MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION NATIONALE, DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET DE LA RECHERCHE

ANNALES ISLAMOLOGIQUES

en ligne en ligne en ligne en ligne en ligne en ligne en ligne en ligne en ligne en ligne

AnIsl 37 (2003), p. 137-156

Guy Ducatez

Aden et l'océan Indien au XIIIe siècle: navigation et commerce d'après Ibn-al-Muǧāwir.

Conditions d'utilisation

L'utilisation du contenu de ce site est limitée à un usage personnel et non commercial. Toute autre utilisation du site et de son contenu est soumise à une autorisation préalable de l'éditeur (contact AT ifao.egnet.net). Le copyright est conservé par l'éditeur (Ifao).

Conditions of Use

You may use content in this website only for your personal, noncommercial use. Any further use of this website and its content is forbidden, unless you have obtained prior permission from the publisher (contact AT ifao.egnet.net). The copyright is retained by the publisher (Ifao).

Dernières publications

9782724710069 *Gebel el-Zeit III* Georges Castel
9782724709926 *Ouadi el-Jarf I* Pierre Tallet, Grégory Marouard, Damien Laisney
9782724710427 *Ermant III* Christophe Thiers
9782724710144 *Documentary Papyri from the Fouad Collection at the Institut Français d?Archéologie Orientale (P.Fouad II 90–100)* Mohamed Gaber Elmaghrabi
9782724710007 *Représentations et symbolique de la guerre et de la paix dans le monde arabe* Sylvie Denoix (éd.), Salam Diab-Duranton (éd.)
9782724710038 *Les textes de la pyramide de la reine Ânkhesenpépy II* Bernard Mathieu
9782724709889 *Proceedings of the 14th International Conference for Nubian Studies* Marie Millet (éd.), Vincent Rondot (éd.), Frédéric Payraudeau (éd.), Pierre Tallet (éd.)
9782724710182 *Bulletin de liaison de la céramique égyptienne 32* Sylvie Marchand (éd.)

© Institut français d'archéologie orientale - Le Caire

Guy DUCATEZ

Aden et l'océan Indien au XIIIe siècle : navigation et commerce d'après Ibn-al-Muǧāwir

LES EXTRAITS relatifs à la navigation et au commerce du port d'Aden traduits et annotés [1] dans cet article sont tirés du *Ta'rīḫ al-Mustabṣir* Ibn-al-Muǧāwir. Cet ouvrage, édité par O. Löfgren [2], ne relève pas d'un genre précisément défini dans la littérature arabe ; il se présente comme une sorte de guide énumérant les curiosités des sites du Yémen.

L'identité de l'auteur, Ǧamāl al-Dīn Abū 'l-Fatḥ Yūsuf b. Yaʿqūb b. Muḥ. al-Šaybānī al-Dimašqī [3], surnommé Ibn al-Muǧāwir, a été mise en question dès la découverte de l'ouvrage : De Goeje [4] d'abord, mais surtout M. Jawad [5] qui, en se fondant sur une remarque incidente de l'auteur sur son père [6], en vint à contester la *kunya* de l'auteur du *Ta'rīḫ* et conclut à l'existence d'au moins deux auteurs putatifs : Yūsuf b. Yaʿqūb et Muḥ. b. Masʿūd, tandis que G. Rentz [7] laisse la question irrésolue et ajoute un troisième auteur possible : Naǧm al-Dīn Abū 'l-Fatḥ Yūsuf b. al-Ḥusain b. al-Muǧāwir al-Šīrāzī, qui, de maître d'école à Damas et bientôt précepteur d'un fils de Saladin, devint vizir du premier et mourut à Damas en 1204-1205, date de naissance de Yūsuf b. Yaʿqūb. Or Ibn al-Muǧāwir semble attribuer la palme des réalisations monumentales et des règlements au Sud-Yémen aux Ayyūbides, avant toute autre dynastie autochtone.

[1] Ils ont été étudiés ou traduits partiellement *in* F.M. Hunter, *An Account of the British Settlement of Aden in Arabia*, Londres, 1877, 183-196, d'après le ms. du Br. M. nº 1111, une copie du ms. nº 602I, B.N., Paris ; comte de Landberg, *Études sur les dialectes de l'Arabie méridionale*, Brill, Leyde, 1904, II, 1324-1330 ; G. Ferrand, « Le Kouen Louen et les anciennes navigations dans les mers du Sud », *JA* XIII et XIV, 1919, repr. in G. Ferrand, *Études sur la géographie arabo-islamique*, Francfort-sur-le-Main, 1986, 414-419, d'après le ms. de Paris déjà signalé.

[2] O. Löfgren, *Descriptio Arabiae Meridionalis*, Leiden, Brill, 1954, 2 vol. d'après les mss d'Istanbul, Aya Sofya nº 3030, de Leiden Or. 5572 et d'Uppsala, Landberg 61. Des extraits concernant Aden, le tout assorti d'un glossaire précieux et de notes, ont été publiés avec de larges extraits d'Abū Maḫrama, *Ta'rīḫ Ṯaġr ʿAdan*, par O. Löfgren, *Arabische Texte zur Kenntniss der Stadt Aden im M.A.*, Uppsala, 1950, I, 24-70.

[3] *G.A.L.I.*, 634/482 et *S.I.*, 883 (le ms. de Paris comprend un ouvrage d'Ibn Muḥ. b. Masʿūd b. ʿAlī b. Aḥ. b. al-Baġdādī al-Nīsābūrī) et *EI²*, III, 1975, 904-906 et G. Rex Smith, « Ibn al-Muǧāwir's 7th/13th c. Guide to Arabia : the Eastern Connection », *in id., Studies in Medieval History of Yemen a. South Arabia*, London, Variorum Reprints, 1977, 71-88.

[4] In *Actes du XIe congr. intern. des orientalistes*, sect. III, 23-36.

[5] In *REI*, 1938, 286 et *EI²*, art. de G. Rentz.

[6] Cf. éd. Löfgren, II, 252 : Muḥ. b. Masʿūd b. ʿAlī b. Aḥ. b. al-Muǧāwir al-Baġdādī al-Nīsābūrī écrivit à Ǧaʿfar b. ʿAbd al-Malik.

[7] *EI²*, III, *loc. cit.*

Né à Damas en 1204-1205 et mort en 690/1291 [8], Yūsuf b. Yaʿqūb serait un auteur précoce – ce que n'a pas manqué de remarquer M. Jawad –, puisque la date de rédaction de l'ouvrage est située vers 625/1228-1229 et ce, en raison du fait que les derniers événements cités dans le texte remontent à cette date. De plus, si l'on se tourne vers les sources écrites peu nombreuses de l'auteur, la citation relative à la mosquée-cathédrale d'Aden [9] empruntée à ʿUmāra al-Ḥākīmī, *K. al-mufīd fī aḫbār Zabīd* [10] n'est pas sans conséquence sur la date attribuée jusqu'ici à la rédaction du *Ta'rīḫ* : le *K. al-mufīd* a été rédigé en 563/1167-1168 [11]. Elle confirme que l'auteur du *Ta'rīḫ* serait un homme jeune au moment de la composition de son ouvrage, à moins qu'il ne s'agisse d'une interpolation postérieure, car l'auteur, s'il est urbain, n'est assurément pas un lettré musulman traditionnel (*ʿalīm*), et sa langue est loin de correspondre aux schèmes d'une langue classique [12].

L'auteur ne fait guère appel à une tradition livresque, comme on pourrait s'y attendre d'un géographe arabe, puisqu'il ne cite que des versets coraniques, des vers de poètes très souvent anonymes (un certain nombre sont en persan, ce qui augure de son origine persane, à côté de sa *nisba*), le *K. al-Mufīd* et un *Tafsīr* d'un certain Abū ʿAbd Allāh Muḥ. b. ʿAbd Allāh [13]. En effet, l'auteur s'inscrit dans une trame chère à la géographie administrative arabe, celle des itinéraires depuis Ibn Ḫurdāḏbih [14], et recourt à des récits profanes, qu'il organise comme un *rāwī*. Il ne donne pas la chaîne des garants, mais cite seulement les informateurs, nombreux, et le plus souvent des affranchis (*mawlā*) : Rayḥān, *mawlā* de ʿAlī b. Masʿūd b. ʿAlī b. Aḥmad, un oncle de l'auteur, Mubārak al-Šarʿabī, *mawlā* du père de l'auteur, Aḥmad b. Muḥ. b. Masʿūd et Aḥmad b. Masʿūd [15]. Il est difficile de connaître leur profession, bien que certains marchands soient mentionnés comme tels, tandis que les *nisba* pointent du doigt Baġdād, Wāsiṭ ou le Kirmān, mais leur aire d'origine est plus vaste. Il ordonne son texte à partir de ces traditions profanes : « Un tel m'a rapporté... », et même s'il n'hésite pas à utiliser ses rêves comme source : « J'ai vu dans un rêve quelqu'un me rapporter... », ces derniers sont donnés comme une *rāwīya* et souvent confortés par un *ḫabar*.

Si le mode d'exposition prend pour ligne directrice les itinéraires, parfois indiqués selon un certain désordre, l'auteur réserve des vignettes aux grands centres, mais étendus à leur *balad* : La Mecque, Djedda, Ṭā'if, un bref excursus sur le Ḥedjāz, Maḥālib, Zabīd, ce dernier très documenté ainsi que la Tihāma, la côte sud-ouest de l'Arabie autour du Bāb al-Mandeb, Fuqarāt et Muzdawīya, puis ʿĀra et Taran, et surtout Aden, la côte de la mer Rouge avec Ġulāfiqa, Ahwāb et les îles Farāsān, la côte du Mahra, Dhofar, Oman avec Manṣūra, l'île de

[8] *EI²*, III, art. c.

[9] Éd. Löfgren, I, 120.

[10] Autre titre : *K. Ta'rīḫ al-Yaman*, éd. et trad. H.C. Kay, *Yaman, its Early Mediaeval History*, Londres, 1892 : la citation est à la p. 8 du texte et p. 9 de la trad.

[11] Cf. *EI²*, éd. angl. X, 2000, 836.

[12] Il faudrait citer la place du *wa* remplaçant la particule *fa* dans la proposition principale après des subordonnées ou le rôle du verbe *raǧa'a* remplaçant la particule verbale *kāna* ou *ṣāra*... Voir G. Rex Smith, « The Language of Ibn al-Muǧāwir's 7th/13th c. Guide to Arabia », *in id., Studies in Medieval History...*, Londres, 1997, 327-347 : il conclut que les niveaux de langue d'Ibn al-Muǧāwir appartiennent au moyen-arabe, tel un Usāma b. Munqiḏ, *K. al-Iʿtibār*, éd. Hitti, 1929, et trad. A. Miquel, Paris, 1983.

[13] Ouvrage non recensé *in G.A.L.*

[14] *K. al-Masālik wa 'l-mamālik*, *BGA* VI, rédigé vers 272/885 : cf. A. Miquel, *Géographie humaine du monde musulman...*, Paris-La Haye, Mouton, 1967, XXI et index.

[15] Pour plus de détails, voir G. Rex Smith, « Ibn al-Muǧāwir's 7th/13th c. Guide to Arabia... », *op. cit.*, 80-81.

Socotra et Raysūt, Ẓafār, Qalhāt... et un très long excursus sur le Baḥrain, tandis que l'intérieur n'est pas sacrifié : Ḥaḍramawt et Šibām [16]. Chaque site est accompagné, le cas échéant, de longues ou brèves notices. On y relève des informations sur les monuments et sur l'histoire : en particulier l'histoire des dynasties locales et de leurs luttes internes et externes, tandis que les Perses sont rejetés dans un passé plus ou moins mythique et qualifiés de *ʿağam* ou d'*al-Furs*, on ne sait pas toujours très exactement s'il est fait allusion aux Sassānides ou aux habitants de Sīrāf [17] qui en ont émigré à la fin du Xe ou au début du XIe siècle, à la suite du déclin de la ville. Les notices traitent aussi du commerce [18], de l'agriculture, de la magie et des djinns [19], ainsi que de coutumes sociales. Celles-ci apparaissent d'autant plus exotiques à un lecteur urbain qu'elles sont souvent le fait de montagnards ou de Bédouins ou encore de femmes « barbarines » (comprendre des Somalies [20]). Elles mettent notamment en question le sacré gauche par la coutume qui veut que l'on donne à l'hôte [21] son épouse le soir de son arrivée. Ces divers sujets sont traités sur le mode le plus plaisant (*aʿğaba*) [22].

Les extraits ici présentés [23] concernent d'abord la navigation à Aden et un itinéraire : île de Qumr (= Madagascar très vraisemblablement) – Kilwa – Mogadiscio et Aden, habituellement accompli en trois saisons de navigation, mais effectué en 626/1228-1229 en une seule saison dans des pirogues à balanciers. Ils présentent ensuite une liste de marchandises importées à Aden associée à un tarif ou tonlieu, et soumises à un contrôle de fonctionnaires de douane (l'hôtel des douanes est dénommé al-*furḍa*). Ils concernent enfin des ventes d'esclaves femmes.

