

L'ODYSSÉE DU COURRIER ENTRE L'EUROPE ET LA CONFÉDÉRATION SUDISTE

Serge Noirsain



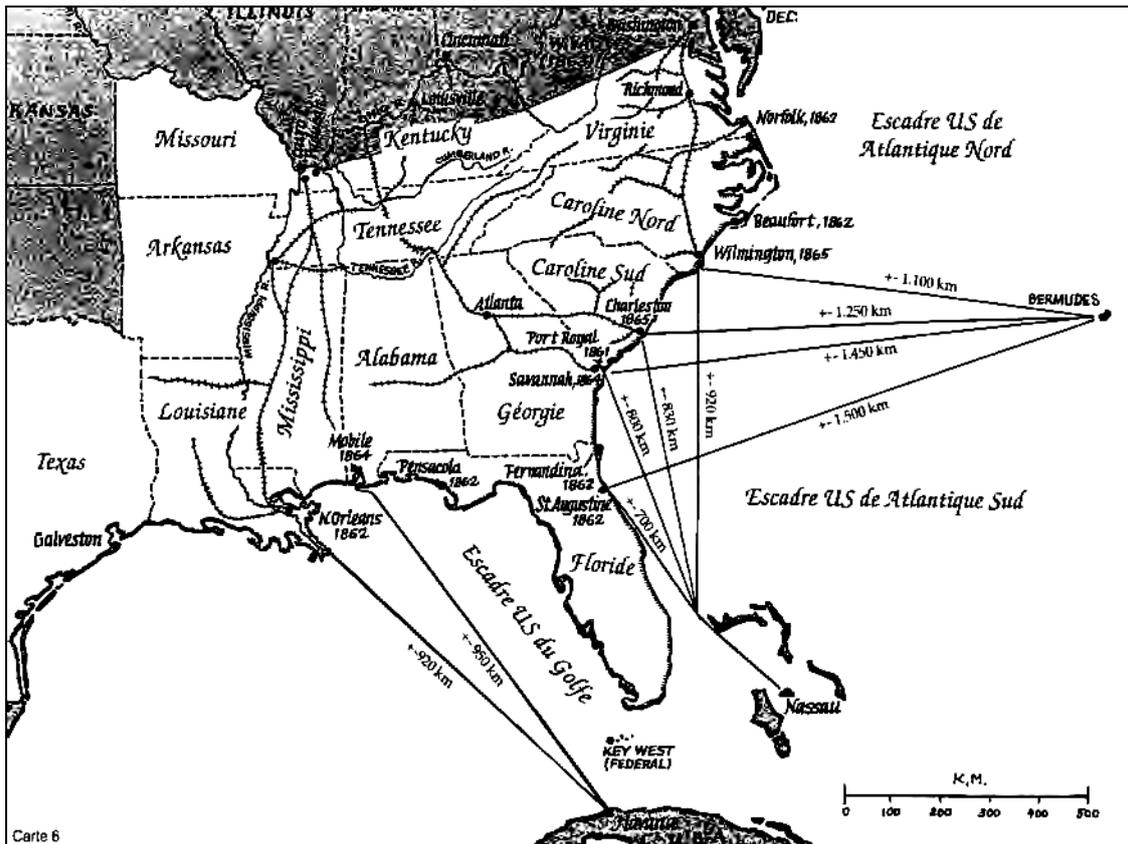
Nassau, Bahamas, dans les années 1860. (www.hudson-river-school.org)

En plus de la nécessité de contourner la neutralité de la France et du Royaume-Uni, les commissionnaires confédérés en poste dans ces deux pays et plus particulièrement les membres de leur gouvernement à Richmond sont confrontés à un problème de communications avec l'Europe. Ce handicap engendra des confusions qui perturbèrent puis retardèrent la mise en service des croiseurs *Florida* et *Alabama* en Angleterre. Les documents en annexe illustrent la longueur et la précarité des communications entre les États confédérés et l'Europe.

Pour les Sudistes, le seul moyen d'envoyer du courrier en France et en Angleterre est de le confier à des forceurs de blocus qui le remettent aux agents commerciaux de la Confédération aux Bahamas, aux Bermudes, parfois à Cuba et très rarement au Canada. Ce service est évident payant et l'expéditeur doit régler, avant l'envoi, un supplément fixé en livres Sterling. Ces agents font suivre le courrier sudiste par l'une des compagnies postales anglaises. Nous n'avons relevé aucune compagnie assurant un service postal régulier entre la France et les États-Unis pendant cette guerre, mais l'agence d'Auguste Havas en France et celle de Paul Reuter en Allemagne formaient une sorte de duopole qui redistribuait les actualités américaines que ses intermédiaires glanaient à Londres ou aux Bahamas.

