



BULLETIN DE L'INSTITUT FRANÇAIS D'ARCHÉOLOGIE ORIENTALE

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

BIFAO 20 (1922), p. 45-87

Georges Colin

Notes de dialectologie arabe (§ II).

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

9782724711714	<i>La pensée et la pratique pharmacologiques d'Avicenne</i>	Sylvie Ayari
9782724711899	<i>BCAI 40</i>	
9782724711288	<i>Karnak-Nord XI</i>	Colin Hope
9782724711622	<i>BIFAO 126</i>	
9782724711059	<i>Les Inscriptions de visiteurs dans les Tombes thébaines</i>	Chloé Ragazzoli
9782724711455	<i>Les émotions dans l'Égypte Ancienne</i>	Rania Y. Merzeban (éd.), Marie-Lys Arnette (éd.), Dimitri Laboury, Cédric Larcher
9782724711639	<i>AnIsl 60</i>	
9782724711448	<i>Athribis XI</i>	Marcus Müller (éd.)

NOTES

DE DIALECTOLOGIE ARABE

PAR

M. GEORGES S. COLIN.

II. — TECHNOLOGIE DE LA BATELLERIE DU NIL.

Les matériaux de la présente étude ont été recueillis en 1920-1921, sur les deux principaux quais du Caire, à Rōḍ el-Faraḡ et à Maṣr el-ṣatiqa; l'enquête a été menée directement auprès de bateliers de Haute et de Basse-Égypte, dont la capitale est le point de rendez-vous.

En entreprenant ce genre de recherches, notre but n'était pas uniquement de rassembler les éléments d'une monographie lexicographique arabe; nous pensions en outre qu'une branche de l'activité indigène aussi antique que l'est la batellerie nilotique devait avoir un vocabulaire technique éminemment riche en souvenirs égyptiens ou à tout le moins coptes qui, recueilli, pourrait éclairer bien des points de lexicographie ancienne.

Tel n'est cependant pas le résultat auquel nous sommes arrivés. En consultant l'index des termes techniques que l'on trouvera à la fin de cet article, on constatera que la majorité des vocables peut s'expliquer par l'arabe commun; parmi ceux qui nous sont demeurés provisoirement irréductibles, la plupart semblent d'origine méditerranéenne, grecque dans bien des cas, parfois italienne; quant à ceux que leur structure interne ou leur aspect extérieur invite à tenter de rattacher au copte, leur nombre ne dépasse guère la douzaine.

La prédominance de l'élément arabe est en somme toute naturelle; comme les Arabes, qui n'ont jamais été de grands marins, ne disposaient pas d'un vocabulaire technique, les vocables employés sont le plus souvent des noms d'usage courant, détournés de leur sens propre et appliqués à des parties de

la barque : nul doute que la plupart soient simplement la traduction des termes coptes employés précédemment ; à remarquer seulement la fréquence des formes فاعول à valeur de noms d'instruments et noter le sentiment anthropomorphe qui a présidé à la dénomination de nombreuses pièces [صدر ، كتف ، وش ، بوز ، رجل ، عظم ، ضلوع ، جنب ، بدن].

Pour ce qui est de l'élément grec, notre ignorance tant de la langue classique que des parlers modernes, nous fait un devoir de laisser la question en suspens. Le point capital, à élucider par des hellénistes s'occupant de lexicographie historique, serait de savoir si ces emprunts sont récents et coïncident avec l'étalement de la vague hellène qui a déferlé sur l'Égypte des khédives ou si, plutôt, leur introduction n'est pas contemporaine de l'époque où florissait dans la vallée du Nil ce jargon gréco-copte dont certaines *Scale* nous attestent l'existence. Ne pas oublier enfin que certains des termes d'origine grecque ont pu être empruntés par les Arabes ou les Turcs avant leur arrivée en Égypte.

La pauvreté du fonds « local », égyptien ancien ou copte, surprenante de prime abord, ne doit pas en somme étonner quand on réfléchit à la différence qui existe entre les embarcations en usage actuellement sur le Nil et les bâtiments dont les bas-reliefs et les fresques pharaoniques nous ont conservé les types. La barque⁽¹⁾ que nous voyons aujourd'hui semble bien être d'origine méditerranéenne, apparentée notamment à la balancelle et à la tartane. A une époque à déterminer historiquement, ce nouveau type a été adopté et, avec lui, la nomenclature technique correspondante ; seuls ont été conservés de la langue locale les termes s'appliquant à des éléments qui existaient déjà dans le type ancien : c'est ce qui paraît s'être produit pour bien des parties en bois de la coque.

La présence de quelques mots d'origine turque s'explique par l'emploi de bâtiments [canges] dont le type semble avoir été importé de l'Empire ottoman et aussi par l'usage de la langue turque, pendant plusieurs siècles, comme langue officielle des différents services de l'État⁽²⁾.

⁽¹⁾ Nous ne parlons pas ici de la dahabiya dont l'origine semble bien se rattacher à l'Égypte antique.

⁽²⁾ Chaque emprunt turc est d'ailleurs toujours doublé d'un synonyme arabe bien vivant.

Nous avons eu seulement en vue la batellerie nilotique; une étude complète de la technologie nautique devrait comprendre en outre une enquête dans la zone maritime (Alexandrie, Rosette, Damiette, le lac Menzalèh et Suez) : on aurait sans doute à y constater de curieuses interférences entre la terminologie méditerranéenne et celle usitée dans la mer Rouge.

Mais, même en ce qui concerne notre tâche ainsi bornée, nous ne nous leurrions pas de l'espoir d'avoir épuisé le sujet et d'avoir établi une monographie définitive; un travail de cette sorte aurait dû être entrepris par plusieurs enquêteurs opérant en des points différents de la vallée, avec l'assistance d'informateurs moins frustes que ne le sont d'ordinaire les bateliers. Cette ébauche, toutefois, aura atteint son but si, en précisant la valeur de quelques termes techniques, elle permet aux arabisants de voir plus clair dans certains textes médiévaux; si au surplus les imperfections mêmes de la présente étude pouvaient décider un technicien de l'art nautique à entreprendre avec compétence une œuvre définitive, nous aurions encore à nous féliciter de lui avoir préparé le chemin.

NOTA. — Dans le courant de ce travail nous avons, autant que possible, indiqué entre guillemets le terme technique français correspondant au terme arabe; peut-être certaines de ces identifications sont-elles inexactes, mais comme elles n'ont été tentées que dans le but d'être utile et non dans celui d'étaler des connaissances techniques que nous ne possédons pas, nous nous permettons de réclamer ici l'indulgence des spécialistes.

Les termes arabes donnés sans autres indications sont ceux qui nous ont paru valoir pour tout le Nil; nous avons fait suivre respectivement de [B] ou de [S] ceux qui nous ont semblé plus spécialement employés par les bateliers de Basse-Égypte (*baḥārwa*) ou par ceux de Haute-Égypte (*ṣaḡā'ida*).

L'indication [L] suit les vocables que M. Ch. Kuentz a bien voulu recueillir pour nous lors d'une mission archéologique dans la région de Luqсор; qu'il veuille bien trouver ici l'expression de notre reconnaissance pour le précieux concours qu'il nous a ainsi apporté.

BIBLIOGRAPHIE.

Pour l'Égypte arabe ⁽¹⁾ :

NĀṢIR-İ-HOSRAU [XI^e siècle], *Sefer Nāmek*, éd. et trad. Ch. Schefer, Paris, 1881, p. 126 et 142.

ṢABD AL-LATĪF [XIII^e siècle], *Relation de l'Égypte*, trad. S. de Sacy, Paris, 1810, p. 299-300.

AL-İBṢĪHI [XV^e siècle], *al-Mustaṭraf* (éd. Būlāq, 1292), renferme un chapitre (t. II, p. 305-306) sur les anecdotes relatives aux marins; c'est là un document historique dont l'importance pour la dialectologie a déjà été signalée par I. Goldziher (in *Z D M G*, t. 35 (1881), p. 528-529).

AL-MAQRIZI [XV^e siècle], *Ḥiṭaṭ* (éd. Būlāq, 1270), I, p. 370 (description du Nil); p. 475-483 (cérémonie de l'ouverture du Ḥaliḡ); II, p. 189-197 (histoire des arsenaux et de la flotte ⁽²⁾).

A. KIRCHER, *Lingua aegyptiaca restituta* (Rome, 1643), où est publiée (Sectio II) la *Scala Magna* d'Ibn Kabar (?) qui contient (p. 132 à 134) un chapitre donnant le nom des « instruments du marin » en copte et en arabe.

Ms. 44, du fonds copte de la Bibliothèque nationale de Paris (*passim*).

Description de l'Égypte, 2^e éd., Paris, 1822; t. XI, p. 242-243 : « Tableau des bâtiments naviguant sur le Nil; les canaux, les lacs, les côtes maritimes de l'Égypte, et sur la mer Rouge ».

ṢABD EL-FATTAḤ ṢEBĀDAH (عبد الفتاح عبادة), *Kitāb sufun el-ustūl el-islāmi*, le Caire, 1914, 32 pages.

En outre, on rencontre des indications éparées dans les lexiques de Germano di Silesia, Boethor, Berggren, Habeiche et Naggari-bey.

Pour les autres pays de langue arabe :

BRUNOT, *Notes lexicologiques sur le vocabulaire maritime de Rabat et Salé* (Thèse pour le doctorat, Paris 1920).

A. JOLY, *L'industrie à Tétouan : Métiers et industries de la mer* (in *Archives marocaines*, t. 18 (1912), p. 230-232).

HENNIQUE, *Caboteurs et pêcheurs de la côte de Tunisie en 1882* (in *Revue maritime et coloniale*, t. LXXXII).

⁽¹⁾ L'article de C. H. PAGE, *Inland Water Navigation of the Sudan*, in *Sudan Notes and Records*, vol. II (1919), p. 293-306, ne contient aucun renseignement lexicographique. Une planche reproduit la photographie d'une barque sur son « chantier »; l'em-

barcation est d'ailleurs d'un type non usité par les indigènes sur le Bas-Nil.

⁽²⁾ Sur l'*ustūl* au Maghreb, consulter le résumé historique donné par İBN ḤALDŪN, *Proleg.*, chapitre III : قيادة الاساطيل.

D'ABBADIE, *Lettre à M. Garcin de Tassy, sur les termes de marine en arabe* [mer Rouge] (in *Journal asiatique*, 3^e série, t. XI (1841¹), p. 585-591).

DE LANDBERG, *Hadramout*, 1^{er} volume, p. 84-85 et surtout p. 140 [côte sud de l'Arabie].

KÂDHIM DODJEILY (كأظم الدجيلي), *As-sufum fil-ġirāq; Ašbāh us-sufum fil-ġirāq; Asmā'u mā fis-safīna*. (Ce sont trois articles très documentés parus dans la revue *Loghat ul-ġarab*, de Baydād, année 1912, p. 93-103, 152-155 et 198-205).

A. SOCIN, *Diwan aus Centralarabien* (Leipzig, 1900), I, p. 300, Excurs FF : Schiff [bas Tigre et Euphrate].

JOHN EDYE, *Description of the various Classes of Vessels... of Coromandel, Malabar, and the Island of Ceylon* (in *JRAS*, I (1834), p. 1-14).

MODE DE TRANSCRIPTION.

CONSONNES.

أ	'	س	s	ق	q ⁽³⁾
ب	b	ش	š	ك	k
ت	t	ص	ṣ	ل	l
ج	ġ ⁽¹⁾	ض	ḍ	م	m
ح	ḥ	ط	ṭ	ن	n
خ	ḫ	ظ	ẓ	ه	h
د	d	ع	ʿ	و	w
ر	r ⁽²⁾	غ	ġ	ي	y
ز	z	ف	f		

VOYELLES.

a = a moyen ;

ā = a, tendant vers è ouvert français ;

⁽¹⁾ ġ est un signe conventionnel ; le ج est prononcé g dans la Basse-Égypte et jusqu'au sud du Caire ; en Haute-Égypte il vaut, suivant les localités, dj, dy, d et aussi g.

⁽²⁾ Des difficultés typographiques ne nous ont pas

permis de noter le ڤ emphatique.

⁽³⁾ Q n'a également qu'une valeur de convention ; le ق sonne g dans toute la Haute-Égypte ; la Basse-Égypte, le Caire et ses environs le traitent comme un hamza.

e = è français, plus ou moins ouvert selon l'entourage consonantique;

ē = é fermé long;

i = i moyen;

o = entre *o* fermé et *ou*;

ō = *o* fermé long;

u = *ou* français;

ə = voyelle neutre, *e* muet français.

ā, *ē*, *ū* sont des voyelles brèves non accentuées que le contact des labiales semble tout particulièrement amenuiser; elles arrivent presque à s'identifier avec la voyelle neutre *ə*.

La finale آء se prononce (selon les localités) *-eyya*, *-iyya* ou *-iya*; c'est cette dernière prononciation que nous avons adoptée afin d'unifier la transcription.

I. — LE CHANTIER.

Les barques sont construites au bord du Nil, en un emplacement, *mōrāda* ⁽¹⁾ *مورده*, où la faible hauteur de la berge permet un lancement facile; l'installation est toute temporaire à moins que le chantier n'appartienne à un entrepreneur, *muqāwel* *مقاول*, de constructions navales qui possède à proximité ses dépôts de bois, fers et cordages; dans ce cas le chantier permanent, de quelque importance, est dit *manğara* *منجيرة* ⁽²⁾.

Le dispositif correspondant à ce que nous appelons « cale de construction » est des plus simples : la quille est d'abord établie sur des poteaux verticaux, *watad*, pl. *autād* *أوتاد* *وتد* *ج* *وتاد*; les flancs de la barque sont ensuite étayés latéralement par des « accores », *sanāda*, pl. *sanāid*, *سناده* *ج* *ستايد*, *daqar*, pl. *daqurāt* *دقراة* *ج* *دقراة*. Quand le poids de la coque devient trop considérable, elle est supportée par des piles de billots « tins ou chantiers » nommés *ezqerīn* ⁽³⁾ *ازقيرين* quand ils sont disposés sous la quille, et appelés *ṣafaṭ* *سفاط* quand ils soutiennent les flancs.

Trois ouvriers concourent à la construction :

1° Le scieur de long, *naššār* *نشار*, qui, au moyen d'une corde de palmier, *salaba* *سلبه*, que serre un bâton formant tourniquet, *melwīn* *ملوين*, fixe solidement les madriers ou les troncs d'arbre sur un échafaudage, *seqāla* *سقالة*; leur autre extrémité s'appuie sur des étais, *qawāyem* *قوايم*. La scie, *menšār* *منشار*, *qatūc* ⁽⁴⁾ *قاطوع*, qu'il affûte avec une lime, *mabrād* *مبرد*, et un tiers-point, *metqallet* *متقت*, lui sert à les débiter en planches.

2° Le charpentier, *nağğār* *نجاجار*, qui choisit, taille et cloue les pièces de bois; il dispose d'une hache, *balta* ⁽⁵⁾ *بلطة*, d'une herminette, *qadūm* ⁽⁶⁾ *قادوم*, d'une plane, *sekkīna* *سكينة* et d'une scie. Pour tracer des lignes droites sur les

⁽¹⁾ Proprement «aiguade». Cf. KIRCHER, p. 134, où *المورده* traduit le copte $\tau\lambda\eta\eta\epsilon\mu\pi\omicron$.

⁽²⁾ Cf. TAŦĀWY, *Traité de la langue arabe vulgaire* (Leipzig, 1848), p. 134-135 : *ناظر المنجيرة* = inspecteur de l'Amirauté.

⁽³⁾ Cf. grec anc. $\epsilon\sigma\chi\acute{\alpha}\rho\iota\omicron\nu$; grec méd. $\sigma\acute{\alpha}\rho\iota\omicron\nu$ = *instrumentum quo naves in mare deducun-*

tur [DU CANGE]. Le turc a emprunté le même mot avec le même sens sous la forme *استقارة* *esqara*.

⁽⁴⁾ Proprement «scie passe-partout».

⁽⁵⁾ Du turc *بالطة* *balta* = même sens.

