



**AMIRAL BARJOT**

*de l'Académie d'Histoire  
de l'Académie de Marine*

**JEAN SAVANT**

*de l'Académie d'Histoire*

histoire  
mondiale  
de la  
**MARINE**

**HACHETTE**

Pages de garde :

*Aviso L'Achéron de la Marine nationale. Aquarelle de François Roux. 1838.  
Collection J. Meissonnier*

Pages de titre :

*Barre. Collection Jacques Artain. (Photo Hachette.)  
Gréement du quatre-mâts-barque **Passat**. (Photo J. Randier.)  
Étrave du pétrolier **Isanda** de la Société maritime Shell. (Photo J. Randier.)*

*Le compas de la page 10 fait partie de la collection Jules Sottas.*

© Librairie Hachette, 1961.

Tous droits de traduction, de reproduction  
et d'adaptation réservés pour tous pays.

## TABLE DES MATIÈRES

Avant-propos .....	7
Première Époque .....	11
<b>LES GRANDS ANCÊTRES</b> .....	13
Egyptiens .....	13
Phéniciens .....	20
Odysséos .....	23
Grecs .....	23
Thémistocle .....	27
Salamine .....	27
Samothrace .....	30
Romains .....	30
Carthaginois .....	36
<b>MOYEN AGE</b> .....	37
Instruments de navigation .....	39
Les Vikings .....	41
Les Normands .....	43
Les Croisades .....	47
La guerre de Cent Ans .....	51
<b>L'ÈRE DES DÉCOUVERTES</b> .....	57
Le Portugal .....	57
L'Espagne .....	62
Magellan .....	66
Vasco de Gama .....	69
Christophe Colomb .....	70
Cortez .....	73
Les Pays-Bas .....	74
La France .....	80
Andréa Doria .....	84
La bataille de Lépante .....	85
L'Invincible Armada .....	89
Nouveaux progrès .....	95
Le tour du monde de Francis Drake .....	98
Deuxième Époque .....	105
<b>DEUX SIÈCLES DE RIVALITÉS</b> .....	107
Les grandes heures des Néerlandais .....	107
Contre l'Espagne .....	108
Contrebande et cruautés .....	112
Piet Heyn et la Compagnie des Indes .....	115

<i>Anvers et Ostende</i> .....	117
<i>Maerten et Cornelius Tromp</i> .....	118
<i>Cornelis Danielszoon</i> .....	120
<i>En France, Richelieu</i> .....	120
<i>La bataille des Dunes</i> .....	122
<i>Turcs et Vénitiens</i> .....	124
<i>L'amiral Blake</i> .....	124
<i>L'œuvre de Colbert</i> .....	128
<i>L'arsenal de Venise</i> .....	129
<i>L'honorable Samuel Pepys</i> .....	133
<i>Un marin sans rival : Ruyter</i> .....	138
<i>La bataille des Quatre-Jours</i> .....	139
<i>Solebay</i> .....	140
<i>Shooneveldt</i> .....	143
<i>La bataille du Texel</i> .....	144
<i>Le grand Duquesne</i> .....	144
<i>Duquesne contre Ruyter</i> .....	145
<i>La fin de Ruyter</i> .....	146
<i>De Nimègue à Bantry Bay</i> .....	147
<i>L'illustre Tourville</i> .....	148
<i>De Béziers à la Hougue</i> .....	148
<i>Les progrès maritimes</i> .....	152
<i>Le populaire Jean Bart</i> .....	162
<i>Une page est tournée</i> .....	163
<i>L'amiral Rooke prend Gibraltar</i> .....	165
<i>Duguay-Trouin, Cassard, Forbin</i> .....	170
<i>Les barbaresques</i> .....	172
<i>Contre l'Espagne</i> .....	176
<i>Progrès britanniques</i> .....	176
<i>L'infortuné Byng</i> .....	179
<i>La bataille des Cardinaux</i> .....	181
<i>Pierre le Turc</i> .....	185
<i>L'indépendance américaine</i> .....	186
<i>L'amiral de Grasse</i> .....	188
<i>Les prodiges de Suffren</i> .....	191
<i>Le capitaine Cook</i> .....	194
<i>Grandes Pêches</i> .....	197

**LA RÉVOLUTION ET L'EMPIRE** .....

<i>La Révolution</i> .....	201
<i>Les débuts de Nelson</i> .....	202
<i>La bataille du Nil ou d'Aboukir</i> .....	207
<i>Surcouf et les corsaires</i> .....	210
<i>Napoléon et la Marine</i> .....	214
<i>Fulton et la navigation à vapeur</i> .....	215
<i>Trafalgar</i> .....	218
<i>Justice pour Villeneuve !</i> .....	220
<i>Justice pour Villeneuve !</i> .....	222

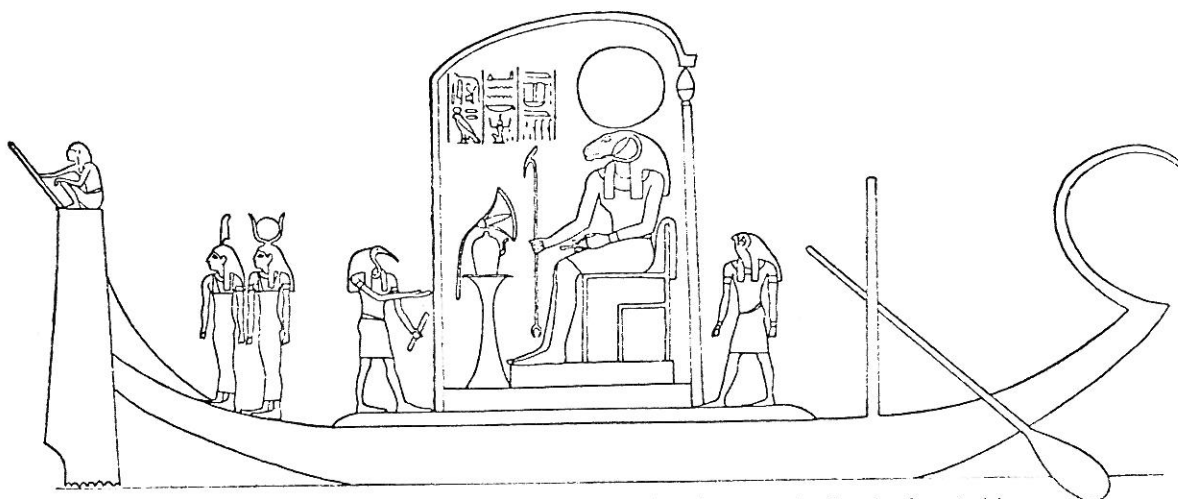
**EXPÉDITIONS LOINTAINES** .....

<i>Les Anglais</i> .....	227
<i>Dumont d'Urville</i> .....	228
<i>Dumont d'Urville</i> .....	232



Le drame de la « Méduse » .....	233
Événements politiques .....	234
La libération de la Grèce .....	235
Une ère s'achève .....	239
<b>MÉTAMORPHOSES DES FLOTTES MONDIALES .....</b>	<b>241</b>
<b>Troisième Époque .....</b>	<b>257</b>
<b>DE 1870 A 1914 .....</b>	<b>259</b>
Armes nouvelles .....	259
La torpille .....	259
Le sous-marin .....	261
La mine .....	262
Guerre hispano-américaine .....	263
La guerre russo-japonaise .....	264
<b>LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE .....</b>	<b>271</b>
Les Dardanelles .....	271
Les forces en présence .....	273
Combats sur mer .....	275
Les grandes batailles .....	277
La guerre sous-marine .....	281
Le sabordage de Scapa Flow .....	282
<b>AVANT LA DEUXIÈME GUERRE MONDIALE 1919-1939 .....</b>	<b>283</b>
<b>EXPÉDITIONS POLAIRES .....</b>	<b>297</b>
<b>LES PROGRÈS DE LA MARINE MARCHANDE .....</b>	<b>303</b>
<b>ÉVOLUTION DES GRANDES PÊCHES .....</b>	<b>313</b>
<b>LA VOGUE DU YACHTING .....</b>	<b>317</b>
<b>Quatrième Époque .....</b>	<b>321</b>
<b>LA DEUXIÈME GUERRE MONDIALE 1939-1945 .....</b>	<b>323</b>
Le torpillage du « Royal Oak » .....	325
Le « Siroco » .....	326
La fin dramatique du « Graf Spee » .....	327
Opérations de Norvège .....	328
Le sacrifice de Dunkerque .....	329
Mers-el-Kébir .....	331
L'épopée du « Bismark » .....	332
Le passage de la Manche .....	334
La flotte italienne .....	336
Pertes françaises .....	340
La flotte britannique .....	341
Le ravitaillement de la Russie .....	342
Pearl Harbor .....	344

<b>LENDEMAINS DE LA DEUXIÈME GUERRE MONDIALE .....</b>	<b>355</b>
<i>La Marine britannique</i> .....	355
<i>La Marine allemande</i> .....	358
<i>La Marine américaine</i> .....	359
<i>La Marine soviétique</i> .....	364
<i>La Marine française</i> .....	367
<i>Les autres Marines</i> .....	378
<b>LA MARINE MARCHANDE APRÈS LE DEUXIÈME CONFLIT MONDIAL</b>	<b>385</b>
<b>NOUVELLES DÉCOUVERTES .....</b>	<b>403</b>
<b>LA MARINE DE DEMAIN .....</b>	<b>411</b>
<b>CHRONOLOGIE .....</b>	<b>423</b>



*La barque céleste du dieu du soleil représentée ici montre le dieu la tête nimbée et assis sur un trône, dans une chapelle, ainsi que le dieu Thoth à tête d'ibis, son vizir, qui lui rend hommage. (D'après Evans. Photo Lalance.)*

## LES GRANDS ANCÊTRES

### Égyptiens.

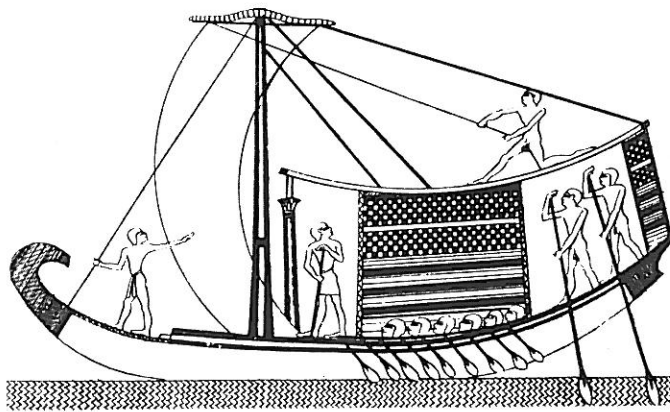
Trois grandes batailles navales ont décidé du sort du monde antique : Péluse, Salamine, et Actium.

La victoire de Péluse (moins de 1200 ans avant J.-C.) permet au pharaon Ramsès III de sauver l'Égypte d'une invasion.

Les Philistins, d'origine crétoise, se sont installés en Palestine. Les Achéens, qui contrôlent les Dardanelles, veulent également contrôler Suez. Ramsès II repousse une première tentative, par la Libye. Mais au temps de Ramsès III, encore affaiblie par l'invasion des Hyksos, l'Égypte se trouve être pressée par les Libyens et les Syriens, Philistins en tête. Les peuples d'Asie Mineure et des îles, encouragés par ce désastre, se coalisent et prennent le chemin du delta. La jonction des troupes venant du Sinaï et des vaisseaux des « peuples de la mer » doit s'effectuer à Péluse (emplacement actuel de Port-Saïd), place fortifiée. Là s'élève la fameuse tour de Ramsès III. Sous ses murs, le souverain rassemble sa flotte, qui couvrait l'embouchure du Nil et les lacs environnants. Ses bateaux sont garnis de soldats. Leurs traits criblent les navires des « peuples de la mer ». La victoire reste aux Égyptiens. L'Égypte est sauvée. Un bas-relief, dans la vallée des Rois, immortalise ce haut fait naval de l'Antiquité.

Nous sommes à l'âge de la marine à rames. Sans doute, les Égyptiens connaissent la voile. Ils descendent le Nil à la voile. Ils le remontent à l'aviron. De nombreux hiéroglyphes représentent des bateaux : barques fluviales pour tous usages, traversées du Nil, péniches à grains ou à bestiaux, barques funéraires pour les enterrements, transport des blocs de pierre et des obélisques taillés dans le granit d'Assouan pour être érigés à Thèbes.

Ce transport vaut qu'on s'y arrête. Un bateau égyptien charge les deux colosses. Bout à bout, 60 mètres. Poids de chacun : 323 tonnes. On peut s'imaginer, d'après ces données, ce que devaient être la construction et la robustesse d'un tel bateau.



Navire égyptien. A l'avant, le maître d'équipage. A l'arrière, deux hommes avec des avirons très longs servant de gouvernail. (D'après Johannès Dümichen.)

Dès le règne de Thoutmès III (1400), on distingue trois types de navires égyptiens : le *seket*, navire de la mer Rouge ; le *kepen*, navire de Syrie (parce que Kepen est le nom antique de la ville de Byblos, au Liban) ; et le *keftion*, navire de technique crétoise.

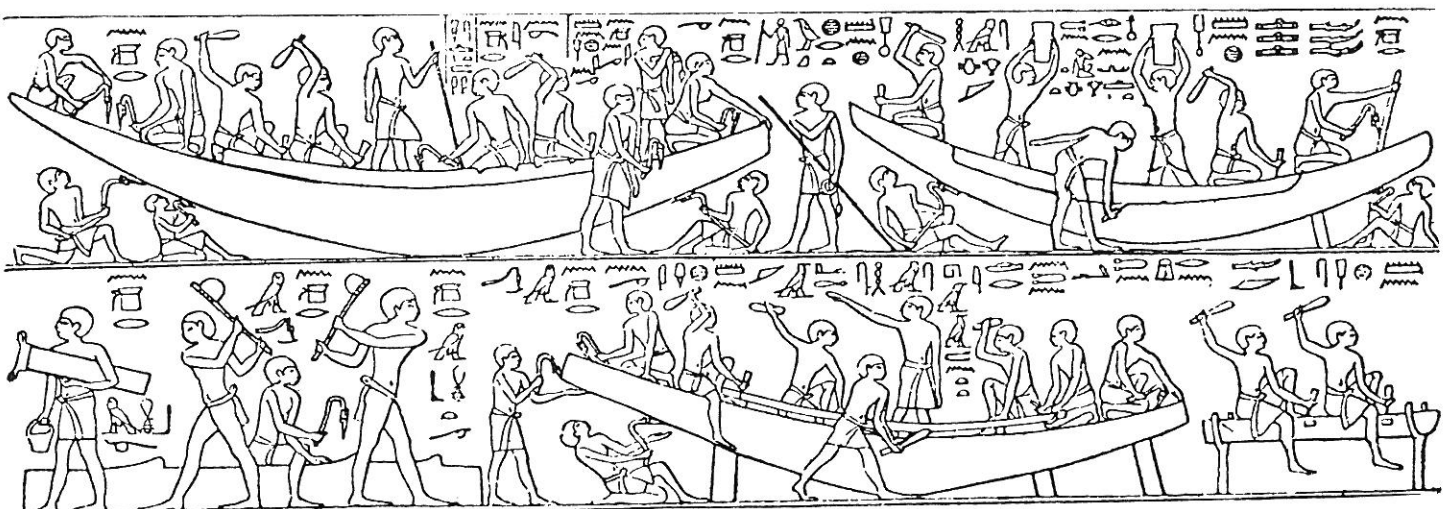
Les premiers bateaux fluviaux sont construits en bois de palmier de Nubie, sans quille, avec des porte à faux dépassant largement l'étrave et la poupe. (Dans la barque fluviale initiale, il n'y a pas de quille : l'étrave et l'étambot en porte à faux très relevé armaturent le bateau.)

