

390

DY

# EUROPE. — XVII<sup>E</sup> SIÈCLE

## MOYENS DE TRANSPORT.

### MARINE DE GUERRE ET VAISSEAUX MARCHANDS DE LA HOLLANDE.

	2	
1		3
4	5	6

Jusqu'en 1595, les Hollandais n'avaient navigué que sur les mers voisines de l'Europe ; mais vers cette époque on les vit hasarder de plus longs voyages ; ils suivaient ainsi l'exemple des Portugais en Afrique et aux Indes, des Castillans, des Anglais et des Français en Amérique. Ils les surpassèrent bientôt et firent sur mer un commerce si étendu que les différentes compagnies qui s'étaient formées entretenirent au total soixante mille hommes et construisirent tous les ans plus de deux mille navires.

En 1603, les Provinces-Unies s'engagèrent à réunir en une seule compagnie toutes les associations particulières jusque-là formées pour le commerce des Indes. Cette compagnie devint le plus solide fondement des richesses ainsi que des forces de la république ; elle contribua surtout à l'établissement de la marine hollandaise et lui donna longtemps l'empire des mers.

C'est ainsi que ce pays se trouva admirablement préparé pour entrer en lice avec les premières nations de l'Europe ; avec une marine ayant pour chefs Ruyter et Tromp, elle put se mesurer avec la France et sortir à son honneur d'une lutte où son existence même était engagée.

La construction navale était alors portée à sa perfection chez les Néerlandais, qui devinrent les constructeurs de toute la marine européenne. Louis XIV fit réparer plus d'un désastre à lui causé par ces derniers, en remplissant les vides de sa marine avec de nouveaux navires sortis de leurs chantiers. Enfin, Pierre le Grand, que son génie poussait toujours à rechercher tout ce qui pouvait contribuer à la grandeur de son empire, devait, au commencement du dix-huitième siècle, aller prendre des leçons de ces constructeurs de vaisseaux et travailler au milieu d'eux sous le modeste habit du charpentier. C'est en raison de ces faits que nous donnons comme autant de types européens les vaisseaux de cette planche, en réalité tout hollandais.

Les vaisseaux hollandais du dix-septième siècle, avant d'en arriver à la simplicité de décoration qu'ils acquirent les premiers dans la suite, avaient leurs poupes richement ornées de sculptures ; on ne suivait en cela que les goûts fastueux de l'époque qui rejaillissaient jusque dans cette partie accessoire de la construction navale. D'après un usage remontant à l'antiquité, la *tutela* (poupe) était ordinairement surmontée de la figure du dieu sous la protection duquel le navire était placé.



En France, sous Louis XIV, l'ornementation des navires de haut bord fut des plus brillantes. Il y avait à Toulon un immense atelier de peinture et de sculpture affecté à ce genre de décoration; il était sous la direction de Rose; Girardon, Puget et Lebrun y travaillèrent. Ces grands artistes dessinaient et d'autres exécutaient leurs croquis « afin », écrivait Colbert, « que ces vaisseaux répondent à la grandeur de la France et à la gloire de ceux qui les commandent. » On voit, au Musée du Louvre, section de la Marine, une suite importante de ces décorations émanant des mêmes artistes.

Nos 1, 5 et 6.

Vaisseaux de haut bord au radoub.

N° 1. — Le navire se présentant par la proue. Poupe très élevée; cette partie du navire se divisait ordinairement en quatre étages : le fond de la cale, la Sainte-Barbe ou premier pont, le gaillard et la dunette; au pourtour de la poupe sont des balcons saillants sur la mer. Proue très recourbée. Au quinzième siècle, les vaisseaux avaient déjà des sabords; mais ce n'est qu'à partir du seizième que l'artillerie put se développer largement à bord des navires.

N° 5. — Même navire se présentant par la poupe. Quelques ouvriers réparent la carène. *Tutela* (poupe) imposante par sa masse et la

richesse de ses détails; le couronnement est orné des armes des Provinces-Unies; une figure de Minerve le surmonte.

N° 6. — Même vaisseau mis à *la bande*, c'est-à-dire penché sur un côté et appuyé sur un ponton afin de mieux présenter sa carène pour le radoub.

N° 5.

