

# Näfels = chantiers navals

Autor(en): **Aebischer, Paul**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Zeitschrift für schweizerische Geschichte = Revue d'histoire suisse**

Band (Jahr): **29 (1949)**

Heft 3

PDF erstellt am: **26.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-77018>

## **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.

## Miszellen — Mélanges

### Näfels = chantiers navals

Par Paul Aebischer

Il y a quelque trente ans, un instituteur de la localité expliquait paraît-il le nom de *Näfels* par «nahe Fels». Etymologie populaire dira-t-on: mais existe-t-il une grande différence entre une étymologie populaire et une étymologie savante, mais fausse? Et c'est bien dans cette dernière catégorie qu'il convient de ranger l'explication du mot donnée par M. Zopfi, qui voit dans *Näfels* un lat. *novale* «terrain récemment mis en culture»<sup>1</sup>. Pour que *novale* ait pu aboutir à *Näfels*, il faut évidemment supposer une étape intermédiaire \**naval*; comme le dit M. Zopfi, «im Rätoromanischen konnte schon früh jeder vortonige Vokal zu *a* werden», ce qui serait exact si, comme le suppose R. von Planta<sup>2</sup>, un nom de personne «*Calambone*» du testament de l'évêque Tello de 765 devait représenter *Columbanus*<sup>3</sup>, si un «*Labucio*» du même texte était identique à *Lubucio* pour *Lupucio*<sup>4</sup>, et si «*banamerita*» d'une charte rhétique n'était pas une simple erreur pour *bona merita* (+ *bene meritus*). Mais c'est que, d'une part, la forme *Labucio* n'est même pas citée dans les variantes de ce testament qui ne nous est connu que par des copies postérieures de près de mille ans à l'original; et si son dernier éditeur signale lui-même une graphie «*salario*» pour «*solario*»<sup>5</sup>, cette variante elle aussi peut n'être due qu'à une très tardive erreur de transcription. Et c'est que, d'autre part, les traces actuelles de *novale* dans la toponymie grisonne sont rares. Sans doute avons-

<sup>1</sup> Fr. Zopfi, *Die Namen der glarnerischen Gemeinden*, Jahrbuch des historischen Vereins des Kantons Glarus, 50. Heft (1941), p. 33.

<sup>2</sup> R. v. Planta, *Die Sprache der rätoromanischen Urkunden des 8.—10. Jahrhunderts*, in A. Helbok, *Regesten von Vorarlberg und Liechtenstein bis zum Jahre 1260*, Quellen zur Geschichte Vorarlbergs und Liechtensteins, I. Bd., Innsbruck 1925, p. 67.

<sup>3</sup> R. v. Planta, *art. cit.*, p. 99.

<sup>4</sup> R. v. Planta, *art. cit.*, p. 102.

<sup>5</sup> I. Müller, *Die Schenkung des Bischofs Tello an das Kloster Disentis im Jahre 765*, 69. Jahresbericht der Historisch-antiquarischen Gesellschaft von Graubünden (1939), p. 56.

nous un *Nuau*s, prairies à Peiden, un *Nuau*s à Rien<sup>6</sup>; mais ils correspondent à *Uau*l, qui est dans ces mêmes localités le développement de *aquale*, si bien qu'il peut s'agir d'un *in aquale* + s, qui expliquerait aussi une forme «*Nûwals*» à Villa en 1410. En tout cas, «*Noval*» en 1409 à Marmels<sup>7</sup> ne présente pas trace de passage de *no-* à *na-*. Ce qui est d'autant moins étonnant que le passage de *bo-* à *ba-* est exceptionnel dans les noms de lieux qui ont pour base \**bovale*, qui donne toujours *Bual* en territoire parlant encore rhétoroman, et presque toujours *Bovel*, *Bofel*, dans la région au nord de Coire germanisée durant les derniers siècles du moyen âge<sup>8</sup>. Je ne connais que deux cas avec *Ba-*: *Bafäl* en 1507 à Schaan (Liechtenstein)<sup>9</sup> et *Bafel* dans un texte non daté à Wartau-Sevelen<sup>10</sup>. Mais ces deux lieux-dits s'appellent d'ailleurs *Bofel* aujourd'hui.

