

(Collection Alphonse Cenovas)

LES CANONNIÈRES ANGLAISES DE LA MARINE CONFÉDÉRÉE

Serge Noirsain

**C.S.S. GEORGIANA - TALLHASSE
CHICKAMAUGA - HAWK
ADVENTURE - ENTREPRISE**

Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, une canonnière est un vapeur de moyen tonnage, dont les deux courts mâts gréent des petites voiles qui génèrent peu de vitesse. La faible capacité des soutes de ce type de bâtiment le contraint à se réapprovisionner plus souvent en charbon. Ce handicap est crucial pour les Confédérés car la neutralité britannique leur interdit d'embarquer plus que la quantité de combustible strictement nécessaire pour regagner leur port d'attache dans le Sud. En revanche, les bâtiments nordistes qui opèrent sur les océans et en Europe ressortissent tous à une classe dont les soutes à charbon leur assurent un plus grand rayon d'action.

*Le C.S.S. Georgiana*¹

Dans nos précédents articles, nous avons assez parlé du *commander* James D. Bulloch pour ne pas rappeler ses compétences en tant qu'agent principal de la construction navale confédérée en Grande-Bretagne. Sous ses auspices, le lieutenant George T. Sinclair supervise la construction du steamer *Georgiana* au printemps de 1862. Sous-traitant pour le constructeur John Laird de Birkenhead, la compagnie Lawrie de Glasgow lève la quille du *Georgiana* au cours du second semestre 1862. Avant la fin de l'année, un certain N. Matheson l'enregistre à Liverpool en spécifiant qu'il le destine au commerce dans les mers de Chine. Comme la structure de ce bâtiment ne s'inscrit pas dans celle d'un navire de guerre, sa mise en service ne s'oppose pas aux prescriptions du *Foreign Enlistment Act* britannique et n'éveille pas sur-le-champ la méfiance des espions fédéraux en Grande-Bretagne malgré le renforcement anormal de son bordé, qui a la capacité de supporter un considérable surcroît de charge sur son tillac, par exemple de l'artillerie embarquée. Le capitaine A.B. Davidson, un retraité de la Royal Navy, accepte de servir les desseins des Confédérés.

¹ Sauf mention spécifique, cette note contient toutes les références relatives à l'histoire de ce bâtiment. McKenna J., *British Ships in the Confederate Navy*, pp. 163-64. Mc Farland & Co., 2010 ; Lester, op. cit., p. 106. Charlottesville (N.C.), 1975 ; Scharf J.T., *History of the Confederate States Navy*, vol. 2, p. 803. New York, 1887.

Caractéristiques techniques du *C.S.S. Georgiana*².

Brick à vapeur de 950 ou 1 000 tonneaux dont la proue est dotée d'un avant à guibre (construction destinée à fournir les points d'appui nécessaires pour l'attache du beaupré) ; un foc et deux mâts. Machines d'une puissance nominale de 800 CV. Coque en fer (plaques de 0,65 cm d'épaisseur). Longueur : 77 m. Largeur au maître-bau : 8,50 m. Tirant d'eau : 4,25 m. Déplacement 4,60 m. Une cheminée. Hélice en fer forgé. Coque et cheminée peintes en noir. Quatorze sabords pour les canons.

Le 21 ou 22 janvier 1863, le *Georgiana* émerge du port de Liverpool avec 140 hommes d'équipage. Au large de Ténériffe, un cargo complice l'attend avec ses canons. Il les embarque mais ne les monte pas immédiatement sur son pont. La douane britannique le retient brièvement à Nassau et, le 19 mars 1863, le cargo arrive en vue de Charleston et de l'escadre fédérale qui le bloque. L'*U.S.S. Wissahickon* le repère et le prend sous un feu qui dévaste son bord. Pour gagner du temps, le capitaine Davidson fait hisser le drapeau blanc, mais laisse son cargo s'échouer à proximité de la plage sur laquelle son équipage s'éclipse. Irrité par ce stratagème qui le prive d'une bonne prise parce que le tirant d'eau de son navire l'empêche de s'approcher du *Georgiana*, le commandant fédéral le réduit en pièces.

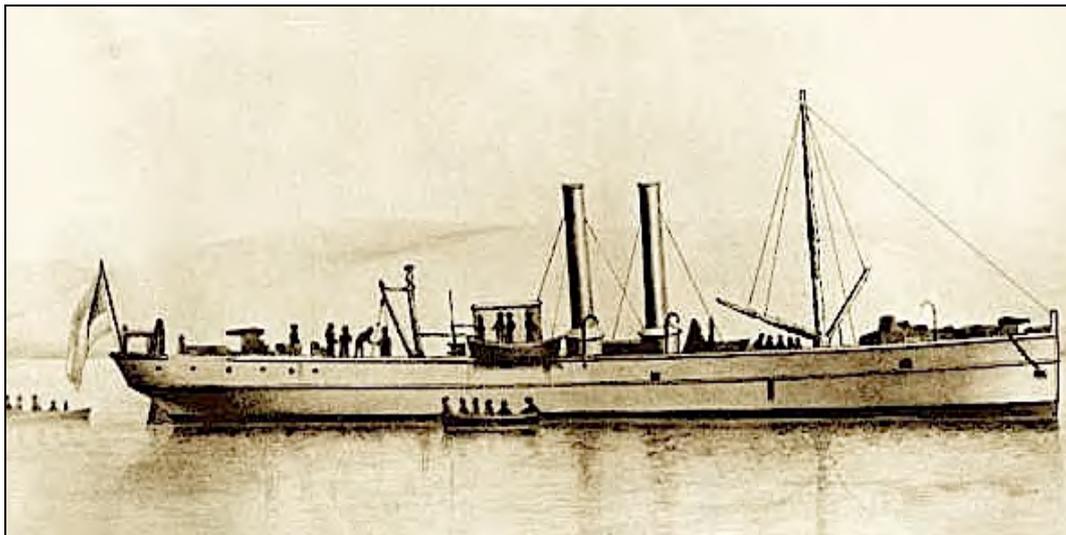
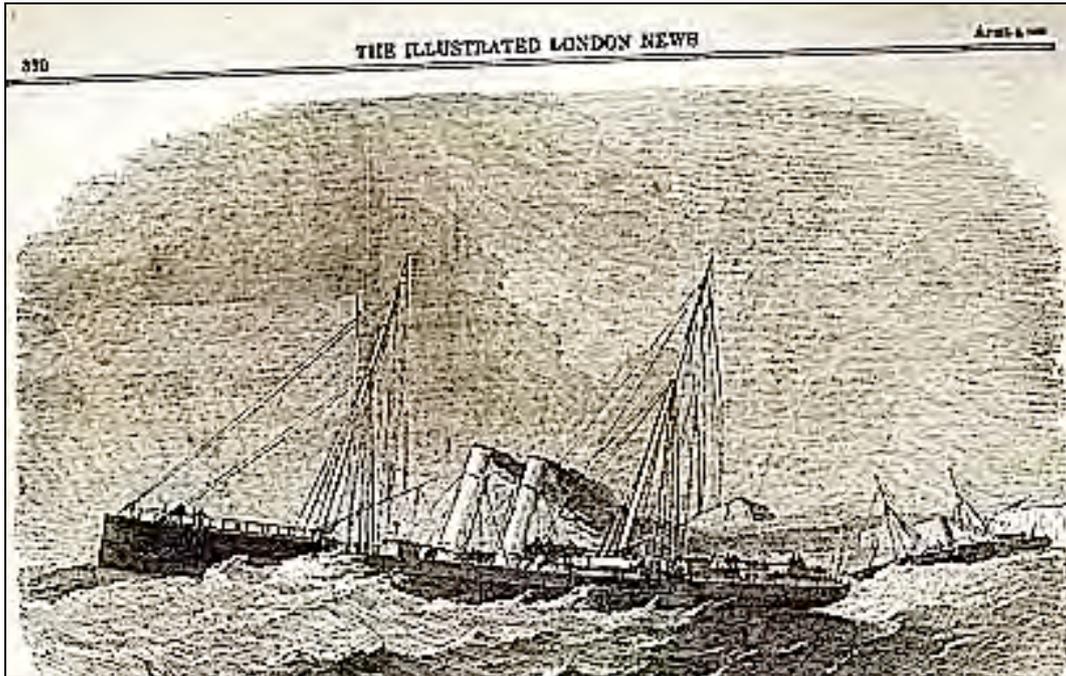
Le *C.S.S. Tallahassee*³

