

Trois modèles de navire en marbre au Musée de Sparte

In: L'antiquité classique, Tome 38, fasc. 2, 1969. pp. 430-446.

Résumé

1) Un ex-voto en marbre, socle d'une statue disparue, datant du début du IIIe s. ap. J.-C, est constitué en partie par un modèle de galère dont le type est antérieur de deux ou trois siècles. 2) Une horloge solaire à quatre cadrans, du milieu du ne s. ap. J.-C, est ornée d'une proue de galère dont le type est hellénistique. 3) Un fragment de sculpture paléochrétienne, comparé à d'autres modèles de navires, permet d'obtenir une certaine connaissance des formes de carène antiques.

Citer ce document / Cite this document :

Basch Lucien. Trois modèles de navire en marbre au Musée de Sparte. In: L'antiquité classique, Tome 38, fasc. 2, 1969. pp. 430-446.

doi : 10.3406/antiq.1969.1556

http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/antiq_0770-2817_1969_num_38_2_1556

TROIS MODÈLES DE NAVIRES EN MARBRE AU MUSÉE DE SPARTE

Dans les réserves du Musée de Sparte figurent trois modèles de navires en marbre, tous inédits, du moins à ma connaissance ¹. M. Angelos Delivorrias, épheure des Antiquités de Laconie, a bien voulu m'autoriser à les étudier et à les publier. Je l'en remercie vivement.

I. — LE MODÈLE DE GALÈRE (Pl. I, II et III) *

Le modèle, en marbre gris, est long de 104 et large de 27 cm. Il est brisé en deux morceaux, actuellement rassemblés : la poupe (N^o 4069 de l'inventaire du Musée) et le reste du bâtiment (N^o 4391). Le navire est percé verticalement en son centre par une forte tige métallique, solidaire d'un socle parallélépipédique en marbre, haut de 62 cm². La partie supérieure de ce socle comporte un léger exhaussement rectangulaire, dont la surface est piquetée de façon à représenter la mer. Le socle, long de 161 cm et large de 63 cm, est décoré, sur l'une de ses faces latérales, d'un Atlas et sur l'autre d'une Victoire. La frontalité accusée des personnages permet, tout en faisant la part d'un certain provincialisme, d'attribuer l'ensemble du monument à la première moitié du troisième s. ap. J.-C. Certains détails de la coiffure de la Victoire tendent à confirmer cette datation.

La présentation du modèle sur son socle est particulièrement heureuse, grâce à l'invisibilité de la tige, entièrement dissimulée

¹ J. POUJADE, dans *La route des Indes et ses navires* (Paris, 1946), fait état d'« une pierre sculptée du Musée de Sparte » en forme de navire (p. 275, fig. 75 : légende). Il s'agit certainement d'un des trois modèles décrits ici.

² Le socle repose actuellement sur deux supports hauts de 28 cm ; il n'est pas certain qu'ils fassent partie du monument.

* Les photographies qui accompagnent cet article sont de l'auteur.

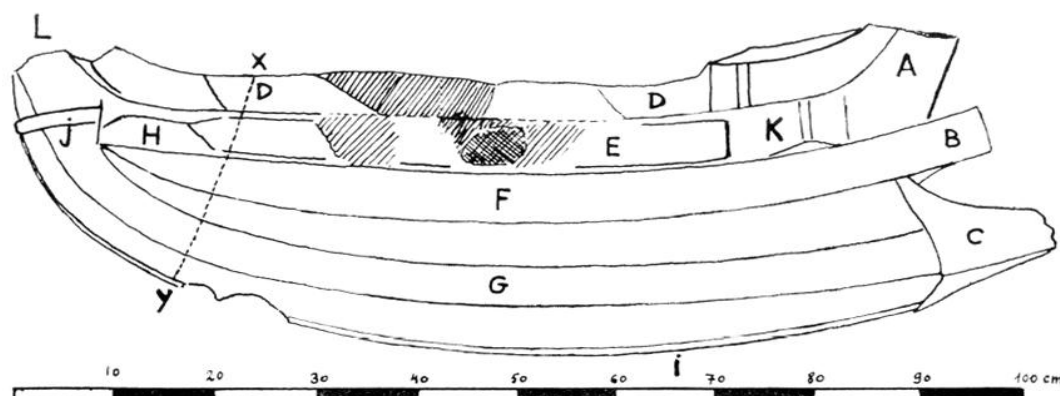


FIG. 1. — Profil tribord du modèle M 4391 (à droite de la ligne XY) + M 4069 (à gauche de la ligne XY) du Musée de Sparte. Les hachures indiquent les parties brisées.

à l'intérieur du navire : la galère semble tenir en équilibre et aucune de ses parties, pas même la quille, n'est engagée dans une structure étrangère à la plinthe.

La partie supérieure de la galère, celle qui représente le pont, est la plus endommagée. On relève dans la région centrale deux zones de destruction, et notamment deux cavités qui correspondent très probablement à l'arrachement de deux statues auxquelles le navire devait servir de base.

Le monument, qui nous est, par conséquent, parvenu très incomplet, a été découvert, d'après l'inventaire du Musée, à une date non précisée, sur l'acropole de Sparte, peut-être à proximité de l'église Saint-Nicon.

Contrairement aux auteurs des deux « modèles » que j'examinerai plus loin, pour qui la représentation du navire n'était pas le but principal, le sculpteur a cherché à montrer une galère réelle en réduction : aucun des éléments essentiels d'une galère d'époque romaine ne manque. Toutefois, chacun de ces éléments est traité de façon brutalement schématique, sans aucun souci de détail. D'autre part, les proportions mutuelles des parties n'ont pas été respectées. L'ensemble y gagne incontestablement en monumentalité, mais sa valeur documentaire est évidemment réduite. Cependant, précisément grâce à ce schématisme, il n'est peut-être pas de représentation de navire antique supérieure au point de vue didactique, chacun des éléments principaux étant souligné et mis en valeur.

La structure de la coque est dominée par les deux larges bandes horizontales F et G (fig. 1), qui représentent respecti-

vement la préceinte haute et la préceinte basse. C'est par le milieu de cette dernière que passait la ligne de flottaison.

Tandis que la préceinte basse se termine par l'éperon C, l'extrémité antérieure de la préceinte haute constitue le proembolon B, destiné à compléter, dans les hauts du navire ennemi, l'œuvre de destruction provoquée par l'éperon dans le voisinage de la flottaison.

La seule partie du navire traitée avec un certain souci de détail est la coiffe métallique qui couvre l'éperon. Des exemples de coiffes métalliques similaires sont connus par le témoignage des monnaies³. Ici, la structure de la coiffe peut être étudiée dans les trois dimensions : on voit qu'elle épouse étroitement les formes de la coque, y compris celles de la quille.

Comme l'éperon trifide est surtout connu par les monnaies et les reliefs, où il est vu de profil, il peut paraître constitué par trois lames verticales superposées. Le modèle montre qu'il s'agit en fait de trois lames horizontales superposées. D'ailleurs, toutes les représentations en trois dimensions s'accordent sur ce point⁴. La quille est visible sur toute sa longueur. C'est là un élément du navire très rarement visible, même sur un modèle, car la présence d'un socle le fait généralement disparaître. On a vu à quel ingénieux artifice on doit ici sa représentation intégrale.

Du stolos A et de l'aphlaston L il ne reste que la base. L'aphlaston est ceinturé par un câble J, que l'on rencontre sur plusieurs représentations hellénistiques et romaines⁵. Il représente vraisemblablement un *koruphaion* ou ceinture postérieure d'attache de l'hypozoma⁶.

Au-dessus de la préceinte supérieure, la zone E, encadrée par deux listons, représente la caisse de rames. Cette partie

³ Cf. F. MILTNER, *Das praenistische Biremenrelief, Jahreshefte des Österreichischen Archäologischen Instituts*, 24 (1929), p. 92, fig. 95 et p. 95, fig. 99.

⁴ Modèle en terre cuite n° S 814 du Louvre, *The Mariner's Mirror*, 52 (1966), pl. 6 et 7 ; proue de Cyrène, Scavi di Ostia, III, pl. XLII ; rhyton hellénistique, British Museum : H. B. WALTERS, *Catalogue of the terracottas ... in the British Museum*, D 201.