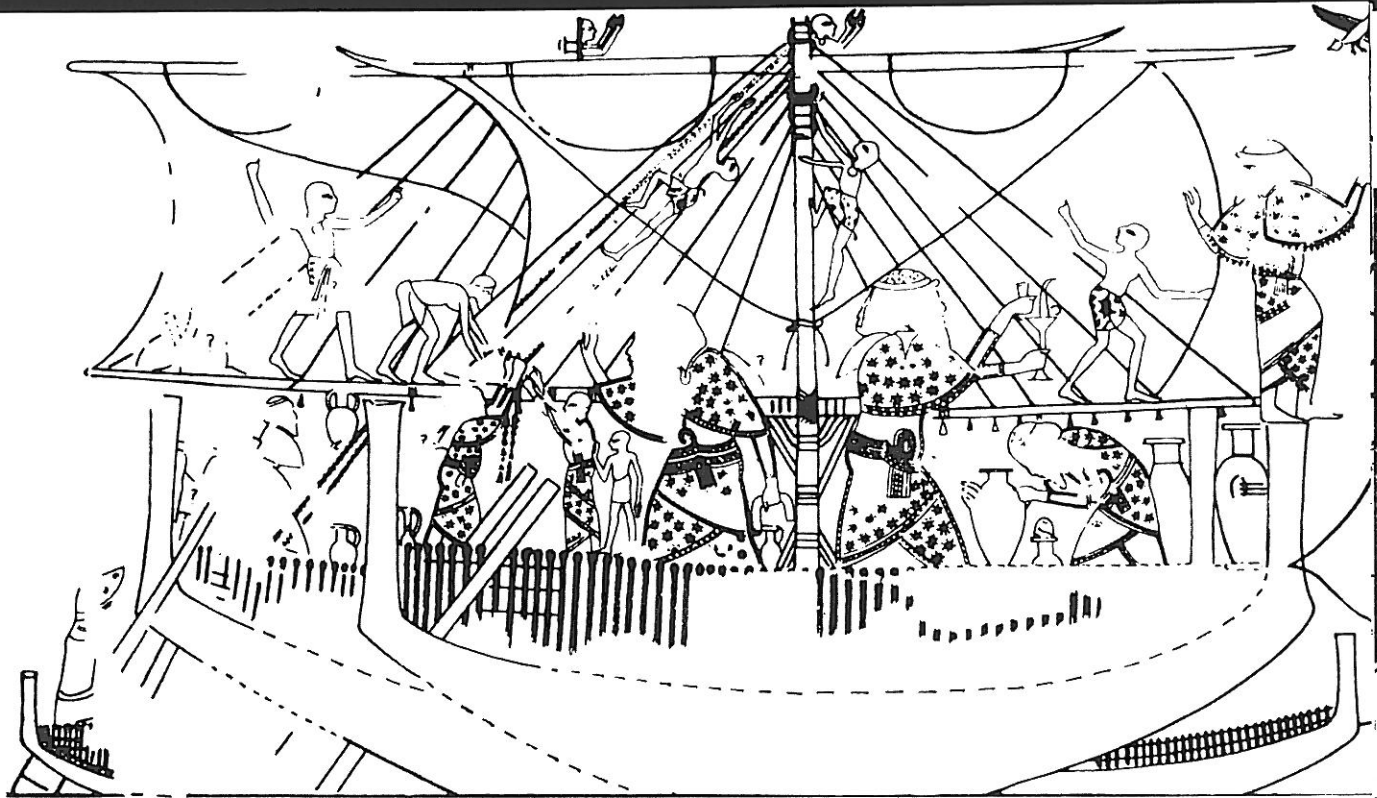
Les navires de mer sont construits en sycomore et en pin parasol du Liban (bois *ache*). Le roi Snefrou (début de l'Ancien Empire) envoie jusqu'à quarante navires de 100 coudées, du type *kepen*, pour chercher le précieux bois *ache* à Byblos. Dès lors, les navires reçoivent des quilles et des mâts doubles. Plus tard, la longueur des bateaux de ce type est portée à 120 coudées égyptiennes, soit 63 mètres, la coudée royale égyptienne étant de 0,525 mètre.

Pour les *seket* de mer Rouge, la coque était faite de planches de sycomore, assemblées par des tenons et des mortaises, et enserrées par une série de câbles ceinturant la coque et raidis à hauteur du maître couple.

Puis, les Égyptiens du Moyen Empire adoptent, pour la mer Rouge, le bateau du type *kepen* de 120 coudées. Et avec de tels bateaux, assure-t-on, la reine Hatchepsout, l'an 9 de son règne, soit en 1400 avant Jésus-Christ, ordonne le célèbre voyage de cinq

*Un chantier naval égyptien de l'Ancien Empire, établi sur les rives du Nil, et tel que nous le montre un bas-relief antique. On distingue, s'affairant autour des bateaux en construction ou dans ceux-ci, des contremaîtres (au centre) et des ouvriers, munis d'outils divers, et travaillant à l'achèvement des coques, à des assemblages, etc. (D'après un vieux livre anglais. Photo Lalance.)*





Déchargement de bateaux syriens de commerce (XVIII<sup>e</sup> dynastie). L'équipage s'affaire à plier les voiles. Les personnages sont représentés plus grands les uns que les autres, suivant leur importance. Celui qui tend visiblement un brûle-parfum au capitaine du port entend montrer ainsi qu'il arrive avec des intentions pacifiques. (« Revue maritime », avril 1953.)

navires au pays du Pount. Événement également immortalisé par une fresque (temple de Deir el Bahari, dans la vallée des Rois).

On veut voir dans ce pays du Pount ou Pouanit la « Terre du Dieu », située des « deux côtés de la mer Rouge » : donc l'Arabie Heureuse et la Somalie.

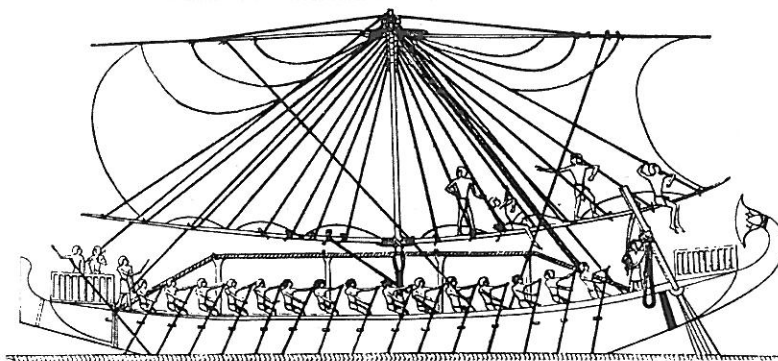
Ces navires sont construits à Suez. Leur port de départ est Saounon, près de Koseïr. Mais le pharaon Nécho améliore les communications maritimes du pays. Il estime que le delta doit assurer le passage du commerce entre la Méditerranée et la mer Rouge. Il emploie 120 000 hommes à creuser un canal entre la branche pélusienne du Nil et le golfe de Suez. Après lui, le canal sera amélioré. Darius le fera recreuser.

Nécho prend encore une initiative hardie. Il engage des marins phéniciens et leur ordonne d'accomplir le tour de l'Afrique, à partir de la mer Rouge.

En résumé, le trafic maritime des Égyptiens est intense : voyages diplomatiques, expéditions commerciales, expéditions militaires...

Les bateaux de grandes dimensions se perfectionnent : gouvernails latéraux fixes

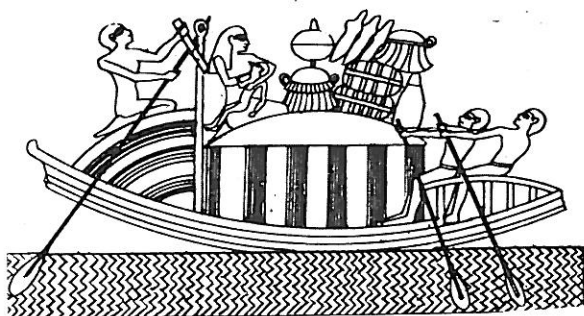
Navire égyptien, 1600 avant Jésus-Christ. Les bateaux de ce type étaient construits dans l'un des nombreux chantiers d'État ou particuliers qui bordaient la vallée du Nil.





## ÉGYPTIENS

Petit bateau égyptien de transport. Il s'agit d'un navire exclusivement destiné aux services fluviaux et commerciaux sur le Nil. (D'après Dümichen.)



Autre petit bateau égyptien de transport, également et uniquement destiné au trafic fluvial. On voit la nature de son chargement : sacs de grains, amphores pour l'huile. Ces bateaux transportent aussi des animaux, des plantes, des volailles. (D'après Dümichen.)

au lieu de rames de queue mobiles, grément calculé, grande voile à cargues... A l'Ancien Empire, le mât est double, et fixé au tiers du bateau, à partir de l'avant. Au Nouvel Empire, il est simple, fixé au centre, et soutient la grand-voile.

La voile elle-même est d'abord trapézoïdale (Ancien Empire), puis carrée (Moyen Empire), et devient beaucoup plus large que haute, et limitée par deux « écoutes ». Le mât est parfois fixe, parfois démontable. Bien entendu, on emploie fréquemment l'aviron. On gouverne à l'aide des « avirons de queue ».

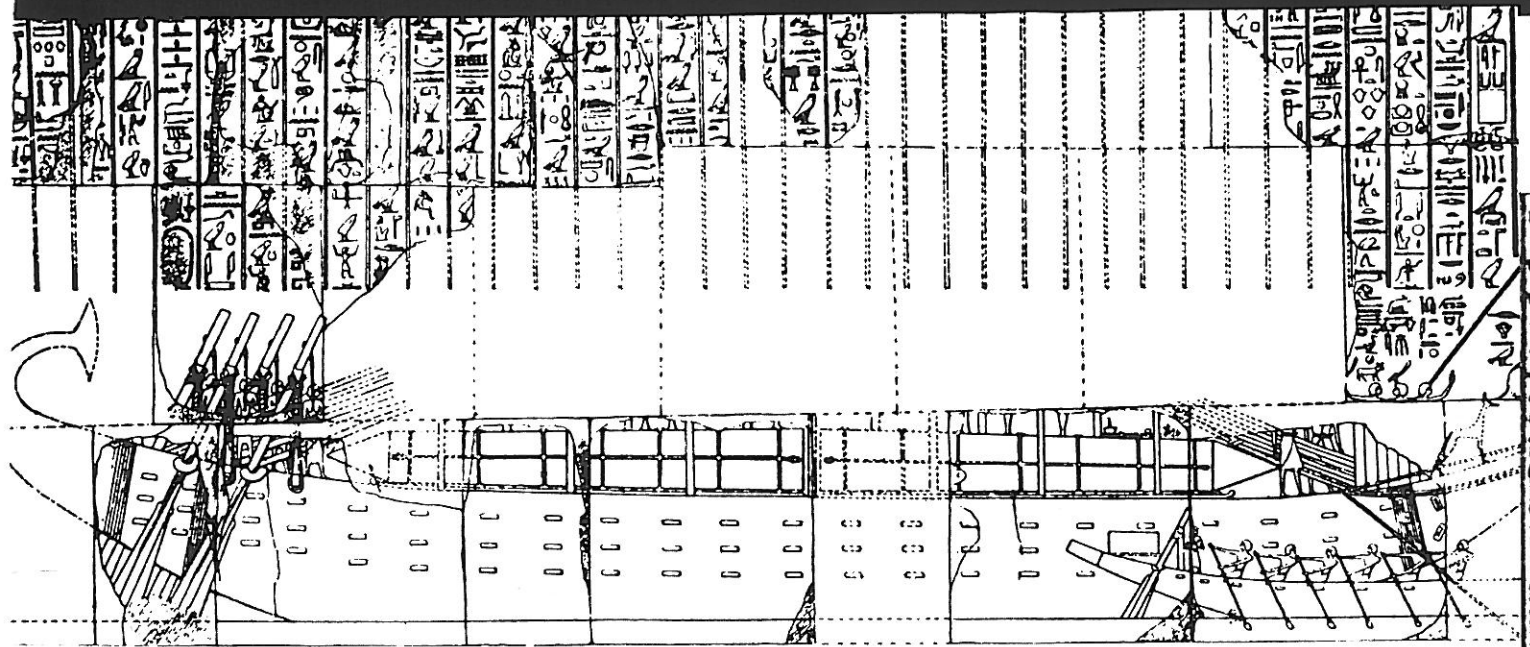
Pratiquement, on construit des bateaux tout le long du Nil. Chaque domaine important dispose de charpentiers. Il existe des chantiers navals considérables auprès des temples, et là, des flottilles fluviales et maritimes indépendantes.

L'arsenal le plus en vue est certainement celui de Perou-Nefer, dans la région de Memphis. Les ouvriers de cet arsenal sont égyptiens et syriens. Il est dirigé et contrôlé par des officiers de haut grade. On y construit, on y répare les plus grands bateaux fluviaux et maritimes de l'État.

On y travaille bien, et vite, à en juger d'après l'exemple du haut fonctionnaire Ouni (VI<sup>e</sup> dynastie). Ce personnage fait construire un bateau de 60 coudées de long sur 30 de large, en bois d'acacia. Et le bateau est achevé le seizième jour...

Perou-Nefer est à la fois un arsenal et une base navale, car les navires qui y sont construits y sont également armés et reçoivent là leur équipage, voire les combattants à embarquer.

Les Égyptiens mêlent à leur langage beaucoup d'expressions maritimes. Pour louer un bon souverain, ils disent qu'il est « le bon gouvernail ». Quand il va du sud au nord de son pays, l'Égyptien dit qu'il va « naviguer à la voile », ou « descendre le courant ». Dans



Bateaux de transport ramenant à Thèbes deux obélisques. (D'après Clarke et Engelbach, dans « Revue maritime », 1953.)

