Zeitschrift: Revue historique vaudoise
Herausgeber: Société vaudoise d'histoire et d'archéologie
Band: 4 (1896)
Heft: 6

Artikel: La marine Bernoise sur le Léman
Autor: Haller, B.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-6371

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 02.07.2025

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

4me année. N° 6. Juin 1896.

REVUE HISTORIQUE VAUDOISE

LA MARINE BERNOISE SUR LE LÉMAN

DIE BERNISCHE MARINE AUF DEM GENFERSEE [1]

Depuis que Berne, pour la protection de la ville de Genève, toujours menacée par le duc de Savoie, devait presque chaque année envoyer des troupes ; depuis aussi que le « nouveau pays », comme on appelait Vaud, se trouvait constamment exposé à une attaque soudaine, l'idée avait surgi plusieurs fois d'entretenir quelques grandes embarcations armées, pour faciliter et accélérer le transport des soldats, des munitions et des vivres, comme aussi pour couvrir les places fortes. Au commencement de 1583, alors que les Cantons catholiques faisaient flèche de tout bois pour isoler l'hérétique Genève et la livrer au duc, et déclaraient ouvertement ne vouloir, au grand jamais, comprendre Vaud dans le territoire fédéral, l'idée passa dans les faits ; on décida de faire construire, à Genève ou ailleurs, deux grands bateaux de guerre [2].

[1] M. Haller, auteur de ce mémoire, a bien voulu nous expliquer certains termes obscurs des documents officiels. Nous l'en remercions ici. H. M.

[2] *Kriegsschiffe :* Nous n'osons traduire par vaisseaux, terme trop pompeux pour cette marine helvétique et lacustre qui fait les délices des journalistes français à court de copie, bien que la plupart ignorent sa très réelle existence.

Au cours du mois de mars de la même année, un contrat fut passé avec un armateur pour la fabrication de deux galiotes, contrat par lequel le gouvernement bernois s'engageait à fournir lui-même les matériaux nécessaires. Le bois de service, plus de 400 chênes, 30 peupliers pour faire des défenses, autant de noyers pour les poupes, pour les saillies latérales et pour le gouvernail, se trouva dans la contrée de Nyon. Mais on n'avait aucune idée précise du coût total de bâtiments tels qu'on les désirait, et il est bien compréhensible qu'une dépense aussi extraordinaire ait un peu préoccupé le gouvernement ; il recommande chaudement au bailli de Nyon, qui avait à surveiller la construction, d'être aussi regardant que possible, de prescrire l'économie à l'inspecteur délégué aux chantiers de Genève et de veiller à ce que les ouvriers travaillent avec zèle et application, et ne gâchent pas trop inutilement les matériaux ; comme les clous et autres pièces en fer se fabriquaient à Vallorbes, la lettre du gouvernement charge aussi le bailli de Nyon d'envoyer les modèles au bailli de Romainmôtier. Tous les soins possibles furent mis à la construction ; rien ne fut négligé pour mener à bonne fin l'œuvre entreprise. Le Conseil ayant appris, par exemple, qu'il y avait en prison à Genève un condamné du nom de Baptiste Chappone, versé dans l'art des constructions navales, on chercha aussitôt à obtenir sa libération afin qu'il pût aussi s'employer à la fabrication des galiotes. Le travail avança lentement, sous la surveillance du délégué spécial, Marquart Zehnder ; bientôt le gouvernement s'aperçut avec effroi que les frais dépasseraient de beaucoup les devis, et des voix, toujours plus nombreuses, demandèrent la suspension des travaux. Le premier mai, la chose fut discutée en Conseil. Il fut établi que le coût d'une galiote, sans l'artillerie, s'élevait, chiffres ronds, à 3000 couronnes au soleil, *Sonnenkronen*.

Après discussion longue et minutieuse, où les sorties ne manquèrent pas contre une entreprise aussi aléatoire, les pères de la patrie décidèrent cependant : « Puisque le bois » est déjà coupé et travaillé, et que tous les préparatifs » nécessaires sont ordonnés, il serait plus ridicule et plus » outrageant qu'utile d'abandonner l'œuvre ; on continuera » donc et l'on risquera la dépense. »

Le travail suivit son cours jusqu'au commencement de l'hiver, où il dut être interrompu ; les embarcations commencées et le matériel furent mis en sûreté, sous toit. En mai 1585, l'une des galiotes était finie, l'autre se trouvait en plein travail ; mais déjà Mes Gracieux Seigneurs en avaient assez, sans doute à cause des frais. Un beau jour, le bailli de Morges reçut la mission d'offrir aux Genevois ce bâtiment inachevé, et les Welsches, toujours galants, acceptèrent le présent avec reconnaissance.

