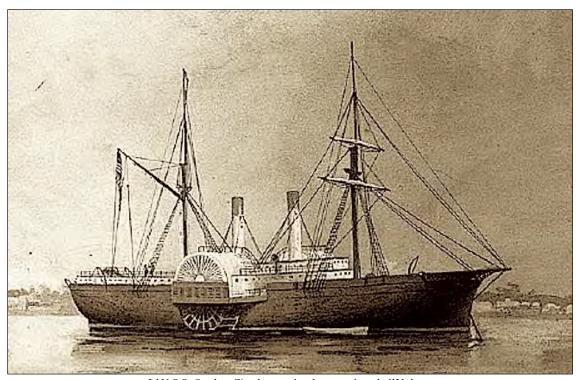
LES CORSAIRES DE L'UNION

Ont-ils menacé le commerce transatlantique européen pendant la guerre de Sécession ?

Serge Noirsain



L'U.S.S. Quaker City, le premier des corsaires de l'Union. (Peinture de Clary Ray in US Naval History and Heritage Command Photos)

Introduction : la Déclaration de Paris¹

Le 27 février 1856, l'empereur Napoléon III prend l'initiative l'organiser à Paris un congrès international réunissant les ministres des Affaires étrangères de la Russie, de la Turquie, du Royaume-Uni, du Piémont-Sardaigne, de l'Autriche et de la Prusse sous la présidence du ministre des Affaires étrangères françaises Alexandre Florian Joseph C. Walewski (fils naturel de Napoléon I^{er} et de Marie Walewska). Le 30 mars 1856, ces sept ministres signent la Déclaration de Paris qui entre en vigueur le 16 avril 1856. En substance, les principales stipulations de ce traité clôturent définitivement les contentieux entre la Russie et la Turquie, intègrent enfin l'empire ottoman dans toutes les transactions

¹ Pour un examen approfondi des origines de la Déclaration de Paris et de la tentative de Washington d'y adhérer en 1861, voir : Temple H.W., *The American Secretaries of State*, pp. 37-43, New York, 1928 ; Bemis S.F., *Diplomatic History of the United States*, pp. 368-9, 374-7, New York, 1964 ; Adams E.D., *Great Britain and the American Civil War*, vol. 1, pp. 137-71, New York, 1925 ; Case L. & Spencer W.F., *The United States and France : Civil War Diplomacy*, pp. 1, 14, 53, 67, 70, 77-125, 134-9, 205, 304, 591, Philadelphia, 1970 ; Bonham M.L., *British Consuls in the Confederacy*, pp. 24-47, New York, 1911 et *French Consuls in the Confederacy*, pp. 83-104, New York, 1915.

de la diplomatie européenne et posent les bases de la neutralisation de la Mer Noire, du Bosphore et des Dardanelles.

En plus des articles réglant ou aménageant des contentieux territoriaux, les signataires de la Déclaration de Paris s'accordent également sur la conclusion d'un nouveau droit maritime international dont ses quatre principaux articles vont générer maints problèmes au cours de la guerre de Sécession, et dont le point d'orgue serait l'*Alabama Case* à l'issue de la dissolution de la Confédération :

- 1. Abolition de la guerre de course ;
- 2. Les biens d'un belligérant, qui se trouvent à bord d'un navire neutre et qui ne peuvent pas être assimilés à de la contrebande de guerre (armes, munitions et fournitures militaires) ne peuvent pas être saisis par l'adversaire de ce belligérant ;
- 3. Les biens d'une nation neutre, qui ne sont pas de la contrebande de guerre, ne peuvent pas être saisis à bord d'un navire battant le pavillon d'un belligérant ;
- 4. Pour être reconnu par une nation neutre, le blocus d'un port appartenant à un belligérant doit être effectif, c'est-à-dire que les vaisseaux bloquant ce port doivent concrètement en interdire l'accès ou la sortie.

Au cours des quelques années qui suivent, quarante autres nations adhèrent à ce traité, à l'exception de l'Espagne et des États-Unis, nous verrons pourquoi.





De gauche à droite en commençant par le rang supérieur : les membres du Congrès de Paris en mars 1856. Cavour – Di Villamarina – De Hatzfeldt – Benedetti – Djemil Pacha – De Brunnow – Von Manteuffel – De Buol - Von Hübner - Ali Pacha – Lord Clarendon – Walewski – Orloff – De Bourqueney – Lord Cowley. (Museo Centrale del Risorgimento di Roma)

Franklin Pierce, le président américain en fonction en 1856, refuse de souscrire à la Déclaration de Paris parce que sa flotte de guerre n'est pas encore assez puissante pour se priver du concours de ses corsaires en cas de conflit armé avec l'une des puissances maritimes européennes.

Le 14 mai 1861, la reine Victoria proclame la neutralité de la Grande-Bretagne et de ses colonies. La France, les Pays-Bas, l'Espagne et le Brésil la suivent entre le 10 juin et le 1^{er} août 1861. Se conformant aux termes de la Déclaration de Paris, tous ses signataires émettent une notification interdisant l'accès de leurs ports aux corsaires américains et confédérés mais pas aux croiseurs de leur flotte régulière. Pour se faire délivrer une lettre de course dans la Confédération, le requérant devait au préalable déposer une caution de 5 000 à 10 000 dollars en fonction du tonnage et de l'armement de son vaisseau.

La proclamation émise le 17 avril 1861 par Jefferson Davis vise évidemment à inciter le plus grand nombre possible de marins expérimentés, dans le Sud ou ailleurs, à tâter de la guerre de course s'ils n'ont pas le goût de servir la « Cause » dans une flotte de guerre obsolète et pratiquement inexistante. Le texte qui suit ne figure qu'à titre documentaire et nous n'avons pas envisagé sa traduction parce qu'à l'exception de son second paragraphe, essentiellement administratif, il se caractérise par son phrasé de militaire qui souffre d'une apparente phobie pour le point à la ligne (seulement quatre dans ce long texte). L'histoire a choisi de ne pas comparer ce verbiage à l'immortel *Discours de Gettysburg* de Lincoln, qui figure désormais dans les documents majeurs de l'histoire et de la littérature américaine.

- « Whereas, Abraham Lincoln, President of the United States, has, by proclamation, announced intention of invading the Confederacy with an armed force, for the purpose of capturing its fortresses, and thereby subverting its independence, and subjecting the people thereof to the dominion of a foreign Power; and, whereas, it has thus become the duty of this Government to repel the threatened invasion, and defend the rights and liberties of the people by all the means which the laws of nations and usages of civilized warfare place at its disposal.
- « Now, therefore, I, Jefferson Davis, President of the Confederate States of America, do issue this, my proclamation, inviting all those who may desire by service in private armed vessels on the high seas, to aid this Government in resisting so wicked an aggression to make application for commissions or letters-of-marque, to be issued under the seal of these Confederate States; and I do further notify all persons applying for letters-of-marque to make a statement in writing, giving the name and suitable description of the character, tonnage and force of the vessel; name of the place of residence of each owner concerned therein, and the intended number of crew, and to sign each statement, and deliver the same to the Secretary of State or Collector of the port of entry of these Confederate States, to be by him transmitted to the Secretary of State, and I do further notify all applicants aforesaid before any commission or letter-of-marque is issued to any vessel, or the owner or owners thereof, and the commander for the time being, they will be required to give bond to the Confederate States, with at least two responsible sureties not interested in such vessel, in the penal sum of \$5,000, or if such vessel be provided with more than one hundred and fifty men, then in the penal sum often thousand dollars, with the condition that the owners, officers and crew who shall be employed on board such commissioned vessel, shall observe the laws of these Confederate States, and the instructions given them for the regulation of their conduct, that shall satisfy all damages done contrary to the tenor thereof by such vessel during her commission, and deliver up the same when revoked by the President of the Confederate States.
- « And I do further specially enjoin on all persons holding offices, civil and military, under the authority of the Confederate States, that they be zealcus in the discharge of the duties incident thereto; and I do moreover exhort the good people

