

## ÉGYP TIENS

Les barques des Egyptiens, nous dit Hérodote à propos de la conformation détaillée de leurs engins de navigation, servaient surtout au transport des marchandises. Ces bateaux sont faits d'acacia, arbre qui ressemble par sa forme au lotus de cyrène et dont les larmes sont de la gomme. De cet acacia ils coupent des planches longues de deux coudées et les assemblent comme les maçons soudent les briques; pour consolider cet ensemble et lui donner la forme d'un vaisseau, ils le traversent de longues et fortes chevilles qui attachent les planches les unes aux autres. Lorsqu'ils les ont ainsi ajustées en forme de navire, ils

façonment le pont au moyen de poutres transversales : ils ne font point de *côtes* pour soutenir les flancs, mais intérieurement ils calfatent les jointures avec du byblus. Ils n'y adaptent qu'un gouvernail qui traverse la quille ; le mât est d'acacia, les voiles sont de byblus.

Les Egyptiens ont construit des navires dès la plus haute antiquité, et quand Moïse (dix-huit siècles avant J.-C.), peu de temps avant sa mort, parle de flottes, il avait certes en vue les vaisseaux de l'Égypte. Le bateau de guerre égyptien des bas-reliefs de Thèbes nous montre de quelle manière l'architecture navale en 1600 avant J.-C. (15<sup>me</sup> dynastie) était déjà cultivée dans ce pays, où Sésostris (Ramsès ou Ramessès, 1565-1499) paraît cependant avoir été le premier qui ait donné une grande impulsion à la marine de son empire, en faisant armer quatre cents navires dans le golfe Arabique, au moyen desquels il se rendit maître de toutes les îles de la mer Rouge. On trouve sur la fresque de son tombeau à Thèbes la reproduction d'un navire à voiles à carreaux bleus, blancs et rouges. Il est certain que tous les navires égyptiens de cette époque étaient peu larges et d'une forme qui rappelle celle des pirogues. ILS ÉTAIENT LONGS, peu pointus et peu élevés aux extrémités.

Sésostris se fit construire un navire en bois de cèdre, de 140 mètres de longueur, ayant trois mâts et doublé à l'intérieur de feuilles d'argent.

Une peinture ÉGYPTIENNE nous donne le Baris ou bateau plat servant au transport des morts sur le Nil.

Au Louvre, *Salle Civile n° 3856*, d'après une fresque bien conservée, nous trouvons le bateau desservant le Nil égyptien.

Les diverses reproductions de ces barques, dessinées avec une netteté presque incroyable sur les monuments anciens, avaient frappé les savants qui accompagnèrent Bonaparte en Égypte. Les bateaux représentés sur les bas-reliefs consacrés à des compositions symboliques ne portent jamais que le gouvernail à deux avirons ; l'autre gouvernail semble en être exclu ; on sait que les Égyptiens se faisaient un devoir religieux de conserver la forme primitive des anciens symboles ; toute innovation dans cette partie leur paraissait un sacrilège. On doit donc présumer que le gouvernail admis dans les représentations symboliques est celui qu'ils ont connu le premier.

Bientôt les barques furent pourvues d'une cabine sur laquelle se plaça le timonier pour faire manœuvrer la barre du gouvernail ; celle-ci était pourvue d'une roue qui en facilitait la manœuvre.

Des peintures trouvées à Thèbes nous montrent la configuration des bateaux dont on se servait pour transporter le bétail et les provisions sur le Nil. On y remarque deux barques attachées au rivage par des cordes maintenues au moyen de fiches. Une sorte de cabine occupe le milieu de la barque et l'extrémité comme dans les cangés actuelles : on voit dans la première barque un petit mousse qui a sans doute commis quelque méfait car il reçoit la bastonnade. Dans l'autre bateau on aperçoit une vache et des filets. Des mariniers placés sur le haut de la cabine accomplissent les manœuvres. Une autre peinture représente une barque amarrée près du rivage et reliée à la terre par une planche ; sur cette planche passent des portefaix chargés de colis.

Les vaisseaux de guerre qui figurent sur les monuments se distinguent par leurs proues ornées de têtes de lion ; ils sont pourvus d'un rebord assez élevé dans lequel on a pratiqué des ouvertures pour laisser passer les rames ; les mâts et leurs voiles prouvent qu'on ne se contentait pas de l'action des rames.

La voile était carrée ; son bord supérieur est attaché à une vergue horizontale suspendue au mât. La vergue est retenue par une double drisse servant de « balancines ». (La balancine était en usage depuis les temps antiques ; on la retrouve dans les peintures navales de Pompéi comme dans les barques égyptiennes.) Le bord inférieur de la voile est tendu sur une seconde vergue. Cette voile carrée se retrouve fort souvent en Égypte, sur les bas-reliefs des monuments anciens et notamment parmi les hiéroglyphes, où elle symbolise le « navire ».

