquième de la longueur ; vers 1900, elle en dépassait le quart. Le tonnage a doublé. L'avant se terminait en un éperon horizontal ; il s'est relevé peu à peu, pour mieux protéger les marchandises contre les embruns (page 5, comparer 1 et 2).

On ne saurait voir dans la barque classique une forme évoluée de la nef primitive. De l'une à l'autre tout était à changer. Pourtant certains dessins pourraient faire croire à l'existence de types intermédiaires, bâtards ; par exemple cet étrange sabot qui orne la carte du vignoble de Villette des Archives cantonales vaudoises (1710), à bec pointu, à gaillard arrière surélevé comme du temps des croisés (planche I, 10 ; II, 7). La vergue ne semble pas tout à fait assez longue pour une antenne. Mais les apostis et le gouvernail sont très visibles, exagérés même. Je présume que son auteur, frappé par les détails caractéristiques n'a pas su rendre de mémoire la structure générale³.

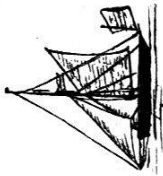
¹ FOREL, *op. cit.*, p. 579 et n. 1.

² Brick : de nos jours, deux-mâts à voiles carrées. Terme repris de l'Anglais brig, abréviation de brigantin !

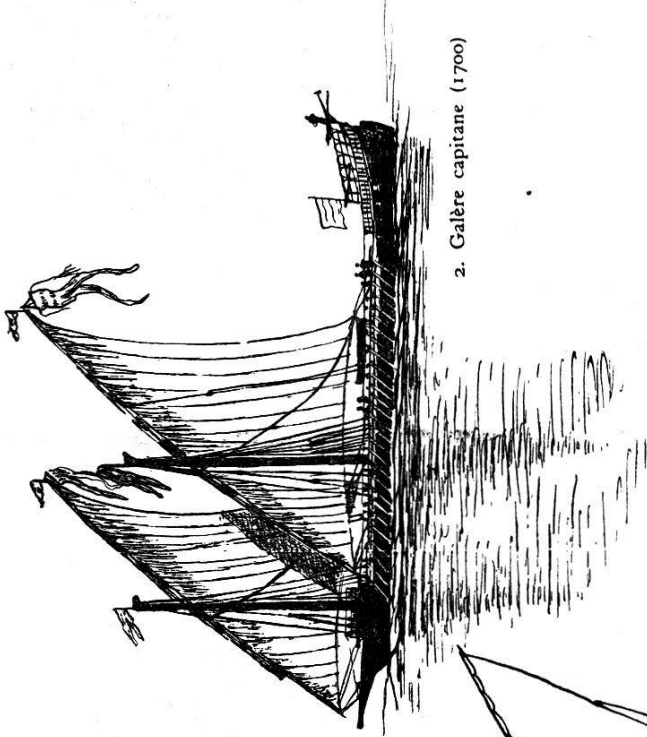
³ Une des « naus » aux gaillards relevés, à rame rectrice, à mât unique, sur le plan du bail. de Lausanne, par Le Clerc (1678), semble munie d'une voile triangulaire. C'est un effet de perspective.



1. Frégate

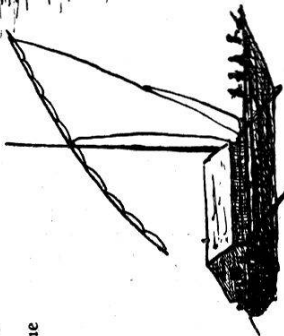
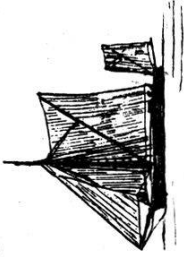


