

LES FORCEURS DE BLOCUS

Serge Noirsain

Toute reproduction totale ou partielle de ce texte est strictement interdite



Le capitaine Maffitt et son *Owl* forcent le blocus de Wilmington (Caroline du Nord).
Peinture de Tony Bryan in *Confederate Blockade Runner, 1861-65* d'Angus Konstam.

Le blocus des côtes sudistes et la Déclaration de Paris de 1856

Le 19 avril 1861, Lincoln proclame le blocus des côtes sudistes. Sa démarche vise avant tout à interdire aux puissances neutres de poursuivre leur commerce maritime avec les Etats esclavagistes, dans la stricte application de la Déclaration de Paris. Signée le 16 avril 1856 par la France, le Royaume-Uni, l'Autriche, la Sardaigne, la Prusse et la Turquie, et peu après par quarante autres nations, à l'exception des Etats-Unis, ladite Déclaration modifia le code maritime international. Ses quatre principaux articles se résumaient comme suit :

- Abolition de la guerre de course.
- Les biens d'un belligérant, qui se trouvaient à bord d'un cargo neutre, et qui n'étaient pas de la *contrebande de guerre* (armes, munitions, fournitures militaires etc) ne pouvaient pas être saisis par l'adversaire de ce belligérant.
- Les biens d'un neutre, qui se trouvaient à bord d'un cargo appartenant à un belligérant, et qui n'étaient pas de la *contrebande de guerre*, ne pouvaient pas être saisis par l'adversaire de ce belligérant.
- Pour être reconnu par les nations neutres, le blocus d'un port devait être effectif, c'est-à-dire que des vaisseaux devaient concrètement en interdire l'accès et la sortie.

Franklin Pierce, le président américain en fonction en 1856, refusa de ratifier ladite Déclaration parce qu'elle lui aurait interdit de recourir à des corsaires pour compenser l'infériorité numérique de sa flotte de guerre. Les corsaires américains avaient en effet prouvé leur efficacité pendant la guerre de 1812 avec la Grande-Bretagne.

Le 17 avril 1861, pour compenser son manque de croiseurs, Jefferson Davis annonce qu'il délivrera des lettres de marque à tous les capitaines qui en introduiront la

demande. Le même jour, le secrétaire d'Etat américain William H. Seward notifie à son corps diplomatique de reprendre les négociations avec les nations européennes pour adhérer au plus vite à la Déclaration de Paris. Sa démarche visait évidemment à mettre hors-la-loi les corsaires des Etats rebelles puisqu'en dépit de leur prétendue indépendance, ils faisaient encore partie de l'Union américaine. Le 14 mai 1861, la proclamation de neutralité du Royaume-Uni contrecarre sa manœuvre en reconnaissant le statut de belligérant à la Confédération. Si ce statut la distinguait de facto du Nord dans ses relations avec les puissances européennes, il ne pouvait en aucun cas être assimilé à une reconnaissance officielle de la jeune république esclavagiste. Pour un examen plus approfondi des origines de la Déclaration de Paris et de la tentative de Seward d'y adhérer en 1861, voir les ouvrages repris dans la note de bas de page¹.

Le décret de Lincoln annonçant le blocus des côtes confédérées était un instrument qui forçait les puissances neutres à se positionner par rapport aux belligérants américains, notamment en ce qui concernait la protection de leurs citoyens et de leurs biens en haute mer. Le 14 mai 1861, la Grande-Bretagne proclame sa neutralité, suivie par la France, les Pays-Bas, l'Espagne et le Brésil, entre le 10 juin et le 1^{er} août 1861. Les autres puissances n'émettent que des « notifications » interdisant l'accès de leurs ports aux corsaires mais pas aux navires appartenant à la marine nationale des belligérants américains. Ces prises de position constituaient un instrument juridique destiné à informer le monde que les nations qui avaient opté pour la neutralité ne favoriseraient ni le Nord ni la Confédération. Elles précisaient en outre que c'était leur législation qui régirait les droits des belligérants sur leur sol et leurs eaux territoriales.

Dans le Royaume-Uni, cette législation se fondait sur le *Foreign Enlistment Act* de 1819. Les lois françaises, révisées en 1852, ne différaient guère à ce propos. Cependant, ces lois n'avaient jamais été mises à l'épreuve jusqu'en 1861. Le système britannique tranchait au cas par cas en ne se référant qu'à la jurisprudence en la matière. En France, si l'application de cette loi contenait des points nébuleux ou litigieux, son gouvernement pouvait la changer ou l'amender. En substance, les prescriptions basiques des lois françaises et britanniques, en termes de neutralité, prohibaient :

- La construction ou l'armement en guerre de vaisseaux pour les opposants américains.
- L'enrôlement de Français et de Britanniques dans les forces navales des opposants.
- L'amélioration ou la réparation de l'armement des vaisseaux de guerre appartenant aux belligérants, dans les ports français et britanniques.
- Les réparations qui ne visaient pas essentiellement à tenir à flot les vaisseaux de guerre des belligérants.
- La vente de charbon aux belligérants plus d'une seule fois par trimestre et seulement la quantité nécessaire pour regagner leur port d'attache. Cependant, la France ne limitait pas la livraison de charbon car elle ne l'assimilait pas à de la contrebande de guerre.
- La vente, par les croiseurs fédéraux et confédérés, de leurs prises en France et en Grande-Bretagne.
- L'utilisation, par les croiseurs fédéraux et confédérés, des ports de ces deux nations comme base navale pour se livrer à des actions hostiles contre leur adversaire.

En revanche, ces prescriptions n'engageaient pas la responsabilité des gouvernements neutres dans les relations commerciales que leurs sujets entretiendraient, à leurs risques et périls, avec les belligérants. En conséquence, les vaisseaux de guerre du Nord et du Sud étaient autorisés à fouiller les cargos neutres en haute mer pour vérifier s'ils contenaient ou non de la *contrebande de guerre* et si leurs documents de connaissance certifiaient que leur cargaison était destinée à une nation neutre. Le blocus des côtes

¹ Temple, *William H. Seward*, pp. 37-43 ; Bemis, *Diplomatic History of the USA*, pp. 368-9, 374-7 ; Adams, *Great Britain and the American Civil War*, vol. 1, pp. 137-71 ; Bonham, *British Consuls in the Confederacy*, pp. 24-47 ; Case & Spencer, *France and the USA, Civil War Diplomacy*, pp. 1, 14, 53, 67, 70, 77-125, 134-9, 205, 591.

sudistes par Lincoln visait donc à empêcher le gouvernement esclavagiste d'acquérir du matériel militaire en échange de coton.

