

Le Mercredi 24 Janvier 1877.

TABLE DE LOCH.							TABLE DE LA MACHINE.												Relève-ments des chefs.			Vues et relève-ments de terres, de voiles.
HEURES.	VENTS.		ÉTAT de la mer	Routes.	Nœuds.	Dérive.	Voilure du bâtiment	Nombre de chaudières employées.	Tension moyenne de la vapeur.	Introduc-tion.	Ouverture des registres à vapeur.	Injection.	Hauteur moyenne du baromètre du caducène.	Nombre moyen de coups de pist. par min.	Extraction.	Alimenta-tion.	Nombre de sauts d'escaliers faits à la mer.	1er	2e	3e.		
	Dirac-tion	force.																				
1	Calme																					
2																						
3																						
4																						
5																						
6																						
7																						
8																						
9	Enlg																					
10																						
11																						
12																						
13																						
14																						
Midi																						

ROUTE.	DISTANCE PARCOURUE.	LATITUDE.		LONGITUDE.		VARIATION.	
		OBSERVÉE.	ESTIMÉE.	OBSERVÉE.	ESTIMÉE.	OBSERVÉE.	EMPLOYÉE.
			Point de départ à l'Anson				
		34° 44' 30"		136° 54' 00"		C. R. T. 5° 10	
		Nord		Est		C. R. T. 3° 10	

1	Nord	2	Calme	8.0	0°	3	33	fre													
2			3500	8.3																	
3				8.1																	
4				8.1																	
5				7.9																	
6				7.9																	
7				7.9																	
8				8.1																	
9	NE.		Quest	7.6																	
10	Est		de	7.4																	
11	SE.		Sud	8.1																	
12			de	7.5																	
13																					
14																					
Minuit																					

DISTANCE ET RELÈVEMENTS DES TERRES, ou Dangers les plus rapprochés; DISTANCE ET RELÈVEMENT DU POINT D'ARRIVÉE.		VOILURE DU COMMANDANT EN CHEF; Position et voilure de l'armée; exercices, mouvements, événements, observations, travaux de la machine, manière dont elle marche. Heures de nettoyage des fourneaux, accidents, leur cause présumée, consommation du charbon, son origine et sa qualité.	
10^h 15 Cours le bâtiment de guerre japonais sur rade port sous saube de 21 coups de canon & prompt sur les voiles & l'embourquement de Mikado 4^h 1/2 mesure que le yacht de Mikado passe devant le bâtiment & font une saube de 21 coups 11^h 35 Crois petits bâtiments japonais font une saube de 21 coups & font route pour Yokohama 11^h 40 Rentre le 9^e navire - B. 777. à 774. Ch - 2° à + 8°		Ceci beau temps. FB de Nord & de 1^{er} Hesse le canot & le 2^e parvi 5^h japonais au 9^e Mât, puis la disposition d'appareil 10^h 15 appareillé (Escorte du Mikado) 11^h 35 Laque & établi la roclure ordinaire à la mer 3^h 40 Appel aux post de combat, amant la batture, service tout à la mer, consens le yacht de Mikado un peu grand criard. Consommé 8500 kilog de charbon.	

Henri Rieunier : Escorte du Mikado.

Henri Rieunier auprès de l'Empereur du Japon.
Visite au Mikado, avant de lui faire escorte de Yokohama à Kobe.

Sur une double page de grand format et à l'en-tête de la « Légation de France au Japon », lettre de Monsieur de Saint-Quentin, datée de Yedo (ancien nom de Tokyo) le 18 janvier 1877. Henri Rieunier ajoute : reçu le 20 matin, répondu et remercié le 20 janvier 1877.

Le texte intégral est le suivant :

Monsieur le Commandant,

J'ai reçu la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire pour m'informer du désir qui vous a été exprimé par Monsieur le contre-amiral Véron de voir Le Laclocheterie escorter sa majesté impériale le Mikado dans son voyage par mer d'Yokohama à Kobe, afin de bien établir la réputation méritée du type 'Laclocheterie' et de montrer à l'Empereur du Japon et à ses Ministres que les Anglais, malgré leur formidable marine, ne possèdent pas de bâtiments analogues.