A partir de ce moment, les renseignements n'abondent pas. En 1616, la barque bernoise se trouvait dans le port de Genève, sous la garde du capitaine Jakobs ; elle était encore utilisable ; à son mât flottait le pavillon rectangulaire avec l'ours ; en décembre 1650, le haut gouvernement se souvint de nouveau qu'il devait y avoir à Genève une grande barque ayant appartenu aux Gracieux Seigneurs. « Mais comme elle est peut-être hors d'usage, » et qu'on n'arrive pas à savoir ce que la ferraille est » devenue, on prendra des informations. »

A la fin de 1614, le duc de Savoie renouvelant ses prétentions sur Vaud et faisant mine de les soutenir par les armes, on proposa en Conseil la construction de deux nouvelles frégates ; mais on ne put, alors, s'y résoudre. Ce ne fut qu'au printemps de 1656, après la bataille de Willmergen, alors que la France prenait une attitude menaçante vis-à-vis de l'Etat de Berne, des autres villes évangéliques et surtout de Genève, alors que le duc de

Savoie se disposait à prêter un appui effectif aux Cantons catholiques, — ce fut dans ces circonstances que Mes Gracieux Seigneurs songèrent de nouveau sérieusement à lancer sur le Léman quelques bâtiments. Le banneret Wagner reçut mission d'acheter en toute hâte deux grandes barques, de les faire transformer en galères par le capitaine Jakobs, déjà nommé, et de placer à la proue deux ours sculptés. Ces barques furent employées au transport des troupes de renfort, puis conduites à Vevey, où on les désarma. Tout l'équipement fut déposé à Chillon, mais bientôt on ne s'en occupa guère.

Au bout de trois ans, le goût pour la marine se réveilla dans le cœur des pères de la patrie ; les deux bâtiments mis à la retraite furent tirés de leur sommeil et inspectés ; mais comme ils furent reconnus impropres à de nouveaux services, le Conseil décida de faire construire quatre grandes barques neuves. Fin décembre 1659, ordre fut donné de couper le bois nécessaire, et la construction confiée de nouveau au vieux Jakobs ; les nouveaux bâtiments devaient être construits sur le modèle de ceux de Zurich. En novembre 1666, à Morges, le travail était assez avancé pour qu'on pût procéder à l'armement. La flotille se composait de deux grandes galères, d'une brigantine, d'une chaloupe ou petite brigantine, et d'un petit esquif. La plus grande galère mesurait cent pieds de long, sa proue était décorée de deux ours magnifiques ; son armement consistait en pièces de $^5/_4$ et de $^3/_4$ de livre. La seconde galère, moins grande, était pourvue de six canons et de douze arquebuses doubles. Toutes les pièces avaient été livrées par les fondeurs Abraham Zehnder et Hans Gerber. Le plus grand bâtiment comptait 32 rames, le second 14, les deux suivants 10 ; ils avaient coûté en tout 38,000 livres ; pour leur construction, on avait aussi utilisé le fer de la vieille galère de Genève.

Fin novembre 1667, le banneret Frisching et l'ingénieur de la ville de Genève, Ivoy, commis à cet effet, procédèrent à l'inspection. Ils relevèrent, malheureusement, de gros défauts de construction : Le plancher des deux galères était trop haut ; le gouvernail, les blindages pour la protection des soldats et des rameurs, manqués et insuffisants. A la suite de ce rapport, les mines s'allongèrent, et l'on se vit dans la nécessité de faire aussitôt réparer les beaux bateaux à peine finis. Ivoy fut chargé de les reconstruire complètement, et tout d'abord d'achever la petite brigantine, pour qu'elle servît de modèle. En mars 1668, elle était transformée, à la satisfaction de tous. On reconstruisit aussi la petite galère, *le Petit Ours*, et enfin la brigantine. La première fut armée de 8 pièces d'artillerie et de 12 arquebuses doubles ; sa rénovation n'avait pas coûté moins de 8914 florins.