L'*Illustrated London News* du 2 avril 1864 attire l'attention des affairistes britanniques, parce qu'il décrit la facilité avec laquelle l'*Atalanta* a semé l'*Empress* lors d'une course sur le Channel. Le capitaine T.E. Symonds de la Royal Navy est l'auteur des plans de ce steamer et les frères J. & W. Dudgeon, près de Millwall, en bâtissent deux exemplaires presque identiques pour la Chatham & Dover Railway Co. Nous reparlons de ce second steamer armé qui servit également les Confédérés sous le nom de *C.S.S. Chickamauga*.

En dépit de ce que quelques auteurs allèguent, ces deux navires n'entrent donc pas dans la catégorie dite des « Clyde steamers ». Dudgeon baptise *Atalante* le premier de ses deux steamers par analogie avec l'héroïne de la mythologie grecque, réputée pour sa vitesse. Quelques historiens américains ont écrit qu'il s'agit d'une coquille, commise par la presse de l'époque, dans l'impression du nom et que le bâtiment portait le nom de la ville d'Atlanta en Géorgie. Le 12 avril 1864, Jefferson Wallace, un courtier britannique qui réside aux Bermudes et spéculait sur le coton, acquiert l'*Atalanta* pour forcer le blocus.

² C.S.S., sigle correspondant à Confederate States Navy. *Official Records of the Union and Confederate Navies* (O.R.). Series I, vol. II-3, pp. 918-19 ; Lester R.I., *Confederate Finance and Purchasing in Great Britain*, pp. 105-6. Charlottesville, 1975 ; Wise S.R., *Lifeline of the Confederacy*, p. 302. University of South Carolina Press ; St. Hubert C., *Confederate Warships Built or Acquired in Great Britain and France, 1861-1865*, in « Warships Supplements », vol. 64, p. 28. World Ship Society, 1981 ; Navy Department, *Dictionary of American Fighting Ships*, vol. 2, pp. 529. Naval History Division, Washington D.C., 1959-1991.

³ Sauf mention spécifique, cette note contient toutes les références concernant le *Tallahassee*. ORN, II-2, pp. 804-6 ; vol. I-3, pp. 713-4 ; Cochran H., *Blockade Runners of the Confederacy*, pp. 117-21. N. York, 1958 ; Greeley H., *American Conflict*, vol. 2, p. 645. Hartford, 1867 ; Hearn C., *Gray Raiders of the Sea*, p. 139. L.S.U. Press, 1992 ; Wise S., *Blockade Running during the Civil War*, pp. 268-9, 289. S. Carolina Press, 1988 ; McKenna J., op. cit., p. 175-9. McFarland, 2010 ; Shingleton R., *Cruise of the Tallahassee*, in « Civil War Times Illustrated », vol. XV-2-1976 ; Wilkinson J.T., *Narrative of a Blockade Runner*, pp. 219-21, 227-51. N. York, 1877.



C.S.S. Tallahassee ex-Atalante. (State Archives of Florida)

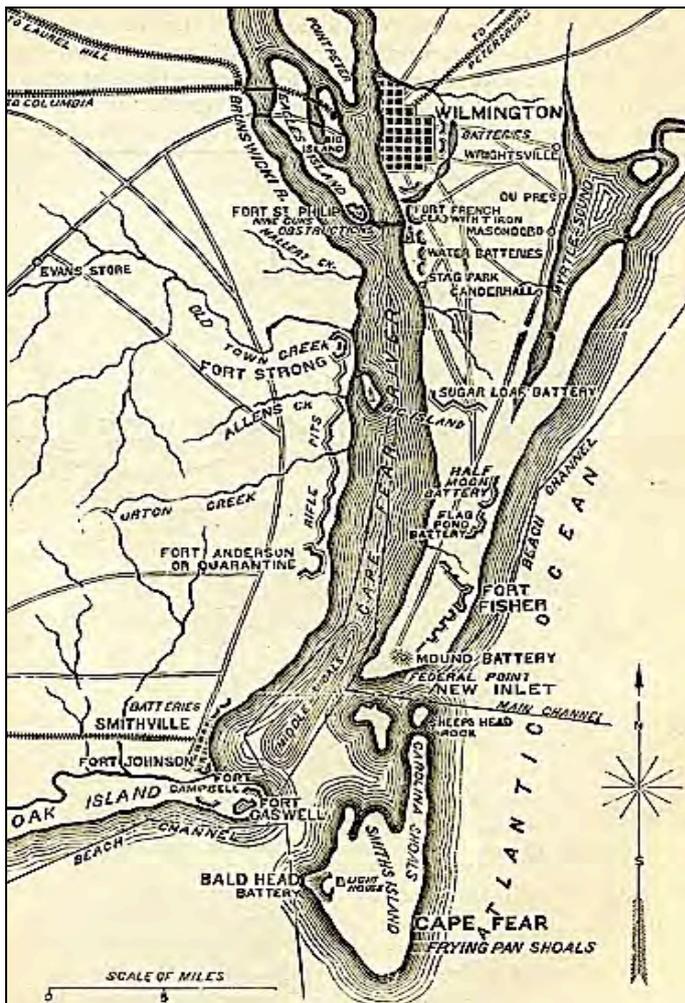
Caractéristiques techniques de l'*Atalanta*⁴