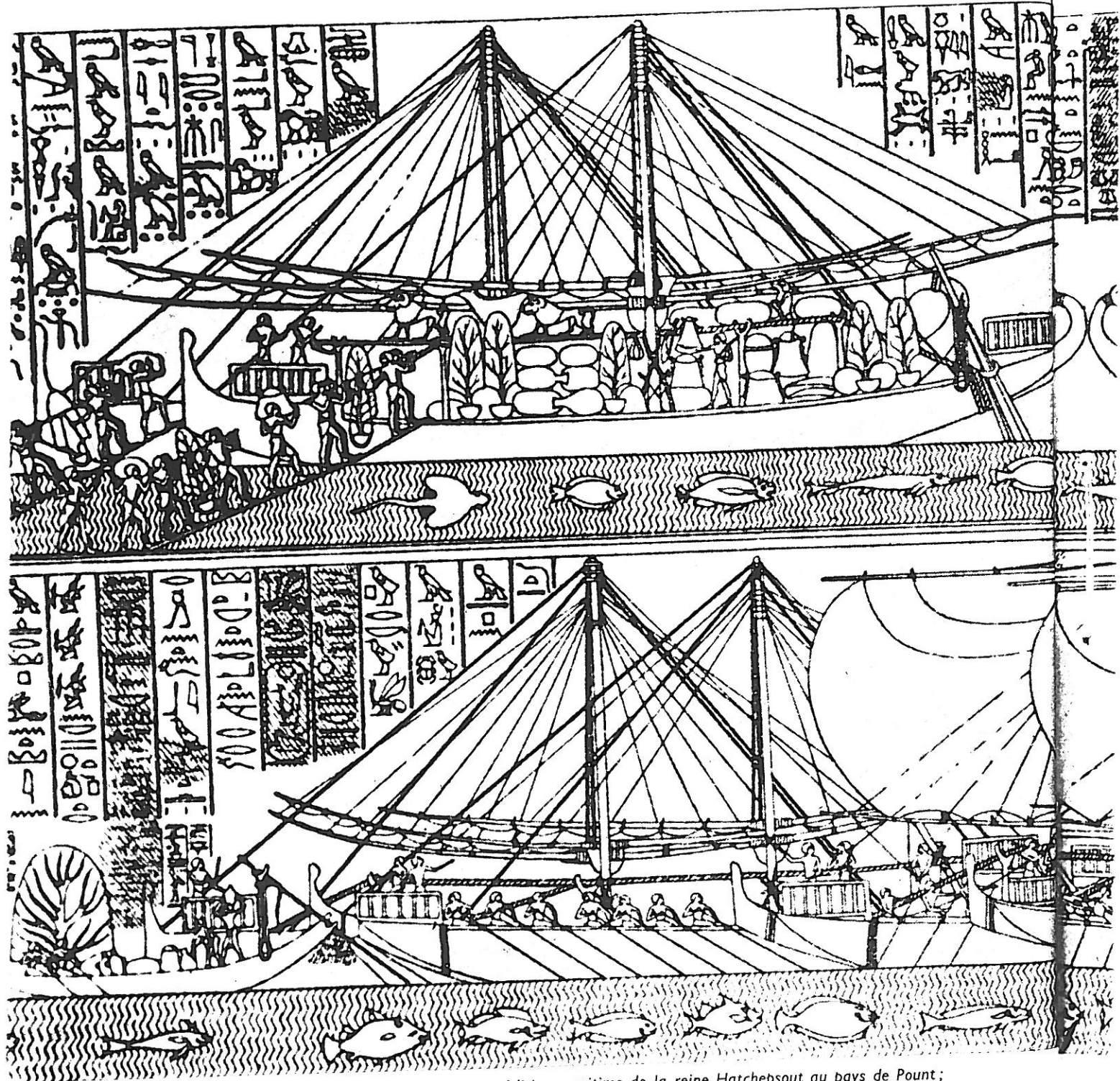
le cas contraire, il déclare qu'il va « naviguer à la rame », ou « remonter le courant ». L'Égyptien dit aussi, pour marquer qu'il est bien vu d'un des puissants du jour, qu'il est « sur ses eaux ». Rekhmara, ministre du roi Thoutmosis III, se targue d'être le « pilote » du monarque. En bon pilote, il veille, « ignorant le sommeil de jour et de nuit ». — « Je passe mon temps, mon cœur étant attentif, à la corde de proue et à celle de poupe. L'ancre (ou la sonde) n'est pas oisive dans ma main : je suis vigilant à toutes les occasions de toucher terre... »

La marine égyptienne est bien organisée. A sa base, les recrues (*ouaou*), qu'on entraîne pour en faire des rameurs ou des gabiers. La période d'instruction terminée, les nouveaux marins constituent un équipage (*khenit*). Le maître d'équipage est le *hery khenit*, généralement porteur d'un fouet. Le porte-étendard, supérieur au maître d'équipage, est le *tcha seryt*. Le capitaine est appelé *nefou*, et un amiral est un *hery nefouou*. Le commandant suprême de la flotte est le *mer ahaou nebou en Nesou*. Cette haute charge est confiée soit à un amiral, soit à un ministre.

Mais cette solide organisation règne au temps de la XVIII<sup>e</sup> dynastie (XIV<sup>e</sup> siècle avant Jésus-Christ). L'Égypte est alors la première puissance maritime du monde. Peu à peu, elle en vient à négliger cette puissance qui lui est propre. Elle abandonne le trafic maritime à des marins étrangers. Ceux-ci s'emparent donc de la suprématie navale. Les Crétois et les Phéniciens ont tôt fait d'effacer le rôle maritime des Égyptiens.

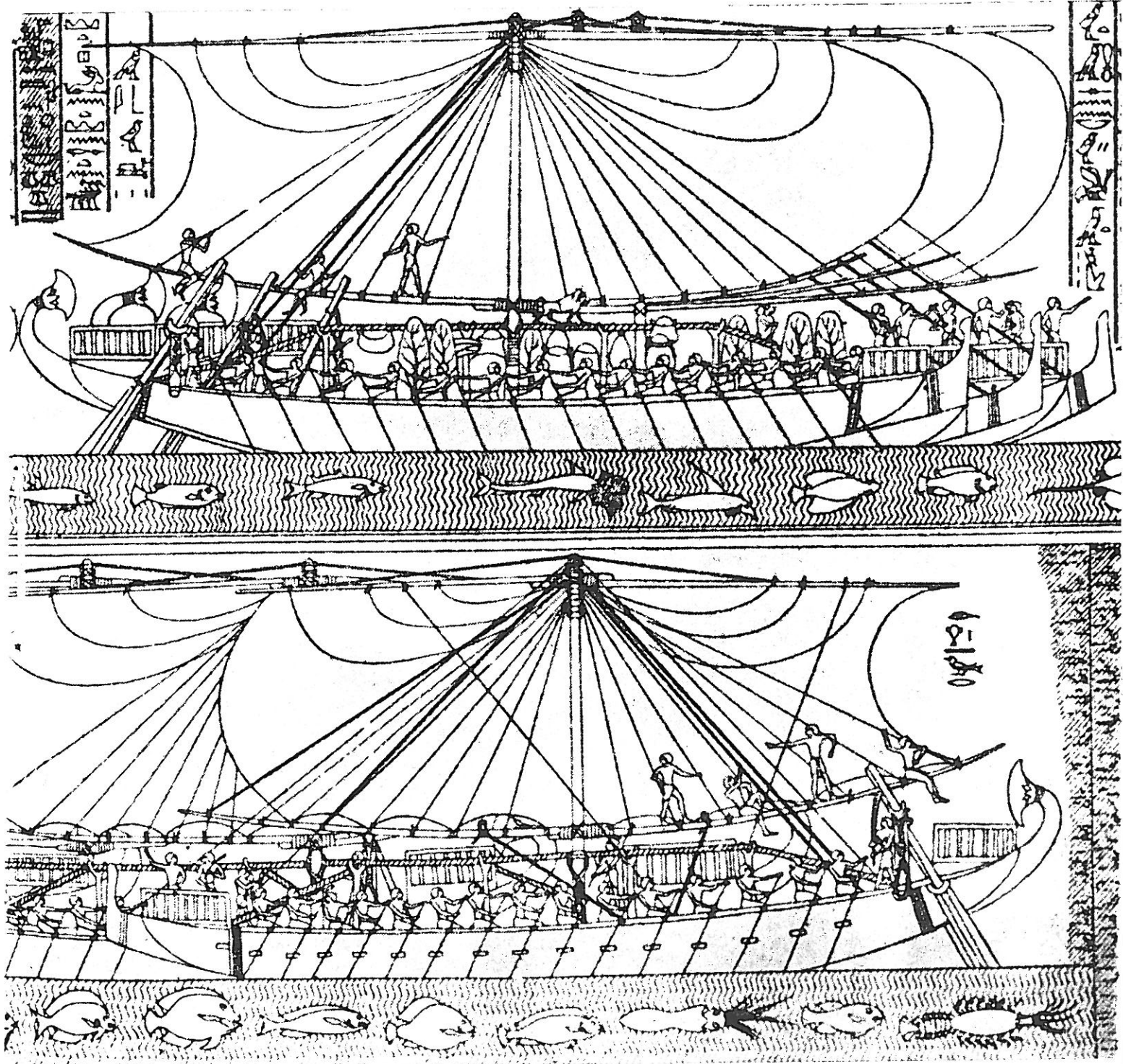
Autre type de navire fluvial de transport égyptien, donné ici pour caractériser l'importance capitale de la navigation dans la vie économique du peuple égyptien, quand la roue, c'est-à-dire un mode de locomotion terrestre, ne prédominait pas encore. (D'après Dümichen.)



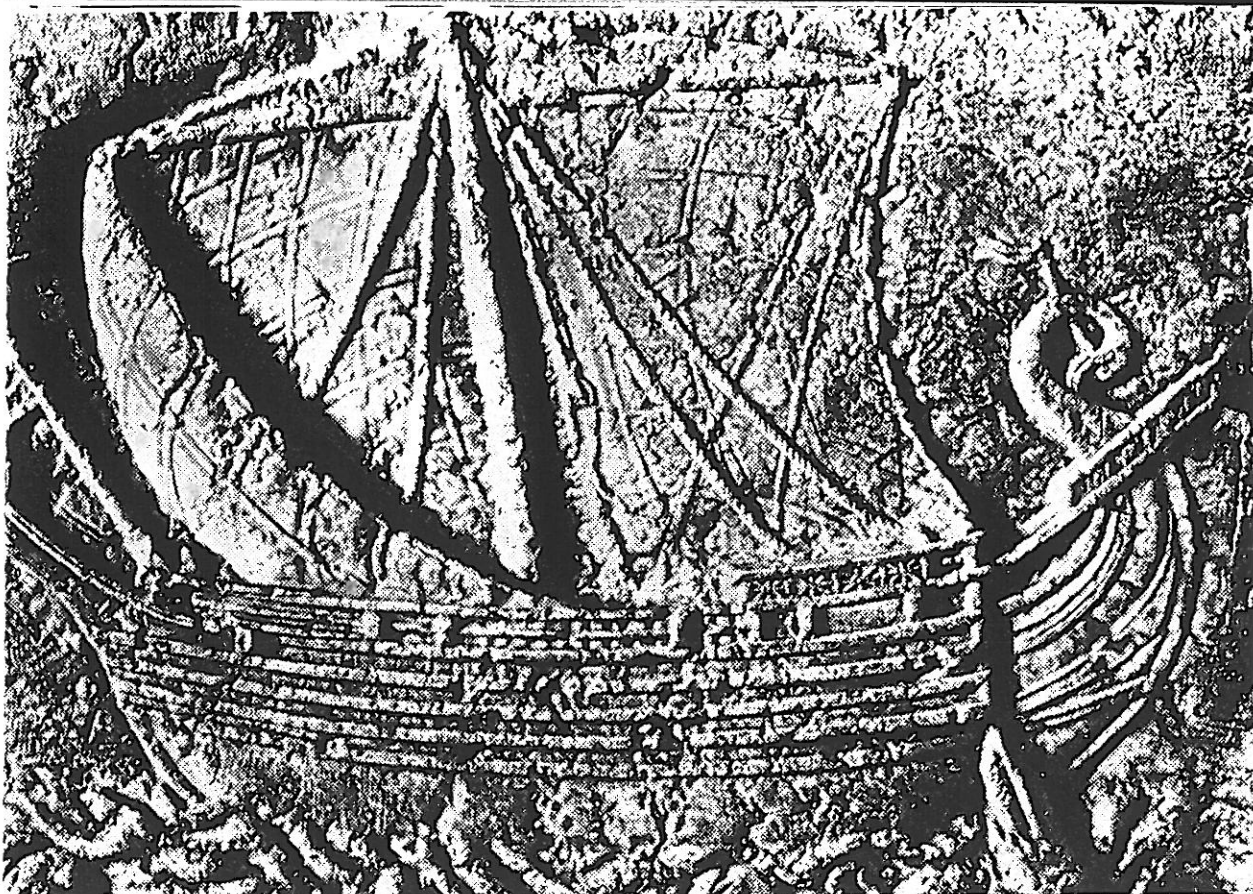


La grande expédition maritime de la reine Hatchepsout au pays de Pount ;





relief peint, du temple de Deir el Bahari. (D'après Naville.)



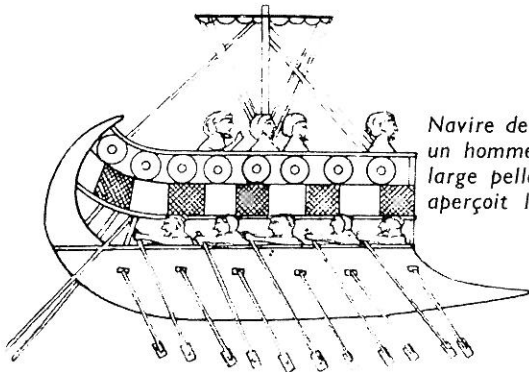
*Navire phénicien, 1<sup>er</sup> siècle avant Jésus-Christ. (Découverte de Contenau, 1914.)  
Les navires de ce type parcouraient constamment, et dans tous les sens, la Méditerranée.*

### *Phéniciens.*

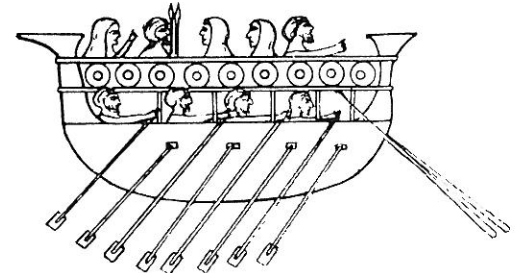
Avant les Phéniciens, s'imposent en Méditerranée les Crétois, puis les Achéens. La souveraineté crétoise sur la mer (la « thalassocratie ») est assurément longue et, d'après quelques indices, brillante. Il n'en a pas encore été découvert de représentations graphiques. Mais on sait, en gros, que la navigation crétoise en Méditerranée remonte au II<sup>e</sup> millénaire. (L'expansion phénicienne est du I<sup>er</sup> millénaire.) Sur les fresques égyptiennes, on reconnaît des Coptos (des Crétois), dès la VI<sup>e</sup> dynastie, c'est-à-dire dès l'an 2000. Il faut descendre jusqu'à la XVIII<sup>e</sup> dynastie pour trouver, en 1475, des Phéniciens sur une fresque égyptienne.

L'industrie du bronze naît en Crète environ l'an 2500 et se développe entre 2400 et 1400. Avec l'industrie du bronze, les Crétois deviennent des marins. Entre 1750 et 1400, la Crète atteint un haut degré de civilisation, dont s'émerveille Homère. Minos a constitué une puissante marine nationale. Nombreux sont les établissements maritimes crétois. Un des frères de Minos, Rhadamante, réunit sous son sceptre la côte ouest d'Asie Mineure. Un autre frère, Sarpédon, fonde en Lycie, sur la côte sud, un royaume satellite de la thalassocratie crétoise. Les Crétois sont les maîtres des détroits. Avec les Troyens, ils ferment l'entrée des Dardanelles. Avec les Lotophages, ils gardent les approches des côtes de Tunisie. Avec les Lestrygons, ils sont les maîtres des Bouches de Bonifacio, entre Sardaigne et Corse. Les Sirènes surveillent la passe de Capri, passage du golfe de Naples. Les riverains de Charybde et Scylla défendent le détroit de Messine. Et les Phéaciens (pays où aboutit Odyssée), le canal d'Otrante.





Navire de guerre phénicien. A l'arrière, un homme tient un aviron à longue et large pelle, qui sert de gouvernail. On aperçoit les rameurs dans l'entrepont.