Il faut penser qu'à l'époque où date ce tonlieu, le port d'Aden, désigné aussi comme *marsā*, ne se confondait pas avec l'actuelle baie de Tawāḥī comprise entre le Ğabal Šamsān ou ʿUrr et le Ğ. Iḥṣān, mais correspondait à la partie orientale du Ğ. Šamsān et n'était abrité que par la montagne Ṣīra : le *marsā* devait se trouver au niveau de l'actuel Khor al-Maksir [24] et était soumis à la mousson du NE ou *azyab* (l'auteur emploie le terme *al-ṣabā*, un synonyme peu usité chez les marins). Pour faire voile vers l'Inde, la mousson du SO ou *kaws* soufflait sur les côtes du Yémen et de la mer Rouge depuis la mi-mars, début

[16] Les données d'Ibn al-Muğāwir ne recouvrent pas celles d'Al-Hamdānī, *K. Ṣifat ğazīrat al-ʿArab*, éd. D.H. Müller, Brill, Leyde, 1887-1891.

[17] Cf. *Ta'rīḫ* 43 et 46, ainsi que 97 sous al-Munḏarīya, au pied d'al-ʿĀra : l'édification de tanneries est une marque de l'établissement de Perses.

[18] Il existe, à côté du tonlieu d'Aden, des données de même type, mais très sommairement, pour al-ʿĀra, 98, ou encore Raysūt, 268.

[19] G. Rex Smith, « Magic, Jinns and the Supernatural in Medieval Yemen : Examples from Ibn al-Muğāwir's 7th/13th C. Guide », *in id., Studies in Medieval History...*, 8-18.

[20] Voir note 63.

[21] Voir sur cette coutume de l'hôte chez les Bahmīya (= les brutes), *op. cit.*, 53-54, ou encore chez les Bağila, où l'amant remplace le mari parti en voyage, 26, ou encore l'impudeur des femmes barbarines, *op. cit.*, 124-125 ; sur d'autres exemples, voir G. Rex Smith, « Some « Anthropological » Passages from Ibn al-Muğāwir's Guide to Arabia... », *in id., Studies in Medieval History...*, 160-170.

[22] Lorsque l'auteur définit sa conception du *fann al-ta'rīḫ*, *op. cit.*, 1, il le fait à la manière d'Ibn al-Faqīh al-Hamaḏānī, *Muḫtaṣar K. al-buldān* (composé vers 290/903), *BGA* VI, trad. H. Massé, *Abrégé du Livre des pays*, Damas, 1973 : cf. A. Miquel, *Géographie humaine...* I, 1967, XXII et index.

[23] D'autres passages traduits et annotés concernant Aden, son site, ses monuments, ses aménagements et l'histoire des dynasties qui y régnèrent sont prévus dans une prochaine livraison de la revue.

[24] Comme la cité d'Aden était devenue telle une île en pleine mer et que les habitants devaient utiliser des barques pour se rendre sur le continent, ce sont les rois perses qui firent édifier le pont al-Maksir reposant sur sept piles et les habitants purent gagner le continent avec des bêtes de somme et y faire du commerce : cf. *Ta'rīḫ*, 115-116.

avril et se terminait vers le 9 mai [25]. Les bateaux, toujours en convoi, ne partaient qu'en début ou en fin de mousson pour éviter tempêtes et coups de vent. Dans le sens contraire (*azyab*), al-Ḥudeida, les îles Kamarān et Aden sont atteignables en juillet et en août depuis l'Inde [26] et c'est au début et à la fin de la mousson qu'on gagnait le Yémen, Aden, la Somalie et Socotra. Un autre routier d'Aḥ. b. Māǧid [27] précise les conditions difficiles d'accès à Aden depuis Sayāra (côte de la Somalie), notamment par fort courant, un vent *azyab* violent et soufflant de travers, et fournit les directions de navigation, une fois arrivé au large des îles de Samḥa et Darzah [28], îles voisines de Socotra pour éviter de reprendre le chemin du pays des *Zanǧ* (côte d'Afrique orientale) [29]. Si la *Sufālīya* [30] ne cite pas d'itinéraire Mogadiscio-Kilwa, elle détaille la route côtière de Kilwa jusqu'à la région des Aḫwār et de Sofāla, et fait état d'un itinéraire hauturier de l'île de Wāmizī (juste au S de Kilwa) pour arriver à Sūlanāt, un banc à hauteur de la région de Sofāla, mais surtout dans la baie de Kuwāma (une des bouches du Zambèze), soumise à un fort courant de marée et à des vents soufflant du sud, et de là à Sofāla de l'or, animé aussi par un courant de marée.

En outre, si la *Sufālīya* ne mentionne pas d'itinéraire entre Kilwa et Madagascar, selon un autre routier [31], il est indubitable que les pilotes Zanǧ s'y rendaient.

À travers ces quelques éléments glanés dans certains routiers nautiques de la seconde moitié du XVe siècle, il appert que ces trois saisons de navigation se trouvent partiellement confirmées et remontent donc à une époque plus ancienne qu'on ne l'avait cru jusqu'à présent.

L'importance qu'a acquise Aden au cours des XIe, XIIe et XIIIe siècles tient à l'arrivée des Fāṭimides (377/987-569/1173), et à la continuation de leur politique par les Ayyūbides (569/1173-628/1230), qui réalisent à leur profit et attirent à eux le commerce de l'océan Indien, jouant un rôle d'intermédiaire entre les Latins et les États de l'océan Indien, et accordant à Aden un rôle de plaque tournante et d'avant-poste dans ce commerce, dont le tonlieu en question est un résultat. Ce dernier date de l'année 626/1228-1229 et semble bien traduire le rôle éminent des Ayyūbides, bien que les Zurayʿides à Aden (473/1080-569/1173) soient crédités de l'introduction de *ʿašūr* sur les marchandises entrant à Aden, mais au moment où Sabā' b. Abī 'l-Masʿūd et Muḥ. b. Abī 'l-Ġarāt, des cousins, se

[25] Voir Aḥ. B. Māǧid, *K. al-Fawā'id fī uṣūl ʿilm al-biḥār* (composé vers 1489), éd. I. Ḫūrī, Damas, 1970, 309-310 et G. R. Tibbetts, *Arab Navigation in the Indian Ocean before the coming of the Portuguese*, Londres, 1970, 226 et 227.

[26] Cf. *ibid.*, 313.

[27] *Al-Muʿarriba*, *BEO* XXXIX-XL, 1987-1988, 140/283, vers 135-149.

[28] Cf. *ibid.*, 132/291, vers 15-19.

[29] Cf. *ibid.*, vers 17.

[30] Aḥ. B. Māǧid, *al-Sufālīya*, *BEO* XXXIX-XL, 1987-1988, 30/392-32/394, chap. IV, vers 468 et sq. Sur la route hauturière directe, cf. vers 477-499, et 488.

[31] Aḥ. B. Māǧid, *Ḥāwiyat al-iḫtiṣār fī uṣūl ʿilm al-biḥār*, *BEO* 1970, 357/30, par. 43, vers 114-116 (et notre traduction de ce routier nautique en cours) signale la faiblesse des informations relatives à Madagascar chez les pilotes, mais aussi l'existence de pilotes *zanǧ* qui, se rendant dans cette île, sont renseignés sur les relevés des routes au long cours. C'est quand même un autre pilote, Sulaimān al-Mahrī, *ʿUmda*, Damas, 1970, 111-120, qui est le plus affirmatif à ce sujet : de Zaylaʿ et Barbara à Aden c'est au 110e jour du *nīrūz*/10 mars, de Malindi aux Comores et à Madagascar on part du 70e au 90e jour / 29 janvier au 18 février, et de Kilwa à Sofāla on fait voile au 50e / 9 janvier, et pour l'inverse du 150e au 180e jour du *nīrūz* / 19 avril au 19 mai.

[32] Cf. *Ta'rīḫ*, 140.

partageaient le pouvoir (donc entre 1149-1150 et 1152-1153), les impôts étaient qualifiés de *ğibāya* et ils étaient prélevés sur les revenus de la mer et de la terre au titre de *mukūs* [32], c'est-à-dire qu'ils n'étaient pas encore dénommés *ʿašūr* et que d'*al-furḍa* il ne semble pas encore en être question.

Aden était devenu au XIIe siècle (en 1149) le siège du représentant des marchands juifs et *nagid* du pays du Yémen, Maḍmūn b. Ḥassan b. Bundār [33], tandis que les marchands *kārimī*, importante communauté de marchands musulmans dominant le commerce égyptien, s'y étaient fixés dès 1181 et allaient y demeurer jusqu'en 1484 [34].

La liste des marchandises entrant à Aden et énumérées dans le tonlieu recoupe les articles de commerce que détaillent les documents de la Geniza du Caire [35], mais à cette différence près, que ce sont des marchandises originaires de l'Inde, de l'Égypte et autres qui prédominent, sans que n'y apparaissent celles propres au monde latin (à moins que le fer ne puisse en provenir) : poivre (8 *dinār malikī* de *ʿašūr* et de taxe pour galère, et 2 dinars de droit de sortie), camphre (taxé à 25 dinars et demi par *farāsila*), cardamone, clous de girofle, *assa foetida*, des ballots de *maḥlab*, indigo, *ṭabāšir*, fer, laque, bois d'agalloche, *ʿaqadāt*, safran, lin, chevaux (50 *dinārs* de *ʿašūr* par cheval dès son entrée et 70 s'il partait par mer), des esclaves, un *ʿawālī* (espèce d'esclave ?) de Sindabūr (= Goa) taxé à un demi-*dinār*, s'il se rendait chez le fermier du Dār al-nabīḏ (fabrique de vin pour vinaigre ?), et comme textiles : soie de Zabīd, toile de Ẓafār, toile *sūsī, subaʿī* (écharpes), toiles indiennes de soie grossière, des *sawāsī,* un bateau vendu taxé à 10%, enfin une foule de biens non imposés venant d'Égypte, des comestibles, mais aussi certaines toiles, de la nourriture indienne et des garçons jeunes (esclaves ou correspondants pour les former au commerce ?), des chèvres d'Abyssinie (Somalie ici ?).

Cinq taxes étaient imposées à l'époque ayyūbide [36], encore dénommées *ʿašūr* et *ḍarā'ib :*

• L'ancien *ʿašūr* ou octroi perçu en espèces (*wa huwa mālu 'l-furḍa*), qui, au vu de cette définition, n'a plus rien à voir avec le terme *ʿušr*, pl. *ʿušūr* (correspondant à un dixième, d'où la traduction par dîme), puisqu'il s'agit d'un simple droit de douane ; il s'apparenterait plutôt à un *maks*. Le *ʿašūr* a été introduit par les Zurayʿides, mais des souverains ayyūbides ont frappé certains produits à l'origine exclus : augmentation de la taxe payée sur le fer par Sayf al-Islām b. Tuġtikīn (579/1183-593/1197) ;

[33] S.D. Goitein, « From Aden to India. Specimens of the Correspondance of India Traders of the 12th. C. », *JESHO* April 1980, 43-66, en particulier 45 (liste des objets de commerce).

[34] S.D. Goitein, « New Lights on the Kārim Merchants », *JESHO*, I, 1958, 175-184.

[35] S.D. Goitein, *A Mediterranean Society*, Univ. of California Press, 1967 sq., 6 vol., mais surtout vol. I : *A Mediterranean Society : Economic Foundations*, 1967, index et vol. VI, *Cumulative Indices* ; *idem*, *Letters of Medieval Jewish Traders*, Princeton U.P., 1972 ; W. Diem a. H. Peter Radenberg, *Dictionary. The Arabic Material of S.D. Goitein's A Mediterranean Society*, O. Harrassowitz Verlag, 1994 ; R.B. Serjeant, « Early Islamic and Medieval Trade and Commerce in the Yemen », *in* W. Daum, *3000 Years of Art and Civilisation in Arabia Felix*, Innsbruck - Francfort-sur-le-Main, 1987, 163-166, en particulier 164, col. 2, et *idem*, « The Ports of Aden and Shihr (Medieval Period) », *in* R.B. Serjeant, *Variorum Reprints*, London, 1981, 207-224.

[36] Pour plus de détails, cf. G. Rex Smith, « Have you Anything to Declare ? Maritime Trade and Commerce in Aden. Practices and Taxes » *in idem, Studies in Medieval History...*,1997, 127-139, et *idem*, « More on the Port Practices and Taxes on Medieval Aden », *in ibid.*, 208-218.

