

# Revue d'histoire maritime

33



RHM33 · Varia · L premier cuirassé japonais et la guerre civile... · Éric Seizelet  
ISBN 979-10-231-3866-5

Une mise en connexion du monde  
Paquebots et grandes lignes maritimes  
(XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles)

Revue  
d'histoire  
maritime

Dirigée par  
Olivier Chaline  
& Mathias Tranchant

n° 33  
Une mise en connexion  
du monde

Jean-François Klein,  
François Drémeaux  
& Thomas Vaisset (dir.)

La propulsion à vapeur prend son essor au cours du XIX<sup>e</sup> siècle et bouleverse les conditions de la navigation commerciale. Elle permet le développement de grandes compagnies maritimes qui tranchent radicalement avec ce qui existait auparavant. En quelques décennies, la révolution de la vapeur participe à une nouvelle forme de mise en connexion du monde dont les paquebots et les grandes lignes maritimes sont tout autant les vecteurs que les acteurs.

Il convenait donc que la *Revue d'histoire maritime* revienne sur cette histoire d'autant que de récents travaux commencent à modifier l'approche que l'on avait de ces phénomènes. Cette thématique de la mise en connexion du monde par l'intermédiaire des paquebots et des lignes maritimes est ici saisie à l'aune des problématiques de l'histoire culturelle, de l'histoire de la colonisation et de l'histoire (trans-)impériale.

Depuis plus de vingt ans, la *Revue d'histoire maritime* met en lumière la recherche des historiens du monde entier sur l'histoire des relations que les hommes ont entretenues, siècle après siècle, avec les mers et les océans.

# Revue d'histoire maritime

33

Une mise en connexion du monde  
Paquebots et grandes lignes  
maritimes (XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles)

Les SUP sont un service général de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Sorbonne Université Presses, 2023

ISBN : 979-10-231-0740-1

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois/3d2s (Issigeac/Paris)

**SUP**

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. (33)(0)1 53 10 57 60

[sup@sorbonne-universite.fr](mailto:sup@sorbonne-universite.fr)

<https://sup.sorbonne-universite.fr>

## Revue dirigée par Olivier Chaline & Mathias Tranchant

Depuis le début de 2006, la *Revue d'histoire maritime* paraît deux fois l'an, au printemps et à l'automne. Les numéros comportent un dossier thématique.

Le précédent numéro (31-32) était consacré aux « Musées maritimes et identités ».

Le prochain numéro (34) aura pour thème « Mer et migrations ».

### Comité scientifique

Pascal Arnaud, commissaire général Vincent Campredon, Olivier Chaline, Olivier Forcade, Jean-François Klein, Jean-Marie Kowalski, Magali Lachèvre, Caroline Le Mao, Sylviane Llinares †, Sylvia Marzagalli, Christophe Prazuck, Mathias Tranchant, Thomas Vaisset.

### Secrétariat de rédaction

Agathe Couderc, Mathieu Feunteun, Alexandre Jubelin, Claire Laux, Pierre Le Bot, Caroline Le Mao (comptes rendus)

Le courrier est à adresser à  
Olivier Chaline  
Sorbonne université  
1 rue Victor Cousin  
75230 Paris cedex 05

Les ouvrages à recenser sont à adresser à  
Caroline Le Mao  
université Bordeaux-Montaigne  
UFR d'Histoire  
33607 PESSAC cedex

# Sommaire

Éditorial.....	6
Olivier Chaline	

## UNE MISE EN CONNEXION DU MONDE.

### PAQUEBOTS ET GRANDES LIGNES MARITIMES, XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> SIÈCLES

Une mise en connexion du monde. Paquebots et grandes lignes maritimes, XIX <sup>e</sup> -XX <sup>e</sup> siècles.....	11
Jean-François Klein, François Drémeaux & Thomas Vaisset	
L'alimentation des migrants européens à bord des navires transatlantiques, première moitié du XIX <sup>e</sup> siècle.....	17
Jean-Baptiste Schneider	
Relier les antipodes : la ligne d'Australie et de Nouvelle-Calédonie de la Compagnie des Messageries maritimes.....	33
Marie-Françoise Berneron-Couvenhes	
La transformation mondialisée de La Ciotat dans la deuxième moitié du XIX <sup>e</sup> siècle : les Messageries maritimes comme trait d'union impérial.....	53
Kalliopi Vasilaki	
Compétition en Méditerranée occidentale : Port-Vendres, Cette et la question du service maritime postal en direction de l'Algérie (1870-1893).....	73
Philippe Lacombrade	
Les marins coloniaux employés par les compagnies maritimes impériales britanniques (1860-1945).....	89
Justine Cousin	
Les Messageries maritimes au-delà de Suez au début du XX <sup>e</sup> siècle : lutttes syndicales et souveraineté dans les zones grises de l'Empire français.....	107
Charles Bégué Fawell	
Une traversée de l'océan Pacifique sous tension : les engagés sous contrat vietnamiens à bord du <i>Saint-François-Xavier</i> (1922-1927).....	123
Sarah Mohamed-Gaillard	
Le personnel du <i>France</i> : une aventure transatlantique.....	137
Anthony Fournier	
MARCOMO, un nouveau projet au service de l'histoire des marines marchandes.....	155
François Drémeaux & Thomas Vaisset	

## VARIA

Journaux de campagne et <i>logbooks</i> au temps de la guerre d'Indépendance américaine	
1. Les journaux français .....	165
Olivier Chaline	
2. Les <i>logbooks</i> britanniques .....	179
Richard Harding	
3. Croisons les sources .....	189
Olivier Chaline	
Le premier <i>cuirassé</i> japonais – le <i>Stonewall</i> – et la guerre civile japonaise de 1868-1869 .....	197
Éric Seizelet	

## CHRONIQUE

Sous le sceau du secret. Les coopérations internationales des Chiffres britannique et français, militaires et navals pendant la première guerre mondiale .....	223
Agathe Couderc	

## COMPTES RENDUS

Caroline Le Mao & Claire Steimer (dir.), <i>Le Sud-Ouest aquitain, la mer et l'outre- mer</i> , Bordeaux, Fédération historique du Sud-Ouest, 2022, 275 p. ....	235
Frédéric Mantiene, <i>Marins et protestantisme à La Tremblade et environs (XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle)</i> , Paris, Les Indes savantes, 2 <sup>e</sup> éd. revue et augmentée, 2022, 230 p. ....	238
Éric Schérer, <i>Les Marins français 1789-1830. Étude du corps social et de ses uniformes</i> , Paris, Bernard Giovanangeli éditeur/ musée national de la Marine, 2021, 255 p. ....	239

# *Varia*



LE PREMIER CUIRASSÉ JAPONAIS – LE STONEWALL –  
ET LA GUERRE CIVILE JAPONAISE DE 1868-1869

Éric Seizelet

Professeur émérite de langue et civilisation japonaises,  
université Paris Cité

En cette fin de la période d'Edo (1603-1867), le Japon est confronté à deux problèmes majeurs : l'usure d'un pouvoir féodal occupé par le même clan familial, celui des Tokugawa, depuis plus de deux siècles, et la menace occidentale du fait des pressions exercées sur les frontières de l'archipel par les grandes puissances, qui mettent à mal la politique multiséculaire d'isolement du Japon ou *Sakoku*. Depuis en effet la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, la multiplication des incursions étrangères, russes puis anglaises, françaises et américaines, dans les eaux japonaises, les demandes insistantes d'ouverture de relations politiques, économiques et commerciales, interpellent le pouvoir central à Edo (Tôkyô) - la capitale shôgunale - mais aussi les fiefs périphériques, en première ligne face à cette menace étrangère. La première guerre de l'opium (1839-1842) constitua pour les dirigeants japonais un véritable coup de tonnerre : ils se rendirent compte soudain qu'une *petite* puissance insulaire, la Grande-Bretagne, était capable non seulement d'opérer à des milliers de kilomètres de ses bases, mais aussi de mettre à genoux le géant chinois. D'autant plus que la seconde guerre de l'opium (1856-1860) marqua l'internationalisation du conflit anglo-chinois et se solda par une seconde défaite humiliante pour Pékin. Tout naturellement, les autorités japonaises se demandèrent si le pays disposait des moyens adéquats pour résister à la pression militaire occidentale et à la *diplomatie de la canonnière*. La réponse à cette question était largement négative : son artillerie côtière - obsolète - n'était pas capable, en termes de puissance de feu et de portée, de rivaliser avec les marines occidentales. Le Japon ne disposait pas de marine de guerre en bonne et due forme, il n'avait aucun bâtiment de haute mer, dont la fabrication même avait été prohibée aux seigneurs par les autorités en 1635, et sa flotte était cantonnée à des opérations de cabotage ou de transport qui ne lui permettaient guère d'affronter les eaux tumultueuses de la mer du Japon ou de l'océan Pacifique.

Pour sortir de l'impasse, au cours de l'automne 1842, le Bakufu<sup>1</sup> avait demandé aux fiefs de renforcer les défenses côtières, celles des domaines les plus exposés ainsi que de la baie d'Edo donnant accès à la capitale shôgunale, et il commença à s'engager sur la voie de la modernisation de son artillerie. Il prit également des initiatives administratives pour renforcer sa politique navale : institutionnalisation, le 7 août 1845, du Bureau de défense maritime, *kaibô gakari*, créé en 1792, et création, au printemps 1859, du corps des préfets délégués aux navires de guerre, *Gunkan bugyô*, en prélude à l'ouverture du port de Yokohama prévue par les traités de 1858 avec les Puissances. Enfin, le 17 octobre 1853, au lendemain de la première expédition du commodore américain Matthew C. Perry (1794-1858), il leva l'interdiction de construction de navires de grand gabarit et encouragea la fabrication de bâtiments de type occidental dans les fiefs. Pour ce faire, les Japonais n'eurent d'autre moyen que de faire appel aux Occidentaux pour acquérir les technologies et les savoir-faire nécessaires à la formation de marins et d'ingénieurs spécialisés en matière de génie maritime et d'artillerie navale, d'abord auprès des Hollandais présents à Nagasaki, puis des experts et négociants étrangers à Yokohama et plus tard à Yokosuka. Mais l'acquisition de ces compétences et les transferts de connaissances requis prenaient nécessairement du temps. Pour se constituer une marine moderne - et en particulier une véritable flotte de guerre - il apparut parfois plus expédient aux autorités japonaises, dans un premier temps, soit de commander directement des bâtiments aux chantiers navals étrangers, soit d'acheter aux Occidentaux des navires d'occasion plus ou moins transformés<sup>2</sup>. Historiquement d'ailleurs, au moins jusqu'aux lendemains de la guerre russo-japonaise de 1904-1905, la marine de guerre japonaise s'est d'abord constituée à partir d'une politique assidue d'acquisition et de recyclage de navires étrangers, auprès de la Hollande, des États-Unis, de la France, de la Grande-Bretagne et de la Prusse, avant que le pays disposât des capacités industrielles et des ressources humaines suffisantes pour se passer de l'expertise étrangère. Enfin, un certain nombre d'incidents ont incité le Bakufu à accélérer son programme de

1 Littéralement *gouvernement de la tente*: système politique dominé par la classe des guerriers ayant à sa tête un shôgun pris dans le clan Tokugawa et contrôlant quelque 266 fiefs semi-autonomes à la fin de la période.

