

Revue africaine



NOTICE

SUR

LES DIGNITÉS ROMAINES EN AFRIQUE.

(CINQUIÈME SIÈCLE DE J.-C.)

(27^e et dernier article. Voir les n^{os} 32, et de 34 à 59)

LES FLOTTES (1).

APPENDICE (B)

AU § CONCERNANT LES *Flottes*.

Le mot *navigium* était un terme générique pour toute espèce de bâtiment, qu'il fût à rame ou à voile. On se servait parfois, cependant, du mot (tiré du grec) *epicopus*, pour désigner un bateau à rames et le distinguer d'un navire à voiles. — *Navis*, navire, est un terme générique aussi, qui comprend toute espèce de bâtiments, à la voile et à la rame, mais qui s'applique surtout aux navires des plus grandes dimensions, avec une épi-

(1) L'appendice B qui suit et qui termine à la fois le chapitre des *Flottes* et le travail général de M. Bache sur la *Notice des dignités romaines en Afrique*, est celui que l'auteur annonce dans sa note 1, au bas de la page 162 de ce dixième volume de la *Revue* (n^o 57, mai 1866). — N. de la Réd.

thète qui distingue la classe particulière de navires dont on a l'intention de parler; ainsi: I. *Navis oneraria*, bâtiment de charge, employé comme *transport* pour accompagner une flotte, ou comme navire marchand pour transporter des denrées, des marchandises, toute espèce de frêt. C'était un navire lourdement construit, à quille (*carinā*) ronde, et en général ponté d'un bout à l'autre, sans pointe armée de fer (*rostrum*, éperon) à l'avant, et toujours disposé pour ne marcher qu'à la voile, sans rames ni avirons. II. *Naves actuariæ*, ou simplement *actuariæ*, bâtiments découverts, manœuvrés avec des avirons aussi bien qu'à la voile, par opposition aux navires marchands ou vaisseaux à voile (*onerariæ naves*). A proprement parler, ce n'étaient pas des vaisseaux de guerre de première classe ou vaisseaux de ligne; on ne les destinait pas à être mis en ligne le jour du combat, mais on les employait dans une flotte pour tout ce qui devait être fait avec promptitude, pour croiser, exécuter une reconnaissance, rester en observation, comme paquebots, comme transports, etc., pour porter un message, etc. C'étaient les vaisseaux des pirates, et ils n'étaient jamais munis de moins de dix-huit rames, neuf de chaque côté. L'*Actuarius* qui, d'après une miniature du Virgile du Vatican, transporta Enée et ses compagnons en Italie, avait vingt avirons, dix de chaque côté. Le bateau *Actuariolum* (diminutif d'*Actuarius*), qui transporta Cicéron (*Ep. ad Attic. XVI, 3*), en avait également dix. On ajoutait quelquefois une voile à l'*Actuariolum*, quand le vent était favorable. III. *Navis longa*, long vaisseau à quille mince et aiguë, *galère*: elle était mise en mouvement par un seul banc de rameurs, et formait une classe intermédiaire entre la *navis actuaria* et les bâtiments qui avaient plus d'un rang de rames, la birème, la trirème, etc. Ces navires avaient jusqu'à cinquante rames, vingt-cinq de chaque côté, juste le nombre des rames des galères de la Méditerranée au moyen-âge (JAL, *Archéologie navale*). On emploie aussi ce mot comme nom générique pour désigner tout bâtiment de guerre, ceux de plusieurs rangs de rames comme ceux à un seul, parce qu'en réalité tous étaient construits sur le même plan, une quille aiguë avec un très-long espace entre la poupe et la proue au lieu des coques courtes et ramassées, des quilles arrondies,

qui avaient été adoptées pour la marine marchande et quelques bâtiments de corsaires. IV. *Navis tecta, strata* ou *constrata*, vaisseau ponté, par opposition à celui qui ne l'est pas ou qui ne l'est qu'à moitié. Les *cataphractes* étaient des vaisseaux de guerre (marine militaire); les autres se nommaient *aphractes* (marine marchande). V. *Navis aperta*, navire découvert, sans pont, ou ponté seulement en partie à l'avant et à l'arrière, sans pont au centre (aphracte), ou, comme nous disons, demi ponté. On comprendra, dès lors, facilement la différence entre ces deux dernières espèces de bâtiments : *cataphractus* ou *cataphractum*, *aphractus* ou *aphractum*. Nous avons dit (appendice A) que le terme *cataphracta* est employé par Végèce pour désigner, en général, toute espèce de cuirasse portée par l'infanterie romaine depuis les premiers temps jusqu'au règne de l'empereur Gratien (*cataphractarius* a le même sens que *cataphractus*). Ce terme, appliqué aux vaisseaux de la marine militaire, ne se comprend pas moins facilement. VI. *Navis turrita*, bâtiment de guerre sur le pont duquel était élevée une tour (*turris*) servant aux combattants à lancer leurs traits; ils étaient là à l'abri comme derrière les murs d'une forteresse. On dit que ce fut Agrippa qui, le premier, en introduisit l'usage (1).

Remus, aviron: les petites rames ou godilles que maniait un seul homme ne différaient en rien de celles qu'emploient les modernes; mais les plus grands avirons, qui avaient quelquefois jusqu'à 16 m. 46 c. de long, et qui, par conséquent, voulaient être maniés chacun par plusieurs hommes, devaient avoir un bras trop épais pour que la main pût le saisir; on peut en conclure qu'ils étaient comme ceux dont on se servait aux XV^e, XVI^e et XVII^e siècles, à bord des galères de la Méditerranée; chacun était long de 13 à 15 mètres, et il y avait six rameurs pour chaque rame, qu'ils maniaient au moyen d'une fausse poignée ou grille, attachée au bras de l'aviron, partie comprise dans l'intérieur du navire. Une plaque, sans doute en métal, n'apparte-

(1) Sur ce point, comme en beaucoup d'autres, les progrès modernes ramènent à des procédés antiques mais perfectionnés. Ainsi la tour de la marine romaine reparait dans la nôtre. — N. de la Réd.