Cette tâche herculéenne exigeait a priori la surveillance d'environ 4 500 kilomètres de côtes truffées de fleuves, d'îlots, de baies et de chenaux intérieurs connus seulement des pilotes locaux. A priori, la médiocrité de la flotte chargée d'appliquer ce blocus en soulignait l'absurdité. En 1861, la marine fédérale possédait moins d'une centaine de vaisseaux dont la moitié courait essentiellement à la voile, et ses meilleures unités à vapeur croisaient dans des mers étrangères. Pour un œil exercé aux configurations de la côte sudiste, le défi de Lincoln était calculé et il le releva avec succès parce qu'en dépit des nombreux cargos britanniques qui le forcèrent, les autres compagnies maritimes étrangères n'y risquèrent pas leurs bâtiments.

Les forceurs de blocus sudistes et britanniques

Au cours des années qui précédèrent la guerre, l'accroissement du commerce transatlantique et la mise en service de cargos de plus en plus lourds avaient réduit à quelques-uns les ports sudistes capables de proposer une maintenance décente aux navires marchands. Il ne suffisait plus d'aménager quelques docks et d'améliorer une rade naturelle pour répondre aux exigences du trafic transatlantique. Pour conforter ses ambitions, une cité portuaire devait désormais offrir une infrastructure adaptée au nombre et au tonnage des nouveaux bâtiments de commerce, une barre d'au moins six mètres de profondeur et des canaux intérieurs navigables. Elle devait aussi développer un « zoning commercial » composé d'entrepôts et de comptoirs loués aux compagnies étrangères. Un réseau de communications routières, ferroviaires ou fluviales devaient desservir le noyau commercial de la cité. Dans la Confédération, seuls les ports de La Nouvelle-Orléans, Charleston, Wilmington, Mobile, Norfolk, Beaufort, Savannah, Pensacola et Galveston jouissaient de telles infrastructures. La flotte fédérale bloqua d'abord Norfolk le 30 avril 1861 puis tous les autres ports dans les trois mois qui suivirent. Huit mois plus tard, le ministère de la Marine fédérale avait réquisitionné 140 navires supplémentaires de tout tonnage. Ses escadres passèrent de 256 unités en octobre 1862 à 400 l'année suivante et à 600 en 1865².

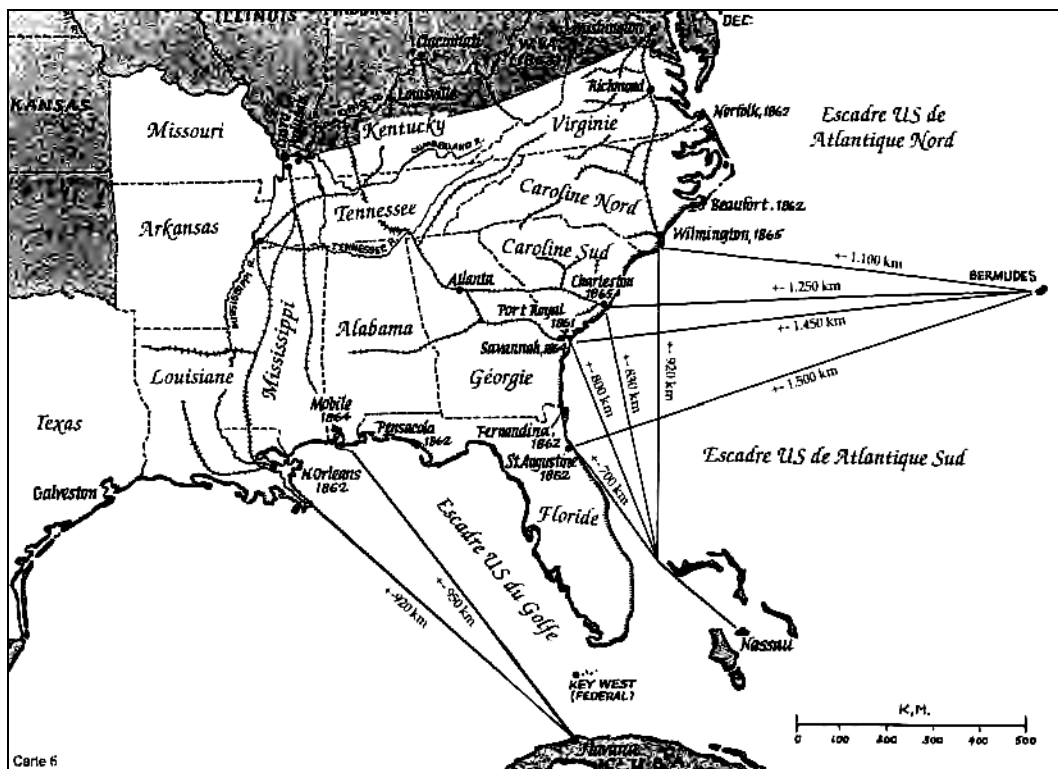
La guerre plongea le commerce maritime international dans une situation conflictuelle influencée par des données interdépendantes en constante progression, dont l'évolution pourrait épouser une courbe de Gausse. Les carences économiques de la Confédération la contraignaient à importer tous les produits manufacturés dont elle avait besoin tandis que le renforcement progressif du blocus poussait à la hausse les cotes du coton sur les places financières européennes. La courbe déterminée par l'évolution comparée de ces deux données traduit donc l'intensité lucrative de l'opération qui consistait à surenchérir en Europe sur le coton bradé dans le Sud et à y vendre à prix d'or des marchandises banales en Europe. En raison du blocus des côtes des Etats esclavagistes, l'importation de contrebande de guerre chez eux et l'exportation de leur coton en Europe s'effectuèrent par des aventuriers : les forceurs de blocus, un terme qui désignait à la fois à la fois le navire et son commandant.