of these Confederate States, as they love their country, as they prize the blessing of free government, as they feel the wrongs of the past and those now threatened in an aggravated form, by those whose enmity is more implacable because unprovoked, they exert themselves in preserving order, in promoting concord, in maintaining the authority and efficacy of the laws, and in supporting, invigorating all the measures which may be adopted for a common defense, and by which, under the blessing of Divine Providence, we may hope for a speedy, just and honorable peace.

« In witness whereof I have set my hand, and have caused the seal of the Confederate States of America to be attached, this 17th day of April, 1861. »

Document signé le 8 janvier 1864 par Jeff Davis. Judah P. Benjamin, son ministre des Affaires étrangères (*Secretary of State*), y a également apposé sa signature parce que ce document relève de la politique étrangère de la Confédération.

(History for Sale : Autograph & Manuscript Leader)

201.0	REERSON DAVIS, the Confederate States of America.
To all Who shall see these L	
So un acut dunt des ruede A	testilia-estituig.
Tinow He, commission, and do hearly commission, have	That by wither of the paner wested in me by law, I have
es vissel called the	particularly described in the schedule hescante annexed,) whereof
	is Commander, to a residual neural vessel in the service of the CONFEDERATE STATES,
on the high seas, against the Abnited Star	
War now existing between the said CONFF	EDERATE STATES and the said the Water.
This Commission	continue in force until revelual by the President of the CONFEDERATE STATES for the
time being	
Schedule of Description of the Vessel.	A CONTENED OF STATE
Naue.	Gogs under my hand and the Seal of the CONFEDERATE STATES at
Textica,	Jan 06. 65. 1861.
Ависият,	
No. or Case,	BY THE PRESIDENT: Jefferden Caril
	C. J. Congram

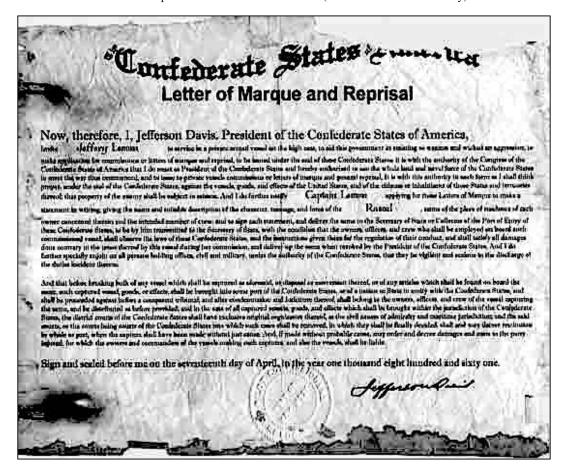
know ...

This Commission ...

« Cette commission restera en vigueur jusqu'à sa révocation par le Président des États Confédérés. »

Mode de Description du Navire	
Name	
Гonnage	
Armement	
Nbre. d'hommes d'équipage	

Extrait de la proclamation de Jefferson Davis. (Museum of the Confederacy)



Adaptation en français du premier paragraphe de ladite proclamation

« Par la présente, moi, Jefferson Davis président des États confédérés d'Amérique, j'émets ladite proclamation invitant tous ceux qui souhaitent servir sur des vaisseaux privés en haute mer pour aider ce gouvernement à châtier l'infâme agression dont il est l'objet, à solliciter une commission ou une lettre de marque qui sera délivrée sous le sceau des États confédérés. En conséquence, j'invite toutes les personnes sollicitant la délivrance d'une lettre de marque, à introduire par écrit une demande dans laquelle ils préciseront le nom, la description, le tonnage et la puissance de leur navire, le lieu de résidence de son propriétaire et le nombre de personnes qui serviront à son bord. »

L'étiquette « corsaire », que certains auteurs francophones collent à Raphaël Semmes ou à son vaisseau, révèle leur méconnaissance fondamentale du statut de l'*Alabama* et des autres croiseurs confédérés lors de leurs escales dans les ports étrangers. Ni la France ni l'Espagne ni le Portugal ni le Royaume-Uni ni leurs colonies respectives ouvrirent leurs ports aux corsaires rebelles ou nordistes. Rappelons qu'un corsaire est un navire armé en guerre par un particulier qui a obtenu une « lettre de course » ou « lettre de marque » délivrée par son gouvernement en échange d'un prélèvement sur les prises. Les commandants des steamers sudistes qui opérèrent en haute mer ne furent admis dans des ports neutres que parce qu'ils émargeaient à la marine de guerre rebelle et se dissociaient fondamentalement des détenteurs de lettres de course.

En 1860 au Royaume-Uni, le respect de la Déclaration de Paris passe par son *Foreign Enlistment Act* de 1819. Révisées en 1852, les lois françaises n'en diffèrent guère, mais jusqu'en 1862 les unes et les autres n'ont pas encore été confrontées à des infractions susceptibles de créer un grave contentieux entre un pays neutre et un belligérant.

Le Royaume-Uni tranche au cas par cas et ne se réfère qu'à sa jurisprudence dans les matières concernées. Au début de la guerre, les *C.S.S. Florida* et *Alabama* réussirent à gagner la haute mer parce que les premiers juges britanniques chargés d'instruire les plaintes introduites par la légation américaine, appliquèrent la loi au pied de la lettre en invoquant que l'absence d'armement à bord de ces vaisseaux ne justifiait pas leur saisie en dépit de leur conditionnement spécifique aux vaisseaux de guerre.

En France, si l'application de cette loi contient des points abstrus, ses parlementaires peuvent l'amender. Dans le domaine maritime, les prescriptions basiques de la neutralité française et britannique prohibent :

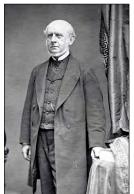
- La construction et l'armement de croiseurs pour les belligérants américains.
- L'enrôlement de citoyens français et britanniques, sur leur territoire respectif, par les forces navales des belligérants américains.
- Les réparations, dans les ports français et britanniques, qui ne visent pas essentiellement à tenir à flot les croiseurs américains ou qui contribuent à améliorer leur armement.
- La vente de charbon plus d'une seule fois par trimestre aux croiseurs des belligérants et seulement la quantité nécessaire pour leur permettre de regagner leur port d'attache en Amérique. Cependant, la France ne limite pas la livraison de charbon car elle ne l'assimile pas à ce que la Déclaration de Paris définit comme de la contrebande de guerre (armes, munitions et articles d'ordonnance).
- La vente, par les belligérants, de leurs prises dans des ports français et britanniques.
- L'utilisation, par les belligérants, des ports français et britanniques comme base navale pour se livrer à des actions hostiles contre leur adversaire.