nant pas d'ailleurs à l'aviron lui-même, était ajustée en dessous de cette poignée, et y était fixée, comme défense, pour l'empêcher de s'user par le frottement contre le flanc du navire; quand elle était elle-même usée, il était alors facile d'en mettre une de rechange. La rame était attachée à un *tolet*, forte cheville en bois (*scalmus*), au moyen d'une courroie (*struppus*), dans l'intérieur du bâtiment, pour qu'elle se maintint toujours en place pendant qu'on la maniait. On appelait *folliculare* le bois d'une rame au point où il avançait hors de l'ouverture (*columbarium*); il était entouré d'un chapeau de cuir (*folliculus*), pour diminuer le frottement et la détérioration de l'aviron, et empêcher l'eau, dans les mers agitées, de pénétrer dans le vaisseau par l'ouverture. Ces ouvertures pour les rames, appelées *columbaria*, à cause de leur ressemblance avec les niches d'un pigeonnier, sont représentées extérieurement, sur le flanc d'un vaisseau par l'espace (*interscalmium*), également distancé, d'une rame à une autre. *Remigium* était l'ensemble des rames d'un vaisseau; se disait aussi, comme en grec, pour *remiges*, un équipage de rameurs. *Remex*, rameur sur un bateau, une galère ou un navire. Sur les bâtiments de guerre, les rameurs (*remiges*) formaient une classe distincte des marins (*nautae*), qui s'occupaient des voiles et de la direction du navire, ainsi que des soldats de marine (*classarii*), chargés de la défense du vaisseau; l'équipage du vaisseau se composait de ces trois classes d'hommes réunies. Dans les bateaux et les petites embarcations, les anciens se servaient de leurs rames de presque toutes les manières encore en usage: quelquefois, un seul rameur maniait une couple d'avirons; quand le bateau était très-large, ou dans de plus grandes embarcations, chaque rameur ne maniait qu'une rame, soit assis et tirant la rame à lui, comme nous le faisons, soit debout et l'écartant de son corps, comme cela se pratique encore de nos jours le plus ordinairement sur la Méditerranée (1). Dans de grands navires allant sur mer et n'ayant qu'un rang de rames, tels que

(1) Cette manière de faire marcher une embarcation s'appelle *godiller*, aller à la *godille*, au moins sur la Seine: la *godille*, tenue à deux mains par l'homme debout et tournant le dos à la direction, fait à la fois office de rame et de gouvernail.

les *naves longae, liburnicae*, et d'autres appartenant à la classe des *moneres*, qui étaient munis d'avirons très-pesants et très-longs; il est presque certain que plusieurs hommes tiraient sur un même aviron, étant assis sur un même banc, comme cela se faisait sur les galères des Vénitiens, des Génois et des Français de Marseille, pendant les XV^e, XVI^e et XVII^e siècles, méthode ainsi décrite dans les *Memoires* de Jean Marteihle, protestant français, condamné aux galères en 1701: « Les rameurs sont assis sur des bancs (les *transtra* des Romains), six hommes à chaque aviron; un de leurs pieds porte sur un tabouret bas ou marchepied, l'autre est levé et appuyé contre le banc qui est devant eux; ils penchent le corps en avant (le *remis incumbunt* de Virgile), et avancent les bras par dessus le dos de ceux qui sont devant eux, et dont l'attitude est alors la même. Ayant ainsi porté l'aviron en avant, ils se soulèvent avec l'extrémité de la rame qu'ils tiennent dans leurs mains (*remis pariter insurgunt*, dit encore Virgile), et en plongent l'autre dans la mer; cela fait, ils se rejettent sur leurs bancs qui plient sous le poids. »

Dans des bâtiments munis de plus d'un rang de rames (*ordo*), comme la *Biremis*, la *Triremis*, etc., la méthode de ramer était différente: les rameurs y étaient assis sur des sièges séparés (*sedilia*), et non sur des bancs placés en travers (*transtra*) et chaque aviron était manié par un seul homme, celui dont le point d'appui était plus élevé au-dessus de l'eau se trouvant nécessairement le plus long, et le travail de l'homme qui le manœuvrait le plus pénible. Mais quand on construisait des navires de très-grandes dimensions, tels, par exemple, que l'*Hexeris*, l'*Hepteris*, la *Decemremis*, etc., quoiqu'ils ne pussent pas avoir, comme nous allons l'expliquer tout-à-l'heure au mot *ordo*, plus de cinq rames échelonnées l'une au-dessus de l'autre, de la ligne de flottaison au plat-bord, il est clair cependant qu'il devait y avoir une certaine proportion entre la longueur et la largeur du vaisseau, d'une part, et, de l'autre, la longueur et le poids de la rame; et, dans de tels cas, il n'est pas raisonnable d'inférer que les deux manières de ramer, ci-dessus indiquées, étaient employées concurremment, les avirons les plus courts étant maniés chacun par un homme seul, les avirons supérieurs,

plus longs et plus lourds, par autant de rameurs que leur dimension pouvait l'exiger. Ainsi, quand les auteurs anciens disent que l'équipage des rames est incomplet, cela n'implique pas qu'aucun des avirons reste sans rameur (ce qui serait difficile à comprendre), mais que quelques-uns n'avaient pas le nombre de mains et la quantité de force qui leur eussent été nécessaires.

Outre les navires que nous avons énumérés déjà, et qui, à proprement parler, ne faisaient pas partie de la marine militaire, les Romains avaient des vaisseaux de guerre qui sont généralement classés de la manière suivante, savoir :

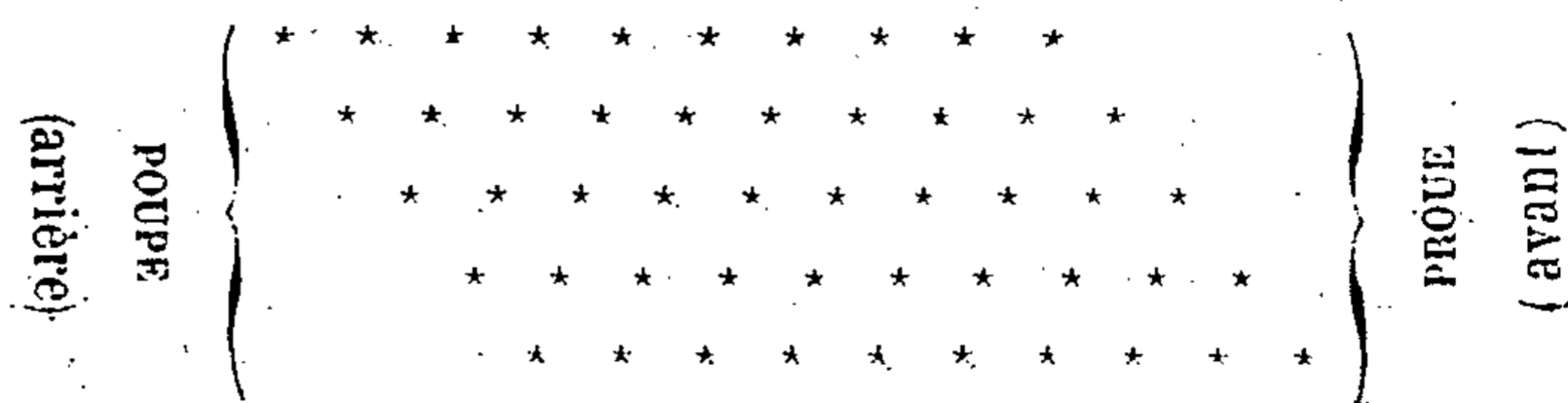
1° Moneris,	galère à un seul rang de rames,
2° Biremis,	galère à 2 rangs de rames,
3° Triremis,	— à 3 —
4° Quadriremis,	— à 4 —
5° Quinqueremis,	— à 5 —
6° Hexeris,	— à 6 —
7° Hepteris,	— à 7 —
8° Decemremis,	— à 10 —