4. Gréement aurique

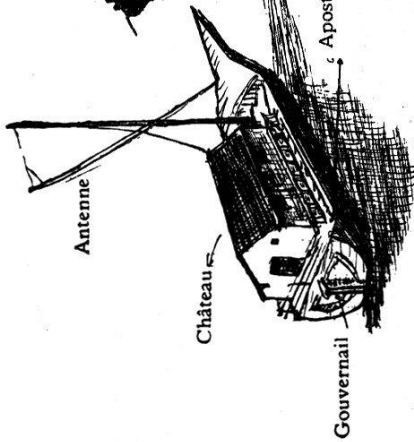


2. Galère capitane (1700)

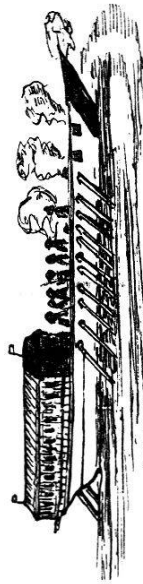
3. Gréement à livarde



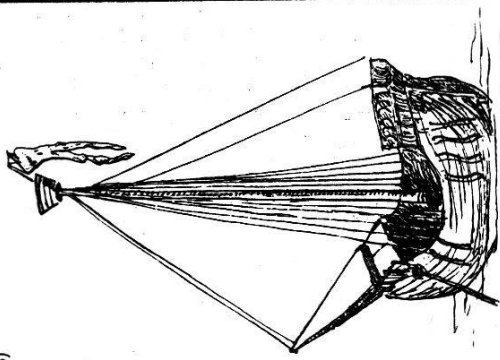
5 bis



5. Bâtiments de guerre de Genève, d'un type peu courant

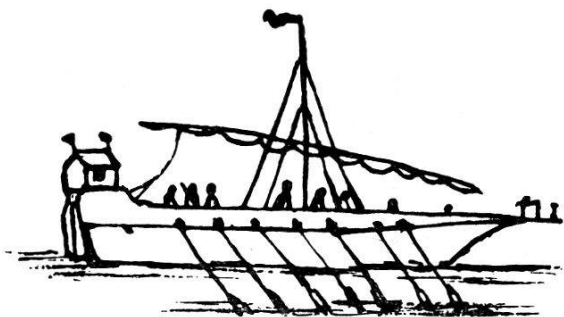


6. Marine de guerre de Zurich



7. Nef des Croisés

Vaisseaux de guerre. — Il n'existe pas sur le Léman de bâtiments de commerce ou de plaisance à voilure latine avant la fin du XVII^e siècle. Mais ce gréement y était connu depuis longtemps. Domenico Alfani de Pérouse, sur sa carte du Léman (1585) dessine une ou deux voiles carrées et une dizaine de latines. Six de ces embarcations croisent à la rame devant Ripaille. On en trouve une sur la carte de Jean du Villard. Michel Bénard en place aussi une sur sa gravure minutieuse de la prise du fort de Versoix par les Genevois, en 1590¹. Il explique dans la légende : « Le lac de Genève où



Frégate du XVI^e siècle, sur la carte
du syndic Jean du Villard, 1588.

flottent les barques et galères ». La voile triangulaire caractérise les vaisseaux de guerre². Avec un seul mât et de six à douze paires de rames, ce sont des frégates (planche II, 1, et p. 8). Genève en possédait à la fin du XVI^e siècle³. Avec plus de douze paires de rames, un grand mât et un mât de misaine, une voile de mestré et un trinquet, ce sont des galères proprement dites (planche II, 2). Les comtes de Savoie en firent construire dès

¹ Cf. J.-P. FERRIER, *Histoire de la commune de Versoix*, 1942.

² Voir Iconographie. Sur la vue pour le syndic Chouet, les deux embarcations hétérogènes, qui semblent presque une transition entre la « nau » et la barque classique, sont, comme le reconnaît déjà CLOUZOT, des bâtiments de guerre. Il serait surprenant de n'en point voir dans le port. Celui qui évoque aux yeux de FOREL (p. 577) les « bateaux de fleurs » de Canton (pl. II, 5) ressemble à s'y méprendre aux vaisseaux qui tirent en rade de Genève sur les vues de R. GARDELLE (pl. II, 5 bis). HERRLIBERGER en montre un en pleine action devant Zurich, qui est affligé d'une semblable baraque (pl. II, 6).

³ Cf. BLAVIGNAC, *Armorial Genevois* (1849), pp. 147 et sq.

le milieu du XIII^e siècle ¹. (Ils avaient appelé des ingénieurs navals italiens, gênois pour la plupart.) Genève en arma dès la même époque pour protéger son commerce et plus tard pour défendre sa liberté ². Elle profita peut-être aussi des connaissances nautiques de réfugiés italiens ³. Par leur aspect, leur voilure, leurs dimensions, les galères du Léman correspondaient à celles de la Méditerranée. Elles étaient assez populaires sur le lac pour servir au milieu du XVII^e siècle d'enseigne à une auberge de Morges.

La faible hauteur des flancs, les apostis ⁴, l'éperon à l'avant et le profond gouvernail à l'arrière ; les formes et les noms des voiles, des agrès, des pièces de la charpente se retrouvent sur le vaisseau de guerre et sur la barque classique ⁵. Au XVIII^e siècle, elle n'en diffère apparemment que par sa largeur plus forte, son fond plat et la suppression des rames et des rambades destinées à protéger les soldats.

Forel a dépouillé soigneusement les archives officielles bernoises, vaudoises, genevoises et même savoyardes (à Annecy) pour tenter d'y trouver l'explication de cette analogie. Il admet que l'on doit la barque du Léman à Leurs Excellences de Berne, désireuses d'obtenir une flotte de guerre à bon marché ⁶.

Depuis la conquête du Pays de Vaud, le gouvernement bernois posséda toujours quelque vaisseau de guerre ; mais la paix régnait, la côte vaudoise n'avait aucun port fortifié. Aussi il pourrissait dans la rade de Genève. Il en fut ainsi jusqu'au moment de la guerre de Villmergen en 1656. Malgré l'intervention des Etats protestants, le duc de Savoie avait continué ses terribles répressions contre les Vaudois du Piémont. On pouvait craindre de le voir se joindre aux cantons catholiques.

¹ Voir A. NAEF, *op. cit.*

² FOREL, *op. cit.*, pp. 526-527.

³ FOREL, *op. cit.*, pp. 574, 575.

⁴ Sur la galère, les apostis soutiennent les rames et servent de siège aux soldats ; sur la barque, ils facilitent la manœuvre de la gaffe.

⁵ FOREL, *op. cit.*, pp. 589-590. Voir aussi DASSIÉ, *Architecture navale*, éd. 1677, Paris, in-4, qui donne les détails de la construction, la nomenclature et l'équipement complet d'une galère française.

⁶ Ce souci d'économie s'était manifesté déjà à Genève, qui avait, au contraire, armé ses lourdes nefes de plus gros canons que les galères. Elles empêchaient, avec leur tir à plus longue portée, l'approche des escadres savoyardes. (Cf. GALIFFE, *Matériaux pour l'Histoire de Genève*, I, p. 328 ; et MOYNIER, dans FATIO, *Le Yachting sur le lac Léman*, Genève 1894, p. 47.)

Le banneret Vincent Wagner chargea alors le charpentier Jacobs de transformer à Vevey une barque en bâtiment de guerre. Jacobs était certainement un étranger : il utilise comme mesure le pied de roy et non celui de Berne. Il agrandit l'embarcation, la modifia. Elle put loger neuf paires d'avirons. On y accédait en grimpant par deux échelles sur la poupe, « en façon de galère »¹.

