

QUELQUES DATES POUR UNE HISTOIRE DE LA JONQUE CHINOISE

(Communication présentée au Congrès International
des Sciences Anthropologiques et Ethnologiques à Bruxelles
en août 1948)

par

Pierre PARIS

Membre Correspondant de l'École Française d'Extrême-Orient

I. — *La coque.*

A ma connaissance, les plus anciennes représentations de bateaux en Chine sont au Hiao T'ang Chan et au Wou Leang Ts'eu (II^e siècle de notre ère). J'ai déjà signalé au Hiao T'ang Chan⁽¹⁾ des pirogues dont la silhouette pourrait être cambodgienne et dans lesquelles il paraît difficile de ne pas voir des monoxyles. Au Wou Leang Ts'eu, on trouve des bateaux qui rappellent les *balons* siamois du XVII^e siècle⁽²⁾ et dont deux au moins sont en bordés assemblés avec étrave et étambot. Or ces deux formes d'embarcations paraissent de nos jours une spécialité de l'Asie du Sud.

Pour rencontrer une représentation de jonques à proprement parler, il faut, je crois, descendre jusqu'au début du XII^e siècle. Le rouleau de Tchang Tseutouan intitulé « La remontée de la rivière pour la fête du printemps », où l'on voit de nombreuses jonques sur la rivière de K'ai-fong, fut commandé vers 1126 par l'empereur Houei Tsong, peu avant la prise de cette ville par les Tartares Kin et le transfert de la capitale des Song à Nankin, puis à Hang-tcheou. Mais l'original est perdu et il n'est connu que par des copies dont les plus anciennes datent des Yuan⁽³⁾. (Voir fig. 37 deux extraits d'une copie du temps des Ming appartenant à l'École Française d'Extrême-Orient⁽⁴⁾.)

(1) P. Paris, *Les bateaux des bas-reliefs khmers*, in *BEFEO*, 1941, p. 356. (Référence à Chavannes, *Mission archéologique dans la Chine septentrionale*, Paris, 1909, photos 51 et 52.)

(2) *Ibid.*, p. 349. (Chavannes n° 122.)

(3) Laurence Binyon, *The George Eumorphopoulos collection, Catalogue of the Chinese, Korean and Siamese paintings*, London, Ernest Benn, 1928, pl. XLII et texte correspondant.

(4) Un fragment de l'exemplaire de la collection Eumorphopoulos se trouve aussi reproduit dans F. Moll, *Das Schiff in der bildenden Kunst vom Altertum bis zum Ausgang des Mittelalters*, Bonn, Kurt Schroeder, 1929, pl. A. V. 8.

- I - La jonque du Bayon (fragment)
 II - Rouleau de Tchang Tseu Touan (extrait)
 III - - id - . II est à droite, III à gauche

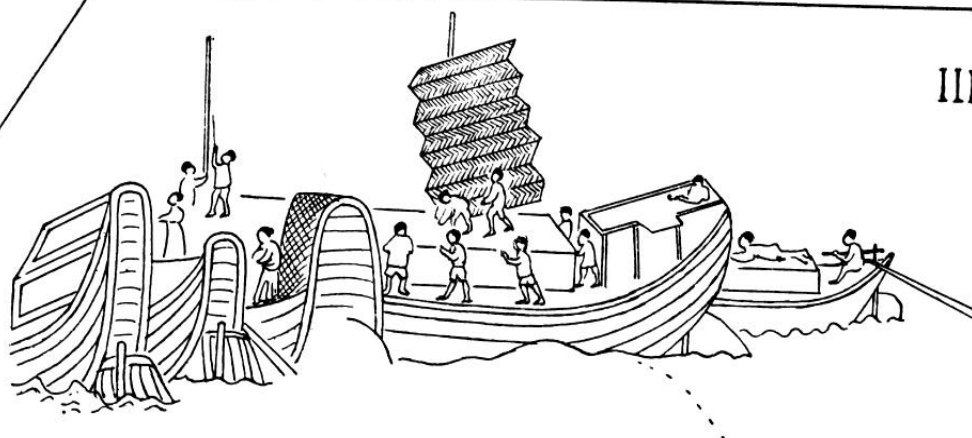
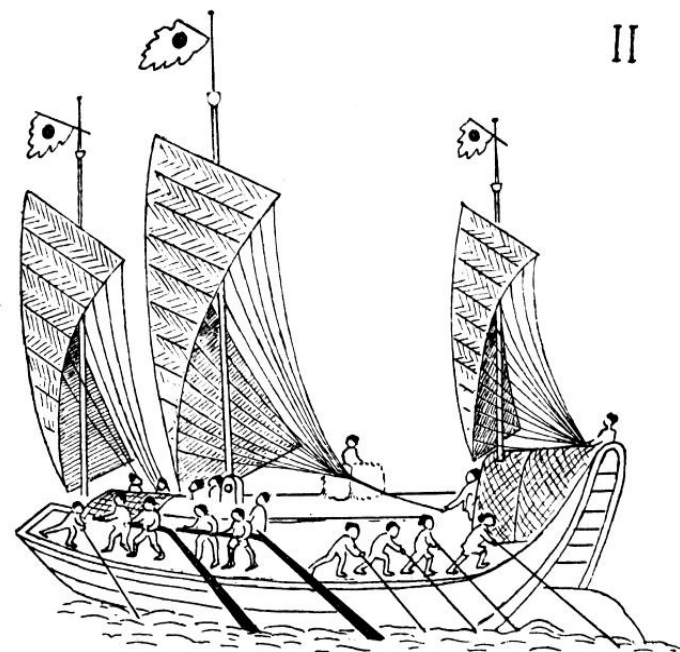
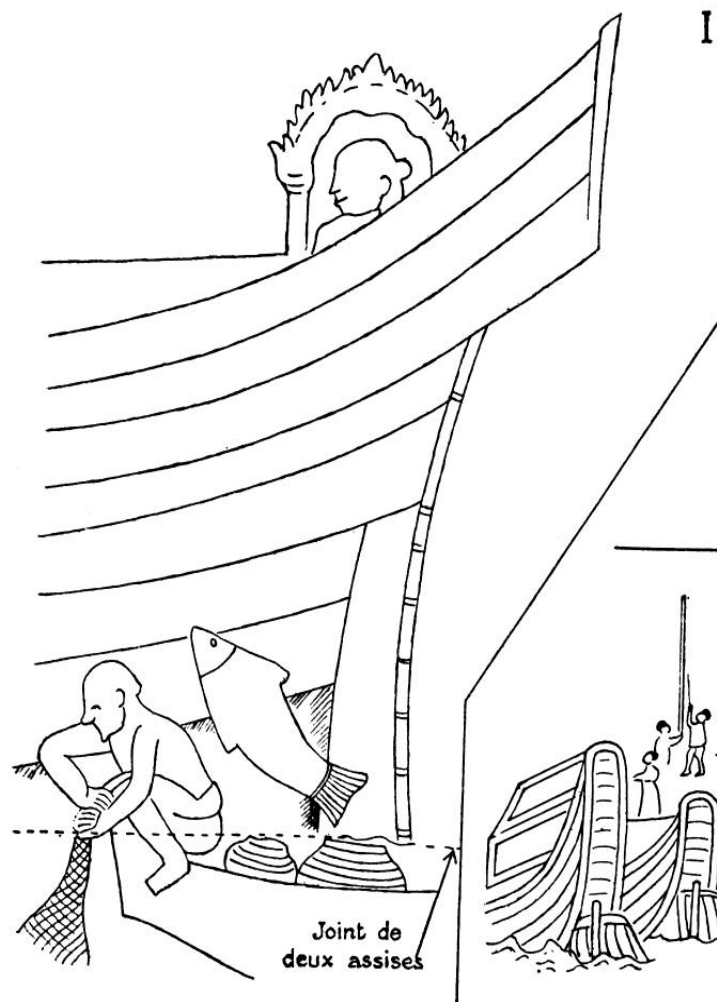


FIG. 37. — Histoire de la jonque chinoise.

