



**HAL**  
open science

## Un train (de bois) sur le Nil? Le mot schedia et la pratique du flottage en radeau (réédition de P.Lille I 25)

Valérie Schram

### ► To cite this version:

Valérie Schram. Un train (de bois) sur le Nil? Le mot schedia et la pratique du flottage en radeau (réédition de P.Lille I 25). *Chronique d’Egypte; bulletin periodique de la Fondation egyptologique reine Elisabeth*, 2019, 94 (188), pp.355-379. 10.1484/J.CDE.5.120315 . hal-03419259

**HAL Id: hal-03419259**

**<https://hal.science/hal-03419259v1>**

Submitted on 29 Nov 2023

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L’archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d’enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

## Un train (de bois) sur le Nil ?

### Le mot *schedia* et la pratique du flottage en radeau (réédition de *P.Lille I 25*)

C'est en rassemblant la documentation papyrologique relative à la gestion des ressources en bois que j'ai pris connaissance du *P.Lille I 25*, une comptabilité du III<sup>a</sup> enregistrant des dépenses en vue d'un approvisionnement en bois pour une mystérieuse *schedia*. Au-delà du problème lexicographique que pose ce terme, le caractère lacunaire du texte et sa cohérence interne peu évidente expliquent assez qu'il ait fait l'objet de peu de commentaires depuis sa première édition. L'intérêt du texte ne m'est d'ailleurs pas apparu tout de suite. Ce n'est qu'à la faveur de la lecture d'un article de D. Mulliez concernant le transport du bois dans le monde grec, qu'un développement sur le flottage en radeau m'a intrigué <sup>(1)</sup> : pouvait-il être question du même type de *schedia* dans un document d'Égypte ? Après avoir laissé mûrir l'idée quelque temps et avoir interrogé à l'occasion des spécialistes des bois égyptiens – aucun n'avait entendu parler de flottage en Égypte ancienne –, je décidai de réexaminer le détail du texte afin de voir si l'hypothèse pouvait être véritablement soutenue. L'autopsie de l'original, aujourd'hui conservé à l'Institut de papyrologie de la Sorbonne, la mise en parallèle du texte avec la nouvelle documentation disponible et la réflexion sur son sens général m'ont conduite à proposer plusieurs corrections <sup>(2)</sup>. La réédition que je présente ici se voudrait ainsi l'occasion d'envisager l'éventualité de la pratique du flottage en Égypte d'un point de vue très concret. Si l'argumentation devait convaincre, les implications toucheraient tant à l'histoire des techniques, qu'à l'histoire des paysages et de leur exploitation – *a fortiori* dans une région comme celle de l'Hérakléopolite, où, pris entre les eaux du Bahr

(1) D. MULLIEZ, « Notes sur le transport du bois », *BCH* 106, 1982, pp. 107-118, en part. pp. 111-115.

(2) Ce texte avait fait l'objet d'une évocation rapide dans un chapitre de ma thèse de doctorat (« L'arbre et le bois dans l'Égypte gréco-romaine », EPHE, soutenue en 2018) consacré à l'approvisionnement en bois. La réédition présentée ici doit beaucoup aux avis, suggestions et corrections de Jean-Luc Fournet, Willy Clarysse, Damien Agut-Labordère et Yasmine Amory, qui ont eu la gentillesse d'en relire une version antérieure et de me faire part de leurs commentaires : j'ai grand plaisir à les remercier ici.

Yussuf et du Nil, les espaces forestiers devaient bénéficier de conditions particulièrement favorables à leur épanouissement <sup>(3)</sup>.

#### PRÉSENTATION DE LA COMPTABILITÉ

Le papyrus, qui provient d'un cartonnage issu des fouilles de la nécropole de Ghôran dirigées par P. Jouguet en 1901, avait fait l'objet d'une édition avec traduction et commentaire dans le premier volume des papyrus grecs de Lille par P. Jouguet, P. Collart et J. Lesquier. Le texte, qu'ils avaient intitulé « comptes de transport par eau », les avait alors laissés perplexes. Outre la question du sens à donner au terme central de *schedia*, ils doutaient que le document puisse être complet et former un tout cohérent, dans la mesure où la perte de l'essentiel de la marge de gauche rendait difficile la compréhension de la première partie de la comptabilité. Le texte de la première édition s'ouvrait ainsi sur un *καί* restitué par les éditeurs, qui donnaient la traduction suivante pour les premières lignes : « ... J'ai reçu d'Andronikos pour le transport des bois destinés au pont (?) et du banquier Amenneus 120 dr. Sur cette somme il a été dépensé... ». La lecture d'un endossement au verso (« compte dressé par Andronikos »), resté inédit jusque là, permet désormais d'établir que l'on dispose bien de l'intégralité du compte : c'est en réalité Andronikos, le rédacteur du compte, qui a reçu 120 dr. du banquier Amenneus au début du mois de Mesorè pour « la provision des bois pour la *schedia* ». Cela signifie que toutes les dépenses qui sont enregistrées à la suite sont faites pour ce même objet et sur cette somme – et, de fait, comme le relevaient déjà les premiers éditeurs, le compte final est bon.

La suite de la comptabilité enregistre ainsi des dépenses faites tout au long du mois de Mesorè au cours de différents trajets fluviaux, impliquant de 3 à 20 hommes, comprenant pêcheurs, *naupègoi* (charpentiers navals, ou, plus littéralement, « assembleurs de bateaux ») et soldat indigène (*machimos*). On peut distinguer deux ensembles de dépenses pour ces trajets (voir tableau ci-dessous) :

- le premier (ll. 9-40) contient les dépenses (fret puis entretien) concernant un voyage apparemment dirigé par un certain Architimos (l. 9) – que l'on retrouve peut-être au verso en tant que destinataire du compte. Le voyage se déroule entre le 3 (?) et le 11

(3) J'évite volontairement de recourir au terme ambigu de « forêt », dont la définition dans le milieu égyptien demanderait un approfondissement qui dépasserait le cadre de cette réédition. Dans l'attente d'un retour sur la question, je préciserai néanmoins que l'examen des sources réalisé au cours de ma thèse m'a permis d'étayer pour l'époque gréco-romaine l'hypothèse de l'existence, dans la Vallée, d'espaces boisés composés essentiellement d'acacias. Ceux-là auraient été entretenus jusqu'à l'époque médiévale d'après les sources arabes citées par M. GABOLDE, « Les forêts de Coptos », in *Autour de Coptos. Actes du colloque organisé au Musée des Beaux-Arts de Lyon, 17-18 mars 2000*, Lyon - Paris, 2002, pp. 137-145, en part. pp. 142-143, et A. BAHGAT, « Les forêts en Égypte et leur administration au Moyen Âge », *BIE*, 1900, pp. 141-158.

Mesorè, et s'étend entre Ptolemaïs Hormou et Hérakléopolis (sans doute une journée de voyage), puis d'Hérakléopolis à Oxyrhynchos et retour (cinq jours de trajet), et enfin « autour de l'Hérakléopolite » (trois jours). Selon toute vraisemblance, le trajet entre Ptolemaïs et Oxyrhynchos se fait sur le Bahr Yussuf, le bras du Nil qui reliait précisément ces villes avant de terminer sa course dans la dépression du Fayoum : le mois de Mesorè devait correspondre à la rare période de l'année propice à la navigation sur cette voie d'eau grâce à la crue <sup>(4)</sup>. En revanche, je ne saurais dire si la navigation « autour de l'Hérakléopolite » ne s'étendait pas également au Nil via des canaux reliant le fleuve au Bahr Yussuf, son bras occidental, et permettant ainsi de faire littéralement le tour du nome. Alors que la première période du voyage implique 14 personnes (pêcheurs et *naupègoi*), ils ne sont plus que trois, sur une petite *kybaia*, pour procéder à une inspection (l. 29 : ἐπισκοποῦμενοι) dans certains villages de ce nome : il fait peu de doute, même si ce passage du texte est mutilé, qu'il s'agit là de repérage de bois pour la *schedia*, et la présence de *naupègoi* parmi eux est probable;

- le second ensemble de dépenses, sur la deuxième colonne, concerne la période qui s'étend entre le 23 Mesorè et le 5<sup>e</sup> jour épagomène – laissant ainsi un vide de 12 jours entre les deux sections. Dans ce second ensemble, viennent d'abord des dépenses d'entretien d'hommes répartis sur des *baris*. Parmi les vingt hommes (*sômata*) ici impliqués la première semaine, on ne précise la qualité que d'un *naupègos* et d'un *machimos* ; ils ne sont plus que quatorze la seconde semaine, sans précision. La localisation n'est pas indiquée non plus, mais dans la mesure où le dernier toponyme enregistré était l'Hérakléopolite (l. 38), que le voyage initial est à destination d'Hérakléopolis (l. 9-10) et que l'on mentionne encore des villages au bord du *potamos* (ll. 57-58 : Pekerkeur et -pseu), il est probable que les déplacements en *baris* effectués au cours de ces deux semaines se fassent toujours dans le même nome, vraisemblablement sur le Bahr Yussuf.

On enregistre ensuite des dépenses complémentaires comprenant le salaire d'Andronikos (le rédacteur du compte ?) et le paiement d'une taxe de surveillance (*phylakitikon*) sur le *potamos* (ll. 54-59).

La comptabilité se conclut (ll. 60-64) sur le total des sommes dépensées (148 dr. 1 ob. ½) et un premier solde du compte (28 dr. 1 ob. ½), négatif en l'occurrence, par rapport aux 120 dr. initialement reçues. Le rédacteur ajoute ensuite une dépense complémentaire de 2 dr. pour le *machimos*, avant de donner le solde final du compte, toujours négatif, de 30 dr. 1 ob. ½.

(4) Concernant la navigation sur le Bahr Yussuf, voir J.P. COOPER, *Medieval Nile. Route, Navigation, and Landscape in Islamic Egypt*, Le Caire, 2014, p. 102. Pour indication, el-Lahun (Ptolemaïs) est distante d'environ 15 km d'Ihnasya el-Medina (Hérakléopolis) et de près de 90 km d'el-Bahnasa (Oxyrhynchos), d'après Google map. Le site < <http://orbis.stanford.edu> > qui permet de calculer les temps de voyage dans l'Antiquité ne prend malheureusement pas en compte la voie d'eau que constitue le Bahr Yussuf ; il indique en revanche, pour le mois de Mesorè, un temps de trajet de moins d'une journée sur le Nil pour rejoindre Oxyrhynchos depuis Hérakléopolis. À propos des difficultés de navigation sur le Nil, voir aussi, *ibid.*, pp. 125-142 ; et à propos des temps de trajet, pp. 155-166. Pour les sources de la période pharaonique, voir en complément C. SOMAGLINO, « La navigation sur le Nil. Quelques réflexions autour de l'ouvrage de J.P. Cooper, *The Medieval Nile. Route, Navigation, and Landscape in Islamic Egypt* », in B. ARGÉMI & P. TALLET (edd.), *Entre Nil et mers : la navigation en Égypte ancienne*, Paris, 2014, pp. 123-161.