Au milieu d'avril, course d'essai, avec 36 rameurs, autant de mousquetaires de Genève, volontaires, 4 maîtres-canonniers, 3 mousses (*Bootgesellen*), M. Ivoy lui-même et son domestique, en tout 88 personnes. En janvier de l'année suivante, le Conseil se fit adresser par le dit sieur Maximilien Ivoy, désormais commis de Leurs Excellences de Berne, un rapport écrit et précis sur tous les bateaux, rapport que nous donnons ici textuellement :

« 1. *Le* grand ours a été laissé, comme *elle* a été construite par les Allemands en l'an 1666, elle a une longueur de 84 pieds de roy, et de largeur dans le milieu jusqu'aux deux bords 17 pieds de roy, garnie de Ballustrade à l'entour des deux Plattesformes de la Poupe et en Proye, dans lesquelles se doibt loger le canon, 16 bancs de rameurs, au milieu un mat, 5 à 6 marches pour monter sur la plateforme, les deux tentes pour les platesformes sont peintes en huile rouge et jaune ondée, 32 rames de sapin, peints en huile rouge.

» 2. Le petit ours a été réformé par ordre de Leurs Excellences par le Sieur Ivoye en l'an 1668 ; longueur 63 pieds de roy et large au milieu entre les bords 14 pieds. Bois de chesne.

» A la proue une Platteforme pour loger 4 pièces de canons, 10 bancs de chesne pour les rameurs. Dans la chambre du capitaine, dans laquelle on descend par un degré de 4 marches, il y a 4 fenêtres, une cheminée de fer blanc, trois voiles, 5 ancres, 22 rames de sapin, peintes en rouge avec une flamme jaune.

» Il y a sur le bout de la proue un ours de la grandeur du naturel, en sa patte droite une masse d'arme et l'autre un écusson, dans lequel les armes de leurs Excellences. Derrière la poupe sont les armes de l. E., environn*ées* d'un trophée, relev*és* en bosse, au côté et au dessus 4 petits ours. Dessus l'écusson est le fanal ou lanterne ; trois banderoles pour le Grand Pavillon, le Pavillon sur le mat et les armes de l. E. au milieu.

» 3. le brigantin, apelé « la Bernoise », a été fait avec changement : longueur 45, largeur 9 $^1/_2$ pieds ; une Plateforme sur le devant pour loger 2 pièces de canon, 7 bancs pour les rames. Une chambre en forme de coffre, fermant à clef et une table de sapin au milieu de la chambre. Sur la poupe une plateforme et dessous les platesformes les magasins ; un mat, 14 rames.

» 4. « La fortune », petit brigantin, a été réformé par le Sieur Ivoy pour servir de modelle à réformer les autres vaisseaux ; une plateforme sur le devant pour une petite pièce de canon, 5 bancs de rames, 6 colonnes pour la tente, petite plateforme sur la poupe, 2 voiles appelées Basans, un faux fond de sapin tout au long du bateau ; une flamme d'environ une aulne de longueur, toute orangée, blanc et bleu.

» Suivent les canons sur les 4 vaisseaux.

» 4 pièces de canons de fontes, portant le calibre 1 1/2 liv. de boulets, longues de 6 pieds, formées et travaillées à huit ans (pans ?), nommées « les jeux de cartes », fabriquées au l'an 1529, marquées des armes de L. E.; — deux sur le grand ours, 3 (?) sur le petit ours.

» 10 autres pièces de canons de fonte, ayant le calibre 4 liv. de boules, longues de 3 1/2 pieds. Elles ont chacune leur couvercle, 6 ont été fabriquées en 1639, et les autres 4, marqués avec les ancres, en 1662. Nr. 1 « le soleil » : 35 liv. (350 ?), Nr. 2 « la lune » : pèse 350 liv., Nr. 3 « le héléphant » : 343 liv., Nr. 4 « Un homme avec enseigne, avec les armes de l. E.» : 350 liv., Nr. 5 « Un ange » : 350 liv., Nr. 6 « la mort » : 357 liv., Nr. 7 « Un ancre », Nr. 8 « un ancre », Nr. 9 « un ancre », Nr. 10 « un ancre ». Six sur le grand ours, 4 sur le petit ours.

