



# Les caraques des Hospitaliers

*Une caraque est un grand navire qui se caractérise par une coque arrondie et deux châteaux à l'avant et à l'arrière, permettant un gros emport de charge.*

*La caraque, apparue au Moyen Age, est un des premiers types de navires européens à pouvoir s'aventurer en haute mer, et elle va être utilisée aux côtés de la caravelle par les navigateurs à l'époque des grandes découvertes. Le mot « caraque » est apparu au XIII<sup>e</sup> siècle, il viendrait de l'arabe karaka, signifiant « brûlot, barque ».*

## Définitions du « *Dictionnaire de Marine* » de 1702<sup>1</sup>

### CARAQUE : *Carraque. Kraak, karak.*

« C'est le nom que les Portugais donnent aux vaisseaux qu'ils envoient au Brésil, et aux Indes Orientales. Les Chevaliers de Rhodes s'en sont aussi servis.

Ce sont de très-grands vaisseaux ronds et de combat, plus étroits par le haut que par le bas, qui ont quelquefois sept ou huit planchers, et sur lesquels on peut loger jusqu'à deux mille hommes. On s'en servait autrefois aussi bien en guerre qu'en marchandise. La Caraque était du port de deux mille tonneaux, c'est-à-dire de quatre millions de livres.

Les Caraques sont aussi de grands vaisseaux de charge. La capacité des caraques consiste plus dans le creux qu'elles ont, que dans leur longueur, ou leur largeur. Cette profondeur des caraques, et la manière dont elles sont construites, fort faibles d'échantillon<sup>2</sup>, les rendent sujettes à se renverser. Il est vrai que quand elles sont toutes chargées, elles ne courrent pas beaucoup plus de risques que les autres vaisseaux, parce que le grand poids qui est dedans, les soutient ».

### CARACON :

« C'est une petite Caraque, ou vaisseau renforcé ».

### NAVES :

« C'est aussi un vieux mot pour dire Navires ».

# Les caraques des Hospitaliers, à Rhodes et à Malte

Jusqu'à la perte de Saint Jean d'Acre en 1291, qui entraîna leur départ définitif de Terre Sainte, les Hospitaliers ne disposaient pas de marine de guerre. Réfugiés à Chypre et ayant toujours l'espoir de retourner un jour en Palestine, ils constituèrent une flotte, sous le commandement d'un amiral. Dès 1292, le pape Nicolas IV va demander au Grand Maître Jean de Villiers d'employer les galères de l'Ordre à la défense du royaume d'Arménie<sup>3</sup>. Mais en 1306, ce n'est pas vers l'Orient que cette escadre nouvellement constituée va voguer pour reprendre Jérusalem aux Sarrasins, mais vers Rhodes. Avec vingt-cinq galères et des navires transportant des troupes, les Hospitaliers vont conquérir l'île et le pape Clément V confirme le 5 septembre 1307 la possession<sup>4</sup> de celle-ci par le Grand Maître Foulques de Villaret.

## La Grande Caraque *Saint Jean Baptiste*

L'Ordre de Saint Jean de Jérusalem a possédé par la suite plusieurs navires connus sous le nom de Grande Caraque<sup>5</sup> ou de Grande Nave (*la Nau de Rodi*) dont le *Saint-Jean Baptiste*, construit à Nice et mentionné pour la première fois en 1482. Il était à cette époque le plus grand navire connu. Le 13 septembre 1507, le *Saint-Jean Baptiste* est commandé par le chevalier Jacques de Gastinau qui va se rendre maître d'une caraque égyptienne, la *Mograbina*, appartenant au sultan d'Égypte.