2 Kaneko Eiichi, *Gendai nihon sangyô hattatsu-shi [Histoire du développement de l'industrie japonaise contemporaine]*, t. IX, *Zôsen [La Construction navale]*, Tôkyô, Gendai nihon sangyô hattatsu-shi kenkyûkai, 1964, p.8. Selon certaines estimations, sur les cent dix navires importés à la fin de la période d'Edo par le Bakufu et les fiefs entre 1854 et 1868, 82, soit 75 %, étaient à vapeur. Voir Sakamoto Kenzô, « Bakumatsu-ki yunyûsen to sono shuki » [« Les importations de navires à la fin de la période d'Edo et leurs principales machines »], *Nihon hakuyô kikan gakkai-shi*, vol. 18, n° 6, juin 1983, tableau récapitulatif des bâtiments importés, p.32-34. Parmi les fiefs, celui de Satsuma se distingua avec dix-sept navires, dont quinze à vapeur.

développement naval. Outre la double expédition du commodore Perry en 1853-1854, le plus déterminant à cet égard fut l'affaire du *Posadnik* en 1861 : entre avril et septembre de la même année, cette corvette russe placée sous le commandement de Nicolai Birilev (1829-1882) entreprit d'établir un embryon de base navale à Tsushima en profitant de son isolement géographique au milieu de la mer du Japon. Impuissant devant cette occupation, Edo avait été contraint de faire appel à la marine britannique de l'amiral James Hope (1808-1881) pour déloger les Russes. C'est à partir de cet incident que le Bakufu décida de se doter, en 1862, d'une flotte de quarante-cinq bâtiments, dont cinq frégates et neuf corvettes<sup>3</sup>.

Du point de vue épistémologique, l'étude de la naissance de la marine japonaise présente un intérêt certain car elle permet de croiser l'histoire des transferts de technologie militaire avec celle des relations internationales, dans lesquelles les enjeux technologiques et politiques sont étroitement imbriqués. Elle fait ressortir également les contradictions internes à ce processus de réception : d'un côté, pour se soustraire à l'appétit insatiable des Puissances, le Japon était contraint de se mettre à l'écoute de l'Occident, et donc de se placer durablement dans une position de dépendance à l'égard des États détenteurs et dispensateurs de ces technologies. De l'autre, en modernisant son appareil militaire, et en particulier sa marine, le Bakufu mettait ces mêmes Puissances dans une situation paradoxale : la dépendance techno-industrielle du Japon l'intégrait dans leurs sphères d'influence respectives, en même temps qu'elle lui fournissait des armes – au sens propre du terme – pour s'en émanciper, voire pour les retourner contre elles. Enfin, si l'historiographie militaire du Japon impérial est particulièrement riche, même en Occident, l'histoire de la marine impériale japonaise souffre d'un paradoxe : la littérature disponible en langues occidentales accorde une importance singulière aux opérations militaires, avec en point d'orgue la guerre du Pacifique, ses préparatifs et son déroulement. En revanche, les conditions de création et de développement de la marine japonaise avant même la restauration de Meiji n'ont suscité qu'un intérêt limité chez les chercheurs occidentaux,

3 Kaneko Tsunenori, *Heiki to senjutsu no nihon-shi* [Histoire du Japon à travers les armements et la tactique], Tôkyô, Chûô kôronsha, 2014, p. 217. Sur cet incident, voir Viktor Shmagin, « They Fear Us, yet Cling to Us: Russian Negotiations with Tsushima Domain Officials during the 1861 Tsushima Incident », *The International History Review*, vol. 39, n° 3/2017, p. 521-545. En langue japonaise : Hino Seizaburô, *Bakumatsu ni okeru Tsushima to Ei-Ro* [Tsushima et les rapports anglo-russes à la fin de la période d'Edo], Tôkyô, Tôkyô daigaku shuppankai, 1968, p. 334 sq. Le premier steamer acquis par le shôgunat fut, en 1855, le *Kankô Maru*, et le premier bâtiment de guerre à vapeur fut le *Kanrin Maru*, acquis en 1857. À l'exception de la canonnière en bois *Chiyodagata*, lancée en juillet 1863, tous les navires à vapeur de la flotte shôgunale furent d'importation étrangère. Motozuna Kazumichi, *Bakumatsu no jôkisen monogatari* [Histoire des navires à vapeur à la fin de la période d'Edo], Tôkyô, Seizandô shoten, 2004, p. 198 sq.

au-delà de la référence canonique aux méandres de la politique de modernisation et d'ouverture de l'archipel au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>4</sup>. Cet article se propose en conséquence, à la lueur notamment des documents diplomatiques étatsuniens et japonais, de revenir aux principes fondamentaux ayant guidé la construction de la marine japonaise, à travers le développement de la coopération navale nippo-américaine, dont l'histoire extraordinaire du *Stonewall*, qui participa à la guerre civile japonaise de 1868-1869, demeure le principal fleuron.

## LES MÉANDRES DE LA COOPÉRATION NAVALE NIPPO-AMÉRICAINNE

200

À première vue, Washington n'était qu'un partenaire parmi d'autres pays occidentaux disposant de capacités et d'experts en matière de construction navale. Historiquement, les États-Unis n'étaient pas les mieux placés par rapport à la Hollande, par exemple, avec laquelle le Japon entretenait des relations distantes mais régulières. Mais ils ne manquaient pas d'atouts : les deux expéditions du commodore Perry de 1853-1854 avaient réuni le plus grand nombre de navires de guerre ayant jamais croisé dans les eaux japonaises<sup>5</sup> : un spectacle à la fois impressionnant et intimidant. Et Perry était lui-même à l'origine du premier traité signé – le 31 mars 1854 – avec une puissance occidentale, celui de Kanagawa. Aussi Edo, dans un souci de diversification des partenariats possibles, envisagea de passer aux États-Unis une série de commandes militaires, mais dans un contexte troublé par l'évolution de la conjoncture politique dans les deux pays, dont témoigne la livraison tourmentée du *navire blindé Stonewall*.

4 Signalons néanmoins Abraham Feldman, « The Origin of the Japanese Navy », *The Historian*, vol. 7, n° 2, printemps 1945, p. 130-146; Seiho Arima, « The Western Influence on Japanese Military Science, Shipbuilding, and Navigation », *Monumenta Nipponica*, vol. 19, n° 3-4/1964, p. 352-379; John Curtis Perry, « Great Britain and the Emergence of Japan as Naval Power », *Monumenta Nipponica*, vol. 21, n° 3-4/1966, p. 305-321. En français : Élisabeth de Touchet, *Quand les Français armaient le Japon. La création de l'arsenal de Yokosuka (1865-1882)*, Rennes, PUR, 2003. La littérature japonaise sur ce sujet est évidemment beaucoup plus importante. Signalons quelques publications récentes : Kanazawa Hiroyuki, *Bakufu kaigun no kôbô* [*Splendeur et décadence de la marine du Bakufu*], Tôkyô, Keiô gijutsu daigaku shuppankai, 2017; Kamiya Daisuke, *Bakumatsu-ki, gunji gijutsu no kiban keisei – Hôjutsu, kaigun, chiiki* [*L'Établissement des fondements de la technologie militaire à la fin de la période d'Edo. Artillerie, marine, communautés locales*], Tôkyô, Iwata shoin, 2013; *id.*, *Bakumatsu no kaigun* [*La Marine de la fin de la période d'Edo*], Tôkyô, Yoshikawa kôbunkan, 2017.

5 Lorsque Perry se présenta pour la seconde fois devant la baie d'Uraga le 3 février 1854, il disposait de neuf vaisseaux, dont trois frégates à vapeur, et de cent sept canons de tous calibres.



1. Le *Stonewall*

## DES COMMANDES NAVALES FORTEMENT AFFECTÉES PAR LA CONJONCTURE INTÉRIEURE DANS LES DEUX PAYS

Le principe d'une coopération nippo-américaine en matière de construction navale avait été habilement inscrit dans le traité nippo-américain de Shimoda du 29 juillet 1858, négocié par celui qui allait devenir le doyen du corps diplomatique étranger dans l'archipel, l'américain Townsend Harris (1804-1878), premier représentant officiel d'un pays occidental au Japon<sup>6</sup>. Selon l'article X du traité :

Le gouvernement japonais est autorisé à construire ou à acheter aux États-Unis des navires de guerre, steamers, navires-marchands, baleiniers, canons, munitions de guerre et armes de toutes sortes et tout autre bien jugé nécessaire. Il a également le droit de recruter, aux États-Unis, et à son service, des marins et artisans de toutes sortes, ainsi que des spécialistes de l'armée et de la marine [...] <sup>7</sup>.

202

L'origine de cet article X se trouve vraisemblablement dans ce passage d'un entretien que Harris eut avec « Hotta, prince de Bitchu » le 12 décembre 1857, lors du premier round de négociations, au cours duquel l'envoyé américain lui expliqua la philosophie d'ensemble du projet de traité :

[...] Le Président considère les Japonais comme un peuple valeureux. Mais le courage, utile en temps de guerre, doit être subordonné à la connaissance des arts et des sciences. Et même le courage adossé à cette connaissance ne doit pas être surestimé. En cas de conflit, ce sont les navires à vapeur et les armes modernes qui sont les plus importants. Si la guerre devait éclater entre l'Angleterre et le Japon, c'est ce dernier qui en souffrira le plus. Et les dommages causés rien que sur les côtes du Japon seront très lourds<sup>8</sup> [...]

6 Pour une présentation générale de l'origine des relations nippo-américaines, voir Charles E. Neu, *The Troubled Encounter: The United States and Japan*, New York, John Wiley & Sons, 1975, ainsi que Makoto Yokibe & Tosh Minohara (dir.), *The History of US-Japan Relations*, Singapore, Palgrave MacMillan, 2017, en particulier le premier chapitre, p. 3-22.

7 *Treaties and Other International Agreements of the United States of America*, vol. 9, *Bilateral treaties (1776-1949): Iraq-Muscat*, Washington (DC), Department of State Publication 8615, 1972, p. 367.

