

de l'écrit de saint Luc. L'auteur des Actes insère, accidentellement et sans aucun artifice, dans le tissu des faits, des détails minutieux qu'un faussaire aurait évités avec soin et que la tradition orale n'aurait pas exactement conservés. Il nous renseigne sur tout avec une justesse et une précision qu'on ne peut jamais prendre en défaut. L'île de Chypre est une province « proconsulaire » au moment où saint Paul la traverse. La ville de Philippi est une « colonie » romaine. Les premiers magistrats de Thessalonique s'appellent « politarques, » titre inusité en dehors de la Macédoine, non mentionné par les anciens, mais attesté aujourd'hui par les inscriptions locales des premiers siècles. Éphèse vit, pour ainsi dire, du temple de Diane, et de la statue de la déesse dont elle est la « néocore; » les « Asiatiques » président à ses jeux et à ses fêtes; les « proconsuls » y représentent le pouvoir romain et y tiennent des « assises judiciaires; » le peuple y a des « assemblées régulières; » le « grammate » est à la tête de son administration intérieure. Une stèle grecque défend aux païens, à Jérusalem, sous peine de mort, de pénétrer dans l'enceinte du Temple réservée aux enfants d'Israël. Voilà ce que nous disent les Actes et ce que nous disent aussi les monuments épigraphiques qui semblent ne reparaitre, après de longs siècles, à la lumière du jour, que pour rendre témoignage à la vérité de nos Livres Saints.

Il ne nous reste plus maintenant qu'à parler du dernier fait raconté par saint Luc, la traversée de Césarée de Palestine à Rome.

## CHAPITRE VIII.

### LE VOYAGE DE SAINT PAUL DE CÉSARÉE A ROME.

Les Actes des Apôtres se terminent par le récit du voyage de saint Paul de Césarée à Rome. Ce récit est d'une exactitude si minutieuse, qu'il ravit d'admiration les hommes de nos jours les plus versés dans l'art nautique. « Un Anglais, M. Smith, a fait un livre sur ce [voyage]<sup>1</sup>, et l'on peut dire que ce seul livre pourrait, à la rigueur, dispenser de tout autre, en ce qui touche l'authenticité des Actes<sup>2</sup>. » C'est donc une dernière preuve que nous pouvons ajouter à toutes celles que nous avons déjà rapportées en faveur de l'œuvre de saint Luc<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> James Smith, *The Voyage and Shipwreck of saint Paul*, in-8°, Londres, 1848.

<sup>2</sup> H. Wallon, *De l'autorité de l'Évangile*, p. 120.

<sup>3</sup> Le voyage de saint Paul, raconté par saint Luc, a été aussi étudié par A. Breusing, *Die Nautik der Alten*, in-8°, Brême, 1886, p. 142-205; J. Vars, *L'art nautique dans l'antiquité, d'après A. Breusing*, in-12, Paris, 1887, p. 172-259; A. Trève, *Une traversée de Césarée de Palestine à Puteoles au temps de saint Paul* (Extrait de la *Controverse*), in-8°, Lyon, 1887. Nous tirons de ces ouvrages la plupart des détails contenus dans ce chapitre.

Il y avait deux ans que saint Paul était retenu prisonnier à Césarée, la capitale romaine de la Palestine (59-61 de notre ère). Le procurateur romain, Festus, ne pouvait s'empêcher de reconnaître son innocence, mais, sans doute dans l'espoir que son captif se rachèterait au moyen d'une forte rançon, il le retenait toujours dans les fers. L'Apôtre, à qui cette longue inaction devait peser lourdement, voulut y mettre un terme en faisant appel à César. Festus ne pouvait s'opposer à cet appel. Il fut donc décidé que Paul serait embarqué pour l'Italie avec d'autres prisonniers, sous la conduite d'un centurion nommé Jules, de la cohorte impériale. A Césarée, il y avait cinq cohortes. Le gouverneur profita du départ de celle des cohortes qui était sous le commandement de Julius pour expédier ses captifs à Rome. Le centurion Julius portait ce nom, parce qu'il appartenait à la garde du corps de l'empereur.

On se rendait rarement de Palestine en Italie par la voie directe. On allait d'abord, d'ordinaire, à Alexandrie en Égypte. C'est ce que fit Titus quand il retourna à Rome, après avoir soumis la Judée<sup>1</sup>. Là, il était facile de trouver un navire pour continuer le voyage en Italie, parce que les relations commerciales entre le grand port égyptien et la capitale de l'Empire étaient aussi fréquentes qu'importantes. Seulement Festus n'avait pas sous la main, à Césarée, un bâtiment d'assez fort tonnage qui transportât les prisonniers en Égypte, mais il y avait alors dans le port juif un vaisseau qui se préparait à partir pour Adrumette : c'est là que fut embarqué l'Apôtre avec saint Luc, son compagnon, qui nous a raconté le voyage.