L'étymologie de *Näfels* patronnée par M. Zopfi, proposée bien antérieurement à lui par Gatschet<sup>11</sup>, et admise plus tard par J. J. Heer<sup>12</sup>, s'avère donc, non comme étant impossible phonétiquement, mais comme étant improbable. Heer fait du reste allusion à une autre solution, qu'il rejette immédiatement: «Mit der Ableitung von *navis* (Schiff) kann ich mich trotz der Schiffschnäbel im alten Wappen aus sachlichen Gründen nicht befreunden», dit-il. Elle a cependant été reprise par P. Thürer qui, dans la notice qu'il consacre à *Näfels* dans le *Dictionnaire historique et biographique de la Suisse*<sup>13</sup>, écrit que «le nom est probablement dérivé de *Navale* ou de *Navalis*, ce que semblent ... confirmer les deux proues de navire qui figurent encore dans les anciennes armoiries de la commune ... Il est possible — ajoute-t-il — que la Linth ait été navigable jusqu'en cet endroit, du moins pour de petites embarcations; *Näfels* peut donc avoir été un port de batellerie».

Sans doute le témoignage fourni par les armes de la commune<sup>14</sup> n'a-t-il absolument aucune valeur probante, pas plus que celui des cierges de Kerzers (Fribourg) ou du sanglier de Porsel (Fribourg) pour l'origine de ces deux noms. La plupart du temps, les «armoiries parlantes» ne sont

<sup>6</sup> R. v. Planta und A. Schorta, *Rätisches Namenbuch*, Bd. I, Romanica Helvetica, vol. VIII, Paris und Zürich 1939, pp. 50 et 75.

<sup>7</sup> R. v. Planta und A. Schorta, *op. cit.*, vol. cit., pp. 51 et 218.

<sup>8</sup> R. v. Planta und A. Schorta, *op. cit.*, vol. cit., pp. 138, 266, 288, 294, 297, 301, 303, 307, 309, 320, etc.

<sup>9</sup> J. Ospelt, *Sammlung liechtensteinischer Orts- und Flurnamen*, Jahrbuch des historischen Vereins für das Fürstentum Liechtenstein, 11. Bd. (1911), p. 23.

<sup>10</sup> H. Gabathuler, *Die Orts- und Flurnamen der Gemeinden Wartau und Sevelen*, Buchs 1944, p. 16.

<sup>11</sup> A. Gatschet, *Ortsetymologische Forschungen*, Bern 1867, p. 3.

<sup>12</sup> J. J. Heer, *Keltische Spuren in den Orts-, Berg- und Flurnamen des Cant. Glarus*, Jahrbuch des historischen Vereins des Kantons Glarus, 9. Heft (1873), p. 66.

<sup>13</sup> *Dictionnaire historique et biographique de la Suisse*, t. V, p. 72.

<sup>14</sup> Sur ces armes, cf. I. Tschudi - Tschümperlin, J. Winteler - Marty, *Glarner Gemeindewappen*, Jahrbuch ... Glarus, 50. Heft (1941), p. 164.

dues qu'à d'ingénus rapprochements, qu'à des étymologies populaires. Mais nous allons voir qu'il existe d'autres raisons permettant de retenir *navalia* comme forme originaire de *Näfels*.

Les formes anciennes ne sont d'aucune utilité, parce que trop récentes. La localité est mentionnée pour la première fois dans un traité d'arbitrage de 1240, où il est question de «Fridericus et Ulricus fratres de *Nevels*»<sup>15</sup>, et c'est ce même «*Nevels*» qu'on retrouve dans le terrier autrichien<sup>16</sup> qui date des toutes premières années du XIV<sup>e</sup> siècle. Mais un \**Navale* a existé ailleurs sur terre rhétoromane plus tard germanisée: le petit terrier de Pfäfers, qui fait partie de ce qu'on est convenu d'appeler «le plus ancien terrier rhétique», texte pour lequel j'ai proposé tout récemment la date de 860 environ<sup>17</sup>, mentionne, comme appartenant à cette abbaye, une «*Curtis Navalis*» à laquelle se rattachent des champs, des prés, des vignes et des pâturages, un moulin et une chapelle<sup>18</sup>, le tout formant une des plus importantes possessions de cette maison religieuse. Postérieurement, ce nom n'apparaît plus jamais dans des chartes relatives à ce monastère; mais le fait que nous le trouvons cité entre Ragaz et Untervaz, le fait qu'à ce domaine appartenaient soit des pâturages, soit des vignes, laisserait supposer que «*Curtis Navalis*» devait se trouver dans les environs de Mastrils, sur le Rhin, région où bien plus tard encore l'abbaye avait des terres et des droits. Enfin, la toponymie grisonne actuelle connaît un *Naval* à Valendas, et un *Navals* à Molinis<sup>19</sup>. Par contre, au moins à ma connaissance, *navale* n'apparaît nulle part dans le lexique toponymique, ni en Italie<sup>20</sup>, ni en France. Il va sans dire que l'origine des *Naval* espagnols est toute différente, puisqu'il s'agit là d'un dérivé du mot pré-roman \**nava* «conque, plaine»<sup>21</sup>.

