

Zeitschrift: Asiatische Studien : Zeitschrift der Schweizerischen Asiengesellschaft = Études asiatiques : revue de la Société Suisse-Asie

Herausgeber: Schweizerische Asiengesellschaft

Band: 75 (2021)

Heft: 4

Artikel: Naufragés japonais et leur rôle dans les relations nippo-occidentales : défis d'une étude globale

Autor: Kashkin, Danila

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-976559>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 26.04.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Danila Kashkin*

Naufragés japonais et leur rôle dans les relations *nippo-occidentales*: Défis d'une étude globale

<https://doi.org/10.1515/asia-2021-0042>

Received November 3, 2021; accepted November 25, 2021; published online December 21, 2021

Abstract: Between 1633 and 1639, the Tokugawa shogunate had published a series of edicts, expelling all Westerners except the Dutch from the country, curtailing international commerce and missionary activities, as well as forbidding the Japanese from ever leaving their homeland. The Edo government maintained its isolationist course with varying degrees of success for more than two hundred years, finally caving in under foreign pressure in the latter half of the nineteenth century. Although the border control was exceptionally strict, small merchant craft and fisherman boats were still navigating between the islands of Japan. The sailors could rarely find a way back home after a shipwreck. Saved by passing whalers or washed ashore in a distant land, some of them survived their ordeal and ended up in the West where they were often employed as guides, interpreters and language teachers. Several countries sent diplomatic missions to Japan, using repatriation of castaways as a pretext to open negotiations with the shogunate. In this article, we will try to deconstruct the history of the relations between Japan and the Western powers through the eyes of these castaways and identify several methodological challenges that such a research entails.

Keywords: castaways; diplomacy; history; Japan; shipwreck.

Confronté au commerce occidental agressif et aux activités importunes de missionnaires catholiques, le Japon d'Edo a restreint au début du XVII^e siècle ses contacts avec le monde extérieur de façon drastique. À l'exception de Néerlandais protestants, les Occidentaux ont été expulsés du pays et il était interdit aux Japonais ordinaires de quitter le territoire nippon. Ces restrictions ne seraient complètement levées qu'à partir de 1868.

Il s'agit en effet de l'une des périodes les plus importantes de l'histoire japonaise et son analyse nous est indispensable pour mieux comprendre le Japon

*Corresponding author: Danila Kashkin, Departement des langues et littératures méditerranéennes slaves et orientales, Université de Genève, Boulevard des Philosophes 22, 1205 Geneve, Switzerland, E-mail: kashkin.danila@gmail.com

dans son passage du shogunat, replié en quelque sorte sur lui-même, à un pays occidentalisé. La façon dont le Japon contemporain s'est développé économiquement et politiquement, son attitude face au monde extérieur, la culture et la mentalité de sa société ont été profondément marquées par ces deux siècles de réclusion auto-infligée. Par exemple, même aujourd'hui, le pays du Soleil-Levant se démarque des autres grandes puissances économiques par son marché centré sur la consommation nationale et par sa législation stricte en matière d'immigration et de naturalisation.

Toutefois, contrairement au trafic international qui a été sévèrement limité, de nombreux bateaux continuaient à circuler entre les îles de l'archipel sans aucune restriction. Ces bâtiments, peu adaptés à la haute mer, tombaient souvent victimes de tempêtes, les membres de leur équipage perdant tout espoir de retrouver les côtes japonaises. Des navires étrangers secouraient certains d'entre eux, tandis que d'autres abordaient parfois la terre ferme en territoire russe ou américain. Par la suite, ils étaient souvent utilisés par les grandes puissances en qualité de guides, interprètes ou enseignants. Leur rapatriement éventuel offrait en outre aux gouvernements occidentaux l'unique motif légitime d'entrer en contact avec les autorités shogunales, le *bakufu* 幕府, afin d'établir des relations diplomatiques ou commerciales.

Dans le cadre du présent article, nous nous demanderons s'il est possible de reconstituer l'histoire des relations entre le Japon d'Edo et les pays occidentaux à travers l'analyse du parcours de ces naufragés ou « *hyōryūmin* 漂流民 », comme les habitants de l'archipel avaient l'habitude de les appeler à l'époque. Nous allons également mettre en lumière les difficultés linguistiques et méthodologiques qu'un tel travail de recherche implique, dont notamment la fiabilité et l'accessibilité de sources historiques pertinentes.

1 Place des naufragés dans l'historiographie japonaise actuelle

Même si une grande quantité de travaux consacrés à l'analyse des différents aspects de l'histoire du Japon des Tokugawa est disponible, peu d'attention est accordée aux naufragés et au rôle que ces derniers ont joué dans l'établissement des contacts entre Edo et les grandes capitales occidentales, un manque de véritable intérêt scientifique contrasté de manière frappante par le fait que le parcours des plus célèbres parmi ces figures historiques a en même temps été adapté de maintes fois en roman, en film ou en série télévisée. Il apparaît que nous pouvons diviser la plupart de ces études en trois catégories principales: des

études de récits de naufrages, des études de cas particuliers et des études plus générales.

Qu'est-ce qu'un récit de naufrage ou, selon la nomenclature japonaise, un *hyōryūki* 漂流記? Ce sont principalement des rapports détaillés rédigés par les fonctionnaires shogunaux qui interrogeaient les marins naufragés suite à leur retour au Japon. Cela comprend également des notes ou des journaux personnels où sont décrites les expériences que ces malheureux ont vécues à l'étranger. Comme l'indique Wood,¹ la rédaction d'un tel manuscrit impliquait le respect d'un nombre de règles qui touchaient à la fois à la forme et au fond des textes, ce qui a contribué à leur uniformisation et a créé un sous-genre indépendant dans le patrimoine littéraire japonais. Certains historiens² ont consacré plusieurs décennies de leur carrière académique au commentaire et à l'édition de ces documents.