Puisque cet ouvrage s'adresse avant tout à des lecteurs francophones, une approche plus affinée de la neutralité française s'impose. La sortie en 2011 des deux livres de Stève Sainlaude, tirés de sa thèse, *Le Gouvernement impérial et la guerre de Sécession* et *La France et la Confédération sudiste*, nous offre une analyse désormais incontournable du positionnement de Napoléon III et de ses ministres par rapport au Nord et au Sud. Dans son premier volume, Stève Sainlaude analyse les difficultés occasionnées non seulement par la présence de navires de guerre rebelles et unionistes dans les ports de France ou dans ses colonies, mais aussi par la construction de bâtiments de guerre pour les Confédérés dans le chantier naval de Lucien Arman à Bordeaux. L'auteur relève également les clauses et les nouveautés de la neutralité de la France de Napoléon III :

« Comme il n'existe aucune disposition pour établir le droit d'accueil des navires américains en France, le gouvernement impérial s'appuie sur une ancienne ordonnance de 1681 (...) Son article 14 règle la question des corsaires et du temps de mouillage des vaisseaux de guerre et l'article 15 donne des précisions sur la vente des marchandises. Réactualisée, la clause rédigée dans la déclaration finale du 10 juin 1861 précise que, mis à part les cas de force majeure (mauvais temps, avarie, épuisement des approvisionnements), aucun navire de guerre du Nord ou du Sud ne pourra relâcher plus de vingt-quatre heures et, durant ce séjour, il lui sera interdit de vendre une prise de guerre. Les ports ne pourront fournir que des vivres et des moyens de réparation. Il sera interdit aux nationaux de concourir, de quelque façon, à l'équipement ou à l'armement des navires fédéraux comme confédérés ou même de s'y enrégimenter (...) Plus tard, pour éviter tout risque d'affrontement au large des côtes de France et de Grande-Bretagne, cette déclaration se trouve complétée par une clause additionnelle (...) Le 5 février 1864, une circulaire adressée aux préfets maritimes par le ministre de la Marine, entérine les dispositions suivantes : si deux belligérants opposés se retrouvent dans un port français, il doit s'écouler vingt-quatre heures entre le départ de l'un et l'appareillage de l'autre. »

Pour contrecarrer la délivrance de lettres de marque par Jefferson Davis, William H. Seward, le ministre fédéral des Affaires étrangères, instruit Charles F. Adams, son ministre à Londres, de prendre langue avec les Affaires étrangères britanniques pour tâter leur réaction dans l'éventuelle ratification des États-Unis à la Déclaration de Paris.

La démarche est cousue de fil blanc car Washington ne vise qu'à adhérer à ce traité qui l'autorisera à sanctionner les corsaires sudistes pour actes de piraterie. Comme l'écrit Balzac dans *Modeste Mignon*, le premier ministre britannique Henry Palmerston a prévu le mat à cette case sur l'échiquier de la politique internationale car, le 14 mai 1861 et sur ses conseils, la reine Victoria concède le statut de belligérant aux Confédérés, suivie de près par la France et les autres puissances européennes. Ce statut n'est rien que le constat, par une nation neutre, d'une situation de fait et temporaire, qui ne peut pas être confondue avec la reconnaissance officielle d'un peuple qui a démontré ses capacités à exister, à défendre et à imposer les frontières qu'il revendique. En conséquence, la mission diplomatique américaine à Londres reprend temporairement ses distances vis-à-vis de la Déclaration de Paris car si Washington y adhère, son gouvernement n'aura pas le pouvoir d'y inclure la Confédération en raison du statut de belligérant que les principales nations européennes viennent de lui accorder.





Charles F. Adams, ministre plénipotentiaire des États-Unis à Londres en 1861. Pendant la guerre de sécession, il réside dans un immeuble sis sur Marylebone Road, qui est également le siège de la légation américaine à Londres en 1861. Ce bâtiment n'a subi aucune modification extérieure. (American Studies Resources Centre).





Henry Palmerston, premier ministre du Royaume-Uni en 1861. La reine Victoria (photo prise mars 1861).

2046

THE LONDON GAZETTE, MAY 14, 1861.

By the QUEEN. A PROCLAMATION.

VICTORIA B.

WHEREAS We are happily at Peace with all Sovereigns, Powers, and States:

And whereas Hostilities have unhappily commenced between the Government of the United States of America and certain States styling themselves the Confederate States of America:

And whereas We, being at Peace with the Government of the United States, have declared Our Royal Determination to maintain a strict and impartial Neutrality in the contest between the said Contending Parties:

We, therefore, have thought fit, by and with the Advice of Our Privy Council, to issue this Our Royal Proclamation:

And We do hereby strictly charge and command all Our loving Subjects to observe a strict Neutrality in and during the aforesaid Hostilities, and to abstain from violating or contravening either the Laws and Statutes of the Realm in this Behalf, or the Law of Nations in relation thereto, as they will answer to the contrary at their Peril:

And whereas in and by a certain Statute made and passed in the fifty-ninth year of His Majesty King George the Third, intituled "An Act to "prevent the Enlisting or Engagement of His "Majesty's Subjects to serve in a Foreign Service, "and the Fitting out or Equipping, in His Majesty's "Dominions, Vessels for Warlike Purposes, "without His Majesty's Licence," it is, amought other things, declared and enacted as follows:

"That if any natural-born Subject of His Majesty, His Heirs and Successors, without the Leave or Licence of His Majesty, His Heirs or Successors, for that purpose first had and obtained. under the Sign Manual of His Majesty, His Heirs or Successors, or signified by Order in Council, or by Proclamation of His Majesty, His Heirs or Successors, shall take or accept, or shall agree to take or accept, any Military Commission, or shall otherwise enter into the Military Service as a Commissioned or Non-Commissioned Officer, or shall enlist or enter himself to enlist, or shall agree to calist or to enter himself to serve as a Soldier, or to be employed or shall serve in any Warlike or Military Operation, in the service of or for or under or in aid of any Foreign Prince, State, Potentate, Colony, Province, or Part of any Province or People, or of any Person or Persons exercising or assuming to exercise the Powers of Gorernment in or over any Foreign Country, Colony, Province, or Part of any Province or People, either as an Officer or Soldier, or in any other Military capacity; or if any natural-born Subject of His Majesty shall, without such Leave or Licence as aforesaid, accept or agree to take or accept any Commission, Warrant, or Appointment as an Officer, or shall enlist or enter himself, or shall agree to enlist or enter himself, to serve as a Sailor or Marine, or to be employed, or engaged, or shall serve in and on board any Ship or Vessel of War, or in and on board any Ship or Vessel used or fitted out, or equipped, or intended to be used for any Warlike purpose, in the Service of or for or under or in aid of any Foreign Power, Prince, State, Potentate, Colony, Province, or Part of any Province or People, or of any Person or Persons exercising or assuming to exercise the

