

Et vogue la galère...

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Suisse magazine = Swiss magazine**

Band (Jahr): - **(2001)**

Heft 144-146

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-849784>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Événement

Et vogue la galère...

Près de 40 000 personnes ont assisté le 23 juin à Morges, à la mise à l'eau de la galère " La liberté ". Réplique d'une galère méditerranéenne du XVI^e siècle, le bateau construit par des chômeurs servira à des croisières sur le lac.

Enfin dans l'eau ! Après huit ans d'efforts consentis par près de 600 personnes, " La liberté " a finalement gagné le milieu aquatique. Lors d'une journée mémorable où les spectateurs se sont massés sur les quais de Morges, la galère a été inaugurée, entourée d'un millier d'embarcations de tous genres. Au départ l'idée était simple : faire travailler des chômeurs. Alors Jean-Pierre Hirt décide de construire une galère pour les faire sortir de la galère... Les plans d'une galère de type méditerranéen sont fournis par le Musée de la Marine à Paris. La construction, d'un coût de 2,7 millions de francs suisses, demandera cinq pleines années d'efforts et de patience. Le chantier sera visité par plus de 150 000 personnes. Si " La liberté " est aujourd'hui à l'eau, son aménagement se poursuit, jusqu'à son exploitation commerciale prévue le 1er juin 2002. Elle servira à des croisières sur le lac. Sont prévus des sorties d'entreprises, des conférences, des expositions, des animations



La Galère enfin à l'eau

musicales et bien sûr des mariages. " La liberté " disposera d'un équipage permanent prêt à accueillir les quelque 50 000 passagers attendus par an. Enfin, la galère pourrait bien trouver un port d'attache parfaitement adapté puisque la ville de Morges prévoit la construction d'un port et d'un village médiévaux.

domination du nord du Léman jusqu'à la Sarine et de la vallée de Chamonix. Ces terres passent rapidement sous le contrôle savoyard, si bien que les comtes s'intéressent dès le XIII^e siècle à Genève. Celle-ci est en pleine croissance économique et réputée en Europe pour les foires, qu'elle tient quelques semaines par année et qui attirent un nombre toujours plus grand de commerçants. La Cité devient ainsi l'un des princi-

Technique

" La liberté "

D'une hauteur de 10 m, d'une largeur de 18 m et d'une longueur de 55 m, la galère est constituée de 120 m³ de planches de sapin assemblées avec 45 000 vis. Dans sa version finale, elle comprendra deux mâts de 24 et 17 m, et sera propulsée par deux moteurs de 107 kW. Mais lors des parades, 123 rameurs pourront y prendre place.

Histoire

Les galères lémaniques

La Méditerranée ou la mer Baltique ne sont pas les seules à avoir abrité des galères des siècles durant ; on retrouve ce type de bateaux sur le Léman, dès le Moyen-Âge. Les galères sont autant utilisées lors des batailles navales ou lors des sièges que pour le transport. L'emploi de ces bateaux se justifie donc sur le Léman, partagé entre plusieurs pays souvent opposés les uns aux autres, mais aussi parce que le lac est la route idéale pour

le transport de marchandises locales et internationales, dont il faut assurer la sécurité.

Les acteurs principaux durant cette période sont la Maison de Savoie et l'Évêché de Genève. La première, qui domine un vaste territoire, contrôle le trafic des marchandises, afin d'assurer au pays une véritable assise politique au sein de l'Europe. Les comtes appliquent une politique territoriale visant à dominer les

massifs alpins et, par conséquent, les cols et voies commerciales qui relient le Sud de l'Europe au Nord. Pas à pas, les Savoyards conquièrent la ville de Sion, le Chablais et enfin le Pays de Vaud, au XIII^e siècle, à l'exception des évêchés de Lausanne et de Genève. Les voilà maîtres de la majeure partie du lac.

Le second acteur d'importance est l'Évêché de Genève, en conflit direct avec la Maison de Savoie pour la

domination du nord du Léman jusqu'à la Sarine et de la vallée de Chamonix. Ces terres passent rapidement sous le contrôle savoyard, si bien que les comtes s'intéressent dès le XIII^e siècle à Genève. Celle-ci est en pleine croissance économique et réputée en Europe pour les foires, qu'elle tient quelques semaines par année et qui attirent un nombre toujours plus grand de commerçants. La Cité devient ainsi l'un des princi-