Par contre, lorsqu'un chercheur entreprend une étude de cas particulier, il analyse l'intégralité du parcours de l'un ou de plusieurs naufragés précis. Leur vie est examinée dans les moindres détails, mais très rarement comparée à celle des autres marins. La plupart des travaux publiés sur la question des *hyōryūmin* appartiennent à cette deuxième catégorie. Nous constatons cependant que la communauté académique manifeste un intérêt disproportionné pour quelques individus connus. Ainsi, en dehors d'un petit cercle formé par plusieurs dizaines de spécialistes, beaucoup de naufragés sont réduits au statut de simples curiosités historiques. Par exemple, quatre noms célèbres sont fréquemment mentionnés lorsqu'il s'agit de *hyōryūmin*. Le navire de Daikokuya Kōdayū³ 大黒屋光太夫 (1751–1828)⁴ s'est échoué sur Amchitka, l'une des îles Aléoutiennes, en 1783 et le naufragé a passé presque dix ans en Russie continentale. Il a intégré par la suite la première mission diplomatique russe pour le Japon en 1792–1793 et est rentré au pays. Otokichi 音吉⁵ (1818–1867) a subi à peu près le même sort. En 1834, son vaisseau a dérivé jusqu'au Cap Alava à l'ouest des États-Unis d'Amérique et l'adolescent de quinze ans a participé au malheureux voyage du navire *Morrison*, bombardé par les batteries côtières nipponnes en 1837. À la fin de cette expédition, Otokichi n'a pas réussi à rentrer au Japon et est resté sur le territoire britannique en Chine. Plus tard, il a joué un rôle crucial dans la signature du premier traité d'amitié nippo-britannique en 1854. Nakahama Manjirō⁶ 中浜万次郎 (1827–1898)

1 Wood 2009: 20.

2 Arakawa 1961; Ishii 1950; Yamashita 1992.

3 Ikuta 1997; Kamei 1964; Yamashita 2004.

4 Les dates de naissance et de décès de divers personnages sont données si au moins l'une d'entre elles est connue.

5 Ohmori 2005; Haruna 1988; Miyanaga 2004.

6 Bernard 1992; Haruna 1986; Nakahama 2005.

a fait naufrage en 1841 et a passé presque cinq mois sur Torishima (鳥島), une île inhabitée dans l'océan Pacifique. Accueilli par un baleinier, il a étudié et travaillé aux États-Unis avant de devenir interprète, enseignant et fonctionnaire important du *bakufu* après son retour au Japon en 1851. Hamada Hikozō⁷ 浜田彦蔵 (1837–1897), quant à lui, a été secouru par un navire commercial en 1851 et s'est naturalisé aux États-Unis. Il est rentré au Japon en 1859. Pour le rôle crucial qu'il a joué dans la création du premier journal en langue japonaise édité à l'occidentale entre 1864 et 1866, le *Kaigai Shinbun* (海外新聞), on le surnomme souvent de nos jours « Père du journal japonais (*Shinbun no chichi* 新聞の父) », titre initialement conçu par Chikamori.⁸

Enfin, des études générales tentent de repérer des tendances communes qui peuvent lier plusieurs cas particuliers ensemble comme, par exemple, une façon semblable de traiter les naufragés en fonction de l'époque des faits. Toutefois, même les travaux⁹ les plus ambitieux ne sortent jamais d'une perspective bilatérale et traitent la question des naufragés seulement dans le contexte des relations du *bakufu* avec une seule nation à la fois, ce qui ne permet pas d'effectuer de comparaisons avec d'autres puissances occidentales et d'aborder ce sujet d'un point de vue plus global.

Autrement dit, notre thème a déjà certes été traité par certains spécialistes de l'histoire du Japon et de l'histoire des relations internationales, mais toujours dans un contexte restreint, ce qui ne permet pas de mettre en évidence le caractère systémique et omniprésent de l'utilisation des marins nippons par l'Occident lors des échanges culturels et diplomatiques.

2 Phénomène de la *diplomatie des naufragés*

Or, à ce qu'il paraît, le premier contact entre le Japon et les grandes puissances par le biais des naufragés date déjà de 1684–1685, seulement quelque cinquante ans après la mise en place définitive des restrictions maritimes. Il s'agit alors d'une tentative désespérée de réouverture des relations diplomatiques avec le Japon, entreprise par un capitaine portugais du nom de Manuel de Aguiar Pereira.

En décembre 1684, un bateau japonais chargé de charbon de bois avait fait naufrage, puis, après plus d'un mois passé en haute mer, s'était échoué sur une petite île inhabitée près des côtes chinoises. Secourus par des pêcheurs, le propriétaire du navire prénommé Tahei 太兵衛 et ses onze compagnons sont

⁷ Haruna 1982; Chikamori 1963; Oaks 2004.

⁸ Chikamori 1963: 2.

⁹ Faynberg 1959; Kisaki 1991; Ramming 1930; Kohl 1982.

arrivés à Macao en février 1685 où le capitaine Pereira a été chargé par le gouvernement colonial portugais de les amener au Japon à bord de son vaisseau *São Paulo* et d'utiliser leur rapatriement comme prétexte pour rétablir le contact officiel entre Edo et Lisbonne. Il a rejoint pour ce faire Nagasaki et a tenté de négocier le rétablissement des relations entre les deux pays, mais s'est heurté à un refus catégorique. Contraint de rentrer les mains vides, le capitaine Pereira a remis les naufragés aux autorités portuaires et le *São Paulo* est reparti pour Macao.