⁽⁶⁾ Kircher (*Lingua...*, p. 123) a $\eta\eta\mu\alpha\omega\iota$ = *القادوم* (*sic*).

planches à tailler il se sert d'un cordeau, *ḥēt* خيط, enduit préalablement d'ocre rouge, *moyra* مغرة, contenue dans une boîte à godets, *dawāya*⁽¹⁾ دوايه. Pour le tracé des pièces courbes il a des « gabarits » *qāleb*, pl. *qawāleb* قالب ج قوالب. Pour tailler à la hache des pièces de bois légères il les engage dans l'entaille en queue d'aronde d'un petit madrier, *manğara* منجرة, qui repose sur le sol.

Les essences locales le plus employées sont des acacias, *sanṭ*, *ṣonṭ* [S] سنط ou *labah* لبح, le jujubier, *nabaq* نبق, le mûrier, *tūt* توت, le tamaris, 'atl' أو ائل ou *ṣabal* عبل, et le sycomore, *ğemmēz* جممیز. Comme bois étrangers on utilise le chêne, *qarw* قرو, importé de Turquie, de Russie ou de Trieste, et des espèces résineuses : *šūh* شوح : sapin; *ḥašab abyad* خشب ابيض : sapin tendre; *ḥašab aḥmar* خشب احمر : pin de Caramanie; *ḥašab muski* خشب موسكي : pin du Nord, importé des pays scandinaves; *ḥašab estambulli* خشب استمبولي : — ? —; *ḥašab ʿazāzi* خشب عزيزي : pitchpin d'Amérique; *latazāna* لتزانة, pin importé de Trieste. Les bois indigènes fournissent les pièces courbes (étrave, couples); les bois importés se présentent sous forme de poutres, *qarwiš*⁽²⁾, pl. *qarwišāt* قارويشات ج قارويش, *kamar* مكر, *kulla*, pl. *kutal* كتال ج كتل, *bartūm* برطوم, de traverses *lāta* لاطه, de solives *qarīna* قرينه, de soliveaux *sahm*, pl. *uṣhum* سهم ج اسهم, de fortes planches *qaterğā*, *qatārğā* قطارجه, قطارجه, de planches ordinaires *lōḥ*, pl. *alwāḥ* ألواح ج ألواح; les planches de sapin sont dites *alwāḥ almāza* الماظة ألواح.

Les clous ordinaires sont *muṣmār*, pl. *masamīr* مسامير ج مسامير; quant aux très longs clous (± 0 m. 50 cent.) qui servent à relier entre elles les planches du gouvernail, ils sont nommés *doşra*⁽³⁾, pl. *duşar* دصرة ج دصر.

3° Le calfat, *qulfāt*⁽⁴⁾ (pl. *qalāṣṭa*) ou *qalāṣṭi* قلاطى, قلاطى, qui remplit d'é-

⁽¹⁾ Quoique ce mot semble d'origine égyptienne, nous avons bien affaire ici à une réimportation arabe.

⁽²⁾ Du turc قووش *qovuş* (graphies anc. قوغوش, قوغوش) = grande poutre.

⁽³⁾ Ajouter à Dozy, *Suppl.*, s. v. دسار ou دسرة comme exemple du sens de « cheville de bois entrant dans la construction des bordés d'une barque » IBN JUBAIR, *Travels*, second edition (*Gibb Memorial*), p. v, l. 19 : بدسرة [الأمراس] بدسرة : من عبيدان النخل (à propos de la construction des barques dites جلاب).

⁽⁴⁾ Cf. *καλαφάτης*; le turc a *qalafat*. La forme قلاطى a l'apparence d'un « relatif » tiré d'un pluriel brisé, procédé courant de formation de noms d'ouvriers; ce pluriel pourrait être celui de قلاط, parfois employé dans le sens de « calfatage » (cf. DIMAŞI (éd. Mehren), p. 138, l. 1-2 : طوال لشعب المحكم التداخل بعضها ببعض : 1-2, l. 6-7 : صندوق من لشعب المدسّر المحكم التصفيح : 6-7). (بالقلاط).

toupe les joints horizontaux « cans », *armūs*⁽¹⁾ ارموس, et verticaux, *qora*⁽²⁾ قرة, des bordages. L'étope est appelée *mešāq* مشاق, ou *šobba*⁽³⁾ سطوبة. Avant d'être employée elle est préalablement enduite d'un mélange de résine, de poix et d'huile appelé *mūnet fash* مونة فسخ.

Suivant les besoins le calfat emploie plusieurs ciseaux, *azmīl*⁽⁴⁾ ازميل ou *azmīn*⁽⁵⁾ ازمين : 1° *azmīl en-neğāra*, ciseau à bois; 2° *azmīl er-rob*, pour enfoncer l'étope *grosso modo*; 3° *azmīl el-hadd*, pour parfaire le bourrage de l'étope; 4° *azmīl ed-duwayyeq*, pour entourer d'étope les têtes de clous; 5° *ağana* اجنه, ciseau à froid pour abattre les têtes de clous; 6° *hoṭṭāf* خطاف, ciseau recourbé en forme de bec pour extraire des joints la vieille étope.

Le calfat frappe sur ces ciseaux soit avec un maillet de bois, *duqmāq*⁽⁶⁾, *mašūla* ماشولة, دقاق, soit avec une masse en fer, *bārya* بارية.

Il est muni en outre d'une tarière *barrīma* برمة, dont une variété est dite *lawwāhi* لواق; quand la mèche en est très longue, la tarière est appelée *mersāl* مرسال. Pour élargir l'orifice pratiqué et ménager un logement pour la tête du clou, le calfat utilise une gouge, *dofra* دفرة. Afin d'arracher les clous, il dispose d'un marteau de fer à double pointe, *qurnāš*⁽⁷⁾ قرناس [S] et d'une pince-levier, *ṣatāla* عتله.

A l'exception des ciseaux à calfater, la plupart de ces outils sont communs au charpentier et au calfat; les deux fonctions sont souvent remplies par un même individu et l'on dit plaisamment d'un homme d'une habileté consommée : *howwa nağğār uqalāfti* هو تجار وفلافتي. Quand le calfatage est achevé, les parois de la barque sont, au moyen d'un « badigeon » de laine, *maṭla* مطلا, enduites de poix, *bayād* بياض ou de goudron, *qatrān* قطران (appelé parfois euphoriquement *zaṣfarān* زعفران); la résine ordinaire est dite

⁽¹⁾ Du grec *ármós* = joint, fente; le ture a *armoz* آرموز dans le même sens.

⁽²⁾ A rapprocher du grec moderne *κουρά* = coupure.

⁽³⁾ Cf. grec : *σῆσπηγ*; grec mod. : *στουπι*, *στουπιά*; italien : *stoppa*; ture : *استوپو* *istupu*, *istupi*.

⁽⁴⁾ Du grec : *σμίλη*.

⁽⁵⁾ Cf. KIRCHER, *Lingua...*, p. 123 : *πικω-σι* = *الازمين*.

⁽⁶⁾ Du ture : طوقاق *toqmaq*, *doqmaq* = maillet. Kircher (*Lingua...*, p. 151) a دقاق qui glose le copte *ⲠϮⲁⲧⲏⲢ*; le Ms. 43 (fonds copte, Bibl. nat.) donne *ⲁⲧⲏⲢ* traduit par *مرزقة*, *مطرقة*, دقاق [fol. 62 verso].

⁽⁷⁾ Emprunté à l'araméen *קורנש* (FRAENKEL, *Aram. Fremdw.*, p. 94-95); le mot est encore vivant au Liban avec un sens très proche (FEGHALI, *Emprunts syriaques*, p. 64, 77).

qalafonīya⁽¹⁾ قلفونية; une variété, importée de Crète, est nommée *ḡalāya qobroṣi* عالية قبرصي.

II. — LA BARQUE⁽²⁾.

A. — QUILLE ET MEMBRURE.

La quille, *etrābel*⁽³⁾ اطرابل, *qarīna*⁽⁴⁾ قرينة, composée d'une ou plusieurs pièces assemblées à écarts superposés, se prolonge vers l'avant par l'étrave, *badan* بدن; celle-ci est d'ordinaire faite de deux pièces, *heḡr* حجر à la partie inférieure et *ḡalaq* غلق à la partie supérieure qui s'effile en une corne ou « guibre », *ṣabūra* شابورة, *qadūma* قادومه [S]; pour lier plus solidement l'étrave à la quille, l'inté-



Fig. 1. — Schéma de la quille avec l'étrave et l'étambot.

- | | | |
|---------------------|-----------------------|------------------------------|
| 1. <i>etrābel</i> . | 4. <i>buṭāna</i> . | 6. <i>walad</i> . |
| 2. <i>badan</i> . | 5. <i>waṣṭanīya</i> . | 7. <i>naqrafōs ed-dell</i> . |
| 3. <i>ṣabūra</i> . | | |

rieur de l'angle qu'elles forment est occupé par une pièce courbe de liaison ou « faux-brion », *buṭāna* بطانة. L'étambot, *waṣṭanīya* وسطانية, termine la quille à l'arrière; il porte, cloué à sa partie antérieure, un « contre-étambot », *walad* ولد, qui sert à caler le dernier couple. L'intérieur de l'angle formé par la quille et l'étambot est garni par une sorte de « genou ou courbe d'étambot » appelé *naqrafōs*⁽⁵⁾ (ou *naqrafīs*) *ed-dell* نقرفوس الضل.

⁽¹⁾ Du grec *κολοφωνία*, *κολοφώνιον*; le turc a *qalafun* قلافون. Boethor donne *كلغونيا* sous « Poix-résine » et *قلفونة* sous « Résine ».

⁽²⁾ Nous décrivons ici la barque de commerce; nous donnerons en note les termes particuliers

à la barque de pêche (*fulūka*) et à la *dahabīya*.

⁽³⁾ Cf. grec *πρόπις*.

⁽⁴⁾ Du grec *καρίνα*.

⁽⁵⁾ A rapprocher du grec médiéval *ἀγκυρόφις*, grec mod. *αγκυρόφι*; « pièce en forme de crochet ».

Sur l'étrave et sur la quille sont appuyés les « couples », sorte de côtes dont l'ensemble constitue le squelette « membrure », *ṣeddīya*, *ṣadm* عِدِّيَّة ، عَضْم ، du bateau. Les couples de la proue et de la poupe, qui reposent sur l'étrave et la courbe d'étambot, sont nommés *ṣaqqa*, pl. *ṣuqūṣa* شَقْعَة ج شَقْعَة; ceux du centre du bâtiment, posés sur la quille, sont des *ḡūd*, pl. *ḡedān* عَوْد ج عِيدَان. En proue et en poupe, l'élément horizontal du couple, « varangue », est appelé *yumqīya*, pl. *yamāqi* غَمَاقِي ج غَمَاقِي; les montants latéraux, « allonges », sont les *ṣumḥīya*, pl. *ṣamāḥi* شَمَاحِي ج شَمَاحِي. Au milieu de la barque, la varangue est dite *hadra*, pl. *hedar*, *hodar*, *hadāri* هَدْرَة ج هَدْر ، هَدَارِي; les allonges sont alors des *qāima*, pl. *qarwāyem* قَوَائِم ج قَوَائِم; les genoux de couple qui lient l'allonge à sa varangue sont nommés *redf*, pl. *ardāf* رَدْف ج اَرْدَاف; l'ensemble constitué par une allonge et par son genou est parfois désigné sous le nom de *tarwīsa* تَرْوَيْسَة. Le dernier couple à l'arrière ou « arcasse de poupe » est composé seulement de deux branches dites *rabāba*, pl. *rabāib* رِبَابَة ج رِبَابِي; une poutre horizontale, *ḥumār* حَمَار, réunit leurs extrémités supérieures et supporte la « galerie de poupe » (*maysal* مَيْسَل).

B. — REVÊTEMENT DE LA MEMBRURE.

α) Sur les couples, à l'extérieur, sont clouées des rangées « virures » de planches « bordages » sensiblement parallèles à la quille, dont l'ensemble constitue le « bordé ». En général, le bordage est nommé *lōḥ*, pl. *alwāḥ* لَوْح ج الْوَاح; quand il est très étroit il prend le nom de *sīr* سِير; lorsqu'il se termine en s'effilant en pointe, c'est un *ḥetām* خَتَام. On appelle *armūs* اَرْمُوس le joint longitudinal entre deux bordages; quant aux écarts transversaux, ils sont dits *qora* قَرَة lorsqu'ils sont simples et *waṣl* وَصَل quand ils sont à sifflet.

La partie du bordé située au-dessus du niveau des ponts dont elle constitue en quelque sorte le parapet « bastingage » est appelée *bordi* (*bordī*) ou *ḥeṣā* [B] حَيْشَة ، بَرْضِي ، بَرْضِي. A la partie supérieure du *bordi*, cloué à plat sur les têtes des allonges est un « plat-bord », *baṭūs*, pl. *bawaṭīs* بَاطُوس ج بَوَاطِيس⁽¹⁾; le long du côté intérieur du plat-bord et symétriquement à la virure supérieure du bordé extérieur est clouée une virure unique dite *sadd el-bordī*

⁽¹⁾ Du grec médiéval *πάτος* = *callis*, *via*; *CANGE*); c'est en effet sur le *baṭūs* que se tient le batelier quand il manœuvre à la perche. *pavimentum*, *tabulatum*; *ambulacrum* (*apud* Du

سَدَّ البَرْدِي, *rubāt* رباط, *hezām* حزام, *serbāha* سرباحة [B]. Cloué sur les allonges des couples, le *bordi* s'appuie en outre à l'intérieur sur des genoux, *nagrafōs* ناقرفوس, verticaux, fixés sur les ponts et sur le *ḡayūs* جاعوص.

La partie inférieure du flanc, correspondant à ce que nous nommons les «œuvres vives», est dite *ḡamb* جنب. Les quatre ou cinq virures supérieures, au niveau de la ligne de flottaison, sont de très fortes planches «préceintes» appelées *zannār*⁽¹⁾, pl. *zananīr* زنانير. La première de ces virures, immédiatement au-dessous du bastingage, est dite *zannār el-fūm* زَنَارُ الفُوم; la seconde est désignée sous le nom de *meḡra* مَجْرَا.

Le fond extérieur de la carène, de part et d'autre de la quille, est nommé *haṣīr el-markeb* حصير المركب ou *qaṣr el-markeb* قعر المركب.

Le petit élément de bordage en forme de croissant qui est contigu à la fois au bas de l'étrave et à la quille est dit *nīres* نِيرِس. On nomme *meballāt* مِبَلَات ou *belal* بِلَال les deux virures qui, à l'arrière, sont contiguës à la quille et se prolongent contre l'étambot, à droite et à gauche.

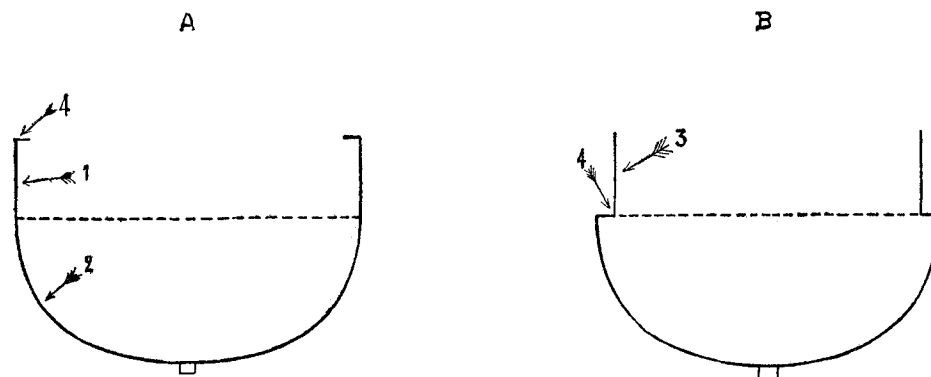


Fig. 2. — Coupes transversales des deux types de carène.

A : barque à *bordi*;

1. *bordi*.

2. *ḡamb*.

4. *baṭūs*.

B : barque à *barq*.

3. *barq*.

4. *baṭūs*.

Dans le type qui vient d'être décrit la surface externe du bordé est continue. Cependant un grand nombre de bâtiments, principalement en Haute-

⁽¹⁾ Du grec ancien ζωνάριον; grec mod. ζωνάρι.

Égypte, sont d'un autre modèle, qui est peut-être le plus ancien. Dans ce cas le bastingage, au lieu d'être exactement dans le prolongement du *ḡamb*, est en retrait sur lui d'environ 20 centimètres; il en résulte que le flanc de l'embarcation présente un rebord qui s'étend de la proue à la poupe, où il aboutit au niveau du *maysal* مغسل; ce rebord s'appelle *baṭūs* بطوس (proprement : plat-bord), le parapet en retrait est dit *barq* بَرَق et n'a pas, dans ce cas, de plat-bord à sa partie supérieure; il est fixé sur des montants spéciaux nommés *šep̄ha*, pl. *šebah* شِبْكَة حَج شِبْج.