Adramyttion ou Adrumette, aujourd'hui Édremid, était une ville de Mysie, située au fond d'un golfe en arrière de l'île de Lesbos. On croyait autrefois qu'Adrumette était la

<sup>1</sup> Suétone, *Titus*, 5.

ville d'Adryméton, sur la côte de Libye. Un passage formel du *Stadiasmus* ne permet pas de douter qu'il ne s'agisse de la ville mysienne, car l'auteur anonyme grec dit qu'il n'y avait point de port dans la cité punique d'Adryméton<sup>1</sup>.

Le centurion romain n'avait point l'intention de se rendre avec ses prisonniers à Adrumette de Mysie; il comptait que le vaisseau qui allait l'emporter rencontrerait, dans quelque un des ports de l'Asie Mineure où il ferait escale, un autre navire qui se chargerait de les conduire jusqu'en Italie, comme il arriva en effet. Les transactions commerciales entre Césarée et la ville où se rendait finalement le vaisseau n'étaient pas assez importantes pour qu'il pût faire un chargement complet destiné uniquement à Adrumette. Il devait trafiquer avec les diverses villes où il pouvait facilement aborder le long de sa route, c'est-à-dire sur la côte d'Asie<sup>2</sup>. C'est ce qui nous explique les arrêts mentionnés par les Actes. Le navire s'arrêtait aux ports principaux pour déposer ou charger des marchandises, et le centurion s'enquerrait s'il n'y avait pas un vaisseau faisant voile pour l'Italie, afin d'y transborder ses prisonniers.

On dut mettre à la voile vers le 15 août. A chaque passager était alloué l'espace étroit de trois coudées de long sur une de large ou 1 mètre 36 centimètres sur 46 centimètres. Il devait pourvoir lui-même à sa nourriture; on ne lui fournissait que l'eau; il lui était interdit de faire frire du poisson et de fendre du bois. Paul étant prisonnier, le centurion eut peut-être à pourvoir à sa nourriture, mais les compagnons volontaires de l'Apôtre, saint Luc et Aristarque de Thes-

<sup>1</sup> *Stadiasmus maris magni*, 116, dans les *Geographi graeci minores*, édit. Didot, t. 1, p. 470.

<sup>2</sup> La meilleure leçon du texte est *μέλλοντι πλεῖν*, « qui devait côtoyer, » se rapportant au navire, au lieu de *μέλλοντες πλεῖν* que porte le *textus receptus*, et qui se rapporte à ceux qui étaient sur le navire, Act., xxvii, 2.

salonique, durent s'approvisionner à leurs frais<sup>1</sup>. Les vents du nord-ouest soufflent ordinairement pendant cette saison de l'année<sup>2</sup>. Ils étaient favorables au trajet nord-nord-est de Césarée à Sidon.

Le lendemain de l'embarquement, on arriva en effet à Sidon, ville de Phénicie, à vingt-huit lieues marines de Césarée, après avoir fait environ trois nœuds et demi à l'heure. Paul fut autorisé à visiter ses amis dans la ville, enchaîné sans doute avec un soldat, selon l'usage du temps<sup>3</sup>.

De Sidon, le vaisseau devait se rendre à Myrrha, en Lycie. La route directe est à peu près au nord-ouest et laisse l'île de Chypre à droite. Mais comme les vents du nord-ouest qui soufflèrent alors « étaient contraires » et auraient obligé le navire de louvoyer, ce que les bâtiments de charge des anciens ne pouvaient faire, le capitaine préféra contourner par l'est l'île de Chypre, pour s'engager ensuite dans le large canal formé par le côté septentrional de l'île et la Caramanie<sup>4</sup>. « La route si bien relevée par saint Luc se retrouve en remarquable coïncidence avec le régime des

<sup>1</sup> A. Trève, *Une traversée de Césarée de Palestine à Putéoles*, p. 8-9.

<sup>2</sup> « The most prevailing winds are the N. E. or Etesian winds, which blow fresh and almost constantly for several months in autumn. » J. Stewart, dans Findlay, *Mediterranean Directory*, p. 3.

<sup>3</sup> « Eadem catena et custodiam et militem copulat, » dit Sénèque, *Epist.*, v.

