

(vi) In my study it was argued that, on available evidence, Phoenician influence on Egyptian shipbuilding was confined to supplying high-quality timber. M. Basch counters by invoking the activities of Syrians in the *Pru-nfr* during the late XVIIIth Dynasty and the case of a Syrian who built divine barks for the whole of Egypt. Neither point convinces.³⁰ However, since he has recently argued with more success that the Egyptian *mnš*-ship of the New Kingdom shows Levantine influence,³¹ I should no longer wish to maintain the argument by precedent.

ALAN B. LLOYD

University College of Swansea

ties of shipbuilding than his royal superior. The other text always invoked on this subject is *P. Hermitage 1116B (verso)*. It is generally assumed, though it is far from certain, that it refers to work at *Pru-nfr*. At 15 ff. It mentions dispensing fifty pieces of wood to six individuals who are described as Kharu, i.e. Syrians. With one exception they bear Egyptian, not Asiatic, names. If we accept the connection of the papyrus with *Pru-nfr*, this situation might encourage the guess that a large number of the Egyptian names in the British Museum papyrus conceal foreigners, but any such assumption would involve a *petitio principii*. How many were Egyptian and how many were foreigners is absolutely undemonstrable. One query, however, irresistibly suggests itself. If most of the workmen mentioned in the British Museum papyrus were Syrians, why do we not have at least some Syrian names? As for the Syrian who made divine barks for all the gods of Egypt, he need not detain us long. In view of the sacred nature of the divine barks in question, it is in the highest degree unlikely that under this individual there was any departure from time-hallowed and god-sanctioned formulae. Therefore, his position cannot be regarded as evidence of Syrian influence on Egyptian shipbuilding.

³¹ 'Le navire Mnš et autres notes de voyage en Egypt', *Mariner's Mirror* lxxiv (1978) 99 ff. Note, however, that influence on one type does not prove Phoenician domination of Egyptian naval architecture. Food for thought is provided by the Aramaic papyrus which refers to a Memphite naval arsenal at the very end of the fifth century B.C.: N. Aimé-Giron, *Textes Araméens d'Égypte*, (Cairo 1931) 12 ff.; R. A. Bowman, 'An Aramaic Journal Page', *AJSL* lviii (1941) 302 ff. The text mentions individuals with Egyptian, Persian, Babylonian, Khivan, Caspian, Phoenician, Moabite and probably Jewish names. It presumably refers to a situation which came into existence after the Persian occupation and is hardly relevant to Saïte conditions. We should, however, observe that the polyglot nature of the names indicates that, even in the Persian period, Phoenicians were simply one of many nationalities active in Memphite nautical circles.

M. le Professeur Lloyd et les trières: quelques remarques

Il ne saurait ici être question de rencontrer, point par point, toutes les observations de M. Lloyd: ceci exigerait un nouveau tour d'horizon allant du fusil de Ferguson au panthéon adoré à *Pru-Nfr* et nous éloignerait sensiblement de ce qui me paraît être l'essentiel de la controverse; l'essentiel, à mon sens, est ceci.

Dans le *JHS* de 1975, M. Lloyd soutenait les quatre propositions suivantes:

(1) La trière phénicienne ne différerait guère de la trière grecque: c'était 'essentially (souligné par moi) a Greek hull', avec adjonction d'un pont continu et de superstructures perfectionnées.¹

(2) La trière grecque a été inventée à Corinthe au 7^e s., alors que les Phéniciens ne connaissaient pas encore ce type de navire.

(3) La construction des premières trières phéniciennes est due à une influence grecque.

(4) Parallèlement à l'influence exercée, dans le domaine de

l'architecture des trières, de la Grèce vers la Phénicie, une même influence s'est exercée sur l'Égypte qui, sous le règne de Nechao, a construit des trières de type grec.

A ces propositions, j'ai répondu, dans le *JHS* de 1977, en distinguant les points certains des points hypothétiques.

(1) Il est certain que la trière phénicienne différerait fondamentalement de la trière grecque.

(2) Il est probable que la trière phénicienne a été inventée avant la trière grecque.

(3) Il est certain que la structure de la trière phénicienne ne doit rien à une influence grecque.

(4) Il est probable que les trières de Nechao étaient de type phénicien.

Je réexaminerai brièvement ces quatre points.

(1) et (3) Tout le monde admet à présent que la *parexeiresia* (apostis, ou outrigger) est l'élément essentiel de la trière grecque: sans elle, la trière grecque est tout simplement inconcevable. Or le témoignage des monnaies phéniciennes est absolument formel: aucune des trières, pourtant représentées avec infiniment de précision sur ces documents, ne montre, avant la conquête de la Phénicie par Alexandre, une *parexeiresia*.² Celle-ci figure, immédiatement après la conquête, sur les monnaies d'Arados.³ Il ne s'agit nullement d'un détail: si une coque pouvait contenir trois rangs de rameurs sans *parexeiresia*, c'est qu'elle différerait essentiellement d'une coque grecque.