Trois-mâts; navire de guerre.

N° 3.

Navire de la compagnie des Indes orientales, toutes voiles déployées.

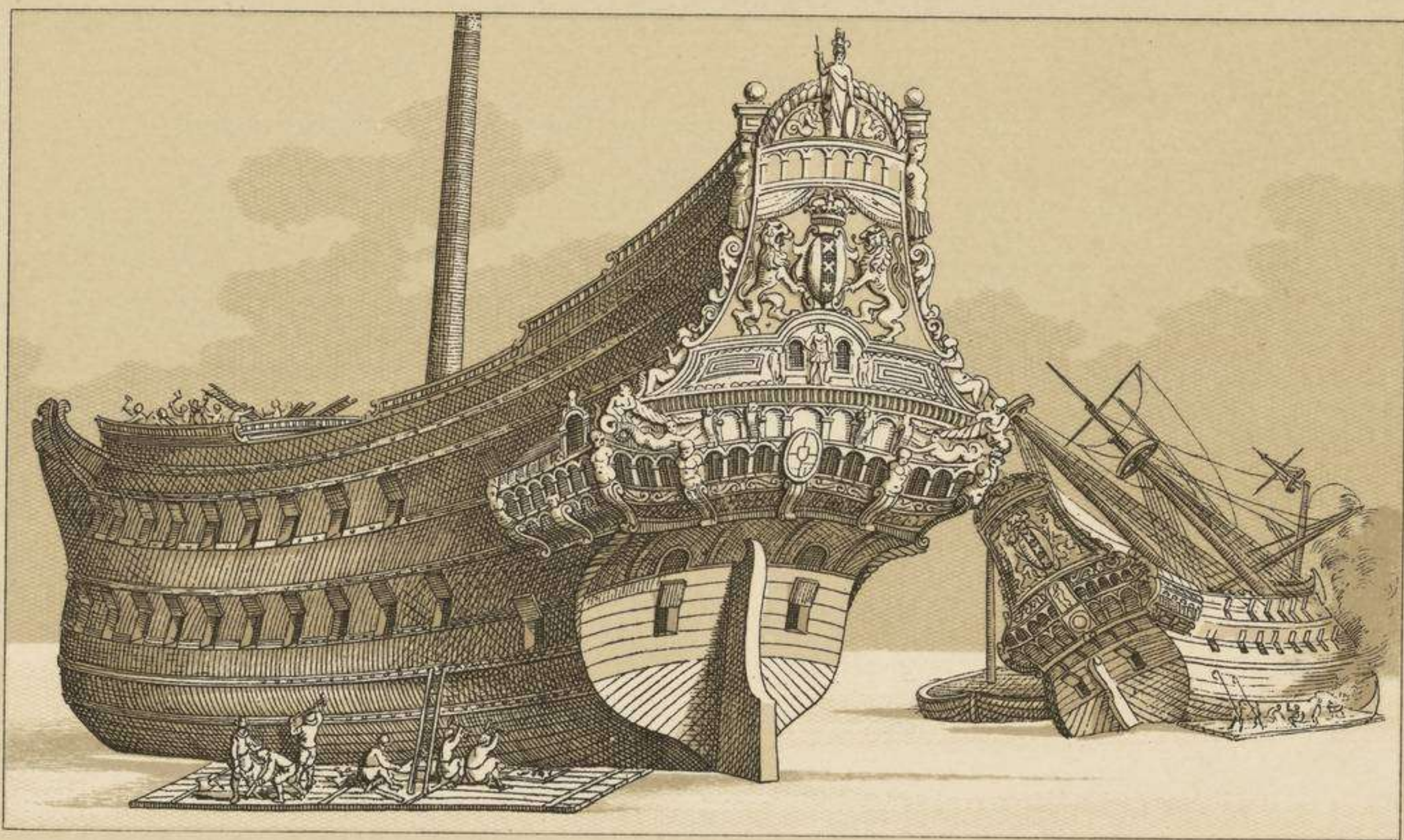
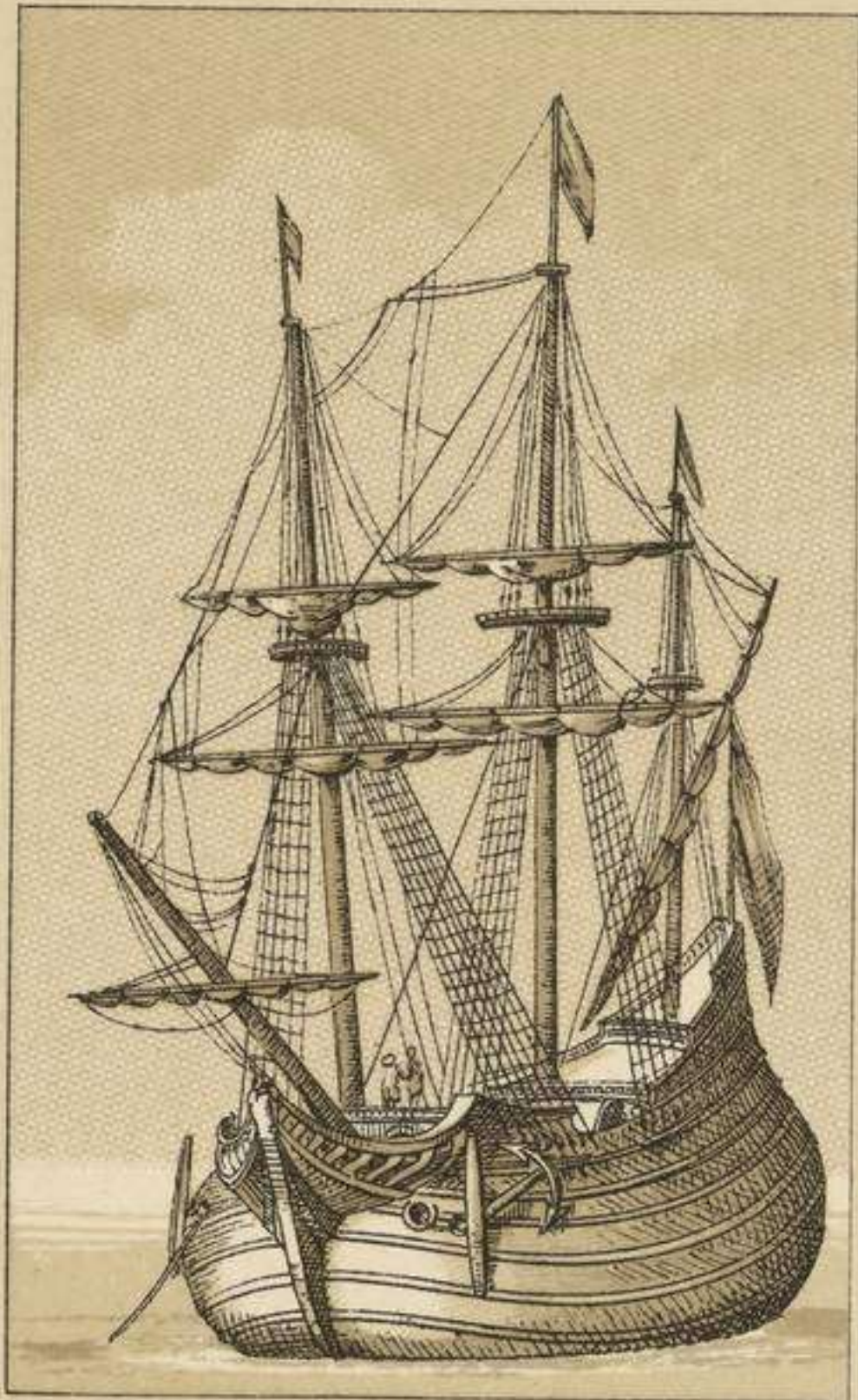
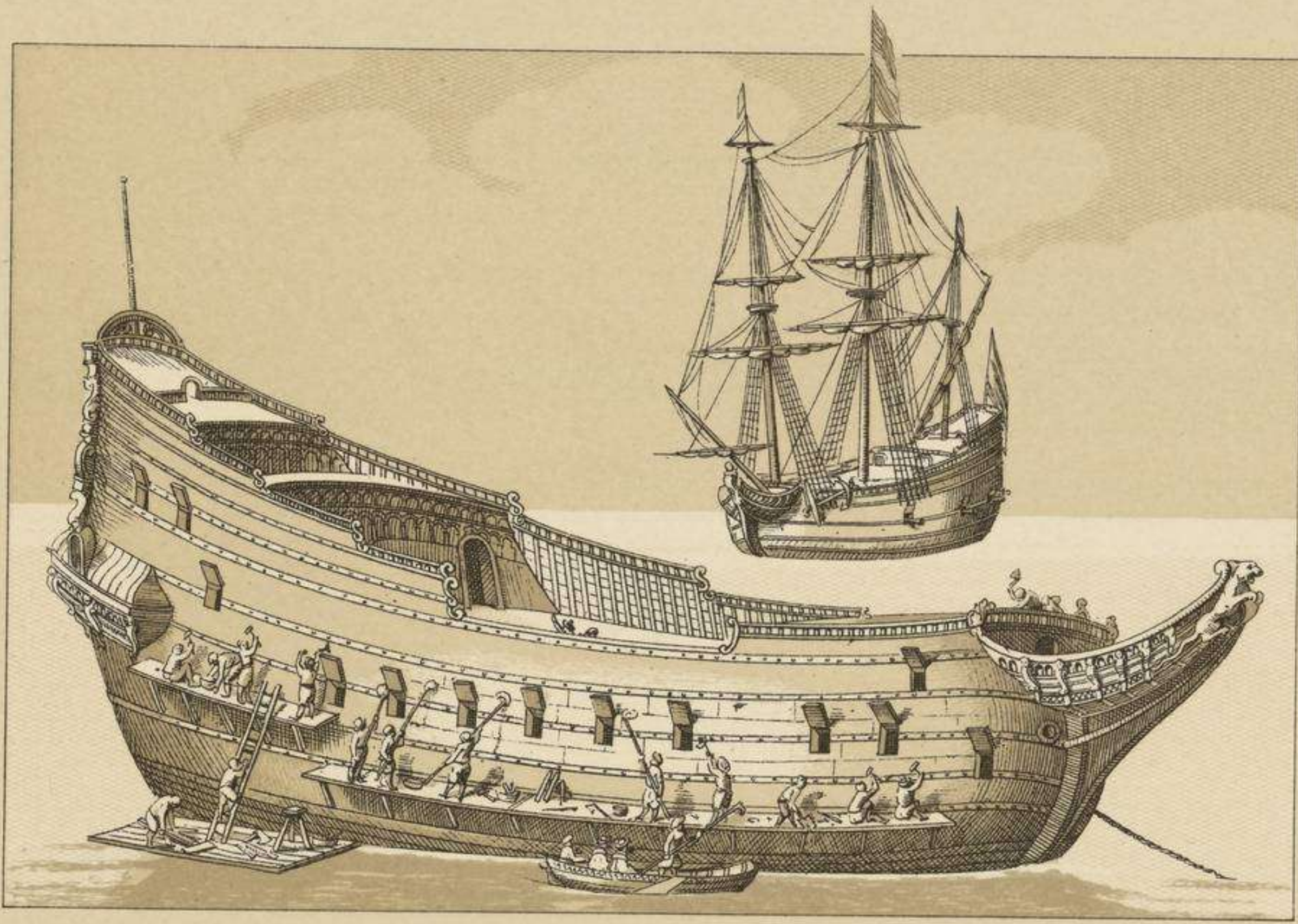
N° 4.

Autre trois-mâts sans sabords, de caractère complètement marchand.

*Exemples tirés de la magnifique suite de navires gravée par Hollar et intitulée : Nauium uariæ figuræ et formæ a Venceslao Hollar in diuersis locis ad uiuum delineatæ et aqua forti æri insculptæ, A° 1647.*

*Voir, pour le texte : l'abbé Delaporte, le Voyageur françois, 1783. — Jal, Glossaire nautique, Didot, 1848. — Du Sein, Histoire de la marine, Didot, 1863.*





EUROPE XVII<sup>E</sup> SIECLE

EUROPA XVII<sup>TH</sup> CENT

EUROPA-XVII<sup>TES</sup> JAHR<sup>T</sup>

DY

IMP FIRMIN DIDOT et C<sup>o</sup> PARIS

Daversin del.