8 Annexe de la lettre de Durham W. Stevens (1851-1908), secrétaire à la légation américaine à Tôkyô, au secrétaire d'État William M. Evarts (1818-1901) du 25 mars 1879 contenant le verbatim des négociations nippo-américaines du traité de 1858, *Foreign Relations of the United States, Papers Relating to the Foreign Relations of the United States 1878*, Washington, Government Printing Office, 1879, p. 629-630. Le « prince de Bitchu » n'était autre que Hotta Masayoshi (1810-1864), chef du conseil des doyens et seigneur du fief de Sakura. Voir également Townsend Harris, *The Complete Journal of Townsend Harris: First American Consul General and Minister to*

Harris partait donc du constat, à la lumière du précédent chinois, que le Japon n'était pas de taille à affronter la Grande-Bretagne. Tout au long des négociations, il fit valoir que les ambitions des États-Unis étaient purement commerciales, à la différence des autres puissances européennes mues par des motivations impérialistes, et qu'il s'était présenté seul, sans pression militaire – feignant au passage d'oublier que la présence américaine au Japon devait beaucoup à l'expédition précitée du commodore Perry. Une volonté de démarcation s'apparentant davantage à un artifice de négociation, et qui ne devait pas résister aux contraintes stratégiques imposées par la guerre civile américaine, moins de trois ans plus tard, qui obligea Washington à faire front commun avec les autres puissances occidentales au Japon.

Tout naturellement, Edo fit appel aux services de Harris le 14 août 1861, après la ratification du nouveau traité le 22 mai 1860, pour l'achat d'armements, la construction de deux bâtiments de guerre – une corvette et une frégate – et l'organisation de l'envoi de stagiaires<sup>9</sup>. Au cours de son séjour dans la capitale américaine pour transmettre les documents de ratification, la délégation japonaise avait en effet visité les chantiers navals de Washington et le 18 janvier 1861, les préfets aux Affaires étrangères, saisis par le Bakufu, avaient donné leur accord de principe à l'achat de bâtiments de guerre aux États-Unis et à la Grande-Bretagne, tout en recommandant que le Japon développât en urgence ses propres capacités en matière de construction navale<sup>10</sup>. Toutefois, la réponse de Washington fut décevante : les États-Unis n'étaient disposés qu'à envoyer des charpentiers au Japon. Harris était sur le départ et fit savoir au gouvernement japonais que la négociation de cette commande à Washington devait être menée par son successeur. En outre, comme les États-Unis étaient pris, depuis avril 1861, dans la guerre civile, la

*Japan*, éd. Mario Emilio Consenza, New York, Doubleday, Doran & Company, 1930, p. 484-486.

9 Ishin shiryô hensan-kai, *Ishin shiryô kôyô [Principaux documents relatifs à la Restauration]*, Tôkyô, Ishin shiryô hensan jimukyoku, 1941, t. III, p. 471 ; mémorandum des préfets aux Affaires étrangères aux préfets délégués aux navires de guerre Kimura Kaishû (1830-1901) et Inoue Kiyonao (1809-1868), dans *Zoku tsûshin zenran hennen no bu* (ZTZHB), *beikoku ôfuku shokan 3* [ministère japonais des Affaires étrangères, documents diplomatiques complets, partie chronologique, correspondance diplomatique avec les États-Unis, fasc. 3] ; dans *Tsûshin zenran henshû iinkai-hen* (éd.), *Zoku tsûshin zenran no bu 1 : bunkyû gannen* (désormais ZTZH), *beikoku ôfuku shokan 3 [Documents diplomatiques intégraux (suite) partie chronologique]*, vol. 1, année 1866, correspondance diplomatique avec les États-Unis 3], Tôkyô, Yûshôdô shuppan, 1983, p. 738-739. Le *Stonewall* fit partie des treize bâtiments achetés par le Bakufu aux États-Unis entre 1855 et 1868, représentant 38,2 % de ses achats de navires aux Occidentaux : Kamiya Daisuke (2017), *op. cit.*, p. 140-141.

10 Ishin shiryô hensankai-hen (éd.), *op. cit.*, t. III, p. 369 sq.

commande devait être différée jusqu'à l'issue du conflit, vraisemblablement parce que l'Union cherchait avant tout à mobiliser ses capacités de construction navale contre la Confédération. À la fin de l'été 1862, Robert H. Pruyn (1815-1882), second ministre résident des États-Unis au Japon (de 1862 à 1865), prêta une oreille plus favorable aux demandes japonaises. Jugea-t-il que l'incident précité de Tsushima constituait une opportunité pour relancer les discussions ? Se montra-t-il trop optimiste sur l'issue de la guerre civile américaine ? Était-il confiant dans ses propres capacités à convaincre Washington ? Toujours est-il que le 29 octobre 1862, soit quinze jours après avoir reçu les doyens Mizuno Tadakiyo (1833-1884) et Itakura Katsukiyo (1823-1889), Pruyn informa le département d'État de la nouvelle commande, portant sur trois bâtiments de guerre au lieu de deux comme précédemment convenu<sup>11</sup>. Sa mission était cependant particulièrement difficile : d'une part, les luttes d'influence entre le Bakufu et les *loyalistes* favorables à la restauration de l'autorité impériale s'intensifièrent au point que les chancelleries occidentales commencèrent à envisager sérieusement l'hypothèse d'une guerre civile au Japon, tandis que la répétition des agressions xénophobes mettait à l'épreuve les relations entre le Bakufu et les Puissances. D'autre part, l'éclatement de la guerre civile américaine ne créa pas un climat favorable aux exportations d'armement et le gouvernement shōgunal s'inquiéta, à juste titre, de l'incidence de la guerre de Sécession sur les contrats déjà conclus et les délais de livraison. Le ministre américain avait tenté de convaincre ses interlocuteurs que la guerre civile serait de courte durée et qu'elle offrait aux Japonais l'opportunité de bénéficier des innovations technologiques qu'elle induirait. Il mobilisa ses contacts à Washington et à New York, où devaient être construits les vaisseaux, pour faire aboutir la commande, arguant que même si cette dernière était relativement modeste - une canonnière et deux corvettes -, elle offrait du travail aux ouvriers américains des chantiers navals et pourrait être suivie d'autres plus importantes. Malheureusement, les années 1863 et 1864 se présentèrent sous des auspices défavorables : l'incendie suspect de la légation américaine, la multiplication des agressions contre les étrangers, y compris les diplomates en poste, les expéditions punitives conduites par les Occidentaux contre les fiefs de Chōshū et de Satsuma, rendus responsables de ces attaques, au cours des étés 1863-1864, obligèrent l'Union, militairement peu présente en Asie orientale - à la différence de Londres et de Paris - à faire cause commune avec les autres puissances présentes au Japon<sup>12</sup>.

11 Sur cet entretien, *ibid.*, t. IV, p. 154.

12 Dans la nuit du 25 au 26 juin 1863, c'est un navire marchand américain, le *Pembroke*, qui essuya le premier les tirs de deux bâtiments du fief de Chōshū : le *Kigai Maru* (10 canons), d'origine britannique, et le *Kōshin Maru* (6 canons), construit avec le concours des Hollandais de Nagasaki. À l'époque, la flottille de guerre du fief comprenait quatre navires de type occidental, dont un steamer.

L'Union était certes prête à conserver et à développer ses liens d'amitié avec le Japon, mais pas au détriment de la solidarité occidentale, ni de la sécurité des biens et de ses propres ressortissants dans l'archipel. Au cours de l'automne 1864, le président Abraham Lincoln (1809-1865) émit une série d'*executive orders*, différant puis suspendant la livraison des bâtiments : une mesure de rétorsion ouvrant de surcroît la possibilité de mettre, le cas échéant, les bâtiments ainsi préemptés à la disposition de l'Union afin de renforcer les opérations de blocus contre la Confédération. Il ne semble pas, à la lumière des documents disponibles, que cette décision présidentielle ait été transmise au gouvernement japonais. Celui-ci avait déjà rechigné lorsque le ministre américain avait réclamé une rallonge financière. Les navires avaient été payés - 860 000 dollars mexicains - en avril 1863. Edo était en droit d'attendre qu'ils fussent livrés dans les meilleurs délais et le gouvernement japonais fit part de son impatience<sup>13</sup>. Pruyun, soupçonné par le Sénat américain de prise illégale d'intérêts et de favoritisme, s'en trouva d'autant plus embarrassé qu'il avait annoncé, le 14 avril 1865, son départ du Japon, officiellement pour *raisons de santé*, laissant à Anton L. C. Portman, le chargé d'affaires par intérim, la gestion de ce dossier épineux<sup>14</sup>. Pris de court, Edo annonça à ce dernier, le 20 mai 1865, que dans ces conditions, la commande de deux des bâtiments était annulée : seule la canonnière *Fujiyama* arriva finalement au Japon le 23 janvier 1866<sup>15</sup>. Portman, au lieu de blâmer Pruyun, qui était son supérieur, fit valoir auprès de ses interlocuteurs japonais que Washington avait été contraint de céder aux pressions de Londres en vue de la suspension des contrats d'armement et de construction de navires, du fait de la position jugée ambiguë du Bakufu sur l'expulsion des *barbares étrangers*, *Jōi*,

13 Missive des doyens à Pruyun en date du 23 avril 1865, dans Ishin shiryō hensan jimukyoku-hen (éd), *Dai nippon ishin shiryō kōhon* [Documents manuscrits de l'histoire du Grand Japon, désormais DNISK], Tôkyô, Tôkyô daigaku shiryō hensanjo [Institut d'historiographie de l'Université de Tôkyô], doc n° 2280, microfilm KE010-0108, folios 72-74. Pruyun devait quitter le Japon cinq jours plus tard.

14 Pruyun est une figure controversée de la diplomatie américaine : spéculateur hâbleur et âpre au gain pour les uns, il a su, pour les autres, préserver les intérêts américains dans un environnement compliqué. Sur son action au Japon, voir Edwin B. Lee, « Robert H. Pruyun in Japan, 1862-1865 », *New York History*, vol. 26, n° 2, avril 1985, p. 123-139; Mark D. Ericson, « Yankee Impertinence, Yankee Corruption: The Tokugawa Shogunate and Robert Pruyun (1862-1867) », *The Journal of American-East Asian Relations*, vol. 6, n° 4, hiver 1997, p. 235-260; Susanna Fessler, « Gunboat Diplomacy of a Different Kind: Robert H. Pruyun and Japan's Purchase of U.S. Warships (1862-1865) », *The Journal of American-East Asian Relations*, vol. 27, n° 1, mars 2020, p. 29-57. Griffis est sans doute celui qui a été le plus sévère à l'égard de Pruyun : fustigeant l'alignement sur Londres, « apôtre des massacres et de la force aveugle » au Japon, il regretta que les États-Unis fussent embarqués « dans une entreprise outrageuse d'extorsion de fonds à l'encontre d'une nation faible » (William Elliott Griffis, *The Mikado's Empire*, New York, Harper, 1876, p. 595).