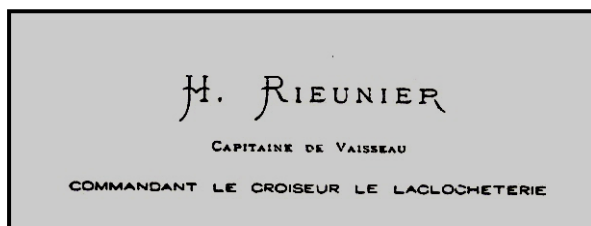
La réalisation de ce désir, qui ne pouvait manquer, comme vous l'avez très bien compris, d'éveiller les susceptibilités des Japonais dont l'amour-propre est extrêmement sensible, n'a pas été obtenu par la Légation sans quelques difficultés, dont la principale a été la crainte de constituer un précédent pour les Marines étrangères. Je suis cependant parvenu à les lever et je m'empresse de vous annoncer que le gouvernement japonais a consenti à vous autoriser à vous joindre à l'escadrille qui doit escorter S. M le Mikado jusqu'à Kobe. Monsieur le Ministre de la Marine a dû donner des instructions dans ce sens à Monsieur l'amiral Ito, commandant de cette escadrille.

Je suis heureux d'avoir pu obtenir, dans cette occasion, pour notre marine, une faveur à laquelle Monsieur le contre-amiral Véron paraît attacher du prix.

Agréé, Monsieur le Commandant, l'assurance de ma considération distinguée.

Signé : Saint-Quentin.

Lettre de Tokyo, le 20 janvier 1877, du ministre de France au Japon à propos de la mission militaire française au Japon, qui n'est pas rappelée mais au contraire y restera au moins jusqu'à la fin de 1878. Au début de la lettre, il est question d'un rapport d'Henri Rieunier sur l'arsenal de Yokosuka adressé à Monsieur de Saint-Quentin (successeur du signataire, illisible). En haut de la première page, Henri Rieunier écrit : *répondu le 22/1.*

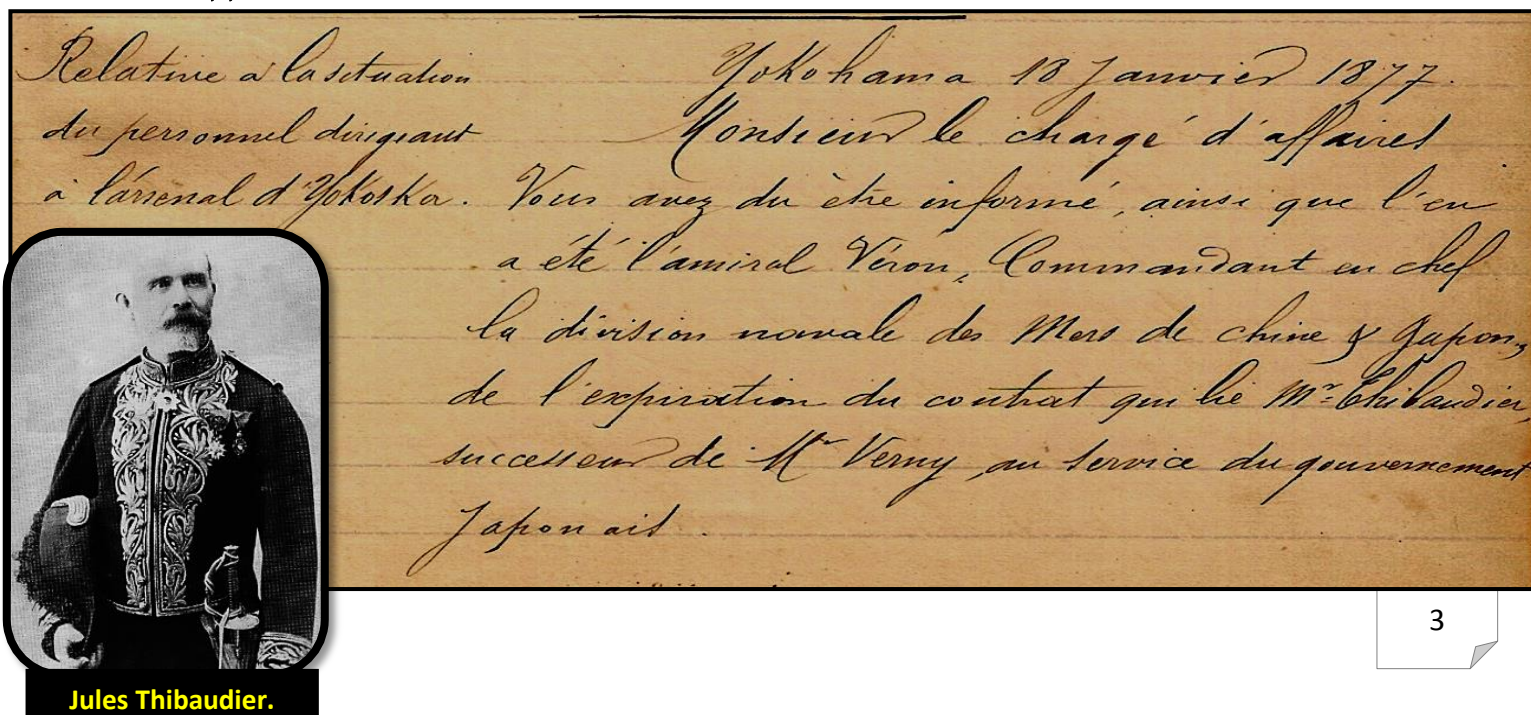


Carte de visite d'Henri Rieunier.