<sup>4</sup> Saint Luc emploie l'expression technique exacte : ὑπεπλεύσαμεν τὴν Κύπρον. Act., xxvii, 4. « Le navire de saint Paul, en quittant Sidon pour le nord, ne pouvait passer qu'à l'est de Chypre. Comme les marins nomment le côté tourné vers le vent le *dessus du vent*, et la région opposée le *côté sous le vent*, l'expression ὑπεπλεῖν τὴν Κύπρον, dont le contraire serait ὑπερπλεῖν τὴν Κύπρον, est le terme nautique. Par un vent d'ouest, on meltait le cap sur l'est de Chypre, par conséquent *sous le vent* de Chypre. » A. Breusing, *Die Nautik der Alten*, p. 155. « Saint Luc, dit J. Smith, par l'emploi exact des termes nautiques, donne à son langage une grande précision et exprime en un seul mot ce qui autrement aurait demandé une périphrase. » *Voyage and Shipwreck of saint Paul*, p. 20-21.

vents et des courants signalés aux navigateurs par les instructions nautiques publiées par le ministère de la marine. « Il paraît bien établi, disent-elles, que les courants, après » avoir prolongé en remontant au nord les côtes de Syrie, » portent à l'ouest sur la côte de Caramanie et au nord de » Chypre<sup>1</sup>. »

Quoique naviguant sous le vent de Chypre, le navire ne longeait point pour cela la côte de l'île. La route vers le nord le porta sur les côtes de Cilicie<sup>2</sup>, et là il put utiliser les vents qui viennent de terre<sup>3</sup>, en suivant le littoral, si les vents du large étaient défavorables, ou bien continuer sa marche en pleine mer, s'il ne rencontrait aucun obstacle. Il dut surtout mettre à profit le courant qui se dirige vers l'ouest et dont la force augmente lorsque le vent d'ouest le refoule sur la Syrie, comme c'était le cas en cette saison. Ce courant ne trouve alors d'issue qu'entre Chypre et le continent. Il porta rapidement saint Paul à Myrrha<sup>4</sup>.

Myrrha, aujourd'hui Myra, était la capitale romaine de la Syrie<sup>5</sup>. Bâtie sur une colline, à près de quatre kilomètres de

<sup>1</sup> A. Trève, *Une traversée*, p. 10. Voir aussi sur ce courant, Findlay, *Mediterranean Directory*, p. 7.

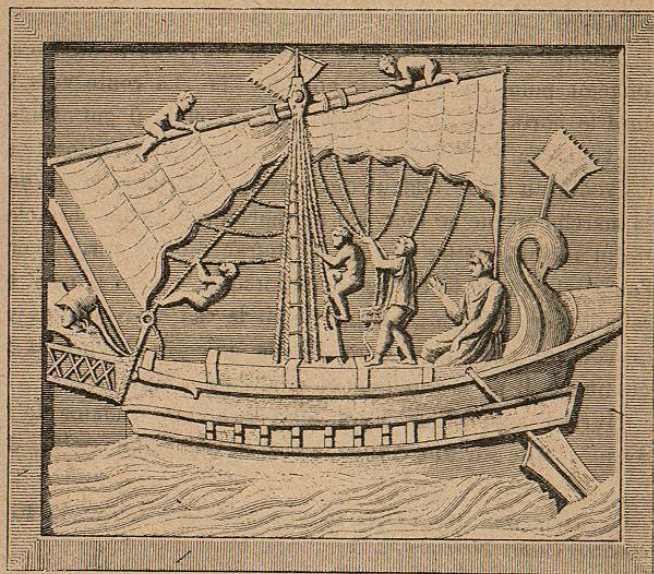
<sup>2</sup> Act., xxvii, 5.

<sup>3</sup> Dans l'antiquité, comme de nos jours, on tirait notamment parti du vent qui souffle de terre pendant la nuit. Héliodore, *Ethiop.*, iv, 16.

<sup>4</sup> Un célèbre hydrographe anglais, Sir Francis Beaufort (dans W. H. Smyth, *The Mediterranean*, Londres 1854, p. 168), raconte ce qui suit, qui est comme le commentaire de ce passage des Actes : « Depuis la Syrie jusqu'à l'Archipel, règne un courant constant vers l'ouest, faible en pleine mer, mais très sensible près de la côte, le long de laquelle il court avec une vitesse considérable, quoique irrégulière... La grande masse d'eau qui se meut vers l'ouest est interceptée par la côte occidentale du golfe d'Adalia [Adalia, aujourd'hui Sataliéh en Caramanie, est l'ancienne Attalia ou Olbia fondée par Attale II en Pamphylie]. Alors, resserrée et accumulée, elle se précipite avec une plus grande violence vers le cap Khélidonia, d'où elle se déverse en pleine mer et s'étale de nouveau. »

<sup>5</sup> La Vulgate et le *Codex Sinaiticus* portent Lystre, mais c'est certai-

la mer, son port est à quelque distance dans les terres, à l'embouchure d'une petite rivière nommée aujourd'hui Andraki. Sa rade a toujours offert un bon mouillage. Elle avait



