

Documents and the History of the Early Islamic World

Edited by

Alexander T. Schubert
Petra M. Sijpesteijn



BRILL

LEIDEN | BOSTON

Contents

Acknowledgements	vii
List of Figures	viii
Notes on Contributors	ix
Notes on Editions and Dates	xii

1 Introduction 1

Hugh Kennedy

Administration & Government

2 A Late Ayyubid Report of Death Found at Quṣayr al-Qadīm 11

Anne Regourd

3 On the Identity of Shahrālānyōzān in the Greek and Middle Persian Papyri from Egypt 27

Jairus Banaji

4 Le monastère de Baouît et l'administration arabe 43

Alain Delattre

5 Fiscal Evidence from the Nessana Papyri 50

Shaun O'Sullivan

Commerce & Travel

6 Travel in Coptic Documentary Texts 77

Anna Selander

7 Le transport de marchandises et de personnes sur le Nil en

823 A.H./1420 È.C. 100

Frédéric Bauden

Language & Culture

- 8 *P.Cair.Arab. III 167: A Discussion of the Akhmīm Declaration* 133
Mostafa El-Abbadī
- 9 Greek and Arabic in Nessana 143
Rachel Stroumsa
- 10 The Master Spoke: “Take One of ‘the Sun’ and One Unit of *Almulgam*.
Hitherto Unnoticed Coptic Papyrological Evidence for Early Arabic
Alchemy 158
Tonio Sebastian Richter
- 11 Terms for Vessels in Arabic and Coptic Documentary Texts and Their
Archaeological and Ethnographic Correlates 195
Tasha Vorderstrasse
- 12 A Qurānic Amulet on Papyrus: *P.Utah.Ar. 342* 235
Matt Malczycki

New Editions & Collections

- 13 Les papyrus arabes de Heidelberg disparus. Essai de reconstruction et
d’analyse 249
R.G. Khoury
- 14 Two New Arabic Editions: A Land Survey from *Ihnās* and *Ḥadīths*
Concerning Funerary Practice 261
Alia Hanafi
- 15 Sunshine Wine on the Nile 291
Nicole Hansen
- Index 305

Le transport de marchandises et de personnes sur le Nil en 823 A.H./1420 È.C.*

Frédéric Bauden

La première ville que nous rencontrâmes s'appelle Fua [Fuwwa]. C'est une très grande ville et riche de toutes les choses que vous pouvez nommer. Elle se situe à l'opposé de l'île de Rosseto [Rashīd] [...]. Dans cette ville de Fua, nous nous arrêtâmes pour la nuit et mangeâmes à bord; dans la soirée, tous ceux de la ville, hommes et femmes, jeunes et vieux, vinrent pour [nous] voir, car ils sont peu habitués à voir des personnes comme nous [...]. Nous nous arrêtâmes dans cette ville pour la nuit et dormîmes à bord; puis nous quittâmes la ville en question à neuf heures le vendredi 7 octobre et nous continuâmes de remonter le Nil.¹

Cette brève description d'un voyage sur le Nil donnée par Sigoli, pèlerin florentin qui souhaitait se rendre au Sinaï via Le Caire en 1384, fournit des indications précieuses sur les modalités qui régissaient un tel périple. Il faut bien avouer que de tels témoignages restent trop rares pour la période considérée et que nous sommes quelque peu démunis lorsqu'il s'agit d'étudier comment un voyage sur le Nil était organisé, dans quelles circonstances celui-ci se déroulait et à quel prix. Le document dont je propose la lecture et l'interprétation dans cette étude me permet précisément d'aborder la nébuleuse question du transport fluvial sur le Nil à l'époque mamouke et d'apporter quelques réponses aux questions restées sans réponse jusqu'à ce jour.

* Je tiens à exprimer ma plus vive reconnaissance à Werner Diem pour sa lecture attentive et ses nombreuses remarques judicieuses. Il va de soi que je reste responsable des choix faits en dernier ressort.

1 Frescobaldi, *Visit* 165. J'ai traduit le texte italien.

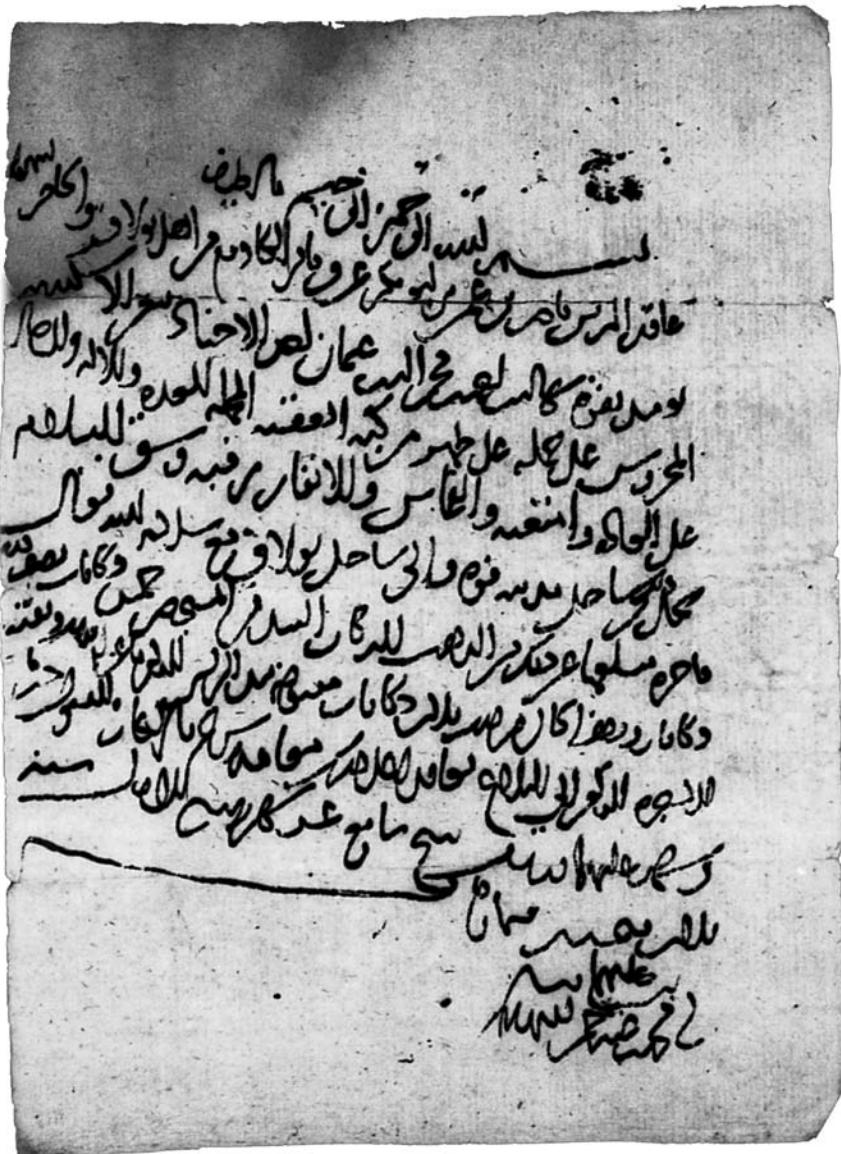


FIGURE 7.1 *Procuratori di San Marco, Commissarie miste, busta 180, fascicolo IX, no. 8.*
 © Archivio di Stato di Venezia (ASVe)

Description²

Le texte est écrit, par une même main, à l'encre noire sur une feuille de papier mesurant 213 sur 155 mm. La marge de droite occupe un espace qui oscille entre 29 mm (partie haute) et 24 mm (partie basse). La marge du haut, dans sa partie la plus large située au-dessus du *bā'* de la *basmala*, mesure 25 mm. Le papier est occidental avec fils de chaînette distants de 39 mm et parallèles au sens d'écriture. Les vergeures sont peu serrées. Le filigrane, coupé, ne permet plus son identification³. Le document porte quatre pliures horizontales séparées les unes des autres par un espace d'environ 52–55 mm. Ces pliures ne résultent

-
- 2 Une description sommaire du document avait été fournie dans l'inventaire des documents mamelouks conservés aux Archives de l'État à Venise. Voir Bauden, *The Mamluk 152–153* (n° xi). Bien plus tôt, un résumé en avait été donné par Labib, *Handelsgeschichte* 502 (n° 9). Celui-ci comportait plusieurs erreurs qui sont corrigées dans la lecture qui suit.
- 3 Outre ce document, la même *busta* en compte deux autres écrits en arabe sur du papier occidental, parfois filigrané (les n°s 2 et 7). Voir Bauden, *The Mamluk 150–151* (n° v) et 152 (n° x).

J'ai déjà souligné l'importance de l'étude du matériau d'écriture pour les documents remontant à cette époque (Bauden, *L'Achat d'esclaves* 272). On connaît en effet encore fort peu dans quelle mesure le papier occidental était utilisé par la chancellerie d'état mamelouke ou pour la rédaction des actes privés, comme c'est le cas ici. Une étude d'ensemble des documents d'époque mamelouke permettrait sans doute de mieux appréhender la question, mais elle n'est pas sans soulever d'insurmontables problèmes techniques et administratifs, la majeure partie d'entre eux étant conservés dans des endroits fort peu accessibles aux chercheurs. Pour contourner ce problème, on peut avoir recours à l'étude des manuscrits datés ou datables à titre de comparaison. Une étude, qui a porté sur un ensemble cohérent (490 manuscrits du monastère de Saint-Macaire au Wādī l-Naṭrūn en Égypte), offre un éclairage qui n'est pas inintéressant (voir Zanetti, *Filigranes*). Au sein de cette collection, il apparaît que 80 manuscrits sont datés ou datables du XIII^e au XV^e siècle. (XIII^e siècle: 7; XIII^e–XIV^e siècle: 4; XIV^e siècle: 47; XIV^e–XV^e siècle: 7; XV^e siècle: 15), mais un seul, daté de 1420–1421, a été écrit sur du papier occidental (vénitien, en l'occurrence). À partir du XVI^e siècle, la balance s'inverse en faveur du papier occidental (essentiellement vénitien) avec deux manuscrits uniquement écrits sur du papier oriental (encore sont-il datés du début du XVI^e siècle!). Voir Zanetti, *Filigranes* 446. On peut difficilement tirer des conclusions en l'absence d'analyses plus vastes. Pour les documents mamelouks conservés à Venise, j'avais déjà indiqué l'étrange absence de papier occidental avant le consulat de Biagio Dolfin (1418–1420), alors qu'il devient largement majoritaire pour les deux années en question. Ici encore, il faut se garder de conclusions hâtives, mais il est indéniable que l'importation de papier occidental est devenue plus importante qu'elle ne l'avait jamais été au tout début du XV^e siècle. Voir Ashtor, *Levant trade* 210 et 597 (*sub* « paper exported to the Levant »). Intéressant à noter à plus d'un titre, le papier produit dans la péninsule ibérique n'apparaît pas dans les échanges

pas de l'écrasement du document après avoir été roulé sur lui-même⁴: il a d'abord été plié en deux, puis en quatre. On constate la présence d'une trace de mouillure dans le coin supérieur gauche qui doit être ancienne puisqu'on la retrouve sur plusieurs des documents arabes d'époque mamelouke conservés dans la *busta* 180⁵. Il est plus que probable que ces documents ont pris l'eau après leur arrivée à Venise où ils sont restés dans les mains de Lorenzo Dolfin avant d'entrer en possession des Procureurs de Saint-Marc⁶. Malgré cette tache, le texte est préservé dans sa totalité et la lecture n'en est pas entravée. Quelques points diacritiques sont indiqués, mais on ne trouve aucune signe orthoépique. Dans l'ensemble, il s'agit d'une écriture cursive aisément déchiffrable qui présente toutefois de nombreuses ligatures et abréviations qui sont détaillées dans le commentaire. Le verso est blanc.