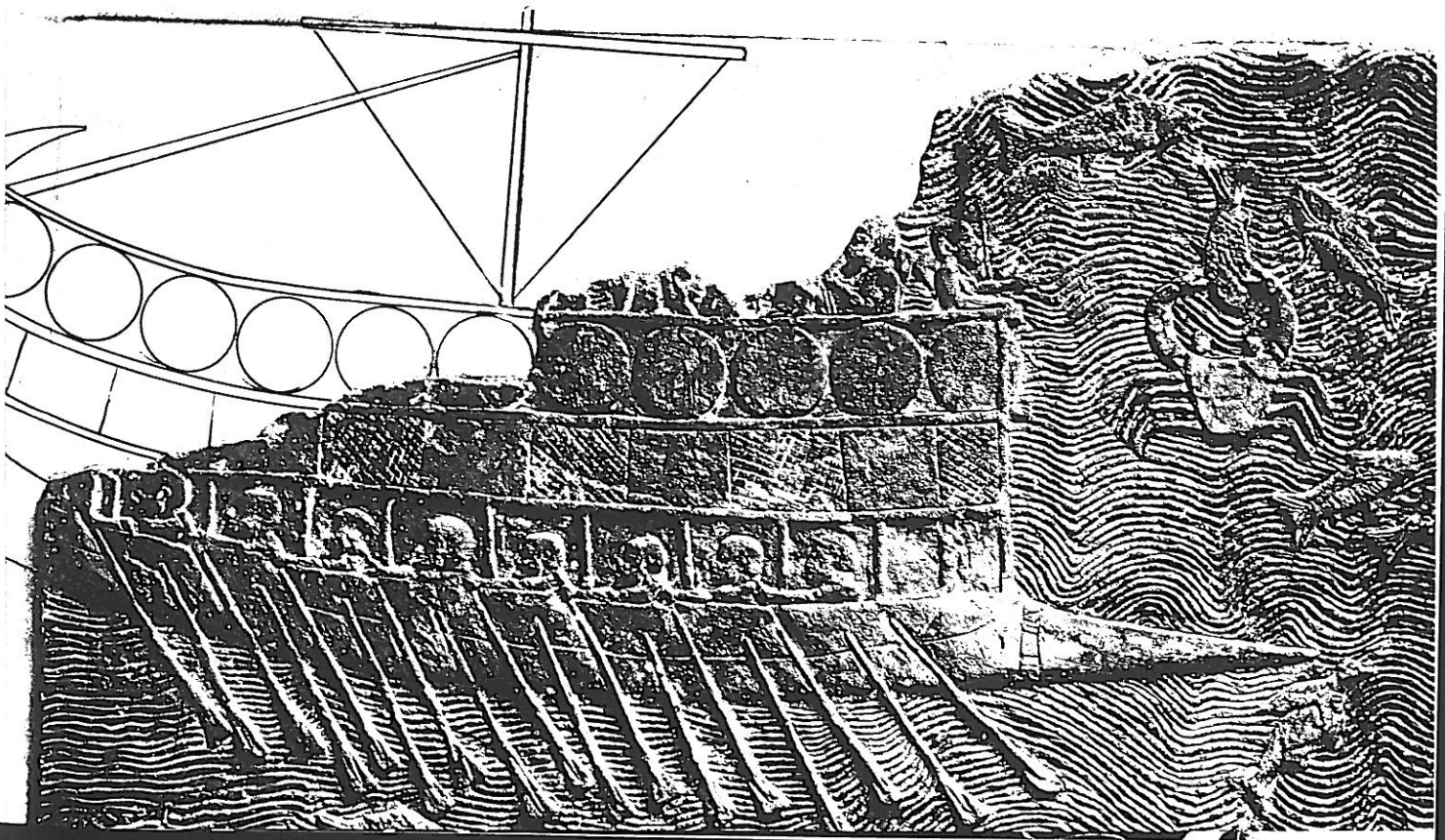


Navire de commerce phénicien, ici naïvement représenté (comparer la grosseur des têtes des passagers et la grandeur du bateau). Néanmoins, on est en présence d'un bateau rond, forme qui prédominera dans la Méditerranée pendant de nombreux siècles.

Dès 1400, les Achéens apparaissent. En 1300, la thalassocratie crétoise est anéantie par les mêmes Achéens qui, en 1180, s'ouvrent le passage des Dardanelles (guerre de Troie) et l'accès à la mer Noire (expédition des Argonautes). Mais les Crétois étaient des marins réguliers, militaires et marchands. Les Achéens sont plus volontiers corsaires et pirates.

Les Phéniciens deviennent, à leur tour, une puissance maritime. Ils règnent de l'est à l'ouest de la Méditerranée, mais principalement sur la côte africaine. Ils ont des relais ou des établissements à Malte, en Sardaigne, en Espagne, sur tout le littoral africain. La mer

*Vaisseau de guerre phénicien, remarquable par sa proue et sa poupe qui lui permettent une rapidité de course très importante déjà. Les Grecs amélioreront considérablement ces lignes. On voit les nageurs (rameurs) à leur poste. Mais le bateau phénicien marche également à la voile, comme en témoignent le mât et la vergue. (British Museum, A. Photo Mansell Collection.)*



## PHÉNICIENS

Rouge est aussi leur domaine. Ils sont les marins des Juifs (par excellence ceux de Salomon) et des Égyptiens. Néchao les charge de faire le tour de l'Afrique. Le voyage s'accomplit en trois ans. Les marins phéniciens reviennent par les Colonnes d'Hercule (déroit de Gibraltar). Et on peut croire qu'ils ont vraiment rempli leur mission, puisqu'ils déclarent que, dans leur trajet de l'est à l'ouest, autour de l'Afrique méridionale, ils ont vu le soleil culminer à leur droite. A notre époque, grâce à cette indication, force est de les croire. A leur époque, leur assertion paraissait être invraisemblable, car les voyageurs qui, en Méditerranée, vont de l'est à l'ouest, voient toujours le soleil culminer à leur gauche.

Les Phéniciens fondent Carthage. Ils trafiquent avec l'Inde. Ils mettent cent jours pour s'y rendre, partent à l'été, y hivernent, et reviennent au printemps suivant. Mais les Phéniciens sont aussi des pirates. Les bras leur manquent. Ils suppléent l'insuffisance du recrutement maritime chez eux en se livrant à des incursions sur les côtes mal gardées et en ramènent les habitants comme esclaves.

*Odysseus (Ulysse), attaché à son mât, les oreilles bouchées, passe les Sirènes. Cet événement se situe durant la longue navigation d'Odysseus après la guerre de Troie, et avant son arrivée dans l'île de Calypso où il construisit l'étonnant bateau qui le ramena auprès de sa fidèle Pénélope.*  
(D'après un vase antique. British Museum, A.)



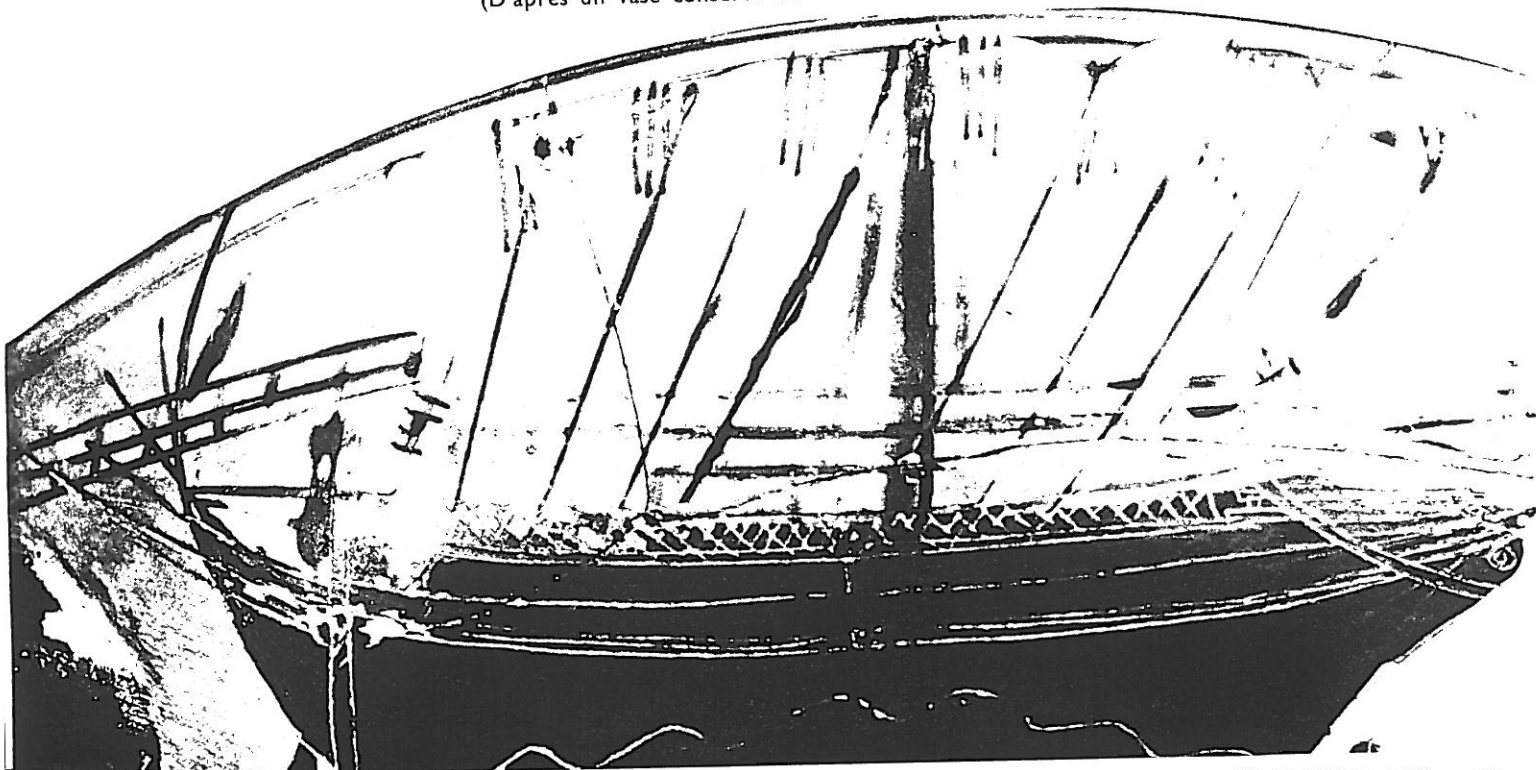
## L'Odyssée.

L'Odyssée — l'épopée d'Odysséos ou d'Ulysse — nous renseigne avec infiniment de pittoresque sur la construction navale dans l'Antiquité, environ 1100 avant Jésus-Christ. Visiblement, c'est dans l'île de Pantellaria, que le fameux Odysséos rencontre Calypso, Crétoise apparemment. « Je n'ai ni vaisseaux à rames ni hommes..., lui dit Calypso, mais prends toi-même les outils de bronze, abats de longues poutres, unis-les pour bâtir le plancher [d'un chaland] et ajoute un gaillard en hauteur. Voici une hache aux deux joues affûtées, bien emmanchée en bois d'olivier, un ciseau... Tu trouveras des peupliers, aunes et pins aux fruits secs, touchant le ciel... » Odysséos abat vingt arbres qu'il équarrit à la hache, et qu'en maître il plane et dresse « au cordeau ». Calypso lui apporte une tarière. Odysséos perce et cheville ses poutres, les unit l'une à l'autre, dresse le gaillard, fait un bordage de poutrelles serrées, plante le mât, emmanché de sa vergue. En poupe, un aviron à gouverner. De claies d'osier, il ceinture ce navire rudimentaire. Calypso lui apporte encore du tissu : il en fait des voiles, y fixe drisses et ralingues, et y amarre une écoute. Et il lance son bâtiment sur des rouleaux en rondins... Il part et arrive à l'île des Phéaciens après une traversée de 480 nautiques, accomplie en 17-18 jours, soit une moyenne allant de 1 nœud à 1 nœud et demi. Il a navigué seul, dormant le jour, se guidant la nuit à l'aide des étoiles, laissant l'Ourse à main gauche, le cap sur les Pléiades ou le Bouvier. Figure légendaire, Odysséos demeure aussi une figure exceptionnelle de marin complet.

## Grecs.

Plus habiles, plus audacieux que tous autres, et supérieurement intelligents sont les marins grecs de l'Antiquité. Ils perfectionnent l'art de la navigation, celui de la construction navale, celui du commerce maritime. Ils découvrent des mers et des terres inconnues de leurs prédécesseurs. Ils explorent la mer Noire, jettent leur dévolu sur les métaux

*Navire de commerce grec. Il s'agit d'un bateau lent et lourd, mais tenant bien la mer. Le trafic commercial maritime est déjà considérable à cette époque.  
(D'après un vase conservé au British Museum, A.)*

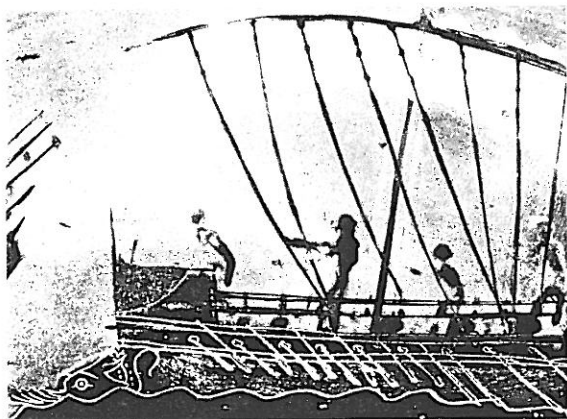




## GRECS

précieux de la côte d'Asie Mineure, sur les pêcheries de la mer de Marmara, et sur celles des estuaires des fleuves russes. Ils fondent des établissements en Italie, en France, en Espagne et dans toute la Méditerranée. La colonie grecque de Phocée (Marseille) donne le jour à deux marins étonnants : Euthymènes et Pythéas.