• Le *ʿašūr al-šawānī* levé pour construire et entretenir les galères par Tuġtikīn b. Ayyūb en 579/1183, mais la perception d'une taxe de 10% *ad valorem* sur les marchands, justifiée pour les protéger contre les pirates, n'eut lieu qu'en 613/1216 sous al-Masʿūd Yūsuf ;

• La *zakwa* (avec une *Dār al-zakwa*) était prélevée sur toutes les marchandises non soumises au *ʿašūr*, et fut introduite en 1228-1229 ;

• La *wakāla* (avec une *Dār al-wakāla*) et la *dilāla* ou courtage semblent perçues par des membres de la *furḍa.*

Un autre document tout aussi important, un tonlieu d'Aden datant de 1412-1413 [37], mais guère étudié quant aux marchandises commercialisées et au système des taxes, a fait l'objet, ainsi qu'un autre document, *al-Daftar al-ḫalifī al-sulṭānī al-muẓaffarī* (collection privée de Muḥ. Ǧāzim à Ṣanʿā') d'une thèse de Ph. D. soutenue à Manchester en 1993 [38] : l'impétrant y montre (tableau, p. 239 et le chap. X : *Domestic and Foreign Trade*) que les listes de marchandises se recoupent, même si le volume a augmenté, ainsi que leur valeur : elles se montaient à 600 000 *dīnār malikī* pour 70 à 80 bateaux en 1228-1229, 300 000 en 1318, 1 700 000 en 1398, 1 470 000 en 1411, 1 000 000 en 1414, pour retomber par la suite. Quant au système des impôts chez les Rasūlides (chap. XI de la thèse), il ne comprend plus que le *ʿašūr* et le *ʿašūr al-šawānī*.

TRADUCTION

[p. 114] Lorsque les bateaux sont empêchés par [les vents] de mousson d'arriver au port d'Aden (*ṯaġr ʿAdan*), [les équipages] amènent sept bœufs sur la montagne Ṣīra [39] au moment où le soleil se lève, et les laissent là jusqu'au milieu de la nuit. Une fois que la nuit avance vers le matin, ils ramènent les sept bœufs à Aden [à l'exception] de l'un d'eux qui reste

[37] Il a été signalé et introduit par R.B. Serjeant et Cl. Cahen, « A Fiscal Survey of the Medieval Yemen », *Arabica*, IV 1957, 23-33, en particulier l'organisation générale du texte fournie par R.B. Serjeant, 24-26 (différentes taxations portant sur l'intérieur du pays, les forteresses), mais c'est la section III, sous-section C qui enregistre les règlements et impôts frappant le capital des ports et villes-frontières et se divise en taxes *ʿašūr* perçues dans les ports d'al-Šihr, Aden, al-Ahwāb, pourvus de *furḍa*, et enfin dans une autre sous-section il s'agit du *maks* des [îles] Dahlak, perçu sur tout ce qui vient d'Égypte.

[38] Dr Nayef ʿAbdullah Al-Shamrook, *The Commerce and Trade of the Rasulids in the Yemen 630-865/1231-1454*. L'auteur de l'article tient particulièrement à remercier Éric Vallet, agrégé d'histoire, membre de l'UMR 8084/Cnrs, qui prépare actuellement une thèse sur les marchands du Yémen à l'époque rasūlide sous la direction de Françoise Micheau, professeur à Paris I, pour lui avoir permis de consulter un exemplaire de cette thèse.

[39] La montagne Ṣīra désigne une île au large et à l'est de la péninsule d'Aden, appelée Šamsān de nos jours et autrefois ʿUrr ʿAdan : formée d'une chaîne de montagne, la péninsule est percée d'une brèche faisant face à l'île de Ṣīra. Cette dernière semble constituée pour partie de la montagne al-Manẓār (cf. *Tarīḫ*, 111) et à son sommet s'élève le palais Al-Manẓār (cf. *ibid.*, 115) ; elle précède le port médiéval situé à l'E de la péninsule et abrité des vents d'*azyab* (mousson du NE) par un môle ou *šaṣna* et permettait de contrôler l'arrivée des bateaux toujours organisés en convoi (cf. ce passage, l'emploi du pluriel *marākib*) et d'avertir gouverneur et autorités douanières (*al-furḍa*). Cette montagne est associée, vraisemblablement en raison du caractère volcanique de la péninsule, à une légende musulmane chiliastique, en ce sens que le jour du Jugement dernier en sortira un feu qui poussera devant lui les créatures jusqu'au lieu du rassemblement final, ou au cycle hindou du Ramāyana, puisque le dieu-singe Hamūnat y vient délivrer Sīta, l'épouse de Ramācandra, alors tenue prisonnière par un *ʿifrīt* ou démon (cf. *Ta'rīḫ*, 111 ; voir aussi le thème du souterrain reliant Ujjaini, lieu de la coupole indienne du monde/centre du monde et Ṣīra : *Ta'rīḫ*, 112-113).

là, en son lieu. Lorsque le matin apparaît, ils le sacrifient sur place et appellent ce sacrifice « sacrifice de la montagne ». Lorsque cette action est accomplie, les bateaux [peuvent] avancer en se suivant les uns derrière les autres. On a institué [cette] coutume (*sunna*) dans les temps anciens, sous le règne des Banū Zurayʿ [40] et d'autres [dynasties] arabes. Toutefois, ce que nous venons de mentionner a cessé à notre époque.

Section

Lorsqu'un bateau, au cours de son voyage, double (*ḥāḏa*) [41] la ville de Socotra [42] ou la montagne Kudummul [43], on dénomme ce doublement *al-fūla* ; [les équipages] choisissent une marmite [en cuivre], où ils posent une voile, un gouvernail parmi tout un ensemble de gréements de bateau, et y disposent, à titre de nourriture, un peu de noix de coco [44], du

[40] Sur ces B. Zurayʿ, qui ont régné à Aden entre 473/1080-569/1173, pour les Ṣulayḥides en raison de leur sympathie envers la cause fāṭimide, voir G.R. Smith, « The Political History of the Islamic Yemen down to the first Turkish Invasion (1-945/622-1538) in W. Daum (éd.), *Yemen, 3000 Years of Art and Civilisation in Arabia Felix*, Innsbruck - Francfort-sur-le-Main, 1987, 132 ; *EI²*, éd. angl. XI, 2002, *s. v.* al-Yaman, 272, col. 2 ; *EI²*, éd. angl XI, 2001, 372 ; ainsi que les informations fournies par *Ta'rīḫ*, 121-126 et 127-128 : rôle de constructeur à Aden.

[41] *Al-fūla* vient du verbe *fūla*, qui signifie passer en face de quelque chose ou dépasser la moitié du chemin, il a, en nautique, le sens de doubler et est un quasi-synonyme du verbe *ḥāḏa* (cf. à ce sujet Aḥ. b. Māǧid, *Ḥāwiya al-iḫtiṣar...*, éd. I. Ḫūrī, *BEO* XXIX, glossaire, 297 et vers 184, p. 341 ; *idem, al-Maʿlaqīya, BEO* XXXIX-XL, vers 35, p. 334, où, sous la forme *fawla*, la racine verbale a le sens de passer devant Ceylan). G.R. Tibbetts, *Arab Navigation in the Indian Ocean...*, Londres, 1970, glossaire, 537, fait de *fūl* un *maṣdar* de *fāla* ou peut-être de *fa'la* dont le sens serait arriver à, en, et ce, se fondant sur un passage du *K. al-fawā'id*, éd. c., 62. Or, cette référence se lit *qawla*, non *fawla*, et peut se comprendre comme suit : on prend des mesures latitudinales sur Canope et la Croix du Sud, toutes deux ayant une hauteur de huit doigts par trois doigts de la Polaire durant la grande saison de navigation pour celui qui traverse, et [Canope] lui sert de guide conformément aux propos (*qawl*) du [pilote] et aux lieux d'atterrissage [qu]'il [a déterminés].

[42] La ville de Socotra : il doit s'agir d'une confusion avec l'île de même nom. En effet, c'est sur la côte nord de l'île qu'au débouché de rivières se trouvent des sites pouvant comporter des lieux, qui pourraient recevoir le nom de villes, dont Sūq (cf. *EI²*, IX, 806, col. 2). De fait, l'île constitue un point de repère pour les marins appareillant de la côte somalie au S du cap Ḥafūnī ou de l'Inde pour gagner Aden ou vice-versa : faire voile vers Socotra, car on n'y débarquait pas, depuis la côte arabe (Yémen et Aden) ou somalie, avait lieu au début ou en fin de saison *kaws* (mousson du SO), soit de la mi-mars, fin avril-début juin et fin août-début septembre à octobre, et depuis la côte al-Aṭwāḥ (du cap al-Ḥadd à l'île Maṣīra), mettre à la voile pour Socotra n'était pas difficile du début à la fin de la mousson NE. Quant à ceux qui partaient du cap Fartak ou de Ḫayrīǧ, la navigation n'était permise que par brises légères, car ils voyageaient face au vent *kaws* comme *azyab*. Par ce dernier, c'est impossible depuis al-Šiḥr entre le 27 septembre et le 10 décembre en raison de sa violence (coups de vent) et au début du vent *kaws*, donc jusque vers le 9 mai, la région d'al-Šiḥr et la côte N de Socotra étaient la proie de violents coups de vent ou *zuḥūn*, alors qu'un fort courant longeait cette côte... (cf. Aḥ. b. Māǧid, *K. al-fawā'id...*, 316-319, et d'amples informations sont à recueillir *in* Sulaimān al-Mahrī, *al-ʿUmda al-mahrīya fī ḍabt...*, Damas, 1970, chap. VI sur les destinations entre la côte sud-arabe, l'Inde et l'Afrique, Socotra étant quasiment ignorée, preuve qu'elle ne jouait qu'un rôle de point de repère et de prise de relevés).

[43] La montagne Kudummul constitue la frontière entre le pays des Kināna et le Yémen : elle se trouve en pleine mer près du [port] de Ḥamiḍa et fait face sur la côte à Umm-Ǧahdān (al-Hamdānī, *K. ṣifat ǧazīrat al-ʿArab*, éd. D. H. Müller, Brill, Leyde, 1884, 51) et pour Ibn Māǧid, *op. cit.*, 362, 367, 377 et 378, Kudummul, presque toujours associée à Ḥamḍ, se situe, en mer Rouge, à l'entrée d'un chenal dans les îles Farāsān (cf. les conseils donnés au pilote : celui qui appareille de Kudummul ou de Ḥamda doit naviguer, de nuit, vers la droite dans Baṭn al-Ušairim et revenir vers la pleine mer de peur des endroits dangereux de Rikbain et Ġurāb...). Ce Kudummul, certainement une montagne, pourrait servir de repère, mais dans la mer Rouge, la navigation entre Djedda et le Bāb al-Mandeb se repère aux îles Saibān et Ẓuqar : cf. S. al-Mahrī, *ʿUmda...*, 160-161.

[44] Lecture d'O. Löfgren *in Arabische Texte zur Kenntniss der Stadt Aden...*I, 33 : *min qalīl...* suivi d'une lacune, à laquelle, n. 9, il donne plusieurs interprétations : *fanā wa qīr*, soit [herbe] *fanā* et poix (d'après Lane-poole, *An Arabic-English Lexicon*, 2451, col.1.), ou *min fulful fa-nārqīyū*, soit poivre et pavot (d'après Steingass, *Persian-English Dictionary*, 1370, et Dozy, *Supplément* II, 613).

sel, et des objets de peu de valeur [45], [enfin] la jettent dans la mer au milieu des vagues en furie. Les gens d'expérience affirment : la pratique (*al-ḫibra*) [montre] que [la marmite] arrive en bon état au pied de la montagne.

À l'époque des Coptes et des [anciens] Grecs, au moment de la crue du Nil, était prise une fille (*bint*) puînée, vierge, à l'aspect extérieur le plus beau qui puisse exister, parée de la plus magnifique parure, revêtue de bijoux et de vêtements et on la menait en public accompagnée de tambours et d'instruments à vent pour la lâcher dans le Nil. On mit un terme à cette façon de pratiquer à l'époque du Commandeur des croyants ʿUmar b. al-Ḫaṭṭab – qu'Allah soit satisfait de lui !

À A.g.h. [46] et dans l'ensemble des contrées (*aʿmāl*) de l'Inde et du Sind, lorsque quelqu'un plante de la canne à sucre, il consacre une offrande votive à l'idole ; lorsque sa canne s'est beaucoup levée, il rachète un être humain. Si sa canne [à sucre] est saine, il a recours comme stratagème à [? [47]] qu'il égorge, en répand le sang sur les racines [p. 115] de la canne à sucre lors de la fête appelée par eux *Al-Dīwānī*. Lorsque [le niveau] du rivage du Sind monte au moment où commencent [à se manifester] crue et courant fort, on s'empare du petit d'une gazelle, le revêt [48] d'un tissu rouge, le parfume, le vaporise [à l'encens] et on le lâche dans un endroit [où l'eau est] la plus profuse, au plus fort du flot s'écoulant et au plus violent de la véhémence. C'est alors que [le niveau] de l'eau baisse selon le choix d'Allah. Nous n'avons mentionné ces [récits] que pour les faire ressortir dans nos propos et dans ce que nous avons déjà dit. Mais Allah est le plus savant !

[p. 116] *Construction d'Aden* [49].