Powers of Government in or over any Foreign Country, Colony, Province, or Part of any Country, Colony, Province, or Part of any Province or People; or if any natural-born Subject of His Majesty shall, without such Leave and Licence as aforesaid, engage, contract, or agree to go, or shall go to any Foreign State, Country, Colony, Province, or Part of any Province or to any Place beyond the Seas, with an Intent or in order to enlist or enter himself to serve, or with Intent to serve in any Warlike or Military Operation whatever, whether by Land or by Sea, in the Service of or for or under or in aid of any Foreign Prince, State, Potentate, Colony, Province, or Part of any Province or People, or in the Service of or for or under or in aid of any the Service of or for or under or in aid of any Person or Persons exercising or assuming to exercise the Powers of Government in or over any Foreign Country, Colony, Province, or Part of any Province or People, either as an Officer or a Soldier, or in any other Military capacity, or as an Officer or Sailor, or Marine, in any such Ship or Vessel as aforesaid, although no Enlisting Money or Pay or Reward shall have been or shall be in any or either of the cases aforesaid actually paid to or received by him, or by any Person to or for his use or benefit; or if any Person what-ever, within the United Kingdom of Great Britain and Ireland, or in any Part of His Majesty's Dominions elsewhere, or in any Country, Colony, Settlement, Island, or Place belonging to or subject to His Majesty, shall hire, retain, engage, or poor or shall attempt or endeavour to him procure, or shall attempt or endeavour to hire, retain, engage, or procure, any Person or Persons whatever to enlist, or to enter or engage to enlist, or to serve or to be employed in any such Service or Employment as aforesaid, as an Officer, Soldier, Sailor, or Marine, either in Land or Sea Service, for or under or in aid of any Foreign Prince, State, Potentate, Colony, Province, or Part of any Province or People, or for or under or in aid of any Person or Persons exercising or assuming to exercise any Powers of Government as aforesaid, or to go or to agree to go or embark from any Part of His Majesty's Dominions, for the purpose or with Intent to be so enlisted, entered, engaged, or em-ployed as aforesaid, whether any Enlisting Money, Pay, or Reward shall have been or shall be ray, or neward shall have been or shall be actually given or received, or not; in any or either of such cases, every Person so offending shall be deemed guilty of a Misdemeanor, and upon being convicted thereof, upon any Information or Indictment, shall be punishable by Fine and Imprisonment, or either of them, at the discretion of the Court before which such offender shall be convicted." convicted."

And it is in and by the said Act further enacted.-

"That if any Person, within any Part of the United Kingdom, or in any Part of His Majesty's Dominions beyond the Seas, shall, without the Leaver and Licence of His Majesty for that Purpose first had and obtained as aforesaid, equip, furnish, fit out, or arm, or procure to be equip, furnish, fit out, or arm, or procure to be equipped, furnished, fitted out, or armed, or shall knowingly sid, assist, or be concerned in the equipping, furnishing, fitting out, or arming of any Ship or Vessel, with Intent or in order that such Ship or Vessel, with Intent or in order that such Ship or Vessel shall be employed in the Service of any Foreign Prince, State, or Potentate, or of any Foreign Colony, Province, or Part of any Province or People, or of any Person or Persons exercising or assuming to exercise any

Powers of Government in or over any Foreign State, Colony, Province, or Part of any Province or People, as a Transport or Store Ship, or with Intent to cruize or commit Hostilities against any Prince, State, or Potentate, or against the Subjects or Citizens of any Prince, State, or Potentate, or against the Persons exercising or assuming to exercise the Powers of Government in any Colony, Province, or Part of any Province or Country, or against the Inhabitants of any Foreign Colony, Province, or Part of any Province or Country, Province, or Part of any Province or Country, with whom His Majesty shall not then be at War; or shall, within the United Kingdom, or any of His Majesty's Dominions, or in any Settlement, Colony, Territory, Island, or Piace belonging or subject to His Majesty, issue or deliver any Commission for any Ship or Vessel, to the Intent that such Ship or Vessel shall be employed as afore-said, every such Person so offending shall be deemed guilty of a Misdemeanor, and shall, upon Conviction thereof, upon any Information or In-dictment, be punished by Fine and Imprisonment, or either of them, at the Discretion of the Court in which such Offender shall be convicted; and every such Ship or Vessel, with the Tackle, Apevery such Ship or Vessel, with the Tackle, Apparel, and Furniture, together with all the Materials, Arms, Ammunition, and Stores, which may belong to or be on board of any such Ship or Vessel, shall be forfeited; and it shall be lawful for any Officer of His Majesty's Customs or Excise, or any Officer of His Majesty's Navy, who is by Law empowered to make Scizures, for any Forfeiture incurred under any of the Laws of Customs or Excise, or the Laws of Trade and Customs or Excise, or the Laws of Trade and Navigation, to seize such Ships and Vessels aforesaid, and in such Places and in such Manner in which the Officers of His Majesty's Customs or Excise and the Officers of His Majesty's Navy are empowered respectively to make Seizures under the Laws of Customs and Excise, or under the the Laws of Customs and Excise, or under the Laws of Trade and Navigation; and that every such Ship and Vessel, with the Tackle, Apparel, and Furniture, together with all the Materials, Arms, Ammunition, and Stores which may belong to or be on board of such Ship or Vessel, may be presecuted and condemned in the like Manner, and in such Courts as Ships or Vessels may be prosecuted and condemned for any Breach of the Laws made for the Protection of the Revenues of Customs and Excise, or of the Laws of Trade and Navigation." Navigation."

And it is in and by the said Act further enacted,-

"That if any Person in any Part of the United Kingdom of Great Britain and Ireland, or in any Part of His Majesty's Dominions beyond the Seas, without the Leave and Licence of His Majesty for that Purpose first had and obtained as aforesald, shall, by adding to the Number of the Guns of such Vessel, or by changing those on board for other Guns, or by the Addition of any Equipment for War, increase or angment, or procure to be increased or augmented, or shall be knowingly concerned in increasing or augmenting the Warlike Force of any Ship or Vessel of War or Cruizer, or other armed Vessel, which at the Time of her Arrival in any Part of the United Kingdom, or any of His Majesty's Dominions, was a Ship of War, Cruizer, or armed Vessel in the Service of any Person or Persons exercising or assuming to exercise any Powers of Government in or over any Colony, Province, or Part of any Province or People belonging to the Subjects of any such Prince, State, or Fotentate, or to the

Inhabitants of any Colony, Province, or Part of any Province or Country under the Controul of any Person or Persons so exercising or assuming to exercise the Powers of Government, every such Person so offending shall be deemed guilty of a Misdemeanor, and shall, upon being convicted thereof, upon any Information or Indictment, be punished by Fine and Imprisonment, or either of them, at the Discretion of the Court before which such Offender shall be convicted."

Now, in order that none of Our Subjects may unwarily render themselves liable to the Penalties imposed by the said Statute, We do hereby strictly command, that no Person or Persons whatsoever do commit suy. Act, Matter, or Thing whatsoever, contrary to the Provisions of the said Statute, upon Pain of the several Penalties by the said Statute imposed, and of Our high Displeasure.