On m'a assuré qu'il y a une cinquantaine d'années les barques du Nil ne connaissaient pas le bastingage (*barq*) fixe; des planches nommées *dekka* دَكَّة ou *rayla* رَيْلَة étaient placées verticalement sur le plat-bord (*baṭūs*), appuyées contre des piquets; ce parapet primitif était rendu étanche par l'application d'une couche de pisé.

β) A l'intérieur, les couples sont revêtus de planches, «vaigres», clouées en files parallèles, «virures», dont l'ensemble constitue le «vaigrage», dit *sadd° ḡūwa* سَدَّ جَوْا; il comprend à sa partie supérieure une rangée de fortes planches qui relie entre elles les allonges des couples; cette sorte de longrine porte le nom de *seḡna*, pl. *suḡūn* سَجْنَة حَج سَجُون. Puis au-dessous, plusieurs virures de madriers, *keška*, pl. *kešak* كَشْكَة حَج كَشْك. Enfin le vaigrage des flancs se termine par une virure étroite mais forte dite *rubāt* رِبَاط. Les baux, poutres qui supportent les ponts, s'appuient sur le *keška* supérieur; les intervalles non vaigrés compris entre les têtes des baux, sous le pont, sont garnis par des planches courtes *šuwāra*, pl. *šawāyer* شَوَارِب حَج شَوَابِر. En face du *kōra* (espace médian non ponté) le *keška* supérieur est surmonté d'une poutre horizontale, *mekassah* مَكْسَح, qui court au pied du bastingage, entre le *šend* et le *ḡayūs*.

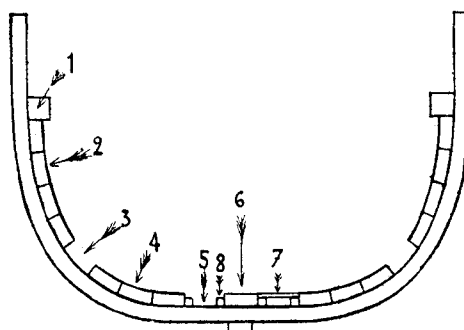


Fig. 3. — Coupe transversale d'une barque (à mi-longueur) montrant le revêtement extérieur (vaigrage).

- | | |
|------------------|-----------------|
| 1. mekassah. | 6. sentine. |
| 2. kešak. | 7. mēt el-wašt. |
| 3. rawwāha. | 8. dūmes. |
| 4. mēt er-rukab. | selm. |

Le fond intérieur de la barque n'est pas constitué par un vaigrage complet; il comprend des parties fixes et des parties mobiles.

Les parties fixes sont d'abord la « carlingue », *nemr* ou *mētt el-wašt* ميدة النمر، الوسط، fixée sur les varangues, au-dessus et dans le sens de la quille; dans sa partie située sous l'emplanture du mât elle est dite : *mētt eš-šāri* ميدة الصاري. A 0 m. 40 cent., à droite et à gauche de la carlingue sont deux zones symétriques comportant chacune trois largeurs de planches; chacune de ces deux parties du plancher de la barque est appelée *mētt er-rukab* ميدة الركب.

Il reste donc des espaces vides entre la carlingue et chaque *mētt er-rukab* d'une part, et entre chaque *mētt er-rukab* et le bas du vaigrage du flanc correspondant d'autre part; le premier de ces espaces vides est recouvert par de petites planches transversales mobiles, *dūmes*⁽¹⁾, pl. *dawāmes* دومايس ج دوامس, qui s'appuient sur des tasseaux rapportés, *selm*, pl. *selam* سلم ج سلم. Le second espace vide, désigné sous le nom de *bāb el-hawa*, ou *rawwāha* باب الهوا، رواجه، est recouvert par de longues planches mobiles appuyées sur les varangues.

L'intervalle compris entre le fond intérieur et le fond extérieur de la barque constitue une sentine; pour permettre aux eaux d'infiltration qui s'y amassent de gagner le fond de l'une des soutes (*henn*) où elles seront épuisées, on pratique sur la face inférieure des varangues des entailles transversales, *maqšūš*, pl. *maqšīš* مقصوص ج مقاصيص.

C. — DIFFÉRENTES PARTIES DE LA BARQUE.

La proue se nomme *būz*⁽²⁾ بوز ou, plus rarement, *muqdem* مقدم; l'angle extérieur de l'étrave avec la quille est *er-rokba* الركبة. La partie pontée de la proue, sorte de gaillard d'avant⁽³⁾, est dite *šadr* (ou *sedr*) صدر، صدر; le plancher

⁽¹⁾ Cf. KIRCHER, *Lingua...*, p. 133 : ΠΙΣΛ-ΝΙC = الدوميس اللوح (mal traduit par : *temon*, sive *lignum fluctuans, index anchorae*), et *Ms. copte 44* de la Bibl. nat. Paris, fol. 54 verso, col. gauche : ΜΠΑΤΤΕ · ΝCΛΝΙC = الدوميس. Le mot arabe paraît être emprunté au grec *δόμος*; quant à CΛΝΙC, c'est proprement le grec : *σavis* = planche, plancher de navire.

⁽²⁾ Cf. persan بوز *pūz*, *pōz* = *ambitus oris ani-*

malium; rostrum avis (VULLERS, *Lexicon pers. lat.*). Al-Hafāği (*Šifā*, s. v. طيز) donne pour le dialecte égyptien du xvii^e siècle البوز الغم عامية أيضا وبطلقونها في الأكثر على فم الكلب ونحوه.

⁽³⁾ Dans les barques de pêche, ce tillac très réduit est nommé *tabla* طبلية; la barre transversale qui le limite vers l'arrière est dite *wēšš* ویش; il porte à droite et à gauche un rebord vertical *yoḷfa* غتفة, sorte de « pavois » en miniature.

en est assujetti par des liteaux transversaux, *selm*, pl. *selam* سَلَمَ جِ سَلَمَ. Les courbures latérales de la proue ou «joutes» sont appelées *ketsf*, pl. *aktāf* كَتَفَ جِ اَكْتَانِ. Le plat-bord de droite et celui de gauche sont reliés par une pièce de bois en forme de croissant, *qēd*, *lebba* [S], *loyd* [B] لَعْدَ ، لَبَّةَ ، لَيْدَ ، qui passe par-dessus la «guibre», *šabūra*, *qadūma* [S] شَابُورَةَ ، قَادُومَةَ.

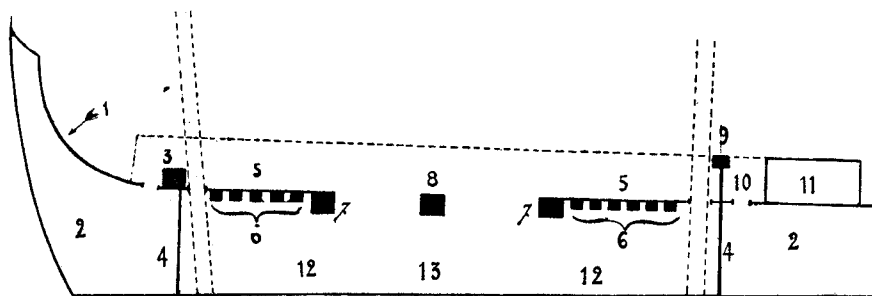


Fig. 4. — Coupe longitudinale d'une barque à deux mâts.

- | | | |
|--------------------------------|--|--------------------|
| 1. <i>šadr</i> , <i>sedr</i> . | 6. <i>dawaqīs</i> , sing. <i>daqūs</i> . | 10. <i>naqsa</i> . |
| 2. <i>henn</i> , <i>honn</i> . | 7. <i>šend</i> . | 11. <i>ṭārma</i> . |
| 3. <i>ḡesr</i> . | 8. <i>ḡayūš</i> . | 12. <i>rakīn</i> . |
| 4. <i>šüb</i> . | 9. <i>ḡayūš el-mazzān</i> . | 13. <i>kōra</i> . |
| 5. <i>boṭūnsa</i> . | | |

Après le gaillard d'avant et le limitant vers l'arrière se trouve une forte poutre transversale, *ḡesr es-šadr* جِسْرُ الصَّدْرِ. La partie arrière du *šadr* et l'espace situé à droite et à gauche du mât d'avant constituent le *manāma* مَنَامَة⁽¹⁾, car c'est là que d'ordinaire couche l'équipage. Ensuite vient le pont, *boṭūnsa*, pl. *baṭānes* بَطُونَسَه جِ بَطَانَسَ , d'avant; les barques du Nil ne connaissent pas en effet le pont continu mais ont deux espaces pontés, l'un à l'avant, l'autre à l'arrière; les ponts reposent sur des poutres «baux», *daqūs*⁽²⁾, pl. *dawaqīs* دَوَاقِيسَ جِ دَوَاقِيسَ; celle de ces poutres, plus forte que les autres, qui se trouve à l'extrémité du pont, est dite *šend* (ou *šent*) شَنْدَ ، شَنْتَ; elle est parfois étayée en son milieu par un poteau vertical «épontille», *mentāli* [B] مَنطَالِي , *duqār* [S], *daqqār*⁽³⁾ دَقَّارَ , *humār* حَمَارَ , *qādi* قَاضِي , qui s'appuie sur la carlingue.

⁽¹⁾ Remarquer à ce sujet que BERGGREN, *Guide...*, donne, pour l'Égypte, «Proue = ظهر اليتاع» auquel correspond «Proue = ظهر الطارمة»; à défaut d'une meilleure solution, nous proposons de lire ظهر اليتاع, pour يتاع (< turc yataq

= lit, couchette) : ce serait là un équivalent sémantique du *manāma* actuel.

⁽²⁾ Cf. grec *doxós* = poutre.

⁽³⁾ A rapprocher du grec moderne *δοκάρη* : petite poutre.

Celles des planches du pont qui, plus fortes que les autres, relient entre eux les « baux », « hiloires », sont appelées *bayla*, pl. *ubyul* بغله ج ابغل.

L'espace libre situé sous le gaillard d'avant constitue une « soute », *henn*⁽¹⁾ (ou *honn*) حُنّ; sous le pont est une cale, *rakīn*, pl. *erkenā* ركبن ج ارکنه, séparée de la soute par une cloison, *šūb* شوب ou *hağūz* حاجوز.

L'espace non ponté situé au centre de la barque est dit *kōra*⁽²⁾, pl. *kuwar* كوره ج كور; c'est une cale à ciel ouvert où l'on charge la cargaison, *šuhna*, *hamūla*, *wazga* [S] وشنه , جوله , وسنه; en son milieu, elle est traversée de bâbord à tribord, au niveau des ponts, par une forte poutre, *ğayūs*⁽³⁾ جاعوص, entretoise qui maintient l'écartement entre les deux flancs de la barque.

Sous le pont (*bofūnsa*) d'arrière est un second *rakīn* qu'une autre cloison (*šūb*) sépare de la soute (*henn*). Au-dessus de cette soute se trouve une cabine, *tārma*⁽⁴⁾ طارمه , *tarhaniya* طرخانيه [B], dont la toiture plate constitue un gaillard d'arrière, *dahr eṭ-tārma* ظهر الطارمه. En avant de la cabine on ménage le plus souvent un espace libre, dans le plancher duquel est pratiquée la trappe de la soute d'arrière, et qui contient un fourneau de terre sur lequel on fait la

⁽¹⁾ Cf. KIRCHER, *Lingua...*, p. 134 : ΠΙΟ-ΥΕΝΤ = الحنّ, approximativement rendu par : *navis vacua*. Le *Tāğ* précise : الحنّ بالكسر... عند العائمة الآن موضع فارغ في بطن السفينة يضع فيه النوتي متاعه.

⁽²⁾ Du grec *χώρα* = espace situé entre deux objets, intervalle. Quand la barque est à un seul *ğayūs*, elle a de ce fait deux *kōra*; quand elle a deux *ğayūs* (disposition assez rare), elle a trois *kōra*; l'arabe connaît *كوره* dans le sens de *حفرة*.

⁽³⁾ Cf. KIRCHER, *Lingua...*, p. 133 : ΠΙΑΡ-ΒΟΤ = الجاعوص [sic, avec un ع sans point], traduit par *ergatum navis*, *l'argana*. *Ergatum* est proprement le cabestan; l'italien a *argano*, le grec moderne *εργάτης*, d'où le turc osmanli a pris *irgat* et *argad*; en Égypte on emploie également dans le même sens *argat*, *argat*, *uryāṭa*. Si *جاعوص* = *جاعوص*, faut-il en conclure qu'à l'époque de la rédaction de la *Scala Magna* le *ğayūs* servait de cabestan? Peut-être l'entretoise était-elle simplement utilisée

pour amarrer les cordages de la voile.

⁽⁴⁾ Du persan طارم, تارم, تازم (forme arabisée) = *domus lignea similis tentorio rotundo; aedificium arcuatum; pergula* (VULLERS, *Lex. pers. lat.*, s. v. طارم). Le *Tāğ ul-ğarūs* dit : الطارمه بيت من خشب فارسي معتب نقله للجوهري ، زاد الازهري كالتبة وهو دخيل. Le nom actuel de la cabine d'arrière, actuellement à toit plat, doit être tiré de la technologie des barques de luxe du moyen âge (cf. *infra*, p. 78) qui, effectivement portaient une *qubba* de bois. Le mot, encore vivant, avec des sens voisins, jusqu'au Maghreb, a dû être emprunté en Iraq dès le début de l'expansion arabe; le sens persan de *pergula* s'est conservé à Bagdad jusqu'à maintenant; cf. MEISSNER, *Neuarab. Geschichten aus d. Iraq* [in *Beitr. z. Assyr.*, t. 5 (1906), p. 132] *tarma* = Balkon; MASSIGNON, *Notes sur le dial. arabe de Bagdad* (in *Bull. I. F. A. O.*, t. XI (1914), p. 20 : تارما (sic) = galerie intérieure donnant sur la cour).

cuisine; c'est le « fougou » *naqsa* نقصه ou *fağīr* فجيير; il est séparé du pont-d'arrière par une cloison, *wešš* ou *qaṭūḡ* قاطوع , وش; la partie supérieure de cette cloison s'appuie sur une forte poutre transversale, *ğayūs el-mazzān* جاغوص المزان, qui sert en outre de point d'appui au mât d'arrière; elle est parfois consolidée par des « genoux », *naqrafōs*, horizontaux qui s'appuient sur le vaigrage.

La cloison arrière de la cabine est dite *merāya* مرایه; les deux angles en sont renforcés par des ferrures, *zāwya*, pl. *zāwuy* زاوية ج زاوي.

À l'arrière de la cabine est une « galerie de poupe », *maysal* مغسل, qui, comme son nom l'indique, sert de lavabo; elle porte d'ordinaire une grande amphore poreuse, *zīr* زير, contenant la provision d'eau, et une planche percée, *maššāya* مشاية, suspendue à deux cordages, qui sert de latrines.

La cloison arrière de la soute, au-dessous du *maysal*, est appelée *ters* ترس. La poupe, en général, porte le nom de *mōher* موخر ou *qešš* قش⁽¹⁾.

Le gouvernail, *daffa* دفة, comporte essentiellement un « timon ou barre », *ḡašāya* عصاية, et une pale ou « safran ». Le timon est muni d'un anneau de cordage « erse de gouvernail », *qēd* قيد, qui permet de l'immobiliser dans une direction voulue. Son extrémité arrière est liée à la pale par un cordage ou chaîne, *ziyār* زيار, qui l'empêche de piquer du nez vers l'avant. Le safran est constitué par l'assemblage de fortes planches verticales, *umm*, pl. *umam* أمم, que relie une traverse, *ḡārḡa* عارضة; l'extrémité arrière du safran qui va en s'effilant est dite *rīšet ed-daffa* ريشة الدفة.