Ils sillonnèrent le golfe du Mexique et la section de l'Atlantique comprise entre les Bermudes, les Bahamas, Cuba et la côte confédérée³. Wilmington (Caroline du Nord), Charleston (Caroline du Sud), Savannah (Géorgie), Mobile (Alabama) et Galveston (Texas) furent les ports qu'ils visitèrent le plus après la capture précoce de Norfolk et de

² Wise, *Lifeline of the Confederacy*, pp. 13-25 ; Owsley, *King Cotton Diplomacy*, pp. 229-30.

³ Sauf mention spécifique, tous les faits et chiffres relatifs aux forceurs de blocus sont issus de Owsley, *King Cotton Diplomacy* ; Bradlee, *Blockade Running during the Civil War* ; Cochran, *Blockade Runners of the Confederacy* ; Cullop, *Confederate Propaganda in Europe* ; Hobart-Hampden, *Sketches of My Life* ; Wilkinson, *Narrative of a Blockade Runner* ; Lester, *Confederate Finance and Purchasing in Great Britain* ; Wise, *Lifeline of the Confederacy*.

La Nouvelle-Orléans. Les forceurs de blocus opéraient selon une formule qui réduisait le risque et augmentait la rentabilité de l'entreprise. Les articles d'usage courant ainsi que la contrebande de guerre étaient d'abord acheminés aux Bahamas et aux Bermudes depuis l'Europe et sous un registre maritime britannique. Dans ce cas de figure, la Déclaration de Paris protégeait les cargos battant un pavillon neutre de toute ingérence de la marine fédérale, quelle que fût la nature de leur cargaison pour autant que leurs documents de connaissance certifiassent que leurs transactions commerciales s'effectuaient entre la métropole anglaise et ses colonies. Il ne semble pas que des compagnies maritimes françaises ou espagnoles se fussent impliquées dans ce périlleux trafic. Dès leur arrivée à Nassau (Bahamas), à St. George (Bermudes) ou à La Havane (Cuba), les cargos débarquaient leur fret dans les entrepôts de leur compagnie et embarquaient le coton que de rapides steamers avaient sorti de la Confédération. Le périple entre les Bermudes et Wilmington prenait environ deux semaines et trois jours suffisaient pour joindre Nassau à partir de la Caroline du Nord.



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



**Forceur de blocus attendant sa cargaison dans le port de St. George aux Bermudes.
(Caribbean Art & Culture. Caribbean Paintings, exhibits, West Indies)**



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

Après avoir analysé les péripéties qui incitèrent le président confédéré à inspirer ou à promouvoir l'embargo sur son coton, l'historien Burton J. Hendrick écrit : « *Au lieu de tirer le meilleur parti de cette ressource (le coton), le gouvernement de Davis prit délibérément toutes les mesures qui étaient en son pouvoir pour le rendre sans usage. Lincoln avec son blocus et Davis avec son embargo - deux tendances résolument opposées - aboutirent au même résultat : la destruction du Sud en tant que puissance économique et financière.* » Très imbu de son talent mais aussi peu doué en économie qu'en politique étrangère, le président confédéré ne s'était pas renseigné sur l'importance des stocks de coton en Europe. Une bourde aussi monumentale est incompréhensible car le regroupement de ces données était accessible à n'importe qui, notamment dans le *London Economist*, édité par le *British Board of Trade* et vendu dans tous les Etats rebelles. L'exécutif sudiste avait voulu forcer la France et le Royaume-Uni à réagir en sa faveur en les soumettant au stress économique qui résulterait de leur privation de coton. Le défi aurait été fondé si la récolte de 1860 n'avait pas été surabondante. En avril 1861, les entrepôts européens avaient en stock de quoi tenir six mois. A elle seule, la Grande-Bretagne détenait plus d'un million de balles de coton brut (soit environ 226 000 tonnes sachant qu'une balle pesait en moyenne 226 kg) et quelque 600 000 balles de coton traité⁴. Pour plus de détails sur cette stupide décision du président confédéré, voir notre article : ***Jefferson Davis suicide la Confédération : l'embargo sur le coton.***

⁴ Wilbraham, *Scotland and the American Civil War*, p. 133 ; James Lumsden and the *Civil War*, p. 21.

Le recensement des navires qui affrontèrent le blocus fait l'objet de sources controversées. Dans son rapport de décembre 1865, le ministre Gideon Welles mentionne que sa flotte captura ou détruisit 1 022 bâtiments (295 vapeurs, 683 schooners et 44 esquifs en tout genre). En 1912, une compilation approfondie de ces événements, ordonnée par le gouvernement américain, établit que 1 400 ou 1 500 forceurs de blocus auraient été neutralisés pour diverses raisons. Il y a plus de cinquante ans, ensuite d'une minutieuse compilation des archives nationales américaines, Marcus W. Price publia d'étonnantes statistiques dans les volumes VIII, XI, XII et XV de l'*American Neptune*. Il évalua à 8 250 le nombre des violations du blocus par des cargos étrangers ou sudistes. Quelque vingt ans plus tard, l'historien Francis Bradlee proposa, mais sans citer ses sources, un décompte différent mais assez proche de celui de Welles. En 1988, Stephen Wise rectifia les erreurs et les clichés des auteurs précédents et présenta un nouveau décompte dont la précision et la fiabilité éclairent très différemment les lieux communs rebattus par ses prédécesseurs.

Wise reconnut l'immensité du travail accompli par Price, mais prouva qu'il avait surestimé le nombre des infractions au blocus en incorporant dans ses chiffres, les navires qui avaient fréquenté les ports confédérés avant la mise en place du blocus. D'après le fichier des navires répertoriés par Wise, des steamers seraient impunément passés au travers du blocus à plus de trente reprises et parfois sous des noms différents. Son décompte est donc inférieur à celui de Price (8 250). D'abord pour les raisons invoquées plus haut, ensuite parce que Wise ne tient compte que des steamers et pas des voiliers qui réussirent l'aventure. Son ouvrage révèle que, sur les 350 vapeurs qui percèrent ou tentèrent de percer le blocus, 80 auraient été bâtis sur le sol américain, 200 en Grande-Bretagne, une dizaine au Canada et ailleurs. Les 70 autres étaient des cargos dont les zones d'action et les performances restent obscures. En outre, quelques-uns se trouvaient encore en chantier à la fin des hostilités.