⁵ Voir *L'Antiquité classique*, 37 (1968), p. 155, note 43.

⁶ J. S. MORRISON et R. T. WILLIAMS, *Greek oared Ships 900-322 B.C.* (Cambridge, 1968), p. 297.

se signale par une inexactitude flagrante : quel que soit le type de galère que représente le modèle, un rang de rames au moins devait prendre appui sur une structure dépassant largement la coque proprement dite : *apostis*, *parexeiresa* ou caisse de rames. Ici, cette zone n'est pas plus large que la préceinte F qu'elle surmonte, ce qui est techniquement inconcevable.

La caisse de rames se termine, à l'avant, par les épotides K qui, en raison de leur position, pouvaient servir de bossoirs. A l'arrière de la caisse de rames, une projection H s'en détache. Elle représente très probablement, de façon très schématisée, le point d'attache du gouvernail.

La caisse de rames est surmontée par une bande étroite (D), qui pourrait représenter le pont supérieur.

Bien que la zone E soit dépourvue de toute indication de sabord de nage, il est évident que c'était en cet endroit qu'étaient situées les rames. Or, même en tenant compte du schématisme de la représentation, cette zone est à ce point étroite qu'il est peu probable qu'elle ait suffi à la superposition des trois séries de sabords de nage qu'aurait exigées une trirème ⁷. On pensera bien plus volontiers à un navire à un seul rang de rames, une quadrirème ou une quinquérème.

H. Seyrig a fait judicieusement observer, sur base de représentations monétaires, que l'éperon à trois pointes disparaît à l'époque du règne de Néron, pour faire place à l'éperon à pointe unique ⁸. En vertu de ce seul critère, on daterait le modèle au plus tard de la première moitié du premier s. ap. J.-C. Or le style du socle indique, on l'a vu, une date bien postérieure. Ceci permet de conclure que le critère relevé par M. Seyrig est, à lui seul, trop absolu pour dater l'exécution d'un modèle de navire antique. Dans le cas présent, il est vraisemblable que nous avons sous les yeux une lourde copie, non exempte d'erreurs dans les proportions, d'un original déjà ancien.

En attendant que soit expliquée l'existence, à Sparte, au troisième s. ap. J.-C., d'un important ex-voto destiné à célébrer, de toute évidence, un personnage qui s'était illustré dans la carrière navale, on ne peut que s'interroger sur l'étrangeté de ce monument.

⁷ Voir le relief du monument de Cartilius Poplicola, *Scavi di Ostia*, III, pl. XXXII.

⁸ H. SEYRIG, *Antiquités Syriennes*, *Syria* 28 (1951), p. 108 et s.

II. — L'HORLOGE SOLAIRE (Pl. II)

L'horloge, en marbre gris, est longue de 50 et large de 41 cm (N° 6193 de l'inventaire). Le registre des acquisitions porte qu'elle fut offerte au Musée par un particulier, mais qu'elle provient de Sparte. Aucun autre renseignement n'a pu être recueilli au sujet de son origine.

Le type d'horloge à quatre concavités, auquel elle appartient, est rare, mais non inconnu⁹. Les extrémités latérales de l'horloge, à la face supérieure, sont percées obliquement, de chaque côté, d'un trou destiné à recevoir le style dont l'ombre se mouvait dans les sections de sphères.

Je ne tenterai pas la description de l'horloge elle-même, n'étant point compétent pour en traiter. Il suffira d'indiquer ici, en attendant l'examen, qui se justifierait, d'un spécialiste, que les quatre cavités sont divisées par trois courbes correspondant aux jours des solstices d'hiver, des équinoxes et des solstices d'été. Les cavités sont en outre divisées par cinq lignes horaires.

La face supérieure de l'horloge porte une rainure longue de 135 mm. Latéralement, le bloc que constitue l'horloge est orné de deux tritons en relief qui font mine de soutenir la console.

Ce même bloc est traversé de part en part, pourrait-on dire, par un modèle de galère. En effet, non seulement la face antérieure de l'horloge est ornée d'une proue de galère, mais la poupe de celle-ci réapparaît à la face postérieure. Bien que cette dernière partie du navire soit très dégradée, les formes, qui vont en retrécissant, sont aisément reconnaissables, de même que la quille et les préceintes.

La proue, en revanche, est bien conservée, à l'exception de l'éperon et du stolos, tous deux détruits. Contrairement au modèle précédent (M 4069 + 4391), il s'agit ici d'un modèle dont les détails, et même, mais dans une moindre mesure, les proportions, ont été respectés.

On relève une préceinte basse (fig. 2, A), qui se prolonge par l'éperon. Quant à la préceinte haute (B), qui se termine

⁹ Un autre exemplaire au Musée de Palerme : W. DEONNA, *Le mobilier délien, Exploration archéologique de Délos*, fasc. XVIII, p. 192, note 3.

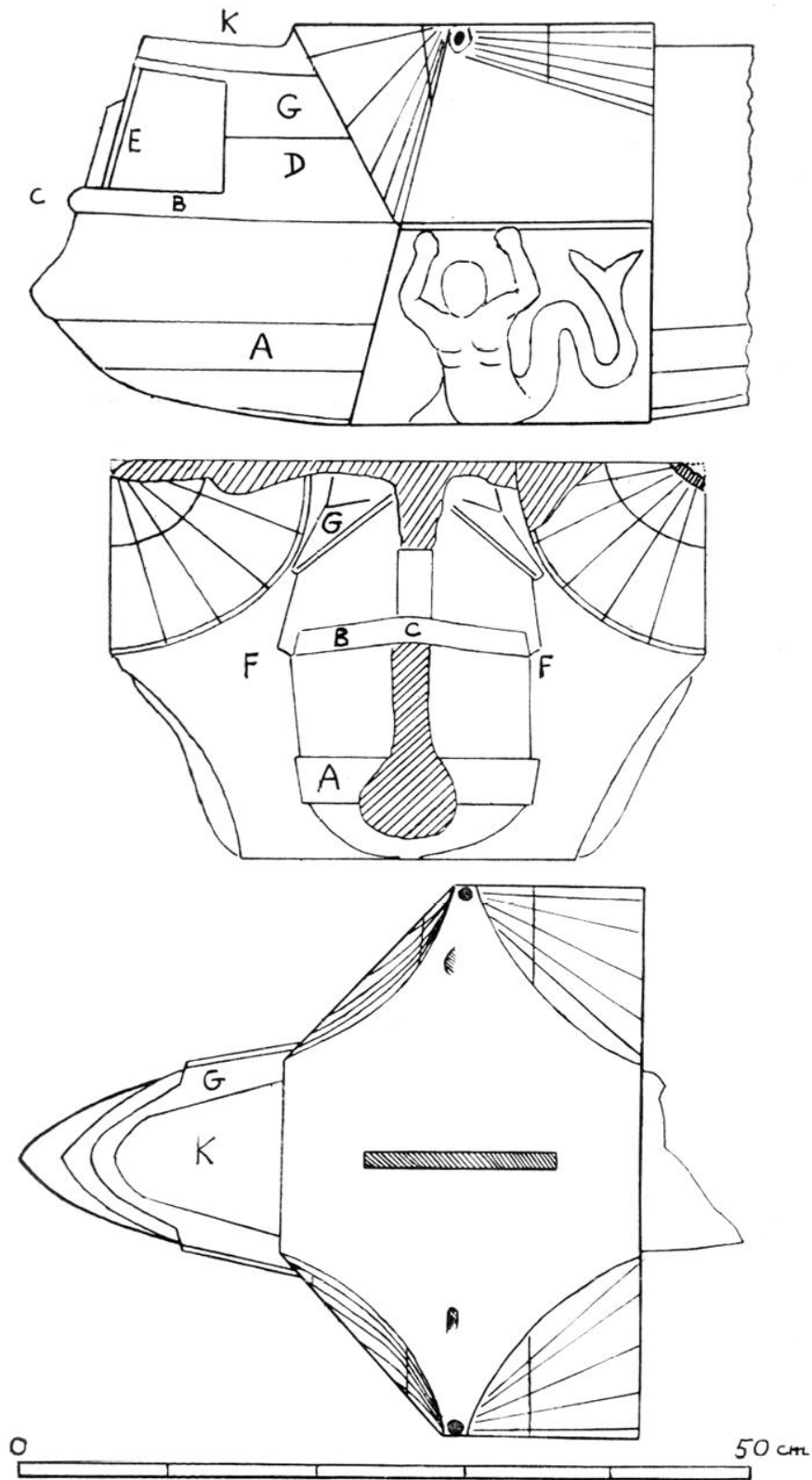


FIG. 2. — Horloge solaire. N° 6193 du Musée de Sparte. Le tracé des lignes horaires est approximatif.

par un court proembolon (C), elle est absorbée par la caisse de rames (D), dont elle constitue la base. Cette disposition, très caractéristique, est bien connue et elle est commune à plusieurs représentations de galères hellénistiques et romaines. On la retrouve, en particulier, sur le socle de la Victoire de Samothrace¹⁰.