Coque en fer. Jauge 500 tonneaux. Déplacement : 700 tonnes. Longueur : 67 à 70 m ; largeur au maître-bau : 7,32 m (6 à 11 m selon d'autres sources). Creux : 4,30 m. Tirant d'eau : 2,70m. Deux machines indépendantes de 100 CV chacune. L'arbre de chaque hélice tourne entre 100 et 120 fois par minute, produisant une vitesse de 14 à 20 noeuds. En actionnant l'une de ses deux hélices dans le sens contraire de l'autre, l'*Atalanta* est capable de virer dans un cercle dont le rayon est inférieur à la longueur de sa coque. Son armement comprend un 12 ou un 32 pounder en proue, un 100 pounder rayé au centre et un Parrott ou 30-Pounder en poupe. Équipage : 120 hommes, officiers inclus.

⁴ *O.R.N.* Series I-2, pp. 137-38, 149 ; Series I-10, pp. 44-45, 60, 508-10, 793-94 ; Lester, op. cit., pp. 103, 106-7 ; Scharf, op. cit., vol. 2, pp. 806-7 ; Wise, op. cit., pp. 289, 297. Cochran H., *Blockade Runners of the Confederacy*, p. 115. New York, 1958 ; St. Hubert, op. cit., vol. 64, p. 11 ; Navy Department, op. cit., vol. 2, pp. 509-572.

Dès le transfert du bâtiment à Jefferson Wallace, un certain capitaine Horner en prend le commandement. Ce Britannique est l'ancien commandant du forceur de blocus *Flora*. Entre mai et juillet 1864, l'*Atalanta* perce au moins deux fois le blocus de Wilmington (Caroline du Nord) avec des armes provenant des Bermudes.

Durant cet été, Stephen Mallory, le ministre de la Marine confédérée, s'intéresse à ce bâtiment lors de son second passage dans le port de Wilmington, l'acquiert pour 125 000 dollars (25 000 £ de l'époque) et le rebaptise *C.S.S. Tallahassee*. Le 15 juillet 1864, les Confédérés entreprennent de le convertir en canonnière. Le seul inconvénient de ce bâtiment réside dans la capacité de sa soute à charbon qui limite sa croisière à 1 000 milles nautiques s'il n'a pas la possibilité de se réapprovisionner en combustible dans un port ami. Eu égard à ce handicap, le ministre Mallory ne le charge que de missions limitées aux côtes ennemies. Le 20 juillet, le *Tallahassee* est officiellement mis en service et, quatre jours plus tard, le capitaine John T. Wood prend ses quartiers à son bord avec 120 marins prélevés dans l'escadre du fleuve James. Son armement consiste en un 32-pounder rayé, un 100-pounder rayé et un lourd Parrot en poupe. Dans la soirée du 6 août 1864, le *Tallahassee* émerge du port de Wilmington, descend le fleuve Cape Fear puis gagne la haute mer où il élude quelques navires de second rang avant d'être confronté à deux croiseurs ennemis.



Approches de Wilmington en 1864, décrivant les obstructions.
(Pictorial History of the U.S.A. par Alexander Stephens)

Saisissant lui-même la barre, le capitaine Wood se faufile rapidement entre eux tout en entendant leurs officiers qui braillent à leurs hommes de faire feu. Fidèle à la vélocité qui l'a fait remarquer dans le Channel britannique, le *Tallahassee* se glisse entre les bâtiments qui tentent de l'intercepter et esquivent leurs tirs qui le loupent à tous les coups. Quand il s'est fondu dans l'obscurité, loin de la flottille du blocus, l'équipage rebelle se réjouit d'avoir éludé onze des cinquante unités qui bouclent l'entrée du port. Wood prend immédiatement le cap des côtes nordistes, en direction de New York. Au cours des trois jours qui suivent, il n'intercepte que des cargos britanniques, comme si la flotte marchande américaine avait déserté l'Atlantique par crainte des croiseurs rebelles.

Le 11 août, le *Tallahassee* capture et coule le *Sarah A. Boyce*, à 80 milles de la côte du New Jersey. En lisière de New York, Wood est hélé par le *James Funk*, l'un des bateaux-pilotes du port. Wood s'en empare et fait passer deux officiers et vingt hommes à son bord. Sur la côte, personne ne se doute de ce qui se trame. À l'affût au large du port, le *Tallahassee* s'empare des *Carrie Estelle*, *A. Richards*, *Bay Estate*, *Carroll* et *William Bell*. Wood entasse le personnel de ses prises sur le *Carroll* et incendie les autres. Assez curieusement, les flammes ou la fumée de ces navires en feu n'interpellent personne sur la côte. Le lendemain, le *Tallahassee* détruit six autres bâtiments, les *Suliotte*, *Adriatic*, *Robert E. Packett*, *Atlantic*, *Spokane* et le *Billow* à l'exception du *Suliotte* sur lequel Wood entasse l'équipage des autres vapeurs.