Leurs Excellences, enchantées du résultat, lui en firent construire de semblables en 1658 et 1659 à Morges et à Nyon. En 1665, elles armèrent à Genève deux véritables galères, sous la surveillance de l'ingénieur hollandais Maximilien d'Hangest d'Ivoy², qui travaillait aux fortifications de la ville. Comme Jacobs, il écrit en français et mesure en pieds de roy.

Je n'ai pas à raconter la piètre destinée du *Grand Ours*, du *Petit Ours* et des autres unités de l'escadre³. Toutefois, en 1670 les cinq vaisseaux se détérioraient dans le port de Morges, faute d'emploi⁴.

Pour éviter à l'avenir pareille mésaventure, Leurs Excellences s'enquirent d'un modèle de barque susceptible de servir au commerce et à la course. Elles demandèrent l'avis du constructeur naval hollandais Daniel Byns, qui proposa une « galère » de cent pieds de long, mais de vingt-cinq de large. (Proportion de $\frac{1}{4}$ admise pour les bateaux ronds ; celle de la galère va de $\frac{1}{6}$ à $\frac{1}{7}$.) Il la devisait à 13 200 florins⁵. C'était cher. On prétextait

¹ Berne S. A., *Schiffahrt im Lande*, t. I. Wehrwesen, n° 560. 1656, 7 avril.

² Maximilien van Hangest-Genlis, d'Ivoy. Né en 1621, mort en 1686. Ingénieur militaire et naval au service de Genève de 1660 à 1672, pour la construction des nouvelles fortifications du front de Plainpalais. (Cf. boulevard d'Ivoy.) Bourgeois en 1669. Pendant son séjour en Suisse représente les actionnaires hollandais du canal d'Enteroches, préside à la construction de la flotte de guerre bernoise, projette une digue pour régler le niveau du Léman, songe à rendre navigable le parcours du lac du Bourget au Rhône. Nommé en 1773 inspecteur des fortifications dans les Provinces-Unies.

³ L'histoire de la marine de guerre bernoise a fait l'objet de plusieurs études : E. VON RODT, *Geschichte des bernischen Kriegswesen*, 1834 ; A. DE GOUMOENS-WURSTEMBERGER, *La marine bernoise sur le lac Léman*, « Gazette de Lausanne », 1881, 6 mai. B. HALLER, *Die bernische Marine auf dem Genfersee*, traduit par H. Mayor dans *R. H. V.*, IV (1896). Erreurs de dates, fautes de lecture ; F.-A. FOREL, *op. cit.*, pp. 531 sq ; J.-L. CLERC, *La marine de guerre suisse*, dans « Formes et Couleurs » 1942, septembre.

⁴ Berne S. A., *Schiff. Im. Lande*, t. I, pp. 403-410. Ils les abergèrent alors au charpentier Jean-Georges Riedkessler, à Morges et au Genevois Mermilloud.

⁵ *Ibidem*, t. II, début. Devis détaillé. 13 200 fl. font 5280 fr. anciens. Pour Byns, voir plus loin, page 13.

qu'il était retombé en enfance pour ne pas la lui commander !¹ Le gouvernement consulta alors le baron d'Aubonne, Henri du Quesne, fils de l'amiral. Il ne présenta pas de modèle précis².

Leurs Excellences eurent toutefois l'occasion de réaliser leur désir. Le sieur Hofer qui faisait le cabotage de Morges à Genève demandait instamment l'autorisation de frêter une seconde barque. Il la reçut à condition de construire cette barque selon le plan qui lui serait remis par le Conseil de guerre³, et de la munir lui-même de tout l'attirail nécessaire à la course. Ce plan, c'était celui de Daniel Byns. Mais pour assurer une marche plus rapide, LL. EE. avaient ramené à $\frac{1}{5}$ la proportion entre la longueur et la largeur.

Il y eut assez rapidement plusieurs de ces bateaux en service⁴, une trentaine en 1720⁵; le gouvernement les réquisitionnait au besoin. Ils ne furent bientôt plus pourvus que de deux paires d'aviron, comme les anciennes nef⁶. Les dessins du major Cuénod de Martignier⁷, l'aquarelle de Chillon de 1792, montrent qu'il s'agit bien de classiques barques du Léman.

C'est à bon droit que Forel notait l'action évidente du gouvernement bernois. Comme il est impossible de conclure à une adaptation de l'ancienne nef aux besoins de la guerre, il penchait pour une accommodation de la galère aux besoins du commerce. Mais verra-t-on jamais, en temps de paix surtout, un ministre ordonner à la marine marchande de construire des cargos selon le gabarit des contre-torpilleurs ? Leurs Excellences étaient trop sensées pour adopter, puis imposer un type qui n'aurait pas déjà fait ses preuves.

Des documents que Forel ignorait nous permettent de

¹ Berne S. A., *Kriegsraths Manual* XX, 9 et 20.

² Berne S. A., *Schiff. Im. Lande*, t. II, 1687, 27 septembre. Lettre de du Quesne, très évasive. S'il avait communiqué un projet, on le retrouverait dans le même dossier.

³ *Ibidem*, t. II, 1689, 25 octobre; et FOREL, pp. 592-593. Il en existait à Berne une maquette qui a malheureusement disparu en 1798.

⁴ Le baron d'Aubonne en surveilla, semble-t-il, la construction.