Mais — est c'est ce qui est important — *navale*, *navalia* au pluriel, est

---

<sup>15</sup> J. J. Blumer, *Urkundensammlung zur Geschichte des Kantons Glarus*, Bd. I, Glarus 1865, p. 34.

<sup>16</sup> R. Maag, *Das Habsburgische Urbar*, Quellen zur Schweizer Geschichte, 14. Bd., Basel 1894, p. 513.

<sup>17</sup> P. Aebischer, *Arguments linguistiques et historiques pour servir à la datation du plus ancien terrier rhétique conservé par une copie de Gilg Tschudi*, Revue d'histoire suisse, t. XXV (1945), p. 218.

<sup>18</sup> Th. von Mohr, *Codex diplomaticus, Sammlung der Urkunden zur Geschichte Cur-Rätien und der Republik Graubünden*, Bd. I, Cur 1852, p. 290; J. E. Zellweger, *Einkünften-Rodel des Bistums Chur*, Der Schweizerische Geschichtsforscher, vol. IV (1821), p. 181; P. C. Planta, *Das alte Raetien*, Berlin 1872, p. 523.

<sup>19</sup> R. v. Planta und A. Schorta, *op. cit.*, vol. cit., pp. 94 et 348.

<sup>20</sup> M. R. Buck, *Rätische Ortsnamen*, Alemannia, Bd. XII (1884), p. 257, mentionne à vrai dire, d'après Brunetti, un «*Navale*» en Toscane dans une charte longobarde de 722. Mais le dernier éditeur de ce texte, L. Schiaparelli, *Codice diplomatico longobardo*, vol. I, Roma 1929, p. 110, n° 30, donne «*Novole*», forme sans aucun rapport avec *navale*.

<sup>21</sup> Cf. W. Meyer-Lübke, *Romanisches etymologisches Wörterbuch*, 3. Aufl., Heidelberg 1931, p. 483, n° 5858.

bien attesté en latin classique. Mentionnant la «Curtis Navalis» grisonne, Buck<sup>22</sup>, et après lui M. Schorta<sup>23</sup>, lui attribuent le sens de «Fähre». Le moins qu'on puisse dire est que cette valeur est inconnue au *navalia* classique, qui se rencontre fréquemment chez Lucain, chez Cicéron, chez César, chez Vitruve, dans des acceptions multiples<sup>24</sup>, avec les sens prédominants de «docks; chantiers de constructions de navires»: le mot est rendu en grec par *νεώρια*. «Le *navale*..., selon Besnier, était le lieu où l'on construisait et réparait les vaisseaux, le lieu aussi où on les tirait à sec... pour les mettre en réserve à leur retour au port...». Le mot, du reste, paraît s'être étendu sémantiquement, puisque le même auteur ajoute que «sous l'Empire, le terme de *navale* paraît avoir pris, par une transformation dernière, le sens général d'atelier; les *navalia* dont il est question sur des tuiles de Siscia en Pannonie sont des briqueteries»<sup>25</sup>.