Satisfait de son raid et ne désirant pas pousser sa chance trop loin, il gagne le nord de la côte de la Nouvelle-Angleterre en direction des Bermudes. Le 13 août, New York apprend enfin le désastre commercial qui a eu lieu à quelques encablures de son port et John D. Jones, le président des compagnies locales d'assurances, expédie au ministre de la Marine, Gideon Welles, un télégramme sollicitant l'intervention immédiate de leurs forces navales. Moins d'une heure plus tard, Welles répond que trois vaisseaux de guerre ont quitté le yard de New York depuis la veille et que, le jour même, d'autres unités convergent depuis Hampton Roads (Virginie) et Boston (Massachusetts). Par hasard, mais comme s'il voulait se moquer du ministre Welles, Wood persiste impunément dans son action prédatrice en détruisant les *Glenavon*, *Lamont du Pont*, *James Littlefield*, *Mary A. Howes*, *Howard*, *Floral Wreath*, *Restless*, *Ella Caroline*, *P.C. Alexander*, *Leopard*, *Pearl*, *Sarah Louise* et *Magnolia* dans les jours qui suivent sa prise en chasse par des vaisseaux fédéraux. Comme ses soutes ne contiennent plus que quarante tonnes de charbon, Wood décide de s'en réapprovisionner à Halifax, en Nouvelle-Écosse (Canada). En cours de route, il coule encore les *North America* et *Josiah Achom* et, le 18 août, il pénètre dans ce port britannique.

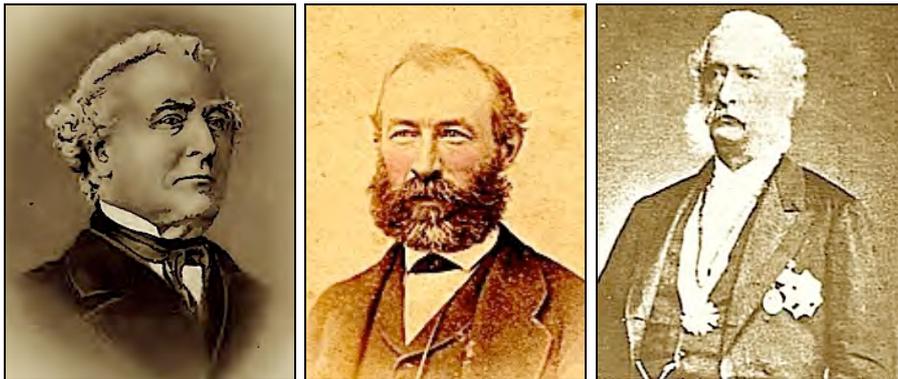
Craignant des complications diplomatiques, l'amiral James Hope, qui commande la place, exige que la canonnière confédérée n'embarque que cent tonnes de charbon, la quantité légalement autorisée pour qu'il puisse regagner un port confédéré. Dès l'arrivée du *Tallahassee*, le consul américain du port, Mortimer M. Jackson, télégraphie au ministre de la Marine. Le jour même, celui-ci lui répond que des croiseurs convergent sur le port néo-écossais et lui demande d'inciter le gouverneur de l'île, Richard G. McDonnell, à interdire la livraison de charbon au *Tallahassee* et l'empêcher de reprendre la mer parce qu'il se conduit comme un pirate et brutalise les équipages de ses prises.

Le secrétaire du gouverneur britannique lui rétorque que celui-ci considère qu'il n'a pas le droit de retenir le *Tallahassee* s'il n'a pas violé la loi internationale et qu'en l'absence de preuves dans ce domaine, il ne peut pas lui refuser la quantité de charbon requise pour regagner un port confédéré. Wood ignore évidemment la résistance que le gouverneur de l'île oppose au consul nordiste. Pendant ce temps et grâce à la complicité de la compagnie B. Wier qui sert les intérêts de la Confédération à Halifax, la canonnière rebelle embarque 120 tonnes de charbon au lieu des 80 tonnes autorisées par la loi. Pour duper les indicateurs du consulat américain, Wood fait courir le bruit qu'il doit encore embarquer du charbon le lendemain et faire réparer son mât principal. Dans la nuit du 20 août, un pilote local extrait le *Tallahassee* du port.

Il s'échappe de justesse car, trois quarts d'heure plus tard, l'*U.S.S. Pontusuc* s'amarre en lisière du port. Pour mieux induire ses poursuivants en erreur, Wood a laissé entendre que son prochain objectif sera les baleiniers nordistes. En réalité, il cingle droit sur les Bermudes pour y faire son plein en charbon.



Port de Halifax en 1860. (Maritime Museum of the Atlantic)



Amiral James Hope. (D'après une photo en possession de Mrs. James Kidd, Carriden)

Au centre : capitaine John T. Wood. (<http://civilwartalk.com>)

À droite : Richard G. McDonnell, gouverneur des Provinces maritimes.

Le 21 août, il croise le *Roan* et l'incendie. Une poussée de fièvre jaune au sein de ses hommes incite Wood à rentrer à Wilmington où il s'amarre après s'être faufile entre les croiseurs du blocus. Le 29 octobre 1864, le *Tallahassee* reprend du service sous un autre nom, le *C.S.S. Olustee* et aussi sous un nouveau commandant, le lieutenant William H. Ward, parce que Wood a été assigné à une autre mission. Entre le 1^{er} et le 3 novembre, Ward détruit les *Empress Theresa*, *Vapor*, *A.J. Bird*, *E.F. Lewis*, *Arcole* et *T.D. Wagner* puis force une nouvelle fois le blocus de Wilmington pour procéder à des réparations. Malgré les succès du *Tallahassee*, le ministre Mallory le fait réaménager en forceur de blocus parce que la priorité du moment est de réapprovisionner l'armée en armes et en munitions. Il le rebaptise *Chameleon* et le remet au lieutenant John Wilkinson, l'ancien commandant du *C.S.S. Chickamauga* dont nous parlons plus loin. Wilkinson force une ultime fois le blocus de Wilmington le 24 décembre 1864.

