

Le navire et l'économie maritime du XVe au XVIIIe siècles [prés. p. Michel Mollat et al.]

Autor(en): **Bergier, Jean-François**

Objekttyp: **BookReview**

Zeitschrift: **Schweizerische Zeitschrift für Geschichte = Revue suisse d'histoire = Rivista storica svizzera**

Band (Jahr): **8 (1958)**

Heft 1

PDF erstellt am: **11.07.2024**

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.

den. Der Kampf verschob sich aber auch nicht rein auf die soziale Ebene, obwohl gerade die Stadtbevölkerung in Prag und zum Teil auch die Bauern in dieser Zeit auch politisch stärker als vorher hervortraten. Nach Beendigung des Krieges jedoch verloren sie rasch an Bedeutung. Dagegen beansprucht Heymann für die Hussitenbewegung, nicht nur Vorläufer der Reformation Luthers und Calvins gewesen zu sein, sondern diese Reformation recht eigentlich eingeleitet zu haben. Das Hussitentum habe die Hauptelemente dessen, was man Protestantismus nennt, bereits in sich besessen und in hohem Grade direkt jene Bewegung hervorgebracht, welche Reformation heißt. Die Herausforderung des Hussitentums an die römische Kirche blieb bestehen und konnte nicht unterdrückt werden. Darüber hinaus bilden die Kuttenberger Beschlüsse von 1485, wonach Calixtiner und Katholiken einander Duldung gewährten, und zwar persönlich, nicht nach Herrschaften wie im Augsburger Frieden, bereits eine Vorwegnahme des Edikts von Nantes.

Dem Band sind ein wertvoller Anhang, eine umfassende Bibliographie und ein detailliertes Register angefügt.

Zürich

Robert Schneebeli

Le navire et l'économie maritime du XV^e au XVIII^e siècles. Travaux du Colloque d'histoire maritime tenu, le 17 mai 1956, à l'Académie de Marine, présentés par MICHEL MOLLAT, avec la collaboration d'OLIVIER DE PRAT. Paris, S. E. V. P. E. N., 1957, in-8°, 135 p., 16 planches (Bibliothèque générale de l'École pratique des hautes Etudes, VI^e section).

On ne s'était guère soucié, jusqu'à ces dernières années, de l'histoire navale comme secteur de l'histoire économique. Vaisseaux de guerre et batailles navales accaparaient toutes les faveurs des historiens de la Marine. Si d'autre part la connaissance des techniques du navire et de la navigation a fait quelques progrès depuis la fondation, en 1911, de la *Society for Nautical Research*, il reste dans ce domaine un immense effort à faire. C'est dans le but de promouvoir cet effort que s'est tenue cette «journée d'étude» réunissant historiens et marins sous les auspices de l'Académie de Marine et de la VI^e section de l'École des hautes Etudes. Six conférences furent prononcées sur des sujets et par des orateurs divers, mais qui tous illustrèrent la nécessité et le grand intérêt pour l'histoire de mieux connaître ces questions; des discussions permirent à ces spécialistes de confronter efficacement leurs points de vue. Or, tout ce qui fut dit au cours de ce colloque vient d'être publié par les soins diligents de son organisateur, M. MICHEL MOLLAT¹, en un petit volume présenté avec clarté, et largement illustré par des documents qui, précisément, animèrent une partie des débats. Ouvrant le feu,

¹ Lui-même actif spécialiste: chacun connaît son remarquable ouvrage sur *Le commerce maritime normand à la fin du moyen âge*, Paris (1952), ainsi que sa *Comptabilité du port de Dieppe au XV^e siècle*, Paris (1951).

le commandant DENOIX fit sur *Le bâtiment de commerce et la navigation après les grandes découvertes* un exposé plein d'idées originales, certaines d'ailleurs contestables (et contestées); pour lui, la navigation hauturière ne commence qu'avec la fin du XV^e siècle, non pas grâce à la boussole ou au gouvernail axial, mais parce que le navire rond à voile se substitue définitivement à la galère mue par des rameurs et, sa coque renforcée, ose s'aventurer loin des côtes. M. JACQUES BERNARD, professeur agrégé d'histoire, montre l'intérêt — mais aussi l'insuffisance — des archives notariales pour l'étude des constructions navales dans le cas de Bordeaux au XVI^e siècle. Un amateur, mais plein d'ingéniosité, M. CAHINGT, rapporte ensuite la découverte qu'il a faite à Dieppe de nombreux *graffiti* représentant, sur de vieux murs, des bateaux des XVI^e, XVII^e et XVIII^e siècles; dessins maladroits, mais fidèles, et qui constituent une source iconographique de premier ordre; M. OLIVIER DE PRAT entreprend d'ailleurs de généraliser le relevé de ces *graffiti* dans les ports français et même étrangers. M. PIERRE CHAUNU, l'un des meilleurs spécialistes du commerce atlantique², montre l'importance — et la difficulté — de connaître les mesures de tonnage, en étudiant la *tonelada* espagnole aux XVI^e et XVII^e siècles; sur une question du même ordre mais d'un point de vue différent, M. PAUL GILLE, ingénieur en chef du Génie Maritime, a fait une communication avant tout technique, *Jauge et tonnage des navires*, dans le détail de laquelle je préfère ne pas entrer... Enfin, deux spécialistes de l'histoire des sciences et de l'astronomie médiévales, MM. GUY BEAUJOUAN et EMMANUEL POULLE, conservateurs aux Archives nationales, présentent un travail sur *les origines de la navigation astronomique aux XIV^e et XV^e siècles*, le premier en faisant la critique de diverses études récentes, le second par quelques considérations sur l'astrolabe. Enfin, le commandant GUILLEUX LA ROERIE proposa aux congressistes quelques réflexions méthodologiques et un programme de travail énergique. C'est LUCIEN FEBVRE qui prononça l'allocution de clôture de l'une des dernières manifestations publiques et scientifiques auxquelles il participa; ses paroles, ses encouragements marqués de sa profonde et belle expérience n'en prennent que plus de relief: ces quelques pages, qui s'élèvent au-dessus du problème particulier qui les suscita, méritent d'être lues et méditées.

A la lecture de ce livre si riche de suggestions et de promesses s'est confirmée en moi l'idée que, parallèlement à cette histoire de l'économie maritime, devrait se faire une histoire des voies navigables en eau douce et des techniques propres à cette navigation. On a négligé trop souvent celle-ci, qui, pour être moins grandiose que la navigation en mer, n'en est pas moins importante, et particulièrement pour la Suisse. Je souhaite donc que dans ce domaine aussi, historiens et techniciens s'associent pour apporter une nouvelle lumière et bien précieuse.

Lausanne

Jean-François Bergier

² Il est sur le point d'achever la publication de son monumental ouvrage *Séville et l'Atlantique* (8 vol. parus), sur lequel nous reviendrons prochainement.