Lorsque l'Empire des pharaons s'effondra, l'endroit [= Aden] fut réduit à l'état de ruines avec la fin de l'Empire [des pharaons], tandis que la presqu'île d'Aden fut habitée par un groupe de pêcheurs, qui se livrait à la pêche en cet endroit. Ils y restèrent longtemps, Allah leur procurant subsistance et moyens d'existence [nécessaires], jusqu'au moment où les habitants d'al-Qumr [50] s'[y] rendirent dans des bateaux et avec un grand concours de gens, et mirent la main sur la « péninsule » (*ǧazīra*) [d'Aden] après [en] avoir expulsé les

[45] Autre hypothèse de lecture d'O. Löfgren, *Arabische Texte*.. I, 33, n. 10, *al-rummān*, la grenade.

[46] O. Löfgren, *Arabische Texte*... I, 34, n.1, fournit plusieurs interprétations : soit A.ḥ.h dans le *Zāb* (Ifrīqīya) d'après al-Yaʿqūbī, *K. al-buldān*, *BGA* VII, 351, l. 19 ; soit Aǧiya (région de Barka : ville au bord de la mer) d'après *idem*, 343, l. 11, mais aussi Yāqūt al-Rūmī, *Muʿǧam al-buldān*, éd. Wüstenfeld, I, 573 ; soit une troisième hypothèse plus convaincante d'après le contexte : il s'agirait d'Aceh (= Atchīn) au N de Sumatra d'après G. Ferrand, *Relations de voyages et textes géographiques*..., Paris, 1914, II, 686, cependant ce royaume n'a eu de l'importance qu'après 1530 de notre ère.

[47] *Baʿḍu qiṣār al-aʿmār* dont le sens nous échappe.

[48] Sur ce sens de *hallala*, cf. Lane-Poole, *op. cit.*, II, 620.

[49] Passage trad. *in* F. M. Hunter, *op. cit.*, 18 et G. Ferrand, « Le kouen louen... », *JA* XIII, 1919, 411-419.

[50] *Al-Qumr in* O. Löfgren, *Arabische Texte*..., 35 et G. Ferrand, *op. et loc. cit.*, mais *al-qamar in* F.M. Hunter. L'identification d'*al-Qumr* avec Madagascar n'est assurée que dans les routiers nautiques arabes : cf. Aḥ. b. M., *Ḥāwiyat al-iḫtiṣār fi uṣūl ʿilm al-biḥār*, *BEO*, 1971, chap. V, vers 101-144, consacrés aux directions de navigation de l'île de Madagascar ; chap. VII, vers 135-144 : traitant des routes au long cours ayant pour points de départ les ports de Madagascar, ainsi que notre trad. de ce routier en cours ; *idem*, *al-Sufāliya*, éd. c., chap. V, vers 631-639 : la situation d'*al-Qumr* et des îles adjacentes, vers 640-655 : la mesure latitudinale de P.O au-dessus d'al-Qumr et des îles voisines ; vers 656-676 : les routes au long cours des îles [Comores] à la côte africaine et les routes de navigation des *Sawāḥil* aux îles de Madagascar et des Comores, sans compter ce qu'apportent deux autres routiers de Sulaimān al-Mahrī.

Il est impossible, sinon difficile, de relier les informations tirés des géographes arabes sur l'Ile d'al-Qumr et Madagascar avant 1150 de notre ère : elle est alors associée aux Montagnes de la Lune ou *Ǧibāl al-Qamar*, c'est-à-dire les souces du Nil dans une Afrique mythique ou à l'île de Qanbalū et à

pêcheurs de force [51] ; ils s'établirent sur les sommets de la montagne Rouge (*al-Ğabal al-Aḥmar*) [52], [de la montagne] *Ḥuqqāt* [53] et de la montagne *al-Manẓār* [54] : c'est une montagne qui domine l'arsenal (*al-ṣinā'a*) [55]. Leurs monuments (*aṯāru-hum*) [sont encore visibles] jusqu'à présent et leurs constructions sont toujours existantes en pierre et en [mortier] de gypse, dont sont emplies les vallées et les montagnes de ce [pays] [56]. Le poète a dit (*raǧaz*) :

« Quant à moi, les pleurs que je verse sont abondants,
car [leurs] demeures (*al-manāzil*) sont désertées.
Le conducteur de leurs chameaux est parti,
et l'angoisse (*al-balābil*), [née de la séparation], monte.
Je m'arrête dans leurs quartiers d'habitation (*fi rubū'i-him*),
délirant à leurs propos et demandant :
Ô demeures (*yā dāru*) ! Quelles nouvelles [en avez-vous] ?
Retournez-moi rapidement une réponse !
On me répondit, depuis ces quartiers de résidence,
en poussant des lamentations et des cris :
Je pleure [des larmes] de sang, ô négligent !
Les caravanes sont déjà parties !
J'ai parmi eux une maîtresse séduisante,

l'oiseau *ruḫ ;* après cette date, il s'agit d'une île de très grande étendue, divisée en une multiplicité de royaumes, située soit dans le Baḥr al-Hind du côté de Sribūza, à son extrémité orientale, là où commence l'océan Environnant (cf. al-Dimašqī, *K. nuḫbat al-dahr*..., éd. Fr. Mehren, 1866, 148), ou encore elle confine aux îles Laquedives Maldives (cf. al-Idrīsī, *K. nuzhat fi'ḫtirāq al-muštāq al-āfāq,* Naples, *apud* Brill, Leyde, 1970, I, 69), ou encore dans le Baḥr al-Zanǧ, bien que, chez ces deux auteurs, de nombreux traits ethnographiques (port de la *fūta*) les rapprochent des Indiens et des habitants du Mahrāǧa.

Et pourtant l'île a connu des établissements soit musulmans, soit important du matériel islamique : voir, à ce sujet, *EI*², éd. fr., V, 1986, 945, col. 2-946, col.1, mais surtout aux XIVe et XVe s. de notre ère avec Vohémar, Sa'da et Langānī, où tissus, perles et céramiques islamiques et chinoises étaient importés.

[51] *Bi 'l-qamar in* G. Ferrand, *op. cit.*, 473, tandis qu'il faut lire avec le *Ta'rīḫ*, éd. Löfgren, 116 : *bi 'l-qahri.*

[52] D'après les données du *Ta'rīḫ*, 132, il s'agit de la montagne, au pied de laquelle se trouvait al-Darb, où conduisait la route d'al-Za'farān, ou encore, 116, une des montagnes de la péninsule d'Aden habitée par les gens de Madagascar, par la suite délogés par les Barbarins (= Somalis).

[53] Montagne de la péninsule d'Aden habitée, selon la légende indienne du Ramāyana, par Ravana (sables de *Ḥuqqāt*), puis par Hanūmat, le dieu-singe, venu délivrer Sītā, l'épouse du dieu Ramācandra, retenue prisonnière sur Ṣīra par un *'ifrīt* (*Ta'rīḫ*, 116 et 112). Elle délimite avec la montagne Ṣīra le bassin d'al-Ma'ǧalain aux eaux agitées par une houle terrible (*Ta'rīḫ*, 115) et son sommet fut habité par les gens d'*al-Qumr*. Le dernier *Dā'ī* d'Aden, Muḥ. b. Abū 'l-Sa'ūd b. Zuray' (*Ta'rīḫ*, 126) donna l'ordre d'étendre le mur d'enceinte de la forteresse al-Aḥḍar au Ǧ. Ḥuqqāt, mais le mur, battu par les vagues, fut détruit et reconstruit avec des joncs tissés ; c'est 'Umar b. 'Uṯmān b.'Alī al-Zanǧīlī (571/1175-11579/1183), représentant de Tūrānšāh, premier sultan ayyūbide du Yémen, à Aden, qui dota la ville d'un véritable mur courant le long des hauteurs du Ǧ. al-Manẓar à l'extrémité du Ǧ. al-'Uzz (avec porte *Ḥuqqāt*) et édifia un second mur sur le Ǧ. al-Aḥḍar, s'étendant de la forteresse al-Aḥḍar à al-Ta'kar, au sommet des montagnes, ainsi qu'un autre mur le long du rivage d'al-Ṣinā'at au Ǧ. al-Ḥuqqāt, où 6 portes furent perçées (*Ta'rīḫ*, 128). Il semble que cette montagne se trouve près de la côte E.

[54] Elle est en face, tout comme Aden, de la montagne Ṣīra et on rapporte qu'elle en fait partie (*Ta'rīḫ*, 111) ; elle fut habitée par Ravana et occupée par les gens d'al-Qumr. Elle a été intégrée dans la construction d'un mur qui se poursuit jusqu'au Ǧ. 'Urr (cf. note précédente).

[55] Al-Ṣinā'at est mentionnée à deux reprises dans le *Ta'rīḫ* : la montagne al-Manẓār la domine (116) et elle fait partie d'un mur édifié le long du rivage (cf. n. 53). G. Ferrand, *op. cit.*, 417) donne à ce terme le sens de bâtiments du port. Mais il faut lui donner le sens de *dār al-ṣinā'at* avec Dozy, *Supplément* I, 842, d'autant plus que les galères instituées par le premier sultan ayyūbide devaient être construites et entretenues dans un lieu destiné à cet effet.

[56] G. Ferrand, *op. et loc. cit.*, lit : en pierres et en [mortier] de gypse provenant de ces vallées.

svelte [et] aux bonnes dispositions naturelles [57] :
sa joue a la couleur de la rose
et sa taille a la minceur et la sveltesse d'un rameau. »

[Les gens d'al-Qumr] avaient l'habitude de partir d'al-Qumr, [pour] arriver directement à Aden, en une seule saison de navigation [58].

Ibn al-Muǧāwir ajoute : « Ces peuples (*tilka 'l-umam*) se sont éteints, de même que [la fréquentation] de cet itinéraire (*ṭarīq*) a pris fin. À notre époque, il ne reste plus personne qui ait connaissance de la route maritime [prise] par [ces] gens (*maǧrā 'l-qawm*) [59], ainsi que de leurs conditions [de vie] et de [l'état] de leurs affaires. »

Section.

Ibn al-Muǧāwir poursuit : « D'Aden à Maqdišūh, il y a une saison de navigation (*mawsim*), de Maqdišūh à Kilwa une deuxième, et de Kilwa à al-Qumr une troisième. Ces gens (*al-qawm*) [d'al-Qumr] avaient l'habitude de réunir ces trois saisons de navigation en une seule. Un bateau navigua d'al-Qumr à Aden, en prenant cette route maritime (*bi-haḏā 'l-maǧrā*), en l'an 626/1228-1229. Il appareilla [60] d'al-Qumr pour mouiller à Aden, bien que sa destination était Kilwa. Leurs [= les gens d'al-Qumr] bateaux possèdent des balanciers [61], en raison de l'étroitesse des mers, de la difficulté de leur accès et de leur faible profondeur [62]. Lorsque les gens [d'al-Qumr] perdirent leur puissance [à Aden] et que les Barbarins (*al-Barābir* [63]) prirent le dessus sur eux, ils les en expulsèrent. Ils prirent possession du pays (*balad*) et habitèrent la vallée (*al-wādī*) : un endroit, qui est encore actuellement occupé par des huttes faites de nattes (*ṣarā'if* [64]). Ce sont [= les Barbarins] les premiers qui édifiè-

[57] *Rašiqatu 'l-šamā'ili,* bien que le second hémistiche se termine en *lu* : cf. sur ce point, A. Wright, *A Grammar of the Arabic Language* II, 357 A.

[58] Sur les saisons de navigation, voir l'introduction.

[59] *Maǧrā*, pl. *maǧārī* et *muǧāra*, pl. *muǧārāt :* un terme de nautique au sens voisin de *dīra*, pl. *dīr* (*dayrāt, dā'ira,* pl. *dawā'ir*, désignant le cercle, donc le compas et la rose des vents, peut aussi avoir le sens de cap, tandis que l'orientation d'une côte, donc la route qui la suit se dit aussi *dā'ira*) ne se confond pas avec lui : il marque plus un cap qu'une route, mais recouvre aussi les deux : cf. Aḥ. b. Māǧid, *K. al-fawā'id...*, éd. c., 199 : « parfois *dīra* est plus sûre que la hauteur d'astres, parfois non, mais la *maǧrā* bien choisie est meilleure » et chez S. al-Mahrī, *Tuḥfat al-fuḥūl*, ms. de Paris nº 2259, 56 rº, l. 3-4 : « quant aux *maǧārī* calculées... elles combinent les *dīr*, les hauteurs, les distances... » (voir H. Grosset-Grange, *Glossaire nautique arabe ancien de l'océan Indien* C.T.H.S., Paris, 1993, 54-55).

[60] Habituellement la particule *kāna* précédant un verbe à l'inaccompli exprime une action continue ou qui se répète dans le passé : *kāna* précédant un *māḍī* aurait convenu (cf. ci-dessus, n. 12).