Il est remarquable que plusieurs autres caractéristiques de la proue de l'horloge se retrouvent sur le socle de la Niké, qui représente un navire hellénistique de 190 av. J.-C. environ, et non sur les représentations de navires romains, dont le relief du monument de Cartilius Poplicola¹¹ donne un parfait exemple.

1° Un étai oblique (E) joint la préceinte haute au sommet de l'étrave. La base de cet étai est située quelque peu en retrait du proembolon, ce qui est exactement le cas du socle de la Niké. Cet étai est peu fréquent sur les monuments romains et, lorsqu'il existe, avance jusqu'au proembolon.

2° La face inférieure de la caisse de rames (F) est oblique, alors qu'elle est horizontale sur le monument de Poplicola. Elle est oblique aussi sur le socle de la Victoire (fig. 5 B).

3° Bien plus important encore est le fait que la face supérieure de la caisse de rames est constituée par un plan incliné (G). Sur les galères romaines, ces parties du navire étaient invariablement planes, de telle manière qu'elles formaient deux couloirs latéraux susceptibles de servir de plate-formes de combat. Un tel dispositif était évidemment conforme aux tactiques navales romaines. On connaît d'ailleurs des représentations de galères romaines où des soldats ont effectivement pris place sur ces plate-formes latérales¹².

Sur le socle de la Victoire de Samothrace, au contraire, la face supérieure de la caisse de rames était inclinée, ce qui interdisait à des combattants d'y prendre place, mais rendait, en

¹⁰ Sur ce modèle, au seul point de vue technique, voir : CARLINI, *Les galères antiques*, *Bulletin de l'Association technique, maritime et aéronautique*, 1934, pp. 64-68 et pl. E et F.

¹¹ M. F. SQUARCIAPINO, *I rilievi della tomba di Cartilio Poplicola*, *Scavi di Ostia*, III.

¹² Voir notamment le célèbre relief de Préneste (AMELUNG, *Die Skulpturen des Vatikanischen Museums*, II, Nr 22) et un relief au Musée de Naples [L. A. STELLA, *Italia antica sul mare* (1930), p. 164, pl. 52].

revanche, très difficile l'accès du navire, lors d'un abordage par les attaquants.

Cette caractéristique de la caisse de rames, à première vue dépourvue d'intérêt, est révélatrice, par conséquent, d'un emploi tactique très différent des galères grecques et romaines, les secondes étant conçues pour des tactiques proches de celles des combats terrestres, tandis que les premières l'étaient pour des combats à l'épéron¹³.

La distinction entre les deux modes de construction de la caisse de rames montre pourquoi il faut se garder de faire du terme *parodos* le synonyme de caisse de rames, ainsi qu'on le fait très souvent. Ce n'est que dans le cas d'une couverture horizontale que cette appellation est justifiée.

4° Enfin, la partie supérieure de la proue est constituée par une plate-forme triangulaire (K), très différente de l'« abri de proue » romain mais, à nouveau, très proche de la structure qui surmonte le navire formant le socle de la Niké.

En résumé, la proue de l'horloge fait songer à une version, dégénérée sans doute, mais encore aisément reconnaissable, du célèbre monument attribué à Pythocritos de Rhodes.

* * *

Une horloge solaire ornée d'une proue de navire a été découverte au gymnase de Délos¹⁴. Datée de la période de l'indépendance de l'île (314-166 av. J.-C.), elle est d'un type plus simple que celle de Sparte. Elle ne comporte en effet que deux cavités. Les courbes des cavités portent des inscriptions, contrairement au monument de Sparte.

La proue du navire est fort schématisée, au point que son intérêt documentaire est à peu près nul : le dispositif des rames n'est même pas indiqué. Il n'y a aucune trace, à l'arrière de l'horloge, d'une poupe.

¹³ A l'époque hellénistique, les tactiques de combat à l'épéron étaient devenues accessoires tant pour les flottes romaines que pour celles des autres puissances navales méditerranéennes. Une exception : Rhodes. Or, c'est précisément un navire rhodien que représente le socle de la Victoire de Samothrace.

¹⁴ A. PLASSART, *Fouilles de Délos, Inscriptions du Gymnase*, BCH 36 (1912), p. 393, n° 8, pl. V ; W. DEONNA, *op. cit.*, p. 192.

L'association d'une proue de navire et d'une horloge solaire a-t-elle un motif particulier ? W. Deonna avait proposé dubitativement plusieurs hypothèses, mais sans exclure celle d'un ornement sans portée¹⁵.

De même que la face supérieure de l'horloge de Sparte est pourvue d'une rainure, celle de Délos comporte, outre l'orifice destiné au style, un trou qui devait permettre la fixation d'une pièce de rapport dont la nature reste problématique. Pour l'horloge de Délos, Deonna pensait à un Triton¹⁶, non sans raisons, mais pour l'horloge de Sparte, l'analyse des points communs avec le socle de la Victoire de Samothrace rend au moins vraisemblable l'hypothèse d'une statuette de Niké debout sur l'horloge. Le voile s'étendant longitudinalement derrière la statuette justifierait l'existence d'une rainure très allongée au lieu d'un trou circulaire.

On notera que la quille est visible tant sur la proue que sur la partie subsistante de la poupe. Il est donc probable que le dessous du monument n'était pas caché : l'horloge devait donc être posée sur une base relativement haute, vraisemblablement une colonnette, de même que l'horloge de Délos¹⁷.

Le contexte archéologique de l'horloge de Sparte étant inconnu, la datation ne peut être déterminée que par l'analyse du monument lui-même. Le fait que la proue soit d'un type hellénistique et non romain est de peu de secours : en effet, la représentation semble une copie abâtardie plutôt qu'une œuvre originale.

On a vu, d'autre part, que l'horloge était flanquée de deux Tritons. On retrouve un Triton en association avec une horloge, qu'il surmontait cette fois, dans un inventaire du gymnase de Délos du II^e s. av. J.-C.¹⁸. Sur l'horloge de Sparte, l'association des Tritons avec la proue est logique et n'exige pas de commentaires : ils ont une attitude « fonctionnelle ».

Les Tritons seraient-ils susceptibles de fournir un élément de datation ? Connus comme motifs décoratifs dès l'époque hellénistique, ils deviennent de plus en plus fréquents à l'époque

¹⁵ W. DEONNA, *op. cit.*, p. 193.

¹⁶ *Ibid.*

¹⁷ *Ibid.*, p. 192.

¹⁸ *Ibid.*

romaine, où ils sont d'ailleurs souvent sujets à des variations telles que celle des ichtyocentaures¹⁹. Le sommet de la popularité de ce motif semble se placer au II^e s. ap. J.-C. : un des plus beaux exemples de variations sur ce thème est constitué par une mosaïque des thermes de Neptune à Ostie, dédiés en 139²⁰.

C'est au II^e s. également que l'on rencontre fréquemment le Triton comme élément décoratif de navires, soit sur la coque²¹, soit sur la poupe²², soit comme figure de proue²³.