15 Ishin shiryō hensankai, *op. cit.*, t. VI, p. 95.

et des provocations militaires des fiefs de Chôshû et de Satsuma<sup>16</sup>. À l'époque, en 1863-1864, la Maison blanche, engagée dans la guerre de Sécession qui avait accru les tensions avec la Grande-Bretagne, avait jugé bon de ne pas ouvrir un nouveau contentieux à propos de la livraison d'armes au Japon.

#### LE STONEWALL: UN BÂTIMENT AU DESTIN HORS NORMES

206

En dépit des démêlés avec Pruyn, auquel on ne pouvait pourtant imputer la responsabilité entière de la politique dilatoire de Washington puisqu'il avait attiré l'attention d'Edo sur l'impact défavorable des agressions xénophobes, le Bakufu n'avait pas renoncé, bien au contraire, à moderniser sa marine, notamment après l'échec de la seconde expédition militaire contre le fief séditieux de Chôshû (juillet-octobre 1866). En septembre 1866, il avait demandé au nouveau ministre résident américain, Robert Van Valkenburgh (1821-1888), d'intercéder auprès de Washington pour l'achat de huit navires de guerre<sup>17</sup>. Le contexte de cette nouvelle demande était en outre plus favorable : la guerre de Sécession était terminée et le gouvernement américain avait levé l'embargo sur les ventes d'armements. En définitive, plutôt que de laisser à Robert Van Valkenburgh le monopole des négociations, Edo envoya à Washington au printemps 1867, avec l'accord du ministre, une délégation dirigée par Ono Tomogorô (1817-1898), un *samurai* du fief de Kasama, spécialisé dans les questions maritimes et financières ainsi que dans les mathématiques<sup>18</sup>. Sa mission était double : obtenir le remboursement partiel des sommes engagées pour le contrat précédent, qui n'avait pas été totalement honoré, et acheter un nouveau navire avec les sommes récupérées. Sur place, et par l'entremise un peu forcée de l'ancien ministre américain au Japon Robert H. Pruyn,

16 Compte-rendu de la rencontre entre Portman et les préfets aux Affaires étrangères en date du 23 avril 1866, dans Tsûshin zenran henshû iinkai-hen (éd), *op. cit.*, vol. 29, *ruishû no bu senkan* [partie thématique, les navires], Tôkyô, Yûshôdô, 1987, p. 904-905.

17 *Ishin shiryô hensankai, op. cit.*, t. VI, p. 570.

18 Ono avait également fait partie de la délégation japonaise qui s'était rendue à Washington en 1860 pour la ratification du traité signé par Harris, et il avait acquis ses compétences maritimes au Centre d'entraînement de la marine de guerre de Nagasaki [Nagasaki kaigun denshûjo], créé en collaboration avec les Hollandais au cours de l'hiver 1855-1856 ; voir à ce propos la dépêche n° 11 de Valkenburgh à Seward, Yedo, 19 février 1867, dans *Executive Documents Printed by Order of the House of Representatives during the Second Session of the Fortieth Congress (1867-1868)*, Washington, Government Printing Office, 1868, vol. 1, *Diplomatic Correspondence*, p. 24-25. Sur l'acte de décembre 1866 d'affectation d'Ono au projet de mission aux États-Unis, voir Keizai zasshisha-kô (éd.), *Tokugawa jikki* [Chroniques véridiques des Tokugawa], Tôkyô, Keizai zasshisha, 1905-1907, t. V, p. 970-971. L'acte officiel de nomination avec les lettres de pleins pouvoirs date du 16 février 1867 : *Ishin shiryô hensankai, op. cit.*, t. VII, p. 17.

des négociations s'ouvrirent avec le secrétaire d'État William H. Seward (1801-1872) et le secrétaire à la Marine Gedeon Welles (1802-1878). La délégation fut reçue, le 3 mai 1867, par le Président américain Andrew Johnson (1808-1875), vice-président au moment de l'assassinat du Président Abraham Lincoln le 14 avril 1865, et dont il avait pris la succession. Les deux parties se mirent d'accord sur la cession du cuirassé *Stonewall* pour un montant de 400 000 dollars, dont 300 000 payés sur place, le reste devant être soldé par le gouvernement japonais par l'intermédiaire de la légation. De retour au Japon, Ono rendit compte au conseil des doyens du succès de sa mission le 29 juillet 1867<sup>19</sup>.

Le *Stonewall* était un navire de guerre dont l'histoire était assurément peu banale. En octobre 1864, ce bâtiment était sorti des chantiers navals Louis Arman à Bordeaux pour le compte de la marine égyptienne, laquelle servait en réalité de prête-nom à la Confédération. Washington avait eu vent de la manipulation, qui constituait une violation manifeste de la neutralité de Paris dans la guerre de Sécession, et le contrat avait été annulé à la demande de Napoléon III<sup>20</sup>. Par la suite, le cuirassé fut proposé au Danemark, avant d'être à nouveau revendu subrepticement par les chantiers navals bordelais à la Confédération. Commença pour le *Stonewall*<sup>21</sup>, alors commandé par le capitaine sudiste Thomas Jefferson Page (1808-1899), un périple qui le conduisit à Quiberon en janvier 1865, puis en Espagne, au Portugal, aux Bahamas et à Cuba, échappant aux trois navires de l'Union - l'*USS Kearsarge*, le *Niagara* et le *Sacramento* - lancés à sa poursuite, mais visiblement peu désireux de se frotter à un navire blindé, tandis que s'engageait

- 19 *Ibid.*, p. 168. Sur le second séjour d'Ono en Amérique et les négociations avec Washington, voir Fujii Tetsuhiro, *Ono Tomogorô no shôgai. Bakumatsu Meiji no tekunokurâtô* [Biographie d'Ono Tomogorô. Les technocrates de la fin du Bakufu et de l'époque de Meiji], Tôkyô, Chûô kôronsha, 1985, p. 101-122 ; *Ono Tomogorô beikoku ôfuku nikki* [Chroniques journalières du voyage en Amérique d'Ono Tomogorô], dans *DNISK*, *op. cit.*, doc n° 2905, microfilm KE132-1021, folio 136-164 ; Ishin-shi gakkai hensan (éd.), *Bakumatsu ishin gaikô shiryô shûsei* [Recueil de documents diplomatiques de la fin de l'époque d'Edo et de la Restauration], Tôkyô, Zaisei keizai gakkai, 1944, t. VI, p. 273 sq. Sur le montant de la cession, voir dépêche n° 19 de Seward à Valkenburgh, Washington, 6 juillet 1867, dans *Executive Documents...*, vol. 1, *Diplomatic Correspondence*, *op. cit.*, p. 45. Sur la satisfaction des autorités japonaises à l'issue de la mission, voir la dépêche n° 52 de Valkenburgh à Seward, Yedo, 7 octobre 1867, dans *ibid.*, p. 64.
- 20 Au sujet des relations franco-américaines pendant la guerre de Sécession, voir John Bigelow, *France and the Confederate Navy (1862-1868). An International Episode*, New York, Harper & Brothers, 1888, ainsi que Lynn M. Case et Warren F. Spencer, *Civil War Diplomacy. The United States and France*, Philadelphia, University of Pennsylvania Press, 1970.
- 21 D'après le surnom du général confédéré Thomas J. Jackson (1824-1863), héros sudiste de la guerre de Sécession, mort en mai 1863 des suites d'un tir ami lors d'une patrouille de reconnaissance au moment de la bataille de Chancellorsville.

un bras de fer diplomatique avec les États concernés pour que le *Stonewall* ne soit pas considéré comme un navire belligérant au regard du droit international, mais comme un bâtiment pirate. Ce fut finalement à Cuba, en mai 1865, qu'on apprit sur ce dernier la fin de la guerre de Sécession, et qu'il fut récupéré par l'Union auprès des Espagnols moyennant finances<sup>22</sup>.

Pour les États-Unis comme pour le Bakufu, cette transaction était profitable : outre une plus-value confortable – les Espagnols avaient rétrocédé le bâtiment pour 16 000 dollars -, le litige ouvert depuis 1863 autour de l'annulation partielle du précédent contrat était clos. En outre, avec la fin de la guerre de Sécession, l'Union avait hérité d'importants surplus militaires excédant les besoins de la défense du pays<sup>23</sup>, dont la liquidation pouvait servir d'appoint à un budget fédéral perclus par la guerre civile. Le *Stonewall* faisait partie de ces surplus. Ancré sur le Potomac, le cuirassé, désarmé, aurait peut-être été promis au démantèlement si la demande japonaise n'était pas parvenue à point nommé. Du côté japonais, l'acquisition du *Stonewall* constituait un morceau de choix pour la marine shôgunale : un bâtiment de 1 800 tonnes, de 60 mètres de long, d'une puissance de 1 200 chevaux-vapeur, servi par un équipage de quarante-neuf à cent trente hommes, pourvu initialement de trois canons rayés Armstrong, dont un de 200 livres et deux de 70 livres, avec une vitesse maximale de 10,5 nœuds. Les canons étaient pourvus d'un système de pivot, ou *pivoting slide carriage*, compensant leur nombre réduit par la possibilité de tenir constamment sous leur feu les cibles ennemies<sup>24</sup>. Le fief *loyaliste* de Satsuma était d'ailleurs conscient de la valeur supposée des *ironclads* : au printemps 1865, il avait envoyé en Grande-Bretagne, en secret, une mission d'études qui visita un chantier naval écossais spécialisé dans la construction de navires renforcés par des plaques de blindage. La transaction n'avait pu se faire par suite d'un désaccord sur les modalités de paiement<sup>25</sup>. À noter que le *Stonewall* n'était pas le navire le plus

22 Sur l'histoire du *Stonewall* avant son rachat par le Japon, voir Edwin Strong, Thomas Buckley & Annetta St. Clair, « The Odyssey of the CSS *Stonewall* », *Civil War History*, vol. 30, n° 4, décembre 1984, p. 306-323, et Robert W. Munson, « *Stonewall*: The Confederate that Went to Japan », *Sea Classics*, vol. 50, n° 2, février 2017, p. 38-41 et 52-53.

23 Missives des préfets de la Marine, *Kaigun bugyô*, des Affaires étrangères, et des préfets délégués aux navires de guerre, aux doyens, 3 et 8 décembre 1866, dans *DNISK*, *op. cit.*, n° 2677, p. 104-107.