A ma connaissance, le premier document sur la jonque à voiles qui soit à la fois authentique et de date certaine doit être cherché hors de Chine : c'est le bas-relief bien connu de la jonque du Bâton d'Angkor (début du XIII^e siècle). Il a été analysé par le regretté G. Groslier dès 1917⁽¹⁾, et par moi-même en 1941⁽²⁾. Il est inutile d'y revenir ici.

Parmi les détails de construction, il en est un dont la tradition ne paraît pas conservée et dont la première mention se trouve dans Marco Polo (en Chine de 1275 à 1292) : « Sachez que quand ces navires passent aux réparations, ce qui arrive tous les ans une fois, on les renforce d'une nouvelle épaisseur de planches bien rabotées et bien enduites et fixées aux premières enveloppes de la même manière que celles-ci furent jointes et assemblées... et jusqu'à ce que la paroi ait six épaisseurs de planches, car passé cette limite, on s'en sert pour le cabotage le long des côtes, si longtemps qu'ils peuvent durer; puis, finalement, on les démonte »⁽³⁾. Cet usage bizarre et dont je ne connais pas d'exemple, du moins dans le Sud, est encore rapporté par Nicolò Conti (début du XV^e siècle), mais il ne dépasse pas trois épaisseurs⁽⁴⁾. Duarte Barbosa (début du XVI^e siècle) parle de trois ou quatre⁽⁵⁾ et Castanheda (voyage : 1528-1538) va jusqu'à sept couches⁽⁶⁾. Après, on n'en entend plus parler.

Les cloisons étanches sont indiquées pour la première fois par Nicolò Conti (*ibid.*), car les mentions qu'on en trouve dans certains textes de Marco Polo (même chapitre) sont des interpolations de Ramusio (1485-1557).

Les nombreuses cabines (50 à 60) citées pour la première fois par Marco Polo (*ibid.*) sont reprises par Ibn Batouta (1355)⁽⁷⁾ et par les rubriques de la carte de Fra Mauro (1459)⁽⁸⁾.

Pour les sampans, le dépassement du tableau arrière par les bordés est attesté dès le X^e siècle par une peinture de Li Tch'eng (Cinq Dynasties)⁽⁹⁾.

II. — L'aviron à béquille.

C'est également dans une peinture de Li Tch'eng que j'en trouve le premier témoignage⁽¹⁰⁾. Cette poignée transversale donne une maîtrise parfaite de l'aviron dans la nage face en avant qui est la vogue chinoise normale, du reste imposée souvent par la nécessité de voir la route dans des voies fluviales encombrées. Je l'ai décrite à propos des bateaux annamites et je n'y reviendrai pas⁽¹¹⁾.

Je ne reviendrai pas non plus sur une tendance que je crois discerner, chez tous les Jaunes, à voguer face en avant, même en dehors de toute obligation de voir où va le bateau, alors que la préférence des Indiens et des Européens paraît aller

(1) G. Groslier, *La Batellerie cambodgienne du VIII^e au XIII^e siècle de notre ère*, in *Revue archéologique*, 1917, p. 198-204. Il a été repris par le même auteur dans ses *Recherches sur les Cambodgiens*, Paris, Challamel, 1921, p. 113-114.

(2) *Les bateaux des bas-reliefs khmers*, p. 345 et pl. XLVIII.

(3) Livre III, chap. CLVII.

(4) Yule et Cordier, *Cathay and the way thither*, I, 1915, p. 175.

(5) G. Ferrand, *Malaka, le Malāyu et Malāyur*, in *JA*, 1918, I, p. 408.

(6) *Ibid.*, in *JA*, 1918, II, p. 148-149.

(7) Yule et Cordier, *Cathay...*, IV, 1916, p. 25.

(8) Yule et Burnell, *Hobson-Jobson*, Londres, 1903, au mot *Junk*.

(9) Collection Strehlneck, Shanghai (Photothèque du Musée Guimet, n° 644213-1).

(10) *Ibid.*, n° 644213-5.

(11) P. Paris, *Esquisse d'une ethnographie navale des pays annamites*, in *Bulletin des Amis du Vieux Hué*, octobre-décembre 1942, p. 379-380.

à la nage face en arrière (*ibid.*)⁽¹⁾. Mais je trouve pourtant dans le *National Geographic Magazine*⁽²⁾ la photographie d'une femme ramant sur le lac de Hallstatt, face en avant, avec un aviron à béquille placé, comme en Extrême-Orient, à bâbord. Je l'ai déjà signalée dans mon article bibliographique sur *Water Transport* de J. Hornell⁽³⁾, mais j'aurais dû ajouter d'autres représentations d'avirons pareils en Europe Centrale⁽⁴⁾.

III. — La godille à angle d'attaque automatique.

Elle a été décrite pour la première fois par l'amiral Paris dans son *Essai sur la construction navale des peuples extra-européens*⁽⁵⁾. J'en ai aussi expliqué le fonctionnement dans mon *Esquisse* (n. 82). Je rappelle simplement ici qu'il suffit d'imprimer au manche de la godille, maintenu à hauteur constante par une chaîne verticale partant du pont, un mouvement transversal de va-et-vient pour que la pale attaque d'elle-même l'eau en oblique, suivant l'angle optimum, et produise son effet propulsif sans aucun effort de torsion du poignet.

La peinture de Tchang Tseu-touan, déjà citée, montre des godilles latérales, aisément reconnaissables à leur manche coudé, encore que ce coude serait mieux placé au-dessous du point d'appui, et devrait être moins exagéré (ce n'est pas la seule négligence commise par l'artiste, ou ses copistes). De la même époque Song, nous avons un fragment de rouleau de Hia Kouei (1180-1234), « Les rives du Yang-tseu », représentant la descente d'un rapide par un sampan long avec deux godilles latérales⁽⁶⁾ et le « Retour du fonctionnaire » (auteur inconnu) où l'on voit un sampan qui accoste la rive, avec une godille dont la hauteur est réglée par le câble ou la chaîne indiquée plus haut⁽⁷⁾ (pl. XXVII).

C'est peut-être à des godilles latérales que fait allusion Marco Polo, dans le chapitre déjà cité, quand il parle de « rames si grandes que chacune doit être actionnée par quatre rameurs ». Encore plus probablement, Ibn Batouta (c. 1350), dans la description suivante : « Il y a dans la jonque environ vingt rames fort grosses, à la manière des mâts de navire; trente hommes, plus ou moins, se réunissent autour d'une de ces rames; ils se tiennent debout sur deux rangs, l'un faisant face à l'autre. La rame est pourvue de deux forts câbles (gros comme) des massues; une des deux files d'hommes tire sur un câble, puis le lâche, et alors l'autre tire le second câble. Ces rameurs en travaillant chantent avec de belles voix... »⁽⁸⁾. Malgré les obscurités de ce texte, il ne paraît pas possible de faire mouvoir ainsi une rame dont l'immersion ne serait pas réglée une fois pour toutes; et d'autre part l'égalité des efforts dans les deux sens indique aussi une godille.