Notre hypothèse centrale, largement confirmée par les recherches menées depuis plus de cinq ans, est donc qu'il ne s'agit pas de quelques cas isolés, éparpillés à travers l'histoire japonaise. Au contraire, il s'avère que, du fait de leur nombre non négligeable et de la réapparition constante de ces personnages lors des contacts entre le *bakufu* et les grandes puissances, nous avons affaire à un véritable phénomène de la *diplomatie des naufragés*, propre à l'histoire des relations *nippo-occidentales*.

En effet, les sources démontrent que la perte de vaisseaux et le naufrage de leur équipage étaient plutôt courants durant la période d'Edo. D'un côté, après avoir consulté une grande quantité de documents en japonais et en russe, nous sommes arrivés à la conclusion qu'entre 1795 et 1852, près d'une centaine de naufragés japonais ont été accueillis sur le territoire russe ou par les bateaux russes. D'un autre côté, comme le souligne Brooks,¹⁰ jusqu'aux années 1870, toutes les jonques naufragées retrouvées sur les côtes nord-américaines ou sur les îles adjacentes étaient d'origine japonaise.

D'ailleurs, *Honpō Chōsen ōfukusho*¹¹ 本邦朝鮮往復書 (Écrits concernant les allers-retours au Japon depuis la Corée), une source très réputée, contient la chronologie et les références les plus complètes concernant les Japonais rapatriés depuis la péninsule coréenne aux XVII–XIX^e siècles. Cette anthologie compte plus de 70 volumes et cite plusieurs cas de naufrages par an.

Pourquoi y avait-il autant de naufragés? Premièrement, le commerce et le transport de marchandises étaient en plein essor aux XVII–XIX^e siècles. Le Japon vivait effectivement une période d'urbanisation intense. Selon Keene,¹² près de 90 vaisseaux avec des cargaisons de riz entraient chaque jour dans la baie d'Edo. Des centaines de ces bateaux, appelés *sengoku-bune* 千石船 ou *bezai-sen* 弁才船, étaient en circulation. Leur pont peu protégé avec son unique mât et sa simple voile carrée ne permettaient pas d'affronter la haute mer. En cas de tempête, ces vaisseaux perdaient rapidement leur gouvernail, ce qui les condamnait à une dérive sans fin. Même les capitaines, profanes en navigation maritime et

¹⁰ Brooks 1876: 7.

¹¹ *Honpō Chōsen ōfukusho*, microfilm 1996.

¹² Keene 1984: 46.

incapables de retrouver leur position à l'aide des étoiles, ne savaient pas comment contrôler un navire sorti des eaux maigres auxquelles ils étaient habitués. Les naufragés n'avaient alors qu'un seul espoir: aborder, par chance ou malchance, une terre ferme inconnue, hostile et souvent inhabitée...

Deuxièmement, comme l'ajoute Lensen,¹³ il ne faut pas oublier le système de la résidence alternée (*sankin kōtai* 参勤交代) qui obligeait les grands seigneurs, les *daimyō* 大名, à vivre une année sur deux à Edo et à y laisser leur famille en otages. Autrement dit, ils devaient régulièrement se déplacer entre leurs deux résidences, celle de leur fief et celle près du palais shogunal. Puisque les seigneurs étaient obligés d'approvisionner et d'entretenir deux résidences à la fois, cela ne faisait qu'augmenter encore plus le nombre de marchandises et de navires en circulation.

Finalement, la situation géographique du Japon et son climat créent un environnement parfait pour les naufrages et la dérive des jonques japonaises vers la Russie ou le continent américain. D'une part, le courant de Kuroshio (黒潮), qui passe au nord-est de l'archipel, coule vers les îles Kouriles et les îles Aléoutiennes, puis rejoint les côtes de l'Alaska et de la Californie. Après le Gulf Stream, il s'agit du deuxième plus grand courant océanique de la planète et il joue un rôle semblable à ce dernier en amenant des eaux chaudes vers les régions polaires. Plummer¹⁴ stipule que Kuroshio est parfaitement capable de faire dériver les navires avec une vitesse moyenne allant jusqu'à vingt kilomètres par jour. D'autre part, les mers qui entourent l'archipel s'avèrent particulièrement dangereuses en hiver, les fortes moussons du nord-ouest prenant d'assaut les côtes nippones. D'après Arakawa,¹⁵ le plus grand nombre de naufrages se produisait annuellement entre les mois d'octobre et de février.

3 Le Japon, pays archipélagique, pays enchaîné

Sachant que le rapatriement de naufragés japonais depuis la Corée et la Chine, que ce fût par le biais de navires commerciaux ou par le biais de missions diplomatiques officielles, était quelque chose d'assez fréquent, ce n'est pas du tout étonnant que le *bakufu* ait très vite développé une procédure formelle pour traiter ce genre d'affaires. Prenons comme exemple un bateau commercial chinois venant de Zhapu (乍浦). S'il arrivait à Nagasaki avec des naufragés à bord, ces personnes se faisaient transférer dans une résidence spéciale appelée *agari-ya* 揚屋. Leur sort

¹³ Lensen 1959: 12–13.

¹⁴ Plummer 1984: 44.

¹⁵ Arakawa 1964: 188, 192.

relevait désormais de compétence du *Nagasaki bugyō* 長崎奉行. C'était un haut fonctionnaire du shogunat dont le titre pouvait se traduire comme « gouverneur de Nagasaki ». Cependant, ses responsabilités ne se limitaient pas seulement à la gestion de cette ville portuaire. Il devait également, entre autres, surveiller tout échange avec les pays étrangers et contrôler le commerce international. Le comptoir chinois situé dans le quartier de Tōjin-yashiki (唐人屋敷), ainsi que le poste de traite néerlandais qui se trouvait sur l'île artificielle de Dejima (出島) étaient aussi sous son administration directe.