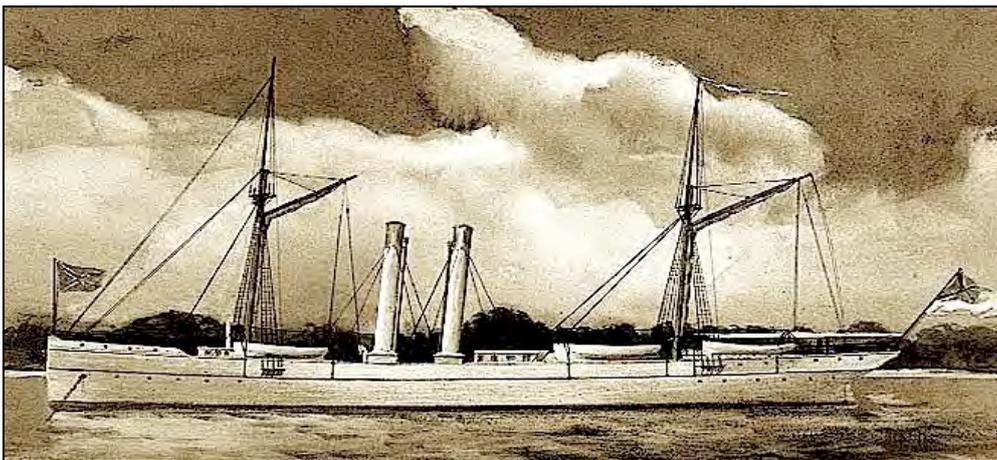
Quand il s'y représente avec une cargaison de marchandise, la ville est occupée par l'armée fédérale. Alors, il essaye de s'infiltrer dans le port de Charleston, mais là aussi c'est trop tard car l'ennemi tient la place. Avant de fuir Richmond, Mallory expédie à

Nassau un message ordonnant à Wilkinson de gagner Liverpool pour remettre son bâtiment à la compagnie Fraser & Trenholm. Le 9 avril 1865, peu après l'arrivée du *Chameleon* dans ce port, les autorités britanniques le placent sous séquestre. D'après le Tribunal d'arbitrage de Genève, ce bâtiment aurait détruit ou rançonné 39 navires de commerce nordistes dont la valeur globale, fret compris, s'élèverait à 272 864 dollars.

*Le C.S.S. Chickamauga*⁵

En 1863, l'entreprise John et William Dudgeon de Londres construit le steamer à hélices *Edith* pour la compagnie Collie qui l'utilise immédiatement comme forceur de blocus. En 1865, la revue britannique *Transactions of the Royal Institution of Naval Architects* (vol. 6, p. 213) a publié la description la plus précise de ce bâtiment.

Longueur : 53 m. Largeur au maître-bau : 7,62 m. Profondeur des soutes : 4,60 m. Tirant d'eau : 2,50 m. Vitesse lors de son premier essai : 13,4 noeuds. Puissance : 894 CV atteinte par deux paires de cylindres de 34 pouces de diamètre et de 21 pouces de course, sous une pression de 21 livres, un vide de 26½ pouces et une rotation de 108 tours par minute. La section immergée est alors de 180 pieds carrés avec un déplacement de 510 tonnes et une consommation de 24 quintaux de charbon par heure.



C.S.S. Chickamauga ex-Edith. (U.S. Navy Art Collection)

Lors de la manœuvre du navire :

- Avec les deux moteurs en marche avant et la barre à fond, un cercle complet prend 4'3''.
- Avec les deux hélices tournant en sens contraire, le cercle est bouclé en 3'29''. Dès que le navire a viré sur lui-même, on inverse les moteurs et cette action agit instantanément sur le navire. Son mouvement tournant se contrôle et s'inverse avec la plus grande facilité.
- Avec une seule machine en action et la barre à droite toute, un cercle complet est accompli en 4'30''.

⁵ ORN Series I, vol. I-3, pp. 712 ; Cochran, op. cit., pp. 115, 308-9 ; Dictionary of American Fighting Ships, vol. 2, op. cit., p. 509 ; Greeley, vol. 2, p. 645 ; Hearn, op. cit., p. 314 ; McKenna, op. cit., pp. 180-84 ; Morgan W.J. & Scheina R.L., *Civil War Naval Chronology*, vol. 4, pp. 104, 107. Washington D.C. ; Scharf, op. cit., p. 809 ; Wilkinson, op. cit., pp. 227-51 ; Tucker S., *The Civil War Naval Encyclopedia*, vol. 1, pp. 112-14. Santa Barbara, California, 2011 ; Marquis G., *In Armagedon's Shadow, Civil War and Canada's Maritime Provinces*, pp. 222-37. McGill-Queen University Press, 1998.

Dans son ouvrage sur la marine américaine pendant la guerre de Sécession, Spencer C. Tucker produit des mesures qui ne sont pas identiques à celles de la revue maritime citée plus haut, mais n'en diffèrent guère.

Grâce à son réseau d'espions locaux, Freeman H. Morse, le consul américain à Londres depuis le 22 mars 1861, (ne pas confondre avec le ministre ou consul général Charles F. Adams) s'intéresse très vite à l'*Edith* en dépit de sa construction rigoureusement commerciale. Le 11 mars 1864, il écrit à William H. Seward, son ministre des Affaires étrangères, que l'*Edith*, le neuvième steamer à hélices jumelles construit dans ce port pour les Rebelles, vient d'appareiller pour les Bermudes. La firme britannique Collie a fait un excellent investissement dans l'achat de ce bâtiment car il force neuf fois le blocus avant d'être racheté en septembre 1864 par le ministre de la Marine confédérée, qui le rebaptise *C.S.S. Chickamauga*. Les Confédérés ne modifient pas sa structure, mais réaménagent son pont et ses soutes pour soutenir cinq canons : un 84-pounder, deux 32-pounder et deux 24-pounder et entretenir un équipage de 120 hommes, officiers inclus.

Les succès de l'*Edith* engendrent pourtant la fureur du gouverneur Zebulon Vance de Caroline du Nord. Il vient de perdre son propre forceur de blocus, le célèbre *Advance*, parce que l'amiral Samuel P. Lee a augmenté le nombre de vaisseaux qui ceignent le port de Wilmington pour tenter d'intercepter le *Chickamauga* et le *Tallahasse* (dont nous avons parlé plus haut). En termes de chiffres, Vance n'a pas tort. Entre le 1^{er} et le 16 décembre 1863, le renforcement de l'escadre fédérale devant Wilmington a augmenté de 10 % le nombre de ses prises. Plus concerné par l'apport de marchandises européennes que par les éventuels succès militaires des deux canonnières, le gouverneur tempête et tente en vain de convaincre le ministre Mallory de désarmer les deux bâtiments pour les remettre en service comme forceurs de blocus.