Les Tritons de l'horloge présentent cependant une particularité rare : ils sont représentés dans une attitude d'atlantes. Comment ne pas songer aussitôt aux Tritons de l'Odéon de l'Agora, à Athènes, vers 150, sous Antonin le Pieux²⁴ ?

Aussi la date de l'horloge me semble-t-elle devoir être située au II^e s. Mais le type de la proue démontre qu'il s'agit, presque à coup sûr, d'une copie d'une œuvre hellénistique.

III. — LE NAVIRE MARCHAND (Pl. III)

Fragment de geison en marbre blanc, provenant de l'acropole de Sparte, d'une longueur totale de 138 cm (N^o d'inventaire M 5009).

Les deux extrémités du navire sont brisées, au point qu'il n'est plus possible de reconnaître la proue ni la poupe. Cependant, les formes absolument symétriques et les extrémités identiquement relevées indiquent qu'il s'agit d'un navire de commerce. Il n'y a pas de place, sur ce navire, pour un éperon.

Conformément à une convention quasi universelle, le navire est représenté naviguant hors de ses vraies lignes d'eau, c'est-à-dire beaucoup plus émergé qu'il ne l'était réellement.

Une première caractéristique retient l'attention : les pré-

¹⁹ DAREMBERG-SAGLIO, *Dictionnaire des Antiquités*, s.v. Triton.

²⁰ G. BECATTI, *Mosaici e Pavimenti marmorei, Scavi di Ostia*, IV, pl. CXXIV à CXXXVI.

²¹ Frise de dépouilles navales, Musée du Capitole, Rome (H. STUART JONES, *The Sculptures of the Museo Capitolino*, pl. 62, 99).

²² Relief au Musée national de Tarcente.

²³ Monnaie d'Hadrien (MAZZINI, *Monete Imperiali Romane*, II, pl. XXXVI, p. 704).

²⁴ *The Athenian Agora* (American School of Classical Studies - 2e éd., 1962), p. 74.

ceintes, très minces, au nombre de quatre, sont accolées les unes aux autres, de façon à former une seule et large ceinture. A la fin du II^e siècle ap. J.-C., on rencontre soit deux préceintes larges²⁵, soit quatre préceintes minces²⁶, mais jamais accolées.

Les préceintes accolées apparaissent au III^e s. ap. J.-C., sur des navires de la mosaïque de Themetra (Tunisie)²⁷.

Une seconde caractéristique notable est la série de profondes ouvertures à section carrée, au-dessus des préceintes. On la retrouve, absolument identique, sur un navire d'un sarcophage chrétien du début du IV^e siècle (n° 119 du Musée du Latran)²⁸.

On retrouve ces mêmes ouvertures, représentées de façon beaucoup plus réaliste, sur un sarcophage chrétien du IV^e s. provenant de Tarse (Metropolitan Museum de New York)²⁹.

Ces ouvertures ont été interprétées récemment comme des sabords de nage³⁰, ce qui me paraît exclu : elles sont beaucoup trop rapprochées et d'ailleurs elles ne s'étendent pas, sur l'exemple de Tarse, sur toute la longueur de la coque. Leur nature est difficile à déterminer, mais il est probable qu'elles représentent des dalots au ras du pont.

Le navire de Tarse et celui du Latran représentent tous deux une scène extrêmement fréquente dans l'iconographie paléochrétienne, l'épisode de Jonas et de la baleine. En raison des nombreuses ressemblances entre le navire de Sparte et les deux précédents, il me paraît vraisemblable que le relief date de la fin du III^e s. ou du début du IV^e et qu'il fait partie d'une représentation du même thème.

Le navire de Sparte se distingue cependant des précédents en ce qu'il peut être considéré comme un modèle. En effet, le fragment conservé représente la coque en entier, si l'on ex-

²⁵ Relief du Portus, Musée Torlonia (C. TORR, *Ancient Ships*, (1894), pl. 6, fig. 29).

²⁶ Sarcophage de Sidon (G. CONTENAU, *Syria*, I (1920), pl. VI).

²⁷ L. FOUCHER, *Navires et barques figurés sur des mosaïques découvertes à Sousse et aux environs* (Musée Alaoui, Notes et documents, XV, Tunis 1957), p. 12, fig. 4.

²⁸ G. WILPERT, *I sarcofagi cristiani antichi*, I, *Tavole*, (1929), pl. IX ; F. GERKE, *Die Christlichen Sarkophage der Vorkonstantinischen Zeit* (1940), pl. 1 ; F. MOLL, *Das Schiff in der bildenden Kunst* (1929), C I 1 ; F. VAN DER MEER et Chr. MOHRMANN, *Atlas de l'Antiquité chrétienne* (1960), p. 70, fig. 167.

²⁹ F. MOLL, *op. cit.*, C I 52.

³⁰ J. GUILLERME, *Comment les Anciens gouvernaient les navires*, *La Nature*, mai 1961, n° 3313, p. 205, fig. 8 et 9.

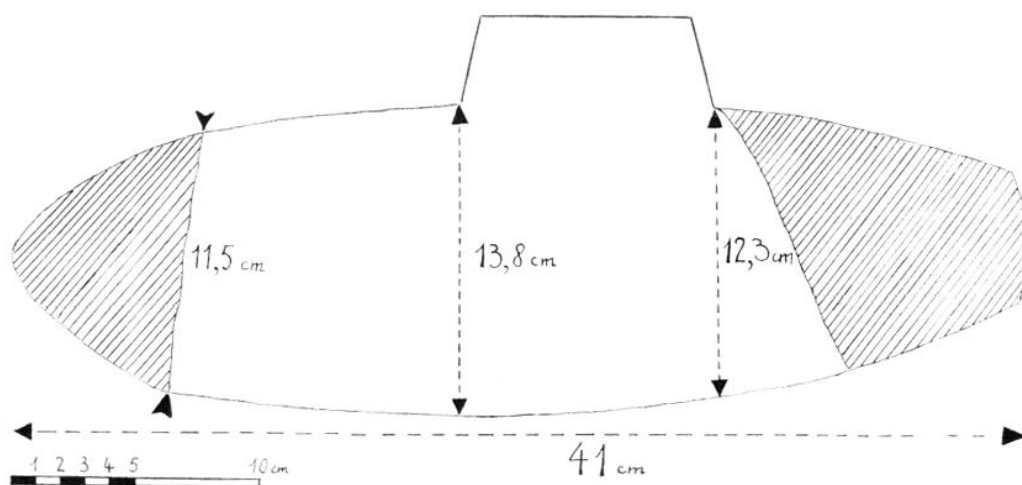


FIG. 3. — Vue en plan du navire faisant partie du fragment de *geison* M 5009 du Musée de Sparte. Les hachures indiquent les parties brisées.

cepte un tenon, taillé dans le même bloc de marbre et qui maintient la coque à la paroi du fond (fig. 3). Il nous offre ainsi la chance, rare, de permettre l'examen des formes de coque d'un navire du iv^e s. ap. J.-C.

Il va de soi que les formes schématisées d'un modèle de ce genre inclinent à formuler des réserves quant à leur valeur documentaire. Aussi serait-il déraisonnable de considérer comme une épure d'architecte naval la coupe de la fig. 5 F. Mais on ne peut oublier qu'en figurant les préceintes de la façon particulière que j'ai décrite, le sculpteur a entendu montrer un navire contemporain et non une copie d'un navire du siècle précédent. On peut être assuré, par ce détail, que ses formes ne sont pas fantaisistes et si leurs courbes ne sont probablement pas mathématiquement exactes, elles sont au moins indicatives de formes réellement en usage.

Ces formes se caractérisent par des fonds très anguleux. Jusqu'à une date récente, il eût été malaisé de démontrer que ces formes avaient réellement existé, mais les fouilles sous-marines en ont démontré la réalité. En effet, à côté de carènes à fonds plats, telles celles des épaves de Nemi ³¹, du Titan ³²

³¹ G. UCCELLI, *Le Navi di Nemi* (1950), pl. II, VI, VIII.

³² F. BENOIT, *L'épave du Grand Congloué à Marseille* (xiv^e supplément à *Gallia*, 1961), p. 139, pl. XXVI.