Euthymènes est à la fois navigateur et astronome. Il découvre l'embouchure du Sénégal. Il est le premier des Grecs à visiter les côtes de l'Afrique occidentale. Après lui, Pythéas s'aventure dans l'Atlantique, mais en remontant vers le nord. Il est, lui aussi, navigateur et astronome, et encore géographe. Il atteint la Bretagne, puis fait le tour des îles Britanniques, met le cap sur la côte européenne de la mer du Nord, atteint l'embouchure de l'Elbe, reconnaît Hélioland, dépôt d'ambre de la mer du Nord, et, de la côte du Jutland, se dirige sur la Norvège, s'aventure dans le nord, rencontre le « poumon



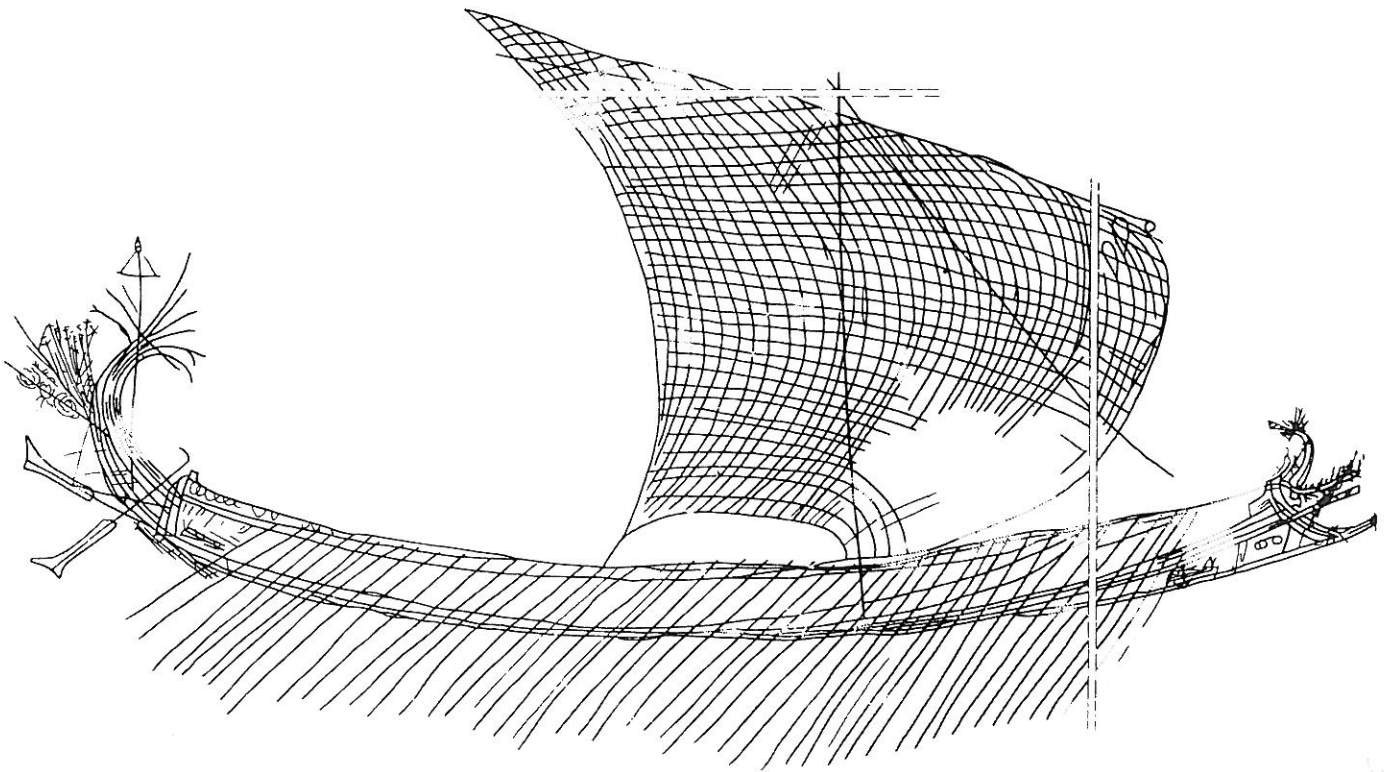
*Navire de guerre grec, d'après un vase conservé au département des Antiquités gréco-romaines du British Museum. Ce type de bateau est remarquable par ses lignes et par sa légèreté. On devine quelle devait être sa rapidité. (Photo British Museum, A.)*

marin » : le froid avec ses brumes, ses bruines et ses banquises... Quand il rentre à Marseille, il a parcouru plus de 9 000 milles marins, près de 17 000 kilomètres. Et grâce à lui on peut enfin dessiner la carte de l'archipel britannique, posséder une notion des régions voisines du cercle arctique, du monde baltico-scandinave, des côtes de la Germanie. En bref, l'Europe peut prendre conscience d'elle-même. D'autre part, les observations astronomiques de Pythéas sont remarquables. Le jour du solstice, il détermine, à l'aide du gnomon, l'obliquité de l'écliptique et la latitude de Marseille. L'erreur ne dépasse pas 11' 43".

Il remarque aussi que l'étoile polaire n'est pas au pôle même, et il attribue le flux et le reflux de l'Océan à l'élévation ou à l'abaissement de la lune par rapport au méridien.

Après Pythéas, c'est un navigateur grec qui découvre l'Extrême-Orient, allant jusqu'à l'embouchure du Yang-Tsé-Kiang.

Bons navigateurs, les Grecs sont aussi bons constructeurs. Le navire grec de la guerre de Troie, décrit par Homère, dans l'*Odyssée*, est un vaisseau peint en noir, de 52 rameurs. Les avirons passent dans des estropes de cuir. Il est armé d'un éperon de bronze, à trois dents, l'*embolon*. Les combattants, armés de javelots à pointe de bronze, y sont embusqués. Les galères grecques de la fin du II<sup>e</sup> millénaire sont encore à une rangée de rameurs : celles de Péluse comme celles de la guerre de Troie. C'est seulement environ 700 que l'on voit apparaître des galères grecques à rangs de rameurs superposés. Cette innovation est due à un ingénieur grec de Corinthe, Aminoclès, qui construit des bateaux de ce type pour le compte de la marine de guerre de Samos. A Salamine, pendant la guerre du Pélo-



Une hekatontore, ou navire de guerre à cent rames. Nota : Dans la terminologie nautique grecque, le suffixe « ore » est réservé aux navires à un seul rang de rames.

(Graffiti de la maison du Dionysos. Relevés du commandant Carlini.)

ponnèse, et durant l'expédition contre la Sicile, on voit des trières — des bateaux grecs à trois rangs de rameurs (*tria* : trois; *ère* : aviron). Les adversaires des Grecs les copient aussitôt. Mais les Grecs continuent d'accomplir des progrès, et mettent à flot des tétrères (4 rangs de rames), des pentères (5 rangs), des hexères (6 rangs), des heptères (7 rangs), et même des unités à 10, 11 ou 13 rangs de rames. Le plus renommé des constructeurs est le Grec Démétrios (de Sicile). Sur une trière, les rameurs de l'étage inférieur s'appellent des *thalamites*, ceux de l'étage supérieur, des *thramites*. Dans les *Grenouilles*, Aristophane écrit que les *zygites* pètent dans la bouche des *thalamites*, indication précieuse pour se représenter la disposition des rameurs, ou, mieux, des nageurs. Le capitaine de vaisseau Carlini a démontré que la disposition de leurs bancs était à la fois oblique dans le plan horizontal et échelonnée en hauteur. Ainsi obtenait-on une hauteur moindre des étages de rameurs superposés, et, partant, des avirons plus courts. Le système est adopté par tous les architectes navals de l'Antiquité grecque. Les Romains le méconnaîtront.

La pratique de la voile fait de notables progrès. La navigation plus encore. Les Grecs disposent d'une sorte de « guide côtier », le *Stadiasmos*, qui indique aux navigateurs les distances de port à port et les particularités des mouillages. Exemple : « D'Hermaion à Gaphara, 200 stades (le dixième de notre mille marin, qui est de 1 852 mètres). Cap présentant un mouillage des deux côtés. Eau potable. » Ou bien : « De Makaraia à Sabratha, 400 stades. Point de port, mais rade foraine. »

## LES GALÈRES ANTIQUES

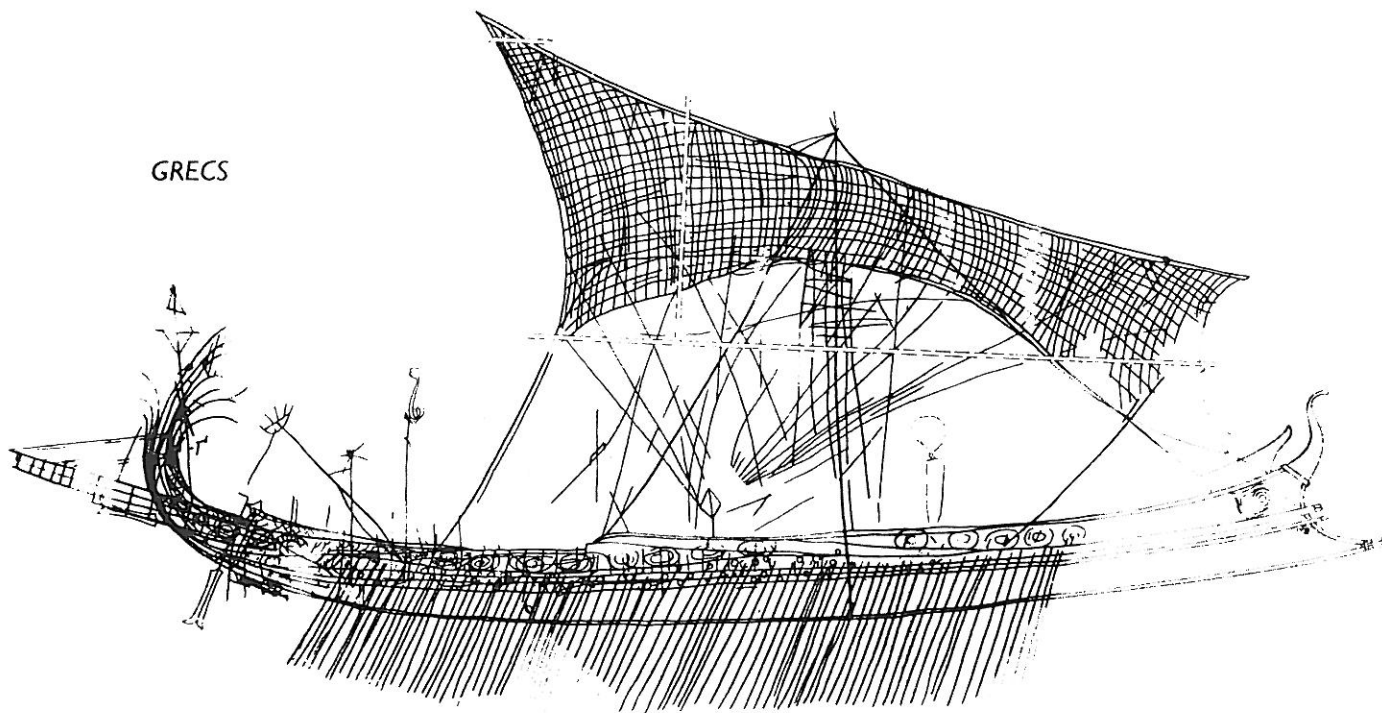
PAR LE

Capitaine de Frégate CARLINI

A Monsieur Lavant  
Hommage amical de l'auteur  
en souvenir des heures de feu  
et de tristesse  
Alabonq 22 juillet 1984  
Carlini



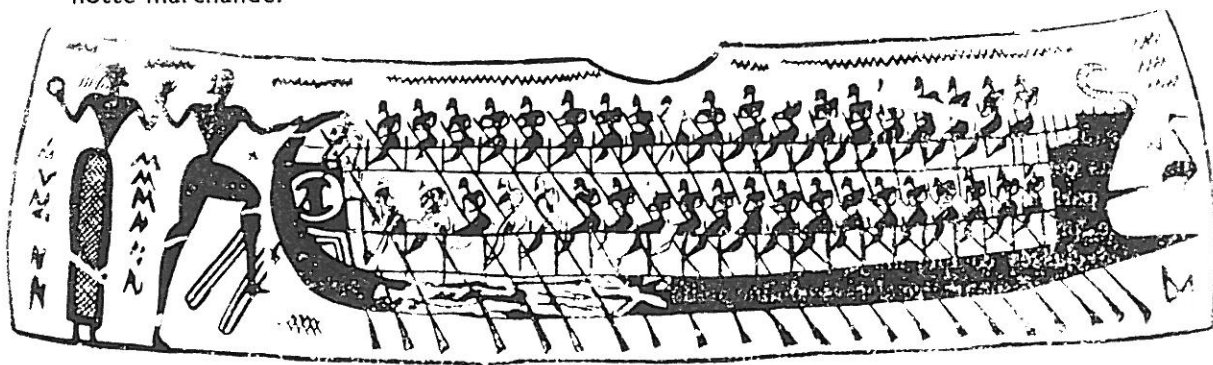
## GRECS



Une trière, ou navire de guerre à trois rangs de rames. Nota : On dit « triakontore » pour un navire de 30 rames sur un seul rang, 15 par bord. On dit « trière » pour un navire à trois rangs de rames superposés.  
(Graffiti de la maison du Dionysos. Relevés du commandant Carlini.)

Sur certaines côtes, la nuit, des feux sont allumés pour servir d'avertissement ou de points de repère aux marins en danger. Aux points importants, il existe des phares. A l'approche d'un port dont l'entrée est difficile, des pilotes locaux se présentent. Et le développement de leur marine commerciale et militaire fait accomplir aux Grecs de grands progrès en astronomie, géographie, géodésie. Les premières cartes marines sont esquissées.

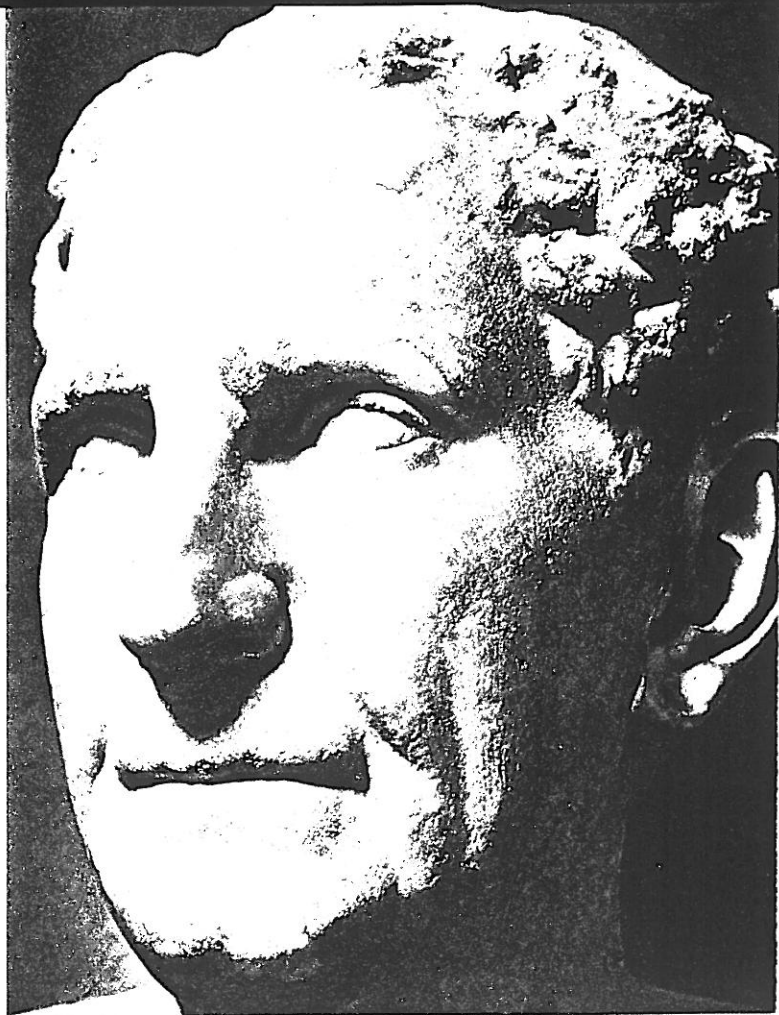
Les Romains vaincront les Grecs. Ils n'auront jamais une marine équivalente. Jamais non plus ils n'égalèrent le rayonnement économique obtenu par les Grecs grâce à leur flotte marchande.



Les fibules et les vases peints du Dipylon nous conservent de nombreuses représentations de navires de la Grèce antique. On compte une demi-douzaine de représentations sur les fibules et près d'une cinquantaine sur les vases. En voici une, figurant sur un vase, montrant la disposition des avirons de gouvernail. Le capitaine du navire va s'embarquer. (Photo Lalance.)