D'abord, les naufragés se faisaient fouiller pour vérifier qu'ils ne tentaient pas d'introduire sur l'archipel des objets illicites tels que des livres chrétiens ou des armes. Ces fouilles étaient toujours très minutieuses. Par exemple, le procès-verbal du rapatriement des matelots du navire *Jūtoku-maru* 住徳丸, qui a fait naufrage en 1779, contient le passage suivant: « 躰を改め、その上にて陰囊までさぐり改め候...¹⁶ On fouilla leurs corps et, en plus, vérifia même leur scrotum... »

Ensuite, ils se faisaient longuement interroger. Lors de ces interrogatoires, on devait s'assurer que les marins n'avaient pas quitté le territoire nippon de leur plein gré, n'avaient pas commis de crimes pendant leur séjour à l'étranger et, surtout, ne s'étaient pas convertis au catholicisme. Si toutes ces conditions étaient réunies, les naufragés retrouvaient leur liberté et recevaient la permission officielle de rentrer chez eux. Si ce n'était pas le cas, ils risquaient l'emprisonnement, la torture ou même la mort.

4 Aux troussees des naufragés

Durant le règne des Tokugawa, les mouvements de navires entre les différents ports de l'archipel, leurs départs et arrivées ont été surveillés de près et rigoureusement notés par les autorités portuaires, ce qui a laissé beaucoup de documents officiels. Cela constitue un environnement parfait pour le genre d'étude que nous avons entreprise. En hiver 2016–2017, après avoir consulté les fonds du Bureau des archives diplomatiques du Ministère des affaires étrangères japonais et des Archives nationales à Tokyo, nous avons construit une base de données de tous les marins nippons qui se sont retrouvés en Occident et ont, malgré leur statut social ordinaire, participé aux échanges diplomatiques ou culturels entre le *bakufu* et les grandes puissances.

Un navire commercial est-il parti d'Edo, mais n'est jamais arrivé à Kuki (九鬼)? Une jonque de pêcheurs n'est-elle pas rentrée à Usa-ura (宇佐浦) après une grande tempête? Jour par jour, mois par mois, année par année, nous avons établi la

¹⁶ Kawai 2004, p. 168.

chronologie la plus complète possible de naufrages au Japon d'Edo. Nous avons également repéré une quantité importante de sources, dont notamment des chroniques et des journaux rédigés par les naufragés et les fonctionnaires qui ont été en contact avec ces derniers, des rapports d'arrivées et des procès-verbaux de négociations.

Ce corpus de données a été par la suite agrandi lors d'un séjour en juillet-septembre 2019 à Moscou, aux Archives nationales russes d'actes anciens et aux Archives diplomatiques de l'Empire russe. Grâce aux collections numériques de plusieurs bibliothèques en Europe, en Asie et aux États-Unis, nous avons pu accéder à de nombreux documents occidentaux, y compris des journaux de bord des navires qui ont accueilli les naufragés, de la correspondance officielle, des articles de presse, des comptes-rendus d'expéditions, etc.

En effet, en raison du caractère transnational de notre étude, les humanités numériques se sont révélées indispensables pour l'aboutissement du projet. Par exemple, la seule source occidentale qui touche au cas de Tahei se présente sous forme d'une cinquantaine de pages dans les *Arquivos de Macau*,¹⁷ un grand recueil de quelque 12'300 documents historiques compilé et publié entre 1929 et 1979 par le gouvernement de Macao. Fort heureusement, cette trésorerie de sources primaires a récemment été entièrement numérisée et nous sommes en possession des pages en question. Grâce à l'assistance du professeur João Paulo e Costa de l'Université Nova à Lisbonne et d'une traductrice spécialisée en portugais médiéval, le texte a été traduit en français et il semblerait que ce serait la première fois que ce document négligé jusqu'à présent serait analysé.

Un ensemble de sources aussi variées paraît difficile à analyser. Est-il possible de faire coexister des documents officiels, des récits personnels et des textes rédigés par des journalistes?

Notre approche présente beaucoup de difficultés. Premièrement, nous nous retrouvons confrontés à la question d'impartialité et de fiabilité de nos narrateurs. Lors des interrogatoires auxquels ils ont été soumis par les fonctionnaires shogunaux, les naufragés n'hésitaient pas à mentir, à cacher des informations ou à en exagérer certains aspects, ce qui est tout à fait compréhensible vu que leur liberté et même leur vie étaient en jeu. Par exemple, Manjirō n'a pas du tout abordé sa conversion au christianisme, bien que des preuves irréfutables de sa foi existent.

Deuxièmement, les personnes chargées de recueillir les propos des marins nippons, qu'il s'agît d'Occidentaux ou de représentants du shogunat, se révélaient souvent incompetentes ou peu méticuleuses dans leur travail. Par exemple, les fonctionnaires du *bakufu* avaient beaucoup de peine à noter les explications fournies par Kōdayū à propos du gouvernement russe, confondant les lieux

¹⁷ *Arquivos de Macau* 1929: 177–234.

mentionnés, les fonctions et les titres de divers personnages. Les journalistes américains,¹⁸ quant à eux, insistaient que Hikoziō était le premier Japonais à fouler le sol des États-Unis, alors que même à l'époque, ils pouvaient facilement se renseigner et découvrir que ce n'était pas du tout le cas.