Tout en haut du mât, qui se termine en fleur de lotus, il y avait une petite plate-forme servant de vigie. La fleur placée en haut du mât, n'est pas un simple ornement : elle est creuse et le commandant de la barque s'y installait quelquefois pour apercevoir de là les écueils et donner des ordres pour la manœuvre à exécuter. La forme de ces bâtiments est d'ailleurs très différente de celle des esquifs d'eau douce qu'on voit naviguer sur le Nil. Dans les plus anciennes barques égyptiennes, l'aviron gouvernail est remplacé à l'arrière par des matelots qui dirigent la barque au moyen de longues rames.

Plutarque nous a laissé une jolie description de la barque de plaisance sur laquelle la reine Cléopâtre se faisait promener. « Cléopâtre, dit-il, naviguait tranquillement sur le Cydnus, dans un navire dont la poupe était d'or, les voiles de pourpre et les avirons d'argent ; le mouvement des rames était cadencé au son des flûtes, qui se mariait à celui des lyres et des chalumeaux. La reine elle-même, magnifiquement

Vaisseaux  
de  
guerre

Baleinière

Barque de  
Cléopâtre

parée, et telle qu'on peint ordinairement la déesse Vénus, était couchée sous un pavillon brodé d'or ; de jeunes enfants, habillés comme les peintres peignent les amours, étaient à ses côtés avec des éventails pour la rafraîchir ; ses femmes, toutes parfaitement belles, vêtues en Néréides et en Grâces, étaient les ames au gouvernail, les autres aux cordages. »

Bien que la promenade rapportée par Plutarque ait eu lieu sur le Cydnus, rivière qui coule en Asie Mineure, il y a tout lieu de croire que la reine d'Égypte avait des barques tout aussi élégantes pour la transporter sur le Nil.

Il y avait encore sur ce fleuve de petits bateaux qu'on employait pour remonter les brisants ou pour traverser les bras de rivière qui n'auraient pu supporter une embarcation ordinaire. Ces bateaux avaient une forme particulière et étaient faits entièrement avec du papyrus. On soudait les tiges de papyrus avec de l'asphalte ou de la poix, et l'on faisait ainsi des nacelles qui étaient légères comme des paniers. — Il est probable que le panier de joncs dont parle la Bible et sur lequel Moïse fut exposé, était simplement un de ces bateaux de papyrus.

Outre les barques qui servaient à transporter les marchandises, d'autres barques étaient spécialement consacrées aux voyageurs. Parmi ces dernières, les unes étaient pourvues de cabines, quelquefois très élégamment décorées ; d'autres, enfin, qui n'avaient pas de cabines, ne servaient sans doute que pour la promenade. Un dessin nous montre une barque d'une forme élégante et assurément incapable de porter des marchandises. Le mât, planté au milieu de la barque, est surmonté d'une grande fleur de lotus (comme dans les navires de guerre) et accompagné d'une vergue autour de laquelle la voile est carguée.

De nos jours on navigue sur le Nil, soit en bateau à vapeur, soit en barque à voiles. C'est ce dernier moyen de transport que préfèrent les voyageurs qui désirent contempler lentement, à l'aise, le fleuve et ses rives. Le port de Boulaq est couvert d'embarcations diverses entre lesquelles on peut choisir. L'une des plus élégantes et des plus commodes est le *Dahabieh* ou *Dahabi*. Nom d'une grosse cange qui porte des passagers et des marchandises légères. Le Dahabi est moins fin de forme que la cange, avec laquelle, d'ailleurs, il a de nombreux points de ressemblance ; on en a pu voir en 1867, à l'occasion de l'Exposition universelle de Paris, un joli modèle se balançant à l'ancre sur la Seine, près du pont d'Iéna.

Voici la description qu'en a donnée M. Charles Edmond : « Il s'appelait Bout-en-Nil (la fille du Nil).

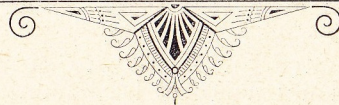
Sa coque, largement et profondément arrondie en arrière, s'en allait en s'amincissant vers la proue et se terminait en un taillon tranchant, effilé et gracieusement recourbé. Ses dimensions étaient de vingt-sept mètres sur quatre. Un crocodile doré en ornait la pointe extrême. Un plancher mobile couvrait l'avant du navire et s'étendait à peu près au tiers de sa longueur sur toute la partie réservée à l'équipage. Sous ce plancher, une petite cale était utilisée comme magasin de bouche et remise de cordages. Tout à fait à l'avant, dans une cabine, un fourneau de cuisine était installé. Des supports de cuivre étaient disposés autour du bord pour recevoir une tente. Plus loin, vers l'arrière, occupant les deux autres tiers de la longueur totale, il y avait une sorte de maison où l'on descendait par trois marches. Cette maison se composait de huit pièces : une grande salle à manger et un beau salon oblong à plafond blanc et or, orné de glaces, de tapis, de divans recouverts d'étoffes à fil d'or fabriquées au Caire. »

On doit bien croire que tous les Dahabieh du port de Boulaq ne sont pas aussi luxueux, mais ils sont toujours établis d'une manière confortable. Ils ont les mêmes dimensions.