Analyse⁷

Le 17 du mois de *rabī'* 1 en l'an 823 (1^{er} avril 1420), le patron *Nāṣir ibn 'Umar ibn Abū* (sic) Bakr, connu sous le nom de *Ibn al-Kādd* [?] et originaire de *Būlāq*, a conclu un contrat avec un militaire en poste dans le port d'Alexandrie nommé *Shihāb al-Dīn Aḥmad ibn Fakhr al-Dīn 'Uthmān*. Celui-ci prévoit que ledit militaire sera transporté avec ses bagages et le tissu qui l'accompagne de la rive de *Fuwwa* à celle de *Būlāq* sur le bateau, du genre '*aqaba*, appartenant audit patron, pour un montant de 5 ducats vénitiens. La moitié exigible de cette somme avant le départ est fixée à 3 ducats. Le solde sera versé à l'arrivée. Un seul témoin, le notaire, a attesté la validité de la transaction.

commerciaux entre la Catalogne et les territoires mamelouks pour la période qui va de ca. 1330 à ca. 1430. Voir Coulon, *Barcelone* 307–427.

⁴ Contrairement à d'autres documents conservés dans la même *busta*. Voir Bauden, L'Achat 272.

⁵ Voir Bauden, L'Achat 272 et 304.

⁶ Voir Pedani, *The Mamluk* 141.

⁷ Cf. Labib, *Handelsgeschichte* 502: «Ein Transportvertrag zwischen einem Soldaten der alexandrinischen Garnison und dem Kapitän eines Nilschiffes, in dem der letztere sich gegen ein Entgelt in Höhe von 5,5 Golddukaten verpflichtet, Güter, Stoffe und Menschen (Einzelheiten werden nicht genannt) von *Fuwwa* (am Nilzweig *Rosetta*) nach *Būlāq*, dem Hafen *Kairos*, auf seinem Schiff zu transportieren. Bei Vertragsabschluß wurden 2,5 Dukaten bezahlt, die übrigen 3 Dukaten sollte der Kapitän nach der Ankunft in *Būlāq* erhalten. Der Vertrag wurde laut Gesetz und in Anwesenheit eines Zeugen aufgesetzt und mit dessen Unterschrift versehen. Datum 17. *Rabī'* 1 803/6. November 1400».

Texte

- بسم الله الرحمن الرحيم يا لطيف (١)

عاقد الرئيس ناصر بن عمر بن ابو بكر عرف بابن الكاد {مع} من اهل بولاق والحاصر (٢)

بشهو[ده] (٣)

يوم-(يـ) ذي بفوة شهـ(اب) الدين احمد بن خـر الدين عـثمان اـحد الـاجـنـاد بـشـغـر الـاسـكـنـدـرـيـة (٤)

الـمـحـرـوس عـلـى حـمـلـه عـلـى ظـهـرـه مـرـكـبـه الـعـقـبـة الـحـمـلـة الـعـدـة الـوـالـلـة الـرـجـال (٥)

عـلـى الـعـادـة وـامـعـنـتـه وـالـقـمـاش وـلـلـافـار رـقـبـة وـسـقـ السـلـامـة (٦)

يـحـمـل ذـلـك مـن سـاحـلـ مـدـيـنـة فـوـة وـالـسـاحـل بـولـاق مـع سـلـا(مـ)ة الله تعـالـى (٧)

بـاحـرـة مـبـلـغـهـا عـن ذـلـك مـن الـنـدـهـ الـبـنـدـقـيـ الـمـشـخـصـ خـمـسـ دـكـاتـاـتـ نـصـفـ ذـلـكـ (٨)

دـكـاتـاـتـ وـنـصـفـ الـحـالـ منـ ذـلـكـ ثـلـاثـ دـكـاتـاـتـ مـقـبـوـسـةـ بـيـدـ الرـئـيـسـ الـمـذـكـورـ باـعـتـرـافـهـ بـذـلـكـ وـقـيـةـ (٩)

الـاجـرـةـ الـمـذـكـورـ(ةـ) إـلـىـ الـ(ـاـ)ـبـلـاغـ.ـ تـعـاـقـدـاـ عـلـىـ ذـلـكـ مـعـاـقـدـةـ شـرـعـيـةـ(ةـ) بـالـيـحـابـ وـالـقـبـوـلـ (١٠)

حـسـبـ ماـ [فـيـهـ اـبـهـ] (١١)

وـشـهـدـ عـلـيـهـاـ بـذـلـكـ بـتـ(ـاـرـ)ـ بـخـ سـاـعـ عـشـرـ شـهـرـ رـبـيعـ الـأـوـلـ سـنـةـ (١٢)

ثـلـاثـ وـعـشـرـينـ ٩ـ وـمـثـانـ مـاـيـةـ (١٣)

شـ(ـهـدـ)ـاتـ عـلـيـهـاـ بـذـلـكـ (١٤)

كـتـبـهـ مـحـمـدـ بـنـ عـبـدـ الـرـحـمـنـ الـيـهـاـيـ (١٥)

Points diacritiques

- ١) الرحمن؛ الرحيم؛ لطيف ٢) عاقد؛ ابو ٣) فوفة؛ عمان؛ الاحداث ٤) مركبه؛ العقة ٥) وامتعه؛ والقemas؛ وللانفار؛ رفبه؛ وسوق ٦) فوفه؛ بولاف؛ تعالى ٨) وصف؛ موضوعه؛ ونقة ٩) الاجره؛ الى.

8 S. Labib s'est fourvoyé lorsqu'il parle d'un montant de 5,5 ducats d'or. Son erreur vient de ce qu'il a cru que la moitié payée était de 2,5 ducats et que le solde était de 3 ducats, alors que l'acompte est de 3 ducats et la moitié de la somme totale n'est indiquée que pour éviter toute falsification de cette somme. Le solde de deux ducats était payable à l'arrivée. Voir Labib, *Handelsgeschichte* 502.

⁹ 823 et non 803 comme proposé par Labib, *Handelsgeschichte* 502.

Notes textuelles

1. Il peut arriver qu'une formule laudative adressée à Dieu ou invoquant sa bénédiction sur le prophète soit ajoutée à la *basmala*, bien que cette pratique reste relativement rare. On peut citer à titre indicatif les exemples suivants: *ḥasbūnā llāh wa-ni'ma l-wakīl* (*P.Cair.Arab.* v 309, datable du III^e/IX^e siècle); *al-ḥam̄d li-llāh waḥdahu* (*Chrest.Khoury.* I 78, datable des III^e–IV^e siècles/IX^e–X^e siècles); *tawakkaltu alā llāh* (*P.Cair.Arab.* I 37 = *Chrest.Khoury.* I 21, daté de 393/1003); *al-ḥam̄d li-llāh wa-ṣallā llāh 'alā nabīyyinā Muḥammad wa-'alā ʿalīhi al-ṭayyibīn wa-sallama taslīman* (*Chrest.Khoury.* I 25, daté de 419/1028); *wa-mā tawfiqī illā bi-llāh 'alayhi tawakkaltu wa-huwa rabb al-'arsh* (*Chrest.Khoury.* II 1, daté de 444/1052); *wa-mā tawfiqī illā bi-llāh 'alayhi tawakkaltu wa-ilayhi unību* (*P.Cair.Arab.* I 68, daté de 459/1067); *allāh al-muwaffiq li-l-ṣawāb* (*P.Cair.Arab.* I 72, daté de 460/1068); *wa-l-ḥam̄d li-llāh ta'ālā* (Bauden, L'Achat daté de 818/1415); *wa-bihī nastā'īn* (ASVe, Commissaire miste, busta 180, fascicolo IX, no. 2, daté de 821/1418); *wa-l-ḥam̄d li-llāh waḥdahu* (Bauden, L'Achat daté de 822/1419); *wa-ṣalātuhu 'alā sayyidinā Muḥammad wa-ʿalīhi* (Bauden, The role daté de 822/1419); *wa-huwa ḥasbī* (*CPR* XXVI 45, daté de 874/1470); *wa-l-ḥam̄d li-llāh* (*CPR* XXVI 35, daté de 887/1482).

La *basmala* est ici suivie d'une invocation consistant en la particule du vocatif et un des quatre-vingt-dix-neuf noms de Dieu (*laṭīf*)¹⁰. Cette formule, au moins attestée dans deux documents découverts au Ḥaram de Jérusalem, reste rare¹¹.

2. *Al-Rayyis*. Comme le précise S. Hopkins¹², les mots respectant le schème *fa'īl* se transforme, en moyen arabe, en *fayīl* qui donne ensuite *fayyīl*. Il ne relevait qu'un *hapax* (*layyim*), mais la forme que nous avons ici pour *ra'īs* *rayyis* est bien connue puisqu'elle figure même dans les dictionnaires classiques¹³. Le mot est répété avec le même *ductus* à la ligne 8.

Ibn Abū Bakr. Pour le non-respect de la déclinaison du mot *abū* en état d'annexion, voir Hopkins, *Studies* § 162.i.

10 Elle n'a pas ici le sens de «Ô mon Dieu!», «Pour l'amour de Dieu!», qui est attesté par ailleurs. Voir Wehr, *A dictionary* 868 (s.v. لطف).

11 Jérusalem, al-Ḥaram al-Sharīf, docs. 1 et 308. Voir Little, *A catalogue* 31 et 34. On en trouvera un autre exemple dans un document rédigé par Ibn Ḥijja al-Ḥamawī (m. 1434), *Qahwat al-inshā'*, 120 (*laṭīf* sans la particule du vocatif).

12 Hopkins, *Studies* § 24a.

13 Voir Lane, vol. III, 996. Cette forme était d'ailleurs utilisée en chancellerie. Voir al-Qalqashandī, *Šubh al-aṣḥā*, 6:14.

Ibn al-Kādd [*ma'a*]. Il s'agit d'une lecture conjecturale. La lettre située après l'*alif* ressemble plus à un *dāl/dhāl* qu'à un *rā'* tandis que la lettre finale présente un tracé souvent rencontré pour le 'ayn/*ghayn* dans cette position (voir toutefois la forme que prend précisément cette lettre dans la même position dans les mots *ma'a* (l. 6), *sābi'* et *rabi'* (l. 10)). On peut alors considérer que *ma'a* ne fait pas partie de la *nisba* et que la préposition fut écrite erronément par le notaire qui n'avait plus en tête qu'il avait introduit son texte par le verbe *‘aqada* (transitif direct). Il n'aurait toutefois pas raturé le mot fautif au moment de la lecture. Une telle *nisba* n'est attestée ni dans les répertoires onomastiques ni dans les documents publiés jusqu'à présent. S. Labib l'avait interprétée comme étant al-Kārimī, lecture qui s'en rapproche, bien que moins convaincante, et qui fait référence à la catégorie des marchands d'épices, les Kārim¹⁴. La *nisba* est par ailleurs attestée¹⁵ et il n'aurait pas été impossible que le fils de l'un d'entre eux eût dû se reconvertir dans le transport fluvial pour des raisons économiques¹⁶. Il n'en reste pas moins que cette hypothèse perd tout son crédit quand on étudie attentivement le *ductus*.

Bi-shuhū[dihī]. Le mot est écrit en bout de ligne, légèrement surélevé, comme cela arrive fréquemment dans les documents de cette époque. Les deux dernières lettres ne sont pas visibles sur le document, mais elles pourraient être contenues dans le trait droit qui part de la base inférieure du *wāw*. Le notaire a manifestement manqué de place et il est probable qu'il a dû ajouter ce mot *a posteriori*.

3. *Yawma(i)dh*. Le *ductus* ne présente aucune marque visible de la lettre *yā'* utilisée dans ce cas pour comme support de la *hamza*.