» 3 pièces de canon de fonte, fabriquées à Genève en 1668, calibre 4 liv. de boules, longueur 2 1/2, tous les trois marqués de deux ancres, qui se croisent et un écusson des armes de l. E. Nr. 1 : 250 liv., Nr. 2 : 241 liv., Nr. 3 : 251 liv., 2 sur le petit ours, 1 sur la Bernoise.»

Pour sa surveillance et pour avoir fourni le modèle des embarcations remises à neuf, Ivoy reçut une « douceur » de cent thalers ; on le chargea en même temps de reconstruire le *Grand Ours*, et de fabriquer encore deux chaloupes. Mais, pour des motifs inconnus, la transformation du *Grand Ours* paraît avoir été de nouveau différée. Entre temps, Ivoy dut aider à inspecter minutieusement les châteaux de Chillon et de Morges et à élaborer des plans pour les renforcer. En juillet 1670, comme on ne savait que faire des grands bateaux, on les loua à deux charpentiers, Georges Riedkehler, à Morges, et David Mermillod, de Genève, jusqu'en 1672. L'apparition subite, devant Morges, de deux grands bateaux savoyards et la nouvelle que le duc fortifiait en toute

hâte son port de Bellerive, engagèrent Mes Gracieux Seigneurs à vouer de nouveau un peu plus d'attention à leur marine. Le bailli de Morges reçut pour instructions, si les bateaux savoyards revenaient, de les engager amicalement à s'éloigner, et si cela ne servait de rien, de prendre le patron par la tête, de vider son bateau et de renvoyer les autres par le chemin qu'ils avaient pris pour venir.

La démonstration savoyarde et l'armement précipité de nouveaux bâtiments, qui ne pouvaient menacer que Genève et Vaud, éveillèrent de vives inquiétudes, Vaud étant un pays ouvert, sans refuges (ports fortifiés).

Pour ces motifs, graves et importants, et considérant que non seulement les habitants et sujets de ce pays, mais aussi un assez grand nombre de bourgeois (de Berne) sont en danger extrême d'être totalement ruinés, eux et leurs familles, par une attaque si redoutable ; comme, d'autre part, le bruit se répand déjà que les personnes les plus aisées du pays cherchent à mettre en sûreté leurs objets les plus précieux, etc., etc., le Conseil décida d'armer de nouveau les bateaux, puis de chercher secrètement à attirer de Hollande, du Languedoc et du Dauphiné (*Delphinat* ; LL. EE. entendaient sans doute la *Provence*), des personnes connaissant la marine et l'eau, afin de pouvoir éventuellement détruire les bateaux du duc dans le port de Bellerive ou ailleurs, et construire enfin quelque part un port sûr. Malheureusement, on eut l'ennui d'apprendre que, précisément à cette heure critique, Ivoy songeait à rentrer dans sa patrie, la Hollande. On réussit, il est vrai, à l'engager à rester encore quelque temps ; néanmoins Leurs Excellences durent se hâter de lui chercher un remplaçant capable ; elles réussirent à le trouver et à le gagner en la personne de Jean Geoffroy, sieur du Torrent, de Toulon. Comme son voyage à Berne

le faisait passer par Lausanne, le bailli du lieu reçut la recommandation expresse de lui préparer une excellente réception et de l'inviter à sa table.

Le Conseil attendait avec une certaine inquiétude la rencontre des deux hommes ; car Mes Gracieux Seigneurs pouvaient à bon droit supposer qu'Ivoy regarderait d'un œil louche et comme un rival le nouveau venu, qu'on avait appelé sans le consulter. Ivoy fut donc mis au courant de l'arrivée de Geoffroy, mais on lui assura que cela ne changeait rien à sa situation personnelle, puisque Torrent avait été chargé exclusivement d'instruire les matelots ; s'il devait, peut-être, assister Ivoy, ce ne serait qu'occasionnellement. Le Conseil ne négligeait rien pour retenir encore provisoirement le Hollandais, homme utile, et pour tirer jusqu'à la fin le plus grand profit possible de sa présence. Il reçut, entre autres, la mission de dresser un plan exact, à grande échelle, des deux Ours, de leur aménagement intérieur et extérieur, puis d'étudier la profondeur du lac, la direction des vents et des brises.