(1) Il s'agit bien entendu du maniement d'un aviron articulé sur le plat-bord, et non d'une pagaie simple ou double soutenue entièrement par les mains.

(2) *NGM*, Washington, avril 1938, p. 515.

(3) P. Paris, *Discussion et données complémentaires à propos de l'ouvrage de M. James Hornell : Water Transport, origins and early evolution*, in *Mededelingen van het Rijksmuseum voor Volkenkunde*, n° 3, Leiden, Brill, 1948, notes 72, 73 et texte correspondant.

(4) Moll, *op. cit.*, planche Gg m 16. Miniature du xvi^e siècle illustrant le Wien 7962 (Wolfgang Lazius, *Archaeologia Hungariae*).

(5) Paris, Arthus Bertrand, 1841-1843, p. 61-62.

(6) Exposition d'art chinois, Londres, 1936, n° 1127 (Photothèque du Musée Guimet, n° 654213-11).

(7) Osvald Sirén, *Les peintures chinoises dans les collections américaines*, Paris et Bruxelles, Van Oest, 1927, pl. 50-B.

(8) G. Ferrand, *Relations de voyages et textes géographiques arabes, persans et turks relatifs à l'Extrême-Orient, du VIII^e au XVIII^e siècle*, Paris, Leroux, 1913, p. 451.

IV. — *Le gouvernail à axe vertical.*

Si le rouleau de Tchang Tseu-touan ne peut faire absolument foi puisqu'on n'en a pas l'original, il est du moins en accord avec les deux autres peintures Song qui viennent d'être citées et qui montrent aussi des gouvernails.

J'ai déjà dit ⁽¹⁾ que la jonque du Bâton, malgré les apparences, ne pouvait servir de document à ce sujet. G. Groslier ⁽²⁾ a cru y voir un gouvernail axial dessiné à l'envers (ou plutôt retourné jusqu'à être plaqué contre la coque). M. Poujade ⁽³⁾ croit que c'est un gouvernail latéral identique à celui des chalum siamoises, mais retourné aussi. Or ni l'un ni l'autre n'ont remarqué que la mèche de ce prétendu gouvernail apparaît comme un bambou avec ses nœuds ou une pièce de bois mince portant des ligatures (voir fig. 37), ce qui est incompatible avec leurs interprétations. Nous avons affaire, je crois, au mât et à la voile d'une pirogue située devant la jonque (bien qu'ils s'y raccordent très mal), car le mât d'une autre pirogue du bas-relief présente le même aspect.

On sait, grâce à M. Guilleux La Roërie ⁽⁴⁾ que la plus ancienne représentation européenne d'un gouvernail d'étambot date de 1242 ou un peu avant. La plus ancienne représentation arabe est aussi du XIII^e siècle ⁽⁵⁾, confirmée du reste par une lettre écrite dans l'Inde par un franciscain en 1292 ⁽⁶⁾.

V. — *La voile chinoise avec le virement de bord vent devant.*

Le plus ancien document sur le gréement longitudinal (*fore and aft rigging*) est un texte chinois du III^e siècle de notre ère, mais qui en refuse le mérite à la Chine. C'est un passage du *Nan tcheou yi wou tche* de Wan Tchen traduit par Pelliot ⁽⁷⁾ et que M. Cœdès a justement mis en valeur au début de son *Histoire ancienne des États hindouisés d'Extrême-Orient*. Je reproduis ci-après ce texte capital : « Les gens d'au delà des barrières ⁽⁸⁾, suivant les dimensions des navires, leur mettent parfois quatre voiles, qu'ils disposent suivant certains modes de l'avant à l'arrière. Il y a l'arbre *lou t'eu* dont les feuilles ont la forme d'un... (incompréhensible) et sont longues de plus d'un *tchang*; on les tisse ⁽⁹⁾ pour en faire des voiles. Les quatre voiles ne sont pas disposées régulièrement face à l'avant ⁽¹⁰⁾, mais elles se succèdent obliquement pour recevoir le souffle du vent. Le vent les gonfle par l'arrière et est rejeté

⁽¹⁾ *Les bateaux des bas-reliefs khmers*, p. 346.

⁽²⁾ *Op. cit.*

⁽³⁾ J. Poujade, *La nautique d'Angkor*, in *Sciences et Voyages* de décembre 1942 (n° 83).

⁽⁴⁾ *Histoire du Gouvernail*, in *La Revue Maritime*, mars et avril 1938, p. 485, 486, 487.

⁽⁵⁾ Dr Ing. Friedrich Moll, *Das Schiff in der bildenden Kunst vom Altertum bis zum Ausgang des Mittelalters*, Bonn, Kurt Schroeder, 1929, pl. A. III 3.

⁽⁶⁾ Yule et Cordier, *Cathay...*, III, 1914, p. 66. Bateaux qui traversent le bassin occidental de l'Océan Indien : « Et ils ont un gouvernail fragile, comme le dessus d'une table, d'une coudée de large, au milieu de la poupe ».

⁽⁷⁾ P. Pelliot, *Quelques textes chinois concernant l'Indochine hindouisée*, in *Études asiatiques publiées à l'occasion du 25^e anniversaire de l'École Française d'Extrême-Orient*, Paris, Van Oest, 1925, II, p. 256-257.

⁽⁸⁾ Cette expression s'applique généralement aux étrangers qui sont au delà des frontières méridionales de la Chine (note de Pelliot).

⁽⁹⁾ Le texte a bien « tisser » et non « tresser » (note de Pelliot).

⁽¹⁰⁾ Autrement dit, les quatre voiles qui se succèdent l'une derrière l'autre ne sont pas disposées perpendiculairement à l'axe du navire (note de Pelliot).

de l'une à l'autre, et ainsi toutes profitent de la force du vent. S'il est violent, on diminue ou augmente⁽¹⁾ suivant le cas. Par cette disposition oblique permettant de recevoir d'une (voile) à l'autre le souffle du vent, on n'a pas le souci d'une hauteur dangereuse. Aussi (ces navires) voyagent-ils sans éviter les vents rapides et les vagues soulevées, et c'est pour cela qu'ils peuvent aller vite ».

Bien que le rédacteur n'ait visiblement rien compris à leur fonctionnement aérodynamique, il semble que ces voiles aient été dissymétriques (« le vent les gonfle par l'arrière », est-ce l'arrière du mât?). En tout cas, elles étaient brassées obliquement. Et cette invention n'était pas chinoise : d'où venait-elle?

Les documents immédiatement postérieurs sont iconographiques. Le premier est le navire de mer des fresques d'Ajanā (première moitié du vi^e siècle d'après M. Philippe Stern)⁽²⁾. En plus du mât de civadière incliné vers l'avant, il a trois mâts verticaux dont les voiles, hautes et étroites, sont en partie cachées les unes derrière les autres. La seule qui soit vue en entier, la dernière, pourrait bien être une voile au tiers.

Le document suivant est quintuple : ce sont les cinq bateaux à voiles des bas-reliefs du Borobudur (deuxième moitié du viii^e siècle)⁽³⁾. Leur gréement est incontestablement longitudinal : il se perpétue encore de nos jours. Les voiles peuvent être réduites, comme paraît l'indiquer Wan Tchen, grâce à des guis à rouleau. Elles sont en nattes, comme dans le texte. Ces voiles sont utilisées aussi en Annam (sur des coques sans balanciers et plus marines que celles du Borobudur)⁽⁴⁾ et encore bien plus loin : sur le Nil, au Dongola⁽⁵⁾, et en pleine Chine, au Sseu-tch'ouan⁽⁶⁾. Ces deux flots extrêmement éloignés semblent indiquer qu'à une certaine époque c'est le gréement indonésien qui a fait loi sur tout l'Océan Indien et en Mer de Chine.