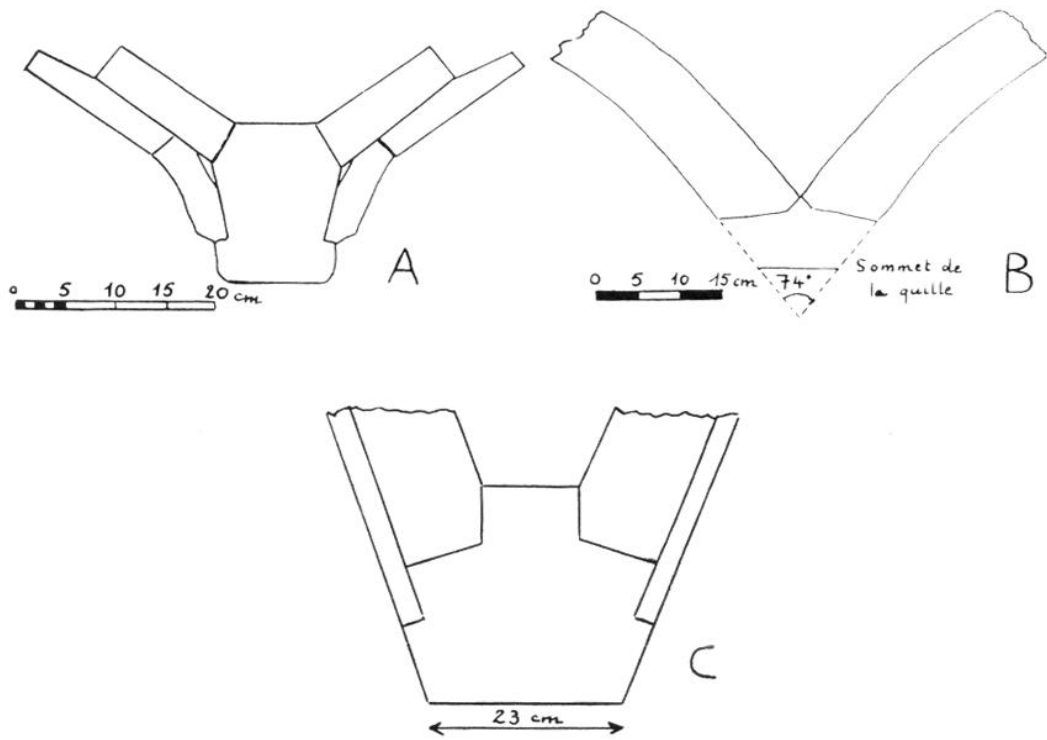


FIG. 4.

et du Dramont³³, les fouilles ont révélé l'existence d'un autre type de construction, dans lequel le bordage forme avec la quille un angle plus ou moins aigu. Tel est notamment le cas des épaves de Mahdia (fig. 4 C)³⁴, du Grand Congloué (fig. 4 A)³⁵ et de la Chrétienne A (fig. 4 B)³⁶.

F. Benoit a cru pouvoir attribuer la construction à fonds anguleux à une tradition grecque et faire remonter la construction à fond plat à l'époque romaine. Je crois que cet essai d'attribution est encore prématuré, car le lieu de construction de la majorité des épaves découvertes à ce jour n'a pu être déterminé.

Il m'a semblé intéressant de comparer quelques formes de carènes antiques, d'après les modèles suivants :

1. la lampe en bronze provenant de l'Erechteion (Musée

³³ *Ibid.*, p. 143, pl. XXVIII.

³⁴ *Ibid.*, p. 142, fig. 77 et 77 bis.

³⁵ *Ibid.*, pl. XXI, XXII, XXIII.

³⁶ F. DUMAS, *Épaves antiques* (1964), p. 145, fig. 23.

National d'Athènes) ; d'après la forme des lettres gravées sur la coque, elle a été attribuée au IV^es. av. J.-C. ³⁷, mais l'aspect du navire est clairement celui d'une galère du VI^e s. : ou bien la lampe est une copie du IV^es., ou bien les lettres ont été inscrites ultérieurement (fig. 5, A).

2. le socle de la Victoire de Samothrace (vers 190 av. J.-C. ; (fig. 5, B) ³⁸ ;

3. une console du « Palais des Thermes », à Paris (II^e-III^e s.) (fig. 5, C) ³⁹ ;

4. l'ex-voto de Kerdon, modèle en bronze daté de 121/2 ap. J.-C. (fig. 5, D) ⁴⁰ ;

5. le modèle de navire romain devant l'église Santa Maria in Dominica, à Rome (fig. 5, E) ⁴¹ ;

6. le « modèle » de Sparte, objet de la présente étude (fig. 5, F).

Ce tableau démontre que les formes anguleuses se sont perpétuées avec une continuité remarquable. Etant donné les origines et les dates très diverses des modèles rassemblés ici, il est exclu que cette continuité soit le reflet d'une même convention artistique. Ces formes ont donc existé et les modèles confirment le témoignage des épaves, ou les complètent.

En effet, une membrure de forme anguleuse ne prouve l'existence d'une forme de carène anguleuse qui si elle provient de la région centrale du navire. Si elle provient d'une des extrémités, elle peut se concilier avec des formes plates au centre. Or il n'a pas toujours été possible de déterminer avec toute la précision souhaitable de quelle partie provient la membrure retrouvée ; tel est notamment le cas de l'épave du Grand Congloué.

Les modèles démontrent sans équivoque que des carènes entièrement anguleuses étaient connues pendant neuf siècles au moins.

³⁷ J. S. MORRISON et R. T. WILLIAMS, *op. cit.*, p. 179 (La fig. 5 A est tracée d'après un moulage).

³⁸ CARLINI, *art. cit.* (note 11), pl. E et F.

³⁹ P. M. DUVAL, *Proues de navires de Paris*, *Gallia* 5 (1947), p. 127, fig. 4.

⁴⁰ H. SEYRIG, *Antiquités de Beth Maré, Syria* 28 (1951), p. 101 et s. et pl. IX-XII.

⁴¹ D'après H. FOLKARD, *The sailing Boat* (4^e édition, 1870), p. 7.