Le gouvernail est fixé à l'étambot par des pentures à deux branches, portant des manchons, *sukruḡa* سكرجة, dans lesquels est introduite une forte cheville métallique, *berūni*⁽²⁾ [B], *barūna* [S], pl. *barāin* بارونه ج براين, qui forme gond. Les deux pentures supérieures du safran sont dites *el-ḡadīd* et *el-meḡīn* المعين, auxquelles correspond sur l'étambot *et-taqīya* الطقيية; la penture inférieure est appelée *ḡadīd taht* حديد تحت et correspond au *ḡadīd eḡ-ḡamān* حديد الضمان de l'étambot. Le gouvernail est encore relié à l'étambot par une

⁽¹⁾ Du turc قبيج *qeb* = poupe; cette dénomination n'est employée que pour les dahabiyas. Le mot turc est connu jusqu'au Maghreb; nous l'avons entendu à Oran, et Joly (*L'industrie à Tétouan*, p. 131) donne pour Tétouan *kadech*

tedš [sic] = étambot.

⁽²⁾ Cf. grec *περόνη* = cheville, clavette. En Haute-Égypte (région de Gerga) on connaît *barūna* dans le sens de « cheville plantée au milieu du joug ».

« chaîne de sauvegarde », *zargīna* زرجينه. Enfin le safran porte parfois un anneau auquel est fixé un cordage, *enṭela* انطلة, où l'on attache le canot de la barque.

On appelle *rakūb* راکوب, *rokūb* رڪوب, la planche sur laquelle se tient le timonier pendant la manœuvre du gouvernail; elle porte, à intervalles égaux, des cales, *qubqāb*, pl. *qabaqīb* قباقيب, qui servent de points d'appui. Le *rakūb* est d'ordinaire placé au-dessus du « fougou » *naqṣa*, de bâbord à tribord.

Nous n'avons pas noté l'existence de termes correspondant à nos *bâbord* et *tribord*; simplement, selon la situation de la barque dans le fleuve, on nomme *ḡamb ḡuwwāni* جنب جواني le côté le plus rapproché du rivage et *ḡamb barrāni* جنب براني celui qui fait face à la pleine eau.

D. — MÂTURE.

Les barques du Nil sont à un, deux ou trois mâts, *ṣāri*, pl. *ṣawāri* صاري. Le mât d'avant est dit *ṣāri t-trenkūt*⁽¹⁾ صاري الترنكيت; le mât d'arrière est *ṣāri l-mazzān*⁽²⁾ ou *ṣāri l-ḡēz* صاري الغيز, صاري المزان; le mât situé au milieu de l'embarcation, dans le *kōra*, est nommé *ṣāri t-taṣzila* صاري التعزيزه. On désigne plus spécialement sous le nom de *ṣeqlīwa*⁽³⁾, pl. *ṣaqaḷīw* شقاليو ou de *ḡadaḡ* جضع le mât que l'on peut abaisser au passage des ponts.

Le mât, formé d'un seul arbre, porte à son pied un tenon quadrangulaire, *ḥāsy* ou *ḥāsyā* خاصيه, خاصي; ce tenon s'engage dans l'implanture, *maraṣṣima* مرسة; celle-ci comprend deux flasques verticaux, *ḥadd*, pl. *ḥodūd* خدود, *sady*, pl. *azdāy* [B] سدغ, أسداغ, fixés à droite et à gauche de la carlingue (*mēt eṣ-ṣāri*) et étayés chacun par deux béquilles latérales, *meṣaṣefrāt*, *meṣaṣfurāt* [B] معصفرات; le couloir ainsi formé par les deux flasques est fermé à ses deux extrémités par un billot, *kabṣ* كبش.

Le mât traverse le pont par un orifice « étambrai », *qaṭṣ* ou *naqr* قطع, نقر; l'étambrai est renforcé sur son pourtour par une garniture de bois « collier », dite *tahliqa* ou *tahwīṭa* تحويطة, تحليقة. Le mât d'avant, incliné sur la proue,

⁽¹⁾ Cf. italien : *trinchetto*; français : *trinquette*; turc : *trinket* ترينكت; grec mod. : *τριγκέτο*.

⁽²⁾ Cf. italien : *mezzana*; turc : *میچانه*.

⁽³⁾ Cf. Du CANGE, *σαγολαίφρα* = *vela navium*. Dozy, *Suppl.*, citant le *Muḥīt ul-Muḥīt* : شقالوه = sorte de petit navire.

s'appuie sur le *ḡesr eṣ-ṣadr*; le mât de milieu, penché également vers la proue, s'appuie sur le *ḡayūs* du *kōra*; quant au mât d'arrière, incliné sur la poupe, il s'appuie sur un *ḡayūs*, dit *ḡayūs el-mazzān*; sur chacune de ces poutres d'appui, deux cales triangulaires, *enḡlīz*⁽¹⁾, pl. *enḡlīzāt* *انجليز*, sont clouées, à droite et à gauche du mât, l'empêchant d'incliner à bâbord ou à tribord.

Le sommet du mât porte une pièce de bois verticale rapportée « calcet », *ḡamūr* *جامور*, percée d'un ou deux orifices, *ḡen*, pl. *ḡenēn*, *ḡanēn* *عين ج عينين*, où passe la ou les drisses auxquelles l'antenne est suspendue. Dans le cas du mât de milieu l'antenne n'est pas suspendue, mais posée directement sur la partie supérieure d'un *ḡamūr* très court.

Pour permettre d'en grimper au sommet, le mât porte soit une échelle de corde ou de filin avec barreaux de bois *klāl*, *glāl* [B], *ṣaqlūl*

[S] *ساقل ج ساقول*, soit une série de taquets en bois, *sellam*⁽²⁾, pl. *salālem* *سلالم ج سلالم*.

Le mât est maintenu par divers cordages, étais et haubans. D'abord un étai d'avant, *ḡāyeq* ou *ḡayyār en-nau* *عيار النواعيق*; puis des haubans latéraux, *ṭarf*, pl. *aṭrāf*, *ṭurāf* [S] *طرف ج اطراف*, avec enfléchures, *tamsīṭa* *تمشيطة*; enfin des étais d'arrière (2 ou 3), simples, *meḥadda* *محددة*, ou à palan, *ḡayyār el-qafa*, *عيار القفا*.

Les haubans du mât de milieu sont spécialement appelés *ḡayyār ḡanṣer*, pl. *ḡayyār ḡanāṣer* *عيار خنصر ج عياير خناصر*; ceux d'un mât d'avant abaissable sont

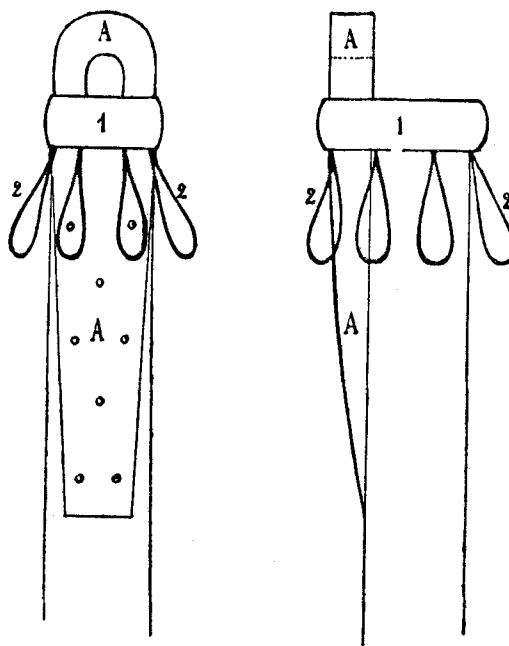


Fig. 5. — Schéma du sommet du mât (face et profil) avec le *ḡamūr*.

A. *ḡamūr*.

1. *tarqida*; *bardaia*.

2. *rawāṭi* (sing. *rāṭa*) ou *sebaḥ* (sing. *seḡa*).

⁽¹⁾ Cf. grec moderne *ἀγκυρίς* = taquet. — ⁽²⁾ *Sallūm*, pl. *salalim* [S].

dits *entīya* انتية. L'ensemble des haubans et des étais se nomme *helya* حليه.

L'étaï, *ḡayyār* (proprement : palan), est composé d'un filin, *ḡarrār* جرّار, courant sur deux poulies; il sert à raidir la partie supérieure de l'étaï, *qa-ṣaba* قصبه, constituée par un filin métallique, *selk* سلك.

Les haubans sont amarrés, à leur partie inférieure, à des anneaux, *lamḍa*, pl. *lumad* لمض ح مض, *ḥalaq*, pl. *ḥelqān* حلقات ح حلق, *ḥalbūs*, pl. *ḥalabīs* خلبيص ح خلبيص, fixés à l'intérieur ou à l'extérieur du parapet de la barque; ils sont raidis au moyen de lentilles de bois percées de trous « bigots », *bayūt*⁽¹⁾, *beyūṭi* شرشور, ainsi que les étais ils vont s'attacher par un crochet, *šaršūr* راطه ح راطي, *sebah* سبكه ح سبج, qui sont capelés au sommet du mât, au-dessous de l'orifice du *ḡamūr*; pour éviter à la voile et à l'antenne un frottement sur une partie métallique, les erses sont recouvertes à leur naissance d'un manchon de cuir, *tarqīda*, *tabardīḡa*, *bardaḡa* تبريدة, تبرديعه, بردعه.

Si l'on fait exception des barques ayant seulement un mât de milieu, les bateaux du Nil ont tous un beaupré, *ḡustumān* جستمّان, qui sert surtout de « bossoir » pour l'ancre de pleine eau; à sa partie supérieure un orifice pratiqué dans son épaisseur renferme une poulie, *dāsa* داسة, sur laquelle glisse la chaîne de suspension de l'ancre. Le beaupré, appuyé à bâbord contre la guibre (*šabūra*), est calé à tribord par une pièce de bois, *yotfa* غتفه, clouée sur le plat-bord du gaillard d'avant. Le pied du beaupré repose dans l'encoche d'un billot appelé *mehadda* مخدّة.

E. — GRÉEMENT.

1. — ANTENNES.

Chaque mât porte une antenne, *qārya*, pl. *qaryāt*, ou *qarya*⁽²⁾, pl. *qarāya*⁽³⁾ قارية ح قاريات, قارية ح قاريات. A l'endroit par où elle est suspendue, l'antenne est

⁽¹⁾ Le ture a بيجوطة avec le même sens; le mot français « bigot » semble appartenir à la même racine.

⁽²⁾ Cf. grec *νεπαλα* = antenne. On s'étonne de trouver dans le glossaire de la seconde édition d'Ibn Jubair (*Gibb Memorial*, vol. 5, p. 44) قارية = mast; le pèlerin maghrébin dit pourtant

للشبه التي ترتبط (p. 37, l. 7-8) الشّرع فيها وهي المعروفة عندهم بالقارية فتصفت [الرج] قارية الصاري (p. 312, l. 11-12) المعروف بالاردمن وألقت نصفها في البحر مع ما اتصل بها من الشراع.

⁽³⁾ Cf. *Ms. copte 44*, Bibl. nat. Paris, fol. 54 verso, *νερογυητ* = القاريا.

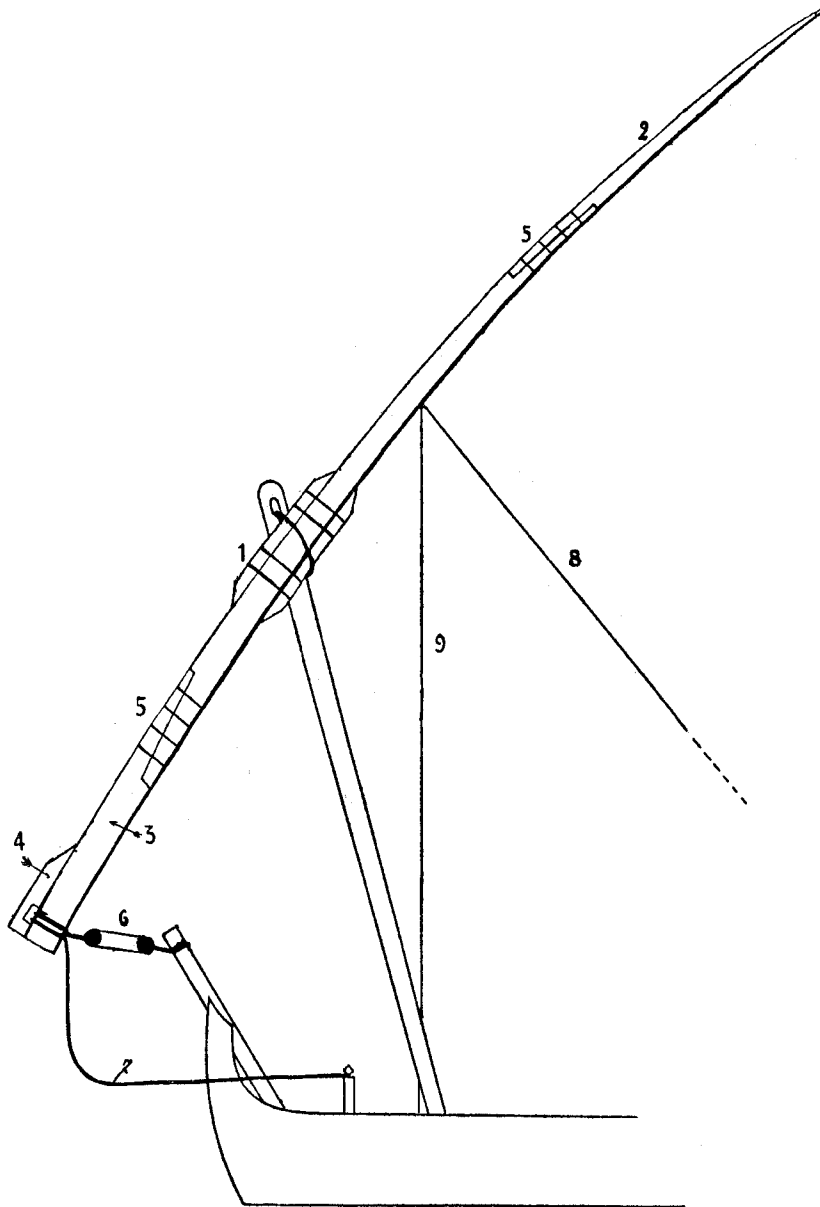


Fig. 6. — Schéma de l'antenne avec ses cordages.

- | | | |
|--------------------|------------------------|----------------------|
| 1. <i>taṭbiqa.</i> | 4. <i>baḡf, ḡabba.</i> | 7. <i>meḡaddema.</i> |
| 2. <i>ḡūdem.</i> | 5. <i>šambar.</i> | 8. <i>maḡssin.</i> |
| 3. <i>muḡdem.</i> | 6. <i>māta.</i> | 9. <i>meltewi.</i> |

renforcée par des pièces adventices latérales, *taḥbiq*, pl. *taḥabīq* تطاييق ج تطاييق. A sa partie supérieure elle porte une rallonge, *qōden* [B] قوضى, *qōdem* ou *qūdem* قوضم; à sa partie inférieure elle a également une rallonge dite *muqdem* مقدم à laquelle sont d'ordinaire fixés un contrepoids et une pièce de bois, *baqf*⁽¹⁾, *dabba*, *qubqāb* قبقاب, *ḡubf*, *ḡubf*, percée d'un orifice carré où s'engagent les cordages du bas de l'antenne. La longueur de l'antenne est encore parfois augmentée par l'adjonction à la partie supérieure d'une baguette dite *ḡabbāda* عبادة. Les différentes pièces de bois qui composent l'antenne sont solidement liées ensemble par des cercles de fer «roustures», *ṭōq*, *taqrīṭ*, *ṣambar*⁽²⁾ طوق, تقريط, شمير.

Quand la barque a un mât d'arrière, elle est d'ordinaire munie d'une vergue inférieure mobile «bout-dehors de poupe», *batafōra*⁽³⁾ بطفورہ, fixée à bâbord et qui se prolonge à l'arrière au delà de la poupe. Au lieu d'être accroché à l'extérieur, le *batafōra* est parfois posé sur le gaillard d'arrière; son pied s'engage alors dans l'orifice d'une planche, *bayāta* بيانه, clouée à cet effet sur la face arrière de la cloison du fougou, à bâbord. Quand la voile est carguée, le *batafōra* est relevé et appuyé le long du mât arrière.