Mais *contra* : les bateaux du Borobudur sont encombrés de flotteurs latéraux qui ne les rendent pas très marins, qui leur interdisent même le plus près s'il y en a toujours un sous le vent, comme le pense M. Van Erp⁽⁷⁾. M. Van der Heide est d'avis que ces bateaux ne sont que des caboteurs pour eaux calmes⁽⁸⁾. Du reste, Wan Tchen ne souffle pas mot de flotteurs. En outre, ils n'ont, en plus du mât presque horizontal de la civadière, que deux mâts verticaux, alors que celui d'Ajanā en a trois, ce qui rapproche davantage du texte.

(1) La voilure (Pelliot). Les autres mots entre parenthèses qui vont suivre ont été également suppléés par Pelliot.

(2) On le trouvera, soit dans l'édition J. Griffiths, Londres, 1897, vol. I, pl. 34, soit mieux dans l'édition Yazdani and Laurence Binyon, Oxford University Press, t. II, pl. XLII. Moll (A II a 12) reproduit Griffiths avec son erreur d'interprétation du fond du tableau qui laisse croire qu'il y a quatre mâts verticaux au lieu de trois.

(3) Édition Krom et Van Erp, fasc. 4, planches XXVII, XLIII, XLIV, LIV et fasc. 8, pl. XXI. A défaut, voir Moll (A II b 45 et 49).

(4) P. Paris, *Esquisse...*, p. 395 et 396.

(5) J. Hornell, *The frameless boats of the Middle Nile*, in *Mariner's Mirror*, avril 1940, p. 136-137. Voir aussi *Water Transport*, fig. 42 et pl. XXXV-A.

(6) Joseph Earle Spencer, *The junks of the Yang Tse*, in *Asia*, août 1938 (Richard J. Welsh, éditeur, 10, Ferry Street, Concord, New Hampshire). Je donne ici la référence jugée la plus commode. Mais je n'oublie pas les travaux d'ensemble de G.R.G. Worcester dont je donne ci-dessous la liste une fois pour toutes :

Junks and sampans of the Upper Yangtze (Chinese Maritime Customs, Shanghai), 1947 ; — *The junks and sampans of the Yangtze* (id.), I, 1947, II, 1948 ; — *A classification of the principal Chinese sea-going junks (South of the Yangtze)* (id.), 1948.

(7) Th. Van Erp, *Voorstellingen van vaartuigen op de reliefs van den Boroboedoer*, in *Nederlandsch Indië Oud en Nieuw*, déc. 1923, p. 239 et 241.

(8) *De Samenstelling van Hindoe-Vaartuigen, uitgewerkt naar beeldwerken van den Boroboedoer*, in *N. Indië O. en Nieuw*, mars 1928, p. 349.

Quelle que soit l'origine du gréement longitudinal, les Chinois ont su en tirer la voile à lattes avec son écoute en patte d'oie, qui par sa rigidité résout si heureusement le problème de la marche « à la mauvaise main » (c'est-à-dire quand elle est au vent du mât) et permet de virer vent devant. Cette voile paraît sur les peintures Song (la rigidité est du reste assez mal rendue sur les copies de Tchang Tseutouan).

Loin de cette perfection, l'Occident (Arabes de l'Océan Indien et Méditerranéens) s'est contenté, dans cette voie, de retailer la voile carrée pour en faire une voile arabe ou latine à antenne, ne pouvant virer que vent arrière et au prix d'un gambiage, soit pénible, soit long⁽¹⁾. Les étais postérieurs que l'on voit aux mâts des bateaux du Borobudur semblent imposer aussi un virement de bord vent arrière, dans lequel il faut rouler la voile autour du gui et passer le faisceau vergue-gui par devant le mât pour le changer de côté⁽²⁾. C'est encore aujourd'hui la méthode employée par les *majang* et *bingkoeng* de la côte nord de Java. On conçoit l'émerveillement des navigateurs occidentaux devant ces voiles chinoises qui changent d'amures toutes seules, sur un simple coup de barre, sans faire perdre de route. Voici d'abord un Marocain au xiv^e siècle : « Les voiles sont faites de lanières de bambou, tissées comme des nattes; elles ne sont jamais amenées (en marche), mais on les fait pivoter (autour du mât) suivant que le vent souffle d'un côté ou de l'autre » (Ibn Batouta, IV, 91)⁽³⁾. Ensuite un Portugais, vers le premier tiers du xvi^e siècle : « Elles (les jonques vues à Malacca) n'ont qu'un mât et une voile en « roseau du Bengale » — ce sont de petits roseaux — qui tourne autour (du mât) comme *deba-doir*(?). Pour cette raison, les jonques ne virent jamais comme nos navires » (Castanheda, *Historia do descobrimento e conquista da India pelos Portugueses*, livre II, chap. cxii)⁽⁴⁾.

VI. — Les dérives amovibles.

Le même passage de Castanheda commence ainsi : « Ces jonques — c'est ainsi qu'on appelle les navires de cette région — sont très grandes et différentes de tous les autres navires du monde, parce que la proue et la poupe ont la même forme avec un gouvernail à l'avant et un autre à l'arrière. Elles n'ont qu'un mât... etc. ». Or il n'existe pas trace en Indonésie, en Annam ou en Chine, de bateaux de mer avec un gouvernail antérieur. Ce que Castanheda a pris pour un tel gouvernail n'est autre qu'une dérive à l'avant. De nos jours, nous avons le choix entre deux bâtiments qui ne fréquentent plus les Détroits, mais qu'aucune impossibilité physique n'a pu empêcher de s'y rendre jadis : ce sont la *tangway* de Kouang-tcheou-wan (côte sud du Kouang-tong) et la *ghe nang* du Centre-Annam.

Dans l'ensemble, la *tangway* répond le mieux à la description : elle n'a qu'un mât, même quand elle est de grande taille, et une voile chinoise. Ses deux extrémités,

(1) J'ai donné plus de détails dans un article paru dans la revue *Hespéris*, organe de l'Institut des Hautes Études Marocaines, 1949, 1^{re} fasc., et intitulé *Voile latine ? Voile arabe ? Voile mystérieuse*.

(2) J'ai eu tort de négliger ce détail dans mon article sur *Water Transport* de Hornell (*op. cit.*). Il rend peu admissible ma tentative de faire de ces bateaux des amphidromes avec un seul flotteur toujours au vent (p. 39).

(3) Yule et Burnell, *Hobson-Jobson*, au mot *Junk*.

(4) Ferrand, *Malaka*..., p. 148-149. Il s'agit bien de voiles chinoises, car « quand on amène la voile, il n'est pas nécessaire de la plier, elle tombe d'une seule pièce ».

vues de loin, ont une silhouette analogue, encore que leur structure soit différente⁽¹⁾ (pl. XXVIII, n° LXXVI, 3).

Mais la *ghe nang* a pour elle ses extrémités rigoureusement identiques, et surtout sa dérive coulissant sur l'étrave même, avec une silhouette de gouvernail que vient accuser le manche, parfois assez long, ressemblant à une barre, qui sert à la soulever. Seules ses voiles indonésiennes, généralement au nombre de trois, s'écartent de la description de Castanheda⁽²⁾ (pl. XXVIII, trois autres photos). En outre, dans ce cas, il aurait omis le détail important que les fonds du bateau ne sont généralement pas en bois, mais en bambou tressé.