Je ne pense pas cependant que Näfels doive son nom à une briqueterie romaine: le *navalia* qui est à sa base devait avoir à peu près son sens ordinaire, classique, de «chantiers navals». Notons en passant qu'un texte de 890 par lequel le couvent de St-Gall précise ses droits dans le Rheingau et les environs dit qu'il tirait de ce Rheingau des «*navalia ligna... ad necessaria nostra per lacum asportanda*»<sup>26</sup>: il s'agissait sans aucun doute, comme l'a reconnu M. Moser, de «Schiffsholz im Kobelwald (Rheintal) zu fällen und über den See zu führen. Da handelt es sich offenbar um Schiffsholz, das St. Gallen benötigte, um Schiffe zu bauen für den Transport der Waren von jenseits des Sees nach dem Hafen Steinach»<sup>27</sup>. Et je soupçonne fort que notre nom de lieu ait une signification très voisine de celle de cet adjectif *navalis*. On sait que Rome possédait des *Navalia*: c'étaient des docks et des chantiers pour la flotte de guerre, situés sur la rive gauche du Tibre, près du Champ de Mars. Nous trouvons encore un quartier appelé *Navalia* à Mayence, ainsi que l'atteste une inscription datant de 236<sup>28</sup>. M. Grenier en fait le quartier des maisons de commerce, des comptoirs de navigation et des industries vivant du trafic fluvial<sup>29</sup>:

<sup>22</sup> M. R. Buck, *art. cit.*, p. 257.

<sup>23</sup> A. Schorta, *Das Landschaftsbild von Chur im 14. Jahrhundert, Beilage zur Festschrift Jakob Jud*, Genève et Zurich 1942, p. 60, où il est question d'un lieu dit *Nebula*, ou *Euena* au XVI<sup>e</sup> siècle, *Nefels*, à la même époque en allemand.

<sup>24</sup> Cf. E. Saglio et E. Pottier, *Dictionnaire des antiquités grecques et romaines*, t. IV, p. 17. Sur les controverses relatives au sens du mot, cf. J. Weiss in Pauly-Wissowa, *Real-Encyclopädie*, 16. Bd., col. 1889.

<sup>25</sup> E. Saglio et E. Pottier, *op. cit.*, loc. cit.

<sup>26</sup> H. Wartmann, *Urkundenbuch der Abtei St. Gallen*, vol. II, Zürich 1866, p. 281, n° 680.

<sup>27</sup> Fr. Moser, *Das Straßen- und Schiffahrtswesen der Nordostschweiz im Mittelalter*, Thurgauische Beiträge zur vaterländischen Geschichte, Heft 68 (1931), p. 20.

<sup>28</sup> CIL XIII, 11827. Cf. A. Riese, *Das rheinische Germanien in den antiken Inschriften*, Leipzig-Berlin 1914, n° 2138.

<sup>29</sup> A. Grenier, *Quatre villes romaines de Rhénanie*, Paris 1925, p. 78.



mais ce pouvait être aussi bien, comme du reste il l'a dit ailleurs<sup>30</sup>, celui du port civil, où devaient sans doute se trouver les docks et les ateliers utilisés par les bateaux servant au trafic sur le Rhin. Et qu'il y en ait eu ailleurs encore, c'est ce qui est probable du fait que Vitruve<sup>31</sup> traite de façon détaillée des *Navalia*, du mode en particulier de les construire et de les orienter<sup>32</sup>.

Vouloir faire de notre *Navalia* glaronnais un établissement aussi important que l'étaient ses homonymes de Rome ou même de Mayence serait évidemment ridicule. Sans doute la navigation, dans la Gaule romaine, s'exerçait-elle sur beaucoup de petites rivières aujourd'hui complètement abandonnées<sup>33</sup>, ce qui était possible étant donné d'une part que l'on utilisait «un matériel de faible échantillon, monté par un personnel très restreint, et susceptible seulement de porter un assez modeste chargement», et d'autre part que chez nous comme en Gaule, les conditions de navigabilité de la plupart des cours d'eau devaient être alors plus favorables que de nos jours, les vastes forêts assurant une alimentation plus constante des rivières et en régularisant le débit<sup>34</sup>. «Les moindres cours d'eau devaient nécessairement alors être alimentés en tout temps» — a écrit Ch. Lenthéric —, «et les plus modestes rivières, presque toujours flottables, pouvaient être utilisées pour les transports»<sup>35</sup>. Mais, malgré cela — et que le patrimoine forestier du pays de Glaris ait été fortement réduit au cours des siècles, je n'en veux pour preuve que les multiples *Schwanden*, *Schwendli*, *Rüti*, *Rauti* de la toponymie actuelle — il serait encore trop osé de vouloir faire de notre *Navalia* un port de commerce fluvial, même modeste, d'autant plus que ce n'est pas là le sens de *navalia* en latin. Tout du reste nous fait supposer que l'arrière-pays de Glaris était pratiquement inhabité.