24 Nihon hakuyô kikan-shi henshû iinkai-hen (éd.), *Teikoku kaigun kikan-shi* [Histoire des machines de la marine impériale], Tôkyô, Hara shobô, 1975, t. 1, p. 201-202. Sur l'industrie navale de la Confédération, voir David G. Surdam, « The Confederate Naval Build Up: Could More Have Been Accomplished? », *Naval War College Review*, vol. 54, n° 1, hiver 2001, p. 107-127.

25 Kagoshima-ken ishin shiryô hensanjo (éd.), *Kagoshimaken shiryô* [Documents du département de Kagoshima], *Tamazato shimazuke shiryô* 3 [Archives de la famille Tamazato-Shimazu, 3], Kagoshima, Kagoshima-ken ishin shiryô hensanjo, t. III,

imposant de la flotte shôgunale : la frégate *Kaiyô Maru*, commandée aux chantiers navals hollandais Cornelis Gips & Zonen à Dordrecht en 1862, et mise en service en août 1866, était un navire à vapeur de 2 590 tonnes, 72 mètres de long, avec 429 hommes d'équipage et trente-quatre canons dont dix-huit canons Krupp<sup>26</sup>. Cette commande aux chantiers hollandais faisait d'ailleurs suite à la fin de non-recevoir opposée par le ministre américain Townsend Harris<sup>27</sup>. En clair, l'arrivée prochaine du *Stonewall* dans la flotte shôgunale, combinée à la puissance de feu du *Kaiyô Maru* qui avait rejoint Yokohama fin avril 1867, conférait à cette dernière un avantage certain sur celle des fiefs de Chôshû, Saga et Satsuma qui constituait alors l'ossature de la marine à disposition du camp *loyaliste*, car la Cour impériale de Kyôto ne disposait pas de sa propre flotte. Ce n'était donc pas tant sa vitesse ou la puissance de son armement qui faisaient la force du *Stonewall*, que sa structure qui le rendait pratiquement invulnérable aux coups ennemis et ses capacités de tir.

Compte-tenu de la levée des principaux obstacles politiques et militaires, et même si les attentats xénophobes n'avaient pas disparu, le Bakufu pouvait espérer disposer du *Stonewall*. Le commandant George Brown (1835-1913), qui avait fait partie de l'escadre du blocus de l'Atlantique nord et s'était distingué dans la bataille navale de Palmyra sur le Mississipi en février 1863, fut chargé de convoyer le vaisseau jusqu'au Japon avec à son bord deux Japonais de la mission Ono : Ogasawara Kenzô (?-1885) et Iwata Heisaku (1828-1902), un officier de marine passé, comme Ono, par le Centre d'entraînement de la marine de guerre de Nagasaki, avec pour objectif de se familiariser avec les caractéristiques et le pilotage du navire. Le *Stonewall* quitta Washington en août 1867, descendit l'océan Atlantique, puis traversa le Pacifique via le détroit de Magellan et Hawaï pour ravitaillement en charbon. Durant ce long périple, la conjoncture politique au Japon même avait rapidement évolué : face à la polarisation de la situation intérieure, le 9 novembre 1867, dans un geste d'apaisement, le shôgun Tokugawa Yoshinobu avait formellement remis le pouvoir entre les mains de la Cour impériale de Kyôto, mais le 3 janvier 1868, la faction dure du courant *loyaliste* avait proclamé le *retour à l'antique monarchie*, aboli l'office shôgunal puis, à la suite des combats opposant, à Toba-Fushimi, les loyalistes impériaux aux partisans de l'Ancien Régime, déclaré hors la loi le dernier shôgun et ses partisans, en tant qu'*ennemis*

1994, n° 1107, p. 472; t. III, n° 1108-001 à 004, p. 472; t. III, n° 1224, p. 730; t. IV, 1995, n° 1252, p. 19.

26 À l'origine, les Hollandais avaient proposé un *ironclad*, mais le gouvernement japonais avait refusé car ce procédé aurait entraîné des délais supplémentaires de livraison.

27 Furuta Ryôichi, « Bakumatsu ni okeru kaigun no sôsetsu » [« La création de la marine à la fin de la période d'Edo »], *Shirin*, vol. 27, n° 2, 1922, p. 249; Kawashikura Kiyoshi, *Gunkan Kaiyô maru. Esashi he no kôseki* [Le Navire de guerre Kaiyô Maru. Sa trace jusqu'à Esashi], Tôkyô, Kyôiku shoseki, 1990, p. 43.

*de la Cour, Chôteki*. Le *Stonewall* n'arriva pour sa part au Japon, à Yokohama, que le 23 avril 1868, soit plus de trois mois après la proclamation de la Restauration, et en pleine guerre civile<sup>28</sup>.

## LE STONEWALL DANS LA GUERRE CIVILE JAPONAISE DITE DE BOSHIN<sup>29</sup>

Pour les chancelleries, la chute du shôgunat, qui avait été l'interlocuteur privilégié des Puissances dans les difficiles négociations sur les traités et l'ouverture de nouveaux ports à la présence occidentale, et la guerre civile japonaise qui s'ensuivit inaugurèrent une période d'incertitudes. Le sort du bâtiment fut d'abord lié à l'attitude des légations à l'égard du conflit, avant que la levée de la déclaration de neutralité autorisât la participation du vaisseau à la bataille de Hakodate, mais sous les couleurs du camp impérial.

210

### LE GEL DE LA LIVRAISON DU STONEWALL ET LA NEUTRALITÉ DES PUISSANCES

Les légations étrangères étaient conscientes de l'affaiblissement du Bakufu depuis les années 1860, mais les Puissances en avaient tiré des conséquences divergentes. Paris, sous l'impulsion de son ambassadeur au Japon Léon Roches (1809-1900), avait fait le choix d'encourager les réformes politiques et militaires du shôgunat et le représentant français avait même incité le shôgun déchu, qui n'avait pu s'y résoudre, à prendre la tête de la résistance armée contre les *factieux* entourant la Cour de Kyôto. Londres, sans couper les ponts avec Edo, avait pris langue avec le camp loyaliste, en particulier avec le fief de Satsuma. Quant à Washington, qui avait *forcé* l'ouverture de l'archipel en 1853-1854 avec l'expédition du commodore Perry, la guerre civile américaine ne lui avait pas permis de jouer un rôle à la hauteur de ses ambitions. La France et la Grande-Bretagne en avaient profité pour occuper une position dominante dans l'archipel et se substituer progressivement à la Hollande, l'interlocuteur *historique* d'Edo en matière de politique étrangère. Autant dire que le successeur de Pruyne, Valkenburgh, n'avait guère les moyens de rivaliser avec ses homologues français et britannique. Quoi qu'il en soit, pour

---

28 Lettre du commandant Brown au ministre résident Robert Van Valkenburgh, en date du 23 avril 1868, et accusé de réception, daté du lendemain, du ministre américain, dans *Executive Documents printed by Order of the House of Representatives, Third Session of the Fortieth Congress 1868-1869*, Washington, Government Printing Office, 1869, t. I, première partie, p. 731.

29 *Boshin sensô*. Appellation couramment utilisée pour désigner la guerre civile japonaise de 1868-1869, selon le système de computation sexagésimal du temps d'origine chinoise, avant l'introduction du régime calendaire occidental en 1873.

l'ensemble des légations, le changement de régime et la guerre civile constituaient une équation à deux inconnues : fallait-il reconnaître le gouvernement impérial en tant que nouvelle autorité légitime au Japon, alors que l'issue de la guerre civile restait incertaine, en dépit des premiers succès militaires loyalistes à Toba-Fushimi fin janvier 1868 ? Quel sort faire aux commandes militaires passées par le Bakufu ? Le gouvernement américain, ayant proclamé comme les autres puissances, le 18 février 1868, sa neutralité dans le conflit opposant les loyalistes impériaux aux partisans de l'ancien shôgun, le navire, rebaptisé *Kôtetsu*, resta à quai sur initiative de la légation, mais sous pavillon américain<sup>30</sup>.

Le gel de la livraison du *Stonewall* répondait aux attentes des Puissances, qui craignaient que cette dernière ne prolongeât les hostilités et ne nuisît ainsi au commerce avec le Japon. Valkenburgh s'inquiéta en particulier des conséquences d'une course aux armements maritimes entre le Taikun<sup>31</sup> et les loyalistes, et considéra que la possession du *Stonewall* n'allait pas seulement conférer au Taikun la maîtrise des mers, mais lui donnerait également la possibilité de bloquer les ports de Hyôgo, Ôsaka et Nagasaki, « entravant de ce fait tout commerce, et mettant en danger les vies et les biens de nos compatriotes<sup>32</sup> ». Cependant, cette décision ne satisfaisait ni le nouveau gouvernement impérial, ni les partisans

30 Ishin shiryô hensankai, t. VIII, p. 554; dépêche n° 47 de Valkenburgh à Seward, Yokohama, 28 avril 1868, dans *Executive Documents...*, 1869, vol. 1, *op. cit.*, p. 733. Au départ, le département d'État s'opposa à l'initiative de Valkenburgh au motif que le droit international n'autorisait pas les États-Unis à suspendre la livraison au gouvernement japonais d'un bâtiment aux couleurs japonaises, « dont les officiers et membres d'équipage sont des employés du gouvernement japonais et non au service des États-Unis » (dépêche n° 51 de Seward à Valkenburgh, Washington, 30 avril 1868, dans *ibid.*). Un mois plus tard, le département d'État reconnaissait toutefois que, devant la difficulté à identifier l'autorité propre à la remise du navire, la légation avait agi sous l'empire de la force majeure, dans l'intérêt de la paix et avec l'accord des autres Puissances (dépêche n° 52 de Seward à Valkenburgh, Washington, 20 mai 1868, dans *ibid.*, p. 734-735). Il semble que du côté de Washington, on se soit surtout préoccupé d'avoir pour interlocuteur un gouvernement « accepté et approuvé par le peuple japonais », capable de payer les arrérages du vaisseau (dépêche n° 53 de Seward à Valkenburgh, Washington, 8 juin 1868, dans *ibid.*, p. 755). Sur l'embarras de Seward concernant la situation au Japon et pour déterminer à qui délivrer le *Stonewall* : « Nous attendons du peuple japonais qu'il nous fasse savoir qui est à la tête de cet Empire. Une question qui, d'après les derniers développements au Japon, s'avère très difficile et plonge les étrangers dans la perplexité. » (Dépêche n° 66 de Seward à Valkenburgh, Washington, 4 septembre 1868, dans *ibid.*, p. 811.) Et encore : « Nous sommes en attente d'une solution à ces complications politiques au Japon de sorte que vous soyez enfin soulagé de ce fardeau. » (Dépêche n° 92 de Seward à Valkenburgh, Washington, 12 novembre 1868, dans *ibid.*, p. 838.)