Lieutenant John Wilkinson.
(National Archives)

Mallory ne réserve aucune suite à sa requête et confie le *Chickamauga* au 1^{er} lieutenant John Wilkinson. Cet officier d'élite a servi sur le cuirassé *C.S.S. Louisiana* lors de la prise de La Nouvelle-Orléans puis il commande successivement les forceurs de blocus *Giraffe* et *Robert E. Lee*. C'est avec ce dernier qu'il franchit le blocus de Wilmington à vingt et une reprises. À la tête d'une poignée de commandos avant l'heure, il capture le sloop *U.S.S. Michigan* sur le lac Érié. L'affaire tourne mal et il s'échappe à Halifax. De là, il file aux Bermudes où l'attend le steamer *Whistler* avec lequel il force aisément le blocus de Wilmington.

C'est peu après cet exploit qu'il constitue l'équipage du *Chickamauga* avec des volontaires locaux et une partie des marins britanniques qui ont servi sur le navire quand il était encore le forceur de blocus *Edith*. Le 28 octobre 1863 à 19 heures, Wilkinson émerge du fleuve Cape Fear, ses machines sous leur pression maximale. Quoique pris au dépourvu, l'un des croiseurs ennemis lui délivre une douzaine d'obus, tous sont tirés trop haut. Grâce aux extraordinaires capacités manœuvrières du *Chickamauga*, son commandant décontenance les canonnières ennemis.

Vers 20 heures, la canonnière rebelle s'évanouit dans la nuit, mais elle change plusieurs fois de cap pour tromper définitivement ses éventuels poursuivants. La mission de Wilkinson est de créer la panique dans la flotte marchande de la Nouvelle-Angleterre. Entre le 30 octobre et le 2 novembre 1863, il détruit les *Mark. L. Potter*, *Emma L. Hall*, *Shooting Star*, *Albion Lincoln*, *Godspeed*, *Otter Rock* et *Speedwell*.

À bord de ce dernier cargo, Wilkinson trouve un journal disant que l'*U.S.S. Vanderbilt*, l'un des plus puissants navires de guerre américains, chasse dans sa direction. Le *Chickamauga* met alors le cap sur les Bermudes. Nous savons que, pendant ce temps, le *C.S.S. Tallahassee* creusait lui aussi des coupes sombres dans la flotte marchande américaine. La similarité des deux bâtiments et le fait qu'ils opèrent dans les mêmes eaux créent la confusion dans la presse et l'amirauté nordistes qui n'arrivent plus à les situer car ils les confondent. Ignorant encore que le *Tallahassee* est l'ancien forceur de blocus *Olustee*, certains commandants fédéraux sont persuadés qu'il s'agit d'une troisième canonnière que les Confédérés viennent de mettre en service.

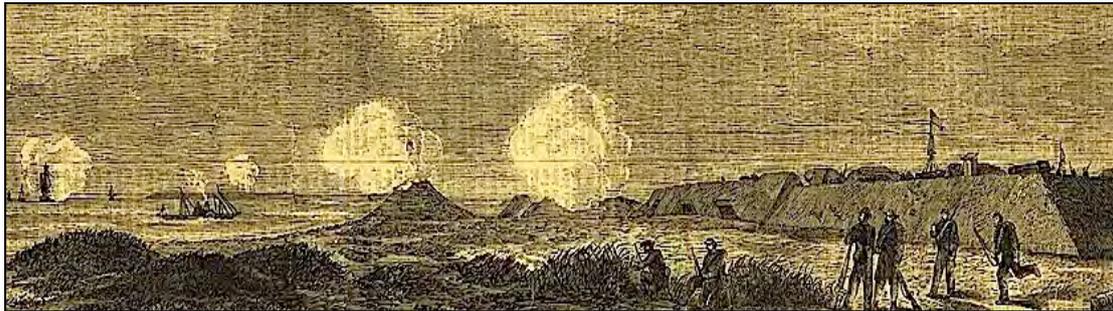
Le 8 novembre 1863, le *Chickamauga* croche ses ancrs dans la baie de St. George's, le grand port des Bermudes. Il y est à peine ancré que le consul américain local proteste violemment sous prétexte que le commandant de la canonnière rebelle a commis des actes assimilables à de la piraterie. Quant à Wilkinson, il sollicite seulement l'autorisation de procéder à quelques réparations et d'embarquer 25 tonnes de charbon, conformément aux exigences de la neutralité britannique.



Forceurs de blocus dans le port de St. George, aux Bermudes dans les années 1862-1865.
Peinture de William Torgerson. (Chicago Historical Society)

Les réparations exigent toutefois sept jours et, grâce à des complices locales et de gros « dessous de table », Wilkinson fait embarquer plus de charbon que la loi l'y autorise. Cette escale lui coûte toutefois 65 de ses 120 hommes d'équipage, dont son chef canonnier, qui désertent brusquement. Ce fléau, tous les commandants des croiseurs confédérés le connaissent car leurs hommes ne sont que des mercenaires qui décrochent lorsqu'ils en ont l'envie et l'opportunité parce qu'ils ne sont pas concernés par les idéaux très spécifiques de la Confédération sudiste. La presse bermudienne relate en effet les défaites successives des armées rebelles qui partent littéralement en quenouille. Moins de cinq mois plus tard, R.E. Lee déposera les armes à Appomattox.

En dépit de la réduction drastique de son personnel, le *Chickamauga* appareille le 15 novembre pour Wilmington. Arrivé en vue de ce port, Wilkinson commet une légère erreur directionnelle qui le mène sur l'îlot de Masonboro. Il corrige sa course jusqu'à ce qu'il se trouve sous le couvert des canons de Fort Fisher dans le fleuve Cape Fear, mais là il doit attendre la marée. La matinée du 19 novembre lui fait découvrir une petite canonnière ennemie avec laquelle il échange quelques tirs. Ce fracas attire l'attention de trois autres bâtiments ennemis qui n'insistent pas lorsque les canons de Fort Fisher les prennent dans leur collimateur. Une demi-heure plus tard, cinq navires fédéraux réengagent le combat. La marée soulage le *Chickamauga* dans la mesure où elle lui permet de franchir la barre en toute sécurité. Un espace que l'artillerie du fort couvre très efficacement.