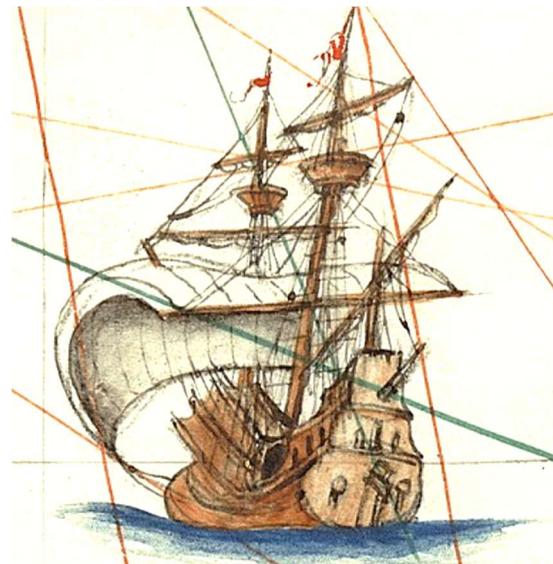
## La Grande Caraque *Santa Maria*

La *Mograbina* (La Reine des Mers) était à l'origine un navire ottoman très redouté, construit à la fin du XVe siècle. Elle rejoignit Rhodes après sa capture. Le *Saint Jean Baptiste*, est alors jugé « bon pour la réforme » et il est remplacé par cette nouvelle prise, rebaptisée *Santa Maria*, qui prend désormais sa suite comme navire amiral de l'Ordre.



*Le siège de Rhodes par les Turcs en 1480*

Musée d'Epernay



*La Santa Maria*

Bibliothèque Nationale de France

Sa proue était plus haute que le mât des plus grandes galères. Son mât massif nécessitait six hommes pour pouvoir entourer sa base. Outre l'équipage, 2 000 soldats défendaient la *Santa Maria*, équipée de 100 canons.

La *Santa Maria* survécut au siège de Rhodes et servit à évacuer les trésors de l'Ordre. Le 1<sup>er</sup> janvier 1523, avec à son bord le Grand Maître L'Isle Adam, elle quitta Rhodes à la recherche d'un nouvel asile pour l'Ordre.

La *Santa Maria* fut détruite le 5 octobre 1531 lorsqu'un jeune esclave jouant avec de la poudre noire provoqua une terrible explosion qui souleva son pont supérieur. Les canons chargés qui s'y trouvaient commencèrent alors à tirer au hasard dans toutes les directions, semant la panique. Pour éviter d'autres dégâts, il fut décidé d'ouvrir le feu sur la *Santa Maria*, qui coula au fond du Port des Galères (*Galley Creek*).

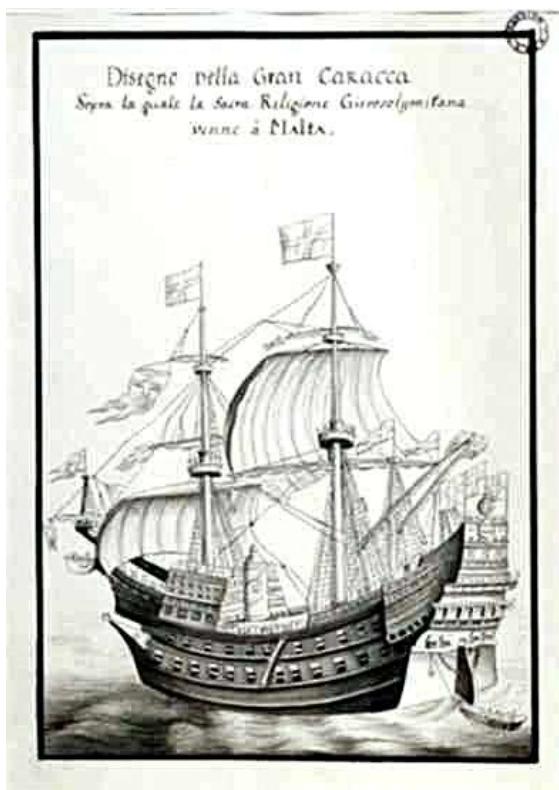
## La Grande Caraque *Santa Anna*

La Grande Caraque *Santa Anna* va alors remplacer la *Santa Maria* comme navire amiral des Hospitaliers de l'Ordre de Saint-Jean de Jérusalem. La *Santa Anna* avait été construite à l'arsenal de Nice. Mise à l'eau le 21 décembre 1522, au moment de la chute de Rhodes, elle fut ensuite remorquée jusqu'à Villefranche où elle a été armée et gréée dans le courant de l'année 1523, pour devenir « *le plus grand vaisseau et le mieux équipé et garny qu'autre qu'on eut encore vu en ces mers-là*<sup>6</sup> ».