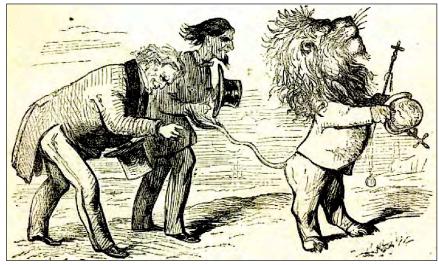
And We do hereby further warn all Our loving Subjects, and all Persons whatsoever entitled to Our Protection, that if any of them shall presume, in contempt of this Our Royal Proclamation, and of Our high Displeasure, to do any Acts in derogation of their Duty, as Subjects of a Neutral Sovereign, in the said Contest, or in violation or contravention of the Law of Nations in that behalf; as for example and more especially by entering into the Military Service of either of the said Contending Parties as Commissioned or Non-Commissioned Officers or Soldiers; or by serving as Officers, Sailors, or Marines, on board any Ship or Vessel of War or Transport, of or in the Service of either of the said Contending Parties; or by Serving as Officers, Sailors, or Marines, on board any Privateer bearing Letters of Marque of or from either of the said Contending Parties; or by engaging to go or going to any Place beyond the Seas, with Intent to enlist or engage in any such Service, or by procuring or attempting to procure, within Her Majesty's Dominions at Home or Abroad, others to do so; or by Fitting out, Arming, or Equipping any Ship or Vessel to be employed as a Ship of War or Privateer or Transport, by either of the said Contending Parties; or by breaking or endeavouring to break any Blockade lawfully and actually established by or on behalf of either of the said Contending Parties; or by carrying Officers, Soldiers, Despatches, Arma, Military Stores, or Materials, or any Article or Articles considered and deemed to be contraband of War according to the Law or Modern Usage of Nations, for the use or service of either of the said Contending Parties, all Persons so offending will incur and be liable to the several penalties and penal consequences by the said Statute, or by the Law of Nations, in that behalf imposed or denounced.

And We do hereby declare that all Our Subjects, and Persons entitled to Our Protection, who may misconduct themselves in the premises, will do so at their peril and of their own wrong, and that they will in nowise obtain any Protection from Us against any liabilities or penal consequences, but will, on the contrary, incur Our high Displeasure by such Misconduct.

Given at Our Court at the White Lodge, Richmond Park, this thirteenth day of May, in the year of Our Lord one thousand eight hundred and sixty-one, and in the twentyfourth year of Our Reign.

GOD save the QUEEN.

Les opposants américains décrits en 1861 par le *Punch*, un hebdomadaire satirique londonien fondé en 1841



Attentisme du Royaume-Uni vis-à-vis des opposants américains.



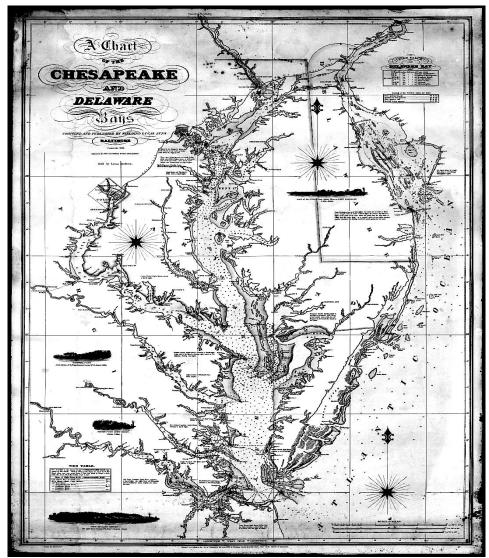
Moqueries sur les démarches d'Abe Lincoln et de Jeff Davis qui cherchent à se réserver les faveurs du Royaume-Uni (John Bull).



Le conflit entre le Nord et le Sud est dépeint comme une querelle conjugale.

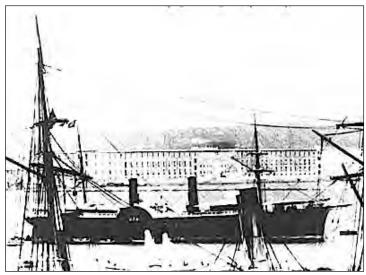
Les corsaires fédéraux

Le 29 avril 1861, tandis que le ministre Seward entreprend ses démarches pour inscrire la guerre de course confédérée dans les actes de piraterie, le premier corsaire de l'Union, le *Quaker City*, émerge du yard de Brooklyn. La Commission des Défenses de New York l'a affrété le 25 avril pour prendre en chasse deux petits corsaires rebelles à l'affût de cargos américains dans la baie de Chesapeake.



Carte de la baie de Chesapeake. (J. & W. Warr, Philadelphia, 1840)

Lancé en 1854, le *Quaker City* est un vapeur gréé en schooner dont le propriétaire, la compagnie P. Hargous, a accepté de le fréter pour 4 000 dollars par mois et éventuellement de le vendre pour 140 000. Ses caractéristiques sont les suivantes : déplacement : 1 450 t - longueur : 74,57 m - largeur au maître-bau : 10,97 m - profondeur utile des soutes : 8,85 m - tirant d'eau : 4,17 m - deux roues latérales actionnées par des machines à vapeur verticales - vitesse : 13 nœuds. Son équipage comprend 163 hommes et officiers. Sa batterie se compose d'un 20-pounder Parrott rayé et de huit 32-pounders à âme lisse. Le statut de ce bâtiment est au départ caduque : en tant que corsaire américain, il n'est évidemment pas soumis à la Déclaration de Paris qui prohibe la guerre de course, mais Lincoln n'a pas délivré de lettre de marque à son commandant, Samuel W. Mather, issu de la marine de commerce.

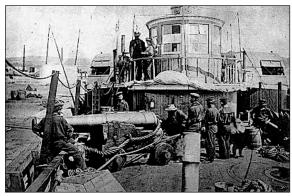




Le *Quaker City* et Garret J. Pendergrast, chef de l'escadre fédérale en service dans la péninsule de Virginie. (US Naval Center Photograph)



Fort Monroe, à la pointe de la péninsule de Virginie.





32-pounder et 20-pounder Parrott (aya-wavedancer.deviantart.com) placés à bord du Quaker City.

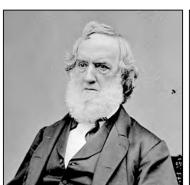
Dès l'arrivée du *Quaker City* à vue de Fort Monroe, à la pointe de la péninsule de Virginie, le *flag-officer* (chef escadre) Garret J. Pendergrast ne s'encombre pas du statut du bâtiment et le charge de patrouiller dans la péninsule. Entre le 14 mai et le 4 septembre 1861, le *Quaker City* se saisit du *North Carolina*, du *Pioneer*, du *Winifred*, du *Lynchburg*, du *General Green*, du *Amy Warwick*, du *Sally Magee*, du *Fair Wind* et de l'*Elsie* qui tentaient de gagner la côte sudiste. Lorsqu'il transmet ces bâtiments au Tribunal des Prises de son amirauté, conformément aux prescriptions de la Déclaration de Paris, Pendergrast souligne que les marins et officiers du *Quaker City* font partie de sa flottille et ont droit à

leur part du butin. Probablement gêné par l'improbable statut du capitaine du *Quaker City*, Pendergrast le convainc d'accepter une commission d'*acting master* dans la marine fédérale. Les autres officiers du corsaire n'intègrent l'U.S. Navy qu'en octobre 1861².