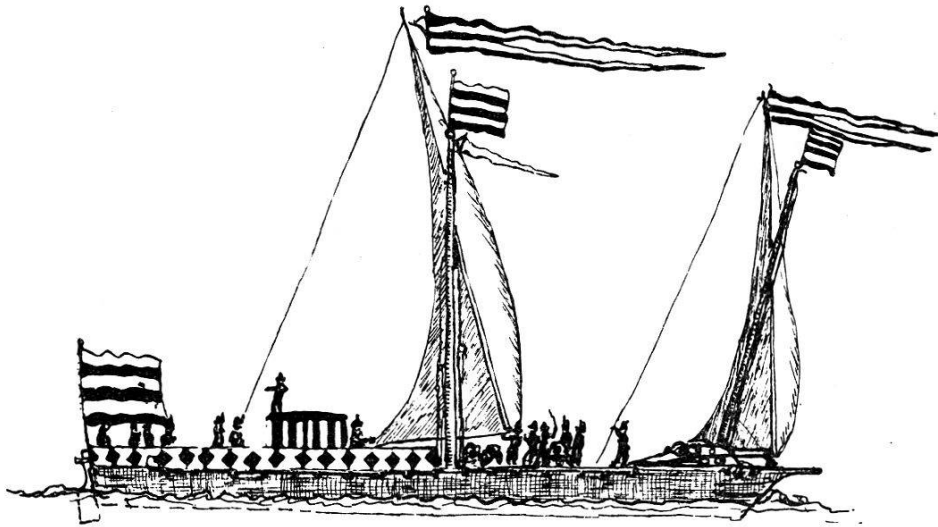
⁵ Cf. FOREL, *op. cit.*, pp. 556 sq.

⁶ Au XIX^e siècle, la disparition des préoccupations militaires explique les modifications apportées : la rapidité perd de son importance, les flancs de la barque s'évasent aussitôt. La proue, qui n'a plus de canons à soutenir, se relève comme sur les anciennes nef, pour protéger les marchandises contre les vagues.

⁷ Berne S. A., *Marine und Seewesen. Wehrwesen* n° 562. Croquis et schémas de manœuvres, etc. Voir B. HALLER, dans *R. H. V.*, 1896.

préciser la genèse de la barque, et de montrer du même coup qu'au XVII^e siècle l'influence hollandaise en Suisse a dépassé le cadre de la théologie, de la science et des arts.

Apparition d'un nouveau type de bateau. — Au milieu du XVII^e siècle, la navigation intérieure avait pris un essor inattendu. De 1638 à 1660, trois canaux s'étaient construits : celui



Barque du Léman armée en galère, d'après un dessin du major Cuénod de Martignier, 1781.

d'Entreroches d'abord (1638-1648), qui, parti d'Yverdon, s'arrêta faute de capitaux à douze kilomètres du Léman, près des Grands Moulins de Cossonay ; celui d'Aarberg, de cette ville au lac de Neuchâtel (1645-1647) ; en Valais, le canal Stockalper, de Vouvry à Collombey (1649-1659)¹. Les deux premiers étaient l'œuvre d'un huguenot français, ancien général au service de la Hollande, Elie Gouret, seigneur de La Primaye. En 1635, dans son « Mémoire touchant la navigation des lacs de Lausanne et d'Yverdon », il indiquait que les « entrepreneurs feroient venir... des ouvriers entendus pour construire et façonner des bateaux à la forme requise, et des bateliers experts pour la conduite d'iceux... »².

¹ Voir P.-L. PELET, *Le Canal d'Entreroches, histoire d'une idée* (à paraître prochainement).

² A. C. V. Bb 41², pp. 383-388. Et Berne, St. Bibl. Mss. Hist. Helv. XV. 27 (19) 3^e pièce.

Nous connaissons plusieurs de ces spécialistes¹ : Jan-Hendryk Murlin, bourgeois d'Amsterdam, qui par la suite tint une hôtellerie à Yverdon, dirigea les travaux de construction du canal Stockalper (1649-1652), devint maître des digues à Aarberg, tenancier de l'auberge de La Sauge en 1659, et pour finir intendant du port de Cossonay.

Albert-Jacob Emenes, du bourg d'Emenes (= Eemnes) dans la principauté d'Utrecht, charpentier au canal d'Entreroches, constructeur des écluses d'Aarberg, qui disparaît vers 1660².

Girart Harmans de Rauesway, originaire de Kuilenbourg, charpentier et marin, résidant à Champvent près d'Yverdon en 1648, à Montagny en 1653, gardien de l'écluse d'Yverdon dès 1657.

Enfin Daniel-Amos Byns, bourgeois de Delft, constructeur de bateaux, à Montagny dès 1653 jusqu'à sa mort ; réengagé comme constructeur naval pour le canal d'Entreroches en 1657, appelé en 1670 et en 1687 à travailler pour la flotte de guerre bernoise.

Ils excitèrent la jalousie des bateliers de Berne et d'Yverdon qui se plaignirent en 1652 qu'il y eût « à Yverdon certains Hollandois lesquels y faisoient de gros et petits bateaux estrangers ou autrement nommés barques », avec l'assentiment du Conseil des Deux-Cents³.

Les propriétaires d'Entreroches les défendirent : l'entreprise nécessitait un genre de péniche inconnu dans le pays. Pour gagner un jour la clientèle du canal, les bateliers n'avaient qu'à se mettre à l'école des techniciens étrangers. Toutefois les propriétaires assureraient d'abord un gagne-pain à ceux qu'ils avaient appelés⁴. Le Conseil des Deux-Cents leur donna raison⁵.

Le savoir-faire de Byns et de son ami Harmans leur attira beaucoup de clients. Outre les razelles⁶ du canal, ils bâtirent

¹ Cf. P.-L. PELET, *op. cit.*, chap. XIV, XV et XXV.

² Fut-il le Jacobs que LL. EE. employèrent à Vevey ?

³ A. C. Yverdon, 14/26, 10.

⁴ A. C. V. Bb 41², fol. 491.

⁵ Berne S. A., R. M., fol. 207, 1652, 17 mai.