Dans un sens général, le mot *ordo* signifiait une rangée, une série d'objets placés l'un à côté de l'autre dans un ordre de succession régulier; ainsi une rangée d'arbres, une file, un rang de soldats, etc. Dans la marine des anciens, ce même mot voulait dire une file, ou, comme on traduit le plus ordinairement, un rang de rames (1). Le nombre des rangs de rames variait suivant les dimensions du bâtiment et la classe de navires à laquelle il appartenait, de un à cinquante. La manière dont on disposait et dont on comptait ces bancs ou *ordines* est encore, sous beaucoup de rapports, une question controversée, qui restera probablement longtemps aussi sans solution satisfaisante, à moins que la découverte de quelque œuvre d'art ne permette aux antiquaires futurs d'appuyer leurs théories sur quelque

(1) Les mots *file* et *rang* ne sont pas synonymes, au moins dans le vocabulaire militaire, où *file* exprime une ligne de soldats placés les uns derrière les autres et *rang* une ligne de soldats placés les uns à côté des autres. — N. de la Réd.

autorité plus solide que de simples conjectures; car, parmi beaucoup de systèmes qui ont été mis en avant, il n'y en a pas un absolument à l'abri de toute objection. Ceux mêmes qui paraissent raisonnables sur le papier, et qui peuvent en apparence s'appuyer sur quelque autorité classique, quand on veut passer à la pratique, on découvre qu'ils supposent des effets, des actions, des combinaisons mécaniquement impossibles; et pour ceux dont on prouve, par des expériences positives, qu'ils sont réellement exécutables, on ne peut cependant les accepter qu'avec hésitation, parce qu'ils manquent de témoignages de l'antiquité qui les autorisent et les appuient. Jusqu'à cinq rangs de rames, nous avons, directement ou indirectement, de bonnes raisons de penser que l'on comptait les rangs de rames en hauteur et non en longueur, c'est-à-dire que le nombre total des rames, quel que fût ce nombre, qui se trouvaient sur un même alignement de la poupe à la proue, formait un *ordo* ou rang de rames. C'est ainsi que Tacite désigne (*Hist.* V, 23) une *moneris*, ou navire à un seul rang de rames, par cette expression: *quae simplici ordine agebantur*. Dans la birème, ou vaisseau à deux rangs de rames, il est également clair, d'après d'autres mots du même passage de Tacite, que le second rang de rames était placé au-dessous du premier, et qu'on comptait les bancs à partir des rebords du pont jusqu'à la ligne de flottaison; les trous qui laissaient passer les rames, et par suite les sièges des rameurs étaient placés en ligne oblique les uns au-dessous des autres, de manière que l'intervalle entre un rang de rameurs et le suivant fût aussi petit que possible. La construction d'une trième, ou vaisseau à trois rangs de rames, était fondée sur le même principe: on y comptait d'une manière analogue les rangs des rames depuis les plats-bords jusqu'à la ligne de flottaison; c'est ce qu'atteste cette expression de Virgile (*Aen.* V. 120): *terno consurgunt ordine remi*. Une construction navale semblable pour quatre rangs de rames est indiquée par les monuments (monnaies et médailles), où, malgré l'exiguité du dessin, les rames sont visiblement sur quatre rangs de hauteur à partir de l'eau; n'a-t-on pas le droit d'en conclure qu'on disposait et qu'on comptait de la même manière un cinquième rang de rames?

On s'est assuré par expérience qu'une série de cinq avirons, s'élevant obliquement de la ligne de flottaison au plat-bord, pouvait tenir dans un espace de neuf pieds de haut, le point le plus élevé au-dessus de l'eau où le levier qui forme la rame puisse être coupé par le tolet (*scalmus*) sans perdre tout effet. Au-delà de ce nombre, commence la difficulté de compter les rangs, et on ne peut plus, en l'absence de tout témoignage positif, que formuler des conjectures; on n'a plus pour se guider ni descriptions ni images. Si plus de cinq rangs de rames parallèles étaient placés l'un au-dessus de l'autre, il serait matériellement impossible de manier l'aviron du sixième rang, le point fixe du levier se trouvant alors placé si haut au-dessus de l'eau, qu'il devrait élever le *bras* de la rame bien au-dessus de l'atteinte du rameur, ou empêcher la *pale* (*palma*) de toucher l'eau, à moins que l'aviron ne fût d'une longueur si démesurée, que la partie de la rame qui était contenue dans le vaisseau allât d'un plat-bord à l'autre et dépassât même celui qui lui était opposé. Comment donc comprendre un vaisseau à quarante rangs de rames, comme celui que construisit Ptolémée? La solution la plus plausible à cette question, est de croire que, dans tous les bâtiments de première classe, les avirons étaient disposés sur cinq lignes parallèles, comme dans une quinquérème, mais que les rangs ou *ordines*, au-dessus du nombre de cinq, étaient comptés en longueur et non en hauteur; on aurait appelé *ordo* chaque rangée ascendante de cinq rames à partir de la ligne de flottaison, et l'on aurait compté le nombre des *ordines* ou rangs de la poupe à la proue, et non plus de l'eau au plat-bord. Ainsi un navire à dix rangs de rames aurait eu, en comptant de la poupe à la proue, dix rangs de rames, chacun de cinq rames sur une ligne oblique et ascendante, comme le montre le plan ci-après, figure dont la disposition, en *plus* ou en *moins*, devra servir pour tous les autres cas de l'espèce.



Un vaisseau à quarante rangs de rames présenterait la même disposition, cinq rangs de rames parallèles courant de l'arrière à l'avant ; mais chacune de ces lignes aurait contenu, entre ces deux points extrêmes, quarante sabords pour laisser passer les avirons, et non dix : on n'obtient ainsi qu'une longueur très-raisonnable ; car la *moneris* même, petit bâtiment, a vingt-quatre, vingt-cinq avirons à la file, de chaque côté.

1^o *Moneris*, galère à un seul rang de rames (*quae simplici ordine agebantur*), par opposition aux navires qui en avaient deux ou un plus grand nombre. Les navires de cette espèce étaient quelquefois de dimension considérable et rangés parmi les *naves longae* ; plusieurs rameurs y faisaient mouvoir la même rame, comme nous l'avons expliqué ci-dessus, et comme cela se pratiquait à bord des galères de la Méditerranée, aux XV^e XVI^e et XVII^e siècles.

