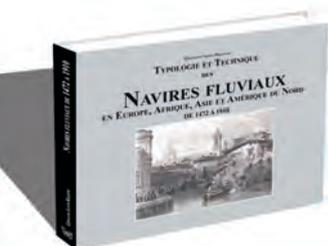


Typologie et Technique des Navires Fluviaux en Europe, Afrique, Asie et Amérique du Nord de 1472 à 1910

Giovanni Santi-Mazzini



Les grands fleuves, longtemps avant la mer, ont représenté les voies du progrès de la civilisation, et le navire plus ou moins rustique qui voguait sur leurs eaux - depuis les radeaux d'outres de l'Euphrate jusqu'aux communs bateaux à vapeur (appelés aussi *inexplosibles*) - a été leur moyen de diffusion.

Depuis la Préhistoire, les voyages à navigation fluviale, à la différence de ceux maritimes, ont été favorisés par ces chemins quasiment immuables déjà tracés par la nature.

La navigation fluviale étant étroitement liée à la géographie et donc à la géopolitique, elle a constitué un chapitre

fondamental de l'anthropologie culturelle.

Ce dernier aspect, réduit principalement à la raison d'être même du navire (limité à la fonction du navire) et donc à ses diverses typologies et technologies, constitue le but de cette revue iconographique, à l'époque des **chalands** sans moyens de propulsion (les *burchi*) et des petits bateaux à roues ou à hélices ou à chaîne immergée, ainsi que certains rares exemples de voiliers, civils ou militaires.

La référence faite au navire implique la nécessité de sa classification, qui semble répondre correctement à deux critères distincts : la locomotion et l'activité fonctionnelle.

La première peut être passive (déplacement dans le courant ou par remorquage, ce dernier effectué sur un chemin par halage avec des hommes ou des animaux, ou par une embarcation appropriée) ou active (avec un propulseur vélique ou mécanique).

Quant à la seconde, il s'agit encore d'un transport, différencié cependant selon le type de matière transportée : humaine (passagers), de bâtiment, postale (ou *post boats* devenus *packet boats* et ensuite en maritime *paquebot*), etc. Ce qui indique qu'un navire peut avoir des caractéristiques et des finalités identiques à d'autres étant répertoriés différemment, de sorte que la classification ne peut pas être trop rigide.

L'auteur: Giovanni Santi Mazzini à dirigé les éditions Pharos spécialisé dans la marine ancienne en Italie pendant 20 ans, et il a traduit les 4 tomes du vaisseau de 74 canons en italien.

COMPOSITION DE L'OUVRAGE

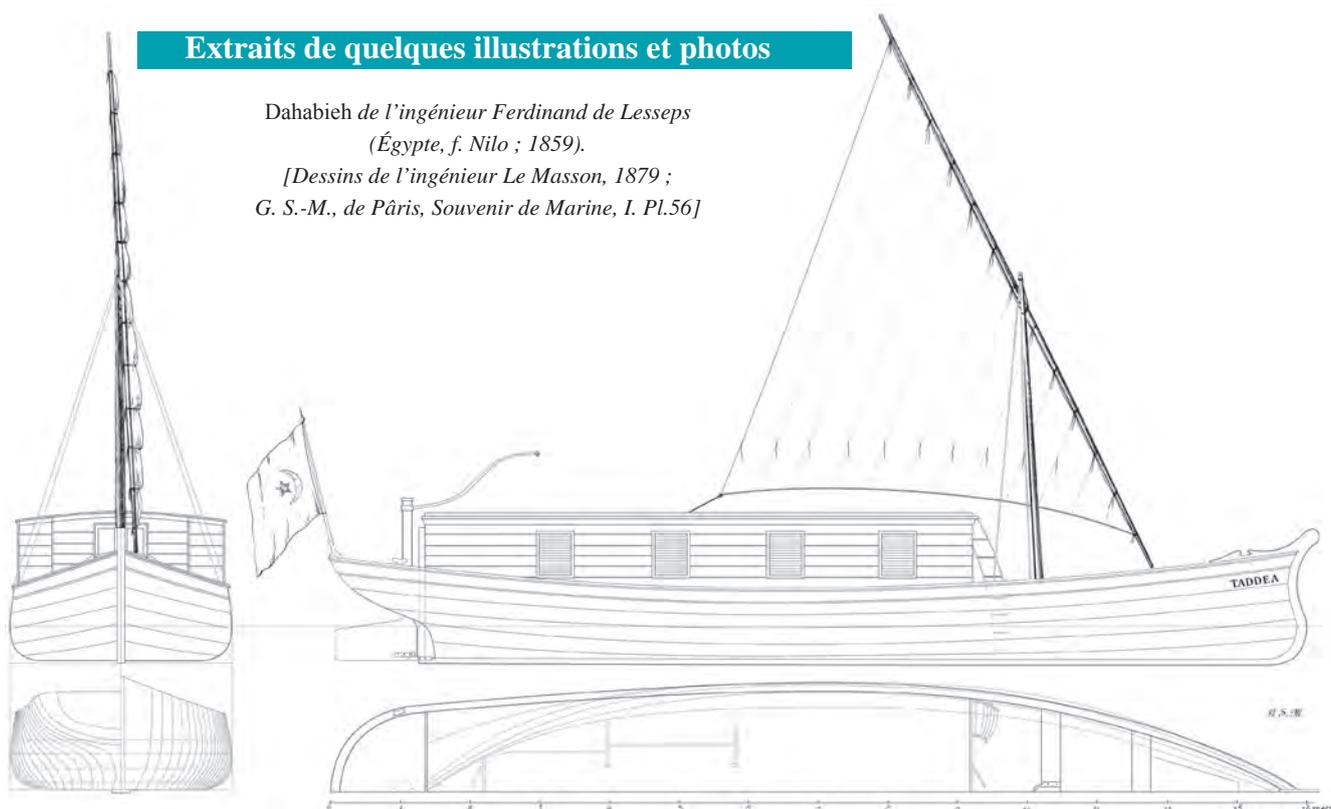
Format à l'italienne de 31x24,5 cm, cahiers cousus, tranche fil. Reliure pelliculée. L'ouvrage comporte 96 pages, (papier 170gr), dont 24 sont en couleurs comprenant 125 figures ou photos.