[61] *Li marākibi-him aǧniḥatun :* leurs bateaux possèdent des ailes. Ce serait la première mention de pirogues à balanciers ou *praos,* vu le contexte : étroitesse des mers... Leur aire d'extension à la fin du XVe s., et certainement avant (cf. R. Kent, *Early Kingdom in Madagascar*, 1500-1700, N.Y., 1970, index et *s.v., prao*) couvrait l'Est africain, Madagascar et Ceylan, ainsi que la Malaisie et l'Indonésie : cf. *The Book* de Duarte Barbosa, trad. M. Dames, Londres, 1925, II, 193 et *The Suma Oriental* de Tome Pires, trad. A. Cortesao, Londres, 1944, I, 163, 203, 217 et 226-227.

[62] Les caractéristiques de ces mers, telles qu'elles sont décrites par Ibn al-Muǧāwir renvoient aux routiers nautiques arabes : pour un seul exemple, mais il y en a beaucoup d'autres, voir Aḥ. b. M., *Ḥāwiya al-Iḫtiṣār...*, par. 43, vers 126-127, à propos des parages entre le Zanǧ et Madagascar : « si tu tiens un cap médian entre leur midi, tu évites la confusion ; toutefois, c'est un lieu resserré (étroit) et pleins de dangers sont ses hauts-fonds, tandis que vagues et courants sont formidables. »

[63] Par *Barbar*, pl. *Barābir*, il faut entendre les populations somalies dont les habitations s'étendent de Baṭa, à 17 jours au S de Zalāġ (= Zayla') jusqu'à Merca et qui habitent de petites localités appelées *hāwiya* (nom d'un sous-groupe actuel de Darood ou *Hawiye*) autour de la montagne Ḫāqūnā (= Ḥafūnā), selon al-Idrīsī, c. 1154 de notre ère, *K. nuzhat...*, éd. c., I, 45 et 48. Yāqūt al-Rūmī, c. 1230-1250 de nore ère, *Muʿǧam al-buldān*, éd. Wüstenfeld, I, 502 et IV, 602, les fixe entre Zayla' et Maqdišūh (des clans arabes au milieu de Barbarins). Quant

rent des huttes faites de nattes à Aden. Après eux, l'endroit (*al-makān*) fut laissé à l'abandon et il resta, en cet état, jusqu'au moment où [y] émigrèrent les gens de Sīrāf [65], partis de Sīrāf, dont mention a déjà été faite.

[p. 138] *Description de l'arrivée des bateaux à Aden* [66].

Lorsqu'un bateau arrive à Aden, et que les guetteurs [67] l'aperçoivent, la vigie [68] au sommet d'une colline (*ʿalā ǧabalin* [69]) crie d'une voix forte « *Hīriyā* [70] ! ». Cette [colline] constitue l'extrémité de la montagne Verte (*al-Ǧabal al-Aḫḍar*), sur laquelle est construite la forteresse al-Aḫḍar (*al-Ḥiṣn al-Aḫḍar*), appelée à l'origine Sīrsīh [71]. La vigie [72] est incapable de distinguer [clairement], si ce n'est au lever ou au coucher du soleil, car, à ces moments, les rayons du soleil frappent la surface de la mer, rendant visible [73] ce qui se trouve à une distance éloignée. La vigie aura placé [74] devant elle un bâton (*ʿūd*), si bien que, lorsque quelque chose lui apparaîtra sur la mer dans des contours flous, il comparera [la hauteur] de cette dernière avec une [marque sur] le bâton, et, s'il s'agit d'un oiseau ou autre [animal de ce type], il ne cessera d'aller à droite ou à gauche, de monter et de descendre, si bien qu'il saura que ce n'est pas [la] chose [75] [en question]. Mais si [l'objet] aux contours flous, qui apparaît (*al-ḫayāl*), se maintient dans la droite ligne de l'ombre [portée] du bâton [76], il est [alors] établi pour la [vigie] qu'il s'agit d'un bateau.

aux routiers nautiques, ils fixent leur extension N entre Zaylaʿ et le cap Filuk, mais demeurent vagues sur l'extension S. Ils semblent former un groupe assez important à Aden : trois puits portent leur nom (*Ta'rīḫ*, 133), ils sont les seconds dans l'ordre chronologique à habiter Aden (cf. *op. cit.*, 116) et constituent la majorité de la population d'Aden avec les Abyssins (cf. *op. cit.*, 134).

[64] *Ṣarīfa*, pl. *ṣurf*, *ṣirāf* et *ṣarīf* désigne la stipe des palmiers séchés (cf. Lane-Poole, *op. cit.*, 1682 et Dozy, *op. cit.*, I, *s.v.*), un synonyme de *ḥūṣ* (cf. *Ta'rīḫ*, 51 : les constructions à Djedda érigées par la postérité des Perses sont faites en pierres et en *ḥūṣ*).

[65] Selon le *Ta'rīḫ*, 42, les habitants de Sīrāf émigrèrent de leur ville pour gagner Djedda (ils en furent chassés en 473/1080-1081 par le Šaiḫ de La Mecque) et d'autres côtes. Le *Ta'rīḫ* leur attribue une importante activité de construction à Djedda (enceinte, caravansérails, creusement de puits et érection de citernes..., 48-49, 51), à al-Rāḥa et al-Ḥāwī (55), nouvelle fondation d'al-Munḏarīya (97) et surtout à Aden (pont al-Maksir réunissant Aden au continent (106), puits, citernes, tanneries, près de la mosquée-cathédrale, découvertes lors d'une crue du *sail* (120), mais étrangement aucune enceinte). Cette émigration n'est pas datée, mais elle a dû s'échelonner sur un long laps de temps, à la fin du Xe s. et au début du XIe s., et s'accomplir au sein de clans et/ou de lignages : cf. J. Aubin, « La ruine de Sīrāf et les routes du golfe Persique », *Cah. de civilis. médiev.* II, 1959, 297, 299 et 300, où il montre qu'elle fut achevée à la fin du XIe s. à la suite d'un renversement des routes commerciales et de la montée en puissance de l'île de Qīš.

[66] Ce passage a éte étudié en détail et trad. par Landberg, *Études sur les dialectes de l'Arabie méridionale*, 1901-1913, II, 1324 sq.

[67] *Al-nāẓirūna* chez Löfgren, *Ta'rīḫ*, mais pour Landberg, *op. cit.*, c'est *al-nāẓūr*, le gardien ou la vigie, un synonyme de *nāṭur*.

[68] *Al-nāṭūr* in *Ta'rīḫ*. Landberg, *op. et loc. cit.* et O. Löfgren, *Arabische Texte...* I, 56 optent pour *al-nāẓūr*, si bien que celui-là comprend le texte comme suit : lorsqu'un bateau arrive à Aden et que le gardien/la vigie, qui se trouve sur une colline, l'aperçoit, il crie...

[69] Elle occupe l'extrémité de la montagne Verte, où s'élève la forteresse al-Ḥaḍrā'.

[70] Selon O. Löfgren, *Arabische Texte...* II, glossaire, 60, en se fondant sur Landberg, *Études...* II, 1324, et *idem, Glossaire daṭīnois*, Leiden, 1920-1923, II, 2886, l'interjection serait liée à *hūrā, hawrā*, petite barque de pêche en Arabie saoudite, et le terme aurait été changé en *hūriyāh*.

[71] Sans autre précision in *Arabische Texte...*

[72] *Al-nāẓir* in Landberg, *op. et loc. cit.*, mais *al-nāṭūr* in O. Löfgren, *Ta'rīḫ* et *Arabische Texte...*, *loc. cit.*

[73] *Fa-yabānu* in Landberg, *op. et loc. cit.*, soit : si bien qu'apparaît.

[74] Sur ce sens de la particule *yakūnu* suivi d'un verbe au *māḍī* avec particule *qad* intercalée, cf. W. Wright, *op. cit.*, II, 21,10.

[75] *Šay'un*, c'est-à-dire le bateau.

[76] La lecture *fay'* est une restitution de Landberg : il faut se demander si un terme comme marque n'aurait pas mieux convenu.

Il fait signe à son compagnon, qui s'écrie à voix haute : « Ô *Hīriyā !* », et ce dernier (*ṣāḥibu-hu*) adresse un signal à son collègue (*ilā rafīqi-hi*) et celui-ci fait signe au coursier/coureur [77], [lui] notifiant [l'arrivée] du bateau. Le coursier/coureur fait alors parvenir la nouvelle [de l'arrivée] des bateaux [78] (*ḫabar al-marākib*) au gouverneur de la cité (*ilā wālī 'l-balad*). Une fois qu'il est parti de chez le gouverneur (*min ʿindi 'l-wālī*), il informe les contrôleurs (*al-mašā'iḥ*) [préposés] à la douane [79] (*al-furḍa*) [de cette arrivée] et, après les avoir quittés (*wa baʿda-hum*), il crie à haute voix du sommet de la colline : « *Hīriyā, hīriyā, hīriyā !* »

Lorsque la masse des gens (*ʿawāmmu 'l-ḫalq*) entend les cris, tous font l'ascension de la colline ou grimpent sur les toits plats [des maisons], regardant en surplomb à droite et à gauche. Si ce que mentionne [la vigie] est exact, on lui fait don pour chaque bateau *d'un dīnār malikī* [80], et ce par un prélèvement sur [les droits] de douane. Mais s'il se trompe, on lui donne dix coups de bâton.

Lorsque le bateau s'approche, les « porteurs de bonnes nouvelles » (*al-mubašširūna*) montent à bord de barques [81] (*sanābiq*) pour aller à la rencontre du *naḫūḏā* [82], ils lui demandent d'où il vient, tandis que celui-ci les interroge sur la cité (*ʿan al-balad*) [p. 139], l'identité du gouverneur et le prix des articles de commerce (*wa siʿr al-baḍa'iʿ*) ; et tous ceux qui

[77] *Ǧrāb in : Ta'rīḫ*, et *Arabische Texte*..., I, 57 (en particulier la n. 1). *In : Arabische Texte*..., glossaire, 25, *ǧurāb* désigne un bateau vide (d'après Kindermann, *Schiff in Arabischen*, Bonn, Dissertation, 1934, 16) ou une carcasse (cf. F. M. Hunter, *op. cit.*, 191). Mais de telles interprétations impliquent l'existence d'une ellipse : *ašāra ilā [ṣāḥibi] ǧurābin*, faire signe au possesseur du bateau. Aussi est-il préférable de revenir à l'interprétation de Landberg, *Études*... II, 1325 : *ḫabbār* ou *ǧarrā*, c'est-à-dire coursier ou coureur.

[78] Ce pluriel (*al-marākib*) - Landberg, *op. cit.*, conserve le singulier – connote la réalité : les bateaux sont organisés en convoi et gagnent l'Inde à date fixe : cf. Abū Maḫrama in L.O. Schuman, *History of the Yemen at the Beginning of the 16th. C.*, Leide, 1967, 10, n. 8 et 23, n. 150 : le 14 juillet 1478, ʿAbd al-Wahhāb (fils du sultan d'Aden) gagna Aden sous prétexte qu'il devait organiser la saison de navigation, c'est-à-dire le rassemblement des bateaux en convoi, à destination de l'Inde. Pour d'autres ex., cf. *Arabische Texte* I, 12-3, *s.v.*, *dār bandar*.

[79] *Al-furḍa*, mot d'origine perse : *furzah*, ou latine : *portus*, généralement traduit par port, implique l'existence d'un poste de douane/péage : cf. *Arabische Texte*... II, glossaire, 50, et références subséquentes.

[80] Sur la valeur de ce dinar à l'époque considérée, voir, par ex., S.D. Goitein, « From Aden to India... » I et II, 1980, en particulier 58, où l'auteur fait état de deux lettres datées de 1132 et de 1149 de notre ère et adressées par Maḍmūn b. Ḥasan, superintendant du port d'Aden et *naǧid* des juifs du Yémen, à un marchand juif établi sur la côte du Malabar ; il appert que le *dīnār malikī* équivaudrait approximativement à un peu plus du tiers du dinar égyptien. *Ta'rīḫ* 114, établit cette valeur à 4 *dīnār malikī* et demi pour un *dīnār* égyptien, et ce par le Sulayḥide Aḥmad b. 'Alī, à une époque un peu antérieure : il est difficile d'y voir là un phénomène d'appréciation du dinar égyptien.

[81] Les *ṣanābiq*, sing. *ṣanbuq*, pour *sanbuq*, pl. *sanābiq* (cf. *Arabische Texte*..., glossaire, II, 40 pour qui le terme serait d'origine sanscrite : *çambūba ;* à cp. à Kindermann, *op. cit.*, 43 sq. et les nombreuses références mentionnées dans ce glossaire) désignent de petits bateaux ou barques attachés à un port et servent tant au débarquement des marchandises qu'au contrôle de l'équipage et des passagers, ou au cabotage ou au bateau accompagnant un plus grand. Toutefois, c'est *zawāriq*, sing. *zawraq* qui est retenu pour Aden au début du XVIe s. de notre ère (cf. G.R. Tibbetts, *Arab Navigation*..., 56). Cette coutume de la barque attachée à une *furḍa* est attestée aussi pour les années 1331-1333 de notre ère par Ibn Baṭṭūṭa, *Riḥla*, trad. H.A.R. Gibb, Hakluyt Society, II, 383 pour Djedda et pour Mogadiscio, II, 374 ; elle dépasse même la mer Rouge et le golfe d'Aden, puisqu'elle fonctionne dans le port de Malacca (Indonésie) au début du XVIe s. de notre ère : cf. S. al-Mahrī, *Minhaǧ al-faḥir*, Damas, 1970, 128.