¹⁴ C'est ce que démontre une note de Fischel 1958, Über die Gruppe 168 (note 2 : « According to another communication from Prof. Cahen, Dr. Labib has found in the Archives of Venice a document of the year 1400 pertaining to an agreement between a Kārimī and a ship-captain for the transportation of commodities to Egypt with many interesting details »). Il s'agit bien du document décrit par S. Labib dans son ouvrage sur le commerce en Égypte (Labib, *Handelsgeschichte*) dont j'ai cité le résumé plus haut (voir note 8). S. Labib avait lu la date comme étant 803/1400, mais il avait passé sous silence cette interprétation de la *nisba*. D'autre part, c'est le patron de l'embarcation qui porte cette *nisba*, contrairement à ce qui est avancé par Fischel sur base d'une communication orale de Cl. Cahen.

¹⁵ Voir Wiet, Les Marchands 107 et al-Ashqar, *Tujjār* 472 (Mahmūd ibn al-Kuwayk ibn Karīmī [!]). Voir aussi Sublet, 'Abd al-Laṭīf.

¹⁶ Sur les Kārimīs, voir ibid.; Fischel, Über die Gruppe; Labib, *Handelsgeschichte*; Ashtor, The Kārimī; Fischel, The spice; Goitein, New light; Labib, Les Marchands; al-Ashqar, *Tujjār*.

Shihāb al-Dīn. Le *ductus* de ce *laqab* correspond à une abréviation où l'*alif* et le *ba'* ont manifestement disparu, les deux mots étant liés ensemble.

Fakhr al-Dīn 'Uthmān. Le *laqab* aurait aussi pu être lu *Muhyī l-dīn*¹⁷, mais ce dernier n'est jamais combiné avec l'*ism* *'Uthmān* alors que *Fakhr al-Dīn* l'est presque systématiquement¹⁸.

Aḥad. L'*alif* est lié au *ḥā'*.

6. *Dhālik*. Le mot fut clairement ajouté après lecture du document. Le notaire n'a cependant pas pris la peine de signaler cet ajout supralinéaire en fin de document comme l'exigent les règles en vigueur en ce domaine¹⁹.

9. *Al-Madhkūr(a)*. La *tā' marbūṭa* a été oubliée par le notaire qui ne semble pas s'en être aperçu au moment de la lecture ou plutôt n'a-t-il pas considéré cette faute d'accord comme rédhibitoire.

Al-[I]blāgh. L'*alif* initial manque indubitablement et doit être restauré, car le mot *balāgh* ne signifie jamais « arrivée, destination. » On trouverait plutôt, pour cette acceptation, le terme *bulūgh*. *Iblāgh* laisse sous-entendre l'idée de livraison, de mener à destination qu'on ne peut traduire ici que par « arrivée » ou, dans un sens plus libre, « débarquement. »

Sharīy(a). L'adjectif ne semble pas porter la marque de l'accord féminin avec le nom dont il dépend (*mu'āqada*). Le *yā'* descend manifestement sous la ligne. S'il avait été suivi de la *tā' marbūṭa*, sa forme eût été différente.

Hasaba mā [bihi/fīhi]. Le mot apparaît à la suite de la formule légale d'offre et d'acceptation et juste avant celle de l'attestation. Il ne fait aucun doute qu'il est lié à celle qui le précède. De plus, le *ductus* n'offre guère de possibilités d'interprétation. Toutefois, la leçon que je propose reste conjecturale, car, à ma connaissance, elle n'est corroborée par aucun autre exemple attesté²⁰.

17 Comme je l'avais pensé dans un premier temps (Bauden, *The Mamluk* 153).

18 Voir Malti-Douglas, *The interrelationship* 41.

19 Voir al-Nuwayrī, *Nihāyat al-arab* 9:8.

20 La leçon *jazm^{an}*, à laquelle j'avais pensé, est improbable. Elle n'aurait été corroborée par aucun autre exemple, à l'exception de son emploi dans le langage juridique : on parle de *hukm jazm* quand le jugement est irrévocabile. Le terme aurait donc été employé comme adjectif, mais sa forme correspond ici au *maṣdar*. Dans le cas qui nous occupe, ce dernier eût donc apparu dans la fonction d'un *żarf*. On trouve encore l'adjectif *jāzim* couplé à *amr*, pour désigner une chose décidée, ferme. Voir Amari, *IDiplomi* 209 (l. 5), 217 (l. 6), 229 (l. 2). Il faut corriger, dans ces trois occurrences, la lecture *امرا جازما* en *امرا جازما*.

10. *Bi-t(ār)īkh*. Abbréviation que l'on trouve couramment dans les documents d'époque mamelouke²¹. La signature du notaire présente de nombreuses abréviations. La lecture de sa *nisba* est proposée par conjecture.

Traduction

- 1 Au nom de Dieu le Tout-miséricorde, le Miséricordieux. Ô [Toi qui es] Bon!
- 2 Le patron Nāṣir ibn ‘Umar ibn Abū Bakr, connu sous le nom d’Ibn al-Kādd {avec}, habitant à Būlāq et en présence de ses témoins
- 3 ce jour à Fuwwa, a conclu un contrat avec Shihāb al-Dīn Aḥmad ibn Fakhr al-Dīn ‘Uthmān, qui est soldat dans la place protégée d’Alexandrie,
- 4 pour le transporter sur le pont de son embarcation [du type] *al-‘aqaba*, qui est chargée de l’équipement, des accessoires et de l’équipage
- 5 comme à l’accoutumée, ainsi que ses effets et le textile, les individus ayant des biens personnels/un capital, [et l’embarcation étant] chargée avec sûreté.
- 6 Il portera cela de la rive de la ville de Fuwwa jusqu’à la rive de Būlāq à la grâce de Dieu Très-Haut
- 7 pour un salaire dont le montant pour cela en ducats d’or vénitiens à figures sera de cinq ducats, la moitié de cela étant
- 8 deux ducats et demi, la moitié de la partie exigible de cela étant de trois ducats que le patron susdit reconnaît avoir reçus. Le solde
- 9 du salaire susdit sera [payé] à l’arrivée. Ils ont tous deux conclu un accord légal sur cela par offre et acceptation selon ce qu’il [le document] content.
- 10 Témoignage a été pris de cela pour eux à la date du dix-sept rabī‘ I de l’an
- 11 huit cent vingt-trois [/1^{er} avril 1420].
- J’ai témoigné de cela pour eux
- Muhammad ibn ‘Abd al-Rahmān al-Bahā’ī l’a écrit.

Commentaire diplomatique

Dans sa récente étude sur le droit maritime, H. Khalilieh s’interroge, à juste titre, sur l’existence de contrats de transport maritime mis par écrit étant

²¹ Voir Bauden, L’Achat 273.

donné qu'aucun document de ce type n'a été mis au jour. Sur base de cet argument *ex silentio*, il avance l'hypothèse que ces contrats maritimes devaient être majoritairement conclus oralement, en partie aussi à cause de l'illettrisme qui devait frapper les parties contractantes²². Ce dernier argument est battu en brèche par la correspondance, plus qu'abondante, se référant aux activités commerciales des marchands que les documents de la Genizah du Caire, et plus récemment de Quṣayr al-Qadīm, ont permis de mettre en évidence²³. La question de l'absence de contrats de transport trouve, quant à elle, une réponse dans le document qui fait l'objet de cet article. Unique en son genre, celui-ci démontre que de tels contrats écrits existaient bel et bien. Plus intéressant encore, il nous permet d'étudier le formulaire de ce type de contrat de location particulier. Pour le droit musulman, il appartient à la catégorie des documents relatifs à la location (*al-iṭāra*), matière à laquelle les juristes ou les notaires consacrent un chapitre dans leurs textes juridiques ou leurs recueils de modèles. Pour la période concernée, c'est l'ouvrage d'un auteur presque contemporain, al-Asyūṭī (*adhuc viv. 889/1484*), qui fournit les données les plus pertinentes²⁴. Étant égyptien, ce dernier était confronté quotidiennement aux problèmes que posait la rédaction de ce genre d'actes, fût-ce pour le transport fluvial ou maritime. Dans le chapitre consacré à la location, il aborde brièvement cette question en fournissant deux modèles de contrats²⁵: un premier consacré à la location d'une embarcation²⁶ et un second, plus restrictif, ne touchant que le transport de marchandises sur une embarcation²⁷. Ce sont ces modèles qui vont nous servir de fil rouge pour l'étude diploma-

²² Khalilieh, *Admiralty* 87: « The level of literacy probably played a key role in the ratification of verbal contracts in courts. Since illiterates made up the great majority of the population, they created difficulties for the legal and administrative systems. As a matter of fact, the overwhelming majority of shipping contracts in the Mediterranean during this period were probably oral and dependent upon consent of the parties. This would explain why very little written evidence has survived. Written contracts were of course drawn up and used as forms of proof in case of legal altercations among the contracting parties. In short, whether the contract was to be oral or in writing was decided by the parties themselves ».

²³ Pour les documents de la Genizah, on verra Goitein, *A Mediterranean society*. Pour ceux de Quṣayr al-Qadīm, voir Guo, *Commerce*.

²⁴ al-Asyūṭī, *Jawāhir al-‘uqūd*.

²⁵ Goitein, *A Mediterranean society* 1:233. Ces deux modèles ont été traduits par Khalilieh, *Islamic* 60–61; Khalilieh, *Admiralty* 89–90.

²⁶ al-Asyūṭī, *Jawāhir*: *ṣūrat iṭārat markab*. Cf. al-Samarqandī, *Kitāb al-Shurūṭ* 279.

²⁷ al-Asyūṭī, *Jawāhir*: *wa-in kāna l-ittifāq ‘alā ḥaml shay’ mu‘ayyan min makān mu‘ayyan ilā makān mu‘ayyan daf'a wāhida*.

tique du document conservé à Venise. Ils nous permettront d'établir si celui-ci respecte le formulaire recommandé par al-Asyūṭī et, si oui, dans quelles mesures.

2. *Āqada*. Le terme introductif consiste en un verbe qui exprime la nature de la transaction. Il s'agit d'un contrat synallagmatique comportant des clauses réciproques, dont la plus importante est celle de l'offre et de l'acceptation²⁸. Par conséquent, les deux parties s'accordent pour remplir leurs devoirs et obligations réciproques. La location (*ijāra*) constitue une des catégories qui entrent dans le cadre du contrat (*'aqd*)²⁹. Si le contrat concerne la location d'une embarcation, donc d'un objet, celui-ci doit débuter par le terme *ista'jara*. Lorsqu'il ne porte que sur le transport de marchandises ou de personnes, en conséquence d'un service, c'est le terme *'āqada* qui est préconisé³⁰.

Al-Rayyis. Conformément aux règles juridiques portant sur l'identification des parties, le document donne une description assez précise des deux personnes concernées. La première de ces parties correspond à la personne qui est propriétaire du bien, en l'occurrence le patron de l'embarcation désigné au moyen du terme *rayyis*. À côté des termes *mu'allim*, *rubbān* et *nākhūdhā*, plus fréquemment employés dans la littérature touchant à la navigation ou dans les documents, notamment de la Genizah, le mot *rayyis* s'est généralisé pour désigner le chef du navire et, par conséquent, celui qui est responsable de sa conduite, sans qu'entre en question le problème de la propriété³¹. Il est attesté, avec ce sens, déjà dans un document de la Genizah³². La description comporte l'obligation de donner le nom des personnes impliquées ainsi que leur filiation. Dans cette filiation, il est rare de trouver le nom du grand-père³³, ce qui est pourtant le cas ici. À cela s'ajoute la *shuhra*, comme l'indique la formule *'urifa bi* (« connu sous le nom de »), qui est aussi recommandée quand elle existe³⁴. Dans notre cas, il est probable que cette appellation courante joue ici un autre rôle. Dans le cas des patrons et des propriétaires de navires,

28 Voir plus bas, commentaire pour la l. 9.

29 Pour la théorie légale du contrat, voir Rayner, *The theory* 87–88, 100–101.

30 al-Asyūṭī, *Jawāhir*.