31. — Navire antique, d'après un tombeau de Pompéi.

de fréquentes relations avec l'Égypte. Nous en avons la preuve au IV<sup>e</sup> siècle dans la vie de saint Nicolas, le célèbre évêque de cette ville. C'est sur un navire d'Alexandrie que,

nement Myrrha qui est la véritable leçon. Le *Stadiasmus maris magni* l'appelle Ἀμυρᾶ, *Geographi graeci minores*, édit. Didot, t. 1, p. 492. Ptolémée l'appelle Ἀμυρᾶ. C'est de cette dernière orthographe qu'est venue probablement la leçon Ἀστρα, de la Vulgate et du *Codex Sinaiticus*.

dans sa jeunesse, Nicolas se rendit de sa patrie en Égypte. Plus tard, quand il était déjà évêque de sa ville natale, il obtint pendant une famine que des vaisseaux d'Alexandrie, chargés de blé pour Constantinople et qui avaient relâché dans le port, cédassent à Myrrha une partie de leur chargement. De nos jours encore, l'Égypte continue à tirer des bois de Myrrha et de la Caramanie<sup>1</sup>.

Le centurion Julius trouva dans le port un navire d'Alexandrie en partance pour l'Italie. Les vaisseaux d'Alexandrie transportaient à Rome les blés de l'Égypte, véritable grenier d'abondance, qui approvisionnait la capitale de l'empire. Ils déchargeaient leur cargaison à Pouzzoles (Puteoli), où elle était accueillie avec grande joie<sup>2</sup>. Quelques-uns de ces navires avaient de très grandes dimensions. L'*Isis*, que Lucien<sup>3</sup> décrit comme étant d'une dimension extraordinaire, avait une capacité de plus de deux mille six cents tonneaux<sup>4</sup>, si les mesures qu'il donne ne sont pas fort exagérées<sup>5</sup>. Les marins d'Alexandrie passaient pour les meilleurs de cette époque. « Ils conduisent leur navire, disait l'empereur Caligula à Agrippa, petit-fils d'Hérode, avec l'habileté et la sûreté du cocher qui guide ses chevaux dans un champ de course<sup>6</sup>. »

C'était donc une bonne fortune pour le centurion, chargé d'amener saint Paul à Rome, de rencontrer à Myrrha un

<sup>1</sup> A. Trêve, *Une traversée*, p. 44.

<sup>2</sup> Voir Sénèque, *Epist.* LXXVII : « Gratus illarum (navium) Campaniae aspectus est. »

<sup>3</sup> Lucien, *Nav.*, 1.

<sup>4</sup> Le tonneau est de 1,000 kilogrammes.

<sup>5</sup> A. Breusing, *Nautik*, p. 137. M. Trêve, *Une traversée*, p. 17, ne compte pour l'*Isis* que 14 à 1,500 tonneaux. — Voir, Figure 31, un vaisseau antique, avec ses voiles et ses cordages, tel qu'il est représenté sur un tombeau de Pompéi, d'après Mazois, *Ruines de Pompéi*, Paris, 1824.

<sup>6</sup> Philon, *Adv. Flacc.*, p. 968.

navire d'Alexandrie. Le vent d'ouest qui avait forcé le bâtiment d'Adrumette à se diriger au nord avait obligé celui d'Alexandrie à suivre la même route<sup>1</sup>. Il se rendait vraisemblablement à Pouzzoles, et devait ainsi amener les prisonniers juifs jusqu'en Italie. De Myrrha à Pouzzoles, il y a trois cents lieues marines. Cette traversée pouvait s'effectuer en dix jours, si toutes les conditions étaient favorables. En tenant compte des calmes, des vents contraires et des relâches pour faire de l'eau, on pouvait calculer qu'on avait encore un mois avant les mauvais temps pour arriver, avec une vitesse moyenne, au terme du voyage.

Le navire alexandrin dut partir de Myrrha vers le commencement de septembre. En quittant ce port, pour suivre sa route vers l'ouest, il n'avait plus le bénéfice du courant parallèle à la côte, car, parvenu à la hauteur du cap Khéli-donia, le courant tourne vers le sud. On ne put donc avancer qu'avec peine en longeant la côte et en utilisant les vents de terre qui soufflaient pendant la nuit, ce qui causait des pertes de temps considérables. Il fallut attendre longtemps avant de parvenir à la pointe sud-ouest de l'Asie Mineure, dans le voisinage de Cnide. « Nous allâmes fort lentement pendant plusieurs jours, dit saint Luc, et nous arrivâmes avec grande difficulté vis-à-vis de Cnide<sup>2</sup>.