Selon Wise, sur les 350 steamers en question, la marine fédérale n'en aurait capturé ou détruit que 160, alors que Gideon Welles prétendit en avoir neutralisé 295. Wise n'a retenu que 160 cargos neutralisés parce qu'il a exclu de son décompte ceux qui s'étaient perdus en mer ou qui s'étaient échoués sur les plages sudistes. Il est donc clair que Welles les incorpora dans ses succès pour magnifier son action maritime. Dans un conflit, rien n'est plus aléatoire que la communication officielle des pertes infligées à l'ennemi, les deux guerres mondiales abondent d'exemples de cette sorte. Il apparaît également que la majorité des bâtiments mis hors course étaient de faible tonnage.

D'après les rapports des consuls américains à St. George et à Nassau, et les mémoires de célèbres forceurs de blocus comme Taylor, Watson, Hobert-Hampden, Bonneaux, Maffitt et Wilkinson, une pléthore de petits voiliers entrèrent et sortirent de ces deux colonies sans passer par leurs agences douanières. Beaucoup d'entre eux étaient des ketchs ne transportant qu'une trentaine de balles de coton alors qu'en moyenne, les vapeurs britanniques en convoiaient de 600 à 700 et parfois jusqu'à 1 500 au cours d'un seul périple. Par exemple, les 400 schooners et sloops qui s'aventurèrent hors de Charleston, durant l'été 1862, embarquèrent globalement un millier de balles, soit une moyenne de 25 chacun. Comme Welles spécifie que 71 % de ses prises étaient des petits voiliers, on peut donc en déduire que la majorité de celles-ci n'était que du menu fretin dans l'exportation du coton sudiste. Pour consulter les sources relatives à ces données, voir les références reprises dans la note de bas de page⁵.

Beaucoup de navires qui défièrent le blocus changèrent de nom à chaque changement de propriétaire. Ainsi, le steamer *Alfred* de Bristol opéra successivement sous les noms

⁵ Lester, *Confederate Finance and Purchasing in Great Britain*, annexe X, pp. 222-3 ; US Navy Department, *Dictionary of Fighting Ships*, vol. 2, *Confederate Ships* ; Bradlee, *Blockade Running during the Civil War*, pp. 162-3 ; Owsley, *King Cotton Diplomacy*, pp. 259-61 ; Campbell, *Southern Thunder*, p. 87 ; Wise, *Lifeline of the Confederacy*, p. 107 et annexe 22, pp. 285-328.

de *Old Dominion* et *Sheffield*. Le cas du *Stephen Hart* est encore plus pittoresque. Une compagnie anglaise l'acheta aux Etats-Unis et le mit en service sous un registre écossais. Parmi les grandes compagnies britanniques qui investirent dans ces opérations, notons la banque Lindsay, Henry Adderley, Alexander Collie, Edward Lawrence, Hayle & Bristol, Clyde Shipping, London Street Navigation, Patrick Henderson, Cunard & Wilson, Labour & Co. et Fraser & Trenholm. Des constructeurs comme Laird, Miller, Jones & Quiggin, Denny Brothers et Thompson non seulement lancèrent les meilleurs forceurs de blocus, mais en utilisèrent pour leur propre compte. Les plus importantes de ces compagnies louaient, à Nassau, aux Bermudes et à La Havane, des comptoirs où les arrivages de coton se substituaient en permanence aux marchandises exportées par leur métropole. Très peu de vapeurs furent montés dans la Confédération parce que son ministère de la Marine avait réquisitionné ses rares ingénieurs et techniciens compétents, mais surtout parce que son industrie lourde n'avait pas l'expertise des Britanniques pour fabriquer des coques et des machineries capables de semer les croiseurs nordistes. Jusqu'à la fin des hostilités, les grandes compagnies maritimes sudistes, notamment Power, Low & Co. de Wilmington, l'Importing & Exporting Co. of Georgia de G. Lamar et l'Importing & Exporting Co. of South Carolina de William Bee dépêchèrent des agents en Europe pour y acheter des navires⁶.

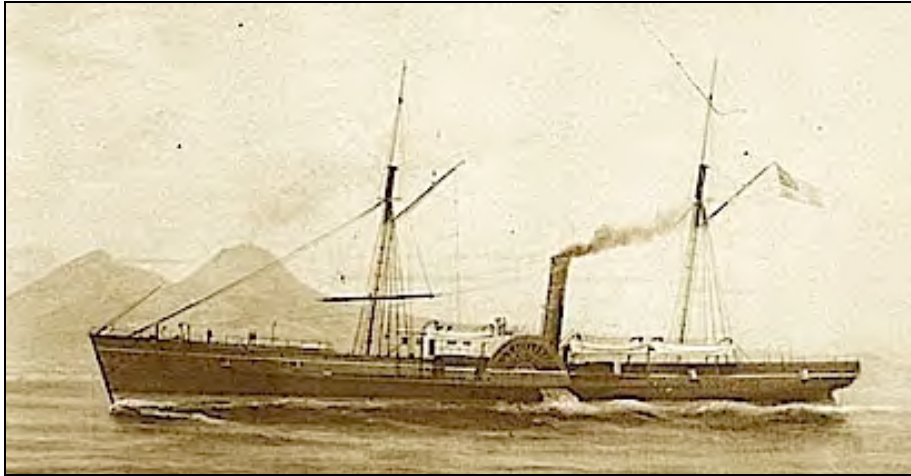
Quel risque encouraient ceux qui tentaient de forcer le cordon fédéral qui étranglait les ports rebelles ? En 1861, il était d'un voyage sur dix, d'un sur huit en 1862, de presque un sur quatre en 1863 et d'environ un sur trois en 1864. En janvier 1865, après la chute de Wilmington (Caroline du Nord), les tentatives d'entrer et de sortir de Galveston (Texas), le dernier port encore ouvert sur l'Atlantique, se raréfièrent. Quelques-uns de ces capitaines et de leurs bateaux entrèrent vivants dans la légende, au grand dam de la flotte fédérale qui ressentait leurs exploits comme autant d'affronts à son efficacité. Percer plus de cinq ou six fois le cordon des croiseurs ennemis ressortissait à l'exploit, et pourtant quelque 60 de ces navires rebelles le réussirent de 6 à 33 reprises. Les stars de ce dangereux challenge furent le *Syren* (33), le *Denbigh* (26), le *Herald II* (24), le *Lucy* (21), le *Kate I* et le *Hansa* (20 fois chacun) et les *Fox* et *Margaret & Jessie* (18 fois chacun). Comme les ouvrages de Bradlee, de Cochran et même d'Owsley créditent ces aventuriers de palmarès plus prestigieux, Stephen Wise souligne que beaucoup d'historiens adoptèrent sans les vérifier les souvenirs enjolivés des vieux marins qui servirent à leur bord et dont la presse et quelques maisons d'édition publièrent les récits. En termes de notoriété, celle du *Fergus* et du *Dare* est plus particulière : ils sont les deux seuls forceurs de blocus dont les descendants de leur constructeur (Stephens & Sons à Kelvinhaugh en Ecosse) possèdent encore les plans⁷.