31 Voir Khalilieh, *Islamic* 42; Diem et Radenbergs, *A dictionary s.r. r's*. Le mot *rayyis* s'est imposé au détriment des autres dans le dialecte égyptien. Voir Colin, Notes 75 (qui signale, à côté de la prononciation usuelle, une prononciation emphatique du *sīn*).

32 T.S. 12.434 (*rayyis al-markab*). Voir Khalilieh, *Islamic* 43 (note 26).

33 Rāḡib, *Actes de vente* 16 (§ 36).

34 Rāḡib, *Actes de vente* 17 (§ 40).

en effet, les documents de la Genizah prouvent que c'est souvent par leur nom courant que l'on faisait référence à leur embarcation³⁵. Il n'est donc pas impossible que la *shuhra* qui figure dans notre document ait joué ce même rôle.

2-3. *Min ahl Būlāq wa-l-ḥādir bi-shuhūdihī yawma’idh bi-Fuwwa*. La description va plus loin encore en précisant le lieu d'origine du patron et en insistant sur sa présence au moment de la conclusion du contrat. Excès de précaution dans le chef du notaire ? En tout cas, il a clairement ressenti le besoin de préciser ce point, bien qu'un contrat ne puisse être conclu en l'absence d'une des parties, à moins que l'une d'elles ne soit représentée par un mandataire³⁶.

La deuxième partie contractante, le passager, subit le même traitement. On notera toutefois que seul le nom de son père est fourni, mais qu'au contraire du patron, son surnom (*laqab*) ainsi que celui de son père sont donnés.

3-4. *Aḥad al-ajnād bi-thaghr al-Iskandarīya al-mahrūs*. Le passager possède une fonction : c'est un soldat (*jundī*) en fonction dans le port d'Alexandrie.

4. *Alā ḥamlihi ‘alā ẓahr markabihī*. Après la mention de la nature de la transaction (contrat, *mu’āqada*) et les noms des parties, al-Asyūṭī poursuit son modèle par la formule *‘alā an yaḥmil lahu ‘alā ẓahr markabihī*. Cette formule est presque identique à celle qui figure dans le document, à la différence que le notaire a préféré utiliser le *maṣdar* et qu'ici il s'agit d'un passager et de ses bagages, et non du transport de marchandises uniquement, comme l'envisageait al-Asyūṭī.

Al-‘Aqaba. Dans la section sur la vente, al-Asyūṭī traite des embarcations dont il donne, d'ailleurs, une liste particulièrement détaillée pour la période considérée³⁷. Comme tout bien destiné à la vente, une embarcation devait faire l'objet d'une description précise afin d'éviter toute plainte, quelle qu'elle soit, après la conclusion de la transaction. Cette précaution est également valable pour un contrat de transport, car le passager ou celui qui souhaitait faire transporter des marchandises devait être assuré que le voyage se ferait bien sur l'embarcation qu'il avait choisie. Le contrat était alors réputé conclu

³⁵ Voir Goitein, *A Mediterranean society* 1:309 (exemple d'une embarcation nommée Ibn al-Iskandar d'après son patron, ‘Alī ibn al-Iskandar), 312 (plusieurs exemples : Ibn al-Basmalī, Mufarrij, Ibn Na‘īm, Ibn Khallāf); Khalilieh, *Islamic* 27–29; Khalilieh, *Admiralty* 40–43.

³⁶ Rayner, *The theory* 110–111.

³⁷ al-Asyūṭī, *Jawāhir* 1:78.

pour une embarcation bien définie (*safīna bi-‘aynihā*)³⁸. Dans ce cas, le type d'embarcation devait être spécifié, sans entrer dans tous les détails requis pour la vente. Al-Asyūṭī, dans son formulaire de contrat de transport, utilise l'expression «*markabīhi al-fulānī*,» renvoyant à la section sur la vente où il a précisément donné les différentes possibilités d'appellations pour les embarcations, qu'elles soient fluviales, maritimes ou habilitées à circuler à la fois sur le fleuve et en mer³⁹. Dans le cas de ce document, l'embarcation correspond au type dit «*al-‘aqaba*.»⁴⁰ Ce mot désignait un bateau qui ressemblait à une grande barque et que le voyageur Vincent Stochove décrivit de la sorte en 1631: «Les riches ont des basteaux exprés qui ne servent que pour ceste réjouissance publique [la crue du Nil], et les appellent Achaba, ils sont plats, la poupe en comprend plus de la moytié, elle est quarrée et entourée de balustres afin que ceux qui les mesnent n'incommodent les personnes qui sont assises dedans, elles sont par le bas couvertes de beaux et riches tapis de Perse, et le haut couvert de toile cirée, le dedans peint et diversifié par différentes sortes de couleurs, de façon que l'on y est comme dans une belle salle.»⁴¹ L'embarcation en question était courte et plate mais large, avec un voile carrée attachée à un mât central. La poupe était occupée par un château ou accastillage où se trouvait une grande salle garnie de tapis et de tissus. Il semble qu'à l'origine, elle était réservée au transport de la paille mais, avec le temps, elle fut aussi utilisée ponctuellement pour les festivités, entre autres celles liées à la crue du Nil⁴².

4–5. *Al-Muḥammala al-‘udda wa-l-āla wa-l-rijāl ‘alā l-‘āda*. C'est le mot *al-‘aqaba* qui précède, d'où l'accord féminin. Toutefois, on peut considérer que l'accord a été fait ici avec le mot *markab* qui, à cette époque, pouvait être des

38 Voir Khalilieh, *Islamic* 61–62; Khalilieh, *Admiralty* 89.

39 al-Asyūṭī, *Jawāhir* 1:233.

40 Ce type est mentionné par al-Asyūṭī, *Jawāhir* 1:78.

41 Stochove, *Voyage en Égypte* 34–35.

42 Voir Dozy, *Supplément* 2:146–147; Kindermann, «*Schiff*» 66–67; Colin, *Notes* 79; al-Nakhili, *Al-Sufūn* 101–102. Voici la description précise qu'en donne le voyageur vénitien Alessandro Magno, qui l'emprunta entre Rosette et Būlāq en juin/juillet 1561: «On en trouve de deux sortes [germe]: l'une avec une voile latine se nomme *cacabe*, l'autre avec une voile carrée se nomme *acabe*. Presque toutes ont un mât de misaine. Au dernier niveau supérieur de la poupe, on érige des cloisons: il en est de même au niveau intermédiaire et les passagers construisent leurs propres abris sur cette poupe. Il en existe beaucoup de grande taille qui ont quatre voire six cabines sur cette poupe et parmi elles nombreuses sont celles qui jouent le rôle de navires.» Magno, *Voyages* 264.

deux genres⁴³, même si c'est le genre féminin qui s'est finalement imposé, notamment dans le dialecte égyptien⁴⁴.

Parmi les recommandations d'al-Asyūṭī pour la vente d'une embarcation, il indique qu'il y a lieu de préciser quels sont les équipements (*'udad*) et les accessoires (*ālāt*) faisant partie intégrante de celle-ci et donc de la vente⁴⁵, sans qu'il en dresse la liste. Celle-ci est par contre fournie par un autre formulaire rédigé par al-Jazīrī (m. 585/1189)⁴⁶: on y englobait le gréement, les voiles, le mât, les grapins, les cordes, les rames, etc⁴⁷. Notre document se contente de préciser que l'ensemble de ces équipements et accessoires ainsi que l'équipage sont présents, sans en donner le détail, puisque le notaire s'en dispense en précisant que tous ces éléments sont conformes à l'usage (*'alā l-āda*).

5. *Wa-amti'atihi wa-l-qumāsh*. Outre le passager, on se doit également de signaler ses effets personnels et ses bagages. En cas de problème dû à une faute, il faut que le propriétaire des biens puisse obtenir réparation⁴⁸. Le passager, dans le cas qui nous occupe, embarquait avec ses effets personnels (*amti'a*) et du tissu⁴⁹. Ces marchandises devaient normalement faire l'objet d'une description plus précise, particulièrement en matière de poids et de mesures, car le bon chargement de l'embarcation en dépendait⁵⁰.

Wa-li-l-anfār raqaba. Cette expression n'est pas signalée dans les modèles de formulaires consultés. Elle se réfère évidemment à une possession des passagers désignés à l'aide du terme « *individus* ». Le mot *raqaba* couvre plusieurs acceptations. Il désigne, avant tout, le cou et, par synecdoque, une personne,

43 On trouve parfois des traces de cette ambivalence dans les textes où on passe du masculin au féminin dans une même phrase! Voir, par exemple, Archivio di Stato di Venezia, Procuratori di San Marco, Commissarie miste, busta 180, fascicolo IX, no. 5 (ll. 5–6: *waṣala al-thaghr markab lahā 'an al-Bunduqiyya muddat khamsīn yawm*; l. 9: *hādhā l-markab*). Les mss. dits « Galland » des *Mille et une nuits*, datables du xv^e siècle et originaires de Syrie, offrent d'autres exemples tout aussi parlants. Voir Halflants, *Le Conte* 116–117.

44 Colin, Notes 75 (note 3).

45 al-Asyūṭī, *Jawāhir* 1:78. Cette recommandation est répétée succinctement dans la section sur la location (al-Asyūṭī, *Jawāhir* 1:233).

46 Dans *al-Maqṣid al-maḥmūd fī talkhīṣ al-uqūd*. On en trouvera la traduction dans Khalilieh, *Admiralty* 89.

47 Voir aussi Colin, Notes 62–75.

48 Voir Khalilieh, *Admiralty* 99–105.

49 Il ne semble pas que ce soit l'acceptation plus générale relevée par Amari qui soit d'application ici: marchandises en général ou petites choses. Voir Amari, *IDiplomi* 492 (« *mercanzie in generale e robe minute* »).

50 Khalilieh, *Admiralty* 89.

puis un esclave⁵¹. Par métonymie, on en arrive à l'idée du droit de propriété (*milk raqaba*)⁵². On trouve aussi une autre acception plus technique tirée du sens initial: la peau du cou⁵³ du chameau servait à fabriquer un sac destiné au transport de la poudre d'or⁵⁴. Dozy mentionne encore l'expression *raqabat al-māl* dans le sens de capital ou somme d'argent⁵⁵. De toutes ces significations, seules celles de la propriété en général ou du capital me paraissent les plus plausibles. On voit mal comment expliquer que tous les passagers étaient accompagnés d'un esclave. Par contre, le fait de préciser que chaque passager emportait avec lui des possessions, des biens personnels, ou encore que chacun d'entre eux possédait une somme d'argent, va de pair avec la formule qui suit. Entre ces deux possibilités, j'ai préféré ne pas trancher. En effet, les passagers étaient censés emporter tous les éléments qui devaient leur permettre de passer le voyage dans les meilleures conditions: vêtements, nourriture, toilette et couchage⁵⁶ mais les passagers pouvaient aussi être soucieux de voir mentionner qu'ils voyageaient avec un capital. Dans les deux cas, ils devaient être en mesure d'obtenir réparation en cas de naufrage.

Il reste une autre possibilité de lecture: *wa-l-anfār*. Dans ce cas, il était accompagné de personnes, qui étaient peut-être celles qui gardèrent le contrat à l'arrivée: le consul vénitien et ses hommes qui l'accompagnaient. L'interprétation du mot qui suit reste alors tout aussi problématique.