2^o *Biremis* (dicrotus), navire muni de deux rangs de rames (*ordines*) : c'est là l'application la plus commune de ce mot ; il désigne une *birème* ou vaisseau de guerre qui a deux rangs de rames de chaque côté, placés en diagonale l'un au-dessus de l'autre ; chaque rame était manœuvrée par un seul rameur. Il est évident que telle était la disposition adoptée dans la construction d'une birème, d'après les sculptures de la colonne Trajane et d'autres monuments, et d'après un passage de Tacite (*Hist. V. 23*), qui distingue un vaisseau qui avait ses rames placées sur un seul rang (*moneris*) de la birème, où elles étaient par conséquent disposées sur deux (*complet quod BIREMIUM, quaeque SIMPLICI ORDINE agebantur*). Littéralement, *biremis* voulait dire muni d'une paire de rames ou d'avirons ; de là l'emploi de ce mot, soit adjectivement avec *scapha*, soit substantivement, pour désigner un petit bateau (*parva ratis* ou *alnus*), une embarcation gouvernée par un seul homme qui manie une paire d'avirons.

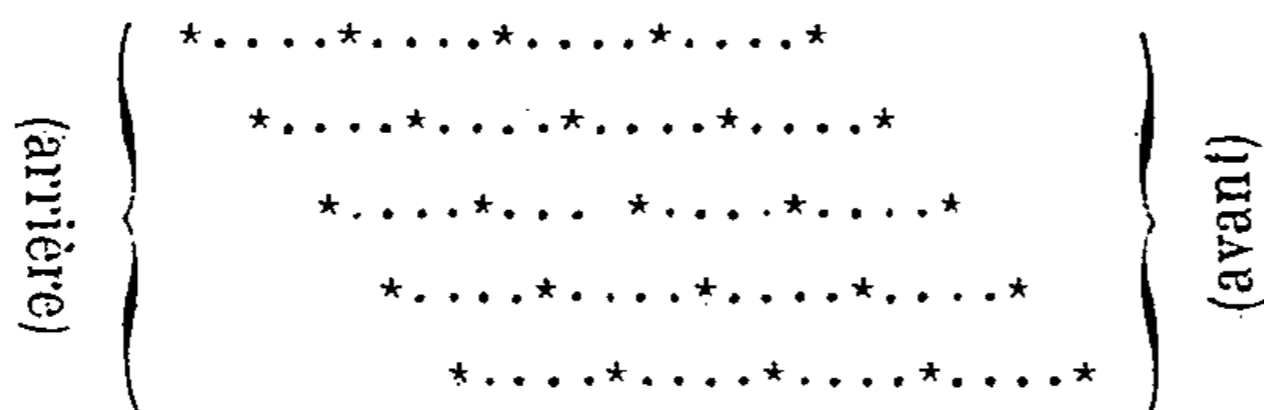
3^o *Triremis*, trirème ou galère munie de trois rangs de rames (*ordines*) de chaque côté, disposés obliquement l'un au-dessus de l'autre. Une disposition semblable des trois rangs de rames est indiquée dans quelques-unes des sculptures de la colonne Trajane, sur des fresques, etc. Dans une trirème, chaque rameur

maniait à lui seul un aviron, et était assis sur un siège séparé (*sedile*), fixé contre les flancs du navire dans les directions indiquées par les trous où passaient les rames, et non sur un long banc (*transtrum*), comme cela se faisait quand plusieurs hommes travaillaient au même aviron. Les rameurs du rang supérieur avaient les avirons les plus longs, le plus de peine, et par conséquent la paie la plus forte ; ceux du rang inférieur avaient les avirons les plus courts, le moins d'ouvrage, et la paie la plus basse ; ceux enfin qui étaient attachés au rang du milieu avaient des avirons d'une moyenne longueur et une paie réglée en proportion. Les Grecs donnaient un nom particulier aux rameurs de chacun de ces trois rangs, aux avirons dont se servaient les rameurs du rang supérieur, et au tolet sur lequel portaient ces avirons.

4° *Quadrirémis*, galère de la marine militaire mise en mouvement par quatre rangs (*ordines*) de rames de chaque côté. Une figure, copiée sur une médaille de l'empereur Gordien, quoique trop petite et trop imparfaite pour être prise comme une représentation complète de la *quadrirème*, jette cependant une utile lumière sur les points qui distinguaient surtout la classe à laquelle elle appartenait, sur la disposition des avirons et la manière dont on les comptait. On voit, d'après cette médaille, que quatre rangs de rames superposés les uns aux autres y sont distinctement indiqués par quatre lignes horizontales tracées entre la mer et le plat-bord du navire, et la position diagonale de chaque rang de rames par rapport à celui qui le précède et à celui qui le suit, par un angle rentrant et une pointe qui termine, à gauche, chaque rangée. On reconnaît ainsi avec certitude que le principe d'après lequel étaient disposés et comptés les avirons d'une *quadrirémis*, était le même que celui sur lequel étaient fondés les rangs de rames de la *birémis* et de la *trirémis*.

5° *Quinquerémis*, galère de guerre ayant de chaque côté cinq rangs de rames (*ordines*) ; espèce de navires qui fut très-employée pendant la seconde guerre punique. L'absence de toute représentation connue d'une ancienne *quinquerème*, rend impossible de montrer la disposition des avirons dans cette sorte de

bâtiments, en renvoyant à un spécimen qui fasse autorité ; mais on a de bonnes raisons de conjecturer que les rangs y étaient placés les uns au-dessus des autres et comptés en hauteur, les trous par lesquels passaient les avirons des cinq rangs y formant, dans le sens vertical, autant de lignes obliques qu'il y avait d'avirons dans chaque file horizontale, comme le montre la figure ci-après (qui n'est que la reproduction, en partie et sous une autre forme, de celle que nous avons déjà donnée) :



En effet, des monuments encore subsistants prouvent que la *biremis*, la *triremis* et la *quadriremis* étaient construites et que les rangs de rames y étaient comptés d'après ce principe ; et des expériences positives ont fait reconnaître qu'un cinquième rang de rames superposé de la même manière aux quatre autres, ne serait pas trop élevé au-dessus de l'eau pour que la *pale* de l'aviron y trempât, sans qu'il fût nécessaire de donner au *bras* de la rame une longueur qui ne permettrait pas de s'en servir. Mais, au-dessus de ce nombre, on trouve qu'une pareille disposition devient matériellement impossible, parce que le *bras* de la rame serait élevé au-dessus de la portée du rameur à cause de la grande obliquité donnée à l'aviron par la hauteur de son point d'appui ; et si d'ailleurs on allongait assez l'aviron pour que le levier pût fonctionner, le *bras* en deviendrait si long, qu'il dépasserait le bord opposé du bâtiment.