[82] *Naḫūḏa* (encore écrit *nāḫūḏa* et *nāḫuḏāh*) est d'origine perse : *nāw-ḫuḏa :* il revêt d'abord le sens d'armateur et à une époque plus tardive – semble-t-il – le sens de capitaine ou *rā'is* et parfois celui de pilote ou *rubbān*, sens restreint pour ce dernier à la mer Rouge (cf. *Arabische Texte*... II, glossaire, 59 et les nombreuses références y incluses). Dans les documents de la Geniza du Caire, il semble bien que ce soit le sens d'armateur qui l'emporte (cf. S.D. Goitein, *A Mediterranean Society*..., en particulier, II, 1971 et III, 1976, *s.v.*). Un tel cas est signalé avec le célèbre marchand juif Ramišt de Sīrāf, entre c. 1120 et 1138 de notre ère : cf. S.D. Goitein, *From Aden to India*..., en particulier 57-58 et 60-63. Dans les routiers nautiques il tend à prendre le sens de capitaine, *muʿallimu* étant réservé au pilote au long cours et *rubbān* au pilote de la mer Rouge (cf. Aḥ. b. Māǧid, *K. al-fawā'id*..., 71).

[habitant] la cité, possèdent de la famille ou des connaissances parmi les gens des bateaux, soit se réjouissent [d'apprendre qu']ils [sont en bonne santé], soit reçoivent, de la part [du *naḫūḏā*], des condoléances pour eux, selon le cas échéant [83]. Ils couchent par écrit le nom du *naḫūḏā*, ceux des négociants, tandis que le secrétaire [84] enregistre par écrit l'ensemble des articles de commerce et des étoffes contenus dans la cargaison du bateau (*ğamīʿa mā fī baṭni 'l-markab min matāʿin wa qamāšin*) ; il leur remet ensuite le bordereau de connaissement [85] (*al-ruqʿa*). Les « porteurs de bonnes nouvelles » descendent des barques, qui regagnent alors la cité. Tous se rendent chez le gouverneur, lui délivrent le bordereau de connaissement [rédigé] par le secrétaire, ainsi que la nomenclature des négociants qu'ils avaient couchée par écrit [86], et lui adressent une relation du bateau, de son lieu d'origine et de l'état de sa cargaison. Une fois qu'ils sont sortis de chez le [gouverneur], ils font le tour de la cité pour annoncer [à ceux] dont les parents sont arrivés [dans le bateau] la bonne nouvelle de [leur future] réunion, et chacun [de ces derniers] reçoit de bonnes nouvelles [sur l'état de santé de ses parents].

Lorsque le bateau arrive au mouillage et [y] jette l'ancre, le lieutenant du sultan (*nā'ib al-sulṭān*) les accoste et l'inspecteur (*al-mufattiš*) monte à bord, fouille chaque homme, examinant même avec minutie [leur] turban, [leurs] cheveux, les manches [de leur tunique], les ceintures [87] des pantalons, ainsi que le dessous des aisselles. En outre, il frappe de la main les ceintures [88] [entourant les pantalons] des humains, introduit la main entre les deux côtés du cou [?] (*wa yudḫilu yadā-hu baina 'l-yatai-hi*) et les injurie [89] en proportion des efforts [consentis], [se comportant] comme une matronne (*ʿağūz*) qui fouille les femmes [esclaves], en mettant la main entre leurs fesses (*fī aʿğāzi-hinna*) et dans la vulve (*wa furūği-hinna*).

Une fois que les négociants (*al-tuğğār*) sont descendus du bateau pour gagner la cité le lendemain, ils débarquent leurs effets personnels [90] et, trois jours après, les étoffes et les articles de commerce sont débarqués au poste de douane (*ilā 'l-furḍati*), [où] l'on délie [les marchandises], ballot (*šadda*) après ballot, et [où] l'on compte [les étoffes] pièce par pièce. Mais si, parmi les articles de commerce, [certains sont sous forme] de *buhār* [91], ils sont

[83] *Wa yaqdimu šay'an naḫwa...* : le sens de cette expression demeure hypothétique.

[84] Sur ce sens d'*al-karrānī*, parfois traduit par scribe, voir *Arabische Texte...* II, glossaire, 56 et les nombreuses références citées, et surtout *ʿA'in-i Akbarī* (in G. Ferrand, *Relations de voyage...*, Paris, 1914, II, 548) : il tient les comptes des navires, fournit l'eau aux passagers.

[85] Le sens commun de *ruqʿa* est morceau de papier, placet, requête, mais, dans le contexte commercial médiéval, le terme fait plutôt référence à un certificat de déclaration, à un bordereau de connaissement : cf. S.D. Goitein, *A Mediterranean Society...* II, 1971, index *s.v.*) Il est destiné aux autorités douanières, moyen commode de vérifier la cargaison d'un bateau, et devient alors un synonyme de *šarbīl* ou même de *zimān* (cf. H.R. Idrīs, « Commerce maritime et Qirad en Berbérie orientale », *JESHO* IV, 1961, en particulier, 236, n. 2).

[86] *Maʿa mā katabū-hu min asmā'i 'l-tuğğār :* cette phrase confirme bien que le secrétaire ne s'occupe que de la cargaison.

[87] *Wa ḥuzzata 'l-sarāwīl :* sur ce terme *ḥuzza* = *ḥuğra*, voir *Arabische Texte...* II, glossaire, 28 et I, 58, n. 2 et les nombreuses références.

[88] O. Löfgren, *op.* et *loc. cit.*, se demande s'il ne faut pas lire *ğuḥra*.

[89] Landberg, *op. et loc. cit.* (litt. : *yaštammu-hu*, et le flaire).

[90] Sur ce sens de *dabaš* cf. *Arabische Texte...* II, glossaire, 33 (*dabaš* est synonyme de *qūmāš*), et les références mentionnées.

[91] Sur ce terme *buhār* qui vaut environ 300 *raṭl*, soit *grosso modo*, un poids de 150 kilos (I. Hinz, *Islamiche Masse und Gewichte*, Brill, Leyde, 1970, *s.v.*), voir *Arabische Texte...* II, glossaire, 24, ce que confirme les écrits de S.D. Goitein déjà mentionnés, en particulier S.D. Goitein, « From Aden to India... », 58, 60, 61 et 64 sur les *bahār* de petite mesure.

pesés au moyen d'une balance à peson [92] (*bi'l-qattan*), et on frappe de taxes tout ce qui, aux yeux des [négociants] (*ʿalai-him*), présente un contour ambigu [en matière d'imposition], jusqu'à ce qu'il ne reste plus rien, tandis que [les négociants] jurent par Allah – qu'Il soit exalté et magnifié ! – qu'ils se sont comportés avec droiture [93] devant les « contrôleurs » [des douanes] (*al-mašā'iḫ*).

Ibn al-Muǧāwir ajoute : « C'est à ce moment que le découragement s'empare du négociant, que l'affliction le tue et qu'il demeure dans « la vallée du malheur [94] pour avoir subi un traitement tel, que bénédiction et félicité l'ont quitté à tire d'aile. »

*Description des dîmes [perçues] (*al-ʿašūr*), puis des taxes (*ḍarā'ib*) [selon] les règlements.*

Elles ont été introduites à l'époque du règne des Banū Zurayʿ, mais on rapporte que le premier qui les introduisit fut un juif (*fulānu 'l-yahūdī*), appelé, dit-on, Ḥalaf al-Nahāwandī. Elles restèrent en vigueur, fonctionnant selon les principes et les caractéristiques qui étaient les leurs *in aeternam vitam* (*ilā yawm al-dīn*).

On perçoit sur [chaque] *buhār* de poivre (*fulful*) huit dinars au titre de la dîme (*ʿašūr*), un dinar au titre de la contribution pour les galères [95] et deux dinars pour acquitter l'octroi [96] ; sur chaque ballot d'indigo (*ʿalā qaṭʿati 'l-nīli*), quatre dinars au titre de la contribution pour les galères et un quart [de dinar] pour acquitter l'octroi (*ḫurūǧu-hu min al-furḍati rubʿ*) ; sur chaque *buhār* d'*ankuza* [97], c'est-à-dire d'*asa fœtida* (*wa huwa 'l-ḥiltīt*), huit dinars ; sur [chaque] *buhār* d'écorce de *maḫlab* [98], trois dinars et demi ; sur [chaque] *buhār* de *bambura arundinacea* [99] (*ṭabāšīr*), vingt dinars deux tiers et un dinar au titre de la contribution pour les galères (*šawānin*) ; sur [le bois] *al-dafā'* [100], la moitié de la valeur totale ; sur [chaque] *farāsila* [101] de camphre (*al-kāfūr*), vingt-cinq dinars deux tiers ; sur [chaque] *buhār* de cardamome [102], sept dinars ; sur [chaque] *farāsila* de clous de girofle [103], dix dinars et un dinar au titre de la contribution pour les galères, et, sur une *farāsila* de dix *mann* [104], on prend dix *raṭl* ; sur [chaque] *farāsila* de safran, trois dinars un tiers ; sur [chaque] *buhār* de lin (*kattān*/*kittān*), sept dinars et demi.

[92] Sur ce terme d'origine persane (*kapāna*), voir *Arabische Texte*... II, glossaire, 51, et les références incluses.

[93] L'expression *baḏala ǧahda-hu* (se donner de la peine) a été traduite de cette façon, car ils ont manifesté de la générosité dans leurs efforts.

[94] Sur ce *wādī 'l-dubūr*, il existe deux sens selon *Arabische Texte*... I, 58, n. 9, soit la mort, soit le vent devenu mauvais par allusion au vent *dabūr*, vent de l'O.

[95] Sur ces *šawānī*, dont l'usage est circonscrit à la Méditerranée, voir *Arabische Texte*... II, glossaire, 43, et les nombreuses références. L'institution de cette taxe sur les galères est attribuée *in : Ta'rīḫ*, (14I), à Tūrānšāh b. Ayyūb en 569/1173.

[96] *Al-furḍa* désigne aussi l'octroi et les droits de douane : cf. *Arabische Texte*... II, glossaire, 50.

[97] *Ankuza*, décalé du persan *Ankawfah, Ankafad*, etc., désigne l'*asa fœtida*, une gomme, ce que confirme *ḥiltīt*, l'exsudation de la feuille de *fœtida* : cf. *Arabische Texte*... II, glossaire, 22 et Ibn al-Baiṭar, *Traité des simples*, trad. L. Leclerc, Paris, 1877-1883, I, nº 688.

[98] *Al-maḫlab* est le *liquidambar orientalis* qui produit une résine semblable à de la myrrhe : cf. *Arabische Texte*...II, glossaire, 29, et les références.

[99] *Al-ṭabāšir* (sanscrit *tvak-kṣīra*) désigne les pousses, graines et concrétions siliceuses de *bambura arundinacea* : cf. *Arabische Texte*... II, glossaire, 29, et les références.

[100] Sur ce *ʿūd al-dafā'*, qui devrait désigner une variété de bois d'agalloche (une certaine variété croît au Yémen), cf. *Arabische Texte*... I, 59, n. 10 et II, glossaire, 33.

[101] Sur la *farāsila* (nom d'unité) et au pl. *farāsil*, ou unité de poids de 20 à 30 *raṭl* et utilisée par les Portugais, voir *Arabische Texte*... II, glossaire, 49.

[102] *Al-ḥail*, un décalque du persan *ḥāl* désigne la cardamome : voir *Arabische Texte*... II, glossaire, 61.

[103] *Al-qaranful*, du sanscrit *kaṭukaphalam* : voir *ibidem*, II, glossaire, 52 et références.

[104] Sur cette unité de poids qui varie, cf. Hinz, *op. cit., s.v.*

Lorsqu'un bateau fait l'objet d'une vente, on prélève sur le vendeur [une taxe] de dix pour cent (*min al-mi'ati ʿašarata dīnānīrin*).

On perçoit sur le fer une dîme [s'élevant] à la moitié [de la cargaison]. Elle fut introduite à l'époque du règne de Saif al-Islām Tuġtikīn b. Ayyūb [105], qui fut le premier à [la] prélever sur Abū 'l-Ḥasan al-Baġdādī, ou, selon d'autres, sur un certain al-Farwānī en l'an 598/1202-1203.