Il ne faut pas non plus négliger les problèmes linguistiques auxquels les auteurs de ces documents se retrouvaient souvent confrontés. D'un côté, les Occidentaux n'avaient pas de moyens de communication efficace avec les naufragés qui ne parlaient dans la plupart des cas que leur langue régionale et ne savaient même pas lire ou écrire. Bien évidemment, ils n'avaient aucune notion de langues européennes et l'alphabet latin ou cyrillique ne constituait à leurs yeux qu'un ensemble de gribouillages. D'un autre côté, les représentants des autorités shogunales n'arrivaient pas à retranscrire les noms de différents endroits que les naufragés avaient visités. Les marins eux-mêmes ne pouvaient pas toujours identifier correctement tous les pays et tous les navires qui figuraient dans leur récit. Ce n'est donc pas complètement inattendu que les sources dont nous disposons sont criblées d'erreurs factuelles, de fautes de traduction ou d'interprétation.

Finalement, la notion même du *temps* s'avère cruciale lorsque nous parlons de ces documents. D'une part, la grande majorité de sources utilisées ont été rédigées des mois, voire des années après les faits, ce qui remet en cause leur pertinence et leur fiabilité. D'autre part, la chronologie des événements décrits se révèle difficile à reconstruire, étant donné que beaucoup de textes en japonais sont remplis de parenthèses et d'apartés, mêlant ensemble le futur, le présent et le passé.

L'approche comparative apparaît ainsi comme l'unique méthode permettant de remédier à ces nombreux défauts. Pourquoi se faire inonder par la quantité de documents à disposition, alors que leur nombre et leur diversité peuvent devenir le plus grand attrait de cette étude globale? C'est-à-dire que chaque fait, personnage ou endroit évoqués dans une source donnée sont constamment remis en doute et reconfirmés à l'aide de références croisées. Cela permet non seulement d'identifier les événements qui ont la plus grande probabilité d'avoir eu lieu, mais aussi d'examiner le contexte de rédaction de chaque document historique et de suggérer pourquoi certaines informations ont été mentionnées, d'autres omises ou même inventées.

5 Un nouveau regard sur les naufragés?

Notre travail de recherche permet, tout d'abord, de mettre en lumière le destin largement inconnu, souvent cruel, mais aussi, parfois, tout à fait exceptionnel de

18 *Daily Alta California* 17 mars 1851.

ces personnages. Beaucoup de naufragés périssaient, succombant à la faim, aux maladies et à la brutalité de populations indigènes. Certains d'entre eux se naturalisaient en Occident, s'entraidaient, devenaient des chercheurs, des enseignants, des interprètes, participaient à des expéditions et à des négociations avec les autorités shogunales. D'autres rentraient au Japon où leur était réservé, dans la plupart des cas, un sort peu enviable: méfiance, interrogatoires, emprisonnement ou même mise à mort. Ceux à qui la chance souriait toujours retrouvaient leur liberté et entamaient parfois une carrière de fonctionnaire, de diplomate, de journaliste, d'entrepreneur, etc.

Quelle fut leur influence sur la société japonaise? Leurs contributions au développement économique et culturel du pays sont diverses et variées, allant de l'enseignement de la navigation à la traduction de l'un des Évangiles canoniques du Nouveau Testament, en passant par la réintroduction des techniques modernes de génie maritime sur l'archipel nippon.

Cependant, l'analyse dudit phénomène de la *diplomatie des naufragés* constitue quand même le but ultime de notre projet. Comment peut-on le définir?

C'est un système de relations internationales qui s'est mis spontanément en place lorsque le *bakufu* a coupé la plupart de ses contacts avec le monde extérieur et a interdit aux habitants de l'archipel de le quitter. Les naufragés accueillis par les pays occidentaux devenaient alors l'une des rares sources d'informations sur le Japon, sa société, sa culture et sa langue, leur rapatriement se présentant comme la seule possibilité d'entrer en contact avec les autorités shogunales et d'établir avec elles des relations diplomatiques traditionnelles. Autrement dit, c'est un système de relations internationales où les contacts entre les capitales occidentales et Edo se nouaient exclusivement par le biais de personnes qui n'étaient pas diplomates professionnels, mais devenaient en quelque sorte ambassadeurs involontaires.

Même s'il paraît aléatoire, ce phénomène reste quantifiable et se prête à un examen scientifique. Nous sommes en mesure de démontrer que ces marins constituaient l'élément central d'un système de relations et d'échanges qui s'est développé entre le Japon et l'Occident aux XVII–XIX^e siècles.

La liste des pays occidentaux impliqués est composée de quatre nations: le Portugal, la Russie, la Grande-Bretagne et les États-Unis d'Amérique. Un modèle en cinq étapes se fait remarquer dans la façon dont les grandes puissances utilisaient les marins japonais à des fins diverses. Prenons comme exemple la Russie, le pays qui a, durant sa longue histoire de contacts avec le Japon, franchi toutes ces étapes, à savoir:

- I. Découverte du Japon par le biais des naufragés
- II. Naufragés comme source d'informations
- III. Premier contact avec le Japon par le biais des naufragés
- IV. Naufragés en tant que pions sur l'échiquier diplomatique
- V. Renonciation à l'utilisation des naufragés

La première étape correspond à l'arrivée d'un certain Denbei 伝兵衛 en Russie en 1695. Ce commis marchand d'Osaka avait rejoint une flottille de quelque 30 navires en route pour Edo. Or, son bateau s'était séparé des autres vaisseaux et s'était échoué sur Kamtchatka après un naufrage. Seul survivant de cette catastrophe, Denbei a été retrouvé en 1697 par l'explorateur russe Vladimir Atlasov Владимир Атласов¹⁹ (1661–1711) qui a cru sur le moment que son nouveau protégé était d'origine indienne. Par la suite, le naufragé est arrivé à Moscou, a rencontré Pierre le Grand (1672–1725) et a continué sa vie en Russie. Il a effectivement confirmé au gouvernement russe l'existence du Japon. La réaction du tsar à cet événement a quant à elle défini l'attitude que la Russie adopterait vis-à-vis des naufragés pour plus d'un siècle.