6° *Hexeris* ou *Hexiremis*, vaisseau de guerre qui a six rangs de rames de chaque côté. C'est encore une question pleine de difficultés et de doutes que de conjecturer même comment les rames étaient disposées dans un vaisseau à six rangs (*ordines*) : en effet, il a été prouvé par des expériences qu'une rame maniée à cette hauteur au-dessus de la surface de l'eau que nécessiterait le sixième banc des rameurs, même quand il serait placé en

diagonale au dessus des cinq autres, aurait à s'incliner tellement pour toucher l'eau de sa lame, que le manche ne serait plus à la portée du rameur ; ou bien, si la rame était faite d'une longueur suffisante pour obvier à cet inconvénient, étant fixée de toute nécessité sur le *touret* à un tiers de sa longueur, la partie qui serait à bord serait si longue, qu'elle irait jusqu'au côté opposé du vaisseau et y rendrait tout mouvement impossible. La méthode la plus praticable semble être celle que nous avons indiquée : quand les vaisseaux avaient plus de cinq rangs de rames, les rangs n'étaient pas comptés dans une direction ascendante de la surface de l'eau au plat-bord, mais, en long, de l'avant à l'arrière ; ils étaient placés alors selon une diagonale, comme dans une trirème, et toujours avec cinq rangs de profondeur dans la ligne ascendante ; mais ils étaient comptés, non point par ces rangs, mais par le nombre d'ouvertures à rames entre l'avant et l'arrière. Ainsi, une *hexeris* aurait cinq lignes parallèles de rames, avec six ouvertures à rames dans chaque ligne, placées selon une diagonale l'une au-dessus de l'autre ; une *hepteris*, avec sept ouvertures ; une *decemremis*, avec dix et ainsi de suite.

7° *Hepteris*, vaisseau de guerre à sept rangs de rames. Si l'on admet la méthode, ci-dessus expliquée, de disposer les rames et de compter les rangs, quand ils excédaient un certain nombre, l'addition d'une ouverture pour ramer à chaque rangée, entre l'avant et l'arrière, fera le compte de sept rangs au lieu de six, et les rangs resteront toujours disposés parallèlement comme dans les autres navires des précédents modèles.

8° *Decemremis*, vaisseau qui a dix rangs de rames (*ordines*) d'un côté. La manière de disposer les rames et de compter les rangs dans des vaisseaux si considérables, est encore enveloppée de beaucoup d'obscurité. Si on admet la méthode possible exposée ci-dessus, il suffira d'ajouter le nombre voulu d'ouvertures à rames à chaque rangée, entre l'avant et l'arrière, pour avoir une *decemremis*.

Nous avons vu en quoi consistaient les ornements des vaisseaux ; il nous reste à dire quelques mots des parties composantes, du grément et du mobilier.

Carina, la quille, comprenant aussi la fausse-quille ou contre-quille. — *Sentina*, la sentine ou la cale. — *Alveus*, la coque même du navire. — *Cavernae*, les cabines que contient la cale. — *Constratum*, le pont : on se servait aussi, dans le même sens, des mots *tabulatum*, *stega*. — *Fori*, tablier du pont, passages pour circuler partout, bancs des rameurs, etc. — *Prora*, la proue ou l'avant, et *puppis*, la poupe ou l'arrière : c'est à l'avant que se trouvait l'éperon (1), ce fameux *rostrum*, qui joue un si grand rôle dans les bâtiments de la marine militaire des Romains. Placé d'abord sur la même ligne que la quille, mais à hauteur de la ligne de flottaison, le *rostrum*, perfectionné et plus redoutable, fut, dès le temps d'Auguste, placé au-dessous de la quille et caché sous l'eau.

Malus, un mât de vaisseau, fait le plus souvent d'un seul tronc de sapin (Pline, *H. N.* XVI, 76) : le trou, ou la douille, dans lequel il était planté, s'appelait *modius*. Les navires de dimension ordinaire ne portaient qu'un mât, soit au milieu, soit un peu sur l'avant (*prora*) ; ceux de grande dimension, surtout les navires de commerce (allant plutôt à la voile qu'à la rame), en avaient deux, de la même hauteur, comme la *corbita* (corvette) dont nous avons parlé ; ou deux, dont un beaucoup plus petit que l'autre et penché (à l'avant) hors du bâtiment, comme un beaupré. Des pierres gravées paraissent offrir des modèles d'un trois-mâts.

Carchesium était un appareil fixé au mât, au-dessus de la vergue, et dans lequel jouait une partie du palan. Les matelots y montaient pour observer, pour arranger les voiles et lancer des traits, etc. Cet appareil, qui tirait son nom d'une ressemblance réelle ou supposée avec une coupe à boire, répondait, sous certains rapports, à ce que nos matelots appellent la *hune*. Le même appareil (*carchesium versatile*) était construit de manière à se mouvoir autour du mât, et à faire l'office de grue quand on chargeait et déchargeait les vaisseaux marchands.

(1) L'éperon antique a aussi reparu dans la marine moderne, mais avec la puissance d'impulsion et la sûreté de direction que donne l'emploi de la vapeur. — *N. de la Réd.*

A cet effet, on y introduisait horizontalement une barre transversale, et on s'en servait à peu près comme nos matelots se servent du *taquet*. *Antenna*, la vergue : elle était faite d'une seule pièce de sapin, quand le vaisseau était petit, et de deux, liées ensemble, quand il était plus grand ; aussi, ce mot se rencontre-t-il souvent au pluriel, pendant qu'on met au singulier la voile qui y est attachée : *antennis totum subnectile velum* (Ovide, *Metam.* XI 483). On appelait *anquina* le collier (dans la langue technique, c'est la *drosse*) par lequel la vergue était attachée au mât ; ce collier, espèce d'anneau demi-circulaire, apparaît, sur les monuments, comme un lien de bois ou de métal ; mais, d'habitude, il était fait de corde, d'une double épaisseur pour les grands vaisseaux, afin de résister au frottement, et proportionné à la grandeur de la vergue, dont chaque extrémité portait le nom de *cornu*. *Rudens*, corde, s'employait plus particulièrement pour désigner les cordages des navires les plus légers, par opposition aux plus lourds, aux gros câbles, aux amarres ; se disait, par exemple, du cordage qui servait à hisser une voile, et le long duquel le marin glissait de la vergue sur le pont, des *cargues*, des *écoutes*, ou peut-être des *bras de vergue*, ou indifféremment de ces divers cordages. *Ceruchi* étaient les cordes qui couraient de chaque bras de la vergue au sommet du mât, et qui répondaient à ce qu'on appelle maintenant, en terme de marine, les *balancines*. Elles servaient à tenir la vergue dans une position horizontale sur le mât, position qu'elle n'aurait pu garder sans un support de cette sorte. Les plus grands vaisseaux, dont la vergue était longue et pesante, avaient quatre balancines. *Chalatorius (funis)*, corde par laquelle la vergue était élevée ou abaissée sur le mât, et qui répond à ce que, en terme technique, on appelle aujourd'hui la *drisse*. Ce mot se rapproche de celui par lequel les matelots grecs désignaient une amarre. *Opiferae*, probablement par corruption pour *hyperae*, cordes attachées aux extrémités de la vergue (*antenna*), pour pouvoir la tourner du côté du vent ; c'est ce que nos marins appellent le bras de la vergue. *Propes*, l'extrémité inférieure de l'écoute (*pes*), attachée au coin d'une voile carrée, ou le bout du cordage qui était