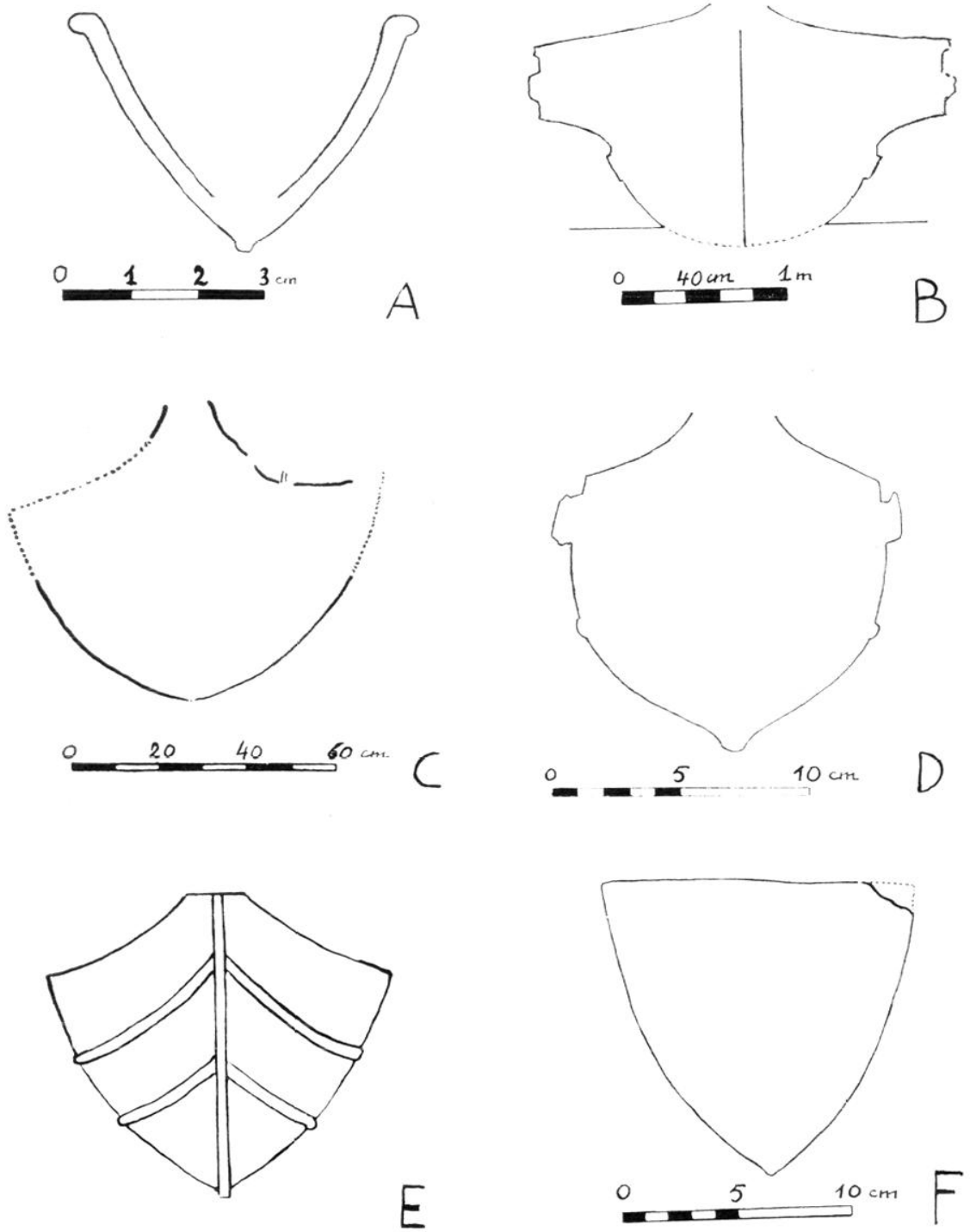


FIG. 5.

Elles n'étaient pas les seules : outre les formes plates, déjà mentionnées, il existait des formes arrondies, dont le socle de la Victoire de Samothrace fournit un excellent exemple ⁴² (fig. 5, B).

Les formes anguleuses ne vont pas sans poser quelques problèmes.

En premier lieu, elles ne facilitaient pas l'échouage. Sans doute des béquilles étaient-elles utilisées pour maintenir le navire en équilibre. Il n'existe, à ce sujet, aucun témoignage iconographique, mais il est possible que les termes *parastatai* des inscriptions navales (il en était prévu deux par navire) aient désigné de telles béquilles ⁴³.

En second lieu, il faut observer que ces formes, si on les compare aux carènes plates, avaient comme conséquence une moindre capacité. Pour un navire de commerce, un tel inconvénient devait être compensé par certains avantages. Lesquels ?

Il est certain, d'abord, que les formes courbes ou anguleuses étaient plus marines que celles de chalands à fonds plats. Mais surtout, les formes très anguleuses, telles celles du « modèle » de Sparte, fournissaient un plan de dérive important : cette caractéristique permettait au navire de serrer le vent de plus près, et par conséquent d'être moins dépendant de la direction du vent.

Un plan de dérive considérable n'est évidemment pas suffisant pour serrer le vent de plus près : c'est là affaire de gréement. Or le gréement carré, le plus utilisé dans l'antiquité, est un principe peu fait pour s'éloigner de la direction du vent. Toutefois, dès le IV^e s. av. J.-C., un texte nous apprend que les Grecs connaissaient un type de gréement comportant une vergue dans l'axe du navire, permettant donc l'allure du plus près ⁴⁴.

⁴² Cf. les appréciations du Commandant Carlini sur les formes de ce navire : « Le tracé des couples dans les œuvres vives comporte deux arcs de cercle aux centres très rapprochés, formant presque une seule circonférence. On sait que cette ligne jouit de la propriété d'embrasser la surface maximum à périmètre égal. Les constructeurs grecs avaient donc choisi les formes des œuvres vives de leurs navires de guerre de manière à avoir le moins de surface de frottement pour un volume donné ; c'était la solution la plus avantageuse pour des bâtiments de faible vitesse, comme les navires à rames. » (*art. cit.*, p. 67).

⁴³ J. S. MORRISON et R. T. WILLIAMS, *op. cit.*, p. 293.

⁴⁴ ARISTOTE, *Mechanica*, 7 851 b 6.

A l'époque hellénistique, un relief de Thasos représente un navire gréé à livarde ⁴⁵ et ce type de gréement paraît connaître une vogue croissante, dont témoignent plusieurs monuments du II^e siècle ap. J.-C. ⁴⁶.

En 1937 déjà, M^{me} H. de Saussure soulignait, à juste titre, combien les deux facteurs, gréement et structure des fonds de coque, étaient liés. Elle écrivait, à propos de la voile latine : « Le principal avantage de ce gréement est de permettre de naviguer *effectivement* près du vent, ce qui n'a pu être réalisé qu'en modifiant aussi la construction de la coque et en utilisant la quille contre la dérive : ce raffinement plein d'avenir semble donc avoir été trouvé lui aussi en Méditerranée » ⁴⁷. Toutefois, l'auteur de ces lignes faisait remonter l'invention du gréement latin et du « raffinement » au haut Moyen Age, alors qu'un faisceau d'indices convergents, dont les formes de coque anguleuses, désigne la mer Égée comme un des lieux d'invention du gréement « longitudinal » (traduction approximative de « fore and aft rig »), c'est-à-dire d'une découverte importante qui devait permettre une plus grande souplesse des routes maritimes.

200, av. A. Huysmans
Bruxelles 5

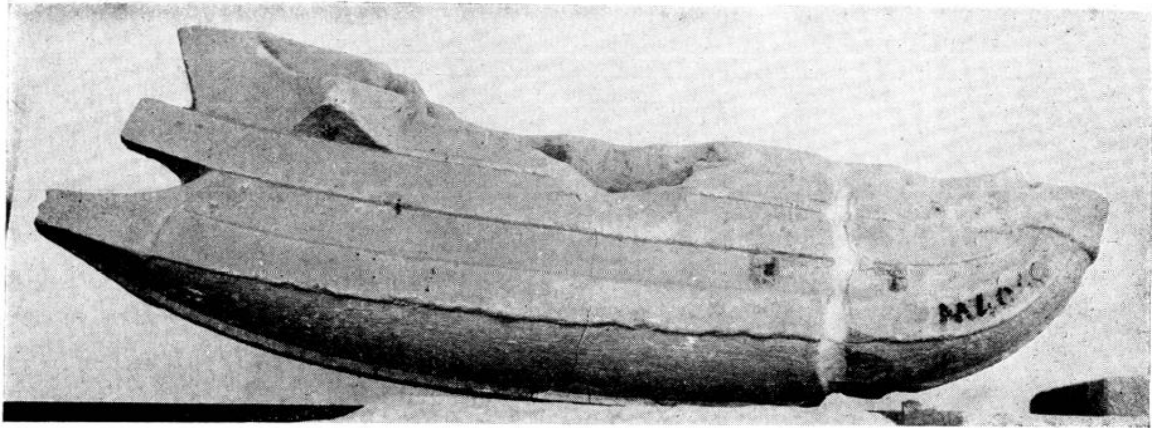
LUCIEN BASCH.

⁴⁵ L. CASSON, *The Sprit-Rig in the ancient World*, *The Mariner's Mirror* 46 (1960), p. 241.