⁶ Razelle : ancien bateau plat de rivière.

une série d'embarcations destinées à caboter sur les lacs du Jura et sur l'Aar. Vers 1680¹, les bateliers d'Yverdon avaient tous adopté le type nouveau, plus avantageux.

Par souci de sécurité, il était interdit auparavant d'utiliser les barques, entièrement en sapin, pendant plus de quatre années. Les nouvelles, avec leur membrure de chêne pouvaient durer bien davantage, vingt ou trente ans, disaient les gens d'Yverdon. Le règlement de 1686 les admit pendant douze ans². Elles étaient à fond plat et à faible tirant d'eau pour pouvoir descendre les rivières ; basses et à proue horizontale, pour passer sous les ponts ; à poupe carrée pour faciliter le chargement³. Elles n'étaient pas pontées. Les plus grandes embarquaient cinquante tonneaux, les « demi-barques » vingt-cinq. Elles correspondaient aux cochères du Léman.

L'une d'elles, appartenant au canal d'Entreroches, arriva pour la première fois à Soleure en 1643. Elle fit sensation. Le secrétaire du conseil note le 5 juin : « Notandum, dass vigilia corporis Christi diss Jars, ein Schiff oder Vaisseau de mer en forme de galère, durch die neuen Canäle vom Genfersee an das hiesige Land der Aaren, diser Statt mit Wein geladen zum ersten mahl (cum admiratione populi) angelangt seye »⁴.

Les Hollandais préféraient les gréements auriques ou à livardes, avec foc et voile trapézoïdale (planche II, 3, 4)⁵. Mais tantôt c'est la voile latine qui fut adoptée pour des bâtiments, qui au besoin tiendraient lieu de galères, tantôt deux voiles superposées. Une liste des attirails qui devraient être

¹ A. C. Yverdon, compagnie des bateliers.

² A. C. Yverdon, 14/26,8, et A. C. V. Bb 41², 1686, 8 septembre.

³ A. C. Yverdon, Navigation sur l'Aar. Mémoire sur la navigation d'Yverdon à Soleure, 1743, 5 février.

⁴ Soleure, archives d'Etat. Ratsmanual, 1643, 5 juin. « A noter que la veille de la Fête-Dieu de cette année (= mercredi 4 juin) un bateau ou Vaisseau de mer en forme de galère est arrivé pour la première fois, par les canaux du Léman en ce pays de l'Aar, dans cette ville avec un chargement de vin, provoquant l'admiration des badauds. »

⁵ Elles captent mieux le vent, leur manœuvre est plus facile. Ivoy en 1670, puis Daniel Byns (nom que les Bernois transformèrent en Benz) en 1687 les proposèrent pour les galères, mais en vain. (Voir les dessins d'Ivoy dans RODT, *op. cit.*, et CH. VUILLERMET, *Vieux Lausanne*, II^e partie, pl. 8, 9, 10.) On s'en tint à l'ancien système, probablement sous l'influence du commandant de la flotte, Jean Geoffroy sieur du Torrent, un protestant de Toulon.

présentés lors des inspections annuelles à Yverdon¹ indique entre autres : « ... une voile, un trainquet, une grande corde, la corde de la moufle, la corde holandoise... » Le trinquet est la voile de misaine du gréement latin. En 1713, Yverdon sert de port d'attache à six demi-barques, à dix-sept barques de cinquante tonneaux et à un brigantin. Ce terme désigne un bâtiment ponté de type latin². Vers 1740, il n'y avait toujours qu'une seule embarcation pontée à Yverdon³, celle qui chaque printemps se rendait en Hollande avec une vingtaine de passagers⁴.

A la fin du XVIII^e siècle, il ne restait au port d'Yverdon, atteint d'une terrible décadence, que cinq des vingt-sept barques admises par le règlement de 1686. Aussi on ignore en général l'existence de la voile latine sur ce lac où elle était assez rare au XIX^e siècle. Pourtant elle apparaît encore sur un dessin de Grandson du début du siècle, sur la gravure de Bartlett de 1836, sur l'aquarelle de Neuchâtel (aux baigneurs), de Lory le Jeune. Forel en signale une vers 1900.

Conclusion. — Dès le printemps 1643 en tout cas, des bateaux de commerce en forme de galère, ce qui est la définition de la barque du Léman, ont été lancés à Yverdon, ont caboté sur les lacs du Jura. Cette révolution technique est l'œuvre de charpentiers hollandais venus pour construire le canal d'Enteroches, et restés dans le pays.

Lorsque le gouvernement bernois demanda à l'un d'entre eux, Daniel Byns, un bateau à double emploi, il se borna à adapter à son modèle habituel des avirons, des bancs, des apostis. Il n'avait pas grand mérite à le faire : dans leur guerre contre l'Espagne, ses compatriotes s'étaient servi sur les eaux internes de galères du même genre⁵.

¹ A. C. Yverdon, Compagnie des bat. Feuille volante, sans date.

² Berne S. A., Schiff. im Lande, t. II, pp. 701-704.

³ Cf. P.-L. PELET, *op. cit.*, chap. XII.

⁴ Cf. P.-L. PELET, *op. cit.*, chap. III.

⁵ *L'Art de bâtir les vaisseaux et d'en perfectionner la construction... le tout tiré des meilleurs auteurs hollandois, comme Witsen, Van Eyk, Allard, etc.* Amsterdam, 1719, t. I, 2^e partie, pp. 21 sq. Et N. WITSEN, *Aeloude en Hedendaegsche Scheeps-Bouw en Bestier*. Amsterdam 1671, pp. 186 sq.

Sur le Léman seul, et le long de la côte vaudoise d'abord, où il jouissait de l'appui du Conseil de guerre, ce type a supplanté tous les autres.