fixé aux plats-bords du bâtiment pour maintenir la voile ouverte au vent (spécimen sur une monnaie de Lepidus). *Pes veli*, corde attachée à un des coins inférieurs d'une voile carrée, afin de la tourner du côté du vent. C'est ce qu'on appelle, dans la langue de notre marine, les *écoutes*. Chaque voile avait deux écoutes, l'une à bâbord, l'autre à tribord ; ce qui fera bien comprendre les expressions suivantes : *aequo pede* ou *pedibus aequis*, marcher vent arrière, parce qu'alors la voile était placée juste en travers du navire, et que par conséquent les deux cordages avaient la même longueur ; *obliquare laevo pede cornua*, marcher avec un vent de côté ou gagner dans le vent, parce que dans ce cas on brassait d'un bord, et on donnait à la vergue et à la voile une direction oblique au sens du vaisseau, afin qu'il prît le vent ; *proferre pedem* a le même sens, parce que l'une des écoutes était attachée à l'avant, pour donner à la voile l'obliquité nécessaire ; *facere pedem*, allonger les écoutes, afin de permettre à la voile de s'ouvrir et de se creuser au vent ; ce qui implique aussi qu'il souffle d'un bon côté. En général, on appelait *velum* toute voile de navire ; mais particulièrement la large voile carrée *grande voile*, par opposition à la misaine (*dolon*), au hunier (*supparum*), et aux autres voiles, qui devaient à leur forme ou à leur place sur le navire un nom spécial. Elle était fixée en haut à une vergue (*antenna*) et formée de pièces carrées cousues ensemble. Dans les mauvais temps, ou quand on arrivait au port, on abaissait la vergue à la moitié de la hauteur du mât, et on carguait la voile ou on prenait des ris, opérations qu'exprimaient les locutions *demittere antennas*, abaisser la vergue ; *velum subducere*, ou *antennis subnectere*, carguer la voile ; *velum legere*, raccourcir la voile ; etc. Au contraire, quand le bâtiment mettait en mer par un beau temps, la vergue était hissée jusqu'au haut du mât, les *garcettes* lâchées et les coins de la voile abaissés jusqu'au pont ; cette opération est exprimée par les locutions suivantes : *vela facere*, faire toutes voiles ; *vela pandere*, étendre les voiles ; *vela solvere et deducere*, larguer, dérouler la voile et la laisser tomber de la vergue.

Dolon, petite voile de misaine sur un vaisseau qui avait plus d'un mât; elle était placée à l'avant et attachée au mât de misaine. Si le vaisseau avait trois mâts, et par conséquent trois voiles, le *dolon* était la plus petite des trois. *Epidromus*, voile du mât le plus proche de l'arrière dans les vaisseaux qui avaient plus d'un mât. Pollux et Isidore diffèrent à un certain point l'un de l'autre; car l'un donne ce nom à la voile, et l'autre au mât; mais probablement ce mot signifiait à la fois et le mât et la voile qui y était attachée. *Supparum*, et *supparus*, était une voile qui n'avait qu'une écoute, de manière qu'elle devait ressembler à la voile latine maintenant si commune dans la Méditerranée, ou avoir la forme d'un triangle renversé, la base en haut et attachée à la vergue. On employait surtout cette voile quand on avait besoin d'aller très-vite, ou qu'il y avait très-peu de vent; dans ce cas, c'était la partie supérieure, la partie large de la voile placée en haut, qui recevait le peu qu'il y avait d'air: aussi, hissait-on le *supparum* comme hunier au-dessus du *velum* ou grand voile (*summis adnectite suppara velis*, Stace, *Silv.* III, 2, 27). Le mot *acatium* ne servait pas seulement à désigner une espèce de petit navire, mais bon voilier, appartenant à la classe des vaisseaux nommés *actuariae*, c'est-à-dire qu'on manœuvrait aussi bien à la rame qu'à la voile; on l'employait encore en parlant du gréement d'un vaisseau; quelquefois, il désignait une voile, quelquefois, un mât; mais quelle voile ou quel mât, on ne le voit nulle part. Xénophon parle des *acatia* comme de voiles, mais par opposition aux voiles plus larges; Hésychius et Isidore, au contraire, prétendent que l'*acatium* était la plus large voile du vaisseau et s'attachait au grand mât; tandis que Julius Pollux et Hésychius, dans un autre passage, affirment que ce n'était point du tout une voile, mais un mât, et le plus gros ou le plus grand mât. Parmi toutes ces opinions contraires, une seule chose est certaine, c'est que l'*acatium* était spécialement inventé pour naviguer rapidement avec des vents doux.

Artemon était une des voiles d'un vaisseau, mais quelle voile, et où était-elle placée? on hésite sur ces points. Isidore prétend qu'on s'en servait plutôt pour gouverner un vaisseau que

pour en accélérer la vitesse (*dirigendae potius navis causa quam celeritatis*), ce qui semblerait indiquer une voile attachée à un mât inférieur, s'inclinant obliquement sur l'arrière, comme celle dont on se sert fréquemment dans nos bateaux de pêcheurs et sur les petites embarcations de la Méditerranée; là les matelots l'appellent *trinchetto*. C'est probablement l'interprétation véritable, car elle distingue la voile par un usage propre et une place particulière qui n'ont rien de commun avec les autres voiles, dont on connaît suffisamment la position et la nature. Baïf, cependant (*De re nav.* p. 121) y voit la *grande voile* que les Italiens de son temps appelaient *artemone*; et Scheffer (*Mil. nav.* V, 2) un hunier élevé au-dessus de la grande voile. En français, on appelle mât et voile d'*artimon* le mât et la voile qui sont à la poupe du navire.

Ancora, ancre. Les ancres des anciens n'avaient quelquefois qu'une patte; mais les plus parfaites en avaient deux, faites en fer, et qui ressemblaient exactement à celles dont on se sert aujourd'hui. Les œuvres de l'art antique représentent généralement la patte (*dens*) d'une ancre comme un crochet simple, sans dents; mais des pattes à dents (*dentes*) de chaque côté, pareilles à celles dont on use maintenant, furent aussi adoptées par les anciens, ainsi que le prouvent des spécimens empruntés à des monnaies impériales romaines. On portait d'habitude les ancres sur l'avant du navire; mais les gros vaisseaux en avaient deux, et quelquefois davantage, suivant leur grandeur. Il ne faut pas confondre le câble d'une ancre, *ancorale*, jeté de l'avant, avec le *retinaculum* ou l'*ora*, amarre lancée de l'arrière et servant à attacher au rivage le navire dont la proue, maintenue par l'*ancorale*, était tournée vers la haute mer. Le mot *ancorale*, désignait également l'*orin* ou corde de la *bouée*. La *bouée* elle-même était faite de liège et attachée par l'*ancorale* à un anneau au bout de la verge de l'ancre. Pendant que la bouée indiquait le lieu où était l'ancre, la corde qui la tenait servait aussi à dégager du sol les pattes de l'ancre, lorsqu'il fallait la lever. Le *remulcum* ou *remulcus* était un câble servant à un bâtiment pour en remorquer un autre, par opposition au *retinaculum*, corde à hâler, au moyen de laquelle des animaux tiraient du rivage un navire.