Tangway ou *ghe nang*, peu importe. L'essentiel, c'est que par sa date (1528-1538), le témoignage involontaire de Castanheda atteste ce fait capital que la Chine et l'Annam n'ont pas reçu leurs dérives amovibles de l'Occident. On s'en doutait bien, du reste, vu le retard mis par celui-ci à les adopter⁽³⁾. Ils ne les ont pas reçues non plus de l'Indonésie, qui les a toujours ignorées. On verra dans mon *Esquisse d'une Ethnographie navale*... que les radeaux à voiles et à dérives de Formose et du Nord-Annam se retrouvent dans l'Inde du Sud et au Pérou. Mais comme le second pays n'a jamais développé davantage sa marine, il est peu probable que l'invention (s'il l'a faite indépendamment) ait été portée de là jusqu'en Chine. Quant au sud de l'Inde, il a été longuement fréquenté par les jonques chinoises sur lesquelles on transbordait peut-être depuis le XII^e siècle et certainement à l'époque d'Odoric de Pordenone, vers 1321⁽⁴⁾. Les jonques y sont venues au moins jusqu'à la dernière expédition de Tcheng Ho (1431-1433)⁽⁵⁾. Ce sont précisément les derniers points à l'ouest où l'on trouve des dérives amovibles (latérales). Autrement, il faut aller retrouver ces appareils dans la Baltique et la Mer du Nord; on trouve encore des dérives latérales au Portugal sur la *muleta* de pêche et le *barinho* du Tage⁽⁶⁾. Elles y ont peut-être été apportées par les Hollandais à l'époque où ils allaient chercher les épices à Lisbonne. En tout cas, la Méditerranée les ignore et là, quand le bateau n'a pas assez de pied dans l'eau, il doit marcher en crabe, comme la *chaleum* siamoise, en dérivant sur un gouvernail de forte taille (*rascone* de Venise, *paranzelle* de Bari, et *loudes* de Tunisie dont la silhouette rappelle si curieusement la *cha'eum*). Le golfe de Siam et le Sud-Annam paraissent une région disputée entre les dérives différenciées d'origine chinoise (centrales au Kouang-tong, latérales à Hang-tcheou) et le gouvernail-dérive auquel l'Occident s'est longtemps tenu pour les petites unités⁽⁷⁾. Dans la mer d'Oman une troisième solution consiste à faire saillir le brion. Elle se rencontre jusqu'au Kouang-tong et l'on peut même se demander si elle n'a pas été empruntée à la Chine du Sud par les Indiens et les Arabes⁽⁸⁾. La Méditerranée l'a ignorée aussi. En résumé, on ne peut combler le hiatus qui existe entre les dérives amovibles d'origine chinoise et les dérives amovibles d'origine européenne, avec antériorité probable des premières.

(1) P. Paris, *Esquisse*..., pl. LXXVI, photos 3, 4, 5.

(2) *Ibid.*, planches XCIII et XCIV.

(3) Les dérives latérales sont attestées en Hollande depuis le XVI^e siècle. La dérive centrale n'est employée en Europe et en Amérique du Nord que depuis 1870 environ. On ne sait si l'« invention » fut faite en Angleterre ou aux États-Unis.

(4) Yule et Cordier, *Cathay*..., II, 1913, p. 131. Voir plus loin, p. 278, n. 1.

(5) Voir J. J. L. Duyvendak, *The true dates of the Chinese maritime expeditions in the early fifteenth century*, in *T'oung Pao*, XXXIV, Brill, Leyde, 1939.

(6) Amiral Paris, *Souvenirs de marine conservés*, Paris, Gauthier-Villars, 4^e partie, 1889, pl. 218, et 5^e partie, 1892, pl. 268.

(7) P. Paris, *Esquisse*..., p. 404, 405, 406 et 408, 409.

(8) Je n'avais pas osé formuler cette hypothèse dans mon article sur *Water Transport*, notes 89, 90, 91, 92 et texte correspondant. Pour le brion saillant du Yorkshire, il faudrait connaître exactement la date de son apparition.

VII. — *Quel est l'âge de la grande jonque de mer?*

Dans l'état actuel de la documentation, il est impossible de rechercher vers quelle époque a pu naître la jonque fluviale : les bas-reliefs Han cités au début sont trop peu nombreux pour qu'on puisse prétendre qu'elle n'existait pas encore au II^e siècle de notre ère.

En 111 av. J.-C., pour son expédition contre le royaume sino-tonkinois, fondé cent ans auparavant par Triêu-Đà (Tchao-t'o), l'empereur Han Wou fit construire des « bateaux à étages » (Che ki, k. 113). Les « bateaux à étages » sont déjà mentionnés sous Ts'in Che-houang-ti (circa 219 av. J.-C.) pour la conquête de Yue (cf. Aurousseau, *BEFEO*, XXIII, p. 186). Mais comme le dit Aurousseau (*ibid.*, n. 6), ces bateaux servaient à la navigation fluviale⁽¹⁾.

Sur mer, sous le même Wou, d'après Pan Kou (qui écrivait avant la fin du I^{er} siècle de notre ère), les interprètes-fonctionnaires qui vont commercer pour le compte de l'État dans les royaumes au sud du Je-nan sont transportés par « les bateaux marchands des Barbares »⁽²⁾.

En 44 de notre ère, toutefois, Ma Yuan pénètre au Tonkin avec « une flotte de 2.000 bateaux, grands et petits »⁽³⁾. A partir de cette date, on rencontre des flottes chinoises ou sino-tonkinoises sur les côtes du Champa en 248, 359, 407, 431, 605, 809⁽⁴⁾. Mais il ne s'agit évidemment là que de cabotage à courte distance (sur des bateaux qui ne sont pas décrits).

Bien que le présent article n'ait pas pour objet l'histoire de la navigation maritime chinoise, mais seulement celle du matériel, je suis forcé d'y toucher pour me débarrasser d'une prétendue venue de bateaux chinois au golfe Persique dans la première moitié du V^e siècle. Il s'agit de deux passages de Hamza d'Ispahan et de Mas'ūdī, auxquels Reinaud, puis Richthofen, ont donné une fortune injustifiée⁽⁵⁾. Martin Hartmann⁽⁶⁾ a montré que Hamza n'a jamais parlé de navires, ni chinois ni autres, et que Mas'ūdī fait allusion à l'époque de la bataille de Kadisiya (635 ou 637). Ce dernier point même est discutable, car voici l'essentiel du passage : « L'ancien lit (de l'Euphrate) sur lequel eut lieu la bataille de Kadisiya, est encore visible aujourd'hui (956) ... La mer atteignait alors le lieu qu'on connaît aujourd'hui sous le nom d'Al-Nadjaf et les navires de la Chine et de l'Inde destinés aux rois de Hira remontaient jusque là ». Un autre passage de Mas'ūdī relatif à la ville de Killa, à peu près à moitié chemin entre l'Oman et la Chine⁽⁷⁾, dit : « Aujourd'hui,

(1) Tous ces renseignements m'ont été aimablement fournis par M. Demiéville. L'interprétation de Sseu-ma Ts'ien par Granet (*La Civilisation chinoise*, Paris, 1929, p. 144) est, me dit-il, erronée en ce sens qu'elle fait des bateaux à étages une spécialité des « contrées du Sud » et laisse croire que c'étaient des navires de mer.