31 Titre habituellement donné par les Occidentaux au shôgun.

32 Dépêche n° 12 de Valkenburgh à Seward, Hyôgo, 24 février 1868, dans *Executive Documents...*, 1869, vol. 1, *op. cit.*, p. 671-672.

de l'Ancien Régime. La déclaration de neutralité obligeait les Puissances à ne pas interférer militairement en faveur de l'un ou l'autre camp. Elle offrait aussi l'avantage de gagner du temps en attendant l'évolution ultérieure des hostilités. Il n'en est pas moins vrai qu'en dépit de cette déclaration, le *Stonewall* se trouva pris au centre d'une querelle de légitimité. D'un côté, la Cour impériale se fit fort de réclamer la levée de la neutralité au motif qu'elle était devenue le seul et unique gouvernement légitime du pays, et que le fait qu'elle se soit substituée au shōgunat ne devait pas entraver la livraison du bâtiment. Il s'agissait, dans les deux cas, d'une commande publique devant être normalement remise au gouvernement en place, car les biens et possessions du Taikun lui avaient été transférés. De l'autre, pour les tenants de l'Ancien Régime, le *Stonewall*, négocié et payé par le shōgunat, devait être légitimement remis aux partisans du clan Tokugawa en tant que continuateurs et héritiers du shōgunat, et non à la Cour de Kyōto. Non qu'ils ne reconnussent pas l'autorité de principe de la Cour, mais ils contestaient la manipulation du jeune empereur Mutsuhito - le futur empereur Meiji - par une poignée de fiefs séditieux agissant de conserve avec un quarteron de nobles de Cour, autrefois sanctionnés, ayant pris l'initiative de renverser par la force - et à leur seul profit - le système shōgunal, et qui portaient selon eux la responsabilité entière des troubles actuels. De ce fait le ministre américain, tout en confirmant que le *Stonewall* ne serait pas remis aux Japonais, se trouva pris entre les pressions contradictoires du gouvernement impérial et du vice-commandant en chef de la flotte shōgunale, Enomoto Takeaki (1836-1908)<sup>33</sup>.

33 Dépêche n° 65 de Valkenburgh à Seward, Yokohama, 3 juillet 1868, dans *ibid.*, p. 763. Dans cette dépêche, le ministre américain transmet plus particulièrement les appréhensions d'Enomoto relatives à une rumeur selon laquelle le Mikado pourrait se déplacer de Kyōto à Ōsaka pour prendre personnellement livraison du bâtiment. La première demande du gouvernement impérial de levée de la proclamation de neutralité datait du 13 juin 1868, arguant que le Japon était désormais *pacifié* - ce qui était loin d'être le cas - et que rien ne s'opposait désormais à la livraison du vaisseau au Mikado. Le 28 septembre, les représentants du gouvernement impérial revinrent à la charge au sujet de la remise du *Stonewall* en se déclarant prêts à en payer les frais de maintenance depuis qu'il était à quai (dépêche n° 97 de Valkenburgh à Seward, Yokohama, 18 septembre 1868, dans *ibid.*, p. 821). Les frais de maintenance à la charge de la légation, calculés d'après les estimations du commandant Brown, se montaient selon Valkenburgh, en mai 1868, à l'équivalent de 12 000 à 13 000 dollars mexicains pour trois mois (dépêche n° 44 de Valkenburgh à Seward, Yokohama, 27 avril 1868, dans *ibid.*, p. 730). Le 11 décembre 1868, les responsables des Affaires étrangères japonais ne cachaient pas leur volonté de poursuivre les pourparlers avec la légation américaine pour obtenir la levée de la déclaration de neutralité et la livraison du *Stonewall* afin « qu'il participe aux opérations de neutralisation de la flotte rebelle » (lettre des administrateurs aux Affaires étrangères au préfet de Kanagawa Terajima Munenori du 11 décembre 1868, Gaimushō gaikō monjo hensanbu (éd.), *Dai nippon gaikō monjo* [Documents diplomatiques du Grand Japon, désormais DNGM], Tôkyô, Nihon kokusai kyōkai,

Du côté des fiefs du Nord, plusieurs réunions se tinrent également, au cours de l'été 1868, au siège du gouvernement de Niigata afin d'étudier la possibilité de rassembler l'argent du reliquat, réunions auxquelles participa Edward, l'un des frères Schnell : des intermédiaires étrangers interlopes, ayant travaillé pour les légations allemande et suisse, et ayant vanté aux *rebelle*s du Nord leur entregent pour se procurer des armes, sans que l'on sache si cette dernière initiative avait été prise en concertation avec Enomoto<sup>34</sup>.

Cette querelle de légitimité s'est cristallisée autour du *Stonewall* mais elle concernait plus largement l'ensemble de la flotte shôgunale, les partisans de l'Ancien Régime n'étant nullement disposés à transférer l'essentiel de cette flotte au nouveau gouvernement. Par ailleurs, la déclaration de neutralité n'avait d'incidences que sur les commandes publiques. Elle n'empêcha pas les transactions *privées* d'armements entre les fiefs et les négociants étrangers de Yokohama, où se retrouva une partie des stocks militaires accumulés lors de la guerre civile américaine. À tel point qu'à plusieurs reprises, le nouveau gouvernement se plaignit auprès des légations de la prolifération de ces transactions au profit des fiefs rebelles du Nord de l'archipel, qui violaient, selon lui, le principe de neutralité, et ne pouvaient s'être faites qu'avec la négligence, ou pire, l'appui tacite ou la complicité des légations. Un schéma à vrai dire bien connu, puisque durant la guerre de Sécession l'Union avait protesté, dans des termes similaires, contre l'attitude de Paris et de Londres, suspectés de fermer les yeux ou de favoriser en sous-main les manœuvres des agents confédérés infiltrés en vue de se procurer ou de faire fabriquer des navires dans les chantiers navals français et britanniques. L'équipée du *Stonewall* avait été particulièrement emblématique de ces dérives.

Indépendamment de la question de savoir à qui le *Stonewall* devait être transféré, et même si le gouvernement impérial arguait de l'urgence à le lui livrer, il restait une autre question épineuse à résoudre : comment réunir la somme de 100 000 dollars et les intérêts qu'il restait à verser ? Le nouveau gouvernement impérial, impécunieux, confia à un jeune fonctionnaire des Affaires étrangères, Mutsu Munemitsu (1844-1897), le soin de réunir, le 14 juin 1868, une quinzaine des plus riches commerçants et négociants de la région d'Ôsaka pour obtenir un prêt de plusieurs centaines de milliers de *ryô* sur quatre mois. Il en obtint 120 000, non sans d'âpres discussions sur le montant des contributions de chacun, et après

1936, t. I, fasc. 2, document n° 624, p. 514). Dans le même sens, voir la lettre du vice-préfet aux Affaires étrangères Higashikuze au ministre américain du 12 décembre 1868, dans *ibid.*, document n° 626, p. 17.

34 Adachi Yoshio, « Urabe Nagato nikki to edowâdo suneru » [« Notes journalières d'Urabe Nagato et Edward Schnell »], *Niigata seiryô tanki joshi daigaku kenkyû hôkoku*, vol. 10, 1980, p. 1-14.

les avoir menacés de réquisition – du moins selon les dires de Fukuzawa Yukichi (1835-1901), le grand intellectuel des *Lumières* japonaises, qui avait participé à la mission Ono<sup>35</sup>. Cependant, comme les Américains persistaient à ne pas livrer le *Stonewall* pour cause de prolongation de la guerre civile, cet argent fut affecté principalement au financement de la campagne contre le corps d'élite de l'ancienne armée shôgunale, le *Shôgitai*, culminant avec la bataille d'Ueno, près d'Edo, le 4 juillet 1868<sup>36</sup>.

214 Pour finir, y eut-il une tentative d'intrusion dans le *Kôtetsu*? Le stationnement prolongé du vaisseau pouvait certes exciter les convoitises et la curiosité. Si l'on en croit une relation tardive (1896) de Yamauchi Rokusaburô (1838-1923), qui fit office de secrétaire et d'interprète après d'Enomoto Takeaki, et alla deux fois en Europe – à l'occasion de l'ambassade Ikeda de 1863, et de la délégation de Tokugawa Akitake (1853-1910), le frère de Yoshinobu, en tant que représentant du shôgun à l'Exposition universelle de Paris en février 1867 –, il aurait participé au processus de réception du *Kôtetsu*. Il aurait ainsi profité de ses activités pour se familiariser avec l'équipage, avoir ses entrées dans le bâtiment, et dérober, nuitamment, des armes et munitions pour les transférer sur le *Kaiyô Maru*<sup>37</sup>. Cette affaire d'intrusion est plausible, tant il est vrai que la surveillance des navires au mouillage dans le port de Yokohama n'était pas optimale. Mais le *Kôtetsu* était un navire de guerre et, à l'époque de cette *intrusion*, il était encore sous pavillon américain. En tout état de cause, les dépêches de la légation américaine n'en font pas état – sauf à considérer que le ministre américain ait préféré taire cet épisode qui aurait révélé des défaillances fautives dans la protection du *Kôtetsu*.

---

35 Fukuzawa a laissé sur le tard une description des transactions financières concernant le *Stonewall*, qui laisse cependant à désirer. Il parle de 800 000 dollars, somme n'ayant jamais été corroborée par aucune autre source, qui n'aurait pas fait l'objet d'un contrat en bonne et due forme, mais de paiements attestés par une succession de billets signés par Pruyn. Après la Restauration, il se serait informé auprès de Yuri Kimimasa (1809-1879), un responsable des finances du nouveau gouvernement impérial, des conditions de paiement du bâtiment, d'où il conclut que les Japonais auraient en réalité payé deux fois le prix; voir Fukuzawa Yukichi, *Fiukuô jiden* [Autobiographie du vieux Fukuzawa], Tôkyô, Jiji shimpôsha, 1899, p. 272-273.

36 Osatake Takeki, *Kokusaihô yori mitaru bakumatsu gaikô monogatari* [Histoire de la diplomatie de la fin de la période d'Edo vue d'après le droit international], Tôkyô, Bunka seikatsu kenkyûkai, 1926, p. 497-499; Kanakura Masami, *Meiji ishîn zaisei keizai shikô* [Histoire économique et financière de la restauration de Meiji], Tôkyô, Tôhōsha, 1943, p. 205-216.

37 Cité dans Yoshikawa Yukinori et Ômi Yukio, *Hakodate sensô meimei-den* [De quelques récits concernant les combats de Hakodate], Tôkyô, Jinbutsu ôraisha, 2007, t. I, p. 303-304.