La barque du Léman, c'est un bateau plat de rivière d'origine hollandaise, gréé et armé en galère.

P.-L. PELET.



Médaille du Secours suisse de 1692.

Genève. Musée d'art et d'histoire.
Au premier plan, deux nefes à voile carrée; au second, une frégate à voile latine et avirons.

ESQUISSE D'UNE ICONOGRAPHIE

Léman, jusqu'à 1800

DATE	Les deux ** indiquent les vaisseaux de guerre	VOILES		
		fantaisie	carrée	latine
1255 env.	Château de Chillon, <i>graffito</i> . Næf, La flottille de guerre de Chillon aux XIII ^e et XIV ^e siècles, Lausanne, 1904, p. 17. ** ? . .		?	?
.....	<i>Ibidem</i> , Chillon, dans Næf, p. 63		?	?
1444	CONRAD WITZ, <i>La pêche miraculeuse</i> , Saint-Pierre, Genève. Barque sans voile, conventionnelle			
1543	SEBASTIEN MÜNSTER, <i>Cosmographie, Beschreibung aller Lender...</i> Vue de Genève . . .		*	
1545 env.	JOHANNES STUMPF, <i>Carte historique de l'Helvétie</i> . Cf. Leo Weisz, <i>Die Schweiz auf alten Karten</i> , fig. 56		*	
1548	— <i>Carte de la Suisse</i> . Cf. Weisz, <i>op. cit.</i> , fig. 57		*	
1567	<i>Vue de Genève</i> , gravure à la Bibl. Publ. Planche I, 1		*	
1565-76	THOMAS SCHÖPF, <i>Carte du canton de Berne</i> .	*		
Avant 1585	GILG TSCHUDI, <i>Wilflisburger Gau</i> . Carte gravée par Gehrard Mercator	*		
1585	DOMENICO ALFANI (de Pérouse), <i>Carte du Léman</i> , éd. à Venise par Luca Bertelli. (Weisz, fig. 94)		*	**
1588	JEAN DU VILLARD, <i>Carte du Léman</i> . Genève, Bibl. Publ. Planche I, 2; page 8		*	**
1589	J. DE FORNAZERIS, <i>Vero disegno del lago di Genova con i luoghi che il circondano</i> . .		*	**
1590	MICHEL BÉNARD, <i>Prise du château de Versoix par les Genevois en 1589</i> . Gravure . . .		*	**
1591	<i>Chorographie ou description exacte des plus remarquables lieux, tant villes, bourgades que villages ès environs de la cité de Genève</i> .		*	**
1595	CLAUDE CHASTILLON, <i>Vue de Genève</i> , gravé par Merian		*	**
Fin XVI ^e	JACOMO DE ROSSI, <i>Vero disegno del lago di Genova con li luoghi chel circondano...</i> gravé par Petrus de Cavalleriis. (Mus. Historiogr. Vd.)		*	**
Fin XVI ^e	LUCA BERTELLI, <i>Vero disegno del lago di Genova con i luoghi chel circondano</i> . forme Franco fece		*	**
XVII ^e (avant 1629)	JUDOCUS HONDIUS, <i>Lacus Lemannus, vicinorum locorum nova et accurata descriptio</i>	*		

DATES	Les deux ** indiquent les vaisseaux de guerre	VOILES		
		fantaisie	carrée	latine
XVII ^e	<i>Lacus Lemannus</i> , carte de petit format. Musée historiogr. vaudois.	*		
XVII ^e , début	<i>Genève et ses environs</i> , Plan manuscrit, aux Archives de Turin (Clouzot, Anciens plans de Genève, Gen. 1938, Planche IV) . .	*		
1602 env.	Gravure de <i>l'Escalade de Genève</i> . Berne, Bibl. Nat. Cf. D. G. S., art. Suisse, p. 553 . .		*	
1605	JACQUES GOULART, <i>Chorographica tabula lacus Lemanni locorumque circumiacentium</i> . . .	*		
1616	EDOUARD SCHOULIER, Gravure de <i>l'Escalade de Genève</i> . Genève, Bibl. Publ. (Fac. sim. dans Hist. Mil. de la S., 5 ^e cahier, pl. 2.) Planche I, 4, 5		*	
1630	<i>Plan de Coppet</i> (copie, Mus. Historiogr.) . .		*	
1631	<i>Carte Frontière Suisse - Franche-Comté</i> , A.C.V., G. III. A. I. d.		*	
1636	NICOLAS TASSIN, <i>Plan de Genève</i> (Clouzot, Plans, fig. 7)		*	
1639	<i>Rôle du port d'Evian</i> . Arch. d'Evian. Cf. Clouzot, Note sur la barque du Léman . . .		*	
1642	MERIAN, <i>Nyon</i> , gravure sur cuivre. Pl. I, 7		*	
1654	» <i>Genève</i> , » » »		*	**
1650 env.	» <i>Vevey</i> , » » »		*	
1650 env.	BLAEU, <i>Plan cavalier de Genève</i> (Clouzot, Pl. V)		*	
1655	<i>Vue de Genève</i> , pour le syndic CHOUET. Cf. J. Mayor, <i>L'ancienne Genève</i> (1896). Planche I, 3 et II, 5		*	**
1666	A. KAUF, <i>Morges</i> , aquarelle. Bibl. de Müllinen, Berne		*	
1672 (?)	<i>Plan cadastral de Lausanne</i> , A. C. V., G. II. B. 132 a. Une barque est gribouillée sur le lac peint. Est certainement postérieure . . .			*
1678	<i>Genève</i> , <i>Sciographia</i> de MEISNER. Cf. Pl. I, 6		*	
1678	G. LE CLERC, <i>Plan du bailliage de Lausanne</i> (Musée historiogr. vaud. et Evêché) . . .		*	?
1679	Gravure satirique du poème <i>Pour les quatre bonnes villes du pays de Vaud au canton de Berne</i>			**
1680	OGIER, <i>Vue du pays autour de Genève</i> . A Lyon, chez Thomas Amaury, libraire. (Musée historiogr. vaudois).		*	
XVII ^e	<i>Plan de Morges</i> . Berne S. A., Karten und Pläne. Atlanten. N ^o 7, pl. 33		*	** (?)
1687, 28.II	Plan du <i>Port de Morges</i> . Musée histgr. vaud.		*	
1692	Médaille de Genève, <i>Secours suisse de 1692</i> , p. 16		*	**
1695	<i>Plan cadastral de La Tour-de-Peilz</i> . A. C. V., G. II, B. 347 a		*	