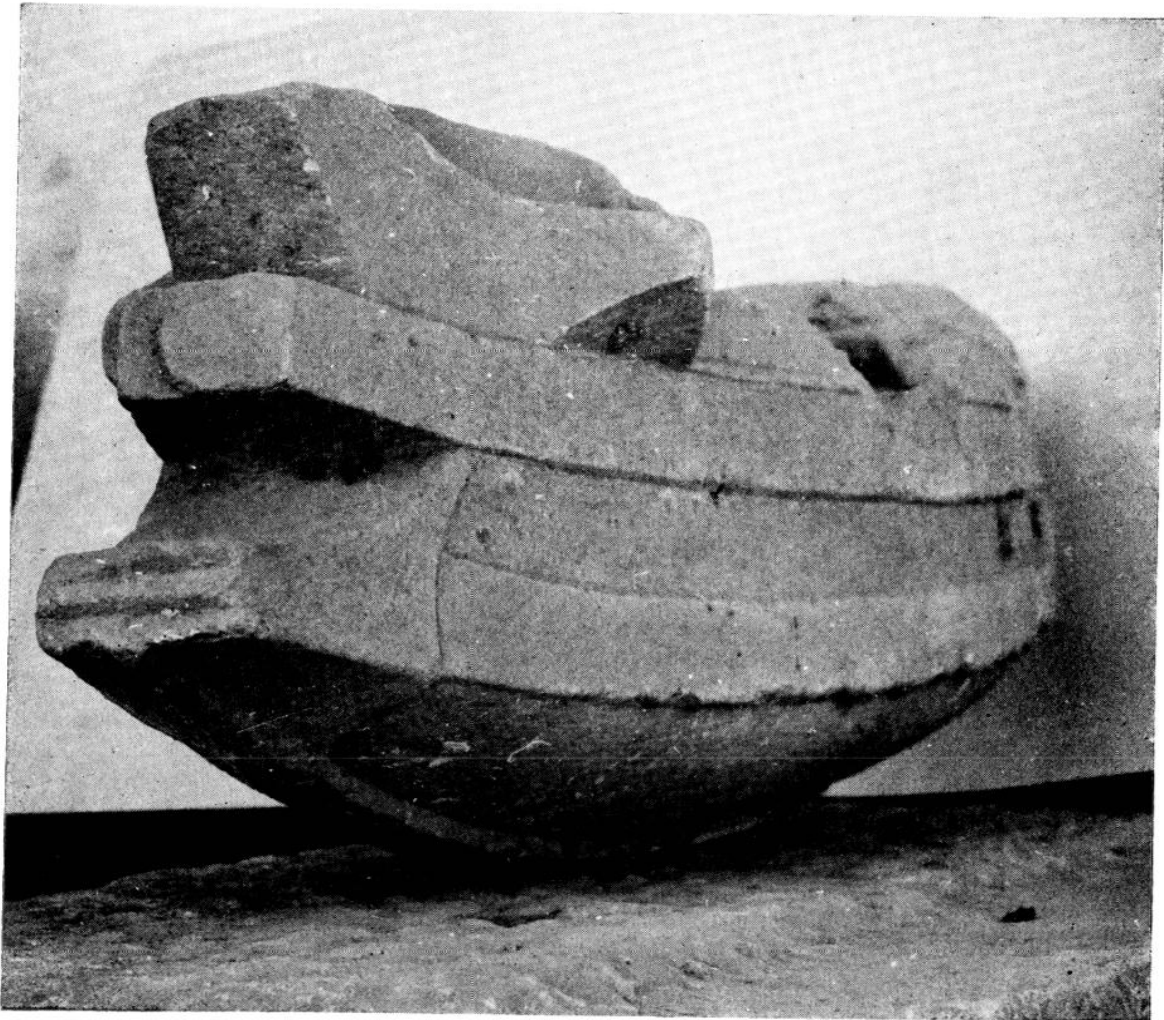
⁴⁶ L. CASSON, *Fore-and-aft Sails in the ancient World*, *The Mariner's Mirror* 42 (1956), pp. 3-5.

⁴⁷ *De la marine antique à la marine moderne*, *Rev. Arch.*, (6^e s.) X (1937), p. 103.

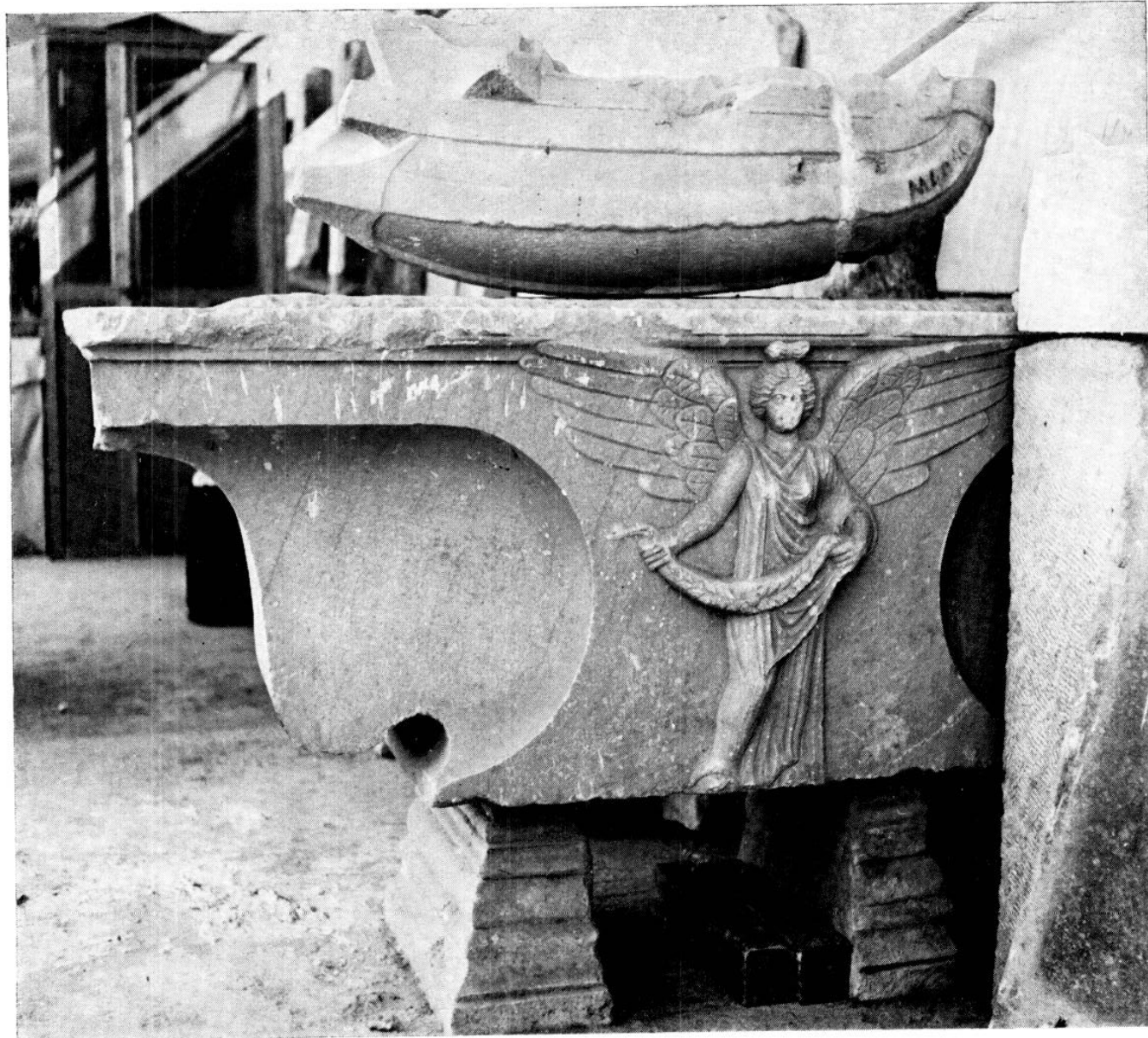
PLANCHE I



a. Modèle M 4391 + M 4069 du Musée de Sparte.



b. Modèle M 4391 + M 4069 du Musée de Sparte.



Modèle M 4391 — M 4069 du Musée de Sparte, sur son socle.