Peu après son entretien avec Denbei, Pierre 1^{er} a ordonné la création d'une école de langue japonaise, premier établissement de ce genre fondé en Occident. Cela marque le début de la deuxième étape. La plupart des naufragés arrivant en Russie devenaient désormais enseignants dans cette école. Ce fut le cas, par exemple, de Sōzō 宗蔵 et de Gonzō 権蔵, naufragés en 1729. Par contre, d'autres marins japonais tels que Sanueimon 三右衛門, retrouvé sur la péninsule du Kamtchatka vers 1710, se faisaient employer en qualité d'informateurs par les explorateurs russes afin de déterminer la position exacte du pays du Soleil-Levant.

La troisième étape commence avec l'intégration de certains naufragés dans les expéditions russes. À cette époque, ils remplissaient le rôle de guides et d'interprètes à bord de navires russes recherchant activement l'archipel nippon. Par exemple, en 1738, Matsubei 松兵衛, connu également sous le nom de Yakov Maksimov Яков Максимов, a rejoint l'expédition de Martyn Spanberg Мартын Шпанберг (1696–1761), l'homme qui deviendrait le premier navigateur russe à atteindre le Japon et à entrer en contact avec les habitants locaux en 1739.

Le naufrage de Daikokuya Kōdayū en 1783 et son arrivée sur les îles Aléoutiennes déclenchent la quatrième étape. À partir de ce moment-là, le gouvernement russe a commencé à utiliser le rapatriement de marins japonais comme prétexte pour entamer de diverses négociations. En 1792–1793, Adam Laksman Адам Лаксман (1766–?) a dirigé la première mission diplomatique russe pour le Japon. Après avoir ramené Kōdayū, ainsi que ses deux confrères Isokichi 磯吉 (1766–1838) et Koichi 小市 (1747–1793) à Nemuro (根室), il a infructueusement essayé de négocier l'établissement de relations officielles entre les deux pays. En 1804–1805, Nikolay Rezanov Николай Резанов (1764–1807) a pris le commandement de la deuxième mission diplomatique russe pour le Japon. Cette fois-ci, quatre naufragés ont accompagné le représentant de l'empereur Alexandre I^{er} (1777–1825) jusqu'à Nagasaki. Il s'agissait de Tsudayū 津太夫, Gihei 儀兵衛,

19 Tous les noms russes ont été retranscrits selon le Système B du standard GOST 7.79-2000.

Sahei 佐平 et Tajūrō 太十郎, quatre survivants de l'équipage du navire *Wakamiyamaru* 若宮丸. Ils sont maintenant considérés comme les premiers Japonais à avoir fait un tour du monde.²⁰ La tentative de Rezanov d'ouvrir le commerce russo-japonais s'est elle aussi soldée par un échec et deux raids punitifs ont été organisés respectivement en 1806 et en 1807 par Nikolay Khvostov Николай Хвостов (1776–1809) et Gavriil Davydov Гавриил Давыдов (1784–1809). En représailles à ces incursions, les autorités du clan Matsumae (*Matsumae-shi* 松前氏) ont en 1811 constitué prisonnier l'explorateur russe Vasily Golovnin Василий Головнин (1776–1831). Pour le délivrer, Pyotr Rikord Пётр Рикорд (1776–1855) a également utilisé le rapatriement de l'équipage naufragé du vaisseau *Kanki-maru* 歓喜丸 comme un geste de bonne volonté pour entrer en contact avec les représentants japonais. Kyūzō 久蔵 (1787–1853), l'un de ces marins, est surtout connu pour avoir ramené sur l'archipel le vaccin contre la variole.²¹

La libération de Vasily Golovnin marque le clivage entre la quatrième et la cinquième étape. À partir des années 1810, l'intérêt de la Russie pour le Japon a commencé à diminuer. Face à l'instabilité en Europe et aux défis intérieurs, le gouvernement tsariste a décidé de mettre fin aux tentatives d'entamer un dialogue avec le *bakufu*. À partir de 1815, tous les naufragés japonais qui abordaient la terre ferme sur le territoire russe ou étaient confiés aux autorités impériales devaient être reconduits jusqu'à l'archipel des îles Kouriles où on leur fournissait de la nourriture, des vêtements et du charbon de bois. Ils devaient continuer leur périple jusqu'au Japon par leurs propres moyens. Plusieurs groupes de naufragés ont été rapatriés ainsi en 1816, en 1836, en 1843 et en 1852.

Nous pouvons observer cette même tendance générale dans les relations entre le Japon et chacun des pays occidentaux concernés. Toutefois, il faut aussi préciser que, contrairement à la Russie, les autres grandes puissances ont sauté certaines étapes du modèle ou n'ont pas eu le temps de les franchir avant que le Japon n'abolît sa politique isolationniste.

Par exemple, le Portugal et la Grande-Bretagne avaient déjà des relations avec le Japon au moment où le *bakufu* a mis en place son système de restrictions maritimes. Entre les années 1540 et les années 1630, beaucoup de navires portugais avaient fréquenté le port de Nagasaki, amenant des marchandises et des missionnaires catholiques. En ce qui concerne la Grande-Bretagne, elle avait maintenu un poste de traite sur l'île de Hirado (*Hirado-shima* 平戸島) pendant dix ans, entre 1613 et 1623. Ces deux nations savaient déjà que le Japon existait et où il se trouvait. Elles n'avaient pas non plus besoin d'établir contact avec les autorités shogunales. Par contre, le Portugal, tout comme la Grande-Bretagne, voulait

²⁰ Katō 1993: 3.