### *Thémistocle.*

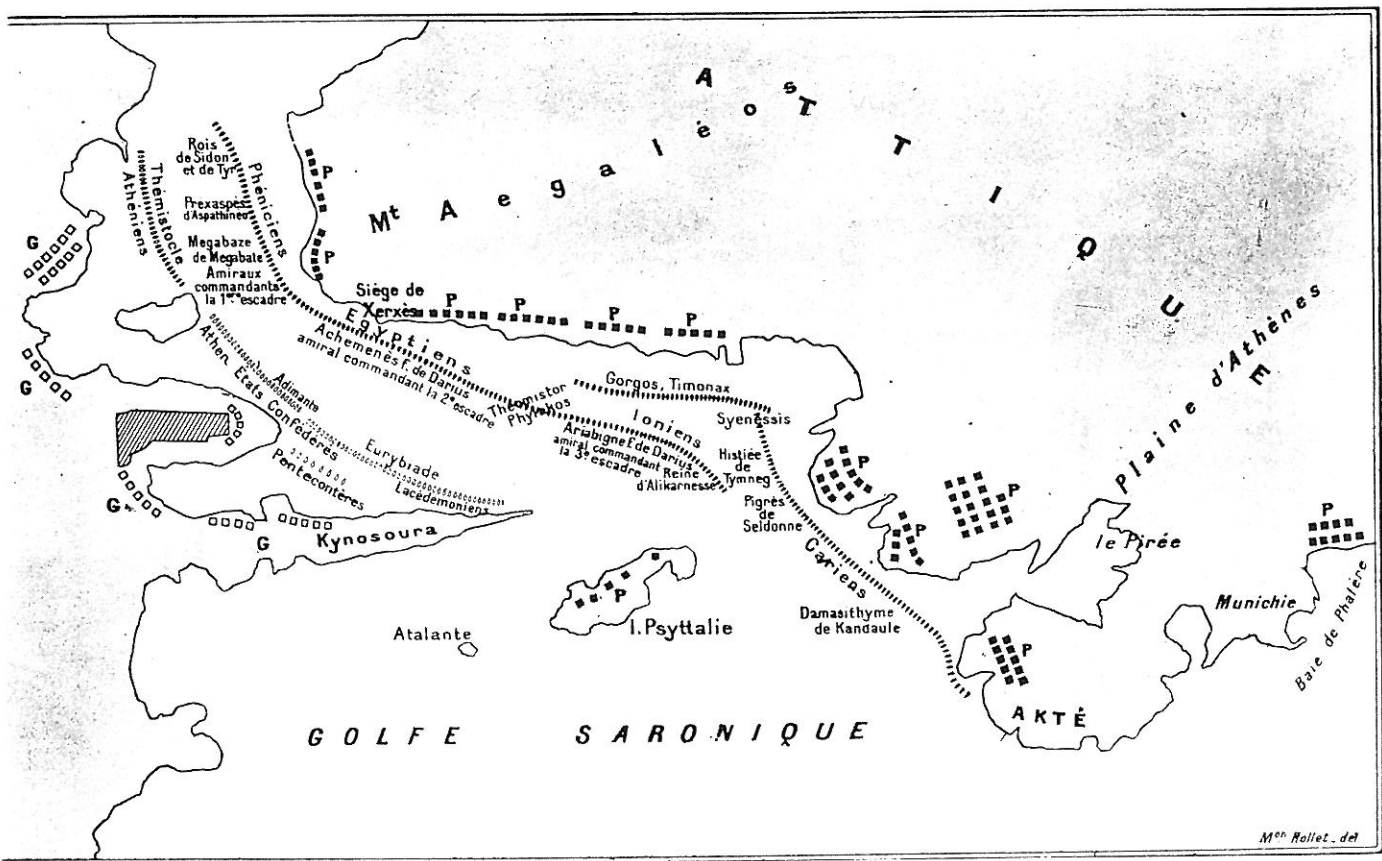
Thémistocle est le meilleur des chefs d'État de la Grèce. Il n'est pas de plus haute figure dans l'histoire de l'Europe. La Grèce lui doit son prestige, sa grandeur. Son intelligence est peu commune. Le génie est en lui. Il possède des dons excellents pour un conducteur de peuples et pour le diplomate suprême d'une nation ou d'un groupe de nations. Est-il ambitieux, retors, habile, peu scrupuleux à l'occasion ? La fin justifie les moyens. Les lauriers de Miltiade l'empêchent de dormir, mais il en récoltera d'autres ! Quel âge a-t-il à Salamine ? Trente-cinq ans environ ! Il est adroit, actif, persuasif. Il sait interpréter les oracles ou leur souffler le mot opportun. Tout est perdu, murmure-t-on, derrière lui, lors de Salamine. Alors ? Mais l'oracle est encore interrogé, et répond : « Athènes doit se retrancher derrière une muraille de bois. » Et tout de suite, Thémistocle interprète : la muraille de bois, c'est un rempart formé par les flancs de bateaux qu'on va construire en hâte et mettre à flot. Tous les mâles se feront marins. Le golfe Saronique sera le cimetière de la gigantesque flotte de Xerxès. Et marin né, comme tout Grec, Thémistocle prépare, dirige, ordonne, met en œuvre... La victoire est complète. La belle Artémise, qui s'est octroyée le titre d'amirale, en sus de son titre de reine d'Halicarnasse, n'a plus qu'à saborder son navire, cependant que les vaincus tombent aux mains des Grecs, « comme des thons pris dans un filet »... Aucun marin n'a encore égalé Thémistocle en renommée. De son temps, il est follement admiré ou exécré. A mesure que les siècles s'écoulent, on lui rend pleine justice, et les générations futures salueront toujours son nom avec respect. (Photo Alinari).



### *Salamine.*

Après Péluse, la bataille de Salamine est le deuxième grand événement maritime de l'Antiquité. Le sort du monde occidental est en jeu. Il appartient aux Grecs de barrer la voie à la gigantesque invasion des Perses. Ceux-ci, conduits par Darius, échouent à Marathon. Mais Xerxès reprend le plan de Darius et réunit des moyens énormes. Il fait traverser l'Asie Mineure à une immense armée, qui chemine par les plateaux d'Anatolie, Laodicée, Sardes, Pergame, vers les Dardanelles... Car il importe de franchir les Dardanelles pour atteindre les Grecs dans leur péninsule.

Xerxès rassemble sur le littoral de l'Asie Mineure, dans la région de Smyrne, une flotte gigantesque. Il réquisitionne tous les bateaux égyptiens, phéniciens, et même les grecs. Ceux-ci, qui résistent, sont mis au pas. Xerxès ordonne un exemple. Polykratos,



Position des belligérants avant la bataille de Salamine. (Croquis de Constantin Rados.)

tyran de Samos, qui dispose de 100 bateaux de guerre, est arrêté et crucifié. Après quoi, tous les armateurs et capitaines se soumettent. Et la flotte réunie par Xerxès fait route vers les Dardanelles où elle constitue, pour l'armée, un pont de bateaux extraordinaire. Le passage exige sept jours et sept nuits. La troupe vit sur les pays traversés et reçoit des vivres des bateaux qui appuient l'offensive et sont chargés de lourdes cargaisons.

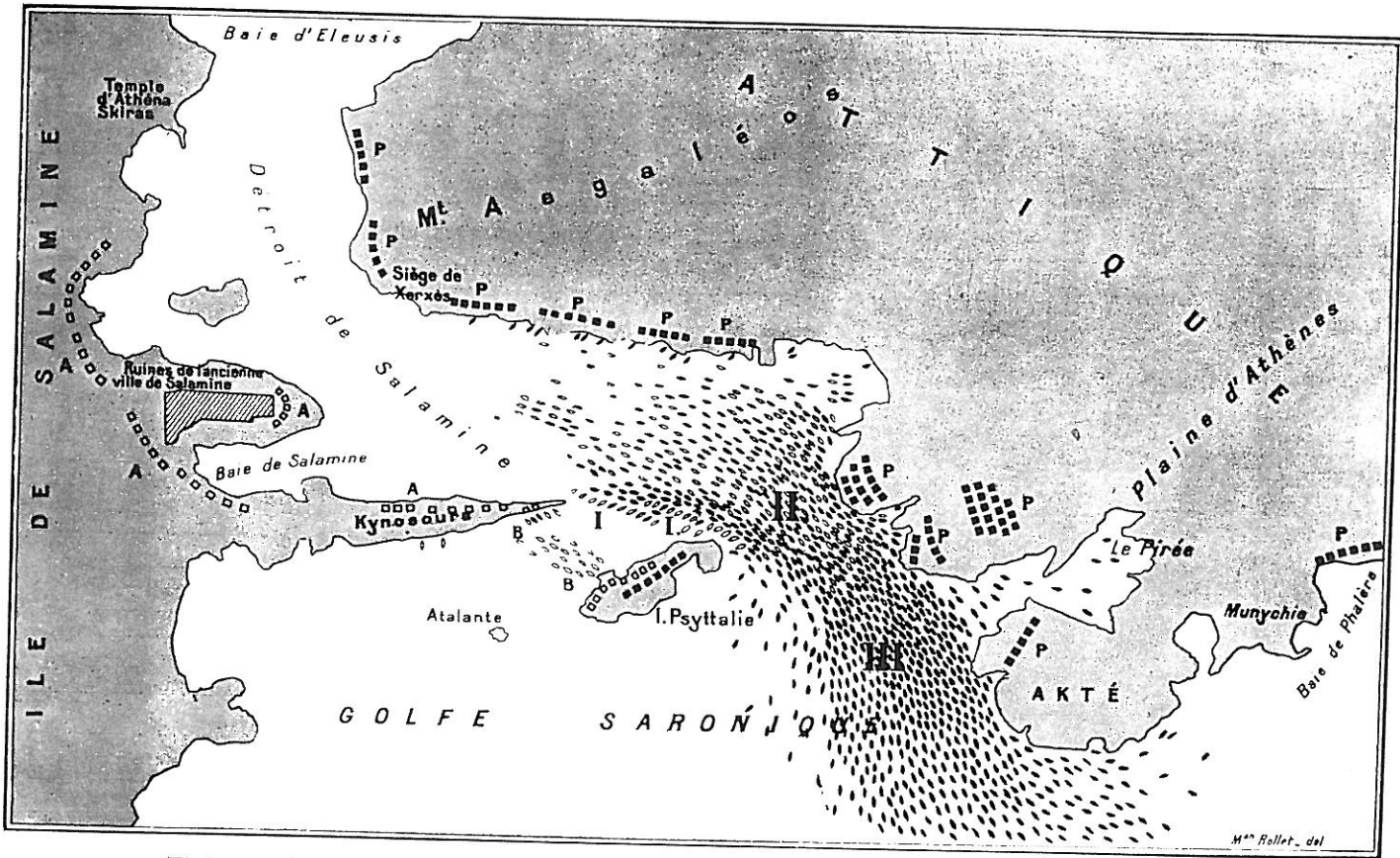
L'héroïsme de Léonidas et de sa poignée de combattants aux Thermopyles ne sauve rien. Au contraire, cette défaite sur terre entraîne le repli de la flotte grecque qui soutenait le flanc des troupes au cap Artémision, et qui, en de nombreuses rencontres, avait infligé déjà des pertes sévères à la flotte de Xerxès.

A celui-ci, la route de l'Attique est donc ouverte. Et voici les Perses en vue d'Athènes. Mais Thémistocle, cet homme exceptionnel qui préside alors aux destinées d'Athènes et qui sera l'artisan de sa grandeur, fait évacuer la capitale. Femmes et enfants se réfugient dans l'île de Salamine. Autour de Thémistocle, on pense même à se retirer dans le Péloponnèse après un dernier combat sur l'Acropole... Thémistocle tient bon. Xerxès peut incendier les temples et les tombeaux : il n'ira pas plus loin. C'est là, auprès de Salamine, dans le golfe Saronique, qu'il devra accepter la bataille, bataille décisive

Monnaie de Magnésie, représentant le sacrifice et la mort de Thémistocle.







pour Thémistocle. Et Xerxès ne semblant pas pressé de combattre, Thémistocle lui envoie un émissaire. Celui-ci annonce que la flotte grecque va se retirer. Alors, Xerxès n'hésite plus, et la bataille s'engage dans ces passes étroites où les marins grecs sont à leur aise, et où les Perses ne peuvent utiliser leurs puissants moyens. On voit, chez Xerxès, une femme chef d'escadre : Artémise, reine d'Halicarnasse. Elle commande une partie de la flotte d'Ionie (100 navires). La flotte phénicienne compte 300 navires. La flotte égyptienne, 200. L'escadre de Cilicie, 100. La division de Lycie, 50. La flotte de Carie, 70. Cinq autres escadres d'Asie Mineure totalisent 237 unités. Et ce n'est pas tout !

Après de Thémistocle, commandant suprême, le marin le plus valeureux est Eurybiade. La flotte est divisée en aile droite, corps de bataille et aile gauche. 119 bateaux à l'aile droite, 129 au centre, 120 à l'aile gauche. Tout obéit aux signaux et ordres de Thémistocle. Ce jour est le 28 septembre 480. Il s'achève par le désastre des Perses.

*Dernière phase de la bataille de Salamine. Thémistocle est vainqueur. Les Perses sont en fuite. (Croquis de Constantin Rados.)*

*Navire grec représenté sur un vase antique. A l'intérieur du navire, le capitaine salue la terre. Le navire va accoster. Les deux hommes, à l'avant, se préparent à la manœuvre. (Photo British Museum, A.)*





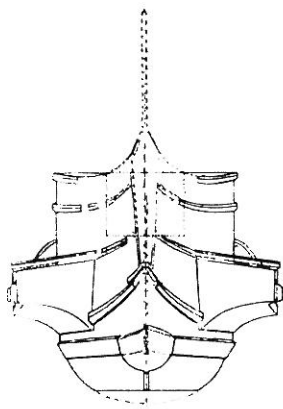
La Victoire de Samothrace (de face) intéresse l'histoire de la Marine principalement par son socle qui représente, grandeur nature, un modèle courant de galère grecque. (Musée du Louvre. Photo A. Vigneau. Éditions « Tel ».)

Aucun haut fait naval ne dépasse Salamine dans l'histoire des peuples, et aucun nom de marin n'a pu, jusqu'à ce jour, égaler en prestige celui de Thémistocle.

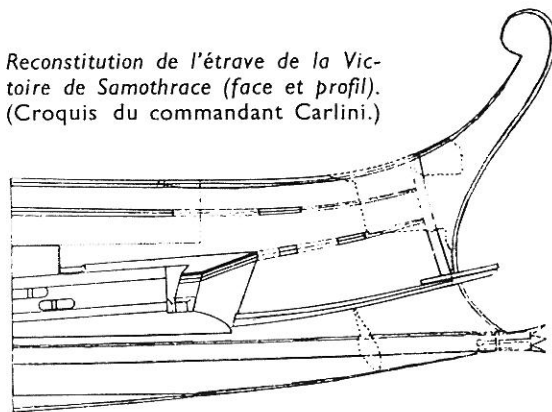
### Samothrace.

Le magnifique bloc statuaire conservé au Louvre et surnommé « Victoire de Samothrace » devrait être appelé « Victoire de Salamine ». Il est à peu près certain que cette Victoire « devait fouler une galère vaincue de Salamine », et, probablement, une « pentère ». Telle est l'opinion du capitaine de vaisseau Dominique Carlini, savant éminent en matière de marines de l'Antiquité. La découverte en est due au consul de France à Andrinople, Champoiseau. La statue seule était en plus de 200 morceaux. Il n'existe pas de meilleure représentation de navire de guerre antique.

