

Navigations et fret sur le Mississippi avant le XIX^{ème} siècle

Largement inspiré et traduit de Johnson J.A., 1963. Pre-steamboat navigation on the lower Mississippi River. PhD Louisiana University, 331p, https://digitalcommons.lsu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1891&context=gradschool_disstheses

Bateaux d'origine amérindienne : **pirogues monoxyles** creusées dans un tronc d'arbre, souvent dans une bille de cyprès (voir fabrication p30, photo p48) environ 25 pieds de long et trois de large, 3 pouces d'épaisseur, très lourdes et instables, ils étaient mis en mouvement à la pagaie ou à la perche dans les marais ; construites avec des techniques utilisant uniquement le feu par les amérindiens, elles s'affinent ensuite avec l'introduction des outils métalliques par les européens.

Bateaux introduits par les explorateurs européens :

- **canoës en écorce de bouleau** ramenés du Canada par les français et leur servant à explorer le Mississippi, de 18 à 25 pieds de long et jusqu'à 8 hommes et 2000 livres de charge, bien plus rapides que les pirogues des indiens et plus légers pour les portages mais plus fragiles et importés du nord, on remontait le courant à la pagaie, c'est aussi le bateau des commerçants de peaux,
- les **chaloupes ou canots** à coque profonde et arrondie construits autour d'une quille centrale (p57), amenés avec les vaisseaux de mer qui ne dépassaient pas Baton-Rouge, ils étaient handicapés par un fort tirant d'eau frottant les bas-fonds et une mauvaise aptitude à remonter le courant à la rame, mais pouvaient naviguer avec une voile;
- les «**bateaux-plats**», dont le concept louisianais moderne de «bateau» est une embarcation construite en planche à fond plat légèrement incliné avec une proue et une poupe carrées que l'on peut comparer aux chalands ou gabares utilisés sur les rivières françaises.

Bateaux utilisés pendant le développement agricole du moyen Mississippi et la forte immigration (à partir de 1780) :

- **Flatboat ou plate**, embarcations dérivées des «bateaux-plats» de 40 à 50 pieds de long et 35 pieds au plus large (fabrication p123, schéma p136) en planches calfeutrées, un toit plat ou courbe couvre une partie, généralement construits en planche de chêne, ils ne servaient qu'une saison et étaient démontés à l'arrivée, l'équipage remontant par d'autres moyens, ils étaient dirigés dans le courant avec plusieurs avirons ou des perches, on pourrait les comparer aux toues cabanées, (voir p140-144 les comparaisons avec les bateaux de Loire), ils seront utilisés jusqu'en 1870, au printemps et à l'automne, les plates étaient chargées de farine, whisky, fruits, cidre, lard, fer, poterie, ébénisterie, et tous les produits manufacturés de l'amont ;
- **Kellboat (péniches ou barges** pour les plus longues), de construction plus pérenne car destinés à remonter le courant, environ 60 pieds de long et quinze de large avec un pont en partie couvert d'une cabine, ils étaient utilisés pour le transport de passager, quatre ou six rameurs ramaient à la proue (une vingtaine pour les barges), ils pouvaient être équipés d'une voile carrée (figure p 168), être propulsés à la perche et pouvait aussi utiliser du halage (cordelling du français cordelle) à la remontée, ce sera le moyen de transport utilisé par Audubon pour remonter le fleuve; il fallait plus d'un mois pour descendre de Pittsburg à La Nouvelle Orléans et quatre mois pour remonter avec le vent et seize rameurs.