Mais, ce qu'il y a pu très bien y avoir dans cet endroit, c'est un chantier, avec des ouvriers occupés, sinon à la construction de barques pour les transports fluviaux, du moins à l'abattage d'arbres destinés à cette fin. On sait que chez les Romains comme chez les Grecs le bois le plus estimé pour les constructions navales était le sapin<sup>36</sup> dont on faisait, non seulement des coques et des quilles, mais des mâts, des vergues, des rames. D'après Pline et Strabon, les Romains tiraient le bois de sapin des Apennins, des Alpes, du Jura, des Vosges, ainsi que de diverses régions de l'Orient. On abattait les

---

<sup>30</sup> A. Grenier, *Archéologie gallo-romaine*, 2<sup>e</sup> partie, in J. Déchelette, *Manuel d'archéologie préhistorique, celtique et gallo-romaine*, vol. VI, Paris 1934, p. 577, note 2.

<sup>31</sup> Vitruv. *De architectura*, V, 12.

<sup>32</sup> Cf. L. Bonnard, *La navigation intérieure de la Gaule à l'époque gallo-romaine*, Paris 1913, pp. 133—134.

<sup>33</sup> L. Bonnard, *op. cit.*, p. 139.

<sup>34</sup> L. Bonnard, *op. cit.*, pp. 7—8.

<sup>35</sup> Ch. Lenthéric, *Le Rhône*, t. II, Paris 1892, p. 73.

<sup>36</sup> Cf. les références aux auteurs mentionnant ces faits dans Pauly-Wissowa, 2. Reihe, 4. Bd., col. 2222.

sapins au printemps, époque où l'écorce se détachait le mieux<sup>37</sup>. Sans doute sommes-nous très mal renseignés sur le travail et le commerce du bois destiné à ces constructions: mais M. F. Stähelin a cependant écrit que «mit dem Export von Juraholz mag sich ein Mann in Augst befasst haben, auf dessen Grabstein er selbst im gallischen Kragmantel, darunter eine grosse Wage und ein Stoss geschichteter Balken dargestellt sind»<sup>38</sup>. Qu'au surplus on ait utilisé à Rome du bois de Rhétie, c'est ce dont nous avons une preuve au moins, puisque Pline précise que l'empereur Tibère avait tiré de cette région des fûts de mélèze dont la grosseur était étonnante<sup>39</sup>.

Par ailleurs, la position même de Näfels, à l'endroit où la vallée est le plus resserrée, et où la Linth<sup>40</sup> longe en particulier les pentes rapides du Kerenzerberg, était spécialement favorable au travail de ces bûcherons, puisqu'elle permettait de réduire au minimum les frais et les peines inhérentes au traînage des arbres abattus, qui tombaient presque directement dans la rivière. Et qu'on ait procédé là, à une époque très ancienne, à d'importantes coupes de bois dans les forêts du Kerenzerberg — ce qui n'exclut nullement une exploitation analogue sur les pentes abruptes qui lui font face, ou dans les bois situés en amont —, c'est ce que peut-être le nom même de *Kerenzen* va nous démontrer. La graphie la plus ancienne de ce toponyme est «*Kirchinze*» en 1230, suivie de *Kirchizen* en 1282<sup>41</sup>; et nous retrouvons des formes avec -n-, «*Kirenzen*», «*Kirchenzen*» aux XV<sup>e</sup> et XVI<sup>e</sup> siècles. Le nom est porté, fait notable, par deux entités géographiques différentes: la région tout entière qui s'étend du Mürtschenstock jusqu'à l'extrémité occidentale du lac de Walenstadt, d'une part, et de l'autre, au moyen âge, par une petite localité qui, d'après Gilg Tschudi, se serait élevée aux abords immédiats de l'actuel Mollis<sup>42</sup>. Winteler y a vu une [*via*] \**cirçinata*, dénomination qui selon lui aurait été due aux contours qu'aurait faits en cet endroit la voie romaine qui, à ce qu'il pen-

<sup>37</sup> E. Saglio et E. Pottier, *op. cit.*, t. III, p. 1242.