À l'issue du premier terme du nolisement du *Quaker City*, la Commission des Défenses de New York exerce son option de renouveler le contrat. Sur ces entrefaites, le 25 mai 1861, le ministre de la Marine Gideon Welles a écrit au *flag-officer* Pendergrast que le *Quaker City* va perdre son statut de corsaire puisque l'amirauté fédérale a décidé de le racheter pour la somme de 117 500 dollars³. Dès lors, le bâtiment s'inscrit dans les opérations de l'escadre fédérale de l'Atlantique Nord, notamment à Charleston où il est gravement endommagé. Remis en état, il participe au premier assaut de la marine fédérale sur Fort Fisher en décembre 1864 puis opère sur le Mississippi jusqu'à la fin de la guerre.

Revenons au mois de mars 1862, dans le sillage du traumatisme provoqué par la récente intervention du cuirassé rebelle *C.S.S. Virginia* (*ex-U.S.S. Merrimac*) dans la baie d'Hampton Roads. C'est avec un réel soulagement que le ministre de la Marine accepte l'offre du richissime Cornelius Vanderbilt de New York, de lui prêter gratuitement son puissant steamer et de l'armer en guerre. Contre toute attente, ce n'est donc pas Gideon Welles, le ministre de la Marine, mais son collègue de l'Armée, Edwin M. Stanton, qui formule le statut de corsaire du *Vanderbilt*:

« Confiant en vos objectifs patriotiques (...) nous vous accordons l'autorité et les moyens pour armer (...) et commander le vapeur *Vanderbilt* avec l'équipage de votre choix (...) pour assurer la protection des (navires de) transports en service dans la baie de Chesapeake, à Hampton Roads et sur les voies fluviales adjacentes⁴. »







Gideon Welles, ministre de la Marine - Edwin M. Stanton, ministre de la Guerre - Le financier Cornelius Vanderbilt. (Library of Congress)

Le *Vanderbilt* est un formidable danger pour l'escadre du commodore Josiah Tattnal qui s'est installé à bord du *C.S.S. Virginia* dans la baie d'Hampton Roads. Il décrit ses appréhensions dans l'éventualité d'un combat opposant son cuirassé à la fois au *Vanderbilt* et au *Monitor*:

« Les bas flancs du *Vanderbilt* sont aussi redoutables que ceux du *Virginia*. Son étrave a été muni d'un éperon pour nous attaquer. Les plans de l'ennemi visent à rapprocher son *Monitor* de mon bâtiment afin de me couper mon élan et de me faire percuter par le *Vanderbilt* et les autres vaisseaux⁵. »



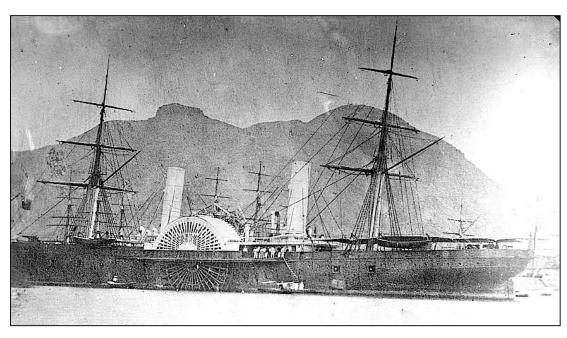
Commodore Josiah Tattnal. (National Archives)

² Robinson W.M., *The Confederate Privateers*, pp. 305-7, University of North Carolina Press, 1990.

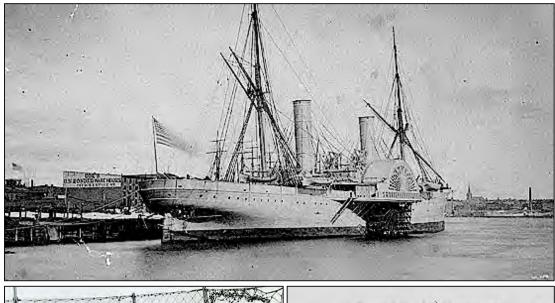
³ Official Records of the Union and Confederate Navies in the War of the Rebellion (O.R.N.), Series I, vol. 5, p. 667, Government Printing Office, 1894-1922.

⁴ O.R.N., Series I, vol. 7, p. 129.

⁵ Ibid, p. 149.



Les deux flancs de l'U.S.S. Vanderbilt. (US Naval Center Photograph)





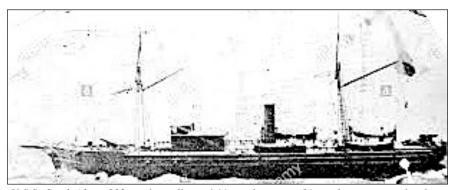


De gauche à droite : un Dahlgren de 9 pouces et un 100-pounder Parrot rayé identiques à ceux qui étaient montés sur le *Vanderbilt*. (National Archives)

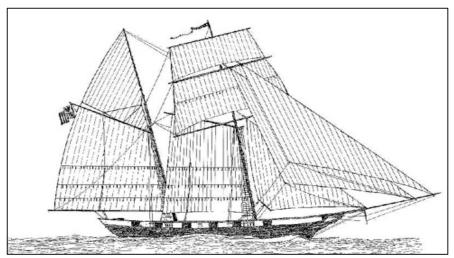
Les archives de la marine américaine nous livrent les principales caractéristiques du *Vanderbilt* à l'issue de son armement en guerre. Déplacement : 3 360 t - Largeur au maître-bau : 14,48 m - Longueur : 101 m - Tirant d'eau : 5,8 m - Deux machines à vapeur verticales - Vitesse : 14 nœuds - Roues latérales - Armement : 12 Dahlgrens de 9 pouces

à âme lisse, 2 Parrotts rayés de 6,4 pouces (100-pounder) et un 12-pounder. Pourtant, le *Vanderbilt* ne se risque pas à affronter le *Virginia* et, en septembre 1862, il est intégré dans la flotte de guerre fédérale et rééquipé pour traquer les forceurs de blocus⁶.

En dépit du faible tonnage des corsaires confédérés (à distinguer de leurs croiseurs) et du peu de dégâts qu'ils ont réellement occasionnés à la flotte marchande yankee, ses armateurs réclament des contre-mesures de la part de la flotte fédérale et notamment la multiplication de corsaires équipés et cautionnés dans le Nord. Au cours de l'hiver 1863, se dessine au Congrès fédéral un mouvement visant à autoriser le président en fonction à délivrer des lettres de marque sans l'autorisation de ses deux chambres. Depuis juillet 1861, la Commission du Commerce de Boston et le gouverneur du Massachusetts taraudaient déjà le ministre de la Marine pour qu'ils *puissent armer des bâtiments de faible tonnage* (...) et former un corps de volontaires opérant sur les côtes de la Nouvelle-Angleterre⁷. Sur ces entrefaites, les principaux armateurs du Massachusetts cessent de geindre et s'associent pour acquérir et armer en guerre deux vaisseaux de commerce, le Cambridge et le Pembroke, dont les ponts sont assez solides pour embarquer des pièces de lourd calibre. Au départ, ils se focalisent sur la capture du C.S.S. Jeff Davis, déjà crédité de neuf captures. Ils n'en auront pas l'opportunité car ce corsaire rebelle s'échoue entretemps sur une plage près de St. Augustine (Floride)⁸.