Wasq al-salāma. Cette formule apparaît dans le premier modèle relatif à la location d'une embarcation que donne al-Asyūṭī dans son traité⁵⁷. Elle vient préciser les mots qui précèdent dans ce formulaire: le locataire pourra jouir du bien loué en le chargeant avec sûreté. Cette clause est fondamentale: ici, elle garantit que le patron de la barque s'engage à ne pas charger son embarcation plus qu'il n'est permis. Pour éviter les surcharges, on marquait une ligne de flottaison sur chaque bateau destiné au transport de marchandises et de personnes. Tant que cette ligne restait visible au-dessus de l'eau, le chargement était considéré comme sûr⁵⁸.

⁵¹ Lane, *Madd al-Qāmūs* 3:299 (s.v. رقبة).

⁵² Khalilieh, *Admiralty* 47.

⁵³ Lane, *Madd al-Qāmūs* 3:300 (s.v. رقبة et مرقب).

⁵⁴ Dozy, *Supplément* 1:546 (s.v. رقبة).

⁵⁵ Ibid.

⁵⁶ Khalilieh, *Islamic* 56–57; Khalilieh, *Admiralty* 75.

⁵⁷ al-Asyūṭī, *Jawāhir* 1:233.

⁵⁸ Khalilieh, *Islamic* 31–32; Khalilieh, *Admiralty* 36–37.

6. *Min sāhil .. wa-ilā sāhil*. Après la mention des biens transportés, le formulaire prévoit que le contrat doit indiquer précisément les points de départ et d'arrivée. Celui-ci étant conclu pour un parcours déterminé, le montant réclamé couvre ce transport jusqu'à destination, quelles que soient les circonstances⁵⁹. Al-Asyūṭī l'exprime en ces termes: *min al-balad al-fulānī ilā l-balad al-fulānī*. Notre document met en évidence que le transport se fait d'un port à un autre, exprimé au moyen du terme *sāhil* (rive), plutôt que d'une ville à une autre (*balad*). Dans le cas du point de départ, c'est de la rive de la ville (*madīna*) de Fuwwa qu'il s'agit, alors que pour l'arrivée, on ne parle que de la rive de Būlāq. Cela s'explique par le fait que Būlāq n'est pas une ville à part entière, mais un simple quartier du Caire.

Ma'a salāmat allāh ta'ālā. Ce transport est assuré à la grâce de Dieu. Al-Asyūṭī préconise l'emploi de cette expression sous une forme plus complète: *ma'a salāmat allāh ta'ālā wa-'awnihi* (à la grâce de Dieu Très-Haut et avec Son aide). En d'autres termes, le transport fluvial ou maritime n'est assuré que dans la mesure où c'est Dieu qui est souverain. Le transport sur le Nil, à cette époque, est loin d'être une croisière: les éléments naturels peuvent toujours être la cause de retards ou de dégâts, parfois d'un naufrage. À ceux-ci s'ajoutent les imprévus comme les attaques de pirates qui exerçaient cette activité y compris sur le fleuve⁶⁰.

7. *Bi-ujra mablaghuhā*. Les clauses du contrat déterminées, le notaire passe ensuite à la détermination du salaire ou de la rétribution qui est prévu pour le service rendu ou la location. La formule est conforme aux indications d'al-Asyūṭī et se rencontre, par ailleurs, fréquemment dans les contrats.

Al-Dhahab al-dukāt al-bunduqī al-mushkhaṣ. Conformément aux règles juridiques, le montant est dû dans une devise ou un numéraire qui doivent être spécifiés. Les documents conservés à Venise mettent en évidence, pour l'époque concernée, la prépondérance du numéraire vénitien, en l'occurrence le ducat⁶¹: ASVe, Commissarie miste, busta 180, fasc. IX, no. 2: *dukāt dhahab firanjī*; ASVe, Commissarie miste, busta 180, fasc. IX, no. 7: *al-dhahab al-dukāt al-firanjī al-bunduqī al-wāzin*; ASVe, Commissarie miste, busta 180, fasc. IX, no. 9: *al-dhahab al-dukāt al-firanjī al-bunduqī*⁶². Que le numéraire, quand il

59 Khalilieh, *Admiralty* 132–133.

60 Khalilieh, *Islamic* 142–143.

61 Les propos d'un contemporain, E. Piloti, font écho à cette situation: « Et ne prent-on ducas se non qu'ilz soyent venitians ». Voir Piloti, *Traité* 108.

62 Sur les cinq contrats conservés, seul un prévoit un paiement dans une devise locale: ASVe, Commissarie miste, busta 180, fasc. IX, no. 12: *dirham fulūs*.

est étranger, soit uniquement vénitien et non florentin, n'a rien de surprenant puisque les transactions concernaient des Vénitiens essentiellement. D'autre part, le ducat vénitien jouissait à cette époque d'une renommée légèrement surfaite dans tout le bassin méditerranéen, et particulièrement en Égypte, au grand dam des sultans mamelouks. Deux ans avant la date de ce document de transport, al-Mu'ayyad Shaykh décidait de faire interdire l'usage du ducat pour les transactions ayant lieu sur ses territoires⁶³. Cette prohibition ne fut pas vraiment suivie d'effets puisque les documents conservés à Venise font état de paiements effectués en ducats vénitiens dans les mois qui suivirent⁶⁴.

Dans notre document, c'est toujours le ducat qui sert de monnaie de paiement, mais les termes utilisés pour le décrire diffèrent quelque peu de ceux rencontrés dans les trois autres témoins conservés aux Archives de l'État à Venise. Dans ces derniers, le ducat est toujours qualifié de vénitien (*bunduqī*) tout en étant décrit, préalablement, comme franc (*firanjī*). L'appellation « vénitien » vient donc préciser le terme de « franc ». Cette origine plus générale n'est pas soulignée ici. Par contre, la provenance vénitienne est renforcée par le mot qui lui est adjoint (*al-mushkhas*)⁶⁵. Le *ductus* ne laisse aucun doute quant à sa lecture. Ce terme fait référence aux figures qui ornaient le ducat vénitien sur ses deux côtés: à l'avers, le doge en position assise recevant le gonfalon des mains de saint Marc; au revers, le Christ. Al-Qalqashandī, dans la description qu'il en donne⁶⁶, confond les deux personnages avec les saints Pierre et Paul. Le terme arabe recouvrira donc une connotation négative et, lorsqu'il fut décidé, en 829/1425, de mettre sur le marché une nouvelle monnaie d'or mamelouke, l'*ashrafi*, pour contrer la popularité du ducat et des autres monnaies d'or étrangères, c'est précisément ce terme qu'utilise Ibn Taghrī Birdī pour parler du monnayage des Francs « qui porte les insignes de leur infidélité. »⁶⁷

Nisf dhālik. Afin d'éviter la falsification du prix, la mention de la moitié du prix est requise, mais pas toujours respectée⁶⁸. Elle apparaît bien ici.

63 Bacharach, *The dinar* 85–86.

64 Bauden, *L'Achat* 285.

65 Cf. Dozy, *Supplément* 1:735 renseigne aussi une autre vocalisation d'après le *Tāj al-'arūs* d'al-Zabidī (*mashkhas*). Popper (p. 46) donne *mushakhkhaṣ* sur la base d'Ibn Taghrī Birdī. Au XIX^e siècle, ce terme (*mushakhkhaṣ*) est toujours en usage en Égypte où, en parlant de monnaie, il signifie « comptant ». Voir Von Kremer, *Beiträge* 1: 82 (d'après al-Jabartī).

66 al-Qalqashandī, *Şubh al-a'shā* 3:441.

67 Popper, *Egypt and Syria* 1:46–47.

68 Voir Bauden, *L'Achat* 286; Rāqib, *Actes de vente* 43–44 (§ 113).

8. *Al-Hāll min dhālik*. Le premier terme désigne la partie exigible au moment de la conclusion du contrat. Cette partie peut représenter le montant total ou partiel du prix convenu. Dans le cas qui nous occupe, trois ducats ont été réceptionnés par le patron qui reconnaît en avoir pris possession (*maqbūda bi-yad ... bi-‘tirāfhi bi-dhālik*).

8–9. *Wa-baqīyat al-ujra al-madhkūr[a] ilā l-[i]blāgh*. Le montant payé ne représentant qu'une partie du prix total convenu, le solde sera versé à destination. Dans sa majorité, la littérature juridique prévoyait, pour ce genre de contrat, que le paiement total devait se faire à destination, du moins pour le transport maritime. Ce document établit que ce n'était pas toujours le cas. Bien au contraire, un paiement partiel correspondant au moins à la moitié du montant total était généralement réclamé, comme le prouvent les documents de la Genizah⁶⁹. Al-Asyūṭī se démarquait en cette matière puisqu'il précise que le montant peut être perçu avant le départ soit en entier, soit partiellement, soit encore être payé en plusieurs fois⁷⁰. La pratique contemporaine du document confirme donc le formulaire de ce dernier.

9. *Ta‘āqadā ... mu‘āqada sharī‘ya bi-l-ījāb wa-l-qabūl*. Le contrat se termine par cette formule consacrée. En effet, l'offre et l'acceptation scellent la transaction, chacune des parties le faisant en connaissance de cause⁷¹.

11. Pour éviter tout ajout postérieur à la rédaction de l'acte, on constate que les notaires prenaient soin de terminer la ligne soit par une formule religieuse réservée à cet usage dans les documents (*hasbunā llāh wa-ni‘ma l-wakil*), soit de faire usage de la *kashīda* qui consiste à allonger le trait reliant les deux dernières lettres du mot terminant la phrase⁷². C'est ce dernier procédé qui est visible ici.

Dernier élément qui a son importance, deux témoins de sexe masculin⁷³ au minimum, dont l'un était généralement le scribe et l'autre un témoin profes-

69 En cela, la pratique correspondait à celle en vigueur dans le droit maritime byzantin. Voir Khalilieh, *Islamic* 64–65; Khalilieh, *Admiralty* 125. Goitein avance plutôt l'idée que la majeure partie du paiement du frêt se faisait à l'arrivée, sauf pour le transport maritime où une avance était réclamée. Goitein, *A Mediterranean society* 1:312 et 342.

70 al-Asyūṭī, *Jawāhir* 1:233.

71 Bauden, L'Achat 286.

72 Ces deux systèmes sont indépendamment mis en œuvre dans les deux documents publiés dans Bauden, L'Achat.

73 C'est un verset coranique qui en constitue la base juridique indiscutable (11: 282).

sionnel, du moins à l'époque qui nous concerne⁷⁴, devaient attester de leur présence au moment de la conclusion du contrat. Comme on peut le constater, ce document a été rédigé par un unique témoin dont on trouve la signature au bas à droite. En cela, il était dépourvu de valeur probatoire en cas de litige, mais ne pouvait nullement être considéré comme caduc au regard du droit⁷⁵.

Commentaire historique

Ce contrat de transport, conclu dans la ville de Fuwwa par un militaire en garnison dans le port d'Alexandrie en 1420, prévoyait qu'il serait emmené à la grâce de Dieu de cet endroit jusqu'à Būlāq, le principal point d'abordage à cette époque dans la capitale de l'empire mamlouk. Document unique en son genre, il permet de traiter la question du transport fluvial au début du xv^e siècle. Pour ce faire, l'historien dispose de plusieurs sources que l'on peut classer comme suit:

- des documents conservés évoquent le transport sur le Nil de manière fragmentaire : il s'agit de notes de compte, de lettres qui donnent des renseignements assez précis sur l'itinéraire, la durée et les conditions du voyage, mais dont les données restent malheureusement parcellaires quant au coût du transport des personnes et des marchandises, car elles sont généralement globales⁷⁶. De tels documents concernent essentiellement les périodes plus anciennes et figurent dans les riches fonds de la Genizah. Ils ont été particulièrement bien étudiés depuis les travaux de Goitein⁷⁷. Les papyrus peuvent aussi apporter leur lot d'informations, bien que plus rarement⁷⁸.