Étapes	Dates	Embarcation	Hommes	Dépenses	Texte
Ptolemais - Hérakléopolis	(3 Mesorè ?)	<i>ploion</i>	14 : pêcheurs et <i>naupègoi</i>	Fret : 1 dr. 1 ob. ½	ll. 12-16
Hérakléopolis - Oxyrhynchos - Hérakléopolis	4-8 Mesorè : 5 jours	<i>ploion</i>	14 (pêcheurs et <i>naupègoi</i> ?)	Fret total : 20 dr. Fret/jour : 4 dr. Entretien : 23 dr., 2 ob.	ll. 17-24  ll. 35-37
Autour de l'Hérakléopolite : inspection de villages	9-11 Mesorè : 3 jours	<i>kybaidion</i>	3 ( <i>naupègoi</i> ?)	Fret total : 6 dr. Fret/jour : 2 dr. Entretien : 3 dr.	ll. 26-33  ll. 38-39
	(12-22 Mesorè)				
(Hérakléopolite)	23-28 Mesorè : 6 jours	3 <i>baris</i>	20, dont : 1 <i>naupègos</i> 1 <i>machimos</i>	Entretien : 40 dr.	ll. 42-48
(Hérakléopolite)	29 Mesorè - 5 <sup>e</sup> jour épagomène : 7 jours	(3 <i>baris</i> ?)	14	Entretien : 32 dr., 4 ob.	ll. 50-52

Tableau récapitulatif des trajets fluviaux : lieux, dates et personnel impliqué  
(les données restituées sont entre parenthèses).

### QU'EST-CE QUE LA *SCHEDIA* ?

Dans la mesure où l'ensemble des dépenses concerne « la provision des bois pour la *schedia* » (ll. 2-4 : εἰς τὴν ἰ [κο]μῖδην τῶν ξύλων) εἰς τὴν σχεδίαν), il est décisif de définir le sens de ce terme. Les premiers éditeurs traduisaient le mot par : « pont (?) », et commentaient le mot ainsi (l. 4n.) : « nous y voyons un nom commun à cause de la présence des calfats ; peut-être est-ce une ville du nom de Schedia, comme celle du Delta ; cf. *P.Hibeh* I 110, l. 25 ». Le terme *σχεδία*, que l'on traduit le plus souvent par « radeau » ou « ponton », désignerait, d'après P. Chantraine, une « construction improvisée », ou un « assemblage » (5). Mais le terme est aussi employé comme un toponyme puisqu'il a notamment donné son nom à la Schedia du Delta, qui jouait le rôle de douane pour tous les produits à destination ou en provenance d'Alexandrie ; d'après Strabon, elle

(5) Chantraine distingue trois sens pour le terme *σχεδία* : le « radeau », le « pont de bateaux » construit par Darius et le « cadre ». Il précise : « On explique généralement le mot comme issu de l'adj. *σχεδῖος* f. rapporté à *ναῦς* ou *γέφυρα*, ou aussi bien comme un appellatif en -ία tiré de *σχεδόν* (cf. *κλισία*, *οἰκία*) ; en ce qui concerne le sens on pense généralement que le mot signifie

tirerait précisément son nom du « ponton » qui franchissait le fleuve à cet endroit <sup>(6)</sup>. Cette *Schedia* est mentionnée dans les sources papyrologiques très tôt, mais comme le relevait P. Sijpesteijn, qui s'est aussi penché sur la question de la différenciation entre le toponyme et le nom commun *σχεδία*, on peut s'appuyer sur la présence de l'article pour distinguer le nom commun du toponyme <sup>(7)</sup>. Mais si c'est bien un nom commun, faut-il y voir alors un radeau, un ponton ou encore un bateau ? Ce dernier sens a en effet été relevé à juste titre par les éditeurs d'un ostracon du désert Oriental daté du III<sup>e</sup> mentionnant des *σχεδία* qui ne seraient pas encore arrivées à Myos Hormos, et une expédition de poisson, qui serait apparemment soumise à l'arrivée des mêmes *σχεδία* (*SB XXII 15452*, l. 3-5) <sup>(8)</sup>. Les éditeurs, qui traduisaient en l'occurrence le terme par « bateaux », justifiaient leur traduction en s'appuyant notamment sur la mosaïque contemporaine d'Althiburos (Tunisie), et son commentaire par P. Gauckler <sup>(9)</sup> : la première des embarcations représentées sur cet inventaire de batellerie porte en effet une légende bilingue, indiquant en grec ΣΧΕΔΙΑ et en latin *ratis sive ratiaria* (fig. 1).



FIG. 1. — Représentation d'une *schedia* sur la mosaïque d'Althiburus. Source : P. GAUCKLER, p. 127, fig. 6.

“construction improvisée”, cf. certains emplois de *σχεδόν* et de *σχεδίου*. Les scholies de l'*Od.* connaissent déjà cette explication, mais en proposent une autre : γόμοφοις ἐμπεπηγμένη donc “assemblage”, ce qui pourrait aussi se tirer de *σχεδόν*. En grec tardif, “crampon” (Ph. Byz.) ce qui rattache le mot à *σχεῖν* “tenir”, *σχεδόν* “tout près” », cf. *Dictionnaire étymologique de la langue grecque*, Paris, 2009<sup>2</sup>, s.v. *σχεδόν*, *σχεδῆν*, *σχεδία*, *σχεδυνος*, II. *σχεδία*, « radeau ». On retrouve les mêmes sens et hypothèses étymologiques dans R. BEEKES, *Etymological dictionary of Greek*, Leyde - Boston, 2010, s.v. *σχεδία* : « raft », « pontoon bridge », « frame » et « clamp ».

(6) STRABON XVII 1, 16 et le commentaire à l'édition (CUF) de B. LAUDENBACH, Paris, 2015, p. 158, n. 3.

(7) En revanche, en l'absence d'article, le doute peut subsister ; cf. *P.Customs*, pp. 17-18, n. 14.

(8) *SB XXII 15452*, 3-4 : Γεινώσκεις σε θέλω ὅτι οὐκ εἰσήλθαν ἰσὶ σχεδίαι ὄντος μου εἰς Μυὸς Ὁρμόν, « I want you to know that the boats did not come (back) to Myos Hormos while I was there », traduction de l'édition, dans A. BÜLOW-JACOBSEN, H. CUVIGNY & J.-L. FOURNET, « The Identification of Myos Hormos. New Papyrological Evidence », *BIFAO* 94, 1994, pp. 27-42, en part. pp. 29-31, texte I : « Letter of Ioulios Maximos to Gaios Apolinarios ». À propos de *σχεδία*, voir le commentaire et les références complémentaires, l. 4n.

(9) P. GAUCKLER, « Un catalogue figuré de la batellerie gréco-romaine. La mosaïque d'Althiburus », *Monuments et mémoires de la Fondation Eugène Piot* 12, 1905, fasc. 1, pp. 113-154, en part. pp. 126-127.

Gauckler indiquait que le terme peut désigner soit un radeau soit, et en l'occurrence sur la mosaïque, « un navire véritable » – mais qui reste le plus rudimentaire de tous les navires représentés là<sup>(10)</sup>. Il précisait néanmoins que lorsque le terme désigne un « radeau », il s'agit en réalité « d'un assemblage de bois de construction, momentanément réunis pour le flottage ». C'est effectivement une double définition que l'on retrouve chez les lexicographes puisque Hésychius (σ 2960) distingue ainsi deux sens du terme *σχεδία* : μικρά ναῦς· ἢ ζύλα ἃ συνδέουσι, καὶ οὕτως πλέουσιν, « *schedia* : petit navire, ou bois que l'on attache ensemble, et ainsi on circule par voie d'eau ». Il faut donc bien distinguer l'embarcation qui sert durablement à la navigation, du radeau, assemblage éphémère, avant tout destiné à livrer le bois dont il est lui-même constitué.

#### LA PRATIQUE DU FLOTTAGE DU BOIS DANS LE MONDE GRÉCO-ROMAIN

Du hâlage des troncs représenté sur la célèbre frise du palais de Sargon II, à Khorsabad<sup>(11)</sup>, à l'assemblage expert de bois sous la forme d'un « train », le flottage, aussi protéiforme puisse-t-il être, reste une « forme de transport originale, peu coûteuse et spécifique au bois, qui remonte à une haute antiquité »<sup>(12)</sup>. La pratique étant bien attestée dans le monde gréco-romain d'après l'étude qu'y a consacrée D. Mulliez, on n'en donnera ici qu'un exemple, à savoir un récit tiré de Théophraste (*H.P.* V, 8, 2) concernant une expédition des Romains venus s'approvisionner en bois de construction navale en Corse, où, d'après le botaniste, on trouvait les arbres les plus grands et les plus beaux. N'ayant pu établir sur place une ville – c'est-à-dire un chantier de construction navale, d'après S. Amigues<sup>(13)</sup> –, ils abattent une « énorme quantité d'arbres permettant la confection d'un radeau (*σχεδίαν*) demandant 50 voiles » afin de rapporter les bois en Italie<sup>(14)</sup>. Si l'expérience s'est en l'occurrence soldée par

(10) Le terme *σχεδία* prend le sens de « bateau » notamment chez les poètes, et en premier lieu chez HOMÈRE, *Od.* V 244-257 ; à ce propos, voir L. CASSON, *Ships and Seamanship in the Ancient World*, Princeton, 1971, pp. 217-219.

(11) Voir par exemple E. FONTAN, « La Frise du Transport du Bois, Décor du Palais de Sargon II à Khorsabad », in C. DOUMET-SERHAL (ed.), *Cedrus Libani = Archaeology and History in Lebanon* 14, 2001, pp. 58-63, avec des références complémentaires.

(12) D. MULLIEZ, *loc. cit.*, p. 111.

(13) S. AMIGUES, « Une incursion des Romains en Corse d'après Théophraste, *H.P.* V, 8, 2 », *REA* 92, 1990, pp. 79-83.

(14) Καὶ ὄλως δὲ πᾶσαν τὴν νῆσον δασεῖαν καὶ ὥσπερ ἡγριωμένην τῇ ὕλῃ· δι' ὃ καὶ ἀποστῆναι τὴν πόλιν οἰκίζεῖν· διαβάντας δὲ τινὰς ἀποτεμέσθαι πάμπολυ πλῆθος ἐκ τόπου βραχέος ὥστε τηλικαύτην ποιῆσαι σχεδίαν ἢ ἐχρήσατο πεντήκοντα ἰστίοις· οὐ μὴν ἀλλὰ διαπεσεῖν αὐτὴν ἐν τῷ πελάγει, « (On raconte) que, de façon générale, toute l'île est couverte d'une forêt épaisse et rendue comme sauvage : aussi les Romains renoncèrent-ils à y fonder leur ville ; quelques-uns y pénétrèrent et abattirent, sur un espace restreint, une énorme quantité d'arbres permettant la confection d'un radeau qui demandait cinquante voiles : celui-ci, cependant, se disloqua en haute mer » (trad. D. Mulliez).

un échec puisque le radeau s'est disloqué, c'est sans aucun doute à cause d'une tempête en haute mer : c'est bien pour cette raison que l'on privilégie le flottage en radeaux sur les fleuves et les canaux ou, si c'est en mer, comme une forme de cabotage le long des côtes.