U.S.S. Cambridge: 882 t – tirant d'eau, 4,11 m - longueur, 81 m - largeur au maître-bau, 9,8 m - vitesse 10 nœuds – propulsion par une seule hélice – équipage comprenant 96 hommes, officiers inclus. (US Naval Center Photograph)



Le brick *Echo*, un ancien négrier de 187 t, est armé en guerre et rebaptisé *C.S.S. Jefferson Davis*. Dessin de Donald G. Mc Gibbon, Jr., un officier de la marine fédérale, sur base de rapports décrivant le bâtiment. (PA2, USCGR)

⁶ Ibid, Series I, vol. 7, pp. 221-4, 330-8.

⁷ Ibid, Series I, vol. 1, pp. 44-5.

⁸ Ibid, Series 1, vol. 1, p. 818; Series II, vol. 1, pp. 50, 362-3; Still D.N. & Dudley W.S., *The Confederate Navy, the Ships, Men and Organization, 1861-65*, p. 48, Conway Maritime Press, 1997.

Le 29 août 1861, le département fédéral de la Marine acquiert le *Cambridge* pour 75 000 \$ et l'incorpore dans son escadre du blocus atlantique. Son armement consiste en deux howitzers rayés de 8 pouces (200 mm) et en un 6-pounder rayé.

Comme le propriétaire du *Cambridge* a l'intention de tirer parti de l'inclusion de son bâtiment dans les forces navales fédérales, il écrit au ministre Gideon Welles pour obtenir une lettre de course. Celui-ci lui répond comme suit, le 1^{er} octobre 1861 :

« Votre requête soulève quelques objections car, dans le présent conflit, il n'y a aucune autorité habilitée à vous délivrer des lettres de marque (...) Le Congrès, qui est le seul à détenir ce pouvoir, n'a pas autorisé la délivrance de lettres de marque contre les insurgés parce que, le cas échéant, ces lettres pourraient impliquer que nous admettons qu'ils forment désormais une nation distincte et indépendante. En vertu de l'acte du 5 août 1861, qui procède de l'acte visant à protéger le commerce maritime des États-Unis et qui punit le crime de piraterie, le Président a le pouvoir d'autoriser les commandants des bâtiments opérant sous l'autorité d'une lettre de marque délivrée par le Congrès (...) de s'emparer et d'envoyer dans n'importe quel port des États-Unis un bâtiment bâti, armé et détenu (par l'ennemi). Cette mention faite aux lettres de marque n'implique pas qu'elles puissent être autorisées et je ne connais aucune acte en autorisant la délivrance. Mais, la seconde section de l'acte du 5 août 1861 mentionne que le Président a le pouvoir d'autoriser les commandants des bâtiments qui en ont la capacité, à réduire ou à capturer des navires ennemis. C'est seulement dans ces conditions et après l'énoncé des restrictions concernant les abus, qu'une lettre de marque pourrait être délivrée au Pembroke⁹. »

J.M. Forbes, le propriétaire du *Pembroke* rejette ces démarches qui lui compliquent la tâche et, à l'issue de leur contrat avec l'U.S. Navy, il affecte son bâtiment au commerce dans les mers de Chine. En dépit de l'opinion publique américaine et de la grogne de ses acteurs politiques impliqués dans le commerce maritime, le gouvernement de Lincoln rechigne à confronter soudainement les puissances maritimes européennes aux inconvénients voire aux maladresses des corsaires nordistes. Le 19 février 1862, Charles F. Adams, le ministre des États-Unis à Londres, reçoit de William H. Seward, son premier ministre ou ministre des Affaires étrangères, une note l'invitant à prendre langue avec le cabinet de lord Henry Palmerston, le premier ministre britannique, pour le préparer à l'imminent lâcher de corsaires unionistes dans l'Atlantique et surtout aux fouilles intempestives dont la flotte marchande britannique sera l'objet en haute mer.

Sur ces entrefaites, les membres du Congrès américain s'affairent à définir les conditions idéales de la délivrance de lettres de marque. Avec sa virulence ordinaire vis-à-vis de tout ce qui contrarie ses opinions politiques, le sénateur Charles Sumner du Massachusetts s'oppose catégoriquement à la motion. De concessions en concessions, le Sénat et le Parlement s'accordent sur un texte définissant les conditions dans lesquelles le président Lincoln pourra délivrer lesdites lettres de marque. Celui-ci le signe le 3 mars 1863¹⁰.

Dans le courrier qu'il échange avec Seward, Gideon Welles persiste à désapprouver le recours à des corsaires :

« Déléguer à des navires privés, que notre gouvernement a investi du pouvoir de procéder à des fouilles (à bord de navires neutres), produira inévitablement des troubles et la tendance sera inévitablement à l'abus. Revêtus de l'autorité que leur confère notre gouvernement, des individus téméraires nous entraîneront dans des problèmes. C'est parce que j'appréhende cette éventualité et pour l'éviter que je me

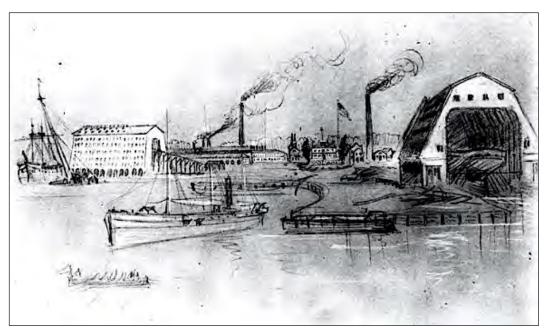
⁹ O.R.N., Series I, vol. 1, pp. 99-100.

¹⁰ Robinson, op. cit., pp. 313-4; Jenkins B., *Britain and the War for the Union*, vol. 2, pp. 196-7, McGill-Queens University Press, 1980; Milton D.H., *Lincoln's Spymaster*, pp. xxii-xxiii, Stackpole Books, 2003.

suis toujours opposé à cette motion depuis le début de la rébellion et que j'ai travaillé pour élaborer une politique moins inacceptable.

« Les propositions visant à utiliser des corsaires pour constituer des flottilles de yachts, des brigades navales et même une force navale formée exclusivement de volontaires furent formulées avec la meilleure intention et s'accumulèrent dans notre département de la Marine sans tenir compte des conséquences que pourrait engendrer cette facette de la guerre privée. C'est pour nous éviter de nous impliquer dans de telles conséquences que l'Acte prévoyant l'augmentation temporaire de notre marine, approuvé le 24 juillet 1861, nous autorise à incorporer d'anciens navires de commerce dans nos forces navales et à nommer temporairement de nouveaux officiers dans la mesure où le Président le juge nécessaire (...)

« Ces lois visent à nous procurer les avantages des lettres de marque sans avoir à redouter les abus qui en découleraient. Des navires civils armés en guerre mais incorporés dans notre flotte, seront mieux contrôlés par notre Gouvernement, que si les responsabilités de leurs capitaines ne sont soumises qu'à des dispositions légales théoriques. Il sera nécessaire d'imposer des règles strictes dans le management des corsaires car il est probable que leurs officiers seront des personnages au comportement très rude¹¹. »



Washington Navy Yard D.C. Croquis fait en 1861. (U.S. Naval Institute Photographic Collection)

En page suivante, la circulaire destinée aux commandants des corsaires qui obtiendront une lettre de marque du président Lincoln. Observons que ces instructions s'inscrivent dans les compétences du ministre fédéral des Affaires étrangères et non dans celles de son collègue de la Marine parce qu'elles relèvent de la politique étrangère des États-Unis.