Au tiers de sa longueur l'antenne est suspendue à un filin ou à une chaîne, *waḡad*, *ṣā'il el-qary* شاييل القري وجد, qui l'enserme en formant une boucle autour d'elle; cette boucle est fermée par une ligature de filin, *azlīmi* ازليمي, *ṣumār* [S] شمار ou *debla* دبله; à chacune des deux extrémités de la boucle sont fixées une drisse proprement dite, *fāyah*, pl. *fawāyeh* فايه ج فوايه, et une drisse de renfort, *meṣīn* معيين, qui descendent s'amarrer soit au pied du mât soit avec les haubans. A l'endroit par où elle est suspendue l'antenne est garnie d'un manchon de cuir, *ḡerāb* جراب.

L'antenne porte les cordages suivants qui servent à la diriger de haut en bas ou de bâbord à tribord :

1° A sa partie inférieure, *el-māṭa* ماطة ou *furūn* فرون, palan fixé au beaupré, et *el-meḡaddema* مقدمه, simple cordage qui va s'amarrer à l'intérieur de la barque.

⁽¹⁾ On dit couramment d'un individu balourd et stupide : هُوَ زَيِّ البَغْفِ.

⁽²⁾ Du ture چنبر *çenber* = cercle, anneau mé-

tallique, frette.

⁽³⁾ Méditerranéen; le ture connaît مغربوه مانا avec le sens de «bossoir».

2° A sa partie supérieure, mais non loin de son point de suspension, *el-massîn* et *el-mellewi* *مستين ، ملتوي*. Le *massîn* sert à maintenir la partie supérieure de l'antenne vers l'arrière; le *mellewi* sert à l'apiquer.

Quand il s'agit d'une antenne de mât d'arrière, le cordage appelé *mâta* s'amarre au mât.

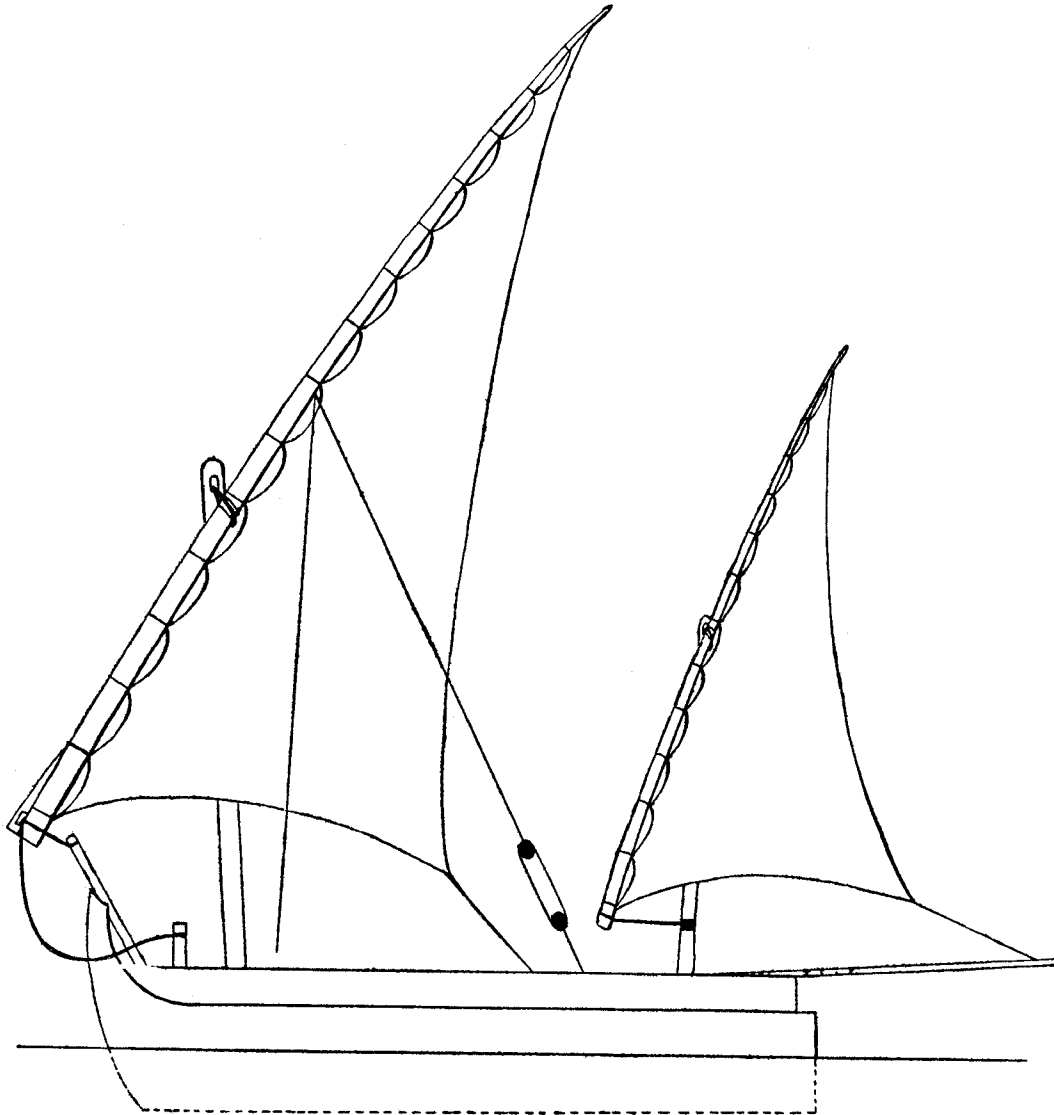


Fig. 7. — Silhouette d'une barque à deux mâts.

(Les étais et haubans, ainsi que le gouvernail, ont été supprimés; à l'arrière on remarque le *baṭafōra*.)

2. — VOILURE.

La voile, *qalξ*, *qelξ*⁽¹⁾, pl. *qulūξ* قلع ج قلوب, triangulaire, est composée de bandes « laizes », *hāšya*, pl. *hawāši* حاشيه ج حواشي, de forte toile, *qumāš* قماش; les coutures sont dites *armūs* ارموس et la ficelle y employée est appelée *dubāra* دوباره; le morceau triangulaire de toile qui sert à former l'angle supérieur de la voile est dit *tarwīsa* ترويسه; le bord libre, sensiblement vertical, de la voile « guindant » est nommé *barrāni l-qelξ* براني القلع. L'angle supérieur de la voile est *el-mīs* ميس; l'angle inférieur fixé à l'antenne est *el-ḥēš* خيش; l'angle inférieur libre est *ez-zend* زند.

Le côté inférieur et le côté fixé à l'antenne sont renforcés par un ourlet contenant intérieurement une corde, *dafīn* (*tfīn*) دفيني; le long de ces deux mêmes côtés, à l'extérieur, est fixée une forte corde « ralingue d'envergure, ralingue de bordure » appelée *saqāla* سقالة.

On nomme *bardawil* بردويل un lais supplémentaire de toile ajouté au côté de la voile fixé à l'antenne; il sert à envelopper la voile carguée pour la protéger des intempéries.

La voile est fixée à l'antenne, de place en place, par des cordes « rabans d'envergure », *qablīs*⁽²⁾, pl. *qabalīs* قبليس ج قبالييس, qui, attachées à la voile par une ligature, *darb* ضرب, embrassant la ralingue d'envergure (*saqāla*), vont s'enrouler et se nouer sur l'antenne; la dernière de ces cordes à la partie inférieure est dite : *qablīs el-ḥēš* قبليس الخيش; à la partie supérieure de la voile, les *qabalīs* sont remplacés par un cordage unique « filière d'envergure », *muwīni* (*lamwīni*) مويني, *laumīn* الاوميي, *laff* لف, qui fait un certain nombre de tours, passant alternativement par-dessus l'antenne et par-dessous la ralingue d'envergure.

À l'angle libre de la voile (*zend*) est fixé un anneau de corde, *qordī* قرضي, où vient se fixer l'écoute, *šayūl* شاعول (anciennement appelée *rāḡeξ*⁽³⁾ راجع).

⁽¹⁾ Cf. KIRCHER, *Lingua...*, p. 133 : ΠΙΛΛ-
BO = القلع; p. 268 : ΠΙΦΟΡΚ = القلع; *Ms. 44*,
fol. 54 recto : ΑΜΕΝΟΝ, ΤΣΙΣΛΛΥΟ = القلع.

⁽²⁾ Il est intéressant de retrouver ce mot à
Tétouan avec le même sens (cf. JOLY, *op. cit.*,
p. 232 : *kablīs* = قبليس = filin attachant la voile à

l'antenne).

⁽³⁾ Cf. KIRCHER, *Lingua...*, p. 134 : ΠΙΤΑΣ-
ΘΡΩΝΤΕ ΠΙΛΛΒΟ = راجع القلع, convenablement
rendu par : *nomina chordæ, qua dirigitur velum*,
italicè Burina, seu l'orsa; IDEM, p. 134 : ΠΙΠΟΞ
= الراجع الطرف للبل.

Au même angle, sur la ralingue de bordure (*saqāla*), vient se fixer le « cargue-point » *qandarīsa*⁽¹⁾, *qantarīsa*, *qaṭarēza* (Assouan) قنندريسه ، قطريزه.

Deux sortes de cordages servent à carguer la voile; d'abord, des cordelettes ou « rabans de ferlage », *maḷaffāt* ملافات, fixées de place en place sur l'antenne, servent à maintenir la voile sommairement reployée; ensuite les *maḷaffāt* sont dénouées et la voile est carguée au plus près au moyen d'un cordage unique, *ṣawīl* عويل, dont une extrémité est attachée à la pointe supérieure de l'antenne et dont l'autre descend sur le pont; le *ṣawīl* est enroulé de telle façon autour de la voile carguée qu'une simple traction exercée sur son extrémité inférieure décharge d'un seul coup toute la toile. Pour éviter que le *ṣawīl* ne flotte au vent quand la voile est larguée, il est engagé dans des œillets de bois, *taḥzīna* تخزينه, suspendus de place en place le long de l'antenne et le long du mât.

Sur les barques provenant de la région de Damiette on remarque un dispositif différent de celui qui vient d'être détaillé. Les « rabans d'envergure » (*qabalīs*) de la partie de la voile envergurée au-dessus du mât peuvent coulisser le long de l'antenne; la voile est alors hissée ou abaissée au moyen d'un cordage spécial, *karrūr* كزور; qui, fixé à la corne supérieure de la toile, va passer dans une poulie attachée à l'extrémité supérieure de l'antenne et redescend sur le pont; dans ce cas la voile est nommée *šerāḡ* شرع; elle se cargue tout entière le long de la partie de l'antenne située au-dessous du sommet du mât.

La voile d'avant est *trenkīt* ترنكيت; la voile d'arrière est *mazzān* ou *γēz* مزان ، غيز.

Le mât d'avant porte parfois, fixée directement à son arbre, sans antenne, une petite voile triangulaire appelée *yalkan*⁽²⁾ ou *alkan* يلكن ، الكن.

« Carguer » les voiles se dit : *lamm-ilemm* لم; « larguer » est : *farad-yefred* فرد.

3. — CORDAGES ET POULIES.

Le cordage ordinaire est dit *ḥabl*, pl. *ḥebāl* حبل ج حبال; en chanvre il est appelé *ḥabl til* حبل تيل; une certaine variété provenant spécialement de

⁽¹⁾ Le turc a قاندريسه *qandalisa* = drisse. — ⁽²⁾ Du turc يلكن *yelken* = voile.

Damiette, est nommée *qels*⁽¹⁾ قلس; avec les fibres (*lif*) du palmier on fait le *deblāq* دبلق et le *salaba* سلمه.

Parmi les câbles citons le *lebān*⁽²⁾ لبان, qui sert pour le halage dans les canaux; à son extrémité il se ramifie en petits cordages, *helāwa*⁽³⁾, pl. *halāwi* خلوي, que les haleurs se passent autour du corps en guise de bricole. On nomme *šebāna* شيبانه la corde au moyen de laquelle une petite barque à rames remorque un autre bateau; le *sabarsīni*⁽⁴⁾ سدسینى est le gros câble avec quoi l'on amarre les barques aux anneaux des ponts ou des écluses.

La poulie, *bakara* (pl. *bukar*) ou *bakkāra* [S] بكرة, بكرة, بكرة, est constituée par une caisse à deux «joues», *ḥadd*, pl. *ḥudūd* خدد, contenant un ou plusieurs disques, «réas ou rouets», *dāsa* داسة, tournant sur un essieu métallique, *berūni*⁽⁵⁾ بروني; dans une rainure longitudinale, pratiquée sur les joues, passe un cordage formant boucle «estrope», *rāṭa* ou *keswa* راطه, كسوه, destiné à embrasser et à fixer la poulie. A un seul disque la poulie est dite *farāḍiḡa* فرديّة [فردية]; à deux disques on l'appelle *merabbaḡ* مربع. Une variété de poulie, dont la caisse peut s'ouvrir, est dite *bastika*⁽⁶⁾ بستیکه.

A bord, les petits cordages sont fixés à des taquets en forme de croissants, *ḡaṣḡūr*, pl. *ḡaṣḡūr* عصفور, cloués par leur milieu à la partie basse du mât. Quant aux gros cordages ou aux câbles, ils sont amarrés à de forts billots de bois «bittes», *šamḡa*, pl. *šamḡāt* شمعة, شمعات, fichés verticalement.

4. — ACCESSOIRES DIVERS.

a) *Rames*. — La rame, *muqḡāf*, pl. *maqḡāf* مققدان, مققدان, comprend une poignée, *zend* زند, puis un manche plus épais, alourdi par des renforts latéraux, *taḡbīq*, pl. *tataḡbīq* تطابيق, elle se termine par une pale, *raššāša* رشاشة.

⁽¹⁾ Cf. KIRCHER, *Lingua...*, p. 134 : ΠΙΛΛ-
ΕΟΩΙ = اللبان, traduit à tort par : *certum navis*
genus; IDEM, p. 270 : ΠΙΛΛΒΩ = لبان المركب.

⁽²⁾ Du grec κάλως.

⁽³⁾ Kircher (*Lingua...*, p. 134), immédiatement après اللبان, donne ΤΡΙΒΗ = الاجلاوة, qu'il traduit par «*linter nauticus*» [?]; nous proposons de lire للاوة = petit cordage fixé sur le

lebān. Joly (*op. cit.*, p. 231) donne *khlaya* خلایه = amarre de poupe ou de travers.

⁽⁴⁾ Le ture connaît اسپارچینه *isparčina* avec des sens analogues.

⁽⁵⁾ Cf. grec *περόνη* = clavette, cheville (voir *supra*, p. 61, n. 2).

⁽⁶⁾ Cf. ture : پاستیقه = poulie coupée; français : passe-tête.

La rame prend son appui sur une cheville de bois verticale « tolet », *ahri-ten*⁽¹⁾, *γarz* غرز ، اخريطن ، qui pénètre dans une pièce de bois plate « toletière », *ğālyā*, *rakūb* راکوب ، جاليه ، trouée à cet effet et clouée sur le plat-bord.

Le tolet métallique fourchu, d'importation étrangère, est dit *eškārma*⁽²⁾ أشكارمه.

La rame est liée au tolet par un anneau de corde « erseau » *heyāša*, pl. *hawāyeš* حوايص حياصه ; pour qu'elle ne puisse glisser dedans elle est munie, au-dessous des renforts, d'une pièce de bois, *baqf* بقف , portant une encoche ou un orifice dans quoi s'engage l'erseau; ceci pour les petites embarcations, *qāreb* et *fulūka*.

Sur les grandes barques la rame est d'ordinaire posée dans le cintre d'une perche disposée horizontalement, *maddāda* مدادة , qui s'appuie d'une part sur la partie relevée de la proue et de l'autre sur un piquet vertical, *waqqāfa* وقافة .

b) *Gaffes*. — La gaffe, *medra*⁽³⁾, pl. *madāri* مداري ، مدرة ، est garnie à sa partie inférieure d'une armature métallique en forme de manchon appelée *kūz* كوز quand elle se termine en cône, et *ğezz* جزّ quand elle s'effile en une sorte de doigt pointu. La perche graduée⁽⁴⁾ qui sert à reconnaître la profondeur des fonds est dite : *medret el-qaṣd* ou *qalmūša*⁽⁵⁾ مدرة القعد ، قلموشه .

c) *Aneres*. — Pour immobiliser la barque on emploie soit un « grappin » à quatre branches verticillées, soit une « ancre » à deux bras; tous deux sont métalliques. Le grand grappin pour la pleine eau est dit *mersa*⁽⁶⁾, pl. *marāsi*

⁽¹⁾ Cf. KIRCHER, *Lingua...*, p. 134 : ΠΙΩ-ΜΟΥ = [pour الوتر] الاخریطين الوتر ، traduit par : *scalmus, quo movetur remus*.