Fin juin, Geoffroy arriva à Berne. Il fut nommé, pour un an, professeur d'art nautique *(der Schiffereikunde)*, avec un traitement de 2400 livres tournois, en temps de guerre comme en temps de paix ; en échange de quoi il dut promettre, entre autres choses, « d'instruire avec une » application et fidélité entière dans l'art de navigation » et ses dépendances tous les gens qui lui seront mis en » mains pour ce faict-là par ordre de L. E., et de les rendre » autant sçavants qu'il se pourra dans cette profession ou » science. »

Pendant ce temps, les Savoyards s'étaient comportés avec une insolence croissante ; ils avaient capturé des embarcations genevoises, les avaient traînées à Bellerive, puis relâchées avec force railleries. A diverses reprises,

des barques savoyardes s'étaient montrées sur les côtes vaudoises, pour procéder à des sondages. Mais (ceux qui les commandaient) ne furent pas « pris par la tête » ; au contraire, le gouvernement, en présence de ces provocations, chercha à éviter tout ce qui aurait pu conduire à un conflit ouvert : On se borna, purement et simplement, à voguer contre les Savoyards, avec de petites barques, pour les gêner dans leur travail. Néanmoins, du Torrent reçut la mission de soumettre tous les bâtiments à un examen minutieux et de chercher de bons ports, puis, « avec toute l'application et soin possibles mettre en état » de s'en servir les vaisseaux », mais tout spécialement de reconstruire enfin le Grand Ours, aussi vite que possible ; Geoffroy fut nommé capitaine de vaisseau sur le lac de Genève. Jusqu'au milieu d'août, du Torrent, comme il signait toujours, paraît avoir travaillé à achever la transformation, d'ailleurs superficielle, du Grand Ours ; car, du 18 août au 31 décembre 1672, les deux capitaines, qui vivaient donc en bons termes, entreprirent diverses courses, mais ils avaient ordre de ne pas franchir la frontière, de ne pas voguer trop près de la côte savoyarde, de ne pas armer les bâtiments, d'emporter tout au plus, pour être prêts à tout, quinze à vingt fusils, mais de les tenir cachés et de ne pas tirer sur le lac.

A partir du 18 août, Ivoy fit un voyage circulaire de trois jours avec son collègue, pour lui montrer le lac, les ports et les places de débarquement ; le 25, sur l'ordre du haut commandant Wyss, le port de Rolle fut inspecté avec soin ; du 3 au 13 septembre, les places d'Yverdon, Morges, Chillon et St-Maurice, furent visitées. Le 16, Ivoy, en compagnie du haut commandant Wyss, se rendit à Chillon et Villeneuve, pour dresser les plans d'un port fortifié. Dans ces quatre expéditions, l'air du lac semble avoir ouvert largement l'appétit des hauts person-

nages et de leurs subordonnés. On but 99 quarterons de vin, soit rouge soit blanc. On engloutit 160 livres de pain, 4 chapons, 2 dindons, 3 moutons, 16 livres de bœuf, 2 langues salées, 2 jambons d'ensemble 16 livres, 2 fromages d'ensemble 55 livres, 2 livres de beurre et... 6 oranges ! On n'abusa pas du tabac, dont une demi-livre seulement passa en fumée. On ne brûla que 5 chandelles, ce qui indique une certaine peur de la lumière, et la consommation de seulement 4 tasses de « venaison » fait supposer que le sommeil fut bon [1].

(A suivre) B. HALLER. Traduit par H. MAYOR.

PAYERNE, AVENCHES ET LE CANTON DE VAUD

Les lignes qui suivent sont une modeste contribution à l'histoire de la formation territoriale du Canton de Vaud actuel. Il m'a paru intéressant de mettre sous les yeux des lecteurs de la *Revue historique vaudoise* quelques pièces qui montrent le désir que manifestèrent toujours les populations et les autorités des districts de Payerne et d'Avenches de faire partie définitivement de ce Pays de Vaud, aux destinées duquel elles avaient été attachées pendant plus de deux siècles et demi de domination bernoise, et dont un autre ordre de choses avait voulu les détacher tout à fait.

On sait que la Constitution donnée à la Suisse par le Directoire français, après la prise et l'occupation de Berne par les armées de Brune et de Schauenbourg en 1798, divisait notre pays en dix-neuf cantons, dont les limites différaient essentiellement de celles qui avaient

[1] Suivant communication de M. Haller, on appelait *venaison* un liquide pour faire dormir.