M. Lloyd admettait, en 1975, que le modèle d'Erment, au Musée National de Copenhague, faisait difficulté, mais il l'éliminait en le condamnant sévèrement, non pas sur la base de l'examen de l'objet lui-même, mais en s'appuyant sur des arguments d'autorités. D'abord sur celle de l'éminent historien de l'architecture navale que fut le regretté R. C. Anderson: on a vu que celui-ci avait rétracté une opinion qu'il avait émise assez légèrement. Ensuite celle de R. A. Higgins, pour qui les terres cuites gréco-égyptiennes sont 'technically . . . clumsy works'. C'est là une opinion qui concerne les terres cuites en général et il est téméraire de l'appliquer à une œuvre à tous égards exceptionnelle: les lecteurs qui auront examiné, faute de l'objet lui-même, la planche I du *JHS* xcvi (1977) jugeront s'il s'agit là d'un 'clumsy work'.

Or ce modèle ne montre pas, lui non plus—et c'est là le point capital—de *parexeiresia* et il correspond, en outre, complètement aux témoignages des monnaies de Sidon et d'Arados de la première moitié du 4^e s. Dans ses *Observations*, M. Lloyd ne semble plus attaquer le modèle d'Erment, qu'il appelait en 1975 ma 'strongest weapon', mais il estime qu'il remonte, au plus tôt, à l'époque hellénistique, toutefois (j'ai beau relire la note 23 des *Observations*) sans raison vraiment sérieuse. Certes, les dires du marchand égyptien qui a affirmé que le modèle avait été trouvé à Erment sont-ils sujets à caution, mais en quoi cela nous permet-il de lui assigner une date plutôt qu'une autre, en dehors de toute référence? Admettons donc, tout simplement, que ce modèle vient d'Égypte, sans autres précisions. En bonne méthode, le seul moyen de dater le modèle est d'opérer par comparaison. Or il ne peut être comparé qu'à certaines monnaies phéniciennes de la première moitié du 4^e s., et à elles seules. D'ailleurs, s'il fallait admettre que le modèle est hellénistique, voilà qui ne

² L. Basch, 'Phoenician Oared Ships', *Mariner's Mirror* lv (1969) pl. 7 et 8.

³ Pour la première fois sur une monnaie d'Arados sous Straton, fils de Gérostrate: Basch (n. 2) 233, fig. 20.

¹ A. B. Lloyd, 'Were Necho's Triremes Phoenician?', *JHS* xcvi (1975) 60.

diminuerait en rien la valeur de son témoignage: il prouve qu'il a existé des trières sans *parexeiresia*; puisqu'il est exclu que de telles trières soient grecques, il faut bien qu'elles proviennent d'une autre région ayant possédé des trières. Je ne vois guère ici, comme candidate possible, que la Phénicie.

Je remarque que M. Lloyd semble à présent admettre que la *parexeiresia* a pu ne pas exister en Phénicie. Toute question de priorité d'invention mise à part, admettre cela suffit, en soi, à ruiner l'idée que la trière phénicienne était 'essentially a Greek hull'.

(2) La différence d'opinion entre M. Lloyd et moi est ici moins considérable qu'il n'y semble: je n'ai nullement exclu qu'un ou plusieurs modèles de trières aient pu être expérimentés en Grèce dès le 7^e s.⁴ Ce dont je doute est que ces modèles aient eu une grande utilité pratique et je ne vois là aucune contradiction, bien au contraire, avec Thucydide, qui nous dit que la trière fut lente à s'imposer en Grèce. Comment devint-elle brusquement (quelques dizaines d'années) l'arme pratique utilisée par toutes les cités grecques? Je ne puis ici qu'adhérer à ce que vient d'écrire M. Lloyd à ce sujet dans ses *Observations*: 'It was probably the conflict with Persia which brought the crucial breakthrough', puisqu'aussi bien je n'ai pas écrit autre chose!

Cette hypothèse suppose nécessairement que les forces navales qui menaçaient la Grèce possédaient de vastes flottes de trières dont le maniement tactique leur était familier, ce qui n'était pas le cas des Grecs, comme le malheureux Dionysios de Phocée en fit l'expérience à Ladé. Cette familiarité des Phéniciens avec la construction en masse de trières et leur maniement est l'un des indices qui me paraît militer en faveur de l'antériorité de la trière phénicienne par rapport à la trière grecque. Mais j'admets volontiers qu'une certitude sur le point de l'invention elle-même est impossible à obtenir, d'autant plus que des tâtonnements ont probablement été nécessaires, tant du côté phénicien que du côté grec, avant d'aboutir à un modèle pratique. Cette question de priorité de l'invention est d'ailleurs, à mon avis, très secondaire, puisqu'il s'agit, en réalité, de l'invention de deux types de navires très différents, qui n'étaient pas entièrement comparables.