*La Santa Anna*

Vente Charles Miller Ltd, Londres,  
6 novembre 2018

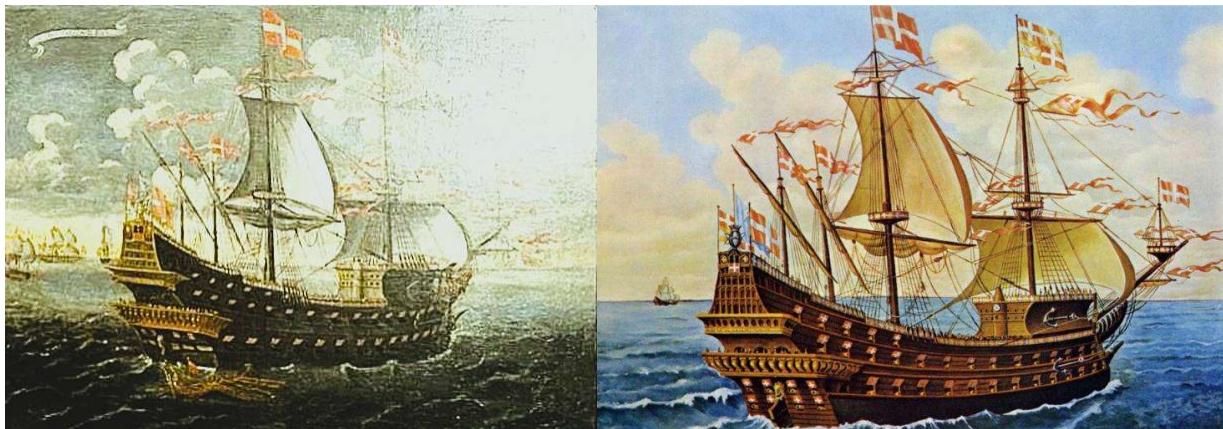


*La Santa Anna*

Bibliothèque Méjanes, Aix-en-Provence

À son arrivée à Malte en 1530, l'Ordre de Saint-Jean disposait donc de deux caraques, la *Santa Maria* et la *Santa Anna*, envoyées par toutes les marines européennes, moyen-orientales et nord-africaines.

Bien que les détails techniques précis concernant ce navire soient rares, c'était, de l'avis général, un vaisseau remarquable. Celui-ci a dû représenter un investissement considérable pour l'Ordre des Hospitaliers qui en a ordonné la construction à Nice puis à Villefranche, villes qui possédaient toutes deux des chantiers navals réputés.



*La Santa Anna*

Collection particulière, à Mdina (île de Malte)

La *Santa Anna* possédait six ponts dont deux sous la ligne de flottaison et sa carène était entièrement recouverte de feuilles de plomb, pour gagner en étanchéité et en vitesse.

Il y avait à bord une forge qui fonctionnait jour et nuit, occupant trois forgerons. La dimension spirituelle de l'Ordre était assurée par un chapelain, qui célébrait la messe dans une chapelle spacieuse. Le confort de l'équipage et des passagers n'avait pas été oublié, grâce à une vaste salle de réception, une cuisine et une boulangerie avec un moulin et un four à pain, qui permettait de donner tous les jours du pain frais à l'équipage. Il y avait dans les cales suffisamment de nourriture et de boisson pour pouvoir rester six mois en mer sans avoir à se ravitailler.