PLAN FIN XIXe - YOKOHAMA ET L'ARSENAL DE YOKOSUKA ou (YOKOSKA) -
De Yokohama :

Rapport d'Henri Rieunier sur la situation de l'Arsenal de Yokosuka - 18 Janvier 1877.



Cet officier du genre maritime a le désir de ne point renouveler son contrat, par suite de sa longue absence de France où ses intérêts personnels & de famille exigent sa présence. Son départ va laisser une lacune importante parmi le personnel français dont il était le chef responsable vis-à-vis du département de la marine, qui, d'après ses instructions, considère comme indispensable la présence d'un de ses officiers, tant que le personnel qu'il a prêté de ses arsenaux au gouvernement japonais sera nécessaire, et tant que les contrats de ce personnel ne seront pas terminés.

Les Japonais au départ de M^r Verrey, ont modifié profondément la situation du personnel dirigeant, qui, tout en restant, à grand peine, paraît-il, le chef des ouvriers & contre-maîtres français, est devenu conseiller de la nouvelle direction de l'arsenal.

En cela, les Japonais n'ont fait que suivre leurs aspirations, que nous voyons se manifester partout telle, & qui ne sont certainement pas particulières à l'arsenal d'Yokoska. On n'aurait même qu'à les louer de cette détermination, si, ce qui les regarde, ils étaient déjà réellement à même de se substituer, non pas seulement pour la direction, mais pour la production, pour la construction de navires & de

machine. marines. En ce qui concerne la production de l'arsenal, j'aurai à vous signaler plus loin un écueil qui, s'il n'était évité, pourrait mettre à néant tout le fruit de la mission maritime française à Yokoska.

Cependant, à mon avis, il n'y a pas à se dissimuler que le caractère de la Direction de la Mission française à Yokoska a été dénaturé dans son essence même, au départ de M^r Verry, au 1^{er} janvier 1876, en limitant à un an l'engagement de son successeur. Les difficultés de la situation sont accrues en effet depuis ce moment : car on n'a rien prévu de ce que deviendraient les ouvriers & contre-maîtres à l'expiration de ce terme. L'état actuel anticipe ainsi sur la solution que désireront les japonais, sans que même dans le fond ils aient fait aucune démarche officielle.

Depuis, japonais & Européens peuvent admettre qu'à l'expiration du contrat de M^r Chibaudier, il dépend uniquement du gouvernement japonais de conserver un personnel de nos arsenaux sans un chef français et sous les ordres directs de fonctionnaires japonais.

Le nombre des employés français a beaucoup diminué, et en ce moment les dépenses de ce fait sont à peine la moitié de ce qu'elles étaient au départ

de M^r Vermy...

Malgré les tendances de l'autorité japonaise peuvent être clairement décelées. La prétention est d'en arriver peu à peu, par l'extinction des contrats non renouvelés, à considérer le personnel français comme une réunion d'individus engagés séparément, presque indépendants les uns des autres, avec lesquels il lui est loisible de contracter; de séparer leurs intérêts de ceux de leur chef responsable à notre égard.

Cette prétention est inadmissible. Les instructions du ministère de la marine sont formelles sur ce point. L'autorité japonaise oublierait le point de départ de notre mission maritime; les ouvriers ont été prêtés par la marine française; des contrats étaient nécessaires pour la meilleure utilisation de ce personnel et comme garantie pour les deux parties contractantes. Comme garantie de discipline morale, pour éviter tout marchandage qui ne tarderait pas à se produire, et à transformer le caractère d'une mission officielle en une affaire privée, le ministère de la marine, qui tient avant tout à l'honneur & à la réputation de son personnel, ne consentira jamais à laisser sans chefs ces ouvriers & contre-mâtres.

Déjà les japonais ont engagé, en dehors de ce

personnel, trois français liés à eux par des contrats particuliers. C'est ce qu'ils désireraient faire pour la partie du personnel de nos arsenaux dont ils auraient encore besoin plus longtemps.