(4) M. Lloyd rejette toute présence de charpentiers ou d'architectes navals levantins à *Prw-Nfr* au Nouvel Empire. Toutefois, il semble admettre qu'il y a du vrai dans ma démonstration que les navires *mnš*—probablement le plus grand navire de mer égyptien sous Ramsès II et Ramsès III—sont les produits d'influences levantines.⁵ Je ne me suis pas borné à démontrer ce dernier point, j'ai aussi indiqué pourquoi, sous Ramsès III tout au moins, les navires *mnš* étaient construits en Égypte même. Il est à la rigueur possible que les Égyptiens aient copié leur navire *mnš* sur un modèle syrien, de la même manière que les Romains construisirent leur premières quinquères sur le modèle d'un navire punique capturé,⁶ mais étant donné la sujétion du Levant à l'Égypte sous Ramsès II, il me paraît bien plus vraisemblable que des charpentiers syriens sont venus construire des navires *mnš* en Égypte, ou qu'ils

y sont venus pour apprendre aux charpentiers égyptiens comment les construire.

Bien sûr, nous voilà loin de Nechao. Il reste cependant que, d'après Hérodote, ce sont des Phéniciens qu'il a envoyés autour de l'Afrique. Certes, M. Lloyd ne voit ici que pure légende,⁷ mais même s'il fallait le suivre sur ce point (ce que, pour ma part, j'hésite à faire), l'association d'idée, en matière maritime, Nechao-Phéniciens n'en reste pas moins remarquable.

Cette dernière remarque me semble d'un intérêt mineur à côté du témoignage du modèle d'Erment: c'est en Égypte, et en Égypte seulement, qu'a été découvert le seul modèle de trière dépourvu de *parexeiresia* et correspondant aux représentations des monnaies phéniciennes. S'il datait de l'époque hellénistique, comme le voudrait M. Lloyd, il faudrait en conclure, toujours d'après M. Lloyd, qu'après avoir adopté l'excellente trière grecque dès Nechao (alors que le modèle ne connaissait guère de succès en Grèce même), les Égyptiens s'en seraient détournés après la conquête de leur pays par Alexandre pour adopter un modèle phénicien, alors qu'au témoignage des monnaies, les Phéniciens venaient d'adopter au même moment la *parexeiresia*: une telle conclusion frôle l'absurde.

Si le modèle date de la première moitié de 4^e s., il faudrait en conclure que le modèle grec de trière adopté par Nechao avait cédé le pas au modèle phénicien pour un motif et à une date ignorés. Serait-ce à la suite de la conquête de l'Égypte par Cambyse, ou sous le règne de Darius? Une telle explication, que M. Lloyd n'a d'ailleurs pas proposée, me semble bien alambiquée et il me paraît préférable (rappelons que nous sommes ici dans le domaine de l'hypothèse) de voir dans le modèle d'Erment un indice supplémentaire d'une influence plusieurs fois séculaire de l'architecture navale levantine sur celle de l'Égypte, influence, je le rappelle, parfaitement connue d'Euripide.⁸

LUCIEN BASCH

Avenue Armand Huysmans, 206-Bte 9
1050 Bruxelles

⁷ A. B. Lloyd, 'Necho and the Red Sea: Some Considerations', *JEA* lxxii (1977) 148 et suiv.

⁸ Basch (n. 4) 10, n. 99.

A Peripatetic Constitution

An Athenian inscription, engraved with letters suggestive of the first sixty years of the first century B.C. and published by D. J. Geagan, *Hesperia* xl (1971) 101-8 with photograph, contains a decree proposed to the *demoi* by Demeas son of Demeas to strengthen a revision of the city's constitution. On its publication it struck me that the revision was democratic and that Geagan's date 84/3 B.C., reached via the uncertainties of the secretary cycle, could not stand. Since repercussions from what was occurring at Rome to Sulla's arrangements might well have been felt in Athens, a different date, equally compatible with the assumed secretary cycle, 70/69 B.C., came to mind, but in the meanwhile the assumed secretary cycle itself has disappeared.¹

¹ On p. 188 of B. D. Meritt's 'Athenian Archons 347/6-48/7 B.C.', *Historia* xxvi (1977) 161-91.

⁴ L. Basch, 'Trières grecques, phéniciennes et égyptiennes', *JHS* xcvi (1977) 7.

⁵ L. Basch, 'Le navire *mnš* et autres notes de voyage en Égypte', *Mariner's Mirror* lxxiv (1978) 99-123.

⁶ Polybe i 20.13. Cf. aussi la construction de 200 quinquères sur le modèle du navire punique d'Hannibal le Rhodien: Polybe i 59.8.