L'embarcation qui rivalise le micux avec le Dahabi en élégance et parfois en décoration, en ciselure et en dorure, est la **Cange**, bâtiment léger, effilé, de trente à quarante pieds de longueur et une dizaine de pieds de largeur. La cabine se divise en compartiments dont on peut faire à volonté un salon, une chambre à coucher ou une salle à manger. Les Canges étaient des navires élégamment décorés et confortablement aménagés, à l'usage des personnages opulents qui voyageaient sur le fleuve sacré.

D'autres barques, telles que la **Dierme** et la **Maach**, servent surtout au transport des denrées, et le on marché seul les recommandait aux voyageurs qui devaient s'imposer l'économie.

Cange

Dierme  
Maach

# La Navigation.

a

Travers  
les

Ages

Projet

d'un

cortège historique.

L. Valckenaere et Pieter D'Hondt.

par





**MM. L. VALCKENAERE ET PIETER D'HONDT**

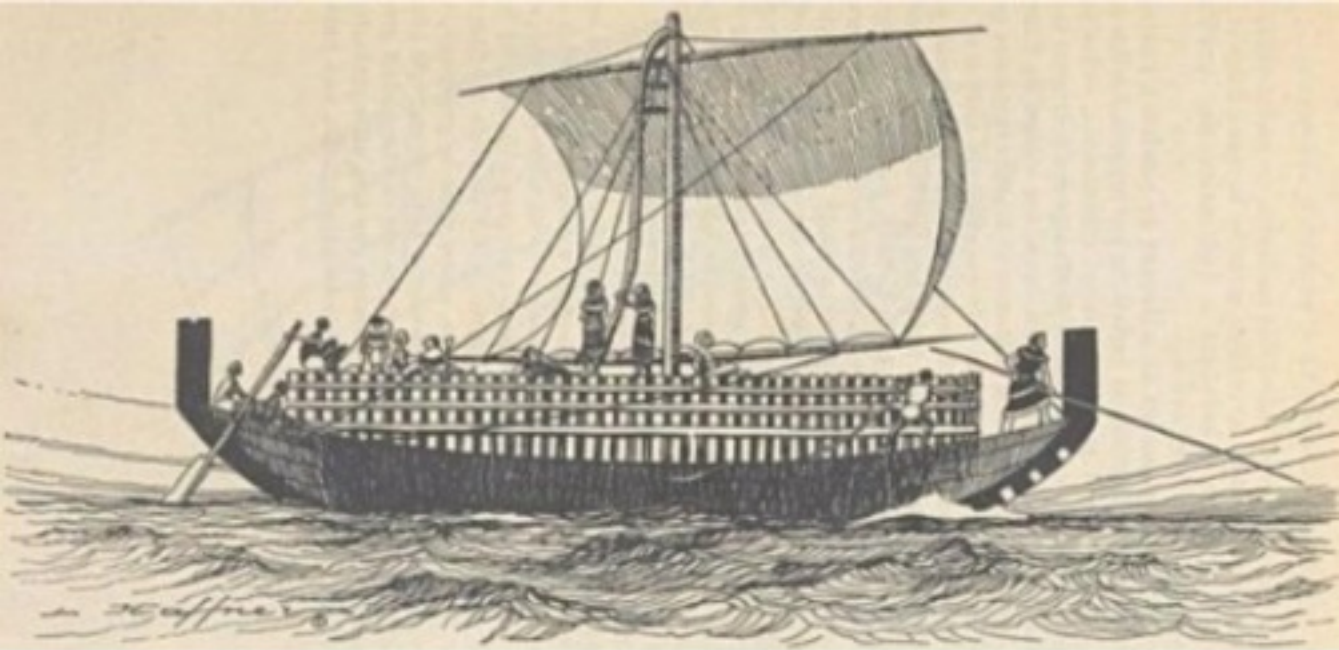
AUTEURS DU PROJET : « LA NAVIGATION A TRAVERS LES AGES »

L. VALCKENAERE, PIETER D'HONDT.

*Bruxelles, le 20 juillet 1900.*







Navire phénicien, d'après un papyrus égyptien.