L'autorité japonaise reconnaîtra certainement la nécessité de conserver encore un certain nombre d'employés français. Mais ce qu'il faut lui faire comprendre, c'est l'obligation à notre point de vue que ce personnel de nos arsenaux, si minime qu'il soit, doit être sous les ordres d'un chef responsable vis-à-vis de nous.

Le principe doit être maintenu dans toute sa rigueur, cependant dans l'application & pour les détails du service, ce chef déléguerait l'exercice de son autorité à des officiers japonais, en conservant le droit d'intervention si les circonstances l'exigeaient. Cette concession des japonais pourrait être peut-être demandée comme la consécration & la reconnaissance des services rendus par cette mission.

D'un autre côté, la longue durée du séjour au Japon de notre mission maritime nous autorise presque à exiger du gouvernement japonais que les fruits qu'elle a donnés ne soient pas perdus au moment de le récupérer. Quelques sacrifices, légers, peuvent être faits dans ce but. Car convient-il aussi de laisser s'éteindre & disparaître

disparaître sans bruit & sans qu'on s'en aperçoive
cette mission par l'expiration successive des enga-
gements dont l'échéance est différente. Ce serait
peu honorable pour les efforts faits par ce personnel.

Les services rendus méritent tout au moins,
quand le moment en sera venu, une clôture en
rapport avec le pouvoir qui a gracieusement
accordé la mission sur une demande officielle
du gouvernement japonais. Si l'on ne pouvait rien
obtenir de l'autorité japonaise, si surtout lors des
prochaines échéances des contrats, elle refusait de les
renouveler, il y aurait nécessité de ~~parroquer~~ ^{provoquer} une
explication & de la mettre en demeure de déclarer
ses intentions pour l'avenir. On ne saurait en
effet attendre que le personnel soit tellement réduit
(et il le sera presque à ce point au mois d'avril) qu'on
le diminue encore pour lui enlever toute valeur
effective.

J'avais l'honneur de vous dire qu'il importait
pour l'honneur français & en particulier pour celui du
département de la marine, que le passage de
cette mission laissât des traces durables. En ce moment
on prépare à Yokoska des jeunes gens à suivre en
France les cours de l'École d'application du Génie

maritime établi à Cherbourg. C'est lorsque ces jeunes gens seront devenus ingénieurs, que réellement les japonais seront à même de se suffire en suivant la tradition française et en utilisant toute les connaissances pratiques & théoriques enseignées à Yokoska.

Si j'insiste auprès de vous Monsieur le chargé d'affaires, sur toute cette question, c'est pour vous donner le plus grand nombre d'arguments à citer à l'autorité japonaise, et pour vous faire envisager cette question sous toutes les faces, & vous la faire sentir comme je le fais.

Il est pour moi hors de doute que la situation d'esprit des japonais qui les rend desirieux d'agir par eux mêmes pourrait bien être favorisée par certaines ingérences de fonctionnaires japonais attachés au ministère de la marine à Tokio et élevés soit en Angleterre, soit en Hollande. Ils auraient obtenu de mettre en chantier à Yokoska un navire conçu par eux, petit bâtiment à vapeur de 600 tonneaux. Cet acte est certes méritoire; mais il importe d'éviter une substitution d'influence à Yokoska, et de voir une nation qui dirige déjà l'instruction du personnel maritime, prendre en main, après le départ de

tout ingénieur de la marine, la direction de la conception des travaux de construction de la flotte.

Les raisons d'intérêt général ne manqueraient pour convaincre le gouvernement japonais de la nécessité de remplacer M^r Chibaudier; et je prévois combien vous aurez à lutter pour vaincre le parti pris d'amour propre de cette autorité.

Quoiqu'il semble y avoir un mot d'ordre vis-à-vis de toutes les administrations où des étrangers sont employés, il importe d'obtenir que l'arsenal d'Yokoska ne soit point seul sacrifié, tandis que tous les établissements Anglais de Tokio ne subiraient aucune atteinte ou diminution.

La mort du capitaine Jones permettra de reconnaître la tendance réelle du gouvernement japonais, pour le cas de son remplacement.

Dans le cas où l'autorité japonaise désignerait M^r Dupont comme successeur de M^r Chibaudier, je n'ai nullement qualité pour apprécier les intentions de cet officier. Cependant on ne saurait se dissimuler que dans le cas où il n'accepterait pas, par suite de l'intention qu'il pourrait avoir de rentrer en France en septembre à l'expiration de son contrat, les mêmes difficultés se représenteraient

à cette époque assez rapprochée de l'année.