L. Robert a consacré de longs développements au commerce et au transport traditionnel du bois en Asie Mineure, en partant notamment d'un autel funéraire d'un certain Hermodoros, qui exerçait l'activité de *σχεδιοναύτης* à Nicomédie (*SEG XXVIII 1040*), c'est-à-dire qu'il était « conducteur de radeaux » ou encore « flotteur » : il devait diriger sur les eaux du golfe de Nicomédie et de Propontide les grumes descendues depuis la montagne par les cours d'eau et assemblées en aval sous la forme d'éphémères radeaux<sup>(15)</sup>. Les Grecs pratiquaient aussi le flottage du bois du côté de la côte anatolienne méridionale, dans les forêts de Carie, de Lycie et de Cilicie, selon une tradition illustrée encore au siècle dernier sur le fleuve Dalaman. Là, non loin de l'ancienne cité de Caunos, s'étend au nord « le massif du Sandras Dağ, avec les forêts qui ont, de tout temps, fourni une matière de premier choix à l'exportation, et notamment pour l'Égypte »<sup>(16)</sup> – et L. Robert d'évoquer ainsi les troncs issus de ces « montagnes couvertes d'épaisses forêts où dominent les pins de diverses espèces »<sup>(17)</sup>, lesquels descendent librement le cours d'eau, avant d'être arrêtés en aval par un barrage.

#### UN PARALLÈLE BIEN DOCUMENTÉ : LE FLOTTAGE DES BOIS DU MORVAN FRANÇAIS

Pour essayer de comprendre ce dont il peut être question dans la comptabilité du papyrus de Lille, il peut être utile de présenter un exemple de pratique traditionnelle de flottage dont la documentation permet de reconstituer les différentes étapes<sup>(18)</sup>. C'est le cas des bois du Morvan qui ont permis aux Parisiens de se chauffer entre le XVI<sup>e</sup> et le XIX<sup>e</sup> s., grâce à un approvisionnement strictement réglementé<sup>(19)</sup>, dont on distingue deux phases principales – celles-ci ne

(15) L. ROBERT, « Bois et radeaux à Nicomédie », *BCH* 102, 1978, pp. 426-428 = *Documents d'Asie Mineure*, Paris, 1987, pp. 122-124.

(16) L. ROBERT, « Les conquêtes du dynaste lycien Arbinas », *JS* 1978, pp. 10-11 = *Opera Minora selecta*, VII, Amsterdam, 1990, n° 165, pp. 381-426.

(17) *Ibid.*, p. 15.

(18) On trouve sur internet de nombreux sites reconstituant des pratiques dont la mémoire a été localement entretenue ; pour le Morvan, voir par exemple le site avec bibliographie et illustrations < <http://lemorvandiaupat.free.fr/flotteurs.html> >. Concernant la pratique du flottage sur d'autres cours d'eau français à l'époque médiévale, dont « l'importante route du bois » que constitue la Meuse, voir en dernier lieu le chapitre « Bois proches et bois lointains, les rivières et le flottage du bois » de J.-M. YANTE, in S. BÉPOIX & H. RICHARD (edd.), *La forêt au Moyen Âge*, Paris, 2019, pp. 121-128.

(19) Voir les « documents sur le flottage » rassemblés dans < <http://www.cheny.net/flottage/index.html> > ou encore M. DUPIN, *Code du commerce de bois et de charbon pour l'approvisionnement de Paris*, Paris, 1817 (disponible en ligne sur Gallica).



diffèrent pas de celles qui viennent d'être mentionnées pour l'Asie Mineure. D'abord, ce qu'on appelle le flottage « à bûches perdues » : après avoir coupé puis rassemblé les bois sur les ports de jetage où on les marquait de l'insigne de leur propriétaire (le « martelage ») durant l'hiver, on profitait, au printemps, du fort débit des rivières pour mettre les bois à l'eau (le « jetage »). Porté par le courant et accompagné par des ouvriers, ce « grand flot » de bois descendait librement les cours d'eau jusqu'à ce qu'il soit arrêté dans les ports d'aval grâce à des barrages ou pertuis : tout autour de Clamecy, capitale du flottage, les ateliers s'échelonnaient alors sur les deux rives de l'Yonne pour récupérer les bois de la région. C'est là que les flotteurs, aidés de leurs familles, repêchaient les bois (le « tirage »), avant de s'affairer à les trier par essence et par marque de propriétaire (le « tricage », fig. 2) ; l'opération pouvait prendre plusieurs mois. Venait ensuite, vers la fin de l'été, le temps d'assembler les bois pour la seconde étape : le flottage « en radeaux » ou « en trains de bois ». Dans la tradition française locale, la construction d'un train de bois complet – qui, pour endurer le trajet qui l'attendait demandait autant de souplesse que de solidité – prenait une semaine à six ouvriers expérimentés. On assemblait d'abord les bois sur une « branche », puis on rassemblait quatre branches en un « coupon » (fig. 3). Les « coupons » étaient alors mis à l'eau pour être assemblés de manière à former, par groupe de neuf, une part-de-train de 36 m (fig. 4)<sup>(20)</sup> ; en dernier lieu, lorsque l'espace navigable devenait assez large, on rassemblait deux parts-de-train en une seule. Ce train de bois mesurait alors 72 m de long pour 4 m de large environ, avec une contenance moyenne de 200 stères (ou mètres cubes) de bois. Guidé nuit et jour par un flotteur, le train mettait alors une dizaine de jours pour parcourir les 200 km qui les séparaient de Paris où les bois devaient être livrés – ainsi que quelques éventuels passagers.

#### UNE PROVISION DE BOIS POUR LA CONSTRUCTION D'UN « TRAIN » DANS *P.LILLE I 25* ?

Tout un ensemble d'indices présents dans ce document invitent à considérer la possibilité d'une évocation de la construction d'un radeau destiné au flottage de bois<sup>(21)</sup>. Outre le financement de l'opération par un banquier, le nombre

(20) Même s'il s'agit dans la fig. 4 d'un assemblage de bois de chauffage et non de construction, on voit bien que ce dernier peut prendre la forme d'une embarcation susceptible d'être aménagée pour assurer un minimum de confort aux passagers ; en cela, elle rend bien compte de l'ambiguïté du terme *σχεδία*, qui désigne aussi bien le petit bateau que le train de bois flotté.

(21) Notons que la pratique n'est guère attestée en Égypte, mis à part Théophraste (*H.P.* IV, 2, 2), qui évoque ainsi le traitement du bois de sycomore : « Le sycomore est gorgé de suc et son bois a de nombreux usages. Il présente, semble-t-il, une particularité par rapport aux autres espèces : sitôt coupé, encore tout vert, il est mis à sécher au fond de l'eau. On le jette dans une mare ou directement dans les marais et on le laisse macérer. À mesure qu'il s'imbibe, au fond de l'eau, il se dessèche ; quand il est parfaitement sec, il remonte à la surface et flotte » (trad. S. Amigues,



FIG. 2. — Triage du bois sur l'Yonne. Carte postale < <http://www.cheny.net/flottage> >.



FIG. 3. — Atelier d'assemblage des bois en « branches ». Carte postale (détail)  
< <http://lemorvandiaupat.free.fr/flotteurs.html> >.



FIG. 4. — Part-de-train (36 m) : réplique de train de bois réalisée par l'Association Flotescale  
([www.flotescale.org](http://www.flotescale.org)).

de personnes impliquées (jusqu'à 20), la durée d'un mois, la période de crue (mois de Mesorè), l'extension géographique de l'entreprise (entre Ptolemaïs et Oxyrhynchos, puis tout autour de l'Hérakléopolite), la présence de *naupègoi*, le paiement d'une taxe de surveillance, et encore la mention d'une inspection, me paraissent dépasser largement le cadre d'un approvisionnement en bois pour la construction d'une petite embarcation fluviale. Ils entrent par ailleurs en résonance avec deux textes de la même période. Tout d'abord un ordre royal d'abattage des essences locales (acacias, tamaris, saules) émis en 250<sup>a</sup> pour la construction de la flotte de guerre de Ptolémée II, *SB VI 9215* (Oxyrhynchos). En l'occurrence c'est le diécète Apollônios qui transmet l'ordre à un subordonné, Démétrios, et lui ordonne donc non seulement de rassembler les scribes royaux, le chef de la police ainsi que de la main d'œuvre pour l'abattage, mais aussi de s'assurer que les bois « soient adaptés à l'usage » (l. 19 : πρὸς τὴν χρεῖαν ἐπιτήδ[εια]) en procédant à une inspection (l. 21 : ποιεῖσθαι τή[ν ἐπίσ] κρηψίϛ) (22). Si bien que l'on en vient à se demander s'il ne serait pas question dans notre texte de Lille d'un convoi de bois à la suite d'une opération d'abattage de ce type : en tant que spécialistes de charpenterie navale, les *naupègoi* mentionnés dans la comptabilité seraient particulièrement bien placés pour vérifier au cours de l'inspection, dans certains villages de l'Hérakléopolite (l. 29), si les bois sélectionnés sont effectivement adaptés à l'usage voulu.

L'autre texte qui présente des points communs avec notre comptabilité est un registre de correspondance officielle daté de 235<sup>a</sup>, *P.Tebt. III, 1, 701*, qui présente d'ailleurs à peu près la même hauteur inhabituelle de rouleau que notre compte (40,4 cm) (23). Outre le fait qu'il s'agit d'un des rares documents mentionnant le terme *σχεδία* à la même époque, tout en présentant un minimum d'éléments de contextualisation, on y trouve aussi les seules autres occurrences papyrologiques de l'anthroponyme Architimos. Il s'agit du principal destinataire des ordres reçus dans la correspondance que les éditeurs proposent d'identifier avec l'*antigraphus* homonyme mentionné à la l. 274 (*Pros. Ptol. I 1765*), ce

CUF). D'après Th. Bardinet, en lavant le bois de la sève, le flottage en modifie la structure et provoque son durcissement général ; cf. *Relations économiques et pressions militaires en Méditerranée orientale et en Libye au temps des pharaons : histoire des importations égyptiennes des résines et des conifères du Liban et de la Libye depuis la période archaïque jusqu'à l'époque ptolémaïque*, Paris, 2008, p. 47.

(22) À propos de la pratique de l'*episkepsis* en lien avec les ressources en bois, voir B. KRAMER, « Arborikultur und Holzwirtschaft im griechischen, römischen und byzantinischen Ägypten », *APF* 41, 1995, pp. 217-231, en part. pp. 223-224.

(23) Sur la hauteur des rouleaux à l'époque ptolémaïque, qui dépasse rarement 35 cm après 250 av. J.-C. et, le cas échéant, peut-être réservée à la chancellerie, voir M. DEPAUW, « The royal format of early ptolemaic demotic papyri », in K. RYHOLT (ed.), *Acts of the seventh international conference of demotic studies, Copenhagen, 23-37 August 1999*, Copenhagen, 2002, pp. 85-100, et, pour les documents grecs, en part. pp. 93-96.

qui, selon eux, s'accorderait avec la variété de ses activités (envoi de blé, expédition de poissons, distribution de paiements, etc.). L'origine des ordres qu'il doit transmettre reste inconnue, mais s'étend apparemment au niveau du nome arsinoïte et pourrait relever du département de l'économe<sup>(24)</sup> – tout comme la gestion des ressources royales en bois d'après les instructions transmises par le diocète vraisemblablement aussi à l'économe dans *P.Tebt.* III, 1, 703, 191-211. Un de ces ordres concerne le paiement de pêcheurs sur la *schedia* (ll. 151-152) et un autre, mutilé, s'insère dans les dépenses concernant une cargaison de poisson expédiée par bateau vers Alexandrie, avec là encore une mention de *schedia* et de pêcheurs qui accompagnent vraisemblablement le convoi (ll. 221-224)<sup>(25)</sup>.