DATE	Les deux ** indiquent les vaisseaux de guerre	VOILES		
		fantaisie	carrée	latine
XVIII ^e	<i>Plan cadastral des Planches</i> (Montreux). A.C.V., G.II.B. 345 a		*	
1705	J.-A. GRENIER, <i>Plan cadastral de Corsier</i> . A. C. V., G.II.B. 343 c. Planche I, II			*
1705	LERBER, <i>Plan de Lutry</i> . Lausanne, Arch. comm. Planche I, 8, 9		*	
1710-1711	<i>Carte générale du vignoble de la paroisse de Villette</i> . Propriété de M. Jean Palaz, à Riex. Idem. A. C. V., G.III.B 153 b. Planche I, 10	*	*	** (**)
1719	ROBERT GARDELLE, <i>Genève, vue prise de Frontenex</i> (Bibl. publ., Salle Ami Lullin) . .			**
1726	— <i>Manœuvres en rade de Genève</i>			**
1730 env.	— <i>Vue de l'entrée du port de Genève</i> . Bibl. publ. Est. du M., IX-1		*	** (**)
1730 env.	— <i>Vue du port de Genève</i> . Bibl. publ. Est. Rig. V. 383-384		*	** (**)
1730 env.	— <i>Les Eaux-Vives</i> . Genève, Bibl. publ. . .		*	**
1731	— <i>Vue de Genève du côté du Levant</i> . Coll. Dufour-Vernes. Cf. Forel, III, p. 596, et Planche II, 5 bis			**
1734	<i>Plan de la ville et république de Genève</i> . Gravé à Londres? Cf. Clouzot, Plans, p. 69, f. 14	*		
1736	JOHN ROCQUE, <i>Vue de Genève</i> . (Londres) . .		*	*
1750 env.	J. ABERLI, <i>Vue de Vevey</i>			*
1750 env.	J. ABERLI et H. RIETER, <i>Vue de La Tour près Vevey</i> . Berne, Musée des Beaux-Arts. Pl. I, 12		*	*
1750 env.	SARASIN, <i>Vue des Eaux-Vives</i> , dessin		*	*
1750 env.	J. HUBER, <i>Genève, vue de Cologny</i> , eau-forte (Baud-Bovy, Les maîtres de la gravure suisse, 180)		*	
1760	J. ROCQUE, <i>Plan de Genève et de ses environs</i> . (Londres) Clouzot, Plans, fig. 16	*		
1767-70	AMY DELORT, <i>Plans de Coppet</i> . (Phot., Musée historiogr. vaud.)			*
1770 env.	BRANDOIN, <i>Genève</i> , dans Zurlauben, pl. 134		*	
1770 env.	— <i>Vue du château de Chillon</i> , aquarelle . . .			*
1773	TISSOT, <i>Carte géométrique de Préverenges</i> . A. C. V., G.III.B. 176	*		
1777	PÉRIGNON, <i>Chillon</i> , dans Zurlauben, pl. 1			*
1777	— <i>Genève</i> , » pl. 2			*
1777	— <i>Glérolle</i> , » pl. 3			*
1777	— <i>Ouchy</i> , » pl. 4			*
1777	— <i>Côte d'Ouchy</i> » pl. 5			*
1777	— <i>Vue du lac</i> , » pl. 6			*
1777 env.	— <i>Cully</i> , » pl. 7			*
1777 env.	— <i>Le lac dep. les Pâquis</i> » pl. 8			*