²¹ Hirakawa 1997: 209–210.

obtenir certaines concessions du *bakufu*. Ils sont donc directement passés à la quatrième étape du modèle. Si, en 1685, le capitaine Pereira a échoué de rétablir les rapports commerciaux luso-japonais, l'expédition de l'amiral James Stirling (1791–1865) s'est terminée par une réussite. En 1854, la guerre de Crimée entre la Grande-Bretagne et l'Empire russe faisait rage. L'amiral Stirling, commandant en chef des forces navales de Sa Majesté dans les mers de Chine, s'est rendu au Japon à bord de son navire *Winchester* pour demander au shogunat de rester neutre dans ce conflit et de ne pas abriter les vaisseaux russes dans les ports nippons. Otokichi a fait partie de l'équipage du vaisseau en qualité d'interprète et, à cause de ses fautes de traduction et du manque général de compréhension entre les deux délégations, Stirling a obtenu non pas une simple garantie de neutralité, mais un accord d'amitié entre Edo et Londres comprenant les mêmes concessions que celles accordées aux Américains par la convention de Kanagawa.²²

Les États-Unis d'Amérique, quant à eux, ont seulement sauté les deux premières étapes. En effet, entre 1805 et 1840, plusieurs groupes de naufragés japonais sont arrivés sur le territoire états-unien ou ont été accueillis par des navires américains. Or, à cette époque, ils n'étaient pas utilisés par le gouvernement fédéral. Au contraire, les marins nippons se voyaient assimilés par les communautés locales et se construisaient dans la plupart des cas une nouvelle vie sur le sol américain. Nakahama Manjirō a passé ainsi presque dix ans aux États-Unis. Souvent, on transférait également ces personnes aux autorités russes qui se chargeaient de les rapatrier, ayant déjà renoncé à les utiliser lors des contacts avec le shogunat.

Les États-Unis ont franchi la troisième étape en 1845 lorsque Mercator Cooper (1803–1872) est entré dans la baie d'Uraga à bord de son vaisseau *Manhattan* pour rapatrier deux équipages de bateaux japonais naufragés qu'il avait secourus pendant son voyage, celui du *Kōhō-maru* 幸宝丸 et celui du *Senju-maru* 千寿丸. Cet événement constitue la première rencontre officielle entre les représentants du *bakufu* et un citoyen américain.

Finalement, Washington a entamé la quatrième étape en 1853, au moment où le commodore John Aulick (1787–1873) a ordonné l'intégration de Hamada Hikozi et de ses seize compagnons dans la mission diplomatique américaine de 1851–1854 pour faciliter la prise de contact avec les autorités shogunales. Autrement dit, à la veille de l'ouverture du Japon, les États-Unis étaient eux aussi sur le point de passer à une utilisation systématique de marins japonais à des fins diplomatiques. Cependant, le destin en a voulu autrement. Suite à un incident diplomatique, Aulick a été démis de ses fonctions et le commodore Matthew Perry (1794–1858) est devenu le nouveau chef de l'escadre. Lors du passage de l'expédition américaine à

22 Beasley 1991: 95.

Shanghai, Otokichi a hébergé une dizaine de naufragés en ville, empêchant Perry de les accueillir à bord de son navire amiral *Susquehanna* à temps pour son départ vers les Ryūkyū. Le commodore est donc unilatéralement passé à la cinquième étape du modèle. Ainsi, il a abandonné la *diplomatie des naufragés* et a adopté une nouvelle approche lors de ses négociations avec le *bakufu*, celle qui s'avérerait nettement plus efficace et que les historiens appelleraient plus tard « *diplomatie des canonnières* ».

References

Sources

- Arakawa, Hidetoshi 荒川秀俊 (ed.) (1962): *Ikoku hyōryūki shū* 異国漂流記集 (Collection de récits de naufrages aux pays étrangers). Tōkyō: Kishō kenkyūsho 気象研究所.
- Arquivos de Macau* 7.2 (1929). Macao: Imprensa Nacional.
- Daily Alta California*, 17 mars (1851). San Francisco.
- Honpō Chōsen Ōfukusho* 本邦朝鮮往復書 (Écrits concernant les allers-retours au Japon depuis la Corée), microfilm (1996). Tōkyō: Tōkyō daigaku shiryō hansenjo 東京大学史料編纂所.
- Ishii, Kendō 石井研堂 (ed.) (1950): *Nihon hyōryūtan* 日本漂流譚 (Chroniques de naufrages japonais). Tōkyō: Gakureikan 学齡館.
- Yamashita, Tsuneo 山下恒夫 (ed.) (1992): *Edo hyōryūki sōshū* 江戸漂流記総集 (Compilation de récits de naufrages de la période d'Edo). Tōkyō: Nihon hyōronsha 日本評論社.