Si le vent avait été favorable, le vaisseau se serait dirigé vers l'ouest, aurait traversé la mer Égée, doublé le cap Maléa et continué directement sa route vers la Sicile. Mais au lieu du vent du nord dont il aurait eu besoin, le vent d'ouest nord-ouest, qui l'avait tant gêné pour arriver à la hauteur de Cnide, soufflait toujours et s'opposait à la marche en avant. Force fut de se résigner à prendre la route du sud-sud-ouest, vers le cap Sulmone, pour passer sous l'île

<sup>1</sup> Voir J. Smith, *Voyage and Shipwreck of saint Paul*, p. 32.

<sup>2</sup> Act., xxvii, 7.

de Crète<sup>1</sup>. Arrivé là, on peut utiliser les vents de terre, en longeant la côte méridionale de l'île. C'est ce qu'on fit, mais non sans « beaucoup de peine<sup>2</sup>. » La navigation est fort difficile à l'est et au sud de la Crète; tantôt des rafales qui tombent des montagnes, tantôt des calmes sont les obstacles à vaincre, lorsque l'on se tient près de terre<sup>3</sup>. « Les retards éprouvés par les marins qui se dirigent vers l'ouest, dans cette partie de la Méditerranée, durant les mois d'automne, sont si inévitables, que j'ai rencontré à peine un cas, dit James Smith, dans lequel on ne les ait pas éprouvés<sup>4</sup>. » Un pèlerin de Terre Sainte, au xvi<sup>e</sup> siècle, Rauwolf, raconte qu'après avoir passé le cap Sulmone, en venant de l'est, le navire qui le portait rencontra un bâtiment qui était parti de Tripoli depuis sept semaines, et à qui l'on fut obligé de donner du biscuit, parce qu'il avait épuisé ses provisions<sup>5</sup>.

Le navire qui portait saint Paul atteignit enfin l'endroit appelé Bonsports<sup>6</sup>, dans le voisinage d'Alassa. « Kalo-Limniones ou, plus correctement, 'stus Kalûs-Limiônes, dit Findlay, est une petite baie, ouverte à l'est, mais protégée en partie par deux îlots, situés au sud-est et au sud<sup>7</sup>. Voilà pourquoi elle n'est pas recommandée comme ancrage bon pour hiverner<sup>8</sup>. » Alassa ne peut être que la ville d'Alai,

<sup>1</sup> Act., xxvii, 7.

<sup>2</sup> Act., xxvii, 8.

<sup>3</sup> Voir Spratt, *Instructions sur l'île de Crète*, trad. A. Le Gras, in-8°, Paris, 1861.

<sup>4</sup> J. Smith, *Voyage and Shipwreck*, p. 37.

<sup>5</sup> L. Rauwolf, *Aigentliche Beschreibung der Reis inn die Morgenländer*, in-8°, Laugingen, 1583, p. 17-18. Rauwolf, dit que ce navire était de Marseille et il en donne le nom : *Santa Maria de la cura bursa*. Cf. J. Smith, *Voyage and Shipwreck*, p. 37-42.

<sup>6</sup> Καλοί λιμῆνες.

<sup>7</sup> Ces deux îlots s'appellent aujourd'hui Mégalo-Nisi et Saint-Paul.

<sup>8</sup> Findlay, *Mediterranean Directory*, p. 66. Voir aussi T.-A.-B. Spratt, *Instructions sur l'île de Crète*, p. 39, et de plus longs détails dans ses

mentionnée par le *Stadiasmos*, entre Lévena et Matala<sup>1</sup>. Kalo-Limniones est à trois milles marins à l'est du cap Matala ou Lithinos, qui forme la pointe la plus méridionale de l'île de Candie. Saint Luc remarque, comme le *Directoire de la Méditerranée*, que Kalo-Limniones n'était pas propice pour hiverner<sup>2</sup>. Ce fut là ce qui détermina le capitaine du navire à continuer sa route, malgré l'avis de saint Paul, et quoique la saison où l'on avait coutume de suspendre la navigation chez les anciens fût arrivée.

Saint Grégoire de Nazianze, parti en novembre d'Alexandrie pour la Grèce sur un navire d'Égine, raconte dans ses poèmes que c'est un temps que les matelots redoutent; le plus grand nombre n'oserait se mettre en mer<sup>3</sup>. « Je demeurai, dit-il, vingt jours et vingt nuits couché sur la poupe, implorant la pitié du Seigneur<sup>4</sup>. »

A l'époque où nous sommes arrivés du voyage de saint Paul, on n'était encore qu'à la fin de septembre<sup>5</sup>, mais déjà, comme le dit saint Luc, « la navigation n'était plus sûre<sup>6</sup>. » Les vaisseaux des anciens n'étaient pas faits pour braver les intempéries de l'hiver, outre que l'habitation en était fort peu commode pendant les jours courts et froids; surtout, ils ne pouvaient se diriger quand le temps était couvert<sup>7</sup>. Ce

*Travels and Researches in Crete*, 2 in-8°, Londres, 1865, t. II, p. 1-7, avec une vue de Bonsports, frontispice, dans les *Geographi græci minores*, édit. Didot, t. I, p. 506.