DATE	Les deux ** indiquent les vaisseaux de guerre	VOILES		
		fantaisie	carrée	latine
1777 env.	PÉRIGNON, <i>Fabrique à Morges</i> , dans Zurlauben pl. 11, v. page 5			*
1777 env.	— Genève, dans Zurlauben, pl. 11			*
1777 env.	— Calandre sur Genève, » pl. 12			*
1777 env.	— Chillon, » pl. 247			*
1777	<i>Carte topographique de la baronnie de Coppet</i> (Château de Coppet)		*	*
1780 env.	FINCK, <i>Vue de Vevey</i>			*
1780 env.	CH. HACKERT, <i>Vue de Genève et du Mont-Blanc</i>			*
1780 env.	— <i>Lausanne, vu de Saint-Sulpice</i>			*
1781	CUÉNOD DE MARTIGNIER, <i>Barque armée en galère</i> . Berne, S. A. Wehrwesen, N° 562. (Plusieurs dessins du même auteur dans le volume.) Voir page 12			*
1784	DU PRÉ, <i>Le château de Venne</i> , aquarelle . .			*
1790	G. LORY, père, <i>Vue de Moutru et du château de Chillon</i>			*
1792	MORIER, <i>Château de Chillon, dessiné depuis le Grand Chemin de Villeneuve</i> , aquarelle. Musée historiogr. vaud.			*
1792 env.	MORIER, <i>Le vieux château de Glerolle</i> , aquarelle			*
1792	<i>Débarquement du régiment suisse de Rochemondet sur la place Entre-deux-villes, à Vevey</i> . Musée historiogr. vaud.			*
Fin XVIII ^e	BENZ, <i>Vue de Vevey</i> , gravure, bateau de plaisance		*	*
Fin XVIII ^e	H. RIETER, <i>Vue de Chillon</i>			*
Fin XVIII ^e	AIMÉ DUMOULIN, <i>Vue de Vevey</i>			*
Fin XVIII ^e	— <i>Le coup de vent</i>			*
Fin XVIII ^e	JOYEUX et WEXELBERG, <i>Chillon, aux vaches</i> .			*
Fin XVIII ^e	— <i>Chillon, aux promeneurs</i>			*
Fin XVIII ^e	— <i>Cully</i>			*
Fin XVIII ^e	— <i>Vevey, aux cavaliers</i>			*
Fin XVIII ^e	— <i>Villeneuve</i>			*
Fin XVIII ^e	WEXELBERG, <i>La Tour-de-Peilz</i>			*
Fin XVIII ^e	<i>La chasse des ours manque</i> , gravure anonyme			*
XVIII-XIX ^e	KUSTER, <i>Vue de Secheiron</i>			*
XVIII-XIX ^e	J. VON MECHEL, <i>Vue de Vevey</i>			*
XVIII-XIX ^e	FRANÇOIS HESS, <i>Vue du port du Mola et du Bassin de Genève</i>			*
XVIII-XIX ^e	HENRI LEVÊQUE, <i>Genève, vue des Eaux-Vives</i>			*
XVIII-XIX ^e	J.-A. LINCK, <i>Vue de Morges</i>			*
XVIII-XIX ^e	ESCUYER, <i>Vue de Saint-Gingolf</i>			*
XVIII-XIX ^e	J.-D. HUBER, <i>Chillon</i>			*
XVIII-XIX ^e	<i>Panorama d'Ouchy, Lausanne, musée de Mon-Repos</i>	*		*

Lacs de Neuchâtel et de Bienne

DATE	Les deux ** indiquent les vaisseaux de guerre	VOILES		
		fantaisie	carrée	latine
1565-76	THOMAS SCHÖPF. (Voir Léman)	*		
1626	<i>Plan d'Henripolis</i> , Matile, M. H. N., III . .		*	
1642	MERIAN, <i>Bienne</i> , gravure		*	
1654	MERIAN, <i>Neuchâtel</i> , gravure		*	
1650 env.	<i>Schauenburg-Karte</i> (Eidg. Milit. Bibl., Berne)		*	
1699	CÉSAR STEIGUER. <i>Plan d'Yverdon</i> , Berne, S. A. Karten und Pläne, Atlanten Nr. 7, pl. 54		*	
1745 env.	NÖTHIGER, <i>Nidau</i> , gravure. Bâle, Kunsthalle		*	
1756	BERTHOUD et HERRLIBERGER, <i>Yverdon vu de Chamblon</i>		*	
1756	BERTHOUD et HERRLIBERGER, <i>Yverdon vu de Clindy</i>		*	
1766	ABERLI, <i>Nidau</i> , gravure		*	
1769	J.-J. BERTHOUD, <i>Plan de Neuchâtel</i>		*	
1771	ABRAHAM GIRARDET, <i>Vue de Neuchâtel depuis le lac</i> , gravure.		*	
1776	ABERLI, <i>Yverdon vu de Clindy</i> (grav. 1782) .		*	
1780 env.	CHATELET, <i>Lac et environ de Neuchâtel</i> , Zur- lauben, pl. 78. Deux voiles carrées, une latine		*	*
1780 env.	PÉRIGNON, <i>Lac de Bienne</i> , Zurlauben, 55. Une voile carrée, un 1 mât et un 2 mâts à voiles latines		*	*
1795	G. LORY, père, <i>Vue sur le lac de Bienne, prise de l'Isle Saint-Pierre</i>		*	
XVIII ^e	LOCHER, <i>Paysan du canton de Neufchâtel</i> . .			*
XVIII ^e	— <i>Vue de l'Isle Saint-Pierre</i>		*	
XVIII ^e	HARTMANN, <i>Vue de l'Isle Saint-Pierre</i> . . .		*	
XVIII ^e	SPRÜNGLIN, <i>Vue de Neuchâtel</i>		*	
XVIII ^e	— <i>Vue de l'Isle Saint-Pierre</i>		*	
XVIII ^e	— <i>Vue du château de Grandson</i>			*
XVIII ^e	C.-L. WYSS, <i>Vue de Neuchâtel</i> , aquarelle . .		*	
XVIII ^e	J. VON MECHEL, <i>Vue de Neuveville</i>		*	
XVIII-XIX ^e	WETZEL, <i>Vue de Grandson</i>		*	
XIX ^e	<i>Grandson</i> , dessin au crayon, Musée historiogr.			*
1827	G. LORY, fils, <i>Le port de Neuchâtel</i>		*	
1827	— <i>Vue du château et de la ville de Neuchâtel</i>		*	
1830 env.	— <i>Neuchâtel, aux baigneurs</i>		*	*
1836	W. H. BARTLETT, <i>Castle of Grandson</i>			*
1836	WINKLES (Saint-Gall), <i>Vue de Grandson</i> . .		*	
1840 env.	SPERLI, <i>Vue de Gléresse</i> , aquarelle		*	
1840 env.	<i>Port d'Yverdon</i> (dans R. H. V., 1945, p. 75)		*	
1900 env.	<i>La Thièle à Yverdon</i> , photo. Musée historiogr.			*