Dans le cas où M^r Dupont n'accepterait pas, ce que je crois probable, son intérim permettrait d'attendre un ingénieur demandé en France comme successeur de M^r Eribaudier, dans les conditions énoncées plus haut.

Enfin dans le cas où M^r Dupont accepterait, la situation ^{serait} définitivement rétablie sans interruption, qu'à la condition expresse que le personnel resterait sous sa dépendance, avec délégation de son autorité à des officiers japonais.

L'amiral Véron m'ayant chargé d'étudier cette affaire de l'arsenal d'Yokohama, je ne crois pas pouvoir mieux faire, à cause de la limite rapprochée du contrat de M^r Eribaudier, de vous adresser la même lettre qu'à lui. Il lui sera facile de rectifier mes appréciations, comme vous pourrez aussi lui faire part du résultat que vous aurez obtenu et des démarches que vous désireriez qu'il fit le cas échéant en France, auprès du ministre de la marine pour seconder vos vues.

Veuillez agréer &c. &c.

Au cours de l'année 1876, le mikado avait effectué une visite des provinces du Nord de son empire qu'il ne connaissait pas encore. Aussi, le compte rendu de ce voyage en notre possession, qui complète bien l'atmosphère au Japon à l'ère du Meiji, est le suivant : Le Premier ministre, l'ancien président du sénat, l'amiral Ito, et quelques autres grands fonctionnaires, accompagnaient le souverain dont la suite se composait d'environ cent cinquante personnes. Son départ avait eu lieu avec toute la solennité possible et un déploiement de forces militaires qui avait vivement frappé l'esprit de l'ambassadeur coréen ! Devant la demeure duquel le cortège était passé. Le mikado était accompagné jusqu'à Seriji, première étape de son voyage, par tous les ministres, les sanghis et les principaux fonctionnaires de l'empire. Mutsuhito était en calèche, vêtu d'un uniforme européen noir et coiffé d'un tricorne garni de plumes. L'impératrice, accompagnée de ses demoiselles d'honneur en grand costume de cour, suivait dans une autre voiture. Ce spectacle devait assurément paraître fort étrange à la foule immense accourue sur le passage du cortège. Un des journaux locaux, favorables au gouvernement, n'avait pas manqué, à ce propos, de faire ressortir la différence qui existait à cette époque et celle encore peu éloignée qui avait précédé la révolution : Si l'on se reporte, disait-il, aux voyages du Taikoun, il y a huit ou neuf ans à peine, quel contraste ! Sur le passage de ce prince on faisait le vide, le peuple était écarté impitoyablement. Les fenêtres de toutes les maisons devaient fermer et les interstices revêtus de papier afin qu'aucun œil indiscret ne pût apercevoir sa majesté. Il était défendu d'allumer du feu pendant la nuit le long de la route qu'elle devait parcourir. Les cris des enfants et jusqu'aux gémissements des malades étaient interdits. Une suite innombrable de bagages contenant des provisions de tout genre, et jusqu'à l'eau destinée à l'usage du prince, encombraient les routes. En songeant à un tel faste, ne devons-nous pas être reconnaissants de la simplicité de notre souverain actuel et de sa bienveillance pour le peuple ?

Les instructions adressées par le gouvernement aux populations portaient que chacun était libre de regarder passer le cortège impérial. Il n'était plus ordonné, comme autrefois, de faire arrêter les voyageurs ni d'établir des barrières le long des routes. Les habitants devaient se livrer à leurs occupations habituelles, et il leur était seulement interdit d'offrir le moindre présent à l'empereur. Les mêmes directives prescrivaient aux fonctionnaires d'un certain rang de venir en petite tenue présenter leurs hommages au souverain. A son arrivée au chef-lieu du département, les préfets devaient lui rendre un compte détaillé de tous les actes de piété filiale, de dévouement des serviteurs, de fidélité des épouses et de générosité des citoyens qui leur avait été possible de découvrir. La liste de tous les vieillards au-dessus de quatre-vingt ans devait être dressée et présentée à l'empereur. Il était aussi ordonné aux préfets de placer sous les yeux du mikado la carte des

départements, des échantillons de leurs principaux produits, ainsi que les livres, peintures et autres objets d'art remarquables par leur antiquité.