Ainsi, et même s'il est vain de vouloir essayer de reconstituer précisément toutes les activités qui se cachent derrière les différentes entrées du compte de Lille, il est tentant de considérer que notre comptabilité concerne la préparation d'un approvisionnement officiel de bois à destination d'Alexandrie. Après avoir fait descendre les bois de l'Oxyrhynchite et avoir procédé à une inspection dans les villages de l'Hérakléopolite, peut-être que les *naupègoi* – vraisemblablement à terre entre le 12 et le 22 – s'affairent à la construction d'un train de bois dans les alentours d'Hérakléopolis, tandis que d'autres hommes continueraient à rassembler les bois du nome pour compléter le train, sous les ordres du seul *naupègos* embarqué sur une *baris* au cours de la seconde période. Le paiement d'un droit de garde sur le fleuve devait quant à lui permettre de dissuader les voleurs d'approcher les réserves ainsi faites tout au long de l'opération.

#### DES TRAINS DE BOIS À L'ÉPOQUE ROMAINE ?

Quelques occurrences plus tardives de *schedia* pourraient aller encore dans ce sens. Il s'agit d'abord de deux comptabilités des archives d'Héroninos concernant, là encore, un voyage vers Alexandrie (*P.Fay.* 104, 21 ; *SB* VI 9365 = *P.Flor.* III 335, 11). On y trouve différents paiements, notamment pour des taxes ou divers produits, ainsi que deux entrées concernant des modes de transport fluvial : *ξυλληγοῦ* et *σχεδίας*. Concernant le mot *σχεδία*, P. Sijpesteijn excluait ici la possibilité qu'il s'agisse du toponyme et préférait y voir un bateau<sup>(26)</sup>, tandis que les éditeurs de l'ostracon du désert Oriental y voyaient plus spécifiquement un petit bateau de pêche<sup>(27)</sup>. Sans remettre en question le fait que la *schedia* puisse servir de support de pêche au cours de son trajet vers Alexandrie,

(24) *P.Tebt.* III.1 701, introduction p. 47.

(25) P. Sijpesteijn y voyait une attestation probable du village de Schedia (*P.Customs*, pp. 17-18, n. 14 = *BL* IX 358), mais les éditeurs de *SB* XXII 15452, 4n., s'accordaient pour y voir un bateau, de même que GRENFELL & SMYLY, *P.Tebt.* III.1 701, 151-152n.

(26) *P.Customs*, p. 18, n. 14.

(27) *SB* XXII 15452, 4n., malgré *BL* III 54, rejeté dans *P.Tebt.* III.1 701, 151-152n.

je me demande s'il ne faut pas distinguer en l'occurrence la ξυληγός, qui serait effectivement une embarcation transportant du bois de chauffage – ou autre combustible <sup>(28)</sup> –, de la *schedia* qui serait alors un moyen en soi de transporter du bois de construction vers les chantiers d'Alexandrie. Si c'était le cas, cela montrerait que la pratique du flottage en train de bois n'était pas une simple expérimentation limitée au III<sup>e</sup>. Et peut-être pourrait-on même concevoir alors que les *schediai* de Myos Hormos (*SB* XXII 15452) n'étaient pas non plus de simples embarcations de pêche. On trouve en effet, un peu plus au sud de Quseir, entre Marsa Alam et Bérénice, un site naturel aujourd'hui protégé, le Wadi el Gemal, connu pour avoir la flore la plus riche du désert Oriental <sup>(29)</sup>. Outre les bois de mangroves, y poussent encore aujourd'hui des essences susceptibles d'avoir été autrefois utilisées en construction navale, notamment des acacias, – et, à en croire les récits des voyageurs, ces dernières devaient alors boiser bien plus abondamment qu'aujourd'hui les vallées de la région <sup>(30)</sup>. Ainsi les *schediai* de Myos Hormos constituent-elles peut-être le rare indice textuel d'une exploitation de cette région comme réserve forestière privilégiée, offrant la double occasion de compléter les expéditions de bois organisées depuis la vallée du Nil, et, par avantage mutuel entre floteurs et pêcheurs, les stocks de poisson frais pêché en mer.

#### RÉÉDITION DE *P.LILLE* I 25

Papyrus issu d'un cartonnage, à la surface parfois abrasée ; des traces d'enduit subsistent dans le coin inférieur droit. Le papyrus est divisé en trois fragments correspondant aux moitiés supérieure et inférieure pour les deux premiers, le troisième se positionnant à gauche de la partie inférieure. Les premiers éditeurs

(28) D. Rathbone rappelait à propos de la σκάφη ξυληγός qui fait l'objet d'une *misthoproasia* dans *BGU* IV 1157, 8-9 (Alexandrie, 10<sup>e</sup>) que d'après Ulprien (*Dig.* XXXII, 1, 55, 5), on appelle en Égypte *naves* ξυληγαί les embarcations qui transportent le ξύλον, c'est-à-dire le combustible : bois, mais aussi roseaux, ronces, buissons, etc. depuis les marais où on les prélève ; cf. D. RATHBONE, « *Misthoproasia: the Lease-sale of Ships* », *PapCongr.* 23, 2007, vol. I, pp. 587-593, en part. p. 588, n. 4. Sur le texte d'Ulprien et le combustible en Égypte, voir W. HABERMANN, « Brennstoffe im griechisch-römischen Ägypten (und darüber hinaus). I : Brennholz », in R. EBERHARD *et al.* (edd.), « ... vor dem Papyrus sind alle gleich! » *Papyrologische Beiträge zu Ehren von Bärbel Kramer (P. Kramer)*, Berlin - New York, 2009, pp. 32-71. Sur la σκάφη ξυληγός et ses dimensions, voir P. ARNAUD, « La batellerie de fret nilotique d'après la documentation papyrologique », in P. POMEY (ed.), *La batellerie égyptienne*, Alexandrie, 2015, p. 122.

(29) T. MAHMOUD, *Desert Plants of Egypt's Wadi El Gemal National Park*, Le Caire, 2010.

(30) À propos des ressources forestières anciennes de la région, voir M. GABOLDE, *loc. cit.*, en part. pp. 144-145, et pour un état des lieux récent des sources (archéobotaniques mais aussi papyrologiques), voir la synthèse de C. BOUCHAUD, C. NEWTON, M. VAN DER VEEN & C. VERMEEREN, « Approvisionnement en combustible ligneux et en bois dans le désert Oriental d'Égypte à l'époque romaine », in J.-P. BRUN (ed.), *Le désert oriental d'Égypte durant la période gréco-romaine : bilans archéologiques*, Paris, 2018 <<http://books.openedition.org/cdf/5177>>.

ont en outre raccordé un quatrième petit fragment « qui comble à peu près la lacune entre le fragment 2 et le fragment 3 » et qui leur a permis d'apporter quelques corrections de lecture reportées à la fin du même volume (cf. *P.Lille I*, p. 278 et *BL VII 78*) <sup>(31)</sup>. Le papyrus a dû s'abîmer quelque peu depuis, puisque certaines lettres lues dans l'*ed. pr.* ne sont plus visibles aujourd'hui : je signale ces pertes textuelles par [...] . Par ailleurs, pour ne pas surcharger l'apparat, je n'y reporte pas les modifications légères de lecture, notamment lorsqu'elles ne concernent que le pointage d'une lettre.

Au recto, le texte est écrit dans le sens des fibres sur deux colonnes, à l'encre noire bien marquée, avec quelques traces parsemant l'ensemble et résultant sans doute de décharges d'encre (par exemple, l. 11, ou à la fin des ll. 38 et 40) ; la partie inférieure de la seconde colonne est blanche. Une *kollèsis* est visible sur le bord droit du papyrus : un *kollèma* faisait donc au moins 22,5 cm de large. On a conservé la majeure partie des marges supérieure et inférieure, et des éléments plus épars des marges latérales. Le texte est inégalement conservé, avec des pertes plus ou moins gênantes pour sa compréhension et souvent difficiles à évaluer dans la mesure où la taille des lignes, assez courtes dans l'ensemble, n'est pas fixe. L'écriture, une cursive typique du III<sup>e</sup>, trouve des parallèles dans les archives de Zenon <sup>(32)</sup> ; la mise en page est relativement soignée, avec un recours régulier à l'*ekthesis* pour les grandes entrées du compte, ainsi qu'aux *vacat*, qui encadrent systématiquement les dates et sommes d'argent. On note que l'usage des surlignes est régulier au-dessus des quantités du mois, mais irrégulier au-dessus des montants en argent (comparer par exemple les montants des ll. 23 : δ et 24 : κ).

Au verso, l'endossement est écrit parallèlement aux fibres sur le document tourné au préalable à 90° par rapport au recto ; il se trouve en haut à droite du quart inférieur gauche. Pour pouvoir apparaître après enroulement du papyrus, on suppose que ce dernier avait été auparavant plié en deux, voire en quatre, comme le suggèrent les marques de pliage qui apparaissent notamment le long de l'axe central. On relève, enfin, sur le verso, des résidus de collages, dont un petit ensemble de fibres portant quelques lettres en démotique – insuffisantes pour en tirer du sens.

Concernant la datation, W. Clarysse me signale que le texte ne peut être antérieur à c. 260<sup>a</sup> puisque le papyrus vient d'un cartonnage et qu'il ne peut être postérieur à c. 210<sup>a</sup> puisqu'il s'agit d'un compte en argent.

(31) Pour une raison obscure, ce petit fragment n'avait pas été correctement raccordé au papyrus puisque sa position ne correspondait pas au texte révisé p. 278 : c'est aujourd'hui chose corrigée grâce à F. Jacques, à qui l'on doit également la mise en ligne de l'image.

(32) Cf. G. CAVALLO & H. MAEHLER, *Hellenistic Bookhands*, Berlin - New York, 2007, pp. 11-14, en part. p. 14, et nos 31 et 34.



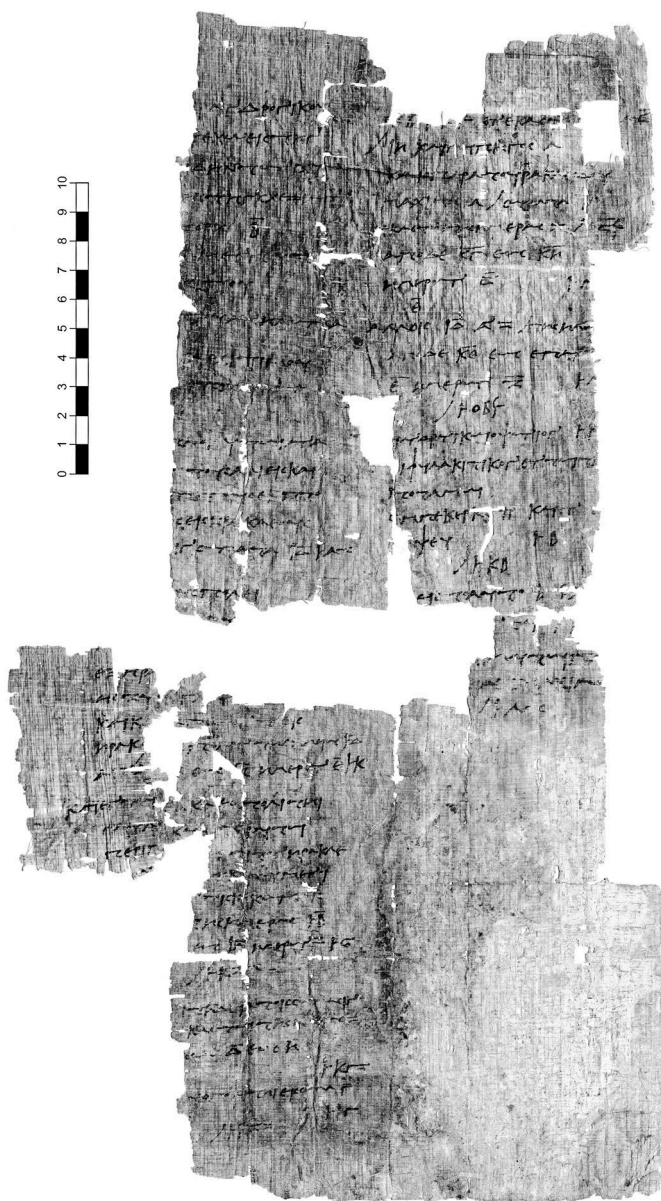


FIG. 5. — *P.Lille I 25 recto*. © Sorbonne Université – Institut de Papyrologie.