Tormentum et *mitra* sont, en fait de cordages, des expressions à peu près équivalentes. *Mitra* était un câble qu'on attachait à mi-hauteur autour de la quille d'un vaisseau, pour en affermir les flancs en cas de tempête: *funis, quo navis media vincitur*, dit Isidore. Le *tormentum* était un fort câble serré, de la poupe à la proue, autour de la quille du vaisseau, afin d'en maintenir la charpente dans les gros temps. On en gardait des provisions dans les arsenaux, et chaque bâtiment, avant de mettre en mer, en embarquait pour en faire usage en cas de besoin. *Catapirates* était le *plomb* de sonde, suspendu à l'avant du bâtiment, dont les matelots se servaient pour sonder. On fixait du suif à l'extrémité de la sonde, de la même façon que maintenant, pour s'assurer de la nature du sol et voir s'il était de sable, de roc, de cailloux ou de coquilles, et s'il offrait, ou non, une bonne tenue pour le mouillage.

Pour fixer un bateau au rivage, on plantait en terre un pieu (*tonsilla*) aiguisé et ferré à l'une de ses extrémités. *Contus* (perche, croc, gaffe), était le nom d'une perche longue et forte, chaussée de fer, dont on se servait pour pousser un bateau contre le courant, au lieu de rames; elle ressemblait à notre *croc*. C'était aussi une perche de même nature, employée à bord d'un vaisseau pour différents usages, pour tenir le navire éloigné des rochers et du rivage, pour opérer le sondage (*percunctatio*) et dans d'autres manœuvres analogues. Le mot *scalae* était toujours employé au pluriel, parce que l'*échelle* des anciens était composée d'un certain nombre d'échelons séparés, disposés l'un au-dessus de l'autre entre deux montants, comme cela se fait encore actuellement. L'échelle de navire était construite exactement sur le même modèle; on la portait à bord, et on la baissait du pont à terre quand on avait à débarquer ou à embarquer des passagers. Le *pons* ou pont qui conduisait du bâtiment à terre, servant aux passagers et à l'équipage à monter dans le navire et à en descendre, n'était qu'une simple et large planche qu'on jetait horizontalement des plats-bords à la surface du quai, ou de toute éminence du rivage dont le sommet pouvait se trouver au niveau du pont du bâtiment. Nous avons dit ce qu'était le gouvernail (*gubernaculum*), ainsi que ses parties composantes.

Aulu-Gelle énumère (X, 25) à peu près toutes les différentes espèces de bateaux et de navires (il fait la même chose pour les armes, *id.*, *ibid.*); mais il n'y a pas, dans cette liste, un seul mot qui indique le caractère propre à chacun d'eux : nous allons tâcher de remplir, sommairement, cette lacune. Disons, d'abord, que la plupart de ces navires (surtout les premiers que nous citerons) étaient employés par les pirates des diverses nations plus particulièrement, qu'ils étaient munis ou armés d'un bec (*rostrum*) que la poupe en était arrondie et courbée en dedans (*inflexa*), forme très-commune dans la marine des anciens. Il est, donc tout-à-fait probable que les différences caractéristiques de ces vaisseaux consistaient plus dans la nature de leur gréement que dans la forme de la coque (*alveus*).

Celes et *celox* (*celetes* et *celoces*), bateau ou navire d'une forme particulière, dans lequel chaque rameur maniait une seule rame par opposition à ceux où chaque homme en maniait deux et à ceux où plusieurs manœuvraient une seule rame. Les plus considérables de ces navires avaient beaucoup de rameurs et étaient quelquefois pourvus d'un mât et d'une voile, mais ils n'avaient pas de pont et étaient souvent employés par les pirates à cause de leur rapidité, d'où leur nom. *Cercurus*, vaisseau inventé par les Cypriotes; il était à rames, rapide dans ses mouvements, et servait également pour le transport des marchandises et pour la guerre. On ne trouve nulle part une description exacte de ce genre de navires. On pense que les rames, au lieu de courir tout le long de chaque bord, allaient seulement de la proue au centre, de telle façon que l'arrière pouvait servir à renfermer la cargaison. *Hemiolia*, espèce particulière de vaisseau, employé surtout (comme l'*acatium*) par les pirates grecs, et construit de telle sorte que la moitié des côtés fût laissée libre de rameurs pour former un pont sur lequel on pût combattre. Ce modèle paraît avoir appartenu à la même classe que le *cercurus*, avec quelque différence dans la disposition des rames.

Les pirates grecs se servaient encore d'un petit vaisseau, *cumara*, qui pouvait contenir de 25 à 30 hommes. Il était aussi d'une construction toute particulière; il avait l'avant et l'arrière tranchants et effilés, mais il était rond, large, plein

au centre, avec des bords qui s'élevaient hors de l'eau et convergeaient l'un vers l'autre, de manière à former une sorte de toit au-dessus du navire : particularité d'où lui vint son nom. C'est sans doute à cette même particularité qu'il faut attribuer le nom de *biprorus*, vaisseau à double proue, c'est-à-dire ayant un avant et un arrière tranchants et effilés, comme les rapides *proas* des mers de l'Inde, de façon à pouvoir voguer des deux côtés sans virer vent devant ou virer de bord. *Myoparo* (*myoparones*), petite embarcation de pirate dont se servaient les corsaires saxons ; elle était faite d'un treillage en osier recouvert de peaux crues, et remarquable par la rapidité de sa course. *Cybaca*, sorte de vaisseau pour les transports, ou navire marchand de grandeur considérable : on en ignore le caractère distinctif. *Gaulus*, espèce particulière de vaisseau de forme ronde, avec un large bau et une vaste cale. Il était employé par les marchands phéniciens et par les pirates, parce qu'il était propre à contenir une certaine quantité de butin. *Caupulus* ou *caupolus*, espèce particulière de bateau, dont on ne connaît pas la forme réelle ; il appartenait à la même classe que le *lembus* et la *cymba*. Le *carabus* était un petit bateau en osier, comme le *coracle* gallois, et couvert de cuir non tanné. — *Linter* (*lintres*), diminutif *lintriculus*, bateau employé surtout dans les endroits marécageux ou dans les eaux très-basses, pour transporter les denrées sur les rivières, ou pour les faire traverser au bétail et aux soldats, pour soutenir un pont de bateaux, et pour d'autres usages semblables. On le dirigeait avec des avirons, et il n'était pas ponté. Comme il tirait fort peu d'eau, et qu'en même temps ce n'était pas un bateau plat, il devait être singulièrement mobile et prompt à chavirer. On appelait *lintrarius* celui qui le conduisait. L'*alveus* était un petit bateau ou canot employé sur les rivières et d'une construction tout-à-fait primitive : il était creusé dans un seul tronc d'arbre. Il est souvent représenté sur les médailles qui rappellent la fondation de Rome. *Monoxylus*, littéralement fait d'une seule pièce de bois. Ce mot s'applique, comme épithète, à un tout petit bateau creusé dans un tronc, comme au *linter*, à l'*alveus*, à la *scaphula* ; enfin,

pris comme substantif, il désigne un bateau à large fond, dont les soldats romains se servaient pour jeter des ponts sur les rivières qu'il n'était pas possible de traverser à gué. Un certain nombre de ces bateaux étaient ordinairement transportés à la suite d'une armée sur des chariots, et on les voit à plusieurs reprises représentés sur les colonnes Trajane et Antonine.