Quelques jours après le départ du mikado pour les provinces du Nord, la mort frappait le seul enfant qui lui restait, une petite fille âgée de quatre ans. Des ordres avaient été donnés aussitôt pour interdire pendant trois jours les chants, les danses et la musique. Les Kuadzokon (anciens daïmios) et tous les fonctionnaires jusqu'au sixième rang qui étaient présents à Yedo (Tokyo) avaient été invités, en même temps, à se présenter au palais pour y offrir leurs compliments de condoléances.

Le 21 février 1877 à Kobe le *Laclocheterie* est seul sur rade avec le *Takawo-Maru* et le *Meiji*.

Henri Rieunier écrit de Yokohama, en avril 1877 : « L'*Audacious* est sur rade pour six semaines ; le *Vigilant* aussi. Le *Tennessee* et l'*Alert* sont ici, ce dernier en partance prochainement pour San Francisco. Le grand paquebot la *City of Peking* de la ligne P.M.S.S.C. parti hier par brume pour Hong Kong s'est échoué à la pointe Rubicon, près Canon-Saki, golfe d'Yedo. L'*Alert* a été aussitôt envoyée. Des allèges, chaloupes à vapeur, et un vapeur ont été dirigés sur ce point. J'ai fait offrir mes services à l'amiral américain, hier au soir, pour aider au sauvetage, soit avec mes chaloupes, soit avec le bâtiment, au besoin.

L'amiral était absent à Tokyo ; Cette nuit le *Tennessee* est parti et revenu à 8 heures du matin. L'*Alert* et le vapeur de commerce sont rentrés peu après. On a du réussir à le déséchouer. Une partie de la cargaison avait été débarquée. »

En baie de Yokohama, Henri Rieunier ira accueillir monsieur de Geofroy, le ministre de France, arrivé le 27 avril 1877 avec sa famille sur le paquebot le *Tanaïs* des Messageries Maritimes. Ci-dessous, extrait du début du rapport qui relate l'événement :

N^o 68. Yokohama, le 29 avril 1877.

Arrivée du Ministre de France au Japon sur le Paquebot de M^{me} M^{me} le "Tanaïs".

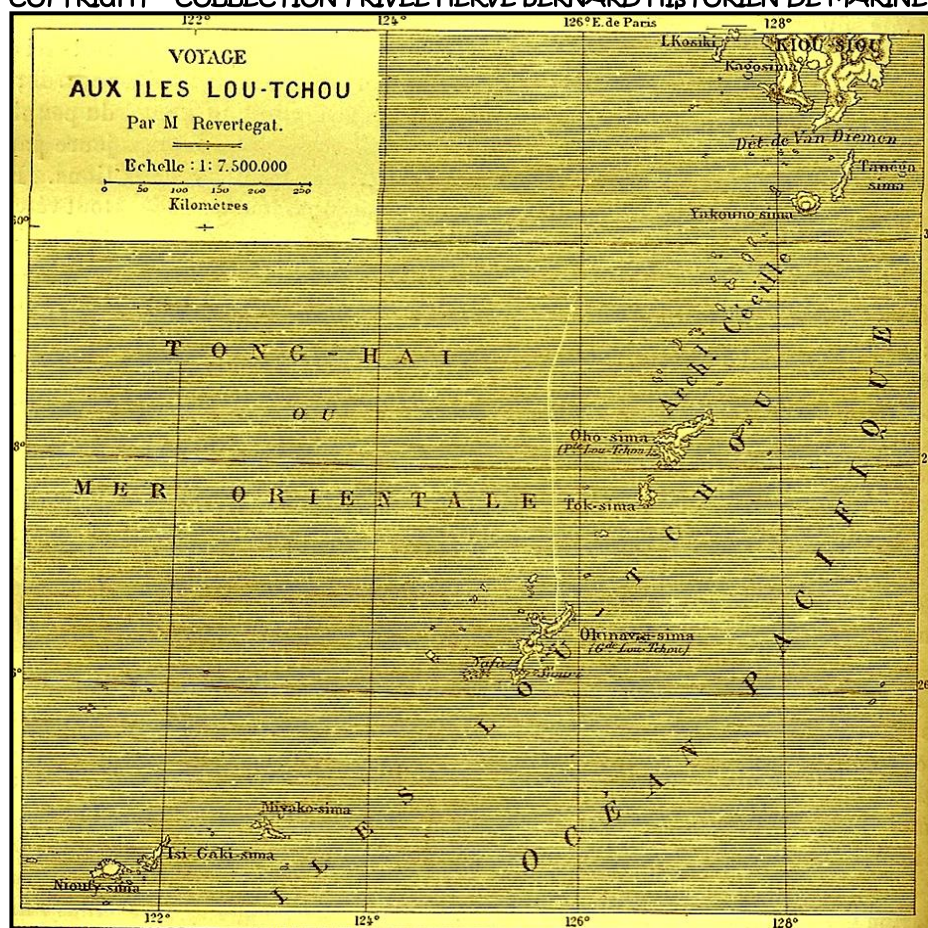
Amiral

J'ai l'honneur de vous informer de l'arrivée de M. de Geofroy, Ministre de France au Japon, sur le paquebot de M^{me} M^{me} le "Tanaïs", qui a mouillé sur rade le 27 avril à 1 heure du matin.