Les canons de Fort Fisher couvrent l'entrée du *Chickamauga* dans le fleuve Cape Fear.
(Harper's Weekly, 20 février 1864)

C'est l'ultime pied de nez du *Chickamauga* à la flotte fédérale car, le 25 février 1865, son équipage le saborde pour qu'il ne tombe pas entre les mains de l'armée qui vient de capturer le port, la ville et ses forts. Wilkinson ne connaît pas cette amertume car, depuis une quinzaine de jours, il commande le *Tallahassee* qui, nous l'avons vu, vient de reprendre la mer comme forceur de blocus, sous le nom de *Olustee*.

*Le C.S.S. Hawk*⁶

En mai 1861, Bernard J. Sage, un richissime planteur de Louisiane, propose la formation d'une force navale de volontaires, indépendante de la marine régulière confédérée. Il doit remanier son projet à plusieurs reprises et attendre le 18 avril 1863 pour que le président Davis fasse adopter le *Navy Act* par ses deux Chambres.

Pour comprendre cette étrange décision, il faut se plonger dans le contexte mental et social de l'establishment sudiste de l'époque. Féodale par essence, la société sudiste sublime la mise en exergue de personnes qui brûlent de briller aux yeux de leurs pairs. Dès le début des hostilités, ce phénomène social se manifeste dans l'armée par la constitution de « légions » comme celles de Hampton ou de Cobb, qui se composent des trois armes, mais ne comptent pas assez d'hommes pour constituer un régiment dans chacune d'elle. Cette démarche émane évidemment de très grands planteurs qui se prennent pour des seigneurs de la guerre et qui jouissent de suffisamment de moyens financiers pour armer et équiper « leurs gens ».

⁶ ORN, Series I, vol. II-2, pp. 124-25 ; *Papers of B.J. Sage*, in « Archives of the U.S. Naval Library and Records », n°CXLVI ; Yearn W.B., *The Confederate Congress*, pp. 100-101. Athens, 1960 ; Matthews J.M., *Statutes at Large of the Confederate States of America, First Congress, Statute IV, chapt. XXIII, XXIV, 1864*, pp. 100-102. Library of Congress ; Bulloch, op. cit., vol. 2, pp. 241-44.

En approuvant le *Navy Act*, le congrès confédéré vise surtout à inciter des fortunes privées à armer des navires de guerre, corsaires ou non, dans la perspective de belles prises et aussi dans celle de briller avec une arrière-pensée électorale. Si la démarche de tels investisseurs avait été essentiellement patriotique, rien ne les aurait empêchés de contribuer matériellement, mais plus discrètement, au renforcement de leur marine nationale.

Bernard J. Sage préconise d'acheter ou de faire bâtir de solides navires de commerce à l'étranger, de les ramener dans le Sud avec du fret pour l'armée et ensuite de les convertir en unités de guerre. Ce point de vue épouse évidemment celui que Bulloch développa en septembre 1864 auprès du ministère de la Marine. Les premiers effets du *Navy Act* se manifestent en Virginie. Un groupe de financiers fait paraître dans la presse de Richmond, des encarts annonçant l'ouverture d'une souscription pour l'organisation de la *Virginia Volunteer Navy Company*. Cette souscription n'est pas une démarche patriotique, il s'agit clairement d'une avance de fonds sur les futurs bénéfices que rapporteront la vente et le contenu des cargos nordistes capturés par cette compagnie.

En tant que promoteur du *Navy Act*, Bernard Sage manœuvre pour s'inscrire dans la compagnie virginienne avec la nette intention d'y décrocher un poste de choix. Il se heurte aussitôt à un certain capitaine Henry E. Decie qui s'estime plus compétent pour ce poste parce qu'il a remporté l'*America Cup* de 1851 à bord du célèbre yacht *America*. Cette rivalité nuit tellement au projet, qu'il faut attendre jusqu'à l'hiver de 1864 pour que la compagnie ouvre une nouvelle souscription destinée à l'achat d'un bâtiment. Le lieutenant Edward C. Stiles obtient un congé dans la marine régulière pour mener cette entreprise à bien et il part pour l'Angleterre, muni d'un pactole et d'une promotion au rang de *commander* dans la *Virginia Volunteer Navy*, créée pour la circonstance.

Son choix se porte très vite sur le *Hawk*, un steamer que le chantier de Henderson & Coulborne, à Renfrew sur le fleuve Clyde, a lancé en décembre 1863. Quoique Bulloch ne mentionne ni le *commander* Stiles ni le *Hawk* dans ses mémoires, il l'aurait tout de même inspecté minutieusement. Un financier londonien, John S. Begbie, l'acquiert pour le compte de l'Albion Trading Co. dont les cargos forcent régulièrement le blocus. À l'issue de négociations serrées, Begbie consent à revendre le *Hawk* à Siles.

Dès qu'il a fait enregistrer l'acte de vente, Begbie fait renforcer le tillac du steamer par un plancher d'une épaisseur de neuf centimètres car il n'est pas conçu pour recevoir de lourdes pièces d'artillerie et résister à leur recul. Ses soutes sont également réaménagées car elles doivent contenir une plus grande quantité de charbon que sur les steamers ordinaires et offrir des quartiers décents à davantage de marins.

Caractéristiques techniques du *Hawk*⁷

Steamer à hélice de 950 ou 1 000 tonneaux. Gréé en barque. Machines développant une puissance nominale de 800 CV. Coque en fer (plaques de 0,6 cm d'épaisseur). Longueur : 77 m. Largeur au maître-bau : 8,50 m. Tirant d'eau : 4,25 m. Une seule cheminée.

Ces modifications n'échappent évidemment pas aux espions du consulat américain, toujours à l'affût du renseignement qui leur rapportera un peu d'argent. Le *Hawk*

⁷ ORN, Series I, vol. II-2, p. 671 ; II-3, pp. 918-19 ; Lester, op. cit., pp. 105-6 ; Wise, op. cit., p. 304 ; Robinson W.M., *The Confederate Privateers*, p. 136. University of of South Carolina Press, 1990.