Finalement, le 9 février 1869, cédant à la pression du ministre britannique Harry Parkes (1828-1885), favorable au nouveau régime, et d'Iwakura Tomomi (1825-1883), un noble de Cour ayant œuvré en faveur de la Restauration, les Puissances renoncèrent à leur neutralité<sup>38</sup>. Les fiefs rebelles du Nord de l'île de Honshû avaient déjà fait allégeance ou capitulé et, sur terre, le rapport de forces penchait en faveur des loyalistes impériaux<sup>39</sup>. La situation était désormais plus propice à la délivrance du *Kôtetsu* au gouvernement impérial et, trois jours plus tard, les autorités japonaises demandèrent la reprise des négociations en ce sens avec la légation américaine<sup>40</sup>. Sur mer, la perte accidentelle du *Kaiyô Maru*, le 28 décembre 1868, et quelques mois plus tard, le 9 mars 1869, la récupération par le gouvernement impérial du *Kôtetsu* renforcèrent considérablement le potentiel militaire de la flotte impériale. Lors de la bataille navale de la baie de Miyako, le 6 mai 1869, le *Kôtetsu* reçut le baptême du feu sous le commandement de Nakajima Sukehira (1837-1889), un officier de marine du fief de Chôshû. C'est à la veille de cet engagement que la marine ex-shôgunale conçut un plan audacieux : approcher par ruse le *Kôtetsu* en arborant les pavillons russe et américain, et s'en emparer afin de compenser la perte du *Kaiyô Maru*. En définitive, du fait des mauvaises conditions climatiques et des ennuis de machines du *Takao*, seul le *Kaiten* parvint à aborder le *Kôtetsu*, après avoir hissé au dernier moment les couleurs japonaises, mais son capitaine, Kôga Gengo (1839-1869), fut tué au combat et l'attaque échoua devant la résistance de l'équipage<sup>41</sup>. Le *Kaiten* parvint à se dégager, mais le *Takao*, plus lent, poursuivi par le *Kasuga* (six canons de 68 et de 18 livres) et le *Kôtetsu*, fut abandonné et

- 38 Gordon Daniels, *Sir Harry Parkes, British Representative in Japan, 1865-1883*, Richmond, Surrey, Japan Library, 1996, p.92. Cette décision de levée du principe de neutralité fit suite à une rencontre, le 9 janvier 1869, entre des représentants du nouveau régime et Parkes, durant laquelle les premiers firent savoir que le maintien du principe de neutralité était un acte inamicale traitant de la même façon les pirates de Hakodate et le gouvernement impérial.
- 39 Lettre de Van Valkenburgh à Higashikuze, U.S. Legation, Yokohama, 9 février 1869, National Archives and Records Administration (désormais NARA), RG. 59, R. 11, n° 12, encl. [4].
- 40 Lettre du vice-préfet en charge des Affaires étrangères Higashikuze au ministre américain en date du 12 février 1869, *DNGM, op. cit.*, t. II, fasc. 1, document n° 3, p. 12-13.
- 41 Cette manœuvre suscita l'admiration d'un jeune officier d'artillerie de marine à bord du *Kasuga*, Tôgô Heihachirô (1848-1934), futur vainqueur de la bataille de la mer du Japon lors de la guerre russo-japonaise de 1904-1905. Sur le tard, en mars 1917, à l'occasion de l'inauguration d'une stèle commémorative de la bataille navale de Miyako dans l'enceinte du sanctuaire d'Ôsugi, Tôgô devait rappeler que Kôga « était un homme d'un courage et d'une audace exceptionnels ».

sabordé par son équipage, sous le feu des deux navires. Fait significatif : deux élèves-officiers de marine français, qui ne faisaient pas partie initialement de la mission militaire française, avaient rejoint Hakodate - l'ultime bastion de la résistance anti-impériale dans l'île septentrionale d'Ezo (Hokkaïdô) - et se trouvaient à bord de ces deux vaisseaux : Henri de Nicol (1846-1870) sur le *Kaiten* et Eugène Collache (1847-1883) sur le *Takao*. Nicol fut blessé à la cuisse gauche pendant l'assaut, et Collache fut fait prisonnier par les Impériaux et emmené à Tôkyô pour interrogatoire. Il se trouva que les deux Français ne furent pas seulement impliqués dans la tentative d'abordage du *Kôtetsu*, mais qu'ils avaient également activement participé à la planification, avec les Japonais, de ce qui devait être une attaque surprise. Lors de son interrogatoire, Collache indiqua que la France et l'Angleterre ne s'entendaient pas de longue date, qu'il avait voulu arracher le Japon des griffes de la Grande-Bretagne qui ne songeait qu'à l'exploiter, que peu lui importaient les épithètes – transfuges Tokugawa ou armée gouvernementale - et que seul avait compté pour lui l'intérêt du Japon. Condamné à mort par un *conseil de guerre* japonais, il devait être immédiatement gracié, puis libéré sur intervention de Gustave Lannes de Montebello (1838-1907), secrétaire auprès de la légation française, et rapatrié avec le reste des Français via Saïgon<sup>42</sup>.

Il reste néanmoins des zones d'ombre concernant l'assaut contre le *Kôtetsu*. La première concerne la présence et l'utilisation d'une mitrailleuse *Gatling* à bord du vaisseau. Les reconstitutions historiques à la télévision japonaise et la plupart des récits de la bataille navale de Miyako en font état : cette mitrailleuse aurait été la cause principale de l'échec de la tentative d'abordage. Pourtant, elle

42 Sur la bataille navale de Miyako et le rôle des Français, voir Sawa Mamoru, « Hakodate sensô ni katanshita 10 nin no furansujin » [« Les 10 Français qui ont pris part à la bataille de Hakodate »], *Chiba keiai daigaku kenkyû ronshû*, n° 31, janvier 1987, p. 259-307 ; Kikuchi Akira, *Ueno shôgitai to Hakodate sensô-shi* [Histoire de la bataille de Hakodate et des combats menés par le corps du Shôgitai à Ueno], Tôkyô, Shin jinbutsu ôraisha, 2010, p. 160-166 ; Nakatsu Masaya, *Les Missions militaires françaises au Japon entre 1867 et 1889*, thèse sous la dir. d'Éric Seizelet, université Sorbonne Paris Cité, 2018, p. 223-231. Voir également Eugène Collache, « Une aventure au Japon, 1868-1869 », dans Édouard Charton (dir.), *Le Tour du monde. Nouveau journal des voyages*, Paris, Hachette, 1874, p. 49-64. Sur le contenu de la déposition de Collache, voir le rapport du département des Affaires militaires aux responsables des Affaires étrangères en date du 16 juin 1869, dans *DNGM, op. cit.*, t. II, fasc. 1, document n° 208, p. 822-830. Sur l'accord franco-japonais concernant le transfert de Collache aux autorités françaises, voir la lettre des administrateurs aux Affaires étrangères à leurs homologues du département des Affaires militaires en date du même jour, dans *ibid.*, document n° 209, p. 831-832. Participe également à la bataille navale de Miyako sur le *Takao* Ogasawara Kenzô, qui avait fini par rejoindre la flotte d'Enomoto Takeaki, et dont on peut penser qu'il lui donna connaissance des caractéristiques du *Stonewall*.

ne fait pas l'unanimité chez les spécialistes<sup>43</sup>. La seconde concerne les objectifs de l'abordage : s'agissait-il seulement de s'emparer du bâtiment ou de le détruire ? Le récit de Collache indique qu'« à l'unanimité, nous décidâmes de nous porter à l'attaque avec nos trois navires de combat [...], en embarquant sur chaque navire un certain nombre de soldats de l'armée de terre, qui avec leurs terribles sabres feraient d'excellents abordeurs<sup>44</sup> ». Eugène Collache, qui n'était cependant pas à bord du *Kaiten*, confirme donc la thèse de l'abordage et précise que le *navire blindé* était pourvu d'un éperon particulièrement dangereux. D'autres sources, japonaises celles-là, n'excluent pas la destruction éventuelle du *Kôtetsu* : Yamauchi Rokusaburô, déjà cité, mentionne ainsi que la soute à munitions se trouvait sous le quartier des officiers et que « si les circonstances l'exigeaient, il était possible de la faire exploser<sup>45</sup> ».

Le *Kôtetsu* participa par la suite aux combats pour la chute de Hakodate, siège d'un gouvernement dissident mis en place par les fidèles de l'Ancien Régime : il appuya le débarquement des troupes impériales, contribua à défaire le reste de la marine ex-shôgunale et participa au bombardement du fort du *Goryôkaku* protégeant Hakodate, qui coûta la vie à l'un de ses principaux défenseurs, Amano Shintarô (?-1869). Lors des combats pour le contrôle du port de Hakodate, le *Kôtetsu* aurait reçu, selon les sources officielles, quelque vingt-trois impacts<sup>46</sup>. Le capitaine Jules Brunet (1838-1911), qui avait participé à la première mission militaire française en 1867 et continué avec d'autres officiers français de soutenir les partisans de l'ancien shôgun, au grand dam du nouveau gouvernement impérial, témoigna de la férocité du bombardement naval, téléguidé selon lui par les Britanniques, et de la panique qu'il déclencha parmi les défenseurs de la place<sup>47</sup>. La capitulation définitive devait intervenir le 27 juin 1869, mettant ainsi un terme à la guerre de Boshin.

43 Cette thèse a été soutenue, entre autres, par les compilateurs de l'histoire de la ville de Hakodate : Hakodateshi-shi hensan shitsu-hen (éd.), *Hakodateshi-shi tsûsetsu-hen [Explication générale de l'histoire de la ville de Hakodate]*, Hakodate, Hakodateshi-shi hensan shitsu, 1990, t. II, p. 250-251. Elle a été pourtant démentie par un membre de l'équipage du *Kôtetsu*, Yamagata Kotarô (1836-1895), qui a soutenu que la tentative d'abordage avait été repoussée par les fusiliers du navire, et certains historiens en doutent. Voir Kikuchi Akira et Itô Seirô, *Boshin sensô zenshi [Histoire complète de la guerre de Boshin]*, Tôkyô, Shin jinbutsu ôraisha, 1998, t. II, p. 257.

44 Eugène Collache, « Une aventure au Japon, 1868-1869 », art. cit., p. 51.

45 Yoshikawa Yukinori et Ômi Yukio, *Hakodate sensô meimei-den*, op. cit., p. 309.

46 Dajôkan hensan (éd.), *Fukkoki [Chronique du retour à l'antique]*, Tôkyô, Tôkyô naigai shoseki kabushiki kaisha, 1929, t. XIV, p. 614.