⁽²⁾ Cf. grec *σκαλμός, σκαρμός* (Du CANGE) = tolet; d'où le turc : استقارموز *isqarmoz*. A Tétouan, tolet se dit *chkarem* شكارم (JOLY, *op. cit.*, p. 231).

⁽³⁾ Cf. KIRCHER, *Lingua...*, p. 133 : ΠΙΤΑΡ = المدرا القجر (mal traduit par : *antenna*). Nous n'avons pas retrouvé القجر.

⁽⁴⁾ Kircher (*Lingua...*, p. 134) donne ΠΙΒΟΛΙΣ = البوليس traduit par : *bolis, instrumentum ad explorandam profunditatem aquae*; dans le *Ms. 44* (fol. 54 recto, col. droite) ΤΡΟΥΛΙΣ, ΤΚΑΤΟ sont glosés par المقياس; les deux ter-

mes arabes, qui se rapportent à des sondes à boule de plomb (cf. grec anc. *βολίς*), ne sont plus connus aujourd'hui; la sonde, peu employée, est dite *esqandil* استقنديل (cf. turc استقاندیل *isqandil*; grec mod. *σκαντήλι, σκανδῆλι, σκανδάλιον*).

⁽⁵⁾ A rapprocher du grec *κάλαμος, καλαμίσ, καλαμιά* = canne, roseau.

⁽⁶⁾ Cf. KIRCHER, *Lingua...*, p. 133 : ΠΙΛΥ-ΧΑΛ = المرسا; *Ms. 44*, fol. 54 recto, col. droite : ΑΝΚΗΡΑ, ΝΕΛΥΣΑΛ = المراسي. Le mot copte, donné ici sous deux graphies différentes, existe en arabe sous la forme هُوَجَل que le *Qimūs* explique par : أُنجر السفينة; c'est là également le

مرسه ج مرآسي; celui qui, plus petit, sert à amarrer à terre est appelé : *helb* ⁽¹⁾, pl. *ahlāb* هلب ج اهلاب; l'ancre est *muḥṭāf* مخطاف. On utilise également un léger grappin à un seul bras (en fer ou en bois), *mambal* ⁽²⁾, pl. *manābel* منبل ج منابل, qu'un nageur peut facilement aller frapper à terre ⁽³⁾.

L'ancre ou grappin comprend une tige «verge», *qasaba* قصبه, portant à sa partie supérieure un anneau mobile «organeau», *ḥalaqa* حلقة; de la base partent les bras, *qarn*, pl. *qurūn* قرن ج قرون, terminés par des pales triangulaires «pattes», *maḥāra* محارة.

À l'organeau, par l'intermédiaire d'un anneau à verrou, *qefl*, *muftāḥ* قفل, est fixée la chaîne d'amarre *ḡanzīr* ⁽⁴⁾, *zangīr* [B], *šaṣr* شعر ⁽⁵⁾, زنجير. Quand l'ancre n'est pas mouillée, elle est suspendue au beaupré par une chaîne, *barāis* ⁽⁶⁾ برايس (fixée par un nœud *taqrīna* تقريفة au point de rencontre des bras) qui passe dans le réa (*dāsa*) du beaupré et vient s'amarrer au pied du mât d'avant.

sens des formes coptes. Cependant Kircher (*Lingua...*, p. 127) a ΠΙΛΘΕΡΙΩΝ = الهوجل qu'il traduit par : *aratum*; or, à la ligne immédiatement supérieure, on trouve ΠΙΛΤΗΡΙΟΝ = النورج; les deux mots gréco-coptes semblent bien n'être que les deux graphies d'un même terme et seraient ainsi à rattacher tous deux à النورج; quant à الهوجل, il serait à considérer comme le synonyme du mot arabe qui le suit, المحارة, et serait en ce cas glosé comme lui par le copte ⲧⲱⲱⲱ suffisamment traduit par : *vannus, instrumentum ad ventilandum frumenta*. Le mot المحارة était déjà connu dans le sens de «fourche pour secouer la paille lors du dépiquage»; quant à الهوجل, il est encore vivant chez les Arabes sédentaires des environs de Giza où, sous la forme *el-hōd'al*, il désigne un «râteau de fer qui sert, pendant le dépiquage, à attirer la paille hors de l'aire». Le passage de KIRCHER, *Lingua...*, p. 127 (début), serait donc à rétablir ainsi :

ΠΙΛΤΗΡΙΟΝ	} النورج
ΠΙΛΘΕΡΙΩΝ	
ⲧⲱⲱⲱ	} الهوجل
	} المحارة

⁽¹⁾ Cf. KIRCHER, *Lingua...*, p. 136 (instru-

ments du pêcheur) : ⲧⲬⲌⲚⲒⲚⲒ = الهلب (mal traduit par *esca*); le mot est sans doute pris ici dans le sens de : *harpon*. Kircher (*Lingua...*, p. 127) a encore الهلب qui, avec المنشار لخطاف الكلاب comme synonymes, correspond au gréco-copte ΠΥΓΕΤΡΕΛΚΡΑ, suffisamment évocateur; Kircher traduit : *instrumentum quo aliquid eruitur*.

⁽²⁾ Dozy (*Suppl.*) a منبل [andalou] avec le sens d'«épieu pour la chasse», et le rattache à l'espagnol *venable*, bas latin *venabulum*; cependant l'existence dans la langue ancienne de كَبَلٌ et كَبْلَةٌ «flèche» permet de le considérer comme d'origine arabe.

⁽³⁾ Divers lexiques (BERGGREN, HABEICHE) donnent باطر, ياطر, *yāter* «ancre». Ce terme, inconnu sur le Nil, doit être syrien, car on le trouve *apud* HARFOUCH, *Drogman arabe* (2^e éd., p. 289); il est vraisemblablement à expliquer par le verbe turc yat-maq «stationner, jeter l'ancre (navire)».

⁽⁴⁾ Du persan زنجير *zengīr*.

⁽⁵⁾ Terme vieilli qui désignait une corde de *lif* ou d'alfa.

⁽⁶⁾ Faut-il rapprocher ce mot de بروصي, بروصي qui, dans la mer Rouge, s'applique à l'ancre (cf. STACE, s. v. Anchor; *J. asiat.*, 1841¹, p. 588)?

On désigne sous le nom d'*esteqbāl* استقبال l'amarre (corde ou chaîne) d'une barque ancrée au milieu du fleuve.

d) *Varia*. — Sur les très grandes barques il y a parfois un treuil horizontal en fer, *wens*⁽¹⁾, pl. *wunaš*, *unūs* [L] ونش ج وناش ، ونوش, qui sert à abaisser le mât, mais c'est là une innovation.

Pour tirer les barques sur le rivage, afin de les calfater ou de les radouber, on utilise un cabestan de bois, *sāqya* ساقية, dont l'arbre vertical est appelé *qalb* قلب et les leviers *sahm*, pl. *ushum* سهم ج اسهم; le cabestan métallique est dit *eryāt*, *uryāt*, *yeryāt* ارغاط ، غرغاط ، غرغاط.

Le long du bordé, à l'extérieur, sont suspendus de gros anneaux de cordage tortillé en rond «colliers de défense», *farmīla* فرميلة, qui servent à amortir les choes; un gros câble cloué dans le même but le long du plat-bord de la proue est dit *temsāh* تمساح⁽²⁾.

La planche d'embarquement, qui sert à passer de la terre ferme sur la barque, est dite *saqāla*, *seqāla*⁽³⁾, *esqāla* (zqāla [S]), pl. *saqāyel* سقايل ج سقاله ، سقاله.

Quand la barque est amarrée, de fortes perches, *qanṭarūz*⁽⁴⁾, *qanṭarūs* قنطروز ، قنطروس, qui s'appuient d'une part sur la terre ferme et d'autre part sur le bordé, servent à l'écartier du rivage pour éviter un échouement ou des heurts dangereux.

Pour amarrer temporairement la barque à terre on emploie de simples piquets, *watad*, pl. *autād* واتاد ج واتاد, que les bateliers enfoncent à l'aide d'une masse en bois *bārya*⁽⁵⁾ بارية.

Lorsque la barque est à mât d'avant abaissable à volonté, elle dispose pour cela, sur le gaillard d'avant, d'une chèvre ou «bigue» *maqass*⁽⁶⁾ مقصص, formée

⁽¹⁾ De l'anglais *winch*; le turc a emprunté le mot sous la forme وينچ *vinč*.

⁽²⁾ Il est à noter que de nombreuses dahabiyas portent actuellement à la partie correspondante de leur proue une pièce de bois sculptée représentant un crocodile; d'autre part, Maqrīzi (*Ḥiṭat*, éd. Wiet, I, p. 145) mentionne l'emploi des peaux de crocodiles dans la construction des bateaux de l'Égypte pharaonique.

⁽³⁾ Du grec σκάλα «échelle»; cf. КИРЧЕВ,

Bulletin, t. XX.

Lingua..., p. 134 : †СКΛΛΛ = الاسقاله.

⁽⁴⁾ Maspero (*Recueil de travaux...*, nouvelle série, t. XIII (1907), p. 107) traduit à tort *kantarouz* قنطروز par «piquet pour amarrer les barques». Le mot est à rapprocher du grec méd. et mod. κοντάριον «perche, lance».

⁽⁵⁾ Du grec moderne βαρειά = masse, massue.

⁽⁶⁾ Almkvist (*Kleine Beiträge*, p. 270, n. 3) donne, pour la Haute-Égypte, la valeur de «chèvre de déchargement établie sur la rive».

de deux poutres affourchées par leurs sommets; celle-ci est soutenue par un étai, *māhadda* محدة, et porte un palan, *ṣayyār el-ḡadaḡ* عيار الجضع ou *wīta* ويتة, amarré au mât. Pour faciliter l'extraction du mât de son emplanture, le tenon du pied (*hās̄y*) est muni d'un filin métallique, *hasšās̄* حشاش, dont une extrémité vient aboutir sur le pont.

Quand la barque est chargée d'une forte cargaison de céréales qui envahit jusqu'au tillac d'avant, une murette quadrangulaire de pisé, *sardīna* سردينة, entoure et protège la trappe de la soute d'avant.

La bouée, peu employée, est dite *šamandūra*⁽¹⁾ شمندورة.

Pour occuper leurs loisirs les bateliers se livrent de temps à autre à la pêche; ils possèdent à cet effet des lignes et des épuisettes, *mulqāf*, *ḡudāla* ملقات, جداله.

Selon le goût de son propriétaire la barque est diversement décorée; en général cependant l'extrémité supérieure du beaupré et celle de la grande antenne sont toujours ornées d'une touffe de laine (*farwet sūf* فروة صوف) appelée *kambūš*, *yoṭfa* ou *šūša*⁽²⁾ كبوش, عتفه, شوشة, à la base de laquelle flottent parfois des pompons *dalāil* دلائل. La proue est d'ordinaire peinte à damiers, noirs et blancs ou rouges et blancs; on n'y voit plus de représentations humaines rappelant le *عرّوس المركب* de Kircher⁽³⁾, mais en revanche on y trouve souvent, au-dessous de la guibre, une guirlande de passementerie ou un chapelet d'oranges, de coloquintes ou d'oignons.

A la pointe de l'antenne flotte ordinairement un petit drapeau, *bēraq*, pl. *bawāreq* بوارق; d'autres fois la corne supérieure de la voile s'allonge en une sorte de pavillon, *ṣahhār*, *yorāba* صهار, غرابه, qui sert à indiquer la direction du vent.

Au milieu de la cale (*kōra*) se dresse parfois une perche, *yezzāwi* عزازوي, à laquelle est suspendu un sac, *šuwāl*⁽⁴⁾ شوال, contenant la provision de pain de

⁽¹⁾ Le turc a *šamandra*, *šamandura*, du grec méd. *σημαντήρ* «signe, marque, signal»; le mot a été réemprunté au turc par la technologie nautique grecque sous les formes *σημαντούρα*, *σαμαντούρα*, *σαμαδούρα*.

⁽²⁾ Cf. ḤAFĀḠI, *Šifā*, *sub verbo* : *واما قولهم* : *لذؤابة أعلى الرأس شوشة فعاني مبتذل*.

⁽³⁾ Cf. *Lingua...*, p. 134 : *πικρογρος* = *عرّوس المركب*; le mot grec [*κόρη*] est d'ailleurs passé à une certaine époque dans le dialecte arabe d'Égypte avec le sens évolué de «prostituée»; cf. Dozy, *Suppl.*, s. v. *كورة*.

⁽⁴⁾ Du turc *čūval* چوال, que le grec moderne a également emprunté sous la forme *τζουβάλι*.

l'équipage, petits biscuits de maïs, *handawil* حندويل [B], ou tranches de pain séchées au soleil, *habza* خبزة.

F. — ÉQUIPAGE.

La barque est commandée par un patron, *rāis* رايس, *rayyes*, pl. *ruyasa* ريصا, qui en est d'ordinaire le propriétaire; il est assisté de un, deux ou trois mariners *marāki* (marāgi), pl. *marakbiya*, *bahhāri*, pl. *bahhāra* مراكيي, بحاري; les bateliers des très grosses barques s'intitulent parfois « marins » *nūti*, pl. *nawatiya*⁽¹⁾ نوتيي. Un mousse, *tabbāh*, *hannān* خنان, طبّاح, complète l'équipage. On nomme le timonier *daffāf* دفاك ou *mestaḡmel* مستعمل.

Le passeur qui conduit un bac est appelé *maḡaddāwi* معدّاوي⁽²⁾.

Les bateliers, interpellant ironiquement un pêcheur, le nomment *abū salāma* أبو سلامة.

G. — TYPES D'EMBARCATIONS.

Le terme générique qui sert à désigner les barques est *markeb*⁽³⁾, pl. *marākeb* مركب, d'ordinaire cependant, ce nom s'applique plus spécialement aux grandes barques de commerce à deux ou trois mâts, la barque de commerce moyenne, à un ou deux mâts, étant dite *qayyāsa*, pl. *qawawīs* قياصة; elle charge de 100 à 200 ardebs.

Les plus grandes barques⁽⁴⁾ ont de 20 à 22 mètres de long et chargent

⁽¹⁾ Pluriel secondaire formé sur نوتاتي; le *Qāmūs* a الواحد نوتاتي, التوتاتي الملاحون في البحر, le pluriel en تاتي est dans MAQRIZI, éd. Būlāq, I, p. 469 bas, dans IBSHĪH, *al-Mustaṭraf*, II, p. 43.

⁽²⁾ Cf. le proverbe cité par TAṬṬĀWY, *Traité...*, p. 117 : « on loue toujours l'ancien batelier ».

⁽³⁾ Cf. ḤAFĀĠI, *Šifā*, s. v. مركب. *Markeb* est encore du genre féminin.

⁽⁴⁾ La batellerie égyptienne semble connaître depuis longtemps des barques d'assez fort tonnage; Maqrizi (éd. Wiet, I, p. 73) rapporte la

légende selon laquelle Miṣrāim serait le premier qui ait construit des barques sur le Nil, dont une ayant 300 coudées de long sur 100 de large; le même auteur (éd. Būlāq, II, p. 167) note, pour une époque historique, l'emploi de barques chargeant 1000 ardebs de céréales; il cite également (éd. Wiet, I, p. 106) des barques du Nil pouvant porter chacune les charges de 500 chameaux. [Actuellement 1000 ardebs de blé pèsent environ 135 tonnes; la charge de chameau (*heml* حمل) est comptée à 200 ocques = un quart de tonne, soit, pour 500 chameaux, 125 tonnes.]

de 100 à 120 tonneaux, *turnāta*⁽¹⁾ طرناطة; les barques moyennes ont de 12 à 14 mètres et portent de 50 à 70 tonneaux.

Le bachot ou chaloupe, à rames, destiné au service d'une embarcation plus considérable, est appelé *qāreb*⁽²⁾, pl. *qawāreb* قارب ج قوارب. Les barques, de pêche ou de plaisance, qui ont à la fois une voile et une paire de rames, sont dites *fulūka*, pl. *falāik* فلايك ج فلوكة; les plus petites sont nommées *zehēri* [B], pl. *zehariyāt* زهيريات ج زهيريات.

Le bac, pour passer d'une rive à l'autre, est *maṣaddiya*⁽³⁾, pl. *maṣādi* معدية ج معادي.