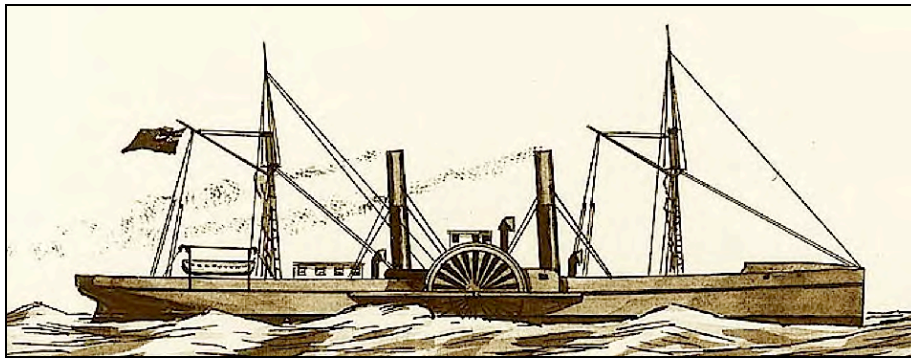
Eagle I du capt. William Watson. (<http://fr.scribd.com/doc/19364554/William-Watsons-Eagle>)

⁶ Lester, *Confederate Finance and Purchasing in Great Britain*, pp. 233-4 ; Vandiver, *Confederate Blockade Running through Bermuda*, pp. xv-xviii ; Wise, *Lifeline of the Confederacy*, pp. 46-73, 285-328 ; Still, *Confederate Shipbuilding*, p. 20.

⁷ ORN 1-9, pp. 287-8 ; Owsley, *King Cotton Diplomacy*, pp. 250, 268 ; Lester, *Confederate Finance and Purchasing in Great Britain*, p. 113.



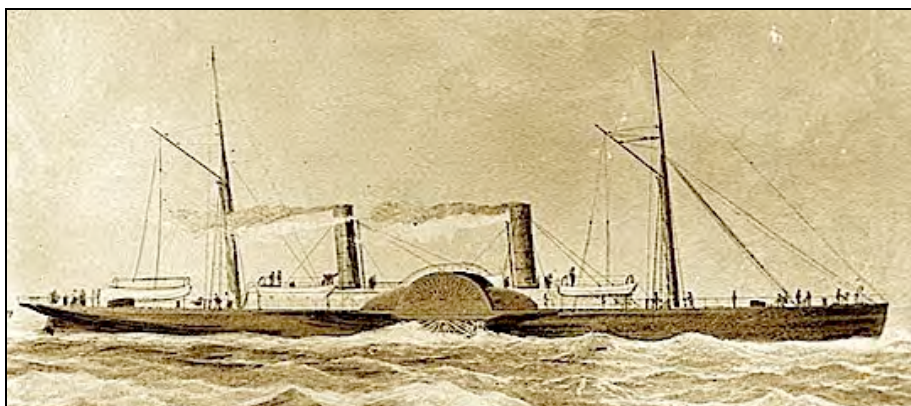
Margaret & Jessie. (U. S. Naval Historical Center Photograph, NH 53730, peinture de De Simone)



Bat. (U. S. Naval Historical Center Photograph, NH 63846)



Banshee II. (Liverpool Museums, peinture de Samuel Walters, Accession number 1968.5.2)



Colonel Lamb. (Naval Historical Center Photograph, NH 55257)



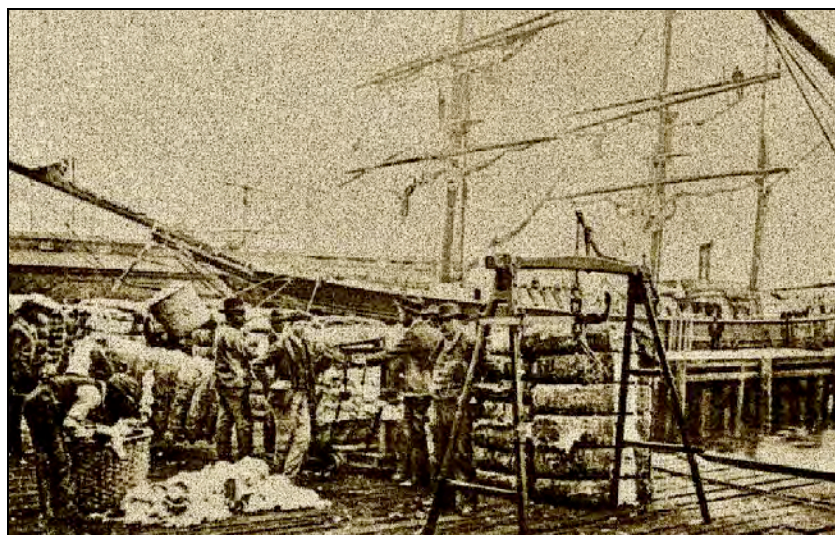
Carcasse d'un forceur de blocus échoué sur une plage de Caroline du Nord. (National Archives)