<sup>38</sup> F. Stähelin, *Die Schweiz in römischer Zeit*, 2. Aufl., Basel 1931, p. 413. Cf. cependant, loc. cit., la note 2, où M. Stähelin remarque que Drexel, *in litt.*, a émis l'hypothèse qu'il s'agirait d'un marchand d'étoffe, «da Holz eher nach Raummaß als nach Gewicht verkauft worden sein wird».

<sup>39</sup> F. Stähelin, *op. cit.*, p. cit., note 1.

<sup>40</sup> Sur le cours ancien de la Linth, cf. la carte jointe au travail de G. H. Legler, *Über das Linthunternehmen*, Jahrbuch... Glarus, 4. Heft (1868), pp. 60—81.

<sup>41</sup> J. J. Blumer, *op. cit.*, pp. 30 et 71. Ce dernier document n'est connu que par une copie conservée aux Archives de Zurich qui, aux dires de G. v. Wyss, «ist... lediglich in einer (flüchtigen) Abschrift des sechzehnten Jahrhunderts», et dont «der Schreiber... erscheint die Eigennamen nicht alle richtig gelesen zu haben»; cf. J. J. Blumer, *op. cit.*, p. 80.

<sup>42</sup> Cf. J. J. Blumer, *Das Thal Glarus unter Seckingen und Österreich und seine Befreiung*, Archiv für schweizerische Geschichte, 3. Bd. (1844), p. 10, note 17, et R. Maag, *op. cit.*, vol. cit., p. 513, note 1.

sait, aurait longé la rive sud du lac<sup>43</sup>. Et bien que tout récemment M. Hubschmied ait proposé une autre étymologie, \**circatione* ou \**circationes* «Kehre, Kehren»<sup>44</sup>, M. Zopfi<sup>45</sup> paraît lui préférer la solution de Winteler, qui rend en effet mieux compte de la forme *Kirchinze* avec -n-, antérieure — et, ajouterai-je, beaucoup plus assurée, du fait qu'elle nous a été conservée par un document original, et non point, comme celle de 1282, par une copie défectueuse et tardive — d'un demi-siècle à celle sans -n-. Mais y a-t-il eu en réalité des lacets de route romaine dans cette région? Y a-t-il même eu une route romaine? Le problème a été longuement débattu<sup>46</sup>: on paraît pencher aujourd'hui, et avec raison, plutôt pour la négative<sup>47</sup>. Comment expliquer alors *Kerenzen*? Personne, je crois, n'a remarqué qu'il n'est point nécessaire d'admettre l'existence de lacets de route pour rendre compte de *circinata*, et que ce terme est très vivant dans la toponymie de la Suisse romande, où il est devenu *Cergnat*, *Cerniat*, etc., qui désignent non pas, comme le dit Jaccard<sup>48</sup>, «au moins à l'origine, une ou plusieurs fermes entourées de clôtures», mais tout simplement un «essart», un «lieu défriché dans une forêt». Et le fait, relevé par M. v. Wartburg<sup>49</sup>, que le terme avec la même signification, vit également dans le Tessin, laisse supposer que *circinata*, au sens déjà d'«essart», avait été usité dans le latin des populations alpestres. Il y a donc des chances pour qu'il existe une corrélation entre ces défrichements, tant dans les environs de Mollis que sur les hauteurs voisines, et l'activité de notre *Navalia*.

Quant au *Navalia* que nous a fait supposer la «Curtis Navalis» de Mastrils, sa situation n'était pas sans analogie avec celle de Näfels. Là aussi, nous avons un cours d'eau, le Rhin, qui longe les hautes pentes boisées qui s'étendent au sud de Pfäfers, si bien que là encore la descente des fûts d'arbres coupés jusqu'au point où ils pouvaient être dégrossis et sciés était aussi simplifiée que possible. Et il n'est pas jusqu'au *Navale* de Molinis dont la position ne présente quelque ressemblance avec celle

<sup>43</sup> J. Winteler, *Über einen römischen Landweg am Walensee*, Programm der Aargauischen Kantonsschule für das Schuljahr 1893/94, VI. Beilage, Aarau 1894, p. 25.

<sup>44</sup> J. U. Hubschmied, *Sprachliche Zeugen für das späte Aussterben des Gallischen*, Vox romanica, vol. III (1938), p. 77.

