

Zeitschrift: Folklore suisse : bulletin de la Société suisse des traditions populaires =
Folclore svizzero : bollettino della Società svizzera per le tradizioni
popolari

Herausgeber: Société suisse des traditions populaires

Band: 66 (1976)

Buchbesprechung: Bibliographie

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 22.01.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Bibliographie

JOHANNES LEIDENFROST, *Die Lastsegelschiffe des Bodensees*, 104 p. 23 dessins et tableaux synoptiques et 16 planches. Editions Thorbecke, Sigmaringen, 1976.

Presque au même moment où M. Cornaz renseigne nos lecteurs sur les barques du Léman, M. Joh. Leidenfrost nous présente une étude approfondie et richement documentée sur la navigation du Lac de Constance. Nous ne connaissons pas les bateaux qu'on employait avant 1500. Seule une étude comparative qui s'appuie par exemple sur l'épave gallo-romaine trouvée au fond du Lac de Neuchâtel et des conclusions tirées des documents qui se prononcent sur les barques du Lac de Constance à partir de 1500 nous permettent de reconstruire les embarcations anciennes en usage sur le Lac de Constance et sur le Rhin.

Il est frappant de constater que sur les deux lacs frontaliers de la Suisse les barques sont d'un caractère tout différent. La barque du Léman est une barque à quille, généralement pontée et équipée de deux voiles latines triangulaires; la barque du Lac de Constance est à fond plat, souvent non pontée et munie d'un seul mât qui portait une seule voile quadrangulaire ou plutôt trapézoïdale. Ce type de bateau se trouve également sur d'autres lacs suisses, surtout sur le Lac des Quatre-Cantons, où on l'appelait *Nauen*. C'est probablement le nom qui désignait l'ancienne barque du Léman, *la nau*, précurseur de la barque à voiles latines. Il y aurait eu donc sur tous les lacs suisses des embarcations du même type, à fond plat et non pontées, munies d'un seul mât portant une voile carrée. Les désignations auraient été *Nauen*, *nau* (dérivé de *NAVIS*). Mais il faut retenir que, sur le Lac de Constance, ce bateau portait un autre nom: *Ledi*, *Lädine* ou *Ledischiiff* (nom d'origine germanique probablement, dérivé de *laden*). A côté de ce grand bateau, il y en avait un second plus petit nommé *Segner*, *Segmer*; c'était un bateau de la même forme et de la même construction. Il paraît – les recherches de M. Leidenfrost le démontrent – que ce bateau plus petit a remplacé peu à peu le plus grand, probablement moins maniable.

La barque du Léman s'avère donc une innovation dans le domaine de la navigation sur les lacs suisses, innovation restée restreinte à la région du Léman. M. Cornaz a montré que cette innovation a été inspirée par les constructions de la Méditerranée. La construction dérive directement de celle de la galère, bien des termes trouvent leurs équivalents dans le langage des marins et des constructeurs du Midi de la France.

La terminologie de la barque du Lac de Constance, par contre, semble d'origine germanique. L'auteur nous montre que les termes très précis pour toutes les parties du bâtiment ne changent pas pendant toute la période allant de 1500 à la fin du siècle passé où la barque cède la place à des embarcations modernes et motorisées. Pendant plus de 400 ans ces termes techniques vivent dans le langage tout spécial des bateliers, des constructeurs et des surveillants et contrôleurs des ports du lac.

Il y a encore d'autres différences entre les barques des deux lacs. La barque du Léman aboutit en proue en une planche verticale nommée *tableau*. C'est là, au milieu du tableau, qu'est fixé le gouvernail. Pour décharger la barque, on était souvent obligé d'enlever le gouvernail parce que dans les ports des villes on déchargeait la barque par l'arrière. La barque du Lac de Constance montre la singularité d'un gouvernail fixé du côté gauche, le bâbord, rarement du côté tribord.

Les illustrations, dont notre auteur tire une partie essentielle de ses conclusions étant donné que les documents écrits sont plutôt rares et peu révélateurs, montrent aussi des bateaux qui, à cause d'une accalmie doivent être actionnés à la main, à la rame. Les rames se fixaient sur le bord du bateau à l'avant du mât. On ne voit jamais de rames sur la barque du Léman; on la tirait en remorque: les bateliers se mettaient dans une petite embarcation qui était ordinairement attachée à la grande barque et ils ramaient en cadence. Une corde fixée sur le devant de la barque la reliait à ce petit bateau à rames.

Quand on se trouvait dans une eau peu profonde, surtout à l'entrée des ports, on se servait d'un autre système de manœuvre. On poussait la barque au moyen de longues perches, des gaffes ou, dans le langage des bateliers du Léman, des *étires*. Pour faciliter ce travail, la barque du Léman avait des ponts très étroits construits à l'extérieur du bord où le batelier marchait en poussant la barque. Rien de semblable sur le Lac de Constance, quoique cette manœuvre de pousser le bateau y existât également, preuve en soit le terme de *Schalten* 'gaffe' dans les patois de la région.

Le tonnage des bateaux sur les deux lacs est à peu près le même : les grands bateaux ont une capacité de 100 à 180 tonnes. Le bateau du Lac de Constance était monté par 7 hommes, la barque du Léman n'en avait que 4 (l'apprenti s'appelait le «cinquième»). Il semble donc que la nouvelle barque du Léman, celle qui remplaçait les anciennes embarcations traditionnelles des lacs suisses, fût bien plus facile à manier. On pouvait réduire le nombre de l'équipage. Le même phénomène se produit à la fin du siècle passé où la barque à moteur à essence donne le coup de grâce à l'ancien voilier. La barque à moteur ne demandait plus qu'une seule ou deux personnes ; la réduction de l'équipage et par suite la réduction des frais assurait le succès de l'innovation.

A tous ceux qui s'intéressent à l'histoire de la navigation sur les lacs suisses, je recommande la lecture du livre de M. Leidenfrost. Par la précision de ses recherches et par la comparaison des différentes indications trouvées dans les documents, l'auteur est en mesure de rectifier bien des données qu'on trouve dans des publications anciennes et même toutes récentes. Souvent ces erreurs passent sans autre d'une publication à l'autre. Le lecteur de langue française ne se découragera pas trop vite : l'exposé de l'auteur, souvent rempli d'indications techniques, est très clair et la lecture en est rendue plus accessible par un grand nombre de dessins, de tables et de planches.

W.E.

Collaborateurs – Collaboratori

JEAN COURVOISIER, 33a ch. de Trois-Portes, 2000 Neuchâtel
DON GIUSEPPE GALLAZIA, archivistà della Curia Vescovile, 6900 Lugano
AUGUSTO GAGGIONI, dr. phil.I, 6672 Gordevio