Balles de coton sur un wharf de Charleston. (National Archives)



Transport de balles de coton vers un port sudiste. (National Archives)



Pesée des balles sur un dock du Sud. (Library of Congress)

L'aura romantique dont on revêt volontiers les *Rhett Butler* qui approvisionnèrent la Confédération en armes et en munitions mais aussi en articles futiles comme des chapeaux, des chaussures, des vins français et des robes de Paris, oblitère une réalité plus prosaïque. Forcer le blocus était avant tout une entreprise qui visait essentiellement à « faire de l'argent » beaucoup d'argent et très vite. Les opérations les plus lucratives consistaient à introduire dans la Confédération des denrées de luxe et même d'usage courant dont la population était sevrée depuis le début de la guerre. Par exemple, le sel, qui se vendait à 7,5 \$ la tonne à Nassau au début de 1862, trouvait immédiatement acquéreur à 1 700 \$ à Charleston et à Wilmington. Le café n'était pas en reste, en quelques mois il passa de 240 à 5 500 \$ la tonne. Les médicaments battirent tous les records. Le capitaine John Wilkinson raconte qu'un paquet contenant 25 kilos de morphine et de quinine valait 2 500 \$ aux Bermudes et s'arrachait à Wilmington pour 80 000 \$. A peine débarqués, le sulfate de quinine et le chloroforme s'écoulaient à 800 et 900 % de leur valeur marchande en 1860.

Ce sont là quelques exemples qui illustrent les colossaux bénéfices qu'enrangeaient ces loups de mer. En outre, ils tiraient un gigantesque bénéfice sur la revente, en Europe, du coton qu'ils négociaient à vil prix sur le sol confédéré. Dès le début de la guerre et surtout durant ses deux dernières années, la hausse du prix du coton enrichissait parfois instantanément ceux qui parvenaient à en jeter sur les marchés européens. Il s'achetait n'importe où dans la Confédération à 6 cents la livre et s'arrachait jusqu'à 60 cents à Liverpool, Bristol ou Southampton. Lorsque l'on sait qu'en moyenne un forceur de blocus transportait entre 600 et 700 balles de coton pesant chacune de 200 à 250 kilos, un investissement de 21 000 \$ pour 700 balles pouvait dégager un bénéfice brut d'environ 200 000 \$. Par exemple, en un seul voyage, le *Fanny Orion* de la *Bee Co.* dégagea pour ses investisseurs un profit correspondant au triple de son coût. Pour les entreprises qui utilisaient plusieurs vapeurs, la perte de l'un d'eux à l'issue de trois ou quatre périodes n'affectait pas sérieusement leurs immenses marges bénéficiaires¹.

L'appât du gain cravacha l'imagination des investisseurs britanniques et ils comprirent que le maintien de telles marges bénéficiaires nécessitait l'amélioration des performances de leurs outils de travail. Naquit alors un nouveau type de cargo, le

¹ Corsan, *Two Months in the Confederate States*, pp. 62-3 ; Bradlee, *Blockade Running during the Civil War*, pp. 45-6 ; Pelzer, *Cotton everywhere*, pp. 12-3 ; Cochran, *Blockade Runners of the Confederacy*, pp. 43, 63-4 ; Hobart-Hampden, *Never Caught, a True Story of Blockade Running by Captain Roberts*, pp. 12-3 ; Botsford, *Scotland and the Civil War*, p. 393 ; Wilbraham, *James Lumsden of Arden and the American Civil War*, p. 24 ; Massey, *Ersatz in the Confederacy*, passim.

parangon du forceur de blocus idéal. Rien qu'à eux seuls, les Laird, Thompson, Jones & Quiggin, Denny Brothers, Stephen & Sons, Todd & McGregor et W.C. Miller bâtirent 70 % des forceurs de blocus britanniques. Ceux-ci alliaient la grâce à l'efficacité. Très longs, très bas sur l'eau, extrêmement rapides et d'un faible tirant d'eau, ils se faufilaient aisément dans les dédales des hauts fonds sur lesquels les lourds vaisseaux fédéraux répugnaient à s'aventurer. Pour mieux se fondre sur l'horizon et échapper aux vigies de l'ennemi, ils peignaient souvent leurs coques en blanc ou en gris et brûlaient un excellent anthracite qui ne dégageait qu'une légère fumée blanchâtre. A quelques exceptions près (notamment les *Fingal* et *Bermuda* en 1861), les agents confédérés en Europe étaient obligés, faute de vaisseaux, de recourir à des compagnies britanniques pour livrer leur contrebande de guerre sur le sol sudiste. Les conditions de transport faisaient l'objet de contrats qui variaient selon la destination, le poids et le volume de leur chargement. Les commandants de ces bâtiments étaient souvent des cracks de la Royal Navy ou de la marine marchande britannique.

Un conflit d'intérêt devait inmanquablement surgir entre Richmond et les affairistes du blocus parce que leurs objectifs devenaient de plus en plus antinomiques. Les Confédérés voulaient des armes, des équipements et des médicaments, ils en voulaient de plus en plus et de préférence à tout autre chose. Ce point de vue n'épousait pas la politique de rentabilité des investisseurs étrangers. Comme le coton et les objets de luxe pesaient beaucoup moins que les armes et rapportaient bien davantage, les compagnies privées réclamèrent bientôt des tarifs prohibitifs aux autorités rebelles (de 400 à 500 \$ par tonne) pour le transport de leur matériel militaire².