P.Lille I 25 (Inv. Sorb. 25) h. 41 cm × l. 22,5 cm

c. 260-210<sup>a</sup>

Fig. 5 (33)

Ghôran

Recto, col. 1 →

- [λόγος π]αρ' Ἀνδρονίκου  
 [ . . . ]υ' ἔχω εἰς τὴν  
 [κο]μιδὴν τῶν ξύ-  
 [λων] εἰς τὴν σχεδίαν  
 5 [(ἔτους) Μ]εσορῆ β  
 [παρ'] Ἀμεννεῦτ[ος]  
 [τραπ]εζίτου *vac.* (δραχμᾶς) ρκ'  
 [ἀπὸ τοῦ]του ἀνήλωμα  
 [ ± 8 ]υ Ἄρχιτίμου  
 10 [εἰς Ἡρακλ]έους πόλιν ὁ λιό-  
 [γος]  
 [ναῦλον] πλοίου τῶι ἀνα-  
 [γαγόν]τι τοὺς ἀλιεῖς καὶ  
 [τοὺς να]υπηγούς ἐκ Πτο-  
 15 [λεμαῖδ]ος εἰς Ἡρακλέους  
 [πόλιν]ιν, σώματα ἰδ, (δραχμῆ) α (ὀβολός) ζ  
 [ἐν Ἡρακλέ]ους πόλει  
 [ναῦλον πλοί]ου [τῶι ἀνα-]  
 γα[γόντι ±12 ]  
 20 ἐξ Ἡρα[κλέους πό]λιεως,  
 εἰς Ὀξυρύγων [πόλιν]  
 καὶ κα[τ]αγαγόντι εἰς  
 Ἡρακλ[έου]ς πόλιν, τῆς ἡμέρας (δραχμαὶ) δ̄  
 ἀπὸ δ[ε] δ̄ ἕως η̄, ἡμερῶν ε̄, (δραχμαὶ) κ  
 25 ζ̄ *vac.*  
 καὶ ἐν τῶι [Ἡ]ρακλεοπολίτη  
 ναῦλον κυβαϊδίου τῶι  
 περιπλ[έοντι] περὶ τὸν Ἡρακλε-  
 [οπ]ολί[την, ἐ]πισκοπούμενοι  
 30 [ ± 8 ἔ]γτισιν κώμαις  
 [ ± 8 ] τῆς ἡμέρας (δραχμαὶ) β̄  
 [ἀπὸ δὲ] ἰθ̄, ἕως ιᾱ, ἡμερῶν γ̄, (δραχμαὶ) ζ  
 [ *vac.* ] (γίνονται) (δραχμαὶ) κζ (ὀβολός) ζ  
 [καὶ εἰς τὰ ἐπ]ιτήδεια τοῖς σώμασιν

(33) Le scan du papyrus est accessible en ligne sur < <http://www.papyrologie.paris-sorbonne.fr> >.



- 35 [ιδ̄ ἐν πλοίοι?,] ἐκάστωι τῆς ἡμέρας (διώβολον)  
 [(γίνονται) (δραχμαὶ) δ (τετρώβολον)], ἀπὶ δὲ δ̄ ἕως η̄,  
 [ἡμερῶν ε̄] *vac.* (δραχμαὶ) κγ (διώβολον)  
 [ἐν τῶι Ἡρακ]λεοπολίτηι εἰς σώμα(τα) γ̄  
 [ἡμερῶν γ̄] *vac.* (δραχμαὶ) γ  
 40 *vac.* (γίνονται) (δραχμαὶ) κς (διώβολον)


Col. 2

- ε̄κγ  
 εἰς βάρ[ε]ις γ̄, ἐν ἐκάστηι [σώ]ματ<sub>α</sub> ζ̄  
 (γίνονται) ιη, καὶ ναυπηγὸς α,  
 καὶ ὁ παρὰ τοῦ Ἡρακλείδου  
 45 μάχιμος α, (γίνεται) σώματα κ  
 ἐκάστωι τῆς ἡμέρας (διώβολον), (γίνονται) (δραχμαὶ) ζ̄ (τετρώβολον),  
 ἀπὸ δὲ κγ ἕως κη,  
 ἡμερῶν ζ̄ *vac.* (δραχμαὶ) μ  
 θ̄  
 50 ἄλλοις ιδ̄, ἀν(ὰ) (διώβολον), (γίνονται) τῆς ἡμέρ[ας (δραχμαὶ) δ (τετρώβολον),]  
 ἀπὸ δὲ κθ ἕως ἐπαγομ.έ<sub>ι</sub>[νων]  
 ε̄, ἡμερῶν ζ̄ *vac.* (δραχμαὶ) λ[β (τετρώβολον)]  
*vac.* (γίνονται) (δραχμαὶ) οβ (τετρώβολον)  
 [κ]αὶ Ἀνδρονίκοι ὀψώνιον (δραχμαὶ) κ  
 55 κ[α]ὶ φυλακτικὸν ἐν τῶι τ. [ ±3<sup>2</sup> ]  
 ποταμῶι  
 ἐμ Πεκερκευρ καὶ ἐν. [ ±3<sup>2</sup> ]  
 . . ψευ *vac.* (δραχμαὶ) β  
*vac.* (γίνονται) (δραχμαὶ) κβ  
 60 εἰς τὸ αὐτὸ (δραχμαὶ) ρμ.η̄ [(ὀβολὸς) ζ̄]  
 [ὑπερηνηλίσκο<sup>2</sup>]γται (δραχμαὶ) κ[η (ὀβολὸς) ζ̄<sup>2</sup>]  
 [ ± 5-7 ] . . μου τῶι παρὰ [τοῦ]  
 [Ἡρακλ]είδου μαχίμω[ι (δραχμαὶ) β<sup>2</sup>]  
*vac.* (γίνονται) (δραχμαὶ) λ (ὀβολὸς) ζ̄

Verso →

(m<sup>2</sup>) Λόγος παρ' Ἀνδρονίκου  
 . . λ.

57 l. ἐν.

7 ε̄ρκ | 16 η̄α-ε | 23 ιδ̄ | 24 απο'δ[ε] : vide comm. | ικ̄ | 31 ιβ̄ | 32 ις | 33 /ικς-ε | 35 = | 37 ικγ= |  
 38 σωμαγ̄ | 39 ιγ | 40 /ικς= | 41 ζ̄ post corr.<sup>2</sup> | 43 /ιη | 45 / | 46 = /εζ̄ | 48 ιμ | 50  = / |  
 52 ιλ[β/ ] | 53 /ιοβ/ | 54 ικ | 58 ιβ | 59 /ικβ | 60 ιρμ[η-ε] | 61 ικ[η-ε] | 64 /ιλ-ε.

1 [λόγος παρ' vs : [καὶ παρ'] ed. pr. | 3 [κομιδὴν vs : [διακομιδὴν ed. pr. | 3-4 ξύλων] vs : ξύλων | [τῶν] ed. pr. | 5 [(ἔτους), Μεσορῆ vs : [ , Με]σορῆ ed. pr. | 6 [παρ'] Ἀμειννεύτος] vs : [καὶ παρὰ] Ἀμειννεύτος] ed. pr. | 9 [ ± 8 ] vs : [ . . . ] τοῦ ed. pr. | 12-13 ἀνα[γάγον]τι vs : ἀνα[κομισαν]τι ed. pr. | 18-19 [ναῦλον πλοίου] [τῶι ἀνα]γα[γοντι ±12 ] vs : 1-2 lignes | [καὶ τῶι ἀναπλέοντι] ed. pr. ; [ναῦλον πλοίου][τῶ ἀνάγοντι] Smyly ap. ed. pr. | 22 κα[τ]αγαγόντι vs : καταπ[λέ]οντι ed. pr. ; κατάγοντι Smyly ap. ed. pr. | 23 Ἡρακλ[έου]ς πόλιν vs : Ἡρα[κλέου]ς πόλιν BL VII 78 : Ἡρακλ[έου]ς πόλιν ed. pr. | 24 δ[ε] ὄ ἔως vs : δ[ε] δ' ] ἔως BL VII 78 : δ[ε] ὄ ἔ]ως ed. pr. | 25 ζ̄ [ BL VII 78 : . ] ed. pr. | 26 [Ἡ]ρακλεοπολίτη vs : [Ἡ]ρακλεοπολίτη BL VII 78 : [Ἡρακλ.]εοπολίτη ed. pr. | 27 ναῦλον κυβαίδιου vs : ναῦλο[v] κυβ. ιδίου, vraisemblablement κυβαίδιου BL VII 78 : ναῦλο[v] πλοίου ed. pr. | 35 [τὸ ἐν πλοίοι<sup>2</sup>] vs : [ . δ . . ] ed. pr. | 42 βάρ[ε]ις γ̄ vs : βα[σε]λ (Smyly) ed. pr. | 54 [καὶ vs : [τ]ῶι ed. pr. | 57 Πεκερκευρ vs : Πεκερκευρ ( ) ed. pr. | 58 . . ψευ vs : ] . ψευ( ) ed. pr. | 61 [ὑπερανηλίσκο<sup>2</sup>]νται (δραχμαὶ) κ[η] (ὀβολός) ζ<sup>2</sup>] vs : . . ]νται . ed. pr. | 62 [ ± 5-7 ] . . μου vs : . . ] . μου ed. pr. | παρὰ [ τοῦ] vs : παρὰ ed. pr. | 63 μαχίμο[ι] (δραχμαὶ) β<sup>2</sup> ] vs : [Ἡρακλ.]είδου μαχίμο[ι] ed. pr. | ν<sup>ο</sup> λόγος παρ' Ἀνδρονίκου | . . χ. vs : ed. pr. non edid.

## Recto, col. I

Compte dressé par Andronikos [...]. J'ai reçu pour la provision des bois pour le flottage en radeau, le 2 de Mésoré de l'an [...], du banquier Amenneus, 120 dr. Sur cette somme, il a été dépensé :

Pour le voyage<sup>2</sup> d'Architimos :

- vers Hérakléopolis, ainsi : fret du bateau payé à celui qui a fait remonter le fleuve aux pêcheurs et aux *naupègoi* de Ptolemaïs vers Hérakléopolis, 14 hommes : 1 dr. 1 ob. ½ ;
- à Hérakléopolis, fret du bateau payé à celui qui a fait remonter les mêmes<sup>2</sup> d'Hérakléopolis vers Oxyrhynchos, puis qui les a faits redescendre vers Hérakléopolis, par jour : 4 dr. ; du 4 au 8, soit 5 jours : 20 dr. ;  
– 7<sup>2</sup> –
- et dans l'Hérakléopolite, fret d'une petite *kybaia* payé à celui qui a navigué autour de l'Hérakléopolite, les *naupègoi*<sup>2</sup> inspectant les bois<sup>2</sup> dans quelques villages, par jour : 2 dr. ; du 9 au 11, soit 3 jours : 6 dr.