74 Il est incontestable qu'à l'époque mamelouke cette professionnalisation du témoin était bien établie. Voir Bauden, *L'Achat* 318.

75 Rāḡīb, *Actes de vente* 105 (§ 282).

76 Goitein, *A Mediterranean society* 1:339 («The details required for an exhaustive study of the subject – the ports of embarkation and destination, description of the consignment, its weight and value, the freight and the customs paid – are rarely given in full, and very often all the expenses incurred during a journey (namely, the freight, customs and other dues) are lumped together»).

77 Goitein, *A Mediterranean society* vol. I, chapitre IV (Travel and Seafaring); Udovitch, Time, the sea.

78 Sijpesteijn, Travel and trade (lettre datable de 117/735 donnant un itinéraire et la liste des frais encourus).

- les ouvrages à caractère juridique (théorie légale, pratique du droit, recueils de modèles, collections de *fatwā*-s) fournissent le cadre dans lequel les transactions liées au transport fluvial sont conclues. S'ils sont avares en données factuelles (tous frais liés au transport), ils permettent de mieux comprendre comment le contrat était établi et quels étaient les devoirs et obligations des deux parties⁷⁹.
- les ouvrages à caractère historique et géographique sont aussi particulièrement utiles pour les informations qu'ils donnent, fût-ce de manière anecdotique, sur les ports, les canaux et leur état, les itinéraires et les taxes⁸⁰.
- enfin, les récits de voyage, rédigés soit par des voyageurs occidentaux, marchands ou pèlerins, ou par des musulmans généralement de passage en Égypte au cours du périple qui les conduisait au pèlerinage à La Mecque, restent des sources précieuses. Ces voyageurs étaient en effet souvent attentifs aux frais liés à leur séjour et ils ne manquaient pas une occasion pour se plaindre des exactions dont ils avaient été victimes⁸¹.

Ces sources mettent en évidence que le trajet Alexandrie-Le Caire (port de Fustāt, puis, plus tard, Būlāq) pouvait être accompli de différentes manières et selon plusieurs itinéraires, selon les époques considérées :

- soit par voie fluviale d'un point à l'autre, en employant, entre Alexandrie et le Nil (bras de Rosette dit branche bolbitine), un canal;
- soit un trajet mixte, par voies fluviale et terrestre, à dos d'âne, de mule ou de chameau⁸², ou par voies maritime (Méditerranée) et fluviale⁸³;
- soit, enfin, uniquement par voie terrestre, la plus longue, la moins sûre et la plus coûteuse de toutes les possibilités.

79 Ces sources ont été particulièrement exploitées par Khalilieh, *Islamic; Khalilieh, Admiralty*.

80 Ces données ont été rassemblées assez exhaustivement par Toussoun, *Mémoire sur les anciennes et Toussoun, Mémoire sur l'histoire*. On complétera par al-Makhzūmī, *al-Minhāj*.

81 On verra le panorama très complet qui est donné de ces sources dans Hairy et Sennoune, *Géographie historique* et A. Graboïs, *La Description*.

82 C'était le cas de l'auteur de la lettre datable de 117/735: il voyagea de Fustāt à Rosette par bateau et, ensuite, de Rosette à Alexandrie sur un âne ou une mule. Voir Sijpesteijn, *Travel and trade 116. Sur la route entre Rosette et Alexandrie*, voir Combe 1929.

83 Voir, par exemple, pour cette deuxième possibilité, le témoignage de Bernard de Breydenbach en 1484 *apud* Combe, *Alexandrie* 121.

L'élément décisif pour déterminer quel itinéraire serait suivi et quels moyens de transport seraient employés était la saison. À l'époque considérée, la branche canopique qui reliait anciennement Alexandrie au fleuve était insuffisamment irriguée et trop ensablée pour permettre sa navigation sur tout son tracé. Outre le souci de permettre le transport des personnes et des marchandises de et vers Alexandrie par voie fluviale, considérée comme la plus rapide, il s'agissait aussi d'alimenter la ville d'Alexandrie en eau douce⁸⁴. La solution apportée à diverses époques de l'ère musulmane consistait à augmenter le débit d'eau en procédant à des captages situés plus en aval⁸⁵. Ces points de captage partaient tous de la branche bolbitine qui se jette à la mer à hauteur de Rosette⁸⁶. Sous le règne du sultan al-Nāṣir Muḥammad ibn Qalāwūn, en 1310 précisément, le besoin se fit sentir de procéder à de nouveaux travaux pour combattre l'ensablement de la branche canopique. Un canal fut construit entre la branche bolbitine, à hauteur d'al-'Atf, bourgade située sur la rive gauche du Nil vis-à-vis de la ville de Fuwwa, et l'extrême fin du parcours de la branche canopique, plus en aval donc, longeant ainsi le lac d'Edkū⁸⁷. Ce canal, qui prit le nom de ce sultan (al-Nāṣirīya), joua son rôle pendant quelques décennies⁸⁸ mais, en 1368, il fallut déjà procéder à un curage⁸⁹, signe que l'ensablement et la subsidence étaient inexorables. Si navigation il y avait, elle était indubitablement assurée pendant les mois de crue, entre avril et octobre⁹⁰. En 1384, Frescobaldi et ses compagnons florentins quittèrent la ville d'Alexandrie le 5

84 Les nombreuses citernes de la ville étaient remplies durant la crue, à partir du printemps, et c'est sur ces réserves en eau que la ville vivait jusqu'à celle de l'année suivante. Voir Piloti, *Traité* 65–66 (même information fournie par Ghillebert de Lannoy en 1422, Piloti, *Traité* 65–66 note a).

85 Pour la géographie historique du Delta à l'époque musulmane, sur base des sources anciennes, voir Guest, *The delta*. On trouvera un tracé des différents canaux qui ont relié la ville d'Alexandrie au Nil à travers l'histoire dans Kahle, *Zur Geschichte* entre les pages 82–83; Hairy et Sennoune, *Géographie* 276.

86 Voir Hairy et Sennoune, *Géographie* 250.

87 Les travaux ont sans doute remis en fonction un ancien bras puisqu'il existait déjà une jonction entre Fuwwa et Alexandrie au XI^e siècle. C'est ainsi qu'elle est mentionnée dans des documents de la Genizah. Goitein, *A Mediterranean society* 1:295, 297, 299.

88 Sigoli signale la présence d'une écluse sur ledit canal en 1384, signe que l'on pouvait régler le débit. Voir Frescobaldi, *Visit* 164.

89 Hairy et Sennoune, *Géographie* 250.

90 Il semble que ce fut le cas depuis au moins l'époque fatimide. Vers la fin du mois d'octobre 1140, un marchand informait son correspondant au Caire que d'ici peu le canal ne serait plus praticable pendant plusieurs mois. Voir Goitein, *A Mediterranean society* 1:298.

octobre⁹¹. Ils firent l'équivalent d'un mille à dos de mule et arrivèrent au canal où ils embarquèrent dans une germe (en ar. *jarm*, barque) qui les conduisit jusqu'à Fuwwa d'une traite⁹². Ces propos sont confirmés par un autre voyageur, Brancacci, qui voyagea deux ans après notre soldat (1422), en empruntant le même itinéraire que Frescobaldi, toujours au moment de la crue: parti d'Alexandrie à cheval, le 30 août, il rejoignit un port situé, dit-il, à 3 milles de la ville où il embarqua sur une germe qui le conduisit jusqu'à Fuwwa⁹³. L'année suivante (826/1423), le sultan Barsbāy décida d'entreprendre des travaux destinés à rendre ce canal navigable à nouveau toute l'année. L'entreprise dura 90 jours, mais son effet fut de courte durée⁹⁴.

Sur base de ces données, il est donc établi que le canal partait à peu de distance d'Alexandrie et que le voyage se faisait en une traite jusqu'au point de captage situé à al-'Atf, sans changer d'embarcation. En chemin, les voyageurs s'étonnent des nombreuses petites villes plus commerçantes qu'agricoles situées en bordure, conséquence de l'incessant va-et-vient de barques transportant tant marchandises que passagers⁹⁵. À ce stade, l'embarcation marquait un arrêt le long de la rive de la ville de Fuwwa, qui est la plus souvent mentionnée dans les récits de voyages⁹⁶. Elle est décrite comme une ville d'importance⁹⁷ avec ses marchés et boutiques, entourée qu'elle est de nom-

91 En 1440, Piloti de Crète fait remarquer que les bateaux arrivent du Nil jusqu'à Alexandrie par ce même canal. Il s'agit à nouveau de la période de crue (septembre). Voir Piloti, *Traité* 183 (« Au mois de septembre attendons en Dieu que aurons la terre d'Alexandrie, qui est au temps que le flume est creu, et sez sarne [= *jarm*], par la voye du Calis [= *khalīj*], viennent jusques aux murs de la terre »).

92 Frescobaldi, *Visit* 42. C'était encore le cas un an plus tard. Voir Kahle, *Zur Geschichte* 77–78. On signalera que des bateaux musulmans pouvaient évidemment remonter le Nil depuis la Méditerranée par l'embouchure de Rosette, et ce jusqu'au Caire. Voir Goitein, *A Mediterranean society* 1:296. Ce fut aussi le cas pour des bateaux provenant du *dār al-harb*, sans doute sous bonne escorte, mais cette facilité leur fut déniée à partir des croisades. On en trouve encore des occurrences dans les documents de la Genizah (Udovitch, *Time, the sea* 522).

93 Brancacci, *Diario* 169. S'il faut en croire Gucci, les chevaux étaient normalement réservés aux militaires et aux gens d'un certain rang. Les voyageurs étrangers n'avaient le droit de chevaucher que des ânes ou des mules. Voir Frescobaldi, *Visit* 96.

94 Kahle, *Zur Geschichte* 78–79.

95 Wiet, *Les communications* 244.

96 Graboës, *La description* 533.

97 Belon du Mans, en 1553, exagère sans doute quand il la dit presqu'aussi grande que la capitale. *Apud* Maspero et Wiet, *Matériaux* 141.

breux vergers et de cultures en tout genre⁹⁸, notamment de canne à sucre⁹⁹. En 1384, Frescobaldi la définit comme une forteresse sans murailles¹⁰⁰. D'après ses indications, on comprend que les bateaux qui arrivaient à cet endroit marquaient un arrêt pour remplir des obligations liées sans doute au fisc et à la douane. Les passagers passèrent la nuit à bord, y prenant aussi leur repas, pour éviter des frais supplémentaires ainsi que pour des raisons de sécurité¹⁰¹. Il n'y eut pas de transbordement à Fuwwa et on comprend donc que c'est la même embarcation qui les conduisit d'Alexandrie jusqu'au Caire.

Le soldat qui conclut le contrat de transport fluvial était en garnison à Alexandrie. Si l'on considère qu'il a conclu ce contrat à Fuwwa, on peut légitimement se demander s'il a accompli le voyage séparant Alexandrie de la branche bolbitine en bateau. La date du contrat (1 avril 1420) indique que nous étions au tout début de la crue, à un moment où le débit du Nil n'était pas encore suffisant pour alimenter le canal jusqu'à Alexandrie. Il a donc dû prendre un autre moyen de transport, probablement le cheval, jusqu'à l'endroit où la navigation était possible. Le fait qu'il a dû conclure un contrat de Fuwwa au Caire démontre qu'il est soit arrivé directement à cheval à Fuwwa ou, s'il a pris une embarcation, qu'il devait en changer à cette jonction, car un nouveau contrat impliquait des frais supplémentaires et ne faisait qu'augmenter le coût du transport jusqu'à la destination finale. Dans ce cas, cela signifierait aussi que certaines embarcations étaient spécialisées dans la liaison reliant Alexandrie à Fuwwa, ce qui n'est pas impossible. Les témoignages des pèlerins occidentaux

⁹⁸ Labib, *Handelsgeschichte* 301.