Ponto (*pontones*), grand bateau à fond plat, ou *bacs* (*nos chalands* ou *pontons*) employé surtout par les Gaulois, et servant à faire passer les rivières aux voyageurs, aux soldats, au bétail. Le même mot désigne aussi un *pont volant*, formé de deux ou trois bateaux liés ensemble, et recouverts de madriers, qui, étant attachés par une longue corde, à un point solide établi au milieu du fleuve, passent d'un bord à l'autre par la seule force du courant, en décrivant une portion du cercle dont la corde est le rayon. On en voit encore de ce genre sur le Pô, le Tibre et d'autres grandes rivières. *Ratis*, autre bateau à fond plat, que l'on faisait marcher, non avec l'aviron, mais avec le *croc* (*contus*) C'est, en fait de construction navale, le premier pas du radeau au navire. *Ratis* voulait dire également un *pont de bateaux* : on le construisait en attachant entre les deux rives du fleuve, l'un à côté de l'autre, autant de bateaux qu'il en fallait pour supporter un chemin de planches allant d'un bord à l'autre. De là, l'expression, de Tite-Live : *rate jungere flumen*. *Rataria* (?). Servius dit seulement que c'était un petit bâtiment marchant à la rame, *navicula cum remis*. Isidore semble indiquer que c'était un bateau grossièrement construit, à fond plat, une espèce de toue.

On appelait *hippagines*, *hippagi*, *hippagogi*, des navires spécialement affectés au service de la cavalerie, pour le transport des chevaux. *Prosumia* était une petite embarcation allant sur mer, servant à pousser des reconnaissances et à surveiller les mouvements d'une flotte ennemie : c'est tout ce qu'on en sait. Le *catascopus* ou *catascopium* était un navire employé comme vaisseau d'observation. *Caudicarius* ou *codicarius* : les *naves caudicariae* étaient de larges bateaux dont on se servait sur le Tibre ; ils étaient faits de planches grossières assem-

blées sans art. On les construisait probablement de la sorte pour remonter plus facilement les rivières malgré la rapidité du courant, et parce qu'ils pouvaient être déchirés ou mis en pièces sans beaucoup de perte, lorsqu'on atteignait l'embouchure de la rivière ou le lieu de destination, comme c'était l'usage sur le Rhône avant l'introduction des bateaux à vapeur. Ausone nous apprend que le *caudicius* (*lembus*), navire du même genre que le précédent, était employé sur la Moselle. *Stlata*, espèce particulière de navire, brigantin, à bau d'une longueur extraordinaire, et très-peu élevé au-dessus de l'eau : traits caractéristiques qui ne se trouvent assez accusés dans aucun monument ancien, pour qu'il soit possible de citer des spécimens méritant confiance.

Phaselus, légère embarcation inventée par les Égyptiens ; elle tirait son nom, à ce qu'on suppose, de sa ressemblance avec la cosse d'un *faselus* ou haricot. Elle était faite en papyrus, en osier et quelquefois même en terre cuite : tous ces matériaux s'accordent avec la fragilité que lui attribue Horace (*Od.* III, 2, 28), et expliquent la grande rapidité qui la distinguait également. Il y en avait de différentes grandeurs et pour des objets différents ; la plus petite était un simple bateau à rames ; de là son nom de *brevis* ; la dernière était d'une longueur considérable, munie de voiles et employée dans la guerre ou pour des expéditions lointaines (Salluste, Cicéron à Atticus) : aussi est-elle mentionnée comme formant une classe intermédiaire entre le *navis longa*, ou vaisseau de guerre, et le *navis actuaria*, ou bâtiment de transport et paquebot. *Baris*, bateau à fond plat, dont on se servait sur le Nil pour le transport des marchandises, et plus particulièrement pour faire passer le fleuve à un mort (momie) et le mener au lieu de sa sépulture, avec un cortège funèbre. Quand Properce (III, 11, 44) applique ce nom aux vaisseaux de guerre d'Antoine et de Cléopâtre, on doit l'entendre dans un sens d'ironie et d'extrême mépris.

Les rois d'Égypte se servaient, pour se promener sur le Nil, d'un yacht ou canot de parade, *thalamegus*, qui était très-riche-ment orné, contenait tout ce qui pouvait être nécessaire dans une partie de plaisir, et des cabines (*thalami*) pour une suite

nombreuse : d'où le nom ci-dessus, ainsi que la périphrase latine *navis cubiculata*.

Si nous avons mentionné différentes espèces de navires qui ne sont pas comprises dans l'énumération faite par Aulu-Gelle, nous n'en avons cependant pas fini avec la liste des autres bateaux qu'il cite encore ; malheureusement, nous ne savons rien concernant ces derniers, et nous devons nous borner à rappeler leurs noms. *Oriæ*, évidemment pour *horiae*, puisque Aulu-Gelle, lui-même, donne, plus bas, le diminutif *horiolæ* (il met, en outre, tous ces noms au pluriel). *Renunculi* doit être aussi une faute de copiste, pour *lenunculi*, un des diminutifs de *lombus*. C'est de *parones* qu'on a fait le diminutif *myoparones*, dont nous avons parlé. Quid des *vælitia* et des *placida* ? Il est à remarquer qu'Aulu-Gelle dit : « les noms de navires qu'on trouve dans les écrits anciens, dans les vieilles histoires, » *vocabula navium quæ scripta in veterum libris reperiuntur, quæ in historiis veteribus scripta sunt*. Il en est de même des mots *gescoretæ* et *cydarum*, dont il nous serait impossible de déterminer la signification précise, car il ne suffit pas de dire ce sont des bateaux. On se souvient qu'Aulu-Gelle, antiquaire amoureux du passé, parmi les nombreuses citations qu'il emprunte aux auteurs latins de tous les âges précédents, n'invoque jamais ceux de l'époque la plus récente. Il y a lieu d'en conclure que quelques-uns de ces noms de bateaux étaient tellement tombés en désuétude, même du temps de l'auteur, qu'on ne les retrouve plus.

E. BACHE.

FIN.