- | | | | |
|------------|---|------------|---|
| I | Burchi, barques, chalands, etc. | VI | Navires et machines pour travaux fluviaux (Drague, pontons, bateaux-plongeurs, etc.) |
| II | Embarcations fluviales de promenades et de parades | VII | Les bateaux à vapeur sur rivières en service dans les colonies |
| III | Navires fluviaux à voile | | Bibliographie |
| IV | Bateaux fluviaux à vapeur A roues et à hélice | | |
| V | Remorqueurs fluviaux | | |
| | 1. A roue | | |
| | 2. A touage sur chaînes immergées | | |

Extraits de quelques illustrations et photos

Dahabieh de l'ingénieur Ferdinand de Lesseps (Égypte, f. Nilo ; 1859).

[Dessins de l'ingénieur Le Masson, 1879 ; G. S.-M., de Paris, Souvenir de Marine, I. Pl.56]





Herna (Belgique ; Limburg néerlandais)



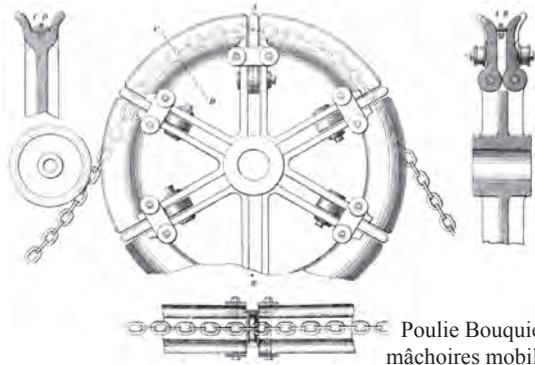
Barge de la Tamise (GB).



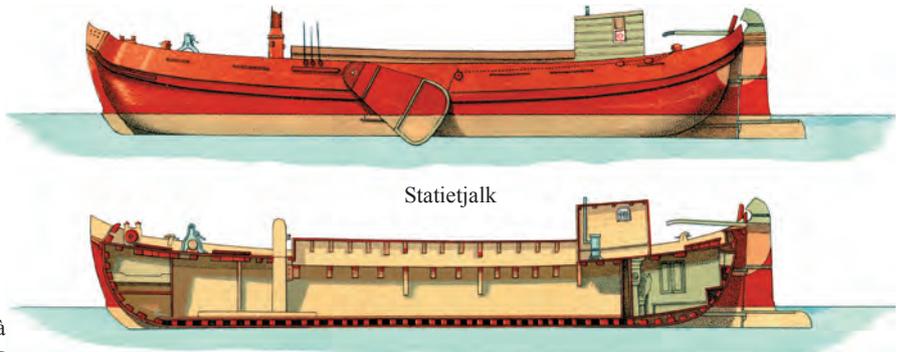
Barcasse ou chaloupe (*bagerschuit*) pour dragage à la main.



SS Etobe (1910).



Poulie Bouquet à mâchoires mobiles



Statietjalk

Remorqueur fluvial pour touage sur le fond par câble métallique immergé (fleuve Rhin ; Allemagne, 1882)