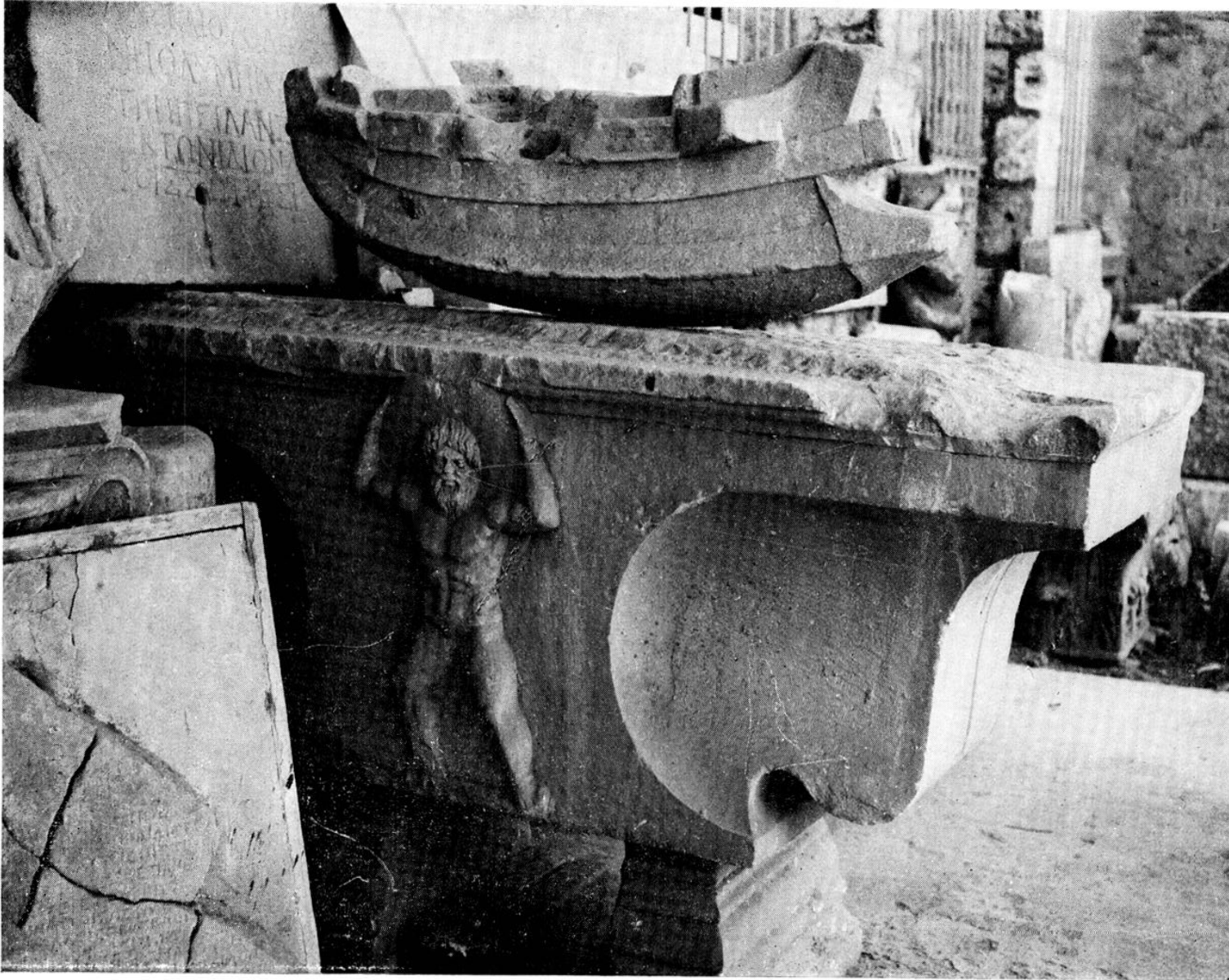
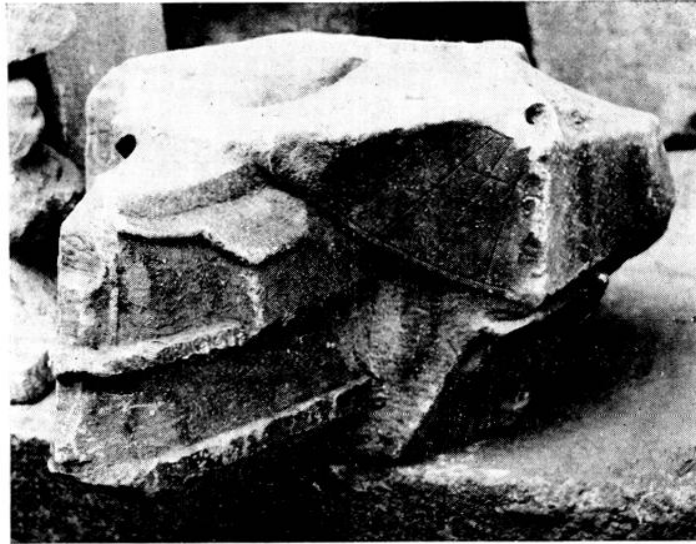


PLANCHE III

Modèle M 4391 : M 4096 du Musée du Sparte, sur son socle.

PLANCHE IV



a. Horloge solaire. N° 6193 du Musée de Sparte.

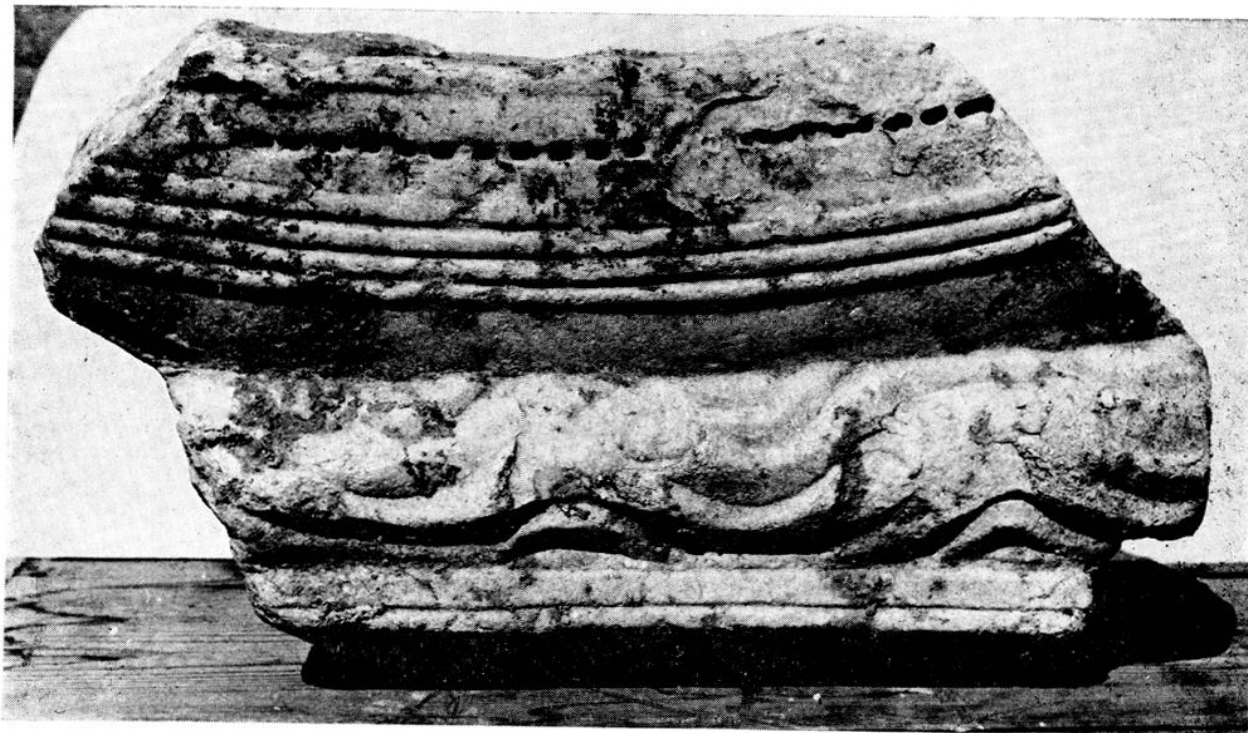


b. Horloge solaire. N° 6193 du Musée de Sparte.



c. Horloge solaire. N° 6193 du Musée de Sparte.

PLANCHE V



a. Fragment de geison. N° M 5009 du Musée de Sparte.



b. Fragment de geison. N° M 5009 du Musée de Sparte.