⁹⁹ Labib, *Handelsgeschichte* 319 et 421.

¹⁰⁰ Frescobaldi, *Visit* 43. Pour les monuments historiques qu'on pouvait encore y voir en 1908, voir Massignon, Note 20–22 (la plus ancienne inscription relevée par Massignon fut trouvée sur le minbar de la mosquée al-Sabā'. Elle datait de 817/1414–1415).

¹⁰¹ Frescobaldi, *Visit* 165. Brancacci, en 1422, mentionne lui aussi un arrêt à Fuwwa, pour se rafraîchir et se reposer, jusqu'au départ pour Le Caire au moment des vêpres. Voir Brancacci, *Diario* 169. Les passagers sont censés emporter leurs victuailles pour toute la durée du voyage. Voir Khalilieh, *Islamic* 56; Khalilieh, *Admiraly* 75. Ibn Baṭṭūṭa apporte des précisions à ce sujet: «Celui qui navigue sur le Nil n'a pas besoin d'emporter des provisions de route, car toutes les fois qu'il veut descendre sur le bord du fleuve, il peut le faire, soit pour vaquer à ses ablutions ou à la prière, soit pour acheter des vivres et autres objets. Des marchés se suivent sans interruption depuis la ville d'Alexandrie jusqu'au Caire, et depuis le Caire jusqu'à la ville d'Assouan». *Apud* Wiet, *Les communications* 246. Dans le cas de voyageurs étrangers au *dār al-islām*, on comprend qu'il était plus intéressant pour eux de partir avec leurs provisions de bouche acquises à Alexandrie, car ils étaient conscients que le prix des marchandises serait immanquablement plus élevé en chemin eu égard à leur origine.

font état d'un transport fluvial dans une même embarcation d'Alexandrie au Caire pour la simple raison que la saison y était propice.

S'agissant de la durée d'un tel périple, les différentes sources font état d'une moyenne située entre 5 à 6 jours¹⁰², mais il n'était pas rare d'arriver à destination au bout de 8 jours. L'état de navigabilité du canal, la saison, le climat, la direction et d'autres facteurs externes pouvaient raccourcir ou allonger cette durée. En 1384, Frescobaldi et ses compagnons quittèrent Alexandrie le 5 octobre et arrivèrent au Caire dans la nuit (2 h du matin) du 11 du même mois. Toutefois, dès le 6 octobre au soir, donc le lendemain de leur départ, ils arrivaient à Fuwwa, et ce en comptant le trajet effectué à dos de mule pour rejoindre le canal¹⁰³. En 1422, Brancacci ne mit pas plus de temps pour parcourir la même distance. Il arriva au Caire après seulement quatre jours de voyage¹⁰⁴. Par contre, en 1447, un pèlerin musulman, al-Qalaṣādī, mit 8 jours pour rallier Būlāq au départ d'Alexandrie¹⁰⁵.

Quant au coût d'un tel voyage, les sources donnent aussi de précieuses informations, même si elles doivent être recoupées avec d'autres données. Dans les documents de la Genizah, les frais mentionnés font toujours état d'une somme globale dont il est difficile de retrancher avec précision le coût du transport. Le frêt des marchandises comprenait, en effet, la plupart du temps, le prix du transport de la personne accompagnante¹⁰⁶. Notre document ne s'écarte pas de cette pratique: le soldat paie 5 ducats pour le transport de sa propre personne, ses effets personnels et une quantité de textile. En guise de comparaison, Frescobaldi et ses 11 compagnons de voyage payèrent, en 1384, pour le trajet Alexandrie-Le Caire un total de 8 ducats, soit 3/4 de ducat par personne. Deux ans avant notre soldat, Brancacci donna, pour deux personnes, 1 ducat et 8 *soldi* pour le voyage jusqu'à Fuwwa¹⁰⁷ et 6 ducats, 2 livres et 8 *soldi* pour le trajet Fuwwa-Le Caire¹⁰⁸. En 1481, Meshullam de Volterre, juif italien, paya 30 *mu'ayyadī-s*¹⁰⁹ pour le voyage en bateau de Fuwwa au Caire. Seize ans plus tard, Arnold von Harff acquitta un ducat pour le voyage par bateau de Rosette

¹⁰² Wiet, *Les Communications* 244; Goitein, *A Mediterranean society* 1:299.

¹⁰³ Goitein, *A Mediterranean society* 1:43–45, 96–98.

¹⁰⁴ Brancacci, *Diario* 169 (départ d'Alexandrie le 30 juillet, arrivée à Fuwwa le 31).

¹⁰⁵ Qalaṣādī, *Rīḥla* 125–126 (départ le 8 *jum.* 11 851/21 août 1447, arrivée le 16 *jum.* 11/29 août 1447).

¹⁰⁶ Goitein, *A Mediterranean society* 1:341.

¹⁰⁷ Brancacci, *Diario* 329.

¹⁰⁸ Brancacci, *Diario* 329.

¹⁰⁹ En 1479, 25 *mu'ayyadī-s* équivalaient à 1 *dīnār ashrafī*. Ashtor, *The Kārimī* 279.

au Caire¹¹⁰. Ces montants, qui s'étaisent sur plus d'un siècle, permettent de constater que le coût moyen du transport de Fuwwa au Caire oscillait entre un à trois ducats, la différence devant s'expliquer par les marchandises qui accompagnait les voyageurs. On constate donc, pour notre document, que le soldat paya un prix largement supérieur à cette moyenne, ce qui laisse sous-entendre que le textile qu'il transportait devait représenter une part importante dans le calcul du coût du transport. Les données que fournissent les documents de la Genizah nous permettent d'imaginer que la quantité de textile transportée devait être conséquente. Ainsi, pour l'envoi d'une bale d'indigo d'une valeur de 66 dīnārs et 1/4 du Caire à Rosette au XI^e siècle, l'expéditeur dû débourser 3 dīnārs ($\pm 5\%$) pour les frais liés à l'expédition et 1 dīnār (= 1,5 %) pour le transport¹¹¹. Ces pourcentages ne peuvent évidemment pas être invoqués pour du textile transporté en 1420, mais ils nous autorisent au moins à considérer que le textile emporté par le soldat représentait une somme importante.

Reste à savoir pourquoi un militaire en poste à Alexandrie qui se rendait au Caire transportait une telle quantité de textile et comment ce contrat a pu finir parmi les documents soit du consul de Venise de l'époque, Biagio Dolfin, soit de son neveu, Lorenzo Dolfin, qui faisait office de vice-consul. Les deux questions sont, à mon humble avis, liées. Biagio Dolfin avait été nommé consul de la République de Saint-Marc à Alexandrie en 1418. Son mandat de deux ans, comme à l'accoutumée¹¹², devait donc prendre fin en 1420. En avril de cette même année, nous savons qu'il se trouvait au Caire pour affaire. C'est dans le courant de ce mois qu'il a dû y contracter la peste, maladie à laquelle il ne survécut pas: il trépassa à la fin du mois, son testament étant daté du 27 avril 1420¹¹³. Il n'est pas impossible que son départ survint au tout début d'avril, à la même date que celle de notre document. Il faisait d'ailleurs peut-être partie des passagers qui se trouvaient sur la barque qui devait emmener le soldat de Fuwwa à la capitale¹¹⁴. Si le contrat a fini entre ses papiers ou ceux de son neveu, cela signifie que le soldat rendait un service

¹¹⁰ Ashtor, *The Kārimī* 366.

¹¹¹ Goitein, *A Mediterranean society* 1:343.

¹¹² Ashtor, *The Kārimī* 413.

¹¹³ Le testament fut rédigé le lendemain de sa mort. Pedani, *The Mamluk* 140–141. Voir aussi désormais Christ, *Trading conflict* 101.

¹¹⁴ Dans ce cas, la lecture *wa-l-anfār* proposée pour la l. 5 se justifierait. Le prix de cinq ducats pourrait alors correspondre au tarif exigé pour le transport de toutes ces personnes et de leurs effets. En 1561, Alessandro Magno paya cinq ducats pour louer une germe qui devait le transporter avec ses dix compagnons de Rosette à Būlāq (Magno, *Voyages* 263).

à l'un des deux¹¹⁵. Ce service consistait probablement soit à les escorter, soit à prendre en charge une quantité de textile qui devait être revendue au Caire, soit encore les deux¹¹⁶. Le fait de confier de la marchandise à un passager musulman pourrait sembler étrange et pourtant un document de la Genizah démontre que c'était une pratique sinon courante, du moins attestée. Dans celui-ci, un marchand indien conseille à son frère de confier ses biens à un voyageur musulman afin d'éviter de payer des taxes douanières additionnelles que l'on appliquait aux non-musulmans¹¹⁷. Ce stratagème était de bonne guerre, si l'on ose dire: le non-musulman sortait gagnant de cet échange momentané tout autant que le musulman qui se prêtait au jeu, car on imagine qu'il en tirait un avantage pécunier. De ce genre de contrat, nous ne risquons pas de trouver trace.

¹¹⁵ Lorenzo Dolfin, après la mort de son oncle, poursuivit sa carrière de marchand comme l'attestent ses comptes. Voir Ashtor, *The Kārimī* 431.

¹¹⁶ Dans la première moitié du xv^e siècle, l'industrie textile d'Alexandrie était déjà sur le déclin. On en trouve la preuve dans l'augmentation des importations de textiles des Flandres, d'Italie, du Languedoc et d'ailleurs dont étaient responsables les Vénitiens. Voir Ashtor, *The Kārimī* 270. Le témoignage d'un contemporain comme l'était Piloti est éclairant à plus d'un titre. Parlant des marchandises importées à Alexandrie, au Caire, à Beyrouth et à Damas, il déclare: «Et premièrement draps de laine de Flandres, de Catalogne, de Barselogne, et de Venise». Voir Piloti, *Traité* 107. Pour les exportations de tissus de Catalogne, voir Coulon, *Barcelone* 312–338.

¹¹⁷ Goitein, *A Mediterranean society* 1:344–345. Les *harbī-s* devaient payer un droit de passage à la frontière. Frescobaldi et ses compagnons, en 1384, payèrent chacun un droit de passage de 4 ducats à la sortie d'Alexandrie et un autre d'un ducat par tête à l'approche du Caire. Gucci signale que ces droits de passage rapportaient au sultan quelque cinquante mille florins chaque année. Frescobaldi, *Visit* 42, 98–99, 165. Il est possible que le droit payé à l'approche du Caire ait en fait correspondu à la taxe de circulation sur le Nil (*himāya*) qui était due par chaque passager. Elle fut annulée sous le règne du sultan al-Nāṣir Muḥammad ibn Qalāwūn (r. 1309–1341), puis réintroduite à sa mort. Labib, *Handelsgeschichte* 251. Al-Maqrīzī fait aussi état d'une taxe non islamique (*maks*) payable au port de Būlāq et annulée par le même sultan. Voir Maqrīzī, *al-Mawā'iz wa-l-tibār* 1:88–89. En outre, les marchands non musulmans se voyaient souvent imposer des frais de douane doubles. Goitein (*A Mediterranean society* 1:344–345) estime que cela ne semble pas avoir été d'application sous les Fatimides, mais que ce fut bien le cas pendant une brève période sous le règne de Saladin.