Sur [un chargement] de laque [106], [on en perçoit] le quart, ou, selon d'autres, un tiers, ainsi que deux dinars à des fins de notification [107] (*wa dīnāraini istiẓahārān*) ; sur [chaque] *buhār* de garance [108], douze dinars : [cette dîme] fut introduite à l'époque du règne d'al-Malik al-Muʿizz Ismāʿīl b. Tuġtikīn [109] ; toutefois, [on] la [taxait] auparavant de deux dinars, ou, selon d'autres, de trois ; sur [chaque] *buhār* de tamarin [110], trois *ǧā'iz* [111] ; sur dix pièces [112] d'étoffe de lin, deux dinars et demi ; sur dix pièces d'étoffe [de soie ?] [113], [on perçoit] trois quarts de *ǧā'iz* .

[On prélève] sur [p.141] chaque mouton un quart [de *ǧā'iz*] ; sur [chaque] étalon (*al-ḥiṣān*), lorsqu'il entre dans la cité, cinquante dinars : [cette dîme] fut introduite sous le règne d'al-Malik al-Nāṣir Ayyūb b. Tuġtikīn b. Ayyūb [114], mais, lorsqu'on l'exporte par mer, on perçoit soixante-dix dinars. Sur chaque esclave (*ʿalā ra's al-raqīq*), on prélève deux dinars et, lorsqu'il sort par la porte [de la ville], un demi-dinar ; sur [chaque] enfant-esclave [115] [?] de Sindapour (*ʿalā 'l-ʿawīlī* (?) *'l-sindabūrī*), huit dinars [au titre de la dîme] et un dinar au titre de la contribution pour les galères, et on prélève sur [chaque] enfant-esclave [?], sortant [par la porte] un demi-dinar, qui appartient au preneur à bail (*ḍāmin* = fermier ?) de la fabrique de vin [?] (*dār al-nabīḏ*) .

On impose les pièces de tissu en soie, confectionnées à Zabīd (*ʿalā šiqaq al-ḥarīr min ʿamli Zabīd*), d'un demi-dinar et d'un *ǧā'iz* ; [on perçoit] sur [chaque] tissu de Ẓafār un quart [de dinar] plus un *ǧā'iz ;* sur [chaque] pièce de tissu blanc (*ʿalā 'l-šiqqati 'l-baiḍati*) un huitième [de dinar] ; sur [chaque] étoffe de Suse [116] (*ʿalā sūsī*), trois *qīrāṭ* ; sur les *fūṭa* [117] en étoffe de Suse (*ʿalā fuwaṭi 'l-sūsīyi*), un quart [de dinar] et un *ǧā'iz* ; sur [chaque]

[105] Cet Ayyūbide, Abū 'l-Ḏawāris al-Ṣulṭān al-Malik al-ʿAzīz Ṭuġtikīn, surnommé Saif al-Islām, est le deuxième sultan ayyūbide du Yémen (579-593/1183-1197). Dépêché par son père, Saladin, il s'empara de la forteresse de Taʿkar, construisit la ville d'al-Manṣūra (près d'al-Ǧanad) : cf. *Arabische Texte*... II, 16, 36, 42, 50, 70, 77, 132, 152, 223 : extraits du *Ta'rīḫ Ṯaġr ʿAdan* d'Abū Maḫrama.

[106] Sur ce terme *al-lāq*, du persan *lākh*, voir *Arabische Texte*..., II, glossaire, 56 : elle est utilisée pour les apprêts et les teintures.

[107] Autre traduction possible : à des fins d'endossement ?

[108] *Al-fuwwa* désigne une terre tinctoriale ou *rubia tinctorium L.* : cf. *Arabische Texte*..., II, glossaire, 51, et les références.

[109] Al-Muʿizz Ismāʿīl, troisième sultan ayyūbide du Yémen (593-598/1197-1201), cavalier et excellent poète, est crédité de la construction du palais al-Manẓār et s'en prit avec violence aux tenants de l'Ismāʿīlīya : cf. Abū Maḫrama in *Arabische Texte*... II, 29 sq., 24 et 104.

[110] Sur le *ḥumar*, voir *Arabische Texte*... II, glossaire, 30.

[111] Sur cette monnaie valant huit *fulūs* ou 1/12 de dinar, voir *ibid.*, II, glossaire, 24.

[112] Sur ce sens de *maqtaʿ*, voir *ibid.*, I, 60, n. 6 et II, glossaire, 53.

[113] Sur ce sens de *ʿuqda*, qui désigne d'abord un cordon de soie et, par extension, une pièce d'étoffe, voir *ibid.*, II, glossaire, 48.

[114] Quatrième sultan ayyūbide du Yémen (598-611/1202-1214), il exerça le pouvoir après l'assassinat de son frère, al-Muʿizz Ismāʿīl, mais par l'intermédiaire de délégués : cf. Abū Maḫrama in *Arabische Texte*... II, 60 et 24-25.

[115] Si Sindabūr est Goa et ne pose pas de problème, il est difficile de se prononcer sur le sens d'*al-ʿawīlī* : cf. *ibid.*, II, glossaire, 48.

[116] Ce terme désigne une toile de lin de qualité mineure, vu les faibles taxes : cf. *ibid.*, II, glossaire, 41.

[117] Sur ce sens de *fūṭa*, cf. *ibid.*, II, glossaire, 51 : une espèce de châle descendant de la taille aux pieds.

kawraǧa [118] de couvre-lits (*muḥābis*) [119], quatre dinars ; sur [chaque] *kawraǧa* d'étoffe tissée [120] (*aḥwāk*), deux dinars et demi, et il en est de même pour les *subāʿī* [121]. Sur [chaque] *kawraǧa* d'étoffe de calicot [122], [on prélève] deux dinars et demi ; sur les grandes pièces [d'étoffe] *sūsī* en lin [123], deux *ǧā'iz* et un *qīrāṭ*, et sur les petites deux *ǧā'iz* et deux sous (*falsaini*), et sur chaque corbeille de millet (*qafʿa al-ḏurra*), le huitième [de sa valeur]. Qu'Allah soit exalté et qu'Il soit magnifié !

*De la perception de la contribution pour galères (*ʿaṣūr al-šawānī*).*

Les rois des Banū Zurayʿ n'avaient aucune connaissance des galères et ils demeurèrent [dans cette ignorance] jusqu'à ce que Šams al-Dawla Tūrān Šāh b. Ayyūb [124] entra dans le Yémen, amenant avec lui des galères. Lorsqu'il partit [pour la Syrie], ʿUṯmān b. ʿAlī al-Zanǧabīlī al-Takritī [125] devint gouverneur d'Aden (*wālī ʿAdan*), tandis que les galères restèrent à sa disposition, jusqu'à ce qu'il prit la fuite devant Saif al-Islām Tuġtikīn b. Ayyūb qui pénétrait au Yémen.

C'est alors que l'un [des habitants de la cité] les plus doués d'entendement lui adressa ces conseils : « En quoi considères-tu que prélever la dîme sur les négociants soit licite ? »

Il répondit : « Je me conforme à l'antique coutume (*ʿalā mā kanāt ʿalay-hi mulūk*) que suivent les souverains des Ayyūbides. » Et l'[habitant] de rétorquer : « En vérité, ils avaient l'habitude de [la] prélever par coercition. Mais la percevras-tu, toi, d'une façon qui te vaudra les remerciements des gens ? » [Saif al-Islām] demanda : « Comment donc ! » Et [l'autre] de conseiller (*qāla*) : « Dépêche [p. 142] ces galères en mer, qui protégeront les négociants contre les pirates (*al-šurrāq*), et tu combleras [ainsi], dans une certaine mesure, un besoin [que] les [marchands ressentent], au lieu de laisser inutilement [à l'ancre] les [galères] se prélasser au soleil ! Aussi s'exclama-t-il : « Par Allah, en vérité, tu es venu m'apporter un excellent avis ! »

Il dépêcha donc les galères vers l'Inde, si bien qu'ils prirent station au Cap al-Manādiḥ, afin de protéger des attaques des pirates les bateaux des négociants, et il en fut ainsi jusqu'en l'an 613/12I6-1217.

Puis, l'un des principaux [personnages de la cité] (*baʿḍu 'l-akābir*) se présenta à lui, en disant : « Qu'Allah perpétue le règne de notre Maître, le Sultan. En vérité, cinquante à soixante mille dinars sont prélevés en vain, chaque année, sur le trésor du Maître (*min*

[118] *Kawraǧa* d'origine sanscrite (*kōrī*) désigne une vingtaine de quelque chose, cf. *Ibid.*, II, glossaire, 56.

[119] Sur *muḥābis* voir *ibid.*, II, glossaire, 27.

[120] *Al-aḥwāk*, sing. *al-ḥawk*, désigne un tissu, une étoffe : cf. *ibid.*, II, glossaire, 31.

[121] Étoffe fabriquée en Inde soit en soie pure, soit issue d'un mélange de soie et de coton : cf. *ibid.*, II, glossaire, 38 et *Ta'rīḫ* I, 89.

[122] *Ḥām* désigne une étoffe de coton grossière, non écrue : cf. *ibid.*, II, glossaire, 31.

[123] *Sawāsi 'l-kattān :* Löfgren se demande s'il ne faudrait pas lire *sāsīya* ou toile grossière : cf. *ibid.*, I, 61, n. 2.

[124] Premier sultan ayyūbide du Yémen (569/1173- 579/1183), il en fit la conquête, s'empara de nombre de forteresses (Taʿizz...), de Ṣanʿa' et dut repartir pour la Syrie suite à la mort de Maḥmūd b. Zankī : cf. Abū Maḫrama, *in : Arabische Texte*... II, 36 sq., 42, 47, 50, 101, 117, 128, 131 et 187.

[125] Gouverneur d'Aden nommé par le précédent en 571/1176-1177, il est célèbre pour ses nombreuses fondations pieuses, mais aussi pour ses constructions à Aden : boutiques, *qayṣarīya*, mur d'enceinte..., et dut s'enfuir devant l'arrivée de Saif al-Islām Tuġtikīn b. Ayyūb ; il mourut à Damas en 583/1187-1188 : cf. *idem, in : Arabische Texte*... II, 38, 69, 108, 260.

ḥizānati 'l-mawlā) pour [entretenir] les galères. Si, donc, le Maître prélevait cette somme sur les négociants, cette [mesure] ne leur porterait pas préjudice. » [Le maître] rétorqua : « Comment opérer ? » Et [l'autre] de préciser : « Chaque fois que l'on perçoit mille dinars au titre de la dîme, on en prélève cent pour les galères ; cette [procédure] doit convenir au Maître et ne pas être apparente aux négociants. »

Cette [mesure] fut mise sur pied à l'époque du règne d'al-Malik al-Masʿūd Yūsuf b. Muḥ. b. Abī Bakr b. Ayyūb et elle resta en vigueur jusqu'en l'an 625/1228-1229. Le *šarīf* [126] écrivit à al-Malik al-Masʿūd : « L'argent [de la contribution pour] les galères est collecté, que les galères aient voyagé ou ne voyagent pas ! » Et al-Malik al-Masʿūd d'écrire alors [en guise de réponse] : « Si c'est ainsi justifié, supprimez-le ! » Le *šawānī* est inutile, mais les droits de douane (*ʿašūru-hu*) ont été prélevés à un taux pour inclure [le *ʿašūr*] al-*šawānī* jusqu'au jour du Jugement dernier. Mais Allah est le plus savant !

*Marchandises (*allaḏī*), sur lesquelles on ne prélève pas de dîme.*

Celles qui sont importées d'Égypte : le froment, la farine, le sucre, le riz, le savon *al-raqqa*, [127] la potasse [128], la *quṭāra* [129], l'huile d'olive, l'huile de lin [130], les olives marinées [dans le vinaigre], tout ce qu'on réfère [au terme] fruits secs (*al-nuql*/*naql*) – s'il s'agit de petites quantités –, le miel d'abeilles – s'il s'agit de petites quantités.

Les [marchandises] qu'on importe d'Inde : tout ce qui est expédié par mer, le myrobalan confit [131], les coussins, les oreillers (*maḫadd*), les bracelets, des nattes de cuir [servant de nappes de table] (*al-anṭāʿ*), le riz et le *kiğrī* [132], [qui est un plat composé] d'un mélange de riz et de lentilles, le sésame et le savon. Et au nombre des articles de commerce, [on compte aussi] [le bois] d'encens de Kalah [133], le *našam* [134], le bois de giroflier, les tissus *al-ʿarābīya* [135] fabriqués à Badiqalā [136], et au titre des productions arboricoles [137] (*min muʿāmalati 'l-šağari*) : les dattes dénoyautées (*maqallaf*), à savoir des dattes dont on a extrait le noyau (*nawāh*), ensuite des poissons salés : mais, s'ils sont pourvus de tête, ils sont soumis à prélèvement [de la dîme], tandis que, s'ils en sont dépourvus, ils ne le sont pas ; de même les sandales indiennes (*al-niʿāl al-hindīya*) : si elles sont munies de courroies, elles sont soumises à prélèvement, mais, si elles n'en portent pas, elles ne le sont pas.