<sup>1</sup> Ἀλι, *Stadiasmus*, § 322 et 323, sect. II.

<sup>2</sup> Act., xxvii, 12.

<sup>3</sup> Saint Grégoire de Nazianze, *Orat. xviii, in patrem*, 31, t. xxxv, col. 1024; *Poemata histor.*, I, *De rebus suis*, 307; x, *De vita sua*, 124, t. xxxvii, col. 993, 1038.

<sup>4</sup> Saint Grégoire de Nazianze, *Poemata*, t. xxxvii, col. 993.

<sup>5</sup> Saint Luc dit qu'on venait de faire le jeûne du *yom hippour* ou du grand pardon, qui a lieu à l'équinoxe d'automne. Act., xxvii, 9.

<sup>6</sup> Act., xxvii, 9.

<sup>7</sup> « Nam tum lux minima noxque prolixa, nubium densitas, aeris obscu-

n'est que sous l'empereur Justinien qu'il fut défendu sous des peines légales de naviguer en hiver, mais l'usage général était de rester au mouillage de novembre à mars, et, selon le droit rhodien, conservé par le *Digeste*<sup>1</sup>, le capitaine qui risquait son navire n'avait aucun recours sur les marchandises, s'il était forcé de jeter à la mer ses agrès et son armement<sup>2</sup>.

Chez les anciens, l'armateur, celui que saint Luc appelle « le maître du vaisseau, » accompagnait d'ordinaire son propre bâtiment pour régler la question de fret ou s'occuper de son commerce. Il s'adjoignait un capitaine. Quand saint Paul signala le danger qu'on allait courir, si l'on continuait le voyage, l'armateur et le capitaine ne l'écoutèrent point, dans l'espoir peut-être d'arriver à destination avant le mois de novembre, qui clôturait généralement la navigation, et ils gagnèrent le centurion à leur avis. « Comme le port n'était pas propice pour hiverner, la plupart furent d'avis de se remettre en mer pour tâcher de gagner Phénice<sup>3</sup>. » On se proposait cependant d'hiverner en ce dernier endroit<sup>4</sup>.

Phénice est le port actuel de Latro, à treize lieues seulement à l'ouest de Kalo-Limniones, c'est-à-dire à une journée de navigation. « C'est la seule baie de la côte sud dans

ritas, ventorum imbri vel nivibus geminata sævitia classes e pelago delurbat. » Végèce, *De re mil.*, v, 9.

<sup>1</sup> *Digeste*, l. xiv, c. II, édit. Mommsen, in-4°, Berlin, 1872, p. 187.

<sup>2</sup> J. M. Pardessus, *Collection de lois maritimes antérieures au xviii<sup>e</sup> siècle*, 6 in-4°, Paris, 1828-1834, t. I, p. 63, 104 et suiv.

<sup>3</sup> Act., xxvii, 12.

<sup>4</sup> Il est possible toutefois qu'on n'eût proposé l'hivernage à Phénice que pour décider tout le monde à continuer le voyage et avec l'arrière-pensée d'aller droit en Italie. Du cap Matala au détroit de Messine, il y a 480 milles marins, et même avec une vitesse de quatre nœuds par un faible vent du nord, on pouvait arriver en Italie en cinq jours. Breusing, *Nautik*, p. 164.

laquelle un bâtiment pourra mouiller en toute sécurité dans l'hiver, parce que les vents du sud, repoussés par les hautes montagnes qui la dominent, ne viennent jamais à terre, et parce que la mer qu'ils soulèvent arrive presque morte à la côte, de sorte que les bâtiments roulent, mais les amarres ne fatiguent pas<sup>1</sup>. » C'est ce que dit saint Luc en d'autres termes : « Phénice est un port de Crète qui est abrité du Libonotus (vent du sud-ouest) et du Corus (vent du nord-ouest)<sup>2</sup>. »

Le port de Kalo-Limniones n'étant pas sûr, et celui de Phénice offrant, au contraire, toute sorte d'avantages, il semblait qu'on agit selon les règles de la prudence en essayant de s'y abriter, mais l'événement prouva que saint Paul était éclairé d'une lumière supérieure à l'expérience humaine.