(2) G. Ferrand, *Le K'ouen-louen et les anciennes navigations*, in *J. A.*, 1919, I, p. 453.

(3) Maspero, d'après le *Chouei King chou*, in *BEFEO*, 1918, fasc. 3, p. 19.

(4) Maspero, *Le Royaume de Champa*, in *T'oung Pao*, XI, 1910, p. 333, 343, 345, 493, 511, 563 (cité par Ferrand, *K'ouen-louen* ...).

(5) Confiant dans Yule (1^{re} édition), M. J. Hornell (*Water Transport*, p. 231) reprend cette affirmation. Mais dans le *Cathay* revu par Cordier (I, 1915, p. 83, n. 3) il est fait justice de Hamza d'Ispahan. Quant à Mas'ūdī, Yule lui-même (p. 84, n. 2) avait déjà dit qu'il n'est pas aussi précis que l'avait fait Reinaud.

(6) *Encyclopédie de l'Islam*, Leyde, Brill, 1913, au mot *Chine*, p. 862.

(7) Hartmann (*ibid.*) plaçait ce Killa, Kalah, à la pointe de Galles, à Ceylan. Ferrand (*Relations* ... , p. 96), où je copie le passage, place cette ville vers Kra, sur la Péninsule Malaise. Voir discussion dans mon article de la revue *Hespéris* cité ci-dessus.

cette ville est le rendez-vous général des vaisseaux de Siraf et d'Oman qui s'y rencontrent avec les bâtiments de la Chine, mais il n'en était pas ainsi autrefois. Les navires de la Chine se rendaient alors dans le pays d'Oman, à Siraf, sur la côte de Perse et du Bahrein, à Obolla et à Basra, et ceux de ces pays naviguaient à leur tour directement vers la Chine. Ce n'est que depuis qu'on ne peut plus compter sur la justice des gouvernants et sur la droiture de leurs intentions et que l'état de la Chine est devenu tel que nous l'avons décrit, qu'on se rencontre sur ce point intermédiaire». Les événements auxquels Mas'ūdī fait allusion sont évidemment les répercussions xénophobes du mouvement de Houang Tch'ao en 878. Tout ce qu'on peut dire pour l'instant, c'est que pendant une certaine période qui a pris fin à cette date, des navires venant de Chine allaient jusque dans le golfe Persique⁽¹⁾.

Reste à déterminer le début de cette période. Pour cela, reprenons les témoignages autres que le cabotage sur les côtes, ou même que l'expédition de Formose (608) et les relations avec le Japon, qui ont pu n'utiliser que de petits bateaux. Après la première époque Han, nous sautons au III^e siècle avec le *Nan tcheou yi wou tche* déjà cité. En voici encore un passage⁽²⁾ : «Les gens des pays étrangers appellent un navire *tch'ouan*⁽³⁾. Les grands ont plus de 20 *tchang* de long (environ 50 m.) et s'élèvent au-dessus de l'eau à 2 ou 3 *tchang*. A les voir de loin, ils ont l'air de chemins suspendus. Ils portent 6 à 700 hommes, et transportent 10.000 *hou* de marchandises (environ 1.000 tonnes)». Ce texte, qui respire l'étonnement, prouve bien que la Chine n'était pas encore capable de lancer de pareils navires.

En 414, Fa-hien revient des Indes, après un arrêt de cinq mois à Java, sur un navire non chinois, puisque les brahmanes y font la loi et que Fa-hien leur sert d'interprète au débarquement en Chine⁽⁴⁾.

En 423, Gunavarman s'embarque à Java pour le Champa sur le bateau du marchand hindou Nandin⁽⁵⁾.

Vers 717, Vajrabodhi part de Ceylan avec 35 navires persans, à destination de Palembang, d'où il se rend ensuite en Chine⁽⁶⁾. Et quand Vajrabodhi meurt en Chine en 732, il prescrit à son élève Amoghavajra «d'aller dans les cinq Indes et dans le royaume de Ceylan». Amoghavajra s'embarque à Canton en 741 sur un bateau «k'ouen-louen»⁽⁷⁾. Les *K'ouen-louen* sont les «Barbares à peau noire des îles des Mers du Sud», c'est-à-dire des Malais (ou des Dravidiens?). Remarquer que tout ce qui précède est extrait de sources chinoises : cela confère plus d'autorité à ces aveux d'infériorité nautique.

Enfin, une note du *Yi ts'ie king yin yi* de Houei-lin (817)⁽⁸⁾ sur les bateaux «k'ouen

(1) Je crois qu'il ne faut pas tenir compte d'un troisième passage de Mas'ūdī qui paraît inspiré d'un autre de Ya'kūbī (891). Ferrand les a publiés sous le titre : *Les relations de la Chine avec le golfe Persique avant l'Hégire* (Institut français du Caire, 1935). D'après ces deux auteurs, la Chine aurait fait les premiers pas pour une liaison maritime avec l'Occident à une époque aussi lointaine qu'indéterminée. Mais est-ce bien de la Chine qu'il s'agit, ou de l'Inde? Il est question de bûchers funèbres avec crémation des fidèles du défunt, le tout entremêlé de fables, comme des vies de 150 ans, etc. Seule la fin du passage de Ya'kūbī indique Hanfū (Canton), ce qui ne prouve pas grand chose. Ferrand lui-même conclut en disant qu'il n'y a rien à en tirer. Cf. p. 277, n. 3.

(2) P. Pelliot, *Quelques textes...*, p. 255-256.

(3) Il doit y avoir là une faute de texte... (note de Pelliot : le mot *tch'ouan* figure deux fois, la première fois pour «navire»).

(4) H. A. Giles, *The travels of Fa Hsien*, Cambridge, 1923, traduit en allemand par R. Hennig, *Terrae incognitae*, Brill, Leyde, II, 1937, p. 25 et suiv. On s'aperçoit, d'après d'autres textes, que Po-lo-men (= brahmane) a le sens géographique plus précis de «Malabar».

(5) Ferrand, *Relations...*, fin du tome II (textes chinois).

(6) *Ibid.*, I, p. 3 (pour Yi Tsing également).

(7) Ferrand, *K'ouen-louen...*, p. 245-246.

(8) Pelliot, *Quelques textes...*, p. 259 et suiv. Je dois cette référence à l'amabilité de M. Cœdès.

louen » paraît se ressentir de cette humiliation, car tout en admirant ces navires (d'énormes bateaux cousus comme on en décrira plus tard dans l'Océan Indien), l'auteur traite leurs équipages de gens vils et même d'anthropophages.

Cette dernière date resserre singulièrement la période pendant laquelle, d'après le Pseudo-Sulaymān (851) ⁽¹⁾, Ya'kūbī (deuxième moitié du ix^e siècle) ⁽²⁾ et enfin Mas'ūdī cité plus haut, les jonques chinoises ont pu se risquer jusqu'au golfe Persique. A moins que ces auteurs aient voulu parler de navires étrangers frétés par des marchands chinois qui n'y figuraient que comme passagers. Cette interprétation suffirait à expliquer la méfiance réciproque, née après les massacres de 878, et la solution du transbordement à Kalah ⁽³⁾.

Mais gardons-nous de solliciter les textes, et admettons que le coup d'essai des longs courriers chinois ait été un coup de maître.