Études de cas particuliers

- Bernard, Daniel (1992): *The Life and Times of John Manjiro*. New York: McGraw-Hill.
- Chikamori, Haruyoshi 近盛晴嘉 (1963): *Josefu Hiko* ジョセフ=ヒコ (Joseph Heco). Tōkyō: Yoshikawa kōbunkan 吉川弘文館.
- Haruna, Akira 春名徹 (1982): *Hyōryū Josefu Hiko to nakama-tachi* 漂流ジョセフ・ヒコと仲間たち (Naufrage de Joseph Heco et de ses camarades). Tōkyō: Kadokawa shoten 角川書店.
- Haruna, Akira 春名徹 (1986): *Nakahama Manjirō sekai wo mitekita Jon Man* 中浜万次郎世界をみてきたジョン=マン (Nakahama Manjirō, John Mung qui a vu le monde). Tōkyō: Kōdansha 講談社.
- Haruna, Akira 春名徹 (1988): *Nippon Otokichi hyōryūki* にっぽん音吉漂流記 (Nippon Otokichi, récit de naufrage). Tōkyō: Chūkōbunko 中公文庫.
- Ikuta, Michiko 生田美智子 (1997): *Daikokuya Kōdayū no seppun – ibunka komyunikēshon toshintai* 大黒屋光太夫の接吻—異文化コミュニケーションと身体 (Baiser de Daikokuya Kōdayū, le corps et la communication avec les cultures étrangères). Tōkyō: Heibonsha 平凡社.
- Kamei, Takayoshi 亀井高孝 (1964): *Daikokuya Kōdayū* 大黒屋光太夫 (Daikokuya Kōdayū). Tōkyō: Yoshikawa kōbunkan 吉川弘文館.
- Katō, Kyūzō 加藤九祚 (1993): *Hajimete sekai issū shita nihonjin* 初めて世界一周した日本人 (Premiers Japonais à avoir fait un tour du monde). Tōkyō: Shinchōsha 新潮社.

- Miyanaga, Takashi 宮永孝 (2004): “‘Ottoson’ to yobareta nihon hyōryūmin” ‘オットソン’と呼ばれた日本漂流民 (Naufragé japonais prénommé ‘Ottoson’). *Shakai shirin* 社会志林 51.1: 244–165.
- Nakahama, Hiroshi 中浜博 (2005): *Nakahama Manjirō – ‘Amerika’ wo hajimete tsutaeta nihonjin* 中濱万次郎—「アメリカ」を初めて伝えた日本人— (Nakahama Manjirō, premier Japonais à avoir raconté l’Amérique). Tōkyō: Fuzambō International 富士房インターナショナル.
- Oaks, Robert (2004): “Golden Gate Castaway: Joseph Heco and San Francisco, 1851–1859”. *California History* 82.2: 38–58.
- Ohmori, Jin (2005): *Global Drifters, the Lives of Japanese Sailors Forbidden to Return Home*. Nagoya: Otokichi Society.
- Yamashita, Tsuneo 山下恒夫 (2004): *Daikokuya Kōdayū – Teisei Roshia hyōryū no monogatari – 大黒屋光太夫—帝政ロシア漂流の物語—* (Daikokuya Kōdayū, histoire d’un naufrage en Russie impériale). Tōkyō: Iwanami shoten 岩波書店.

Études générales

- Arakawa, Hidetoshi 荒川秀俊 (1964): *Nihonjin hyōryūki* 日本人漂流記 (Récits de naufrages des Japonais). Tōkyō: Jinbutsu ōraisha 人物往来社.
- Beasley, William (1991): “Japanese Castaways and British Interpreters”. In *Monumenta Nipponica* 46.1: 91–103.
- Brooks, Charles (1876): *Japanese Wrecks, Stranded and Picked Up Adrift in the North Pacific Ocean*. San Francisco: California Academy of Sciences.
- Faynberg, Esfir Файнберг Эсфирь (1959): *Yapontsy v Rossii v period samoizolatsii Yaponii Японцы в России в период самоизоляции Японии* (Japonais en Russie pendant la période de fermeture du Japon). In *Yaponiya: Voprosy istorii Yaponiya: Voprosy istorii* (Japon : questions historiques). Edited by Haim Eydus Хаим Эйдус. Moscou: Nauka Наука.
- Hirakawa, Arata 平川新 (1997): *Nihon no hyōryūmin to Roshia no taiō* 日本の漂流民とロシアの対応 (Naufragés japonais et la réponse russe). In *Rekishi ni miru Roshia to Nihon no deai* 歴史にみるロシアと日本の出会い (Rencontres de la Russie et du Japon à travers leur histoire). Edited by Tōhoku daigaku tōhoku ajia kenkyū centā 東北大学東北アジア研究センター. Sendai: Tōhoku daigaku tōhoku ajia kenkyū centā 東北大学東北アジア研究センター.
- Kawai, Hikomitsu 川合彦充 (2004): *Nihonjin hyōryūki* 日本人漂流記 (Récits de naufrages des Japonais). Tōkyō: Shakaishisōsha 社会思想社.
- Kisaki, Ryōhei 木崎良平 (1991): *Hyōryūmin to Roshia – kita no kurofune ni yureta bakumatsu Nihon* 漂流民とロシア—北の黒船に揺れた幕末日本 (Naufragés et la Russie : le Japon de la fin d’Edo, secoué par les bateaux noirs du nord). Tōkyō: Chūō kōron sha 中央公論社.
- Kohl, Stephen (1982): “Strangers in a Strange Land: Japanese Castaways and the Opening of Japan”. *The Pacific Northwest Quarterly* 73.1: 20–28.
- Plummer, Katherine (1984): *The Shogun’s Reluctant Ambassadors – Sea Drifters –*. Tōkyō: Lotus Press.
- Ramming, Martin (1930): *Russland-Berichte schiffbrüchiger Japaner aus den Jahren 1793 und 1805 und ihre Bedeutung für die Abschliessungspolitik der Tokugawa*. Berlin: Würfel.
- Wood, Michael (2009): *Literary Subjects Adrift: A Cultural History of Early Modern Japanese Castaway Narratives, ca. 1780–1880*. Eugene: University of Oregon Press.

Autres ouvrages

Keene, Donald (1984): *The Japanese Discovery of Europe, 1720-1830*. Stanford: Stanford University Press.

Lensen, George (1959): *The Russian Push toward Japan, Russo-Japanese Relations, 1697–1875*. Princeton: Princeton University Press.