« Le vent du midi commençant à souffler doucement, on mit à la voile, mais il se leva un peu après un vent impétueux nommé *Eurakylon*<sup>3</sup>. » Du sud, le vent sauta donc brusquement au nord-est<sup>4</sup>. « Les rafales qui tombent du mont Ida, lorsqu'il fait un coup de vent du nord, soufflent dans la baie [de Messara, à l'ouest de Kalo-Limniones], avec une grande violence, et ces vents sont très fréquents entre les mois de juin et d'octobre<sup>5</sup>. » Le navire d'Alexandrie était donc à peine arrivé à la hauteur du cap Matala, sans avoir pu embarquer le canot, qu'un violent ouragan éclata ; « il emporta le vaisseau, » sans qu'on pût le gouverner, et

<sup>1</sup> Spratt, *Instructions sur l'île de Crète*, p. 44. Cf. Findlay, *Mediterranean Directory*, p. 67. Voir aussi *Stadiasmus*, § 328.

<sup>2</sup> Act., xxvii, 12.

<sup>3</sup> Act., xxvii, 13-14.

<sup>4</sup> C'est là la signification d'*Eurakylon*, comme l'a très bien établi R. Bentley, *Remarks on a late discourse on freethinking*, in-8°, Londres, 1713, p. 97. — Sur cet ouvrage et son auteur, voir *Les Livres Saints et la critique rationaliste*, 4<sup>e</sup> édit., t. II, p. 75.

<sup>5</sup> Spratt, *Instructions sur l'île de Crète*, p. 40.

l'on fut réduit à le laisser aller « au gré de la tempête<sup>1</sup>. » Il aurait fallu virer de bord, mais c'était impossible. L'ouragan était survenu si rapidement qu'on avait à peine eu le temps d'amener la voile, que le vent aurait emportée sans cette précaution. « Si la tempête trouble violemment la mer, dit Euripide, les matelots, se livrant à la Fortune, doivent se confier au cours des flots<sup>2</sup>. »

Saint Paul et ses compagnons furent portés au-dessous d'une petite île nommée Cauda, ou, d'après beaucoup de manuscrits *Clauda*<sup>3</sup>. Ptolémée<sup>4</sup> mentionne cette île sous le nom de *Claudos*, Pomponius Mela sous celui de *Gaudus*, un fragment palimpseste de Strabon<sup>5</sup> récemment découvert sous celui de *Caudos* :

..... ΚΕΙ  
ΤΑΙ ΔΕ ΚΑΤΑ ΚΑΥΔΑ::Ν  
ΤΗC ΚΡΗΤΗC ΕΝ  
καίται δὲ κατὰ Καυδὸν τῆς Κρήτης ἐν κτλ.<sup>6</sup>

<sup>1</sup> Act., xxvii, 15.

<sup>2</sup> Euripide, *Troad.*, 686-688, édit. Didot, p. 379.

<sup>3</sup> Act., xxvii, 16.

<sup>4</sup> Ptolémée, III, 17, § 1.

<sup>5</sup> Le P. Cozza m'a montré en 1888 à Rome, à la Bibliothèque du Vatican, les fragments palimpsestes de Strabon qu'il a déchiffrés avec tant de sagacité et dans lesquels il a découvert le nom de *Caudos*. Voir sur cette découverte O. Marucchi, *Bulletino di Archeologia cristiana*, 4<sup>e</sup> série, t. III, p. 136. Cf. G. Cozza-Luzi, *Della Geografia di Strabone, frammenti scoperti in membrane palimpseste*, part. II, in-8°, Rome, 1888, p. xvi.

<sup>6</sup> Voici la justification de la lecture du P. Cozza, qui est si importante pour le récit des Actes : « Ce texte appartient à Strabon, xvii, 22 (édit. Didot, p. 711, ligne 28), paragraphe consacré à la Cyrénaïque. L'auteur énumère les villes de Cyrène, d'Apollonia, de Naustathmus, de Zephyrium, de Chersonesus, de Catabrathmus, etc., et à propos de Chersonesus (identifié avec le Ras et-Tin d'aujourd'hui), il donne la distance qui sépare ce port de la station de X. Ici est le point important. Le texte reçu, en effet, est ainsi conçu : [Χερρόνησος] καίται δὲ κατὰ Κύκλον τῆς Κρήτης

Le *Stadiasmos* l'appelle Klaudia; les Grecs lui donnent le nom de Clauda-nesa ou Gaudonesi, que les Italiens ont corrompu en Gozo. Cette île, d'ailleurs sans importance, est à l'ouest du cap Matala, au sud de la Crète et de Phénice, à vingt milles de distance de Sphakia<sup>1</sup>.