Principalement concerné par ce problème, le ministère confédéré de la Guerre comprenait quatre bureaux qui fonctionnaient distinctement :

1. Le Bureau de l'Ordonnance du colonel Josiah Gorgas, dont la mission était de procurer des armes et des munitions aux troupes.
2. Le Bureau des Fournitures militaires (*Quartermaster*) que commandèrent successivement le colonel Abraham C. Myers et le général Alexander R. Lawton. Leur mission était de vêtir et de chausser l'armée.
3. Le Bureau de l'Approvisionnement (*Commissary* ou *Subsistence Bureau*) que commandèrent successivement le colonel Lucius B. Northrop et le général Isaac M. St. John. Ils avaient la charge de ravitailler les troupes et les camps de prisonniers.
4. Le Service de Santé, dirigé par le docteur Preston Moore, médecin-chef de la Confédération.

Jusqu'à l'émergence de William G. Crenshaw, dont nous reparlerons, le major Caleb Huse était le seul agent que le ministre de la Guerre avait délégué en Europe pour satisfaire les exigences de ses quatre bureaux³.

Les forceurs de blocus du gouvernement confédéré et de ses Etats

- La flottille du Bureau de l'Ordonnance de Josiah Gorgas

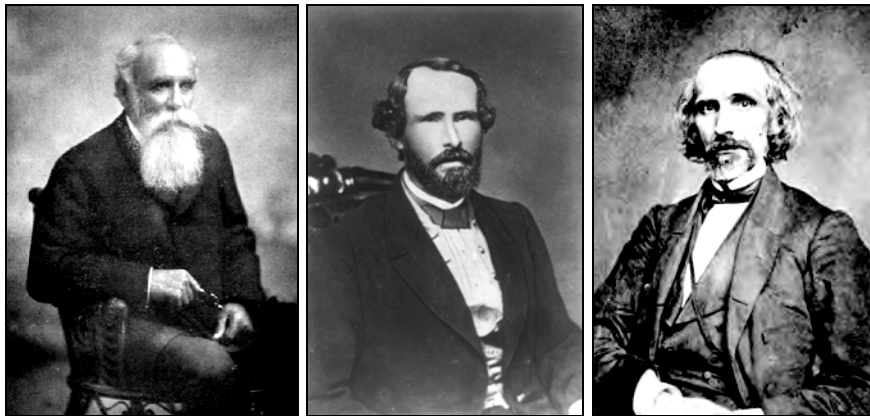
La sujétion du commerce extérieur de la Confédération aux compagnies maritimes étrangères contribua à son impécuniosité et y limita forcément son pouvoir d'achat. Sensibilisés par ce galvaudage de leurs finances, quelques officiers réagirent isolément. C'est un officier de l'armée, le colonel Josiah Gorgas qui inaugura la mise en service de forceurs de blocus pour le compte de son Bureau de l'Ordonnance. Le 25 mars 1862, il écrivit à George Randolph, le ministre de la Guerre de l'époque, pour lui exprimer son

² Prix sur base de l'étalon or et non en devises confédérées. ORN II-3, pp. 552-3, 638 ; Wise, *Lifeline of the Confederacy*, p. 91 ; Goff, *Confederate Supply*, p. 43 ; Bradlee, *Blockade Running during the Civil War*, pp. 31-2 ; Corsan, *Two Months in the Confederate States*, pp. 63-4.

³ Boatner, *Civil War Dictionary*, pp. 473, 577, 601, 717.

inquiétude sur l'avenir de leurs transactions en Europe. Les dettes contractées par Caleb Huse s'élevaient à quelque 4 500 000 \$ confédérés et, s'il ne les apurait pas bientôt, les firmes britanniques cesseraient de lui faire crédit. La dette extérieure augmenta de deux millions de dollars confédérés en février 1863. Lorsque James A. Seddon succède à Randolph au ministère de la Guerre, Gorgas profite de ce changement pour convaincre son nouveau ministre d'entériner la création de leur propre ligne maritime entre les Bermudes et Wilmington⁴.

Le projet de Gorgas n'était pourtant pas nouveau. Pour les deux principaux agents commerciaux en Europe : James D. Bulloch et le major Edward C. Anderson, l'arrivée triomphale du *Fingal* à Savannah, quelque deux mois plus tôt, était une illustration de la voie que devait suivre le gouvernement rebelle pour accroître ses importations et en diminuer le coût. Pleins d'enthousiasme, Bulloch et Anderson étaient montés à Richmond pour y exposer leur projet. Anderson nous conte le résultat de son entretien avec le ministre de la Marine : « *L'attitude de Mallory était à la limite de la courtoisie. Sur un ton péremptoire, il nous rétorqua que la Marine était tout à fait apte à résoudre ses problèmes elle-même (...) qu'il n'avait pas été mis au courant de nos projets et qu'il ne savait rien des navires que nous comptions utiliser.* » Quant à Randolph, le précédent ministre de la Guerre, il avait prétexté ses difficultés relationnelles avec Jefferson Davis pour ne pas donner suite à leur suggestion⁵.



De gauche à droite : Caleb Huse (en 1904) - George Randolph - James Seddon. (National Archives)

Revenons à Gorgas et à son nouveau ministre de la Guerre. Comme il lui avait donné son accord tacite, Gorgas ordonne au major Norman S. Walker de gagner Londres et de remettre à Caleb Huse deux millions de dollars en *Cotton Certificates* pour acheter des steamers. Pour comprendre le fonctionnement des *Cotton Certificates* confédérés à l'étranger, voir sur ce site : ***Comment les Confédérés payaient leurs armes et leurs navires en Europe***. Après avoir transmis lesdits fonds à Huse, Walker gagne les Bermudes où l'attendaient deux collègues : le major Smith Stansbury, un certain S.G. Porter et John T. Bourne, un Britannique résidant aux Bermudes. Celui-ci était un supporter de la cause esclavagiste et maîtrisait les arcanes du négoce dans l'île. Au début du conflit, La Havane et surtout Nassau avaient été les ports de transit favoris des forceurs de blocus parce qu'ils n'étaient guère éloignés des côtes sudistes et que le peu de navires qui y transitaient ne paralysaient pas l'accès à leurs équipements portuaires. En outre, le plus proche centre de ravitaillement des navires ennemis se situait à 800 milles nautiques des Bermudes, une distance suffisamment longue pour affecter la fréquence de leurs apparitions au large de cette colonie britannique⁶.