Comme il s'agit de « formater » les relations des corsaires fédéraux avec les navires de commerce des pays neutres, dont ils auront à inspecter le fret pour vérifier qu'ils ne transportent pas de la contrebande de guerre destinée aux forces armées confédérées, le département d'État fédéral publie aussitôt un manuel de seize paragraphes limitant les prérogatives de ses « corsaires bleus » et définissant le statut pécuniaire de leurs équipages. Les *Security Bonds* (documents financiers négociables qui représentent une valeur financière) garantissant la valeur d'un bâtiment et de sa cargaison seront remboursés au double de leur cotation par l'administration fédérale. Des primes seront payées à l'équipage d'un corsaire lorsqu'il incendiera ou coulera un bâtiment ennemi

¹¹ Robinson, op. cit., pp. 313-5.

d'une force égale à la sienne. Les dites primes seront fixées à mille dollars pour chaque marin ennemi présent sur un bâtiment lors de sa capture et au début de l'engagement s'il y combat entre les deux adversaires. À bord de ces corsaires, les actes de désobéissance ne seront plus régis par une cour civile ordinaire mais par l'une des cours martiales du ministère de la Marine. Le gouvernement fédéral se prévaudra également de son droit de préemption sur tous les prises effectuées par ses corsaires, mais ceux-ci percevront un supplément de 14 % sur la valeur vénale des bâtiments dont ils se sont emparés¹².

INSTRUCTIONS

FOR THE PRIVATE ARMED VESSELS OF THE UNITED STATES

Department of State,

Washington,

To Captain	 	
Commander of the private armed	 	
Called the	 	

Sir:

- 1. The tenor of your commission under the Act of Congress entitled "An act concerning letters of marque, prizes, and prize goods," a copy of which, and of the regulations of the President founded thereon, is hereto annexed, will be kept constantly in your view. The high seas, referred to in your commission, you will understand, generally, to extend to low water mark; but whith the exception of the space within one league, or three miles, from the shore of countries at peace with the United States. You may, nevertheless, execute your commission within that distance of the Shore of a neutral, and even on the waters within the juridiction of such nation, if permitted so to do.
- 2. You are to pay the strictest regard to the rights of neutral powers, and the usages of usages of civilized nations; and in all your procéédings towards neutral vessels, you are are to give them as little molestation or interruption as will consist with the right of ascertaining their neutral character, and of detaining and bringing them in for regular adjudication, in the proper cases. You are particularly to avoid even the appearance of using force or seduction with a view to deprive such vessels of their crews, or of their passengers, other than persons in the military or naval service of the insurgents.

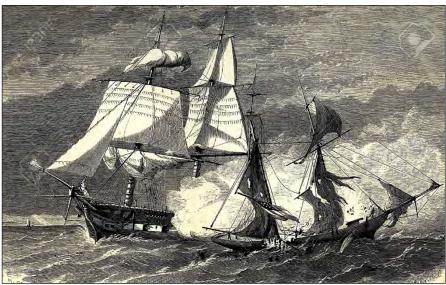
Le conditionnel s'impose pour énumérer les modalités auxquelles les corsaires fédéraux auraient dû souscrire. Pour être autorisés à armer en guerre des navires de commerce et à les engager dans la guerre de course, les particuliers et les compagnies maritimes privées nordistes sont désormais assujetties à la loi édictée le 3 mars 1863. Ses prescriptions draconiennes découragent les candidats car peu de demandes sont introduites au ministère de la Marine ou aux Affaires étrangères et aucune n'est suivie d'effets. Dans l'escadre unioniste du Pacifique, son commandant en chef pallie le nombre réduit de ses vaisseaux de haut bord en acceptant de placer des détachements de fusiliers marins (généralement une douzaine d'hommes) et une ou deux pièces d'artillerie légère sur les cargos et les paquebots que les grosses compagnies californiennes possèdent ou prennent en nolisement pour le transport des personnes, des marchandises et parfois des lingots d'or entre la Californie et la côte occidentale du Mexique.

¹² Morrison, op. cit., pp. 315-6.

Cette démarche tendait à dissuader définitivement les éventuels candidats-corsaires confédérés à opérer dans l'Océan Pacifique. En 1862, les autorités californiennes avaient en effet éventé les complots de deux partisans sudistes qui se préparaient à entamer la guerre de course. Le premier, Ashbury Harpening, avait tenté de prendre la mer sur le schooner *J.M. Chapman*, avec un capitaine alcoolique et une poignée de marins recrutés dans la faune interlope qui hante les docks et les quartiers mal famés de San Francisco. Quant au second, le *master* Thomas E. Hoggs de la Marine confédérée, il est identifié et interpelé avec ses complices à bord du paquebot *Salvador* dont il envisageait de se rendre maître en haute mer, entre la Californie et les côtes occidentales du Mexique. À vrai dire, ces deux affaires furent aisément et rapidement jugulées parce que leurs acteurs ressortissaient davantage aux faits d'armes de Buster Keaton dans le *Mécano de la Générale*. Ces deux complots sont traités dans notre article *Les complots des partisans confédérés en Californie, au Nevada, en Oregon et chez les Mormons de l'Utah*, bientôt accessible sur notre site Internet noirsain.net 13.

En substance, les corsaires rebelles ne défrayèrent guère la chronique en termes d'efficacité parce que la valeur globale de leurs prises, au demeurant peu nombreuses, ne compensa jamais les investissements des actionnaires sudistes qui misèrent sur le miroir aux alouettes de la guerre de course. En revanche, les quelques corsaires nordistes ne déçurent pas leurs bailleurs de fonds parce qu'ils ne perdirent aucun de leurs navires et que ceux-ci surclassaient la puissance et les capacités de leurs homologues rebelles.

Les spécialistes des opérations maritimes au cours du conflit fratricide américain, notamment Raimondo Luraghi, Spencer C. Tucker et William M. Robinson, s'accordent pour observer qu'à cette époque, la guerre de course ne se déclinait plus dans les opérations maritimes d'un État moderne. La puissance des machines à vapeur et des pièces d'artillerie embarquées participait de la volonté des acteurs militaires ne plus confier une parcelle de leur appareil guerrier à des individus parfois incontrôlables et susceptibles de gêner la politique étrangère de leur gouvernement¹⁴.



La destruction du corsaire confédéré *Petrel* par l'*U.S.S. St. Lawrence*, le 1^{er} août 1861, illustre l'inutilité des corsaires confédérés, tout juste capables de détruire ou d'arraisonner des navires de commerce lents et désarmés. En revanche, la puissance motrice et l'armement des quelques corsaires mis en service par la marine commerciale de l'Union expliquent leurs succès dès le début de la guerre.

¹³ O.R.N., Series I, vol. 1, pp. 85, 393.

¹⁴ Robinson, op. cit., pp. 1, 321n.; Luraghi R., *A History of the Confederate States Navy*, p. 71, Naval Institute Press, 1996; Tucker S.C., *Blue and Gray Navies; the Civil War Afloat*, p. 76, Naval Institute Press, 2006.