Total : 27 dr. 1 ob. ½.

Et pour l'entretien des 14 hommes dans le bateau<sup>2</sup>, par homme et par jour : 2 ob. ; total : 4 dr. 4 ob. ; du 4 au 8, soit 5 jours : 23 dr. 2 ob. ; dans l'Hérakléopolite, pour 3 hommes, 3 jours : 3 dr.

Total : 26 dr. 2 ob.

## Col. 2

– 23<sub>1</sub> –

Pour trois *bareis*, avec 6 hommes dans chacune, total : 18, plus un *naupègos*, 1, plus le *machimos* d'Hérakleidès, 1 ; total : 20 hommes ; par homme et par jour : 2 ob. ; total : 6 dr. 4 ob. ; du 23 au 28, soit 6 jours : 40 dr.

– 9 –

Pour 14 autres, à 2 ob. ; total par jour : 4 dr. 4 ob. ; du 29 au 5<sup>e</sup> jour épago-  
mène, soit 7 jours : 32 dr. 4 ob.  
Total : 72 dr. 4 ob.

Et à Andronikos, salaire : 20 dr. ; et droit de garde sur le fleuve [...], à Peker-  
keur et à [...]pseu : 2 dr.  
Total 22 dr.

Pour l'ensemble : 148 dr. 1 ob. ½

Solde débiteur : 28 dr. 1 ob. ½ ?

[...] pour le *machimos* d'Hèrakleidès : 2 dr. ?

Total : 30 dr. 1 ob. ½.

Verso

Compte dressé par Andronikos [...]

- r<sup>o</sup>, 1** [λόγος παρ] Ἀνδρονίκου : je restitue d'après l'endossement, au verso. Si l'on suppose que le titre du document était placé en légère *ekthesis* par rapport au texte qui suit, comme c'est le cas des grandes entrées de ce compte, la place est suffisante. À propos de l'emploi de παρά τινος dans différents formulaires introduisant brièvement le contenu du document et le nom de son rédacteur, soit en position de titre, soit sous la forme de note au verso, voir MAYSER, *Gramm.*, II, 2, pp. 486-487. La formule λόγος παρά τινος est fréquente à l'ouverture des comptabilités se rattachant aux archives de Zenon, voir par exemple le compte d'achat de bois SB XXVI 16504 (Philadelphie, 257<sup>a</sup>), 1-3 : λόγ[ος] | παρὰ Ἀμολῆτ[ος] | ξύλων κτλ.
- 2** [...]ν : on attend vraisemblablement ici la fonction du rédacteur, comme dans *P.Lond.* VII 1940 (Philadelphie, 257<sup>a</sup>), 1 : λόγος παρὰ Δημητρίου ὑπηρετοῦ, ou *P.Cair.Zen.* III 59429 (Philadelphie, mil. III<sup>a</sup>), 1 : λόγος Ζήνωνι παρ[α] Ἐρμίου τοῦ αἰπόλου. On pourrait penser aussi au destinataire, mais paléographiquement, le ν qui suit la lacune est bien meilleur et fait attendre un génitif. Sauf à penser que le mot était également en *ekthesis*, auquel cas ὑπηρετο]ν serait envisageable, je ne vois pas de mot qui pourrait convenir en 5 lettres.
- 2-3** εἰς τὴν | [κο]μιδὴν : alors que les éditeurs avaient choisi de restituer dans le texte [διακομ]ιδὴν et traduit « pour le transport des bois », ils indiquaient en note : « peut-être [κομ]ιδὴν ». Je crois que la lacune est effectivement trop étroite pour contenir un quelconque préfixe. S'il faut néanmoins envisager un préfixe, plutôt que διακομ]ιδὴν, J.-L. Fournet propose : συγκο]μιδὴν, qui conviendrait bien pour le sens quand on pense au « rassemblement des bois » pour le flottage en radeau (l. 4 : εἰς τὴν σχεδίαν). Notons que lorsqu'il s'agit d'approvisionnement en bois, c'est le préfixe ἀνα- que l'on trouve dans les archives de Zenon, *P.Cair.Zen.* III 59449 (Philadelphie, III<sup>a</sup>), 5-7 : καλῶς οὖν ποιήσετε μισθωσάμενοι | πλοῖα ὅπως τὰ ξύλα τὰ κεκομμένα | ἀνακομισθῆι, de même pour le charbon de bois que l'on expédie du Fayoum à Alexandrie grâce à l'organisation d'un convoi (ἀνακομιδῆ) remontant depuis le *drymos* vers Philadelphie, avant d'embarquer à Kerkè, d'après le rapport de *P.Col.* IV 80 (cf. *BL* III 45, Philadelphie, 246<sup>a</sup>), 12 ; plus tardivement, dans *SPP* V 83i (Hermoupolis,

266<sup>p</sup>), on organise un approvisionnement en bois pour des travaux publics, l. 8 : [ἀ]νακομιδὴν ξύλων. Mais dans chacun de ces cas, le préfixe peut se justifier par des raisons très concrètes, qu'il s'agisse de bois auxquels on fait « remonter » le fleuve par bateau, ou que l'on fait « monter » de terres basses vers les terres plus hautes, ce qui n'est pas le cas ici.

- 3-4** τῶν ξύ[λων] : je ne vois guère de trace de la seconde syllabe du mot ξύλων sur le papyrus. Derrière une trace noire qui suit une ligne horizontale s'étendant entre les deux colonnes, on pourrait à la rigueur voir un ω, mais il s'agit sans doute d'une décharge d'encre. Dans la mesure où ξυ s'aligne sur la fin des deux lignes précédentes, je suppose que le mot se terminait plutôt dans la lacune de la ligne suivante.
- 4** εἰς τὴν σχεδίαν : à propos du sens technique de ce terme, à savoir un radeau assurant le transport de bois par flottage (ou « train de bois »), voir l'introduction.
- 5** [(ἔτους). Μ]εσορῆ β̄ : dans les comptabilités du III<sup>a</sup> présentant un formulaire parallèle (λόγος παρά τινος), l'année est toujours indiquée, soit avant le titre comme dans *P.Lond.* VII 1940 (Philadelphie, 257<sup>a</sup>), 1 ; *P.Col.* III 43 (Philadelphie?, 253<sup>a</sup>), 1, soit, comme ici, juste après : *P.Lond.* VII 1978 (Philadelphie, 253<sup>a</sup>), 2 ; *P.Wisc.* II 78 (Philadelphie, 248<sup>a</sup>), 2.
- 6-7** [παρ'] Ἀμεννεῦ[τος] | [τραπ]εξίτου : tandis que l'*ed. pr.* mettait sur le même plan Andronikos et le banquier Amenneus, la correction de la première ligne conduit à voir dans le banquier l'unique source de recette de ce compte ; la restitution du καί de l'*ed. pr.* devient d'autant plus superflue qu'elle déborde la taille de la lacune. Comme le signalait R. Bogaert, le trapézite Amenneus (*Pros. Ptol.* I 1125) qui finance cette opération publique d'approvisionnement doit être un banquier royal, peut-être celui d'Hérakléopolis ; cf. R. BOGAERT, « Liste géographique des banques et des banquiers de l'Égypte ptolémaïque », *ZPE* 120, 1998, pp. 165-202, en part. p. 183, n. 77 ; et plus récemment, S. WACKENIER, « Banque et banquiers dans l'Hérakléopolite, témoins d'une gestion déconcentrée des finances lagides », *Cahiers du centre Gustave Glotz* 24, 2013, pp. 7-36, en part. pp. 31 ; 32, n. 12 : l'auteur assortit la référence d'un point d'interrogation et d'un renvoi à R. Bogaert. En l'occurrence, la forme du génitif peut surprendre (on attend Ἀμεννέως), mais on la retrouve telle quelle dans *P.Tarich* 3 (Arsinoïte, 189<sup>a</sup>), 1, et, suivant une formation similaire, au datif, dans *P.Petr.* III 99 (Arsinoïte, 249/248<sup>a</sup>), 24. Pour une liste des attestations et variantes de l'anthroponyme Ἀμεννεύς, commun dans l'Arsinoïte à cette époque, voir TM Nam 34.
- 8** [ἀπὸ τοῦ]του ἀνήλωμα : entre cette ligne et la suivante l'interligne est un peu plus large qu'ailleurs. S'agit-il d'un simple *vacat* avant la liste des dépenses ou faut-il supposer qu'il y avait du texte dans la lacune ? Les éditeurs trouvaient l'espace trop étroit pour une ligne supplémentaire mais indiquaient en note que Smyly proposait une autre lecture : [λόγος] τοῦ ἀνηλώματος. Je ne crois pas non plus qu'il y ait suffisamment de place pour une ligne supplémentaire. La formule [ἀπὸ τοῦ]του ἀνήλωμα ne trouve guère de parallèle exact, on trouve en revanche des variantes plus ou moins développées, comme dans *P.Cair.Zen.* III 59333, 4, 41 etc. : τούτου ἀνήλωμα ; ou dans *P.Cair.Zen.* III 59517, 1-2 : λόγος `παρὰ Τιμάνθου` ἀπὸ τῶν κ (δραχμῶν) τοῦ ἀνηλώματος, ou encore dans *P.Lond.* VII 1940, 9, 25 et 51 : ἀπὸ τούτου ἀνήλωται.