émerge du fleuve Clyde en avril 1864 et croche ses ancres dans la Tamise, mais très à l'écart de ses docks. Cette précaution frustre les agents américains qui peuvent difficilement s'en approcher sans soulever la suspicion de ses propriétaires. Piqué au vif parce qu'il subodore un nouveau coup des Confédérés et qu'il n'a pas pu vérifier les tenants et les aboutissants de ce navire, Charles F. Adams, le ministre plénipotentiaire des États-Unis à Londres, dépose « à tout hasard » une plainte contre le propriétaire du *Hawk* pour violation du *Foreign Enlistment Act*, la législation britannique en matière de neutralité. Lord Russell, le ministre des Affaires étrangères britanniques, lui rétorque simplement : *nos officiers ont eu la latitude d'inspecter le bâtiment de fond en comble et ils n'ont pas décelé d'anomalies.*

Lors de la passation de l'acte de vente du *Hawk*, son ancien propriétaire accorde un délai de paiement au *commander* Stiles car celui-ci doit contracter un emprunt de 15 000 £ pour compléter la somme que la *Virginia Volunteer Navy Co.* lui a remise. Si Stiles ne rembourse pas le montant de son prêt dans les délais prescrits, le *Hawk* doit être ramené en Grande-Bretagne avec une cargaison de coton à concurrence de la dette en cours. Stiles et l'un de ses adjoints, l'officier-payeur D.D. Talley, acceptent de se porter garants de la transaction et de rester en Angleterre jusqu'au versement des 15 000 £.

Battant pavillon britannique, le *Hawk* émerge de la Tamise le 13 juin 1863 puis, le jour suivant, met le cap sur les Bermudes. Il est commandé par un officier de la marine marchande anglaise, que secondent des officiers confédérés en civil. Comme le bâtiment se trouve encore sous registre britannique, le recrutement d'un équipage pour les Bermudes n'a présenté aucune difficulté. Le plan prévoit que, dès son arrivée dans le port de St. George's, le *Hawk* changera de registre et passera sous celui de la Confédération avant de tenter de forcer le blocus de Wilmington. Le jour de leur arrivée au large du port bermudien, les officiers rebelles sont tétanisés en apprenant que leur navire est mis en quarantaine parce qu'une épidémie de fièvre jaune vient de se déclarer dans la place.

Sur ces entrefaites, les avoirs de la *Virginia Volunteer Navy* ont fondu et elle est incapable d'assumer ses obligations. Quand le capitaine Stiles l'apprend, il quémande aussitôt l'appui de James Mason, le commissionnaire de la Confédération à Londres et se rend même à Paris pour obtenir le support de John Slidell, l'équivalent de Mason en France. Vers la fin du mois de septembre, l'un et l'autre recommandent à Stiles de rencontrer Bulloch pour envisager un prêt de sa part en garantie duquel le ministère de la Marine confédérée prendra possession du *Hawk* si les 15 000 £ ne lui sont pas restitués dans les quatre mois. Quelques jours plus tard, Stiles annonce à Slidell et à Mason que Bulloch refuse d'avancer des fonds pour des dépenses non autorisées par son ministre.

La malchance continue de s'acharner sur le *Hawk*. D'abord, Norman Walker, l'agent du gouvernement confédéré aux Bermudes, lui révèle que la *Virginia Volunteer Navy Co.* a tout de même réussi à réunir les 15 000 £, mais a omis de les transférer en Grande-Bretagne. Ensuite, Stiles apprend que le lieutenant Robert Pegram, de la marine régulière rebelle, est en route pour l'Angleterre afin de s'assurer du *Hawk*. Quand Pegram rencontre Stiles, c'est surtout pour lui intimer l'ordre de se débarrasser du *Hawk* car celui-ci vient de regagner Liverpool les cales vides. La quarantaine imposée aux Bermudes lui a interdit d'y charger du coton. Les Confédérés placent le *Hawk* en vente publique et, vers la mi-janvier 1865, il part au plus offrant.

Les *Adventure* (C.S.S. Waccamaw) et *Entreprise* (C.S.S. Black Warrior)⁸

Ces deux bâtiments forment la seconde paire de « sisterships » que Bulloch fait mettre en chantier chez Denny & Brothers à Dumbarton, sur le fleuve Clyde. Son plan est de les enregistrer sous pavillon britannique dès qu'ils sont en état de prendre la mer puis de les mener à Wilmington pour y être aménagés en canonnières. Les événements déçoivent les espoirs que Bulloch fonde sur cette nouvelle façon de contourner la neutralité anglaise.

Le 1^{er} mars 1865, le ministre Mallory lui ordonne de les revendre sur chantier parce qu'il manque de fonds et qu'il souhaite réinvestir cet argent dans l'achat de deux forceurs de blocus supplémentaires pour tenter de réapprovisionner l'armée en armes et en munitions. Acculé à la faillite, le gouvernement confédéré pressent pourtant l'imminence de sa défaite malgré les délires de son président ... des délires dont les ministres rebelles ont l'occasion de mesurer la gravité lors des discours publics qu'il tient au cours de leur exode. Il est impossible de sonder les vraies motivations de Mallory lorsqu'il ordonne l'annulation de la commande de ces deux petits croiseurs, mais peut-être a-t-il imaginé que cet argent frais contribuera à proroger l'existence de la Confédération dans la perspective d'un éventuel retournement politique en Europe.

En 1866, la compagnie Denny & Brothers revend l'*Entreprise* et l'*Adventure*. Le premier au Brésil sous le nom de *Brasil*, le second à l'Argentine qui le rebaptise successivement *Amazon*, *General Brown* puis *Chacabusco*.

Caractéristiques générales des deux bâtiments⁹

Steamers de 1 600 tonnes, grésés en trois-mâts goélette. Coût : 38 000 £. En raison de leur courte taille, le mât de misaine et le grand mât portent seulement une voile carrée et un hunier. Le gréement du troisième mât, celui d'artimon, consiste en une voile aurique. Coque en fer. Longueur : 76 m. Largeur au maître-bau : 9,15 m. Tirant d'eau : 3,65 m. Deux machines développant 1 175 CV réels produisent 14 nœuds aux essais. Hélices jumelles.

⁸ Bulloch, op. cit., vol. 2, pp. 241-42 ; *Dictionary of American Fighting Ships*, op. cit., pp. 494, 519.

⁹ St. Hubert, op. cit., p. 27 ; Lyon D., *The Denny List*, vol. 1, H.M.S.O., 1975 ; Sullivan D.M., *Phantom Fleet, the Confederacy's Unclaimed European-Built Warships*, in « Warship International », n°1, 1987 ; Wilson W.E. & McKay G.L., *James D. Bulloch, Secret Agent and Mastermind of the Confederate Navy*, pp. 295, 297. McFarland & Co., 2012.