Parmi les barques de commerce on distingue entre autres types les *marākeb er-rašāida* مراكب الرشيدة, qui viennent de Rosette, les *marākeb et-tarawīya* مراكب الطروية qui transportent les pierres extraites des carrières de Tora, et les *marākeb el-maṣās*⁽⁴⁾ مراكب المعاش, petites embarcations qui transportent les fruits et les légumes.

On appelle *merahhala* مرحة une barque à très grande voilure comme c'est le cas de celles qui transportent les moellons (*dabš* دبش).

La germe, *ḡarm*⁽⁵⁾ جرم, dont la mention revient si fréquemment dans les relations de voyageurs, n'est plus aujourd'hui un bateau d'un type particulier; elle nous a été définie : toute barque de secours dans laquelle on décharge la cargaison d'un bâtiment échoué que l'on veut remettre à flot; c'est déjà ce qu'en dit Vansleb (*apud Dozy, Suppl.*, s. v. تجريم et جرم); en français « allège ».

Parmi les embarcations de type moderne notons le remorqueur *raffāš* رفاص, le chaland ou péniche *ṣandal* صندل et la drague *karrāka* كراكة.

On utilise sur le Nil différents types de radeaux : le *kalak*⁽⁶⁾ كلك, de mardiers, le *rūmes*⁽⁷⁾ رومس (*ramūs* [S]), constitué par de grandes cruches

(1) Cf. italien : *tonnellata*; les documents officiels égyptiens emploient la forme *tonalāta*.

(2) Cf. le grec moderne *κάρβος*. On appelle encore *qāreb* les toutes petites barques de commerce chargeant de 50 à 80 ardebs.

(3) Cf. ḤAFĀĪ, *Šifā*, s. v. معادي.

(4) Cf. DOZY, *Supplément*, s. v. معاش; c'est le mâche de la *Description de l'Égypte*, t. XI, p. 242.

(5) Cf. *Tāğ*: الجرم زورق يعني ج جروم وهي النقيرة; le *Qāmūs* a seulement : الجرم زورق يعني.

(6) Le turc a *kelek* كلك « radeau d'outres gonflées ».

(7) Peut-être faut-il lire رومس *apud* KIRCHER, *Lingua...*, p. 134, où le copte *πρωδαππ* est glosé par الطى الرومس; l'éditeur traduit par *arundinum fasciculus*. BURCKHARDT, *Nubia*, p. 47, 314, a رومس « bac » et Berggren donne رومس *ramūs*, s. v. Radeau.

(*balālīs*) reliées entre elles par des branches de palmier (*ḡerīd*) passées dans leurs anses; le *rūmes* est tout temporaire et sert seulement aux potiers de Qena pour faire descendre le Nil à leurs produits; on nomme *maramma* مرممة un radeau improvisé utilisé pour traverser un canal ou gagner un point isolé par l'inondation; il sert aussi aux calfats travaillant à réparer une barque à flot.

Les bateliers du Nil connaissent, la plupart de nom seulement, les variétés suivantes de navires : *yalyūn*⁽¹⁾ غليون, en général tout grand navire monté par des chrétiens ravisseurs de musulmans; dans les chants populaires il joue un rôle analogue à celui des galères dans nos chansons romantiques; *šekif*⁽²⁾ شكيف, navire à voile; *naqīra*⁽³⁾ نقيرة, trois-mâts; *maḡūna*⁽⁴⁾ ماعونة « mahonne », grosse barque de cabotage sur la côte du Delta, dans le port d'Alexandrie et dans le canal Maḡmudīya.

Comme bateaux de plaisance citons le canot à rames, *qāyēq*, pl. *qawāyēq* قايق, le canot à voile *boṭṭ*⁽⁵⁾, pl. *buṭṭ* بوط, la cange, *qanḡa*⁽⁶⁾ قنجة, et la *dahabīya* دهبيية.

Cette dernière est l'héritière directe des barques de plaisance des anciens Égyptiens; Vollers (*ZDMG*, t. 50, p. 655) va même jusqu'à rapprocher le nom arabe actuel d'un mot égyptien ancien *atpa* اٲا (*itpi*) « barque sacrée »; l'étymologie populaire qui explique ce nom par *la dorée* semble cependant être la seule exacte.

Dès le XIII^e siècle en effet le médecin ḡAbd al-laṭīf admire sur le Nil les barques *dorées* des grands (trad. de Sacy, p. 300); sa description coïncide dans tous les détails avec celle que Maqrīzī (*Hiṭat*, I, chapitre de l'ouverture du

⁽¹⁾ Italien : *galione*; grec méd. (DU CANGE) et mod. : γαλιώνι.

⁽²⁾ Grec : σκάφος; grec méd. (DU CANGE) : σκήφος; copte : ٲСКΛΦΗ (KIRCHER, p. 133), ٲЕСΚΛΦΗ (*Ms.* 44, fol. 54, verso, col. gauche), glosé par السنوق ، القارب ، الزورق. Le terme arabe est cité dans le passage de la chanson cairote que nous donnons aux Addenda. Le mot est connu également au Maghreb avec un succédané شقف *šqāf* (cf. BEAUSSIER, *Dict.*, s. v. شكيف et شقف).

⁽³⁾ Cf. *Tāǧ* : النقيرة سفينة صغيرة وهي الجرم; Kircher (*Lingua...*, p. 133) donne ٲٲΑΙΒΙ =

لنقيرة [*sic*]; comme on voit par ailleurs que le copte ٲΑΙΒΙ correspond à l'arabe قايوت « arche » et que le passage indiqué figure dans une énumération de types d'embarcations, nous proposons de lire ٲٲΑΙΒΙ = النقيرة.

⁽⁴⁾ Manque à Dozy, *Supplément aux dictionnaires arabes*, bien que cité dans la *Description de l'Égypte*, t. XI, p. 242.

⁽⁵⁾ De l'anglais *boat*.

⁽⁶⁾ Du turc : قنجة باش *qanḡa baš* = sorte de barque à proue recourbée vers l'arrière; c'est actuellement une petite dahabiya à poupe très surélevée.

Ḥaliğ) nous fournit des barques du calife (p. 476) : « Le calife monte dans l'ʿuṣāri (sorte de grande barque) puis entre seul dans la cabine dorée... ». « La cabine destinée à l'ʿuṣāri du souverain est une chambre (ronde-mobile) enrichie d'ivoire et d'ébène; chacune de ses parties a 3 coudées de large et est longue de la hauteur d'un homme debout; cela fait une cabine de 24 coudées de tour qui est surmontée d'un dôme de bois solidement construit; cabine et dôme sont revêtus de feuilles d'argent et d'or; le directeur du service des barques royales prend livraison de cette cabine et l'installe sur l'ʿuṣāri réservé au calife... Il y a devant la porte de la cabine un auvent [رواق] reposant de chaque côté sur des colonnettes fuselées [عرانيس], verticales, faites au tour dans le bois le plus léger; elles sont peintes et dorées; de part et d'autre elles sont recouvertes de tentures fabriquées spécialement pour elles et à leurs dimensions»; (p. 478, fin) « chaque cabine est couverte de tentures multicolores de Dēbaq, au sommet des mâts sont des croissants et, à la proue, des colliers de verroterie»; (p. 479) « il les décora (les barques) de ceintures [مناطق], de boules [رؤس منجوفات], de croissants, de pièces de clinquant [صغريات] ». Page 478 fin, Maqrīzi dit précisément : « les grands bateaux (عشاري) royaux sont au nombre de six : le doré [الذهبي], l'argenté, le rouge, le jaune, l'azuré et le sicilien»; et un peu avant : « les petits ʿuṣāri, qu'on appelle samāriyyāt [texte : السماويات], font à la barque dorée [العشاري الذهبي] comme un entourage de courtisans ».

Vollers (*ZDMG*, t. 50, p. 655, n. 2) dit avoir trouvé ذهبية dans le Diwan de Bahā ud-Dīn Zuhair († 1258) mais ne donne pas la référence; ce terme se rencontre ensuite *apud* AL-QALQAṢANDI, *Ṣubḥ ul-Aḡṣā*, t. IV, p. 48, l. 3 : حَرَاقَةُ السُلْطَانِ الْعِظْمَى الْمَعْرُوفَةِ بِالذَّهَبِيَّةِ.

ʿAlī Pāša Mubārak [*Ḥiṭat Ġadida* (Būlāq, 1306), t. XVIII, p. 33] décrivant la cérémonie de l'ouverture du Ḥaliğ d'après le *Kitāb Qatf el-Azhār min el-Ḥiṭat wal-Aḥār*, composé en 1034 Hég. par le ṣaiḥ Abū s-surūr el-Bakri eṣ-Ṣiddiqi, dit : « C'est là que le sultan descend; on lui a préparé la ḥarrāqa et la daha-biyya. La ḥarrāqa est la barque que l'on nomme encore la ʿaqaba⁽¹⁾; elle est particulière au Sultan, décorée, splendidement ornée d'or. »

⁽¹⁾ Dozy, *Suppl.*, s. v. عَقَبَة, en donne une bonne description selon le voyageur Stochove [xvii^e siècle].

Quant à la 'aqaba elle-même, elle nous est ainsi décrite par Al-Gabarti (éd. Būlāq, III, 270) : « La barque appelée 'aqaba est réservée à l'usage du Pacha; elle est constituée par une barque de commerce que l'on prend de force à ses propriétaires; on la peint et on la décore de différentes façons puis on y installe une cabine (معدن) de bois travaillé, dont les fenêtres sont munies de grillages en bois tourné; au-dessus on dispose des banderoles multicolores et des houppes ornementées; la cabine est recouverte de feuilles de cuivre jaune et embellie d'illuminations et de tentures. »

De ces citations il ressort que pendant toute la période musulmane les souverains d'Égypte ont entretenu sur le Nil des barques de plaisance pour eux et leur cour, continuant ainsi la tradition pharaonique; mais si le type même de l'embarcation semble bien s'être conservé en gros, nous continuerons jusqu'à nouvel ordre à en considérer l'appellation comme purement arabe.

H. — VENTS.

bahnaset er-rīḥ بحنسة الريح : calme plat, bonace.

balanṣ بلنص : bonace; on exprime encore la notion de « calme plat » en disant *el-bahrā-mbayyed* البحر مبيض.

[*rīḥ*] *teqīl* تقييل : vent violent et dangereux.

ḥarīf خريف : vent soufflant, soit entre l'hiver et l'été, soit entre la période de la crue du Nil et l'hiver.

zaḡbūba زغبوبه : tempête, tourmente.

šabbūra شبوراه : brume, brouillard.

šard شرد : vent chaud chargé de sable, *samūm*.

šarqī, *šarqīya* شرقية ، شرق : violent vent d'Est.

šaḡta شعتة : tempête.

šōb شوب : vent chaud.

tarš طرش : coup de vent chaud.

teyāb, *teyāba*, [*rīḥ*] *ṭayyeb* طيب ، طيايه ، ریح طيب : bon vent du Nord permettant de remonter le Nil.

yallīni⁽¹⁾ غليني : calme plat, bonace.

⁽¹⁾ Du grec γαλήνη.

furtūna فرتونه : tempête (surtout sur mer).
talqīḥa ⁽¹⁾ تَلْقِيحَة : ouragan, tempête.
merīsi ⁽²⁾ مَرِيْسِي : vent du Sud.
maṣri [S] مَصْرِي : vent du Nord.
mallam ⁽³⁾ مَلْم : bon vent sans direction déterminée.
naṣḍa نَفْضَة : bourrasque, tempête.
nauw نَوّ : vent du Sud.
habūb [S] هَبُوب : vent violent.
[riḥ] wāsaع رِيحٌ وَاسِعٌ : bon vent arrière.

I. — NOMENCLATURE HYDROGRAPHIQUE.

ablīz ⁽⁴⁾ اَبْلِيْز : limon très fin déposé par le Nil.
baḥbīt بَتْبِيْت : remous produit par une berge effondrée dans le fleuve.
berka, pl. *berak* بَرْكَة جَ بَرْك : partie large du lit du fleuve.
barrāma [L] بَرَّامَة : tourbillon.
balamf, *blemf*, *blemfa* بَلْمَف : vase, argile.
bāḡa, pl. *baḡwāḡi* بَاغَة جَ بَاغِي : banc de vase sous l'eau.
tayyār تَيَّار : courant.
ḡarf جَرَف : berge.
ḡazīra جَزِيْرَة : en général, tout terrain cultivé situé sur le bord du fleuve.
ḡuwwāni جَوَّانِي : partie du fleuve située au sud de l'isthme rattachant une *ḡazīra* au rivage.
ḡadab, pl. *ḡudabāt* حَدَبَات جَ حَدَب : saillie du rivage à l'intérieur d'une courbe du fleuve.
ḡarīf حَرِيْف : banc de sable.

⁽¹⁾ Maqrīzi (*Ḥiṭaṭ*, édition Būlāq, I, p. 270, l. 28) cite الرِّيحَاتِ اللُّوَاحِ comme soufflant le 27 Hātūr.

⁽²⁾ Depuis longtemps expliqué par le copte ΜΑΡΗC «ce qui est au midi».

⁽³⁾ MAQRĪZI, *Ḥiṭaṭ* (éd. Wiet, I, p. 256, l. 9), رِيحُ الْمَلْمِ que l'éditeur ponctue الْمَلْمِ; l'édition de Būlāq (I, p. 59, l. 30) a الْمَلْمِ. Ḥafāḡi (*Šifā*, s. v. مَلْم) dit que le mot est muwallad et donne

les variantes مَلْم et مَلْتِي. Le *Tāḡ* a simplement : الْمَلْمُ مَكْتَعِدُ لُغَةً فِي الْمَلْتِي بِالنُّونِ, mais ne donne pas مَلْمِ à √مَلْتِي. Le turc osmanli connaît *meltem* avec les sens de «vent de mousson; brise du large (dans le Bosphore); vent de terre soufflant chaque jour d'une direction différente».

⁽⁴⁾ Du grec *πηλός*? — Cf. le nom de la ville de Péluse, Πηλοῦσιον, que les Arabes ont traduit par الطِينَة «boue, argile».

- ḥūri* حوري : cf. *ḡuwwāni*.
duwāma دوامة : tourbillon.
ard zarqa أرض زرقاء : cf. *balamf*.
maznaq مزنق : partie resserrée du lit du fleuve.
sedr سدر : pointe Sud d'une île.
selsūl سلسول : pointe Nord d'une île.
senn سنن : cf. *selsūl*.
sayyāla سيالة : petit bras du fleuve.
šarm شرم : passe.
šabḡān شبعان : eau profonde.
šēma شجه : contre-courant, remous.
šimya, pl. *šayāmi* شيميية ج شيامي : contre-courant qui se produit en aval d'un promontoire; sillage d'une barque.
mendamm منضمم : endroit où l'eau profonde permet à la barque d'accoster le rivage.
entebāb انطباب : sinuosité, méandre entre des bancs de sable.
tamy طمي : vase, limon mêlé de sable fin.
ḡāli عالي : endroit où il y a peu d'eau; *wešš el-ḡāli* وشن العالي : bas-fond.
ḡurza غرزة : coude du fleuve.
farš فرش : rivage arrivant en pente douce au niveau de l'eau.
ḡawwāra [L] فواره : remous, tourbillon.
ḡalḡiḡa [L] قلعيية : banc de sable.
ḡalāwi فلاوي : banc de sable sous l'eau.
qēf [S] قيف : berge à pic.
qeyām قيام : longue partie du lit du fleuve en droite ligne, dirigée de l'est à l'ouest.
lottēša لطيشه : petite vague.
layāna ليانه : eau calme.
merīs ⁽¹⁾ مريس : cf. *ḡuwwāni*.
mālah, *el-mālah* المالح : la mer.
naqrafōs نقرفوس : petit coude du fleuve.

⁽¹⁾ Cf. le copte ΜΑΡΗC «ce qui est au sud».

J. — ADDENDA.

1° — LE CHAPITRE NAUTIQUE DU *MUSTAṬRAF*.

Nous donnons ici le texte⁽¹⁾ de l'édition de Būlāq, 1292 (t. II, p. 305-306), et nous reprenons la traduction de RAT (Paris-Toulon, 1912, t. II, p. 666, section IX : *Des expressions originales des mariners*)⁽²⁾.