Pour conclure, au moins provisoirement, nous dirons que la grande jonque de mer est née probablement entre 817 et 1200 (jonque de Bāyon). On peut même resserrer encore l'intervalle en avançant la dernière date à l'aide de documents non figurés. Gaspar Correa (1512) écrit d'après les dires des indigènes que 400 ans avant Vasco de Gama « arrivèrent dans l'Inde, venant de Malacca, de Chine et des Lequeos (Lieou-K'ieou, nord de Formose) plus de 800 navires à voiles, grands et petits, avec des gens de nombreuses nations. Tous ces navires étaient chargés de marchandises très riches qu'ils apportaient pour les vendre. Ils abordèrent à Calicut, parcoururent toute la côte et arrivèrent à Cambaya — ils s'installèrent comme marchands dans tous les villages de la côte. — Ces étrangers se mirent donc à parcourir l'Inde entière, vendant et faisant du commerce avec leurs marchandises pendant de nombreuses années. Beaucoup se marièrent dans le pays. Beaucoup d'autres retournèrent chez eux et ne revinrent jamais » ⁽⁴⁾. Le caractère mercantile de l'expédition paraît bien indiquer des Chinois, mais il n'est pas prouvé qu'ils n'aient pas pris de bateaux indonésiens. Le chiffre de 400 ans est trop vague, du reste, pour qu'on puisse en tirer la date de 1100 environ. Si c'était cent ans avant, on pourrait voir là un vague souvenir du passage des Wāk-Wāk, la deuxième vague d'immigration indonésienne en Afrique orientale d'après Ferrand (*Encycl. de l'Islam*, art. *Madagascar*).

Plus précis à tous les points de vue est un passage d'Edrisi (1154) : « Tous les navires chinois, grands et petits, qui naviguent dans la mer de Chine, sont solidement construits en bois. Les pièces portant les unes sur les autres sont disposées géométriquement, garanties (de l'infiltration) au moyen de fibres de palmier, et calfatées avec de la farine et de l'huile (de poisson) » ⁽⁵⁾. Vu la date d'Edrisi, il paraît inutile d'invoquer le témoignage postérieur et plus vague de Tcheou K'iu-fei (1178) : « (Les commerçants) qui viennent du pays des Ta-che (Arabes), après avoir voyagé

⁽¹⁾ « On dit que la plupart des navires chinois effectuent leur chargement (pour le retour en Chine) à Siraf et partent de là; les marchandises y sont apportées de Basra, d'Oman et d'autres ports, et on les charge à Siraf sur les navires chinois... » (Ferrand, *L'élément persan dans les textes nautiques arabes*, in *JA*, janvier-juin 1924, p. 251.) Sulaymān n'est pas l'auteur de cette *Relation de la Chine et de l'Inde* dont Sauvaget a donné une édition critique en 1948.

⁽²⁾ « Aden est le port de San'a. C'est un ancrage pour les navires de la Chine, de Salāhat, etc. » (Ferrand, *Relations...*, p. 350, n. 8.)

⁽³⁾ Hourani, *Direct sailing between the Persian Gulf and China in pre-Islamic times* (*JRAS*, 1947, 3-4, p. 157-160), pense aussi que les jonques chinoises n'atteignirent le golfe Persique que plusieurs siècles après l'Islam. M. J. L. Duyvendak, *China's discovery of Africa* (Londres, Probsthain, 1949), p. 18, pense que c'est sous les Song que la navigation au long cours s'est développée en Chine. Je dois ces deux références à l'amabilité de M. Demiéville.

⁽⁴⁾ Ferrand, *Malaka...*, p. 391 et suiv.

⁽⁵⁾ Ferrand, *Relations...*, p. 195.

sur de petits navires, en faisant route au sud jusqu'à Kou-Lin (Quilon) transbordent sur de grands navires et, faisant route à l'est, se rendent ensuite en Chine » ⁽¹⁾.

L'existence de la jonque de haute mer n'est donc probable qu'à partir du ix^e siècle et certaine qu'à partir du xii^e siècle.

Cette apparition tardive n'enlève rien au mérite technique des Chinois. Ce peuple, qui n'a rien apporté à la science pure, a longtemps dépassé l'Occident dans beaucoup de réalisations pratiques. La voile chinoise en est un exemple. Elle existait dès le xii^e siècle alors que les voiles goélettes ne se sont répandues en Europe et en Amérique qu'au xix^e siècle. Le gouvernail et les dérives amovibles ont probablement aussi la priorité sur l'Occident. Quant à la godille à attaque automatique, elle est une des plus ingénieuses de ces inventions chinoises qui tendent toujours à augmenter le rendement du moteur humain. La vogue à avirons croisés procède du même esprit ⁽²⁾. Dans cet ordre d'idées, l'Europe n'a nettement dépassé la Chine qu'à la fin du xix^e siècle avec la réalisation de la bicyclette.

Casablanca, juillet 1948.

P. S. — Dans tout ce qui précède il n'a pas été question du Japon, parce qu'au point de vue nautique il a toujours été en retard sur la Chine ou les satellites de celle-ci. Ainsi, au ix^e siècle, les Japonais louent des bateaux coréens pour se rendre au Chan-tong. On lit dans le *Shoku Nihon koki* (839-7-17) que les autorités japonaises de Kyū shū « reçoivent l'ordre de construire un bateau [de type] Silla (coréen) pour pouvoir lutter contre le vent et les vagues » ⁽³⁾. Dans sa *Suma Oriental* (1514) où apparaît pour la première fois le mot Japon, Tomé Pires rapporte le renseignement suivant donné par les Chinois : « Ils (les Japonais) n'ont pas de jonques et ne sont pas hommes de mer » ⁽⁴⁾. Enfin les estampes d'Hokusai, Hiroshige, etc., montrent encore, peu avant la modernisation du pays, le sampan japonais classique sans dérive, avec une voile carrée symétrique ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ Ferrand, *K'ouen-louen...*, p. 59. Extrait du *Ling Wai tai ta* déjà traduit par Pelliot dans *Deux itinéraires de Chine en Inde*. Ce passage est, je crois, la plus ancienne mention d'un transbordement dans l'Inde du Sud, probablement de bateaux arabes sur des jonques chinoises. Avant, il n'est question que de Kala (isthme de Kra) et ce port d'échange est encore cité jusqu'à la fin du xiii^e siècle. A partir du début du xiv^e siècle, on paraît n'avoir plus transbordé que dans l'Inde du Sud (voir citations dans mon article sur la voile latine, *Hespéris*, 1949, 1^{er} semestre).

⁽²⁾ P. Paris, *Esquisse...*, p. 381.

⁽³⁾ Edwin O. Reischauer, *Notes on T'ang dynasty sea routes*, in *Harvard Journal of Asiatic Studies*, vol. V, n° 2 (juin 1940), p. 160 et 161, note 56 a.

⁽⁴⁾ Armando Cortesão, *The first account of the Far East in the xvth century. The name «Japan» in 1513*, in *C.R. du Congrès de Géographie d'Amsterdam*, Brill, 1938, p. 152.

⁽⁵⁾ Cette note était déjà écrite lorsque M. Demiéville m'a fourni des références à des articles japonais qui ne paraissent pas de nature à infirmer ce qui précède.

Illustration non autorisée à la diffusion

Godille à attaque automatique. — «Le retour du fonctionnaire», peinture chinoise, époque Song.
D'après O. Siren. *Les peintures chinoises dans les collections américaines*, Paris, 1928, 2^e série, pl. 50-B.