Pour reconstituer l'avant de ce bateau, le commandant Carlini a utilisé les renseignements fournis par les monnaies contemporaines de Démétrius Poliorcète et d'Antigone Gonatas. Le socle de la Victoire de Samothrace a deux mètres de haut. On doit admettre qu'il représente l'avant d'un navire de trois mètres de hauteur totale, ce qui correspond aux dimensions normales d'une galère. Il semble que l'artiste ait représenté, grandeur nature, un modèle courant de navire de guerre.



Reconstitution de l'étrave de la Victoire de Samothrace (face et profil). (Croquis du commandant Carlini.)

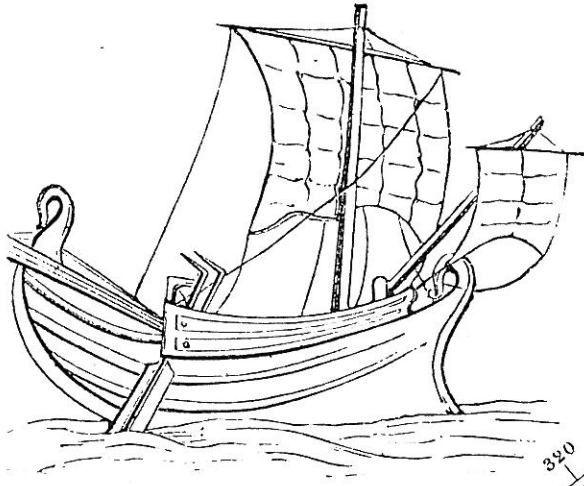


### Romains.

Athènes a connu des virtuoses de la construction navale. Les Romains, successeurs des Grecs, construisent une marine militaire, mais avec des navires simplifiés dont la combinaison d'avirons ne dépasse pas la *trirème* — la *trière* des Grecs. De ceux-ci, ils adoptent l'éperon en bronze, à trois pointes comme un trident. Plus tard, au cours de la deuxième guerre punique, ils utilisent une passerelle de débarquement à crochet : ce sont leurs légendaires *corbus*.



ROMAINS

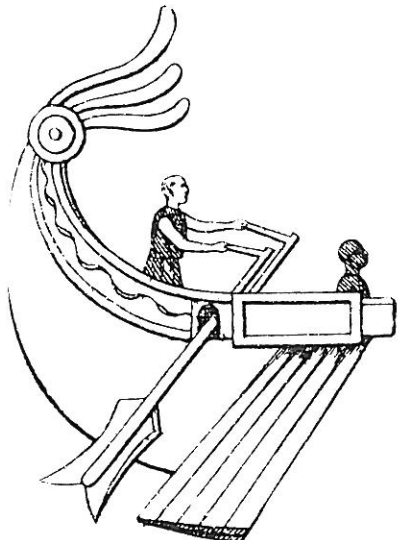
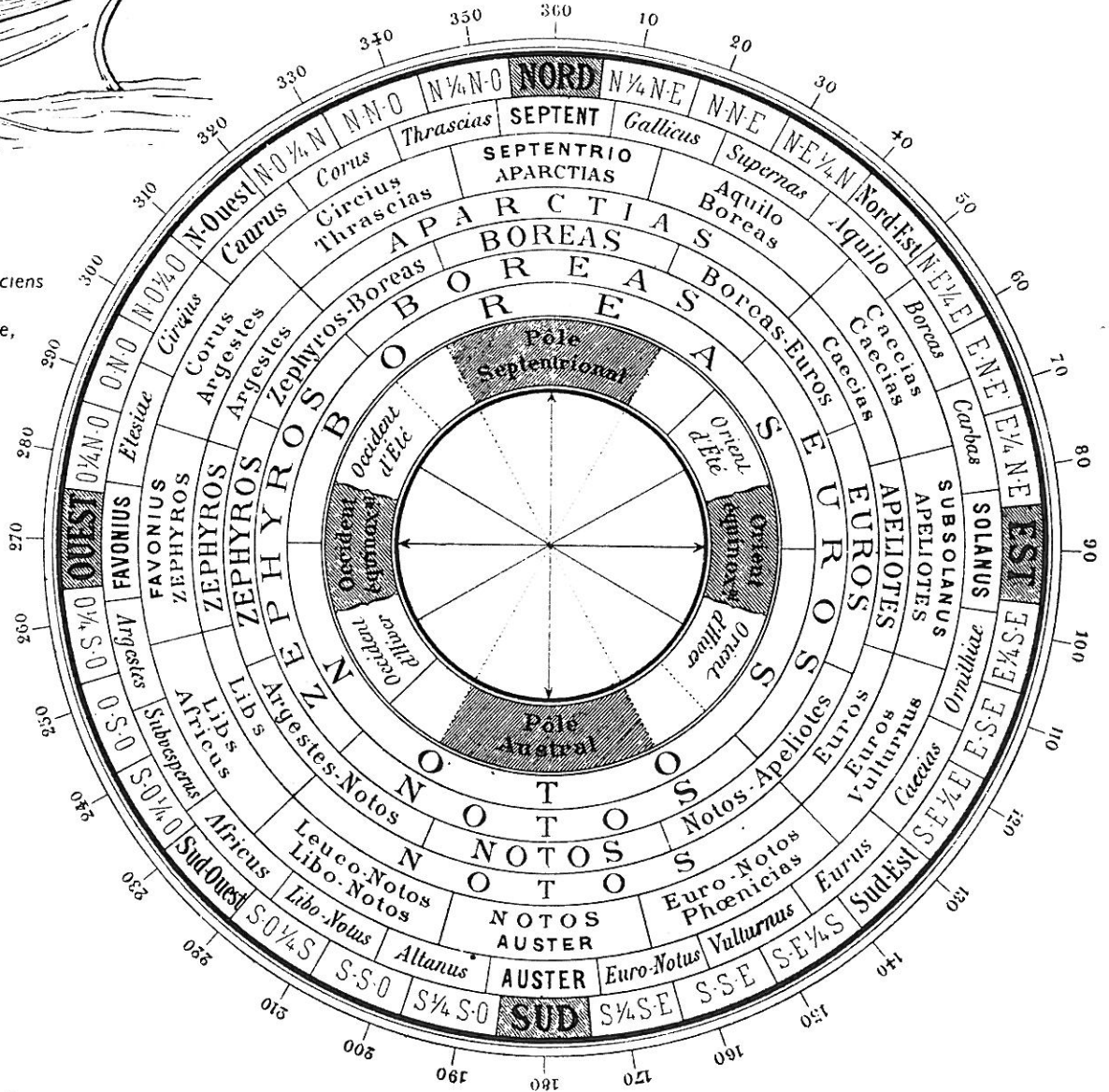


Navire antique à voilure romaine, c'est-à-dire à voile carrée, la seule employée par les Anciens. La voile triangulaire n'apparaît en Méditerranée qu'au Moyen Age. Le petit mât incliné, appelé beaupré ou artimon, est un mât de charge. (Collection Borghèse. Rome. D'après Jal.)

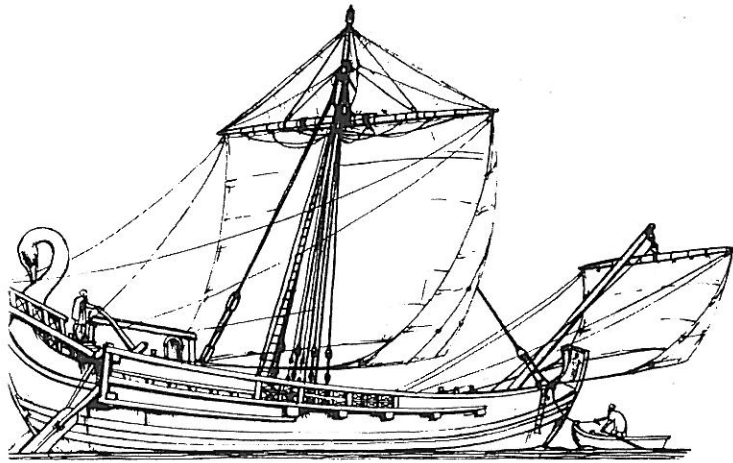
Rose des vents des Anciens comparée à celle des Modernes. On distingue, en allant du centre à la circonférence circonscrite :

- 1°) la rose de 2 vents des anciens Grecs ;
- 2°) la rose de 4 vents ;
- 3°) la rose de 8 vents d'Homère ;
- 4°) la rose de 8 vents d'Aristote ;
- 5°) la rose de 12 vents de Timosthène ;
- 6°) la rose de 24 vents de Vitruve ;
- 7°) la rose de 32 « quarts » de notre temps.

(D'après Vars.)



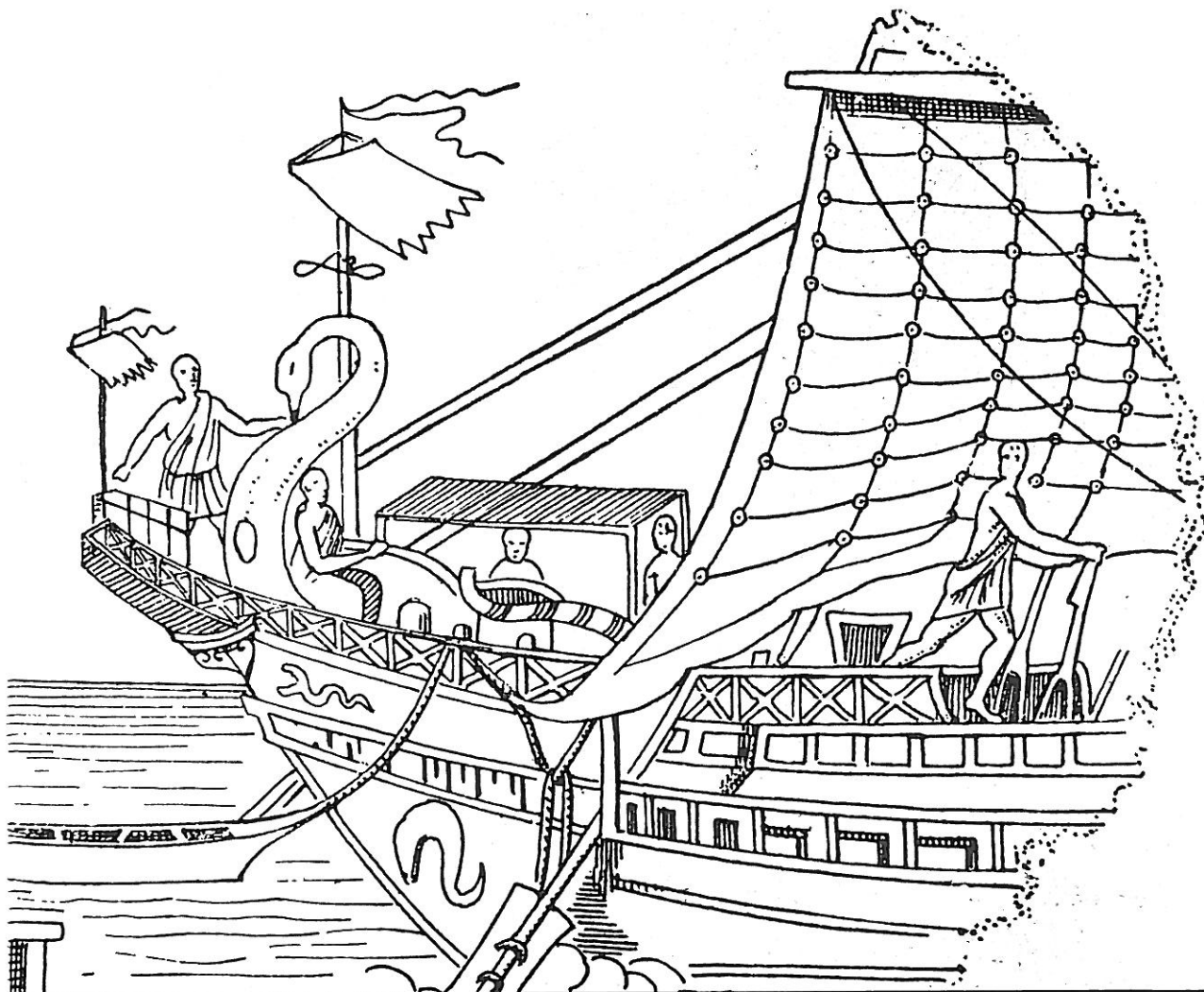
Voici un type de gouvernail des marins de l'Antiquité. Le gouvernail à l'arrière, attaché à l'étambot et pivotant, n'apparaîtra qu'au XIII<sup>e</sup> siècle. Les Anciens gouvernaient à l'aide d'avirons plus longs et aux pelles plus larges que dans l'aviron normal. Sur les petits bateaux, un seul aviron de queue. Sur les autres, deux, l'un à tribord (droite), l'autre à bâbord (gauche). Ces avirons s'appuient sur une échancre du plat-bord ou passent par un sabord. (D'après Vars.)



Bateau romain du II<sup>e</sup> siècle avant Jésus-Christ. Il s'agit d'un navire de guerre, et il ne se distingue guère des constructions plus anciennes, sinon qu'il est plus massif et plus lourd que les bateaux grecs. (D'après un vieux livre. Scheepvaart. Amsterdam.)

Les Romains n'ont pas, dès l'abord, la maîtrise de la Méditerranée. Ils doivent la partager avec les Carthaginois, héritiers des Phéniciens. La mer est divisée en zones d'influence. Ainsi s'établit une paix très longue, qu'interrrompent les guerres puniques. Alors les Romains se créent une marine à la taille de leur empire, afin d'arracher aux Carthaginois, en premier lieu, leur maîtrise sur le détroit de Messine. Quand Carthage succombe, Rome est la maîtresse incontestable du « centre du monde », car ainsi doit être appelée cette masse d'eau que les Orientaux qualifient de « mer Verte » ou de « mer Blanche ».

Navire romain avec poupe à galerie, d'après un livre ancien. Le mât d'arrière est un mât de charge. Une embarcation suit toujours le bateau. Celui-ci semble être aménagé pour transporter des passagers de marque. (Photo Lalance.)

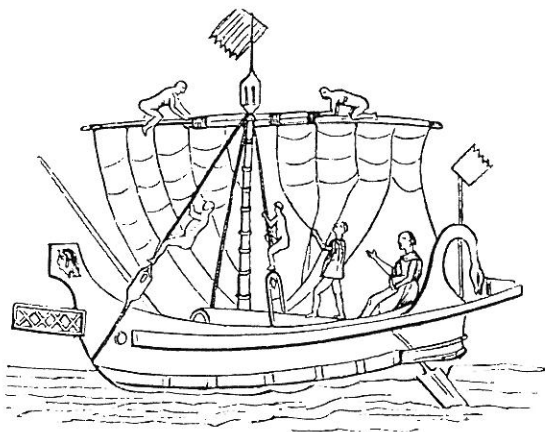




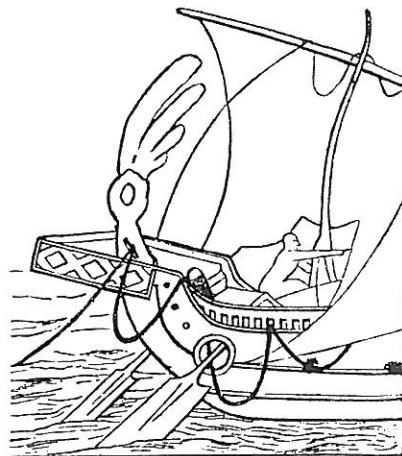
Trirème et birèmes romaines, d'après un livre ancien. Ici, on voit une simple cabine derrière l'homme qui commande. Mais il existait de plus importants bateaux, pourvus de cabines luxueuses et de salles de bain. (Photo Lalance.)