De même, les boucs et les chèvres ne sont pas [frappés de la dîme]. Cela tient à ce que les ovins et les caprins (*ġanam*), qui arrivent [à Aden] en compagnie de voyageurs d'Abyssinie (*saffaratu 'l-Ḥabašati*), sont comptabilisés ; lorsque les recenseurs s'occupaient à les

[126] Il est difficile de penser au *šarīf* de La Mecque, qui à l'époque était un affranchi d'al-Masʿūd Yūsuf, sixième et dernier sultan ayyūbide du Yémen et il faudrait plutôt se tourner vers un des *ašrāf* zaydides, plus intéressé aux événements d'Aden.

[127] Le savon *al-raqqī* est un savon grossier ressemblant à l'onguent : cf. Dozy, *Supplément, s.v.*

[128] Sur ce sens d'*ušnān*, cf. *Arabische Texte*... II, glossaire, 22.

[129] Un succédané de miel d'abeilles et de sucre selon Dozy, *op. cit.*, II, 365.

[130] Sur le sens de *zait al-ḥarr*, voir Dozy, *op. cit.*, I, 264.

[131] Sur ce sens de *halilağ al-murabbā*, voir *Arabische Texte*... II, glossaire, 35.

[132] Terme emprunté à l'indo-persan *kijrī*, il désigne un plat composé de beurre et de lentilles : cf. *ibid.* II, glossaire, 64.

[133] *Al-muġr al-kalahī* : sur l'identité de ce végétal, voir *ibid.*, II, glossaire, 57.

[134] Un terme impossible à identifier : voir les hypothèses d'O. Löfgren, *Arabische Texte*... II, glossaire, 59.

[135] C'est une tentative de reconstitution par le même, *Arabische Texte*... I, 63, n. 1.

[136] Hypothèse privilégiée par le même, *Arabische Texte*... I, 63, n. 1, et II, 89.

[137] O. Löfgren a privilégié de toutes les lectures possibles *al-šağar* : cf. *Arabische Texte*... I, 63, n. 2.

dénombrer, un bouc se mit à fendre [rompre] l'ensemble [du troupeau] pour avancer et s'asseoir derrière Yāsir b. Bilāl b. Ǧarīr al-Muḥammadī, ou à vrai dire derrière le *Dāʿī* ʿImrān b. Sabāʾ. Une fois qu'ils en eurent terminé avec le dénombrement, ils voulurent comptabiliser les boucs en compagnie des ovins et des caprins (*al-tais maʿa 'l-ġanam*). C'est alors que le *dāʿī* s'exclama : « Qu'Allah nous préserve de l'imposer, car, en vérité, il a cherché ma protection ! » Il mit donc fin au prélèvement de la dîme à son endroit. Toutefois, il est plus exact de dire qu'il avait aperçu sa barbe ; aussi s'écria-t-il : « Qu'[Allah] nous préserve de rédîmer sa barbe ! » [Il en va de même] des colliers (*ḫaraz*) [138] et de jeunes hommes [esclaves] robustes (*ġilmān ḥawdār*) [139] qui sont importés d'Inde.

*Des [taxes] (*ḏikr mā 'stuǧidda fī ʿAdan*) d'*al-Wakāla [140] *et de* Dār al-zakwa [141] *introduites à Aden.*

Lorsque ce fut *ǧumādā* premier de l'an 624/1227-1228 ou plus exactement de l'an 625/1228-1229, une Dār al-wakāla fut fondée à Aden, et sur toutes les marchandises (*biḍāʿa*) non soumises à la dîme, on préleva un droit d'entrée (*zakwa*). De nos jours, on en est venu à prélever simultanément les cinq dîmes (*ʿašūr*) : l'ancienne dîme ou octroi [perçu] en espèces, la dîme [perçue comme] contribution pour les galères (*ʿašūr al-šawānī*), [la taxe perçue au titre] de la Dār al-wakāla se montant à un *qīrāṭ* par dinar, [la taxe de] droit d'entrée [au titre] de la Dār al-zakwa et le droit de courtage (*al-dilāla*).

[p. 144] *Paragraphe.*

Le *naḫūḏā* ʿUṯmān b. ʿUmar al-Āmidīyu arriva d'Égypte [à Aden] : on découvrit qu'il amenait deux *mann* de bois d'agalloche (*ʿūd*) de qualité inférieure que [les préposés des douanes] prirent. Quand vint le moment de dresser les comptes, on fixa la valeur du bois d'agalloche à six dinars, le prélèvement relatif aux droits de douane (*ʿašūr*) idoines étant établi à un dinar et demi, à la contribution pour galère à trois quarts [de dinar], tandis que sa valeur fut fixée à vingt-cinq dinars dans la *dār al-wakāla*, [soit] exactement une taxe de *wakāla* de huit dinars et deux *danīq*, un prélèvement pour droit d'entrée (*zakwa*) d'un dinar et quart et pour droit de courtage (*dilāla*) d'un demi-dinar, [soit] exactement [à titre de taxes] une somme totale de quinze dinars : en en retirant le prix du bois d'agalloche, six dinars, il était encore redevable de neuf dinars.

Le *naḫūḏā* ʿUṯmān b. ʿUmar al-Āmadīyu jura en prêtant serment par Allah le Puissant : « En vérité je n'en [= quinze dinars] paierai rien, je n'ai pas un sou vaillant ! Il ne vous suffit pas de me prendre les deux *mann* de bois d'agalloche sans rien [me donner en échange], mais vous me réclamez, en plus, neuf dinars ! »

[138] *Ḥaraz* ou opaque désignerait un verre jais, soit sous la forme *ḥazra*, pl. *ḥazra*, le collier : cf. *Arabische Texte*... I, 63, n. 6 et surtout Dozy, *op. cit.*, I, 361.

[139] Sur le sens, O. Löfgren, *Arabische Texte*.. II, 30 se montre circonspect et il pense tout aussi bien à *ġilmān* qu'au sanscrit *šawdar*.

[140] *Al-wakāla* semble bien renvoyer à une espèce de taxe portuaire prelevée sur certaines marchandises non soumises au *ʿašūr* : cf. *Arabische Texte*... II, glossaire, 62.

[141] Quant à *al-zakwa*, cela semble bien désigner des impositions ou taxes associées aux droits de douane : cf. *Arabische Texte*... II, glossaire, 37.

L'émir Nāṣir al-Dīn Nāṣir b. Fārūt [142] et [sa] suite arrivèrent sur ces entrefaites (*fī ḏalika*) et dirent aux [préposés des douanes] : « En vérité, voici un homme qui revient constamment à Aden, mais nous l'imposons au double ! »

Il joua un rôle d'intermédiaire entre eux jusqu'à ce que le prélèvement [des taxes] ne lui fit rien perdre ni rien gagner.

Toutes les mesures de capacité présentes à Aden font l'objet d'un examen (*ḍummana*), à l'exception seulement [de celles utilisées pour] le poisson et l'eau, et l'on ajoute au *buhār* un sixième par rapport à sa mesure initiale, [en recourant] à la balance à pesons. L'ensemble des mesures de capacité yéménites [pour le grain] ont été changées et on les a établies sur le modèle du *zabadī 'l-ğund* [143], tandis qu'on changea tous les tarifs (*al-aʿwād*) en l'an 625/1228-1229.

L'octroi (*al-furḍa*) est confié en dépôt aux gens [d'Aden] et on rapporte qu'un bateau dont les droits de douane (*ʿašūr*) s'élevaient à quatre-vingt mille dinars, accosta [un jour à Aden]. Chaque année, soixante-dix à quatre-vingts bateaux, *grosso modo*, jettent l'ancre sous la montagne Ṣīra. Quatre livraisons d'impôts sont envoyées chaque année, depuis Aden, à la forteresse de Taʿazz : la livraison [144] des octrois [relatifs aux] bateaux arrivant de l'Inde, celle [concernant] l'entrée à Aden de la garance, celle [relative à] l'exportation de chevaux en Inde depuis Aden, et celle pour les bateaux gagnant l'Inde (*wa ḥizānatu safari 'l-marākib ilā 'l-hind*). Chacune de ces livraisons d'octroi [p. 145] se monte à une somme de cent-cinquante mille dinars plus ou moins, mais cette [pratique] a pris fin à notre époque, c'est-à-dire en l'an 625/1228-1229.

Les monnaies (*muʿāmala*) à Aden étaient à l'époque des Banū Zurayʿ en pièces d'or (= *ḏahab dīnār*) *al-...* [145] [frappées] selon le standard *al-basaṭāmī* [146] ou un [standard] inférieur. La monnaie de la cité [en circulation] est la pièce d'or (*al-ḏahab* = *dinar*) *malikī*, dont quatre dinars et demi équivalent à un dinar égyptien ; le dinar compte quatre quarts (*arbāʿ*), chaque quart trois *ğā'iz*, chaque *ğā'iz* huit billons (*fals* = monnaie de cuivre), chaque billon deux *baiḍa*. On rapporte que le premier qui frappa le *dīnār malikī* fut Aḥmad b. ʿAlī al-Ṣulaiḥī à Ṣanʿa'.

[L'étoffe] *al-rūsī* [147] [y] est vendue par *qaṣaba* [148], qui mesure quatre coudées de fer et on vend les planches de teck par coudée de fer. Tout ce qui est vendu aux enchères se fait ouvertement après dépôt au plus fort enchérisseur [?] [149], et il en va de même des esclaves hommes (*al-ʿabīd*) et des jeunes filles esclaves (*al-ğawār*).

[142] Cet émir (cf. Abū Maḫrama in *Arabische Texte*... II, 237, nº 313), qui fut gouverneur d'Aden, se vit confier le commandement du pèlerinage en 624/1227-1228, car il était gouverneur d'Aden ; il aménagea de beaux vergers où croissaient oranges amères, citrons, bananes, noix de coco et il creusa des puits.

[143] O. Löfgren, *Arabische Texte* ... I, 65 opte pour la lecture : *ʿalā ʿiyār Zabīd wa 'l-Ğanad*, soit selon le standard de Zabīd et d'al-Ğanad, mais dans son éd. du *Ta'rīḫ*, il lit *ʿalā zabadī al-ğund*, faisant de *zabadī* une mesure de capacité pour le grain, c'est-à-dire selon la mesure de capacité de l'armée.

[144] Sur ce sens de *ḫazā'in*, sing. *ḫazna*, voir *Arabische Texte*... II, glossaire, 31.

[145] Peut être faudrait-il lire *al-ṣaʿābī* : cf. *Arabische Texte*... I, 65, n. 14.

[146] Restitution donnée par O. Löfgren : cf. *Arabische Texte*... II, glossaire, 24 : un dinar de type inconnu.

[147] Sur ce sens, cf. *Arabische Texte*... II glossaire, 53.

[148] La *qaṣaba* est donnée ici comme une mesure de longueur de quatre coudées de fer : Dozy, *op. cit.*, II, 353, l'évalue à six *derāʿ* deux tiers d'après Ellious Bocthor, *Dictionnaire français-arabe*, revu et augmenté par Caussin de Perceval, 3e éd., Paris, 1864.

[149] *Fī 'l-munādī*, soit devant le crieur/courtier.

*De la vente des jeunes filles esclaves (*al-ǧawār*).*

La jeune fille esclave (*al-ǧārīya*) est [alors] parfumée à l'encens, apprêtée, ses déficiences sont corrigées, tandis que sa taille est serrée à l'aide d'une bande d'étoffe (*bi-mi'zar*). Le courtier (*al-munādī*) la prend par la main, lui fait faire le tour du marché, convoque (*yunādī*) [les gens] pour elle à grands cris et fait venir les marchands impudents (*al-tuǧǧār al-fuǧǧār*) [qui] lui retournent en tous sens la main, le pied, la jambe, les cuisses, le nombril, la poitrine et les seins. Son dos est soumis au même traitement, tandis qu'ils mesurent, [de la paume de la main, la largeur] de ses fesses. Ils lui retournent, en outre, en tous sens la langue, les dents et les cheveux, en ne ménageant pas [leurs] efforts.

Mais, si elle porte sur elle un vêtement, ils [le] lui enlèvent, [la] retournent en tous sens, la détaillent du regard et, finalement, lui retournent en détail la vulve et l'anus, dont ils font l'inspection à découvert (*muʿāyanatan min ġairi sitrin wa lā ḥiǧābin*). Lorsqu'il [=l'acheteur] [l'] a retournée en tous sens et [en] est satisfait, il achète la jeune fille esclave et la conserve chez lui une dizaine de jours.

Lorsqu'il s'[en] est repu, qu'il [en] est rassasié, qu'il [en] est fatigué et qu'il [en] éprouve de la lassitude, qu'il a consommé son désir et qu'il s'en est affranchi, Zayd, qui est le vendeur, s'adresse à ʿUmar, l'acheteur, en ces termes : « Au nom d'Allah, ô Ḫawāǧa [150], je porte plainte contre toi en justice ! » Et tous deux se rendent auprès du juge (*al-ḥākim*), l'[acheteur] accusant le [vendeur] d'avoir masqué les vices.

[150] Formule de politesse perse dont, le sens équivaut, *grosso modo,* à Monsieur.