- 9 [ ± 8 ]ϣ Ἀρχιτίμου : aucune formule ne s'impose ici. Dans la mesure où il s'agit d'une entrée annonçant les dépenses de fret (*ναῦλα*) des lignes suivantes, elle était probablement en *ekthesis* et sur le même plan que celle de la l. 34. L'annonce des dépenses devait donc être introduite par εἰς suivi d'un accusatif, ce qui est difficilement compatible avec le ]ϣ qui suit la lacune. On pourrait penser restituer εἰς πλοῦν sur la base du parallèle que présente le registre quotidien de correspondance officielle *P.Tebt.* III, 1, 701 (Tebtynis, 235<sup>a</sup>), 201 : ἀπὸ τούτου ἀνήλωται εἰς τὸν [πλ.]οῦν (voir *supra*, introd. et *infra*, l. 13n). Cette proposition laisserait suffisamment de place pour insérer un article devant Ἀρχιτίμου, comme cela avait été proposé dans l'*ed. pr.* On aurait ainsi : [εἰς πλοῦν το]ῦ Ἀρχιτίμου, « pour le voyage d'Architimos ». Mais, comme me le fait remarquer W. Clarysse, l'usage d'un tel article devant nom propre serait surprenant dans une comptabilité. Il apparaîtrait pourtant dans cette position de manière certaine dans la seconde colonne, ll. 44-45 : ὁ παρὰ τοῦ Ἡρακλείδου | μάχιμος. D'après MAYSER, *Gramm.*, II, 2, p. 6, § 54, il aurait là pour fonction de souligner la notoriété d'un personnage de haut rang. Architimos était-il aussi un personnage important ? C'est bien lui qui semble être en tout cas à la tête de cette expédition.
- 10-11 ὁ λιό,ι|[γος] : lecture difficile en l'état, mais le début du mot n'était pas pointé dans l'*ed. pr.*
- 12-13 τῶι ἀνα|[γαγόν]τι : la restitution de l'*ed. pr.* (ἀνα|[κομισαν]τι) était un peu longue ; sans que le sens en soit modifié, je me fonde ici sur le parallèle que constitue la l. 22.
- 13 τοὺς ἀλιεῖς : on retrouve des pêcheurs profitant aussi du flottage du bois dans *P.Tebt.* III, 1, 701 (Tebtynis, 235<sup>a</sup>), 151-152 : δὸς Νεχθαμβῆτι Σοκέως ἀλιεῖ ὄψ[ώνια] τοῖς | ἐπὶ σχεδίαι ἀλιεῦσι τοῦ Φαῶφι, « donne à Nechtambès fils de Sokeus, pêcheur, les salaires pour les pêcheurs sur le train de bois pour le mois de Phaophi » (voir aussi l. 224 : εἰς τοὺς ἐπὶ σχεδίαι τὸ ὄψωνιο[ν] ; l. 318 : πρὸς τὴν σχεδίαν [] ) ; pour d'autres pêcheurs sur des *schediai*, voir *SB XXII* 15452 (Maximianon, II<sup>p</sup>), ainsi que le commentaire d'édition correspondant : ll. 4n. et 5n.
- 14-15 ἐκ Πτολ[λεμαῖδ]ος : il s'agit de Ptolemaïs Hormou, cf. *BL VI* 59 et *P.Petaus*, pp. 23-24 (TM Geo 2024).
- 15-16 εἰς Ἡρακλέους | [πόλ]ιν : W. Clarysse remarque que la restitution – déjà dans l'*ed. pr.* – est très courte par rapport aux lignes précédentes. Le mot était peut-être écrit en *eisthesis*, sans que j'y voie de raison particulière.
- 18-19 Malgré l'hésitation des premiers éditeurs (l. 19 : « 1-2 lignes ») et l'aspect trompeur de la colonne de droite au même niveau (les lignes y sont plus aérées parce qu'il s'agit des totaux finaux), je crois, comme Smyly, qu'il y avait ici la place pour deux lignes de textes. La restitution du texte que je propose se fonde sur l'hypothèse que cette entrée suivait la même structure que celles qui l'encadrent (ll. 12-13 et 27-28). On attend dans la lacune, après le participe substantivé, un accusatif qui donnerait le détail des passagers. Étant donné que l'on ne retrouve pas à la fin de cette entrée (l. 23) le même décompte des passagers que dans l'entrée précédente (l. 16 : σώματα ἰδ), on peut supposer qu'il s'agit des mêmes pêcheurs et *ναυρῆγοι* qu'au cours du trajet précédent ; on pourrait ainsi avoir dans la lacune des ll. 18-19 : [τῶι ἀνα]γ[αγόντι τοὺς αὐτοῦς].

- 22-23 **καὶ κα[τ]αγαγόντι εἰς Ἡρακλ[έου]ς πόλιν** : je ne crois pas que l'on puisse lire le  $\pi$  du *καταπλέοντι* proposé dans l'*ed. pr.* En note critique, les éditeurs proposaient la lecture alternative de Smyly : *κατάγοντι*, meilleure pour ce qui relève de la paléographie, mais trop courte pour la taille. La forme du participe à l'aoriste II me semble en revanche correspondre parfaitement aux traces.
- 23-24 Le scribe paraît avoir ajouté dans l'interligne le symbole de (*γίνεται*), suivi d'une lacune qui pourrait contenir deux à trois lettres, mais on n'attend pas de total à cet endroit. Il ne semble pas pouvoir s'agir non plus d'un débordement du  $\lambda$  de la ligne supérieure puisqu'on en voit déjà la jambe gauche, juste après le  $\kappa$  ; par ailleurs, on ne voit nulle part de telle haste descendante pour les autres  $\lambda$ .
- 25  $\zeta$  : cette numérotation (voir aussi l. 41 :  $\iota\kappa\gamma$  et l. 49 :  $\bar{\theta}$ ) ne m'est pas plus claire qu'elle ne l'était aux premiers éditeurs du document (cf. leur note à la l. 50 : « il est difficile d'expliquer ces chiffres ; si ce sont des quantèmes, on ne sait à quel mois les rapporter », ainsi qu'à la l. 42n. : «  $\text{Κ}\gamma$  : sans doute le chiffre de la colonne du registre de compte ». W. Clarysse se demande s'il ne s'agirait pas de quantèmes du mois de Mesorè : la comptabilité aurait ainsi été commencée le 2 (l. 5), puis complétée les 7 (l. 25) et 9 (l. 49) du même mois. Quant au 23 qui domine la seconde colonne, il pourrait aussi s'agir d'un jour puisque cela correspond justement à la première date mentionnée dans cette seconde colonne (l. 47). On attendrait alors une surligne au-dessus de  $\kappa\gamma$  qui n'est pas reportée dans l'*ed. pr.* – mais peut-être était-elle déjà perdue. J'explique mal le retour au 9, à la l. 49, puisque les paiements suivants concernent la période du 29 Mesorè au 5<sup>e</sup> jour épagomène : s'agit-il d'un ajout du mois suivant ?
- 27 **κυβαΐδιου** : les premiers éditeurs proposaient d'y voir le diminutif de *κυβαία* également attesté dans *PSI VI 594* (Philadelphie, mil. III<sup>e</sup>), 3 : *ἐν τῷ κυβαϊδίῳ*. La *κυβαία*, « type de navire “boîte” à fond plat et bouchain vif » (ARNAUD, « La batellerie de fret nilotique », pp. 113-114) n'est que rarement attestée de manière certaine sur le fleuve ; en revanche les attestations du diminutif, « petite *kybaia* », sont chaque fois en rapport avec des transports fluviaux.
- 29 **[ἐ]πισκοπούμενοι** : ce participe au nominatif pluriel est quelque peu problématique. Si l'emploi du verbe *ἐπισκοπέω* à la voix moyenne au sens usuel de « look upon or at, inspect, observe » est bien attesté dans la documentation papyrologique d'après *LSJ* [qui cite notamment *P.Lille I 1, 27* [= *P.Zen.Pestm. A*, p. 255, 42] (Ghōran, ca. 258<sup>e</sup>)], les premiers éditeurs ne savaient comment l'interpréter d'un point de vue syntaxique et envisageaient la possibilité d'un phonétisme pour *ἐπισκοπούμενοι*. Cette solution n'est cependant guère satisfaisante parce que les phonétismes sont quasi inexistant dans ce texte. Je me demande s'il ne faut pas restituer un sujet postposé dans la lacune de la l. 30 : *ναυπηγοί* conviendrait tant pour la taille de la lacune que pour le sens. Quant à la lacune de la l. 31, on attendrait alors le complément à l'accusatif et l'on pense, d'après l'objet du compte, à *τὰ ξύλα*. C'est peut-être un peu court, mais on note qu'à la ligne suivante, la restitution est relativement sûre et ne compte que 6 lettres aussi.
- 34-35 **[καὶ εἰς τὰ ἐπι]τήδεια τοῖς σώμασιν | [ἰδ̄ ἐν πλοίοι?]** : d'après les dates indiquées à la ligne suivante (du 4 au 8), cette entrée correspond à l'aller-retour

- en bateau entre Hérakléopolis et Oxyrhynchos (cf. ll. 17-24) ; d'après le total de 23 dr. 2 ob. sur 5 jours qui apparaît à la l. 37 et qui correspond bien à une dépense de 2 ob. par personne et par jour (l. 35), le voyage comptait 14 personnes, de même que le précédent, entre Ptolémaïs vers Hérakléopolis (l. 16). Les éditeurs pensaient à restituer ἰδ̄ dans la lacune (d'après la traduction, puisque l'édition n'indique que le δ) qui devait contenir environ 7 lettres ; on pourrait aussi simplement restituer [ἐν πλοίοι]. Mais s'il s'agit d'une sous-entrée qui se lit sur le même plan que celle de la l. 38, et qu'elle était par conséquent en *ekthesis* (de la même manière qu'aux ll. 9-10), on peut compter 9 lettres dans la lacune et restituer la double information.
- 38** εἰς σῶμα(τα) ᾱ̄ : concernant l'absence de marque d'abréviation sur σῶμα, voir les quelques parallèles que l'on trouve dans les archives de Zénon, notamment dans les comptabilités *P.Col.* IV 104, 33 : (γίνεται) σῶμα(τα) ροε ; ou *P.Cair. Zen.* IV 59782 b, *passim*.
- 39** (δραγμαῖ) γ : il semble y avoir une trace de lettre entre le symbole de la drachme et la valeur numérale, mais on attendrait alors, avant γ, une dizaine, et le total ne correspondrait plus. Sans doute une décharge d'encre, comme souvent ailleurs.
- 41** ικγι : je ne vois pas trace sur le papyrus des deux lettres lues (mais pointées déjà) par les premiers éditeurs. Le papyrus étant abîmé au haut de la seconde colonne, je suppose qu'un petit fragment a pu se détacher. À propos de cette numérotation, voir *supra*, l. 25n.
- 42** εἰς βάρ[ε]ις ᾱ̄, ἐν ἐκάστη [σῶ]ματ,α ζ̄ : le passage est abîmé et l'on ne distingue assez bien que les quatre premières lettres. La lecture proposée dans l'*ed. pr.* était la suivante : εἰς βαι[οε]λ : « probablement βαι[οε]λ(υπίου) cf. *P.Petr.* III 129, 10-11 : εἰς Ἀλεξάνδρεαν | εἰς βαιοιελυπίου ἀγ(ωγῆς) Ε » (voir aussi *P.Tebt.* III, 1, 701, 260-261 : βαιοιελυπίου .[.] . . [εἰς Ἀλε]ξάν[δρε]ιαν, et ARNAUD, « La batellerie de fret nilotique », p. 166). Cette restitution – reprise dans *LSJ. Suppl.*, s.v. \*βαιοιελυπίου – est problématique à deux égards : non seulement elle s'accorde mal avec le féminin qui suit et qui y renvoie (ἐκάστη), mais en outre, au-dessus de la lettre finale qu'ils proposent de lire comme un λ – qui serait vraiment très ouvert à droite –, on voit la trace d'une surligne au-dessus d'un γ. Or, d'après un calcul simple, on attend justement trois embarcations. Par conséquent je crois qu'il faut plutôt voir là une mention de *baris* : le ι de l'*ed. pr.* serait plutôt la partie basse d'un ρ, suivi d'un ε en lacune, puis d'un ι dont on voit le bas de la haste et enfin d'un c, dont il reste une trace d'encre. À propos de cette embarcation traditionnelle égyptienne aux courtes planches de bordé, voir ARNAUD, « La batellerie de fret nilotique », pp. 114-115. – Le pluriel de βᾶρις n'est apparemment pas attesté ailleurs dans les papyrus, mais une forme en -εις s'accorde bien avec le paradigme des féminins en -ις, -εως que suit déjà le mot dans *P.Cair. Zen.* IV 59745, 66 : τῆς λιθηγοῦ βάρεως.
- 44-45** ὁ παρὰ τοῦ Ἡ'ρακλείδου | μάχιμος : à propos de l'emploi de l'article devant un nom propre, voir *supra*, l. 9n. D'après W. Clarysse, pour avoir un « garde du corps », cet Hérakleidès doit effectivement être un personnage important, peut-être un stratège.
- 49** ḫ̄ : voir le commentaire *supra*, l. 25n.