Illustration non autorisée à la diffusion

Tangway de Kouang-tcheou Wan (en haut à gauche) et *ghe-nặng* du Centre Annam. Les numéros sont ceux des planches de l'*Esquisse d'une ethnographie navale des pays annamites*, par M. Pierre Paris (*Bull. Amis du Vieux Hué*, oct.-déc. 1942).

QUELQUES DATES POUR UNE HISTOIRE DE LA JONQUE CHINOISE (NOTE COMPLÉMENTAIRE)

par

Pierre PARIS

Membre Correspondant de l'École Française d'Extrême-Orient

Lorsque j'ai rédigé mon article paru dans le *Bulletin de l'École française d'Extrême-Orient*, tome XLVI, fascicule 1, sous le titre « Quelques dates pour une histoire de la Jonque chinoise », je n'avais pas eu connaissance de l'article et de l'ouvrage suivants :

A.D. Brankston, *Buddhist cave temples from China to Ellora*, dans *Asiatic Review* de juillet 1938 (passage p. 500) ;

G.F. Hourani, *Arab seafaring in the Indian Ocean* (Princeton University Press, 1951). [Je dois la connaissance de cet ouvrage à l'amabilité de M. de Kerchove.]

Je vais commenter ces documents en suivant l'ordre chronologique des époques auxquelles ils se réfèrent.

V^e SIÈCLE.

Venue de jonques chinoises dans le sud de l'Inde ?

Dans *Arab seafaring in the Indian Ocean*, M. G.F. Hourani croit pouvoir tirer d'un passage de l'Histoire des Song la preuve qu'au v^e siècle des navires chinois allaient jusque dans le sud de l'Inde. Voici le passage tel qu'il le donne :

« (v) *Sung-shu*, ch. 97 (covering A.D. 420-478) certainly shows Chinese shipping as far West as India, but I do not think we can extract more from it than this. As the passage is not entirely clear I quote it in full for the reader to judge : « As regards Ta-ts'in (Syria) and T'ien-chu (India), far out on the western ocean, we have to say that, although the envoys of the two Han dynasties have experienced the special difficulties of this route, yet traffic in merchandise has been effected, and goods have been sent out to the foreign tribes, the force of the winds driving them far away across the waves of the sea . . . All the precious things of land and water

« come from there, as well as the gems made of rhinoceros horns and chrysoprase, « serpent pearls and asbestos cloth... ; also the doctrine of the abstraction of mind « in devotion to the lord of the world (Buddha) — all this having caused navigation « and trade to be extended to those parts. » (Transl. F. Hirth, *China and the Roman Orient* [Leipzig, 1885], p. 46.)

Je ne crois pas qu'on puisse tirer de là quelque chose sur la nationalité des navires. Voir au surplus mon précédent article, page 276, notes 4 et 5 et texte correspondant.

VI^e SIECLE.

Bateaux d'Ajañtā et d'Aurengabad.

(Cf. pl. LXV.)

Dans le commentaire de sa planche 4, M.G.F. Hourani trouve que les voiles du navire d'Ajañtā⁽¹⁾ « appear junk like, taller than broad » : jonques du Nord, alors ? Mais on ne voit pas trace de lattes, ni d'écoute en patte d'oie. Le même auteur découvre aussi « a jib sail » en plus de la civadière (*spritsail*). Peut-être ce pseudo-foc correspond-il à la quatrième voile verticale de Griffiths et de Moll, située entre les trois autres et la civadière, et qui, de couleur différente, représente en réalité une coupure dans le mur de quai et une descente vers l'appontement. On risquera moins de commettre d'erreurs en se reportant à la reproduction en couleurs dans l'*Ajañtā* de Yazdani and Laurence Binyon, Oxford University Press, 1930, t. II, pl. XLII, mais leur commentaire lui-même comporte, à mon avis, des erreurs sur d'autres détails. Voir au surplus : mon commentaire de *Water Transport* de James Hornell dans *Mededelingen van het Rijksmuseum voor Volkenkunde*, Leiden, n° 3, 1948, page 33 et note 81 ; mon article *Voile latine ? Voile arabe ? Voile mystérieuse* dans *Hespéris*, 1949, notes 21-22, et texte correspondant.

Il faut rapprocher du navire d'Ajañtā celui de la cave 7 d'Aurengabad. Ce dernier, étant sculpté et non peint, est très schématisé ; il n'y a que deux mâts, avec des haubans, contrairement à celui d'Ajañtā, mais la silhouette de la coque et le gouvernail latéral visible du côté du spectateur en font néanmoins le frère du navire d'Ajañtā. Si l'on ajoute qu'il s'agit dans les deux cas d'*ex-votos* à Avalokiteśvara, tous les deux du début du VI^e siècle (renseignement de M. Stern) et dans deux sanctuaires qui ne sont pas à plus de 100 kilomètres l'un de l'autre, on peut se demander si ce n'est pas la même histoire (*Pūrṇa Avadāna*) qui est représentée aux deux endroits. En tout cas, là comme à Ajañtā, on jugera par l'examen de notre planche qu'il est absolument injustifié de voir dans le gréement quelque chose de chinois, comme l'indique Brankston⁽²⁾.

⁽¹⁾ Déjà commenté dans mon précédent article, page 272 et note 2.

⁽²⁾ A. D. Brankston, *Buddhist cave temples from China to Ellora* : « Cave 3 at Ellora appears to be related to cave 7 at Aurangabad and cave 4 at Ajañtā. In each of these caves there is a representation of the merciful Avalokiteśvara. Around a central standing figure of the Bodhisattva are eight scenes which illustrate the delivery of pilgrims from fire, the sword, captivity, a storm at sea, lions, cobras, enraged elephants, and Kali, the Goddess of Death. The style of sculpture is very similar in these three groups, but only at Aurangabad is the condition good enough to distinguish each detail ; there the boat clearly has sails similar to those of a Chinese junk. It therefore may be that the pilgrims represented were from China ».

IX^e SIÈCLE.*Venue de jonques chinoises dans le Golfe Persique?*

(Précédent article, p. 276-277.)

A propos des passages des auteurs arabes en général et de Mas'ūdi en particulier, M. G. F. Hourani (*Arab seafaring...*, p. 75-76) fait remarquer : « It is true that the geographers and travellers speak of *marakib al-ṣīn* « ships of China » and *sufun ṣīniyah* « Chinese ships », but in some cases at least, the context shows that western ships are meant. Thus these expressions can mean « ships in the China trade », an usage for which there are many parallels in other languages : « China clippers », « East Indiamen », « ships of Tharshish », etc. (suit la citation de Mas'ūdi). This passage may be left for the reader to judge. Even if it means that Chinese junks used to sail to the Persian Gulf, the passage stands unsupported by any other clear evidence, before at least the end of the xiith century. Al-Mas'ūdi may be mistaken, writing in 947 about a time before 878. Hirth and Rockhill (*Chau Ju Kua*, p. 15; note 3) say : « The so-called Chinese ships may have been built in « China, but it seems highly improbable that they were owned or navigated by « Chinese ».

C'est pourquoi il est toujours plus prudent de dire « navires venant de Chine » que « navires chinois ». Je crois devoir ajouter que M. Hourani lui-même aurait mieux fait d'intituler son livre : « Ancient and medieval seafaring in the Indian Ocean » et non « Arab seafaring... ». Ce titre limitatif est loin d'être justifié par le texte. Mais cette critique touche à un autre sujet que celui de la présente note.



A



B

Types de navires.

A. Navire d'Ajantâ. — B. Navire d'Aurengabad, Cave VII.