(الفصل التاسع في نوادر النواتية) حكى أنّ بعض النواتية تولى أحد الكراسي السلطانية لما ساعده الزمان فبينما هو جالس في دارة اذ سمع صوتا وراء الباب فقال لزوجته : اني اسمع غاغة في البرّ ، حلّي قلوبعي واعلمي اسفيرتي على جاموري وقدمي اليّ اسقالة الرّجل وقيميني بمدرّة فامتثلت كلامه فنزل وجلس على مضطّبتة⁽³⁾ وقد علت مرتبته واصطقت المقدّمون بين يديه ووقفت الحبرّنية حوالية واذا بشيخ قد اقبل وثيابه مقطّعة وعمامته في حلقه والدم نازل من أنفه وهو يصيح بصوت عال : أنا بالله وبالوالي . فقال له : تعال يا شيخ . مالي أرى أرطمونك في حلقك وشابورتك مكسورة وانت بتزّلع ماء متغيّر وتقيم الهليليا في الساحل ، دخل عليك شرّد غربي والآ كحلّت على بواجي . فقال الشيخ : والله يا سيدي بعض نواتية البحر عمل بي هذا . فقال : يا أولاد جيبوا غريمو ، بخنسوا عدّته وقشّطوا ظهّره وجروّه على مقدّمة . فامتثلوا كلام الامير وجاءوا بالغريم فلما مثل بين يديه قال له : ويّلك ، هو أنت بغيّوس بسفر البحر ، أنت الذي قطعّت القلسن وخرّجت في الشّعت حتّى لقيت هذا الرجل ، نخلت محطمته وكسرت استقالته ، لو انصلح كنت عملتك في بدرّاوة وعلقتك في الصّارى . فلما سمع الرجل كلام الوالي علم انه من أولاد المعيشة فقال له بهمترة النواتية : والله يا خوند هوّ كارزني في معاشي اجصطن على الوحسة وأنا عايم في الليل الآ وشرّد جاني من الشرق كابس هزّ أطرافي وكسر شابورتي وقطع لباني وهما هو بحمد الله

⁽¹⁾ Nous vocalisons les termes vulgaires selon la prononciation actuelle.

⁽²⁾ Le traducteur, bien excusable d'ailleurs, reconnaît (p. 668, n. 1) que « le texte arabe de cette section fourmille d'expressions insolites et inusitées ; c'est un jargon de mariners auquel, même en ma qualité d'ancien marin, je n'ai pas compris grand'chose ».

⁽³⁾ Graphie vulgaire; les textes égyptiens d'un style plus relevé ont مصطبة (cf. la copieuse note de QUATREMÈRE, *Mamlouks*, I, 2^e partie, p. 60). Bien que le mot soit attesté comme arabe par Abū Zaid et Al-Azharī (cf. *Tāğ*, s. v. صطب et سطب), il est intéressant de voir Kircher (*Lingua...*, p. 155) donner مصطبة comme équivalent du copte (?) *μιστοπον*.

على بر السلامة وان كان انصلح فيه شيء فانا بمرسوم الامير اجيب له الغلظا أسد فتحه وأعيد له وسقته واخليه يروح في طريقه . فقال له الوالى : أنت بتقدن في وجهى وتطرح مقاديفك حتى تعبر على الحجر ، يا رجالة الصارى سلسلوا اطرافه وعبروا مقاديفه وبلوا شيبنة اللبان وانزلوا عليه واسقوا الجنبين والظهر حتى تلعب المية على بطونستة ، هيا قوامك ، خلوا جنب ببرا وجنب جوا قدام الحن وراء الصارى . فاكل مخلقة من كعبه الى اذنه فقالت النواتية : يا حوند اهو خنفست عليه الطمية البحرية . قال : مدرائين وقيموه . فلما اقاموه باس يد الامير وقال : يا حوند سالتك بهبوب الرياح وطيب النسيم ، الرب لا يبليك بجز اللبان في الخلافى وانت حافى في الصياغى ويكفيك شر الاربعينيات . قال فرق عليه قلب الامير وقال له : وحق من ضرب القلع باللبان الخلفا عند بخنسة الرىج وفروغ الراد بعيد من البلاد وعياط الركاب عند قيام الموجة وبعد البر في ايام النيل لو لا شغاعة الركاب لكنت اهدت اسقالتك واقعد في زوايدك حتى اخلى ظهرك جيفة . فقال له : والله يا حوند ما بقى جنبى يحمل هذا الوسق العظيم ولكن ان عدت اعبر لهذا الوجه اخسف من اضلاعي لوح وعرقني بالقايم . فقال له الامير : احمد الله على السلامة واخرج في دي الطيابة . وكتب له مرسوم وعلم عليه علامة الرياس البحرية للنواتية : الله لك . الله لي . يا علامت على ابوس

TRADUCTION.

On raconte qu'un certain batelier, ayant été favorisé par la fortune, devint gouverneur de l'une des villes capitales. Or un jour qu'il était assis dans sa résidence, voici qu'il entendit du bruit en dehors de la porte. « J'entends, cria-t-il à sa femme, du vacarme à terre; largue-moi les voiles; mets mon...⁽¹⁾ sur mon calcet, avance-moi la passerelle du gouvernail et remets-moi à flot au moyen d'une gaffe⁽²⁾. » Sa femme ayant exécuté ses ordres, le gouver-

⁽¹⁾ Nous n'avons pu établir le sens de اسقيوه aujourd'hui inconnu. Peut-être est-il permis d'y voir le grec σφαίρα et de lui attribuer la valeur de « boule décorative fixée à la pointe du mât » ? Cet objet serait en ce cas le correspondant des رؤس مجوقات dont parle Maqrīzi (cf. *supra*, p. 78). Dans tous les cas il n'y a plus actuelle-

ment aucune pièce de gréement ni d'ornement au-dessus du calcet. Le اسقالت الرجل est peut-être ce qu'on appelle aujourd'hui : الراكوب (cf. *supra*, p. 62).

⁽²⁾ C'est-à-dire en langage clair : donne-moi mes vêtements, ma coiffure, mes chaussures et ma canne.

neur descendit de chez lui et vint s'asseoir sur son mastaba⁽¹⁾, où on lui avait installé un haut matelas; les officiers se rangèrent devant lui et les bouffons⁽²⁾ se tinrent debout en cercle; à ce moment s'avança un homme âgé, les vêtements en lambeaux, le turban tombé autour du cou, saignant du nez; il criait d'une voix forte : « C'est à Dieu et au gouverneur que j'ai recours. — Arrive, brave homme, dit l'ancien batelier; d'où vient que je vois ta voile d'artimon tombée à ton cou et ta guibre brisée? Tu écopes de l'eau trouble⁽³⁾ et ameutés⁽⁴⁾ le rivage, aurais-tu été assailli par un grain de travers venant de l'ouest ou bien t'es-tu engagé sur des bas-fonds? — Par Dieu, seigneur, lui répondit l'homme, c'est un batelier qui m'a traité ainsi. — Ohé les gars! cria le gouverneur, amenez son adversaire, bouleversez-lui son grément, raclez-lui le tillac et halez-le sur sa proue! » Ils exécutèrent les ordres de l'Émir et amenèrent le prévenu. Lorsqu'il se présenta, le gouverneur lui dit : « Misérable! Es-tu donc novice⁽⁵⁾ en navigation? C'est toi qui coupes ton amarre et sors par gros temps, si bien que, rencontrant cet homme, tu as heurté sa proue⁽⁶⁾ et brisé sa planche d'embarquement; pour bien faire je devrais te mettre dans un couffin⁽⁷⁾ et te suspendre au mât. » En entendant ces paroles du gouverneur, notre individu comprit qu'il avait affaire à un homme du métier et il s'écria dans le jargon des matelots : « Par Dieu, patron⁽⁸⁾, c'est lui qui m'a entravé⁽⁹⁾ dans l'exercice de mon métier, et est venu se camper⁽¹⁰⁾ sur l'embarcadère⁽¹¹⁾;

⁽¹⁾ Estrade de maçonnerie ou de terre battue.

⁽²⁾ Un حَبْرِيّ est proprement un individu mal embouché, hâbleur, et roublard.

⁽³⁾ ماء متغثير : l'eau corrompue par un long séjour dans la sentine.

⁽⁴⁾ Nous n'avons pas retrouvé الهليلد; c'est sans doute une onomatopée apparentée au هيلاهيلد *helahēla*, le «ho! hisse!» des bateliers égyptiens.

⁽⁵⁾ *Baynūs* (du latin *paganus*, grec médiéval *παγανός*) signifie actuellement : imbécile, idiot; c'est l'équivalent des formes dialectales françaises, *pagan*, *pèquenaud* (argotique militaire *pékin*), qui ont d'ailleurs la même étymologie. *Howwa* هَوّ est employé ici comme particule interrogative.

⁽⁶⁾ Traduit par conjecture.

⁽⁷⁾ *Badrāwa* est spécialement le couffin suspendu au mât et aux haubans où mettent leurs provisions les mariniers des barques chargées de *tebn*; une autre sorte de corbeille employée au même usage est dite *baḍdariya* بَدَارِيَّة [B] ou *baḍdāra* بَدَارَا [L].

⁽⁸⁾ *Hawand* : «seigneur, maître» (cf. Dozy, *Suppl.*) est peut-être employé ici avec sa valeur honorifique du langage ordinaire.

⁽⁹⁾ صَيَّقَ m'a été glosé par ضَمَّ.

⁽¹⁰⁾ *eggastan* pour *إتجسطان* «s'allonger confortablement sur un siège en s'appuyant le dos».

⁽¹¹⁾ On nomme *wahṣa* l'embarcadère, en bois ou en roseaux, des passeurs.

je faisais force de rames pendant la nuit, voilà qu'un coup de vent de travers m'est arrivé de l'est, violent et soudain⁽¹⁾, qui a secoué mes haubans, brisé ma guibre et rompu mon câble; mais, Dieu merci, le voici sain et sauf sur le plancher des vaches; s'il a besoin de quelque réparation, sur un ordre de l'Émir je lui amènerai le calfat qui aveuglera sa voie d'eau, puis je lui remettrai sa cargaison à bord et le laisserai suivre son chemin. — Toi, lui répliqua le gouverneur, tu viens ramer dans mes parages et ensuite tu fais force de rames pour passer l'écueil; ô vous, hommes du mât, amarrez-lui ses haubans, enlevez-lui ses rames, humectez sa corde de halage⁽²⁾; tombez-lui dessus; chargez-le des deux bords et du tillac jusqu'à ce que l'eau vienne clapoter sur son pont; allons, faites vite, arrangez-le à bâbord et à tribord, devant la soute et derrière le mât. » Notre homme reçut une raclée, des talons aux oreilles. « Ô patron, s'écrièrent alors les matelots, le voilà complètement envasé⁽³⁾. — Deux gaffes, dit l'émir, et remettez-le à flot. » Lorsqu'on l'eut relevé, l'individu baisa la main de l'émir et s'écria : « Ô patron, c'est au nom du souffle des vents et de la fraîcheur de la brise que je t'implore! Puisse le Seigneur ne pas t'affliger du tourment d'avoir à haler la cordelle dans les herbes épineuses⁽⁴⁾, pieds nus, pendant les journées d'été; puisse-t-il t'éviter les rigueurs des quarante jours⁽⁵⁾ du cœur de l'hiver. » Là-dessus, rapporte le narrateur, le cœur de l'émir s'émut de compassion pour notre homme; il lui dit : « J'en jure par celui qui en est réduit à frapper⁽⁶⁾ la voile avec la corde de sparterie, quand le vent est tombé, j'en jure par les provisions épuisées alors qu'on est loin du pays, par les clameurs des passagers quand la vague

⁽¹⁾ كَابِس.

⁽²⁾ شَيْبَانَة; on appelle actuellement *šebāna* شَيْبَانَة, le câble au moyen duquel une barque à rames remorque un autre bâtiment.

⁽³⁾ الطَّمِيحَة الْحَرِيَّة est proprement la vase que le remous fait s'amasser en aval (بَحْرِيَّة) d'un bateau amarré.

⁽⁴⁾ Al-Širbīni (*Ḥazz ul-Quḥūf*, éd. Būlāq 1274, p. 6) cite parmi les désagréments de la vie du fellah : مَشِيحَة حَافِي فِي الْحَرِّ وَالْحَلَاظِي.

⁽⁵⁾ Cf. MAQRĪZĪ, *Ḥūṭat* (éd. Wiet, I, p. 282), citant Ibn ul-Baiṭār اذ اشْتَدَّ الْبَرْدُ فِي الْارْبَعَانِيَّاتِ. En turc osmanli

الاربعيني *erbein* a le même sens et s'applique à la période comprise entre le 21 décembre et le 29 janvier. L'expression est connue en Arabie sous la forme مُرْبَعَانِيَّة (Socin, *Divan a. Central-arabien*, glossaire).

⁽⁶⁾ Le verbe ضَرَبَ peut être pris ici avec son sens ordinaire de *frapper* ou avec sa valeur technique de *faire une ligature, lier* (cf. *infra* le couplet de la chanson cairote, p. 86, vers 4); le sens serait dans ce dernier cas : j'en jure par celui qui, faute de vent, en est réduit à carguer la voile.

se lève et que la terre ferme est éloignée, au moment de la crue du Nil, je jure, dit-il, que sans l'intercession des passagers, j'aurais certes démolé ta planche d'embarquement et je me serais installé sur tes pavois⁽¹⁾ au point de réduire ton tillac en vieille carcasse. — Par Dieu, patron, lui répliqua l'individu, ma carène n'aurait pas pu supporter une cargaison si considérable; mais si jamais je reviens à traverser ces parages, arrache un bordage de mes couples et fais-moi couler à pic. — Rends grâces à Dieu, lui dit l'Émir, de te tirer de là sain et sauf et gagne le large par ce moment de bon vent!» Puis il lui rédigea un brevet et y inscrivit en apostille l'indication des patrons de barque aux bateliers : « Dieu pour toi, Dieu pour moi⁽²⁾, ! ».

2° Extrait des *Chansons populaires arabes du Caire*, spécimen édité par U. BOURIANT (Paris, 1893), p. 138 :

[حمد زجل في الأزيكيتة]

.....

دور

<p>طَوَّلَ زَمَانِي يَا قَمَرُ أَهْوَى الْمَرَكَبِ انبى نَشَانٌ وَأَنَا عَلَى الظَّهْرِ رَاكِبِ انبى حَوَامٍ إِذَا جَاءَ التَّوَسَّاسِ كِبِ أُكْرِمُهُ مِنْ أَجْلِ ضَرْبِ الْغُلْعِ الْأَحْمَرِ أَشْحَبُ الْمِدْرَى وَفِي الْمُوخِرِ أَسْمَرِ</p>	<p>الصَّنَاعَةُ الْخَامِسَةُ أَنَا رَائِسُ مَرَكَبِي كَمْ شَكِيفٌ وَهَبْتُ لَهُ رُوجِي وَمَالِي الْفُلُوكَاتُ غَمِيَّتِي وَأَهْوَى هَوَاهُمْ وَالْعَوْبِلُ رَائِحٌ وَجَائِي بَيْنِي وَبَيْنِكَ حِينَ أَسَيْبُ دَقَّتَهُ يَنْزِلُ بِطَوَحِ</p>
---	---

⁽¹⁾ Les *zawāyed* sont les planches qui, fixées verticalement sur le plat-bord, servent à accroître la capacité du navire; elles s'emploient surtout quand la barque est chargée de grains.

⁽²⁾ Le sens de cette dernière phrase nous est peu clair; il n'est guère raisonnable (mais faut-il exiger de la raison dans cette charge?) de

traduire avec Rat que le gouverneur nomme le délinquant chef des bateliers. La finale يا غلات pourrait bien être en rapport avec les noms ابو سعد, ابو سلامة, ابو سلام, على ابوس, qui reviennent si souvent dans les chants de bateliers notés par Villoteau (*Descr. de l'Ég.*, t. XIV, *Etat moderne*, seconde éd., 1826, p. 242-250).

Nous ne donnons ce morceau qu'à cause des termes techniques qu'il renferme; le double sens de ce couplet libertin est suffisamment clair pour que nous nous dispensions de traduire.

Le mètre employé est (dans le sens de la graphie arabe) :

— — ◡ — | — — ◡ — | — — ◡ —

soit trois fois فَاعِلَانٌ (au second hémistiche du deuxième vers, scandez *ṣad-dah-rē* pour (على الظهر).

G. S. COLIN.