Les bateaux romains sillonnent les mers. Ils hantent la Baltique, riche d'une espèce de résine que les dames romaines utilisent pour se teindre les cheveux. Car les cheveux rouges sont à la mode. Honte à la Romaine qui n'a pas la chevelure comme il sied ! Et les bateaux de rapporter des cargaisons d'ambre.

Pour la guerre, les Romains augmentent la puissance de leurs bateaux : de véritables forteresses flottantes pourvues de tours, d'éperons (*rostri*), de ces *corbus* ou *corvi*, munis de grappins et que l'on rabat sur l'adversaire pour permettre l'abordage. Ces navires de guerre sont gréés d'une voile, qu'ils utilisent par vent favorable. Par vent contraire, et, quel que soit le vent, au combat, le marin romain ne se sert que de ses avirons.

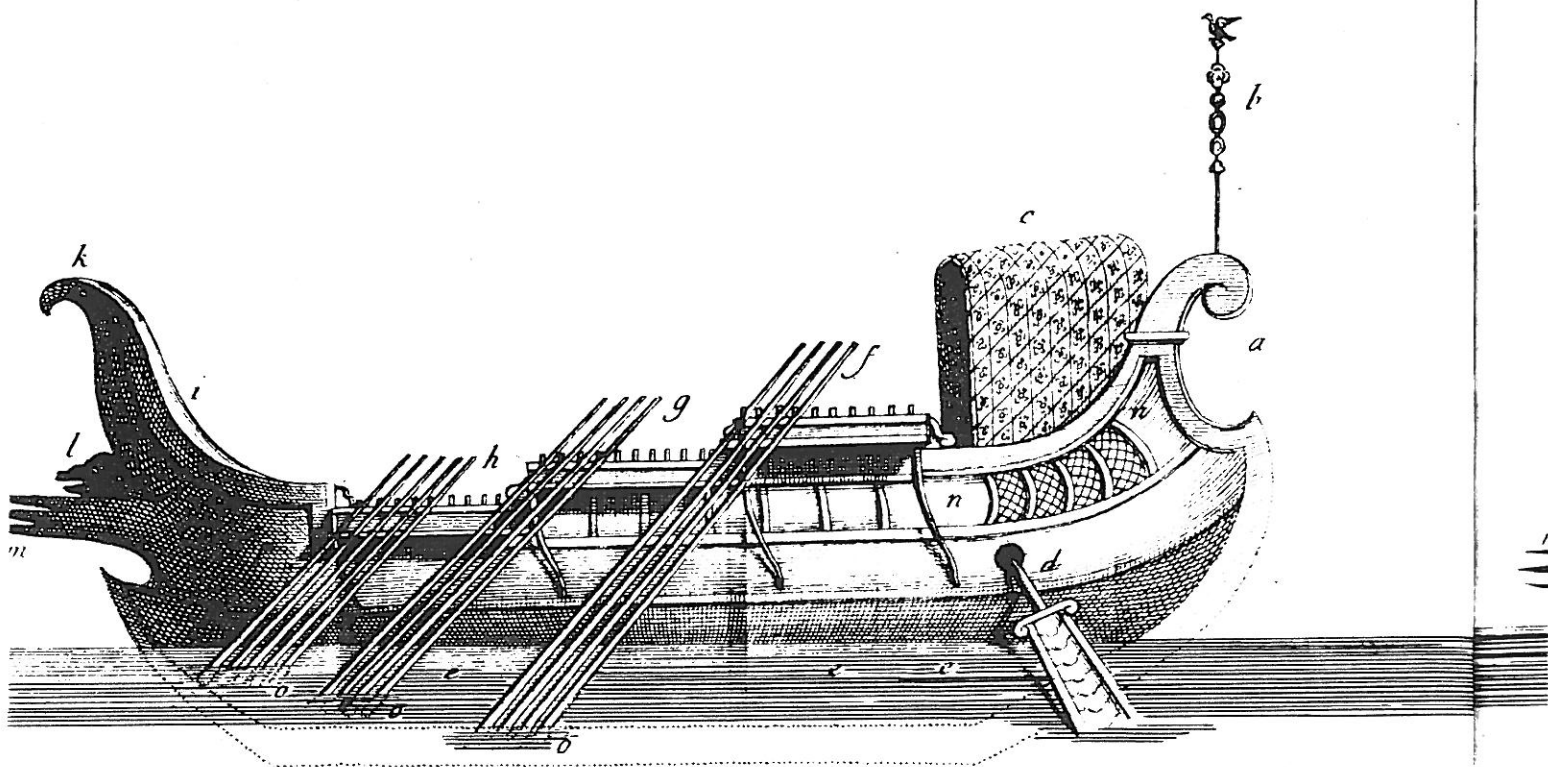


Type de navire relevé sur un bas-relief d'une tombe de Pompéi. Au sommet du mât, un pavillon muni d'un *carchesium*, analogue à notre calcet, sorte de gobelet fait de pièces d'assemblages et portant les poulies destinées au passage de la drisse (cordage qui sert à hisser la vergue). (D'après Vars.)



Poupe d'un vaisseau romain, avec le gouvernail et la loggia. (Peinture antique d'Herculanum. D'après Vars.)





Les deux planches vis-à-vis représentent deux vaisseaux de guerre anciens tirés en partie des bas-reliefs de la colonne Trajane et en partie d'une estampe qu'Onuphre Panvini de Vérone fit graver sous le titre de « Naumachiae, sive navalis pugnae descriptio. » On voit que ces deux bateaux sont des trirèmes à dix bancs



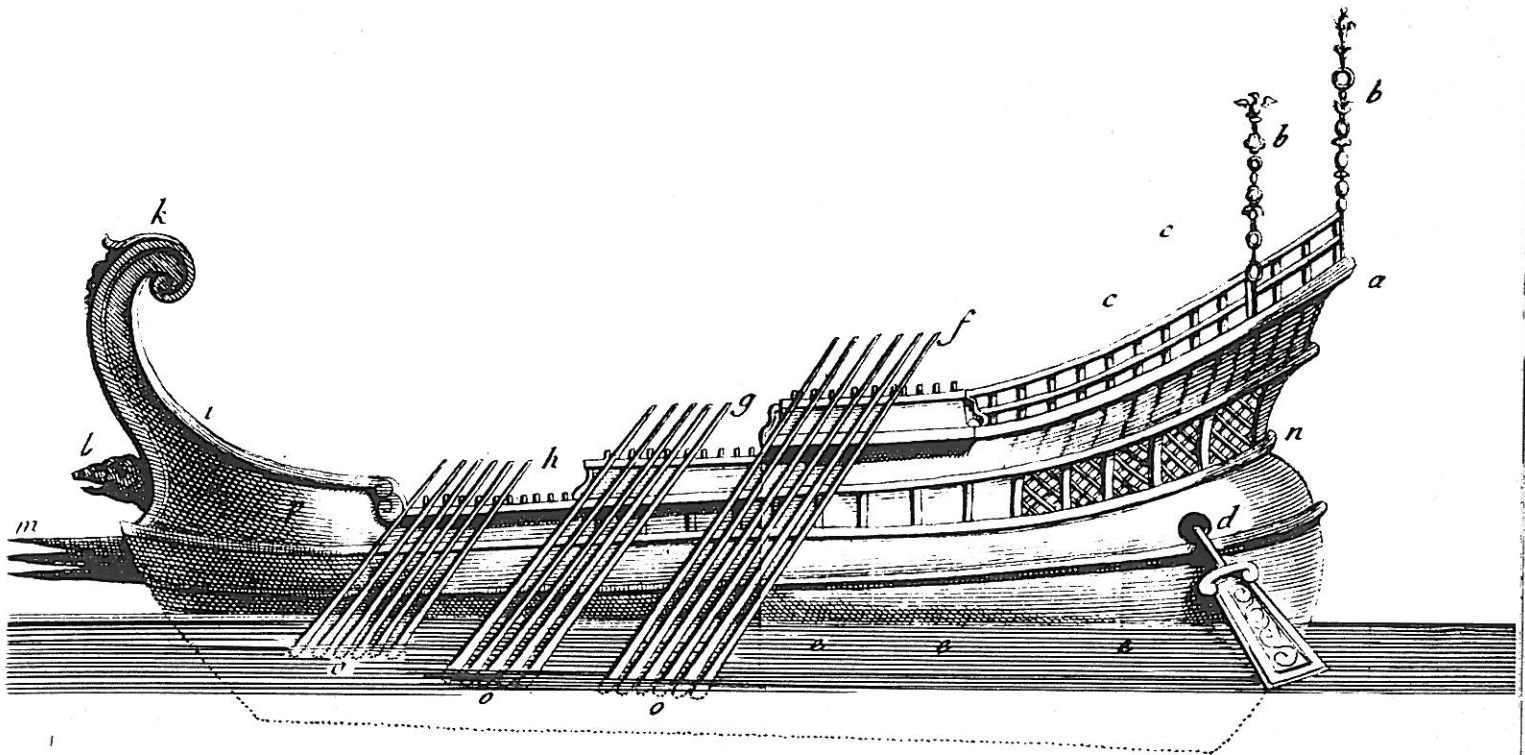
Quand la marine de guerre romaine aura joué son rôle, l'État ne lui accordera plus ses soins, et il en périra. Néanmoins, un effort sera accompli dans le domaine de la marine marchande. Pour la surveillance des côtes, sera créé un nouveau type de bateau, plus souple, mieux manœuvrable : la *liburne*.

Nul nom d'amiral romain n'est aussi célèbre que celui de Duilius, le vainqueur de Myles, en 260, au temps de la première guerre punique. Dix ans plus tard, s'élabore un programme naval et de salut public à Rome. En 241, c'est la victoire de l'amiral Lutatius qui met un terme à la guerre. Quand Hannibal fait trembler l'Italie, les Romains manœuvrent par la mer. C'est à la faiblesse de sa flotte que Carthage doit sa défaite finale. L'ultime assaut contre le fort de Carthage est donné par l'amiral Manlius.

Au temps de César, contre les Vénètes qui occupent la région de Vannes avec deux cents bateaux, est dirigée une flotte construite par le Romain sur les bords de la Loire.

Jules César.





de rameurs par étage. En *k*, la flèche de l'éperon avec les jauterraux. En *l* et en *m*, les rostres. En *i*, la proue. En *f, g, h*, les avirons. En *c*, le lieu où se tiennent les officiers et les pilotes. En *b*, les enseignes de poupe. En *d*, l'aviron de gouvernail. (D'après Deslandes : « Essai sur la Marine des Anciens ». Photos Lalance.)

César sort victorieux du combat. Puis il transporte son armée, à l'aide de sa flotte et de bateaux réquisitionnés sur les côtes de la Manche, jusqu'aux rivages de l'Angleterre. L'expédition réussit. Un peu plus tard, la défense de la Gaule est confiée à deux flottes. L'une a comme port d'attache Fréjus. L'autre, Boulogne, où les Romains élèvent un phare puissant. Ils établissent des milices pour la défense des côtes ; et les fleuves sont gardés par des flottilles.

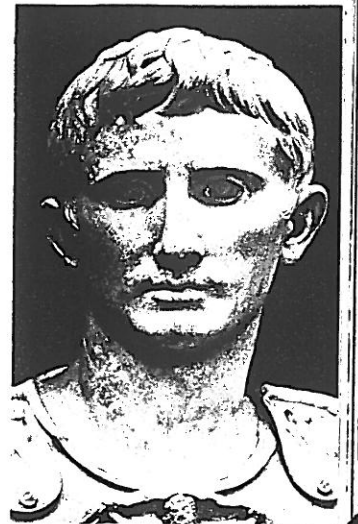
Il faut aussi, aux Romains, lutter contre la piraterie. D'où l'organisation de la Cilicie en province romaine. C'est Pompée qui triomphe des pirates.

Des lignes régulières existent pour le transport des voyageurs. Certaines ont meilleure réputation que d'autres, du fait des bateaux employés, de la valeur des capitaines, des matelots, ou du fait des routes suivies. Lorsque le petit-fils d'Hérode, Agrippa,

Marc Antoine et Cléopâtre, les vaincus de la bataille d'Actium.  
(Cabinet des Médailles. Photos Hachette.)



L'empereur Auguste, le vainqueur de Marc Antoine et de Cléopâtre. La victoire d'Actium (2 septembre 31 av. J.-C.) ne renforce pas seulement le pouvoir d'Octave Auguste sur l'empire. Elle lui rend la maîtrise de la Méditerranée et de toute l'Afrique du Nord. (Musée du Vatican. Photo Giraudon.)



## CARTHAGINOIS

se prépare à quitter Rome pour retourner en Judée, l'empereur lui recommande d'emprunter un des bateaux d'Alexandrie, cette route étant la meilleure, et les voiliers de cette ligne étant excellents. « Leurs équipages éprouvés les conduisent avec la sûreté et la précision d'un conducteur qui guide ses chevaux dans un champ de course. »

Les bateaux d'Alexandrie apportent à Rome le blé indispensable à une population qui n'en produit pas. L'arrivée de ces bateaux est saluée avec joie. Certains sont de grandes dimensions. 600 hommes peuvent prendre place à bord. En grandeur et en capacité, ils ne se distinguent guère des cargos de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle.

### *Carthaginois.*

La victoire de Duilius sur les Carthaginois n'est pas concluante. Les amiraux romains connaissent, par la suite, de retentissants échecs. Les Carthaginois envoient par le fond jusqu'à 700 bateaux et 200 000 soldats italiens. La deuxième guerre punique, grâce au plan naval des Romains, est fatale aux Carthaginois, qui, dès lors, paient un écrasant tribut à Rome. Avec Hannibal, la guerre recommence, mais le chef de guerre génial entre tous est desservi par une marine insuffisante. Une fois de plus, la Mer affirme sa supériorité sur la Terre. En fin de compte, Carthage est détruite, et Rome s'impose au monde occidental. Qui sait ce que celui-ci a perdu à ce que Carthage ne fût pas le trait d'union entre lui et les anciennes civilisations de la Méditerranée ?

*Hannibal, ou, mieux, 'Annibal, le plus grand des Carthaginois, est magnifiquement portraituré par Tite-Live : « Hannibal prenait toutes dispositions utiles pour faire face au danger, mais, à l'heure du péril, il montrait un très grand sang-froid. Aucun obstacle ne l'abattait, ni ne freinait son ardeur. Il était indifférent à la chaleur et au froid. Mangeant et buvant seulement pour assouvir les besoins de son corps, jamais il ne commettait d'excès. L'heure de son lever et celle de son coucher étaient indépendantes du jour et de la nuit. Hannibal se reposait quand il en avait le loisir. Pour dormir, peu importait qu'il eût un lit ou qu'il fût au calme. On le trouvait souvent enroulé dans un manteau, couché sur le sol, entre deux sentinelles. Son vêtement était le même que celui de ses soldats, mais ses armes et son cheval faisaient impression sur chacun. C'était le meilleur cavalier et le meilleur fantassin de toute son armée. Premier à la bataille, il était aussi le dernier à quitter le combat... Il avait les yeux vifs, le regard pénétrant... » (Détail d'un buste en marbre. Musée de Naples. Photo Brogi.)*

