

# BATEAUX ET NAVIRES

## I Historique.

### 1.

En Israël. Bergers et cultivateurs, les Hébreux ne furent pas des marins : Phéniciens et Philistins occupaient la côte. Voy. cependant les quelques rapports avec la mer que supposent anciennement pour les tribus de Dan, Asser, Issacar et Zabulon les passages [Jug 5:17](#), [Ge 49:13](#), cf. De 33:19 (pêche et trafic local). Sous David et Salomon s'amplifia le commerce avec Tyr (transport de bûcherons, maçons, charpentiers pour la construction du Temple ; radeaux de bois flotté, [2Sa 5:11](#), [1Ro 5:1-12](#), [2Ch 2:3-16](#)). Salomon bâtit à Etsion-Guéber sur la mer Rouge une flotte conduite par des Tyriens (1Ro 9:26-28), qui commença avec l'Arabie et rapporta du sandal (1Ro 10:11,12,14,15). En même temps apparut la flotte de Tarsis, voguant tous les trois ans vers la région minière de Tar-tessus, en Espagne (1Ro 10:22). Ce commerce se maintint aux siècles suivants avant et après l'exil ([Esa 2:16](#), [Jon 1:3-16](#), [Ps 107:23-32](#), [Pr 31:14](#)), tandis qu'un nouvel effort vers Ophir échoua sous Josaphat (1Ro 22:49,50, [2Ch 20:37](#)). Voy. encore [Ex 33:21,23](#) [Ps 48:8](#) [104:26](#), où se révèle une certaine connaissance des choses de la mer. L'existence de navires de guerre est signalée dans [Da 11:30](#), 1Ma 1:17 15:3, cf. [Eze 28:8](#) (combat naval). C'est Simon Macchabée qui fit de Joppé un port (1Ma 14:6). La navigation plus modeste du lac de Génézareth est souvent mentionnée dans les évangiles ; les barques à la voile ou à la rame servaient à la pêche ([Lu 5:4](#) et suivants), ([Jn 2:11](#) et suivants) ou comme moyen de communication ([Mt 8:24](#) [14:22](#) etc.). Il y avait des bacs sur le cours inférieur du Jourdain ; voir ([2Sa 19:18](#)) Jourdain, 4.

### 2.

Chez les peuples voisins. Les Phéniciens furent le peuple navigateur par excellence ; tout les y poussait, la longueur de leurs rivages, l'infertilité de leur sol, leurs ressources en bois du Liban. Leurs navires de haute mer dépassèrent Tarsis et affrontèrent l'Océan. (voy. [Esa 23:1-14](#), [Eze 27](#), descriptions saisissantes de la ruine de Tyr, « marché des nations ») Les Caldéens, fiers de leurs navires ([Esa 43:14](#)), poussaient probablement jusqu'aux Indes. La Bible mentionne ([Job 9:26](#), [Esa 18:2](#)) les barques de jonc (papyrus) très rapides, à voile, que les Égyptiens employaient sur le Nil ([Eze 30:9](#)). A l'époque romaine, les transports étaient relativement faciles et le commerce actif sur toutes les mers de l'empire. On pouvait « courir les mers » ([Mt 23:15](#)). St Paul dut à ces circonstances de pouvoir faire d'innombrables traversées sur des caboteurs ([Ac 20:13-16](#) [21:1](#) [27:2-5](#)), sur les fameux « navires à blé » qui cinglaient d'Alexandrie à Pouzzoles pour alimenter Rome ([Ac 27:6,38](#) [28:11](#)), ou sur tous autres navires ; voir ([Ac 13 4-13](#) [14 26](#) [15:39](#) [16:11](#) [18:18](#) [21:2-7](#)) Capitaine. Il y fut souvent en danger ([Ac 27,2Co 11:26](#)), fit plusieurs fois naufrage et n'échappa une fois que par miracle ([2Co 11:26](#)).