<sup>45</sup> Fr. Zopfi, *art. cit.*, pp. 22—23; cf. en particulier, p. 23, note 5.

<sup>46</sup> J. Winteler, *art. cit.*; le même, *Römischer Landweg am Walensee*, Argovia, XXV. Bd. (1894), pp. 287—298; le même, *Über einen römischen Landweg am Walensee. III. Richtigstellungen und Ergänzungen*, Programm der Aargauischen Kantonsschule... 1899/1900.

<sup>47</sup> E. Hafter, *Der römische Handelsweg von Zürich nach Cur*, Jahrbuch... Glarus, 30. Heft (1895), pp. 13—38. Cf. F. Stähelin, *op. cit.*, p. 353.

<sup>48</sup> H. Jaccard, *Essai de toponymie*, Mémoires et Documents p. p. la Société d'histoire de la Suisse romande, 2<sup>e</sup> série, t. VII, pp. 62—63.

<sup>49</sup> W. von Wartburg, *Französisches etymologisches Wörterbuch*, vol. II, p. 700, s. v. *circinare*.



de ses homonymes: ce nom s'applique en effet à un essart sis au sud et bien au-dessus du village, à la limite inférieure de la forêt, entre le Grossbach et le Jolfer Tobel. C'était peut-être par le lit de ces torrents, ou par le ravin de Rungser Rüfi, qu'on dévalait les troncs abattus.

Notre chantier naval de Näfels, bref, je me le représente, non certes avec d'immenses docks et d'importants ateliers de construction ou de réparation, mais comme une simple agglomération de huttes de bûcherons qui travaillaient dans les bois voisins, où ils abattaient les sapins en particulier. Ils les amenaient au bord de l'eau, les écorçaient, les sciaient peut-être; on réunissait ensuite les tronçons obtenus en radeaux, et on les expédiait vers l'aval. Y construisait-on de petites embarcations? Ce n'est pas impossible. Y avait-il là une petite place de commerce, où abordaient des ratiarii amenant pour les ouvriers le blé, le vin et les outils qui leur étaient nécessaires, et qui en repartaient avec les dalles d'ardoise qu'on extrayait à Matt, et dont on a constaté l'utilisation à Kloten par exemple <sup>50</sup>? Ce n'est pas impossible non plus. Mais ce n'est pas nécessaire pour la justification de notre étymologie.

Que faisait-on enfin du bois abattu à *Navalia*, ou peut-être des barques qu'on y construisait? Nous pouvons, sans tomber dans l'in vraisemblable, hasarder deux hypothèses. La première, c'est que ces bois ou ces barques étaient utilisés dans le trafic, sans doute important, mais sur lequel nous n'avons pour ainsi dire aucune indication, qui par voie d'eau se faisait de Walenstadt à Zurich; disons, si l'on veut de \*Ripa à Turicum. «Presque tout le mouvement commercial» — a écrit justement A. Léger <sup>51</sup> — «empruntait le réseau des voies navigables» à l'époque gallo-romaine, cela d'autant plus que les transports par terre étaient rendus difficiles et onéreux du fait que les Romains n'ont connu qu'un système de harnachement défectueux, qui empêchait les chevaux de déployer toutes leurs forces <sup>52</sup>; et c'est très justement aussi que Gubser a remarqué, pour la région qui nous intéresse, que «schon von Walenstadt weg stand den Warentransport als kürzeste und bequemste Verbindung die Wasserstrasse nach Süddeutschland, wie nach den Rheingegenden offen. Angesichts dieser Vorteile wird der Verkehr von Sargans sich grösstenteils über den Walensee und weniger zu Land durch das Rheintal weiter bewegt haben» <sup>53</sup>. S'il existait à Turicum un castellum protégeant le bureau de douane de l'endroit, et si nous connaissons un «praepositus stationis Turicensis quadragesimae

---

<sup>50</sup> J. Heierli, *Archäologische Funde im Kanton Glarus*, Jahrbuch... Glarus, 28. Heft (1893), pp. 12—13.

<sup>51</sup> A. Léger, *Les travaux publics, les mines et la métallurgie au temps des Romains*, Paris 1875, p. 347.

<sup>52</sup> Cf. Lefebvre des Noëttes, *L'attelage*, Paris 1931, p. 158 et passim.