On parvint enfin, non sans peine, à tirer sur le navire le canot qui devait être la dernière ressource en cas de naufrage. Le vaisseau craquait de toutes parts. « Ceux qui ont navigué par des temps forcés connaissent ces grincements sinistres et alarmants des boiseries, qui se font entendre dans toutes les parties du navire, répondant à chaque coup de roulis et de tangage<sup>2</sup>. » Les matelots, pour résister à la tempête, « employèrent toutes sortes de moyens, ils lièrent le vaisseau par-dessous, et craignant d'être jetés sur la

*ἐν διάστηματι χιλίων καὶ πεντακοσίων σταδίων νότω. Chersonèse est à quinze cents stades de distance de Κύκλος de Crète.* Ce texte est doublement fautif : 1° parce que la Crète est en réalité à deux mille cinq cents stades ; 2° parce que Κύκλος n'a aucun sens. Aussi les divers éditeurs ont-il proposé de corriger le passage. Coray corrige Κύκλον en Κόρυζον; malheureusement Corycus est sur le rivage nord de la Crète et ne saurait être dit en face de la Cyrénaïque. Ch. Müller, dans l'édition Didot, corrige Κύκλον en Μάταλον, sous prétexte que Matalum est une ville du rivage sud de la Crète, qui peut être dite faire face à Chersonesus; mais cette correction est des plus aventureuses. Quant à χιλίων, les éditeurs tombent d'accord que c'est une faute de copiste et qu'il faut lire διαχιλίων, mais c'est une correction très arbitraire.

» Voici maintenant la leçon lue par le P. Cozza dans notre palimpseste : *Καῖται δὲ κατὰ Καῦδον τῆς Κρήτης ἐν πτλ.* Rien de plus légitime que cette leçon, car le marin qui, de l'île de Chersonesus se dirige sur l'île de Crète, rencontrera, comme première et unique station, la petite île de Καῦδος, à trois cents stades du rivage crétois, une petite île qui a une ville et un port : *ἔχει πόλιν καὶ λιμένας*, comme dit le *Stadiasmus maris magni*, à l'article *Crète*. Ajoutez que Καῦδος est dit τῆς Κρήτης pour le distinguer du Καῦδος τῆς Συετίας de Strabon, vi, 3 (édit. Didot, p. 230, lig. 32). C'est donc bien là la bonne leçon. » Note communiquée par M. l'abbé Batiffol.

<sup>1</sup> Spratt, *Instruction sur l'île de Crète*, p. 46.

<sup>2</sup> Trêve, *Une traversée*, p. 27.

Syrte, ils mouillèrent l'ancre flottante et se laissèrent ainsi aller<sup>1</sup>. »

Les anciens redoutaient beaucoup « les Syrtes périlleuses » comme les nommait Pline. La politique de Carthage avait exagéré les difficultés de la navigation sur les côtes des deux Syrtes; mais la grande, comprise entre les deux caps Mezrata et Monkta, sur une étendue de 357 kilomètres, méritait sa mauvaise réputation. « Largement ouverte aux vents du nord, imparfaitement protégée contre ceux du sud par les basses terres qui la bordent, la grande Syrte est alternativement balayée par deux courants atmosphériques d'une extrême violence, qui déterminent tour à tour d'énormes accumulations d'eau vers le centre ou d'effroyables ras de marée à la circonférence. Ce double phénomène, que les anciens expliquaient à tort par le flux et reflux, constituait le seul véritable péril de la grande Syrte, mais ce péril était sérieux, et il l'est encore pour nos voiliers. C'était à ces courants irrésistibles que les Syrtes devaient leur nom : *Syrtes ab tractu nominatæ*, disait Salluste<sup>2</sup>. »

« Lorsqu'un navire, détourné de sa route par le vent ou par les courants, s'engage, écrit Procope, dans le demi-cercle que décrit le golfe, il lui est impossible de reprendre sa direction primitive; il semble entraîné par une force invisible et croissante, et c'est pour cela, j'imagine, que les anciens ont donné aux Syrtes le nom qu'elles portent. Les navires ne peuvent même pas arriver jusqu'au rivage : la plage presque toute entière est semée de roches sous-marines qui ne permettent pas d'y aborder et causent la perte des

<sup>1</sup> Act., xxvii, 17. Pour le commentaire technique de ce verset, voir Breusing, *Nautik*, p. 170-184.

<sup>2</sup> Salluste, *Jugurtha*, lxxviii. — Charles Tissot, *Exploration scientifique des côtes de la Tunisie, géographie comparée de la province romaine d'Afrique*, 2 in-4°, Paris, 1884-1888, t. 1, p. 225-226. Sur la petite Syrte, voir *ibid.*, p. 183.