Le périple le plus fréquent, entre la Caroline du Nord et Nassau (Bahamas), s'opère en cinquante ou soixante heures. En sens inverse, les forceurs de blocus appareillent des Antilles, des Bermudes ou de Cuba à une heure qui les assure d'arriver en vue d'un port confédéré pendant la nuit et donc de se soustraire plus aisément à la vigilance des croiseurs du blocus. En 1860, les compagnies postales britanniques de Samuel Cunard,

de Robert Napier, de William Inman et d'Edward K. Collins sont celles qui traversent le plus rapidement l'Atlantique parce qu'elles recourent à des vapeurs rapides depuis 1840. La liaison entre Liverpool et Nassau nécessite environ deux semaines. La seule ligne directe entre Liverpool et Halifax (Provinces maritimes du Canada) requiert une vingtaine de jours. Dans les deux cas, il s'agit de moyennes qui varient en fonction des caprices du temps et de la puissance des navires. Les communications postales entre la Confédération et l'Europe se réduiront au fil du renforcement du blocus et de la chute des ports rebelles.

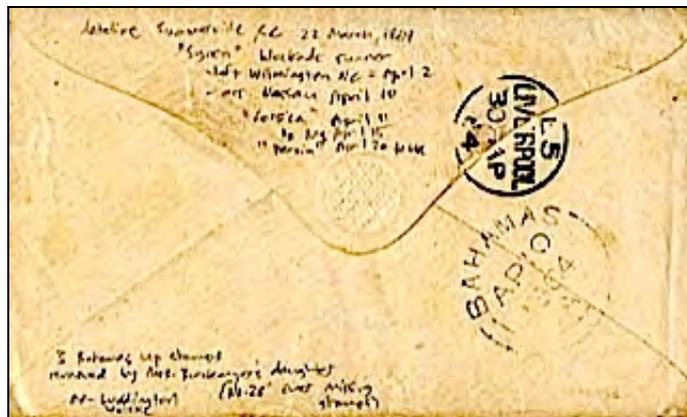
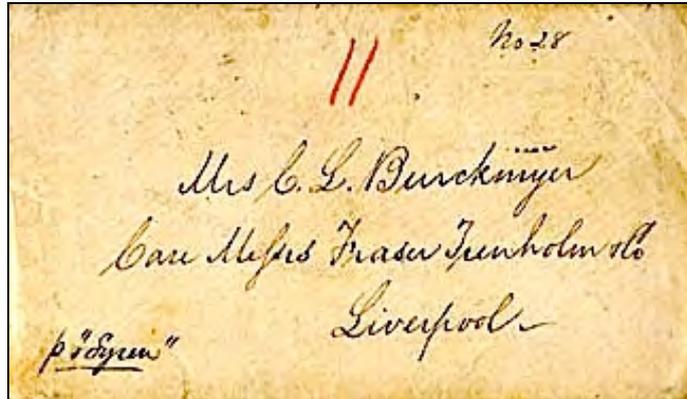


Les principales routes suivies par les forceurs de blocus confédérés.

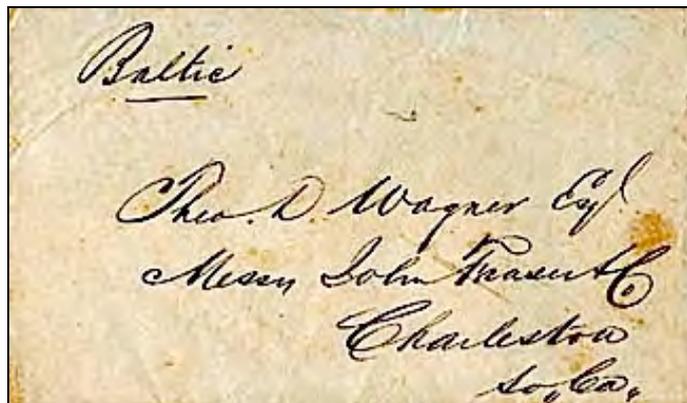


Forceurs de blocus dans le port de St. George, aux Bermudes dans les années 1862-1865.
Peinture de William Torgerson. (Chicago Historical Society)

Deux exemples du cheminement du courrier entre les États confédérés et l'Angleterre via les Bahamas. (Robert A. Siegel Auction Gallery Inc. New York)



Recto et verso de la lettre adressée à une certaine M^{me} Burckmyer de Liverpool par l'entremise de la C^{ie} Fraser & Trenholm de Charleston. Cette lettre est embarquée par le forceur de blocus Syren le 2 avril 1864 à Wilmington (Caroline du Nord), qui la remet à l'agent confédéré à Nassau le 6 avril. Le 10 avril, il lui colle trois timbres-poste supplémentaires pour la faire suivre par un navire postal de la Cunard Line, qui mouille à New York le 16 avril. Prise en charge par un autre cargo de la même compagnie maritime, la lettre arrive à Queenstown (Irlande) le 3 mai. Le lendemain, la poste anglaise la dépose chez Fraser & Trenholm à Liverpool.



Courrier de Fraser & Trenholm de Liverpool à John Fraser & Co. de Charleston. Le 6 juin 1863, le *Scotia* de la Cunard Line prend la lettre en charge jusqu'à New York où, le 20 juin, le *Corsica*, également de la Cunard Line, assure le suivi de la lettre qui arrive à Nassau le 24 juin. Le forceur de blocus *Raccoon* l'embarque le 15 juillet et la dépose à Charleston le 19 juillet 1863.