## II Construction et Navigation.

A deux époques différentes, nous trouvons dans la Bible la description d'un navire. [Eze 27:19,25-29](#) compare la ville de Tyr à l'un de ses vaisseaux. Son revêtement (plutôt : son double bordage) est en cyprès du mont Sénir (Antiliban) ; son mât, en cèdre du Liban ; ses rames, en chêne de Basan ; ses bancs, en buis de Kittim (Chypre) avec incrustations d'ivoire. Contrairement à [Esa 33:21,23](#), qui distingue navires à rames et à voiles, aux rames s'ajoute ici la voile, en fin lin d'Égypte brodé (byssus) ; elle servait aussi de pavillon (à la bataille d'Actium, une voile pourpre désignait le navire amiral). Enfin des tentures teintes en bleu et en pourpre des îles d'Élisa (voir ce mot) abritaient le pont du soleil. La poésie embellit peut-être certains de ces détails. Dans [Ac 27](#) est décrit le grand navire, transportant 276 personnes, sur lequel Paul fit naufrage. Outre le grand mât, il comportait un mât d'artimon ([Ac 27:40](#)), c-à-d. chez les anciens une voile d'avant (appelée aujourd'hui misaine, l'artimon désignant la voile arrière). Les gouvernails ([Ac 27:40](#)) étaient des espèces de larges rames ou pagaies sortant des deux côtés du gaillard d'arrière. La proue portait sculptée l'enseigne du navire, divinité ou animal symbolique (Castor et Pollux, [Ac 28:11](#) ; comp. le petit morceau de bois de Sag 14:1). Pour fixer le navire à l'arrêt, on jetait l'ancre, quelques fois plusieurs, ordinairement à la proue ([Ac 27:30](#)) ; avant le naufrage, on en mouilla quatre, et on les mit à la poupe ([Ac 27:29,40](#)) pour tenir le bateau tourné vers la terre, prêt à accoster si possible. C'est l'une des mesures exceptionnelles qui furent prises à cause des circonstances critiques de la tempête. On avait hissé la chaloupe qui, remorquée et prenant l'eau, constituait un danger ([Ac 27:17](#)) ; puis, les matelots ayant commencé à la remettre à la mer pour fuir, on en coupa les câbles et on l'abandonna, plutôt que de la laisser battre contre le bord ([Ac 27:30-32](#)). On avait allégé le bateau en jetant à l'eau la cargaison ([Ac 27:18](#)), blé pesant et gonflé par l'humidité : au moins en partie, car plus tard on en a encore à sacrifier ([Ac 27:38](#)) ; on avait aussi jeté les agrès ([Ac 27:19](#)), les « appareils » : bouts de vergues, poulies, toiles, etc. (la même mesure est prise par les matelots du navire de Jonas, d'après [Jon 1:5](#) dans LXX). On avait ceinturé le navire ([Ac 27:17](#)), soit verticalement (Vers. Syn.), soit en long (Stapfer) : les experts ne sont pas d'accord. Une autre manoeuvre avait consisté, soit à amener la voilure, soit, plus probablement, à lancer l'« ancre flottante » ([Ac 27:17](#)), lourde pièce de bois traînant à l'arrière et ralentissant l'allure. Près de terre, on naviguait à la sonde ([Ac 27:28](#)), qui révéla le relèvement du fond et fit décider l'échouage volontaire dès qu'on put voir la côte avec une petite plage : ([Ac 27:39](#)) on coupa les câbles des quatre ancres qui préservaient le navire d'être drossé sur le rivage, on hissa la voile d'avant pour l'y

mener maintenant plus sûrement, et pour gouverner on remit à l'eau les deux pagaies qu'on avait par précaution mises hors d'atteinte des lames ([Ac 27:40](#)). La proue s'enfonça bientôt dans un banc de sable, et tous les passagers gagnèrent la terre à la nage ou sur des épaves ([Ac 27:43](#) et suivant).

La navigation antique dépendait en effet beaucoup du vent : terriblement rapide avec lui (voir Euraquilon), désespérément lente contre lui ([Ac 27:14](#), [Ac 27:4-8](#)), elle devenait fort dangereuse quand le soleil et les étoiles n'indiquaient plus la route (verset 20) ; aussi pendant l'hiver, après l'époque du jeûne (fin sept.), ne fallait-il plus quitter les côtes de vue ([Ac 27:9-12](#) [28:11](#)). On dépendait aussi des courants : de Troas à la Macédoine, Paul mit trois jours au plus ([Ac 16:11](#) et suivant), et en sens inverse cinq jours ([Ac 20:6](#)), ce qu'explique encore aujourd'hui le courant descendant des Dardanelles dans la mer Egée. Les spécialistes de la navigation antique s'accordent à reconnaître l'extraordinaire exactitude des données nautiques du livre des Actes (voir Vars, *L'art nautique dans l'antiquité*)

III Littérature.

Les choses de la mer fournissent de fréquentes comparaisons aux poètes. Tyr apparaît sous l'image d'un navire ([Eze 27](#)), et Israël sous celle d'un vaisseau à l'abandon ([Esa 33:23](#)). L'invisible chemin du navire sur les flots ([Pr 30:19](#)), n'est-ce pas Dieu lui-même qui le trace (Sag 14:3), et n'est-il pas l'image de la vie qui naît et meurt (Sag 5:10-13) ? Celui qui doute, dira [Jas 1:6](#), ressemble au flot ballotté par le vent ; l'espérance chrétienne, au contraire, est une ancre sûre et solide ([Heb 6:19](#), voy. [Jas 3:4](#)).

J. Riv. et Jn L.

[Utilisé avec autorisation de Yves PETRAKIAN](#)

**Vous avez aimé ? Partagez autour de vous !**

## Partager par email

Ce texte est la propriété du TopChrétien. Autorisation de diffusion autorisée en précisant la source. © 2019 - [www.topchretien.com](http://www.topchretien.com)