Un canot du "Laclocheterie" que j'avais mis à sa disposition, l'a conduit à terre à deux sa famille à 10^h du matin.

J'ai eu l'honneur de faire ma visite à M^{le} le Ministre à 9 heures, à bord du "Tanaïs", et je suis resté à causer avec lui jusqu'à 10 heures.

4 - AMBASSADEURS AU PAYS DU SOLEIL LEVANT DANS L'ANCIEN EMPIRE DU JAPON
COPYRIGHT - COLLECTION PRIVÉE HERVÉ BERNARD HISTORIEN DE MARINE



A l'époque d'Henri Rieunier les îles Ryūkyū étaient appelées les îles Lou-Tchou. Cette carte fut dressée par l'enseigne de vaisseau J. Revertégat et servira de document d'illustration à un article de 7 pages, rédigé par lui, intitulé : « Une visite aux îles Lou - Tchou, 1877, Texte et dessins inédits ». Parution en pages 250 à 256 du livre de l'année 1882 : « Le Tour du Monde », Nouveau Journal des Voyages. Monsieur J. Revertégat, photographe à bord du *Laclocheterie*, parlait le japonais et servit d'interprète à Henri Rieunier dans l'Empire du Soleil Levant. Gravé par Erhard, publié par la Société de Géographie.

UNE VISITE AUX ILES LOU-TCHOU,

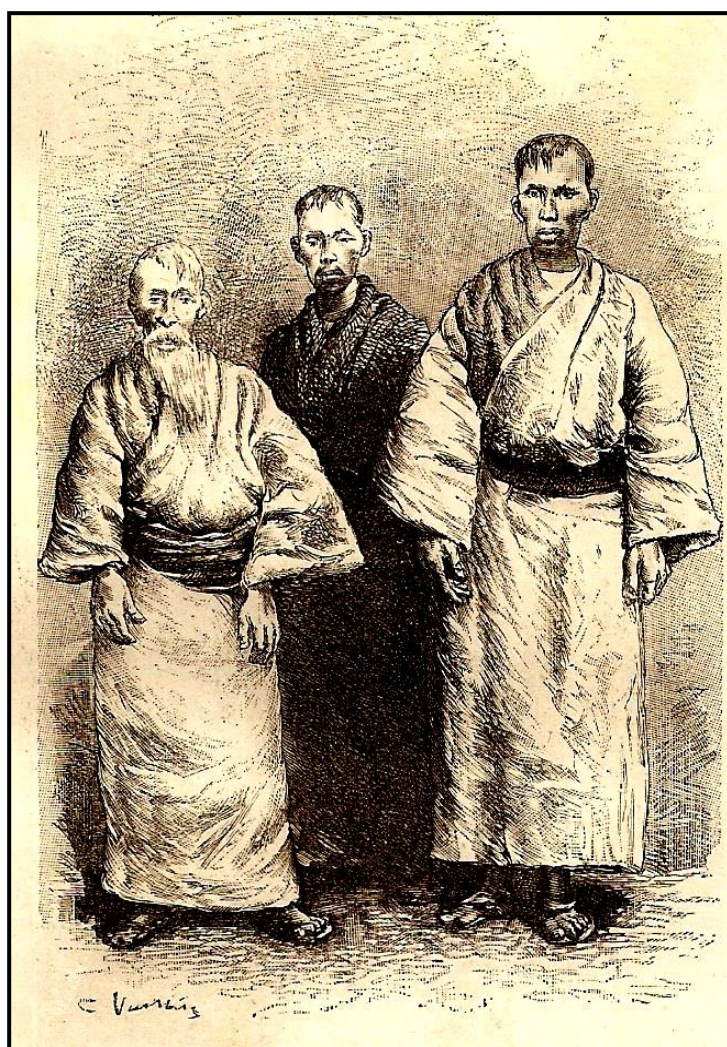
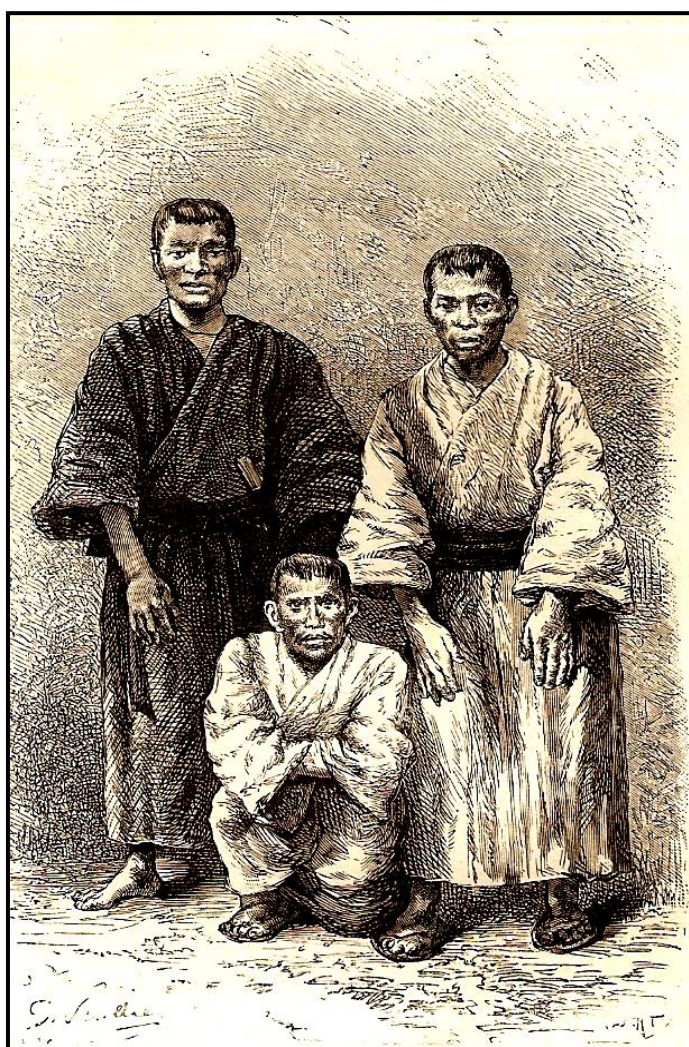
PAR M. J. REVERTEGAT.