Tout autour des galeries de la poupe il y avait un petit jardin avec des plantes et des arbres, dont des citronniers. Dès le XVI<sup>e</sup> siècle, plusieurs capitaines de navires avaient en effet observé que les effets du scorbut, la « peste des marins », pouvaient être atténués par une alimentation comprenant des fruits et des légumes frais<sup>7</sup>.

Trois cents marins servaient à bord de ce navire rapide, très facile à manœuvrer compte tenu de sa taille et adapté aux vents de la Méditerranée. Il pesait plus de 2 000 tonnes et pouvait embarquer cinq cents passagers.

Son point fort était ses cinquante pièces d'artillerie de gros calibre et les nombreuses pièces d'artillerie de plus petit calibre

Au cours de sa brève carrière, ce vaisseau modifia l'équilibre des forces en Méditerranée et, en 1531, il vainquit à lui seul une escadre turque de vingt-cinq navires. Un an plus tard, sous le commandement d'Andrea Doria, il permit de s'emparer de Koroni et de Patras, les forts jumeaux turcs gardant l'entrée du golfe de Corinthe, et la capture ou la destruction de plusieurs dizaines de navires corsaires barbaresques.



*La Santa Anna*  
Malta Maritime Museum, Birgu, Malte

Mais si les caraques étaient bien adaptées aux longues routes, à l'époque où il s'agissait de ravitailler Rhodes, elles apparaissent moins utiles à Malte, située aux portes de l'Europe et de la Sicile. De plus, leur tirant d'eau ne leur permettait pas de mouiller dans le port de Tripoli, sur la côte barbaresque, possession des chevaliers de Malte jusqu'en 1551, comme dans le port de Marseille. Enfin, la perte des responsions de la Langue d'Angleterre va obliger l'Ordre à réduire ses dépenses. De sorte qu'en 1540, l'Ordre va remplacer la *Santa Anna* par un navire de dimensions plus modestes, construit à Saint Sébastien de Biscaye, avant de désarmer à son tour ce dernier en 1548 et d'investir dans deux petits galions, plus maniables et rapides.

L'abandon des caraques au milieu du XVI<sup>e</sup> siècle témoigne de l'inutilité des gros tonnages dans la Méditerranée occidentale de cette époque, où le navire le plus répandu est sans conteste la galère. Au XVII<sup>e</sup> siècle, celle-ci va être supplantée à son tour par les vaisseaux ronds, qualifiés ainsi par opposition aux galères étroites et longues.



*Galère en mer*  
Thierry de Seguins-Cohorn Mars 2025  
ACADEMIE HISTORIQUE FRANÇAISE DE L'ORDRE DE MALTE



**Vue du Grand Port de Malte au XVIII<sup>e</sup> siècle, avec des vaisseaux « rondes » et des galères**  
Musée de la Légion d'Honneur

## Notes et références

- 1 « *Dictionnaire de Marine contenant les termes de la navigation et de l'architecture navale* », par Nicolas AUBIN, Amsterdam en 1702
- 2 Échantillon : nature et dimensions des matériaux constituant la structure d'un navire, en particulier l'épaisseur du bordage, planches constituant la coque externe du bateau.
- 3 « *Cartulaire général des Hospitaliers* », par Joseph. DELAVILLE LE ROULX, volume III, n° 4183
- 4 . « L'occupation de Rhodes par les Hospitaliers » par Albert FAILLER, In: *Revue des études byzantines*, tome 50, Paris, 1992, page 127
- 5 « *Les Hospitaliers de Saint-Jean de Jérusalem à Nice et Villefranche* » par Dominique TAILLEZ, publié par l'association pour la Sauvegarde du Patrimoine Maritime de Villefranche-sur-Mer en 2003
- 6 « *Histoire des chevaliers de Saint Jean de Jérusalem* », par Jean BAUDOUIN, Paris, 1659, livre X « De l'histoire de l'Ordre », page 228
- 7 « *L'histoire du scorbut* » par Patrick BERCHE, in *Revue de Biologie Médicale*, n° 347 - mars 2019, page 49 à 59