Bibliographie

Sources primaires

- al-Asyūtī (d. 849/1445), *Jawāhir al-‘uqūd wa-mu‘īn al-qudāt wa-l-muwaqqi‘īn wa-l-shuhūd*, 2 vols. Édité par Muṣ‘ad ‘Abd al-Ḥamīd Muḥammad al-Sa‘dānī, Beyrouth 1417/1996.
- Brancacci, F. (d. ca. 1440), *Diario di Felice Brancacci, Ambasciatore con Carlo Federighi al Cairo per il Comune di Firenze* (1422), Édité par D. Catellaci, *Archivio storico italiano VIII, quarta serie* (1881): 157–188, 326–334.
- Frescobaldi, L., G. Gucci et S. Sigoli, *Visit to the holy places of Egypt, Sinai, Palestine and Syria in 1384*, Traduit de l’italien par F. Theophilus Bellorini, O.F. Eugene Hoade, & F. Eugene Hoade, Jérusalem 1948.
- Ibn Ḥijja al-Ḥamawī (d. 837/1434), *Das Rauschgetränk der Stilkunst oder Qahwat al-inshā’ von Taqīyuddīn Abū Bakr ibn ‘Alī ibn Ḥiğğa al-Ḥamawī al-Azrārī*, Édité par Rudolf Veselý, Berlin 1426/2005.
- Magno, A., *Voyages* (1557–1565), Traduction et notes de W. Naar, Paris 2002.
- al-Makhzūmī (d. 585/1189), *Al-Minhāj fī ‘ilm kharāj Miṣr*, Édité par Cl. Cahen et Y. Rāgib, Le Caire 1986.
- al-Maqrīzī (d. 846/1442), *Al-Mawā‘iz wa-l-i‘tibār fī dhikr al-khiṭāṭ wa-l-āthār*, 2 vols., Būlāq 1270/1853.
- al-Nuwayrī (d. 733/1333), *Nihāyat al-arab fī funūn al-adab*, 33 vols., Le Caire 1923–1997.
- Piloti, E. (d. après 1441), *Traité d’Emmanuel Piloti sur le passage en Terre Sainte* (1420), Édité par Pierre-Herman Dopp, Louvain et Paris 1958.
- al-Qalaṣādī (d. 891/1486), *Rīḥlat al-Qalaṣādī*, Édité par Muḥammad Abū l-Ajfān, Tunis 1985.
- al-Qalqashandī (d. 821/1418), *Ṣubḥ al-a‘shāfī ḥiṣnā‘at al-inshā’*, 14 vols., Le Caire 1913–1920.
- al-Samarqandī (d. 690/1291), *Kitāb al-Shurūt wa-‘ulūm al-ṣukūk*, Édité par Muḥammad Jāsim al-Ḥadīthī, Bagdad 1987.
- Stochove, V., G. Fermanel et R. Fauvel, *Voyage en Égypte*, Édité par Baudouin van de Walle, Le Caire 1975.

Sources secondaires

- Amari, M., *I diplomi Arabi del R. archivio Fiorentino*, Florence 1863.
- al-Ashqar, M. ‘A. al-Gh., *Tujjār al-tawābil fī Miṣr fī al-‘aṣr al-mamlūkī*, Le Caire 1999.
- Ashtor, E., The Kārimī merchants, in *Journal of the Royal Asiatic Society* (1956), 45–56.
- . *Levant trade in the later Middle Ages*, Princeton 1983.
- Bacharach, J.L., The dinar versus the ducat, in *International Journal of Middle East Studies* 4 (1973), 77–96.
- Bauden, F., The Mamluk documents of the Venetian state archives: Handlist, in *Quaderni di Studi Arabi* 20–21 (2002–2003), 147–156.

- . L'Achat d'esclaves et la rédemption des captifs à Alexandrie d'après deux documents arabes d'époque mamelouke conservés aux Archives de l'état à Venise (ASVe), in A-M. Eddé et E. Ganagé (éd.), *Regards croisés sur le Moyen Âge arabe. Mélanges à la mémoire de Louis Pouzet s.J. (1928–2002)*, Beyrouth 2005, 269–325.
- . The role of interpreters in Alexandria in the light of an oath (*Qasāma*) taken in the year 822 A.H./1419 A.D., in A. van Tongerloo et K. D'huulster (éd.), *Tradition and change in the realms of Islam. Studies in honour of professor Urbain Vermeulen*, Louvain 2008, 33–63.
- Christ, G., *Trading conflict. Venetian merchants and Mamluk officials in late medieval Alexandria*, Leyde et Boston 2012.
- Colin, G.S., Notes de dialectologie arabe. II. Technologie de la batellerie du Nil, in *Bulletin de l'Institut français d'archéologie orientale* 20 (1922), 45–87.
- Combe, É., Alexandrie musulmane. Notes de topographie et d'histoire de la ville depuis la conquête arabe jusqu'à nos jours, in *Bulletin de la Société de Géographie d'Égypte* XVI (1929), 111–171, 269–292.
- Coulon, D., *Barcelone et le grand commerce d'Orient au Moyen Âge. Un siècle de relations avec l'Égypte et la Syrie-Palestine (ca. 1330 – ca. 1430)*, Madrid et Barcelone 2004.
- Diem, W. et H.P. Radenberg, *A dictionary of the Arabic material of S.D. Goitein's A Mediterranean society*, Wiesbaden 1994.
- Dozy, R.P., *Supplément aux dictionnaires arabes*, 2 vols., Leyde 1881, réimpr. Beyrouth 1981.
- Fischel, W.J., Über die Gruppe der Kārimī-Kaufleute. Ein Beitrag zur Geschichte des Orienthandels Ägyptens unter den Mamluken, in *Studia Arabica (Analecta Orientalia)* 1 (1937), 65–82.
- . The spice trade in Mamluk Egypt. A contribution to the economic history of medieval Islam, in *Journal of the Economic and Social History of the Orient* 1 (1958), 157–174.
- Goitein, S.D., New light on the beginnings of the Kārim merchants, in *Journal of the Economic and Social History of the Orient* 1 (1958), 175–184.
- . *A Mediterranean society. The Jewish communities of the Arab world as portrayed in the documents of the Cairo geniza*, 6 vols., Berkeley 1967.
- Graboïs, A., La Description de l'Égypte au XIV^e siècle par les pèlerins et les voyageurs occidentaux, in *Le Moyen Âge (Revue d'histoire et de philologie)* CIX (2003), 529–543.
- Guest, A.R., The delta in the Middle Ages. A note on the branches of the Nile and the kurahs of lower Egypt, with map, in *Journal of the Royal Asiatic Society* (1912), 941–980.
- Guo, L., *Commerce, culture, and community in a Red Sea port in the thirteenth century. The Arabic documents from Quṣayr*, Leyde et Boston 2004.
- Hairy, I. et O. Sennoune, Géographie historique du canal d'Alexandrie, in *Annales Islamologiques* 40 (2006), 247–278.

- Halfants, B., *Le Conte du Portefaix et des Trois Jeunes Femmes dans le manuscrit de Galland (XIV^e–XV^e siècles): Édition, traduction et étude du moyen arabe d'un conte des Mille et une nuits*, Louvain-la-Neuve 2007.
- Hopkins, S., *Studies in the grammar of early Arabic: Based upon papyri datable to before 300 A.H./912 A.D.*, Oxford 1984.
- Kahle, P., Zur Geschichte des mittelalterlichen Alexandria, in *Der Islam* 12 (1922), 29–83.
- Khalilieh, H.S., *Islamic maritime law. An introduction*, Leyde, Boston et Cologne 1998.
- . *Admiralty and maritime laws in the Mediterranean Sea (ca. 800–1050): The Kitāb Akriyat Al-Sufun vis-à-vis the Nomos Rhodion Nautikos*, Leyde et Boston 2006.
- Khoury, R.G., *Chrestomathie de papyrologie arabe. Documents relatifs à la vie privée, sociale et administrative dans les premiers siècles islamiques*, Leyde, New York et Cologne 1993.
- Kindermann, H., «Schiff» im Arabischen. Untersuchung über Vorkommen und Bedeutung der Termini, Ph.D., Friedrich-Wilhelms-Universität zu Bonn 1934.
- Labīb, Š., Al-Tijāra al-kārimīya wa tijārat Miṣr fi l-‘uṣūr al-wuṣṭā, in *al-Majalla al-Ta’rīk-hīya al-Miṣrīya* 4 (1952), 5–63.
- Labib, S.Y., *Handelsgeschichte Ägyptens im Spätmittelalter (1171–1517)*, Wiesbaden 1965.
- . Les Marchands kārimīs en Orient et sur l'océan indien, in M. Mollat (éd.), *Sociétés et compagnies de commerce en Orient et dans l'océan indien. Actes du huitième colloque international d'histoire maritime (Beyrouth – 5–10 Septembre 1966)*, Paris 1970, 209–214.
- Lane, E.W., *Madd al-Qāmūs. An Arabic-English lexicon*, 8 vols., Londres et Edimbourg 1863, réimpr. Beyrouth 1968.
- Little, D.P., *A catalogue of the Islamic documents from al-Haram al-Sharīf in Jerusalem*, Beyrouth 1984.
- Malti-Douglas, F., The interrelationship of onomastic elements: *Isms, Dīn-Names and Kunyas* in the ninth century A.H., in *Cahiers d'onomastique arabe* 1981 (1982), 27–55.
- Maspero, J. et G. Wiet, *Matériaux pour servir à la géographie de l'Égypte. Première série : Liste des provinces, villes et villages d'Égypte citées dans les tomes I et II des Khiṭāt de Maqrīzī*, Le Caire 1919.
- Massignon, L., Note sur l'état d'avancement des études archéologiques arabes en Égypte hors du Caire, in *Bulletin de l'Institut français d'archéologie orientale* 6 (1908), 1–24.
- al-Nakhīlī, D., *Al-Sufun al-islāmīya ‘alā ḥurūf al-mu‘jam*, s.l. [Le Caire] 1974.
- Pedani, M.P., The Mamluk documents of the Venetian state archives: Historical survey, in *Quaderni di Studi Arabi* 20–21 (2002–2003), 133–146.
- Popper, W., *Egypt and Syria under the Circassian sultans, 1382–1468 A.D. Systematic notes to Ibn Taghrī Birdī's chronicles of Egypt*, 2 vols., Berkeley et Los Angeles 1955–1957.
- Rāgīb, Y., *Actes de vente d'esclaves et d'animaux d'Égypte médiévale*, Le Caire 2006.

- Rayner, S.E., *The theory of contracts in Islamic law: A comparative analysis with particular reference to the modern legislation in Kuwait, Bahrain and the United Arab Emirates*, Londres, Dordrecht et Boston 1991.
- Sijpesteijn, P.M., Travel and trade on the river, in P.M. Sijpesteijn et L. Sundelin (éd.), *Papyrology and the history of early Islamic Egypt* (Islamic history and civilization. Studies and texts vol. 55), Leyde et Boston 2004, 115–152.
- Sublet, J., 'Abd al-Laṭīf al-Takrītī et la famille des Banū Kuwayk, marchands kārimī, in *Arabica* 9 (1962), 193–196.
- Toussoun, O., *Mémoire sur les anciennes branches du Nil. Époque ancienne et arabe*, Le Caire 1922.
- . *Mémoire sur l'histoire du Nil*, 3 vols., Le Caire 1925.
- Udovitch, A.L., Time, the sea and society: Duration of commercial voyages on the southern shores of the Mediterranean during the high Middle Ages, in *La Navigazione mediterranea nell'alto medioevo*, Spoleto 1978, 503–545.
- Von Kremer, A.F., *Beiträge zur arabischen Lexikographie*, 2 vols., Vienne 1883.
- Wehr, H., *A dictionary of modern written Arabic*, Édité par J. Milton Cowan, Ithaca 1976.
- Wiet, G., Les Communications en Égypte au Moyen Âge, in *L'Égypte contemporaine* 24 (1933), 241–264.
- . Les Marchands d'épices sous les sultans mamlouks, in *Cahiers d'histoire égyptienne* 7 (1955), 81–147.
- Zanetti, U., Filigranes vénitiens en Égypte, in L.S. Olschki (ed.), *Studi albanologici, balcanici, bizantini e orientali in onore di Giuseppe Valentini*, s.J., Florence 1986, 437–499.