<sup>53</sup> J. M. Gubser, *Geschichte des Verkehrs durch das Walenseetal*, Mitteilungen zur vaterländischen Geschichte herausgegeben vom historischen Verein in St. Gallen, vol. XXVII (1897), p. 638.

Galliarum»<sup>54</sup>, ce bureau se trouvait là du fait que cette localité était le point d'aboutissement naturel de la longue voie d'eau qui, de \*Ripa, par le \*lacus Ripanus, la \*Linta maga et le lacus Turicensis, amenait les marchandises d'Italie, qui continuaient ensuite leur chemin par la Limmat, l'Aar et le Rhin. On sait quelle importance avait encore plus tard, au IX<sup>e</sup> siècle, au X<sup>e</sup>, cette même voie commerciale lacustre et fluviale<sup>55</sup>: importance qui se maintint, du reste, au moins partiellement, pendant tout le moyen âge et au-delà. — La seconde hypothèse que l'on peut hasarder, concernant l'utilisation des matériaux provenant de Navalia, c'est qu'ils allaient peut-être plus loin encore: il n'est pas impossible qu'ils aient été flottés sur l'Aar et sur le Rhin, et qu'on les ait employés à la construction des embarcations, militaires ou civiles, qui circulaient sur ce grand fleuve.

Quant à ceux qui étaient tirés du ou des *Navalia* grisons, c'est, nous l'avons vu, dans le Rhin même qu'ils aboutissaient. Ils trouvaient leur utilisation dans le lac de Constance déjà, où la *Notitia dignitatum*<sup>56</sup> signale, aux alentours de l'an 400, la présence à «Confluentes» — qui paraît avoir été Constance<sup>57</sup> — et à Bregenz, d'un «*praefectus numeri barcariorum*» flottille militaire qui suppose tout un trafic commercial s'effectuant sur ce même lac<sup>58</sup>. Et rien n'empêche que, par le Rhin, partie des abattis ait été expédiée plus en aval.

Certes, pour démontrer l'existence à Nâfels d'un chantier naval eût-il été préférable que nous pussions faire état de quelque inscription latine mentionnant la présence en cet endroit de quelque «*architectus navalis*»<sup>59</sup> ou, à son défaut d'une corporation de charpentiers en navires fluviaux, ou tout au moins de *ratarii* ou de *nautae*. Mais un nom de lieu, après tout, est presque une inscription. Il existe en tout cas entre celle-ci et celui-là ce qu'on pourrait appeler un dénominateur commun: la difficulté de les bien interpréter, d'en extraire la substantifique moëlle.

<sup>54</sup> CIL XIII, 5244. Cf. E. Howald und E. Meyer, *Die römische Schweiz*, Zürich 1941, p. 276, n° 260.

<sup>55</sup> Cf. J. M. Gubser, *art. cit.*, p. 640 sqq. Cf. également O. Vollenweider, *Geschichte des Verkehrs auf der Wasserstraße Walenstad-Zürich-Basel*, Schweizerstudien zur Geschichtswissenschaft, IV. Bd. (1912), pp. 385—566; A. Härry, *Die historische Entwicklung der schweizerischen Verkehrswege*; Zweiter Teil: *Die Entwicklung der Binnenschifffahrt in der Schweiz*; Jahrbuch des nordostschweizerischen Verbandes für Schifffahrt Rhein-Bodensee in St. Gallen, 1917, p. 206 sqq.; Fr. Moser, *Das Straßen- und Schifffahrtswesen der Nordostschweiz im Mittelalter*, Thurgauische Beiträge zur vaterländischen Geschichte, Heft 68, Frauenfeld 1931, pp. 20—21, 39, 53—55, 75, 93 et 117—119.

<sup>56</sup> E. Howald und E. Meyer, *op. cit.*, p. 136.

<sup>57</sup> F. Stähelin, *op. cit.*, p. 301.

<sup>58</sup> Cf. Fr. Moser, *art. cit.*, pp. 11—12, 19—20, etc., et K. J. Straub, *Die Oberrheinschifffahrt im Mittelalter mit besonderer Rücksicht auf Basel*, Schriften des Vereins für Geschichte des Bodensees und seiner Umgebung, 41. Heft, Lindau 1912, pp. 41—110.

<sup>59</sup> Cf. le *Thesaurus linguae latinae*, vol. II, col. 485.