- 54 [κ]αὶ Ἀνδρονίκωι : la trace qui se situe avant la lacune et que l'on pourrait prendre pour l'extrémité gauche d'un τ me paraît trop écartée pour appartenir à la même ligne d'écriture : il peut s'agir d'une décharge d'encre ou bien d'un vestige de *paragraphos* qui viendrait séparer graphiquement les différents types de dépenses.
- 55 φυλακτικόν : le φυλακτικόν désigne une taxe généralement payée par les clérouques pour la rémunération des phylacites, qui assuraient entre autres la surveillance des cultures (cf. S. SCHEUBLE-REITER, *Die Katökenreiter im ptolemäischen Ägypten*, Munich, 2012, p. 47 et n. 185 pour la bibliographie). Le nom de la taxe peut apparaître seul, comme c'est le cas ici, ou être précisé (e.g. φ. γῆς, φ. ἀμπελώνων, φ. λείας προβάτων, φ. ἐργαστηρίων, etc.) mais aucune mention ne porte explicitement sur du bois à ma connaissance. W. Huss précise néanmoins à propos de cette taxe : « Eine Sicherheitsdienst-Steuer war aber auch für die Bewachung der Manufaktur-Betriebe, an deren Schutz ein öffentliches, d. h. ein königliches Interesse bestand, zu entrichten » (*Die Verwaltung des Ptolemäischen Reichs*, Munich, 2011, p. 194, avec les nn. 49 et 50 pour les références bibliographiques, notamment H. HARRAUER, *CPR XIII*, pp. 35-37 ; S. VON REDEN, *Money in Ptolemaic Egypt*, Cambridge, 2007, pp. 84 et 92-94). S. Wackenier m'indique en outre, et je l'en remercie, que, parmi d'autres taxes payées (en blé) par des clérouques, une nouvelle attestation du *phylakitikon* a été récemment lue sur un rouleau administratif démotique de la Sorbonne, en cours de réédition par A. MONSON, L. UGGETTI et elle-même (*P.dem.Lille* 110, v°, col. 4 ; *ed. pr.* : F. DE CENIVAL, *Livre du Centenaire*, Le Caire, 1980, pp. 193-203).
- 56 ἐν τῶι τ. [ ±3<sup>2</sup> ] ποταμῶι : il manque vraisemblablement la détermination du *potamos*, qui commencerait par τιλ ou peut-être τρ[ ], ce qui exclut notamment la restitution de *megas potamos*, à savoir le Nil. Mis à part les branches du Nil dans le Delta, *potamos* désigne plus généralement dans la Vallée le Bahr Yussuf (aussi appelé δῶρυξ Μεγάλη) ou ses prolongements dans le Fayoum (*Poimenikos potamos* par exemple). Il arrive aussi, d'après D. Bonneau, que *potamos* accompagne le nom de courts bras du Nil ou du Bahr Yussuf (*Le régime administratif de l'eau du Nil*, Leyde, 1993, p. 11). Néanmoins, parmi l'ensemble des désignations que recense l'auteure (pp. 7-12), de même que parmi celles que l'on trouve rassemblées dans Trismegistos, je n'en vois aucune qui pourrait convenir pour l'époque concernée.
- 57 ἐμ Πεκερκευρ : plutôt que Πεκερκουρ( ), il me semble que les maigres traces qui subsistent de la lettre suivant le second κ s'apparentent davantage à un ε. Si les toponymes en Κερκευρ- ont l'avantage d'être bien représentés par rapport à d'éventuels Κερκουρ qui ne trouvent guère d'attestation toponymique (d'après TM), la forme avec l'article égyptien, Πεκερκευρ, n'est apparemment pas attestée non plus. À tout le moins trouve-t-on pour l'époque ptolémaïque un autre Πεκερκ[ dans une comptabilité des archives de Zenon (*P.Cair.Zen.* IV 59770, 17) qui n'aide pas beaucoup. Quant aux toponymes en Ker- ou en Kerkeur-, ils sont trop nombreux dans l'Arsinoïte ou l'Oxyrhynchite pour tenter d'en reconnaître un – on pourra peut-être simplement relever un Kerkeuris qui se trouve dans le sud-ouest de l'Aphroditopolite d'après *P.Heid.* IX 424 (Hérakléopolite, 161-155<sup>a</sup>), l. 4n. (TM Geo 10330). À propos de l'assimilation de ἐν devant labiale, voir MAYSER, *Gramm.*, I, 1, § 53, en part. p. 204.



- 57-58** καὶ ἐν [ ±3<sup>2</sup> ] | . . ψευ : il s'agit visiblement aussi d'un toponyme, mais quoique les lettres finales ne posent aucun problème de lecture, aucun toponyme connu ne semble correspondre. Le plus proche serait le village de l'Arsinoïte Ἐξω Ψευρ / Ἐσω Ψευρ (TM Geo 1978), attesté pour l'époque ptolémaïque dans d'autres documents de Ghôran, dont *P.Lille* I 20, p. 273 (Ghôran, mil. III<sup>a</sup>), 5 : ἐν Ψύαι ὑπὲρ τοῦ εσῶ ψευρ et *P.Sorb.* III 92 (Ghôran, 250-238<sup>a</sup>), 9-11 : ἐκ τοῦ Ἐξω Ψευρ περὶ Κροκοδίλων ἰ πόλιν. Il s'agit d'un village de la *meris* d'Hèrakleidès, vraisemblablement proche de Ptolemais Hormou, d'après *PSI Congr.* 21, p. 94, l. 18n. Mais il manquerait ici le ρ final et les traces qui précèdent ne s'accordent pas.
- 60** εἰς τὸ αὐτὸ (δραχμαὶ) ρμ.η. [(ὄβολος) ζ] : il s'agit là du total de l'ensemble des dépenses énumérées au-dessus, ll. 33 (dépenses de fret de la première période : 27 dr. 1 ob. ½), 40 (dépenses d'entretien de la même période : 26 dr. 2 ob.), 53 (dépenses d'entretien de la seconde période : 72 dr. 4 ob.) et 59 (solde d'Andronikos et taxe : 22 dr.), soit 148 dr. 1 ob. ½. Dans la mesure où ce total dépasse la somme des 120 dr. initialement reçues (ll. 7-8), je suppose que les quelques lignes suivantes, très mutilées, donnent le détail de ce dépassement.
- 61-64** Les premiers éditeurs supposaient que ce passage (non traduit dans l'*ed. pr.*) concernait la solde du *machimos*. Cette dernière s'insère plutôt dans le solde général du compte. On devait avoir en effet à la l. 61 la différence entre les recettes et les dépenses totales, soit : 120 - 148 dr. 1 ob. ½ = - 28 dr. 1 ob. ½. Dans la mesure où la l. 64 annonce un nouveau total peu éloigné de ce montant (30 dr. 1 ob. ½, soit 2 dr. de différence), on suppose l'ajout d'une dépense supplémentaire, entrée aux ll. 62-63, et vraisemblablement payée pour la solde du *machimos* d'Hèrakleidès. Aussi la l. 64 énonce-t-elle le solde final – également débiteur.
- 61** [ὑπερνηλίσκο<sup>2</sup>]νται (δραχμαὶ) κ[η (ὄβολος) ζ<sup>2</sup> : la restitution du verbe est peut-être un peu longue, mais reste envisageable s'il était placé en *ekthesis*. Pour un parallèle, voir par exemple le compte de dépenses *P.Cair.Zen.* II 59176, 1-2 : εἰς τὸ αὐτὸ χα[λκοῦ ] | ὑπερνηλίσκονται [ ].
- 62-63** [ ± 5-7 ] . . μου τῷ παρὰ [ τοῦ ] | [Ἡρακλ]εῖδου μαχίμου [ (δραχμαὶ) β<sup>2</sup> ] : comme le suggéraient les premiers éditeurs, cette entrée doit correspondre à la solde du *machimos* déjà mentionné aux ll. 45-46. Alors que celle d'Andronikos était enregistrée l. 55, il doit s'agir là d'une dépense ajoutée après coup : on ne sait si elle était placée en *ekthesis* ou non, d'où l'hésitation concernant la taille de la lacune. On remarque d'ailleurs que l'interligne ll. 61-62 est légèrement plus large. Faut-il voir dans les traces au début de la ligne la fin du nom d'Architimos, qui aurait payé le *machimos* ? On pourrait ainsi lire : [δι' Ἀρχι]τίμου, « (payé) par Architimos ». Je ne vois pas, néanmoins, où aurait pu s'être trouvé le mot ὀψώνιον. – À propos de l'article devant un nom propre, voir *supra*, ll. 44-45n.
- v<sup>o</sup>, 1** λόγος παρ' Ἀνδρονίκου | . . χ. : ce résumé du document n'apparaissait pas dans la transcription de l'*ed. pr.* On lit très clairement la première ligne, en revanche la seconde est plus problématique. Les parallèles que l'on trouve pour la même époque n'aident guère puisque les informations reportées sur le verso diffèrent d'un document à l'autre. Si l'on y trouve régulièrement la mention

λόγος παρά τινος, les détails complémentaires peuvent, le cas échéant, porter sur la date, sur le contenu du compte, sur une somme, ou encore sur son destinataire. On peut citer par exemple : *P.Cair.Zen.* III 59398 v° : *λόγος ἀργυρικὸς | παρὰ Ἀρτεμιδώρου* ; *P.Wisc.* II 78 v°, 194-196 (en deux colonnes) : col. 1 : (ἔτους) *λζ Τῦβι | παρὰ Ἐρμίου | αἰγῶν* ; col. 2 : *λόγος Ζήνωνι* ; *P.Lond.* VII 2175 v° : *λόγος παρὰ Δημητρίου | πλίνθου ἧς προσαγήοχεν* ; *P.Lond.* VII 1978 v°, 12-15 : *λ]όγος παρὰ Δράκοντος | [ ] των ἀνηλωμένων | [ ] εἰς τοὺς κλήρους | [λ]όγος πα[ρ]ὰ Δράκοντ[ο]ς* ; *P.Cair.Zen.* IV 59763 v° : *παρὰ Θεοπόμου | (δραχμαὶ) η*. À propos de l'emploi de *παρά τινος*, voir *supra*, l. 1n.

- 2 À la seconde ligne de notre verso, on ne lit bien que le  $\chi$ . La séquence qui suit pourrait correspondre au symbole de la drachme, mais on ne voit aucune trace qui indiquerait ensuite le montant de la somme concernée, et on ne sait alors que faire du  $\chi$  qui précède. Si l'on y voit des lettres, la partie verticale correspond bien à un  $\iota$ , tandis que la partie horizontale pourrait être la partie supérieure d'un  $\tau$ . Cette séquence suggère assez la lecture Ἀρχιτ[ίμω] puisqu'il s'agit, si l'on comprend bien la l. 9 du recto, de la personne qui dirige l'expédition fluviale faisant l'objet de ce compte. Néanmoins, si la faible trace oblique qui ouvre la l. 2 du verso pourrait correspondre à un  $\alpha$ , le  $\rho$  qui suit est plus difficile.