47 Nakatsu Masaya, *Les Missions militaires françaises au Japon entre 1867 et 1889*, op. cit., p. 240-241. Brunet a constamment attiré l'attention de Napoléon III sur « la présence de nombreux officiers américains et anglais, hors cadre et en congé, dans

Le destin du *Stonewall*, *forteresse flottante*, fut exceptionnel à plus d'un titre. En premier lieu, son acquisition dérogea à la procédure normale de négociation en la matière puisque, outre la demande présentée par le conseil des doyens – l'instance suprême de conseil du shôgun – à une légation étrangère, la transmission par la légation au gouvernement concerné et le suivi de la commande par les préfets japonais en charge des Affaires étrangères et de la Marine agissant en concertation avec le ministre américain résident, elle s'accompagna de l'envoi d'une délégation japonaise sur place. Elle témoigna aussi du caractère hautement politique d'un tel achat du fait de la qualité des acteurs impliqués dans la chaîne de décision, incluant le conseil des doyens d'un côté, le président des États-Unis de l'autre. En second lieu, le *Stonewall* fut le seul bâtiment de la marine japonaise à avoir été affecté par deux guerres civiles : la guerre civile américaine et la guerre de Boshin. Commandé subrepticement par la Confédération, il fut récupéré par l'Union ; cédé au Bakufu, il fut finalement utilisé contre les rebelles du Nord par le nouveau gouvernement impérial, avec pour conséquence peu banale la participation d'un vaisseau de la Confédération à la *révolution* de Meiji<sup>48</sup>. En troisième lieu, la liste des pavillons sous lesquels le navire a successivement opéré témoigne à elle seule d'un parcours pour le moins singulier. Construit sous pavillon français, puis destiné au Danemark, cédé à la Confédération, il passa brièvement sous pavillon espagnol, puis fut récupéré par l'Union et cédé définitivement au Japon, sous le pavillon duquel il navigua jusqu'en janvier 1888 en tant que vaisseau amiral de la flotte japonaise, avant d'être démantelé. D'autre part, il fut l'un des rares navires de guerre de ce type dont le rayon d'action couvrit à la fois les océans Atlantique et Pacifique. Enfin, l'épopée du *Stonewall* montre à quel point la guerre de Sécession affecta l'agenda et le contenu même de la commande militaire japonaise aux États-Unis et, dans une certaine mesure, aiguïsa les luttes d'influence entre la France et la Grande-Bretagne dans l'archipel, comme l'attestent les propos antibritanniques de Jules Brunet et d'Eugène Collache.

---

ce parti hostile aux intérêts français » (Christian Polak, *Soie et lumières. L'âge d'or des échanges franco-japonais [des origines aux années 1950]*, Tokyo, Chambre de commerce et d'industrie française du Japon/Hachette Fujingaho, 2001, p.81). Dans une dépêche en date du 13 mai 1869 au secrétaire d'État Hamilton Fish (1808-1893), le ministre Valkenburgh rapporte la présence de plusieurs Britanniques à bord du *Stonewall*, « au service du Mikado et dans cette expédition » au nord de l'archipel, mais il ne précise pas s'ils ont, ne serait-ce qu'indirectement, participé aux combats (NARA, RG 59, « Despatches from Diplomatic Officers, Japan », document microfilm, FM133, roll 12).

48 William R. Hawkins, « The Emperor's Confederate Ironclad », *Naval History*, vol. 18, n° 6, décembre 2004, p.57-60; Tom Huntington, « From Dixie to the Land of the Rising Sun », *Civil War Times*, vol. 55, n° 6, décembre 2016, p.42-47.

Après la victoire sur les troupes ex-shôgunales, le *Kôtetsu* fut mis en état d'alerte lors de la guerre franco-prussienne de 1870-1871, par décision du ministère japonais des Affaires suprêmes du 24 août 1870, en conséquence de la neutralité de Tôkyô dans le conflit. Il prit alors la tête d'une petite escadre de trois navires destinés à patrouiller dans la baie de Tôkyô. Le 26 avril 1871, l'état d'alerte fut levé et en janvier 1872, le *Kôtetsu* prit le nom d'*Azuma*, avec pour port d'attache Yokohama, puis Shinagawa. En novembre 1872, avec les progrès des technologies navales, il fut classé dans la catégorie des vaisseaux de troisième classe. En 1874, il fut à nouveau mobilisé lors de la révolte de *samurai* de l'ancien fief de Saga, et effectua des missions de patrouille aux abords de Nagasaki. Sollicité à nouveau pour participer à l'expédition de Taïwan en juillet de la même année, il subit de graves avaries à Nagasaki pendant un typhon et dut être réparé à l'arsenal de Yokosuka, qui deviendra plus tard son port d'attache. En 1877, lors de la guerre civile du Sud-Ouest qui opposa le gouvernement impérial à la révolte d'anciens *samurai* du fief de Satsuma conduits par Saigô Takamori (1828-1877), il participa à des missions de surveillance dans la mer intérieure et à la protection du port de Kôbe. Par la suite, il alterna des périodes de mise à quai pour réparations et radoub à Yokosuka avec la participation à des exercices et à des manœuvres militaires.

En définitive, même s'il resta près d'une vingtaine d'années au service des gouvernements japonais successifs et connut un changement de régime, sa carrière militaire effective en tant qu'unité combattante fut relativement limitée. Il n'en demeure pas moins que son acquisition et sa mise en service, non seulement démontrent l'attrait des Japonais pour les innovations technologiques occidentales dans le domaine naval, mais révèlent aussi la concurrence acharnée à laquelle se livrèrent les acteurs politiques en présence pour l'intégrer dans leurs forces respectives. Le *Stonewall* demeure ainsi le symbole d'une volonté politique qui traversa par la suite toute l'époque de Meiji : celle de faire du Japon une grande puissance maritime. En 1869, le ministre résident américain devait émettre ce jugement prémonitoire : selon lui, galvanisés par la victoire du gouvernement impérial le 27 juin 1869, « les Japonais pourraient nourrir la prétention d'être suffisamment forts pour défier notre propre gouvernement<sup>49</sup> ».

49 *Ibid.*, p. 47.



## HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

Vous pouvez retrouver à tout moment l'ensemble des ouvrages  
parus dans la collection « Histoire maritime »  
sur le site internet de Sorbonne Université Presses :

<http://sup.sorbonne-universite.fr/>

*Le Marin, la carte et l'ingénieur*  
*La carte nautique et ses usages (1830-1880)*  
Isabelle Delumeau

*Dictionnaire historique des institutions maritimes et littorales de la France*  
Jörg Ulbert, Christophe Cérino & Jean-Baptiste Bruneau (dir.)  
avec la coll. de Gérard le Bouëdec

*L'Amiral de Grasse et l'Indépendance américaine*  
*Commander en opérations*  
Olivier Chaline & Jean-Marie Kowalski (dir.)

*Les Arsenaux de la Marine*  
*Du XVI<sup>e</sup> siècle à nos jours*  
Caroline Le Mao (dir.)

*La Real Armada*  
*La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII<sup>e</sup> siècle*  
Olivier Chaline & Augustin Guimerá Ravina

*Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine*  
*1763-1783*  
*tome I. L'Instrument naval*  
*tome II. L'Opérationnel naval*  
Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

*La Maritimisation du monde*  
*de la préhistoire à nos jours*  
GIS d'histoire maritime

*L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe*  
*du XVI<sup>e</sup> siècle à nos jours*  
Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

*La Naissance d'une thalocratie*  
*Les Pays-Bas et la mer à l'aube du Siècle d'or*  
Louis Sicking

*La Piraterie au fil de l'histoire*  
*Un défi pour l'État*  
Michèle Battesti (dir.)

*Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin*  
*Genèse et préambule*  
1798-1800  
Michel Jangoux

*Les Ports du golfe de Gascogne*  
*De Concarneau à la Corogne*  
*XV<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle*  
Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

*Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation*  
*au XIX<sup>e</sup> siècle*  
Bruno Marnot

*Les Huguenots et l'Atlantique*  
*Pour Dieu, la Cause ou les Affaires*  
Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand van Ruymbeke (dir.)  
Préface de Jean-Pierre Poussou

*Négociants et marchands de Bordeaux*  
*De la guerre d'Amérique à la Restauration*  
1780-1830  
Philippe Gardey  
Préface de Jean-Pierre Poussou

*La Compagnie du Canal de Suez*  
*Une concession française en Égypte*  
1888-1956  
Caroline Piquet

*Les Villes balnéaires d'Europe occidentale*  
*du XVIII<sup>e</sup> siècle à nos jours*  
Yves Perret-Gentil, Alain Lottin & Jean-Pierre Poussou (dir.)

*La France et l'Indépendance américaine*  
Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

*Les Messageries maritimes*  
*L'essor d'une grande compagnie de navigation française*  
1851-1894  
Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

*Canadiens en Guyane*  
1745-1805  
Robert Larin  
Prix de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer, 2006

*La Mer, la France et l'Amérique latine*  
Christian Buchet & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

*Sous la mer*  
*Le sixième continent*  
Christian Buchet (dir.)

*Les Galères au musée de la Marine*  
*Voyage à travers le monde particulier des galères*  
Renée Burlet

*La Grande Maîtresse, nef de François I<sup>er</sup>*  
*Recherches et documents d'archives*  
Max Guérout & Bernard Liou

*À la mer comme au ciel*  
*Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne*  
*L'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine*  
1700-1850  
Olivier Chapuis  
Prix de l'Académie de marine, 2000  
Grand prix de la Mer décerné par l'association  
des écrivains de langue française, 2000

*Les Marines de guerre européennes*  
*XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles*  
Martine Acerra, José Merino & Jean Meyer (dir.)

*Six millénaires d'histoire des ancres*  
Jacques Gay

*Coligny, les protestants et la mer*  
1558-1626  
Martine Acerra & Guy Martinière (dir.)

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

*La Vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799).*  
*Épisode de la vie scientifique du XVIII<sup>e</sup> siècle*  
Jean Mascart

# REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Matias Tranchant

- 31-32. *Musées maritimes et identités*
30. *Les villes portuaires entre pouvoirs et désordres (vers 1650-vers 1815)*
29. *Le ballast: pratiques et conséquences*
28. *Sortir de la guerre sur mer*
27. *Mer et techniques*
26. *Financer l'entreprise maritime*
25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
- 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX<sup>e</sup> siècle*
21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale: une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX<sup>e</sup> siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle). Du métier aux représentations*
17. *Course, piraterie et économies littorales (XV<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle)*
16. *La Puissance navale*
15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
14. *Marine, État et Politique*
13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII<sup>e</sup> siècle*
12. *Stratégies navales: l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime: essai d'évaluation*
9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
8. *Histoire du cabotage européen aux XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles*
7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
6. *Les Français dans le Pacifique*
5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
4. *Rivalités maritimes européennes (XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle)*
- 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*