1877. — TEXTE ET DESSINS INÉDITS.

L'archipel des Lieou-Khieou renferme trente six îles formant différents groupes. Celui du milieu comprend la plus grande île : elle porte le nom de Ta-Lieou-Khieou (grande Lieou-Khieou). Situé dans le Pacifique par 24°-30° lat. N., 125°-129° long. E. Une expédition chinoise en avait fait la conquête en l'an 606. Au 15^{ème} Siècle, l'empereur de la Chine de la dynastie Ming s'arroge la suzeraineté sur le royaume de Lieou-Khieou. Suivant l'usage et l'opinion des asiatiques orientaux, elle est constatée par des ambassadeurs qui, tous les deux ans, portent des présents à Pékin et par le sceau en caractères chinois et mongols envoyé au roi. L'archipel des îles Ryūkyū, par sa position entre la Chine et le Japon, est obligé de se reconnaître également vassal du Céleste Empire, dont le souverain reçoit de temps en temps l'hommage de ce petit monarque.

La légation lui offre des sabres, des chevaux dressés, des parfums, des vases pour les contenir, de l'ambre gris, des étoffes de soie, des tissus faits d'écorce d'arbre, des tables en laque incrustées en nacre de perles, de la garance, du vin qui mousse. En retour, l'empereur du Japon donne 500 pièces de monnaie d'argent et 500 paquets de pièces d'ouates. Le chef de l'ambassade reçoit 200 pièces d'argent et dix habillements complets ; les autres membres de la légation partagent entre eux 300 pièces d'argent.

Les japonais hostiles à cette main mise de la Chine sur ce territoire prirent possession de l'archipel, après une invasion armée, au début du 17^{ème} Siècle sous le Daimyo de Satsuma qui l'annexa à ses domaines féodaux tout en laissant l'archipel dans une semi dépendance. Les habitants des îles continuèrent à payer contribution à la fois à la Chine et au Japon. A la double allégeance si longtemps connue par cette petite île, on peut suivre le mélange des particularités japonaises et chinoises dans les manières et les habitudes de ses habitants.



Groupes de Lou-Tchouans,

tels qu'Henri Rieunier les vit sur les îles Ryūkyū en 1877.

Dessins de G. Vuilliez, d'après deux photographies prises par M. J. Revertégat.