⁴ OR IV-2, p. 227 ; Vandiver, *Ploughsare into swords, Gorgas and the Confederate Ordnance*, pp. 89-90, 94.

⁵ Anderson, *Confederate Foreign Agent*, p. 101.

⁶ OR IV-2, p. 227 ; Vandiver, *Ploughsare into Swords*, pp. 86-87 ; Vandiver, *Confederate Blockade Running through Bermuda*, pp. xxi, xxii, xxxi ; Thompson, *Confederate Purchasing Operations Abroad*, p. 24.



Colonel Josiah Gorgas - James D. Bulloch - Stephen Mallory. (National Archives)

Entre le dernier trimestre de 1862 et le premier de l'année suivante, le Bureau de Gorgas entre en possession de trois steamers : les *Cornubia*, *Merrimac* et *Eugenie*. Sur ces entrefaites, Richmond avait chargé Gorgas de « *contrôler et organiser les transports maritimes effectués pour le gouvernement.* » Comme il lui était difficile de diriger simultanément son Bureau de l'Ordonnance et la gestion de ses navires, Gorgas délègue celle-ci à son beau-frère, le major Thomas L. Bayne. Avec l'accord de Mallory et de Seddon, Bayne entreprend de réguler l'exportation de leur coton en contraignant les compagnies maritimes privées à choisir entre les options suivantes.

1. Les compagnies qui embarqueront exclusivement du coton gouvernemental percevront un dédommagement de 5 pence sterling par livre de coton.
2. Les compagnies, qui embarqueront du coton gouvernemental à concurrence du tiers de leur fret (le minimum obligatoire), recevront une quantité de coton égale à celle qu'elles embarquaient pour le compte du gouvernement ou une indemnité correspondant à la moitié des balles chargées à son bord, à concurrence de 300.

Sorti en 1862 des ateliers de Peter Denny à Dumbarton (Ecosse), le *Cornubia* était mu par de puissantes roues latérales. Mallory l'acquiert pour 10 000 £ et, le 13 décembre 1862, il émerge du fleuve Clyde pour entreprendre et réussir sa première traversée du blocus. Le même mois, sur ordre de Gorgas, Caleb Huse rachète le *Merrimac* pour 7 000 £. Les autorités de St. George l'avaient saisi ensuite de l'action publique visant au recouvrement des dettes de son propriétaire, la compagnie Z.C. Pearson. Le 13 avril 1862, le *Merrimac* force le blocus de Wilmington (Caroline du Nord) à l'issue de son unique traversée car de graves avaries dans l'alimentation de ses chaudières le rendent définitivement inapte au service en mer. Les agents de Gorgas en Grande-Bretagne mettent ensuite le grappin sur l'*Eugenie* et le *Phantom* qui sortaient respectivement des ateliers de Samuelson à Hull et de W.C. Miller à Liverpool. Le *Giraffe* assurait la liaison entre Glasgow et Belfast lorsque l'agent rebelle Ben Ficklin le remarque. Dès son retour dans la Confédération, Ficklin convainc Mallory de l'autoriser à retourner en Grande-Bretagne avec le lieutenant John Wilkinson de la marine rebelle afin d'examiner le cargo et en négocier la reprise à la compagnie Alexander Collie s'il en valait la peine. Celle-ci consent à le céder au gouvernement confédéré pour 32 000 £ s'il s'engageait à ne jamais le revendre à une compagnie rivale. En novembre 1862, le *Giraffe* prend le cap des Bahamas avec une formidable cargaison de matériel militaire. Fin janvier 1863, Gorgas l'incorpore dans sa flottille sous le nom de *R.E. Lee*. Même si ses performances n'égalerent pas celles du *Cornubia*, il fut le plus célèbre des forceurs de blocus en raison de son nom⁷.

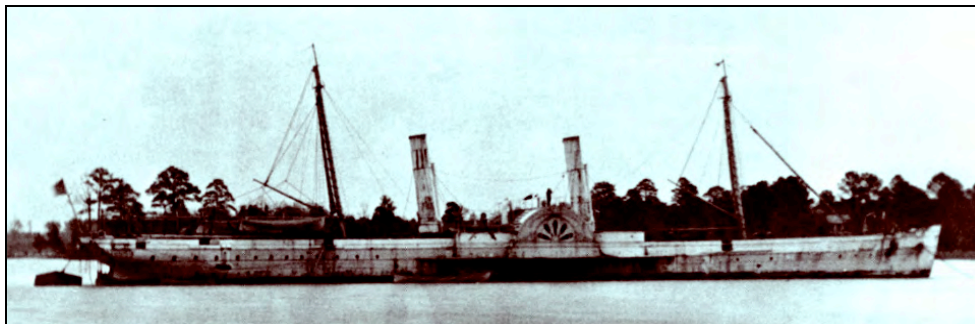
⁷ ORN II-9, pp. 131-3 ; Wise, *Lifeline of the Confederacy*, pp. 97, 99-100 ; Vandiver, *Ploughsare into Swords*, p. 102 et *Confederate Blockade Running through Bermuda*, pp. xxv, xxxi-v ; Thompson, *Confederate Purchasing Operations Abroad*, pp. 24-25 ; Noirsain, *La Flotte européenne de la Confédération sudiste*, pp. 193-4, 197-8,



Ben Fickin (V.M.I. Archives) - Capt. John Wilkinson - Fraser & Trenholm. (Liverpool History Society)



Merrimac. (U. S. Naval Historical Center Photograph, NH 46242)



R.E. Lee ex-Giraffe. (U. S. Naval Historical Center Photograph)

L'extension de la ligne maritime de Gorgas monopolise bientôt la presque totalité des facilités du port de Wilmington. De là, la voie ferrée lui assurait une excellente liaison avec les arsenaux d'Augusta (Géorgie) et de Richmond. Entre le 30 septembre 1862 et le 30 septembre 1863, les navires de Gorgas accomplissent plus de cinquante navettes entre les Bermudes et Wilmington et introduisent d'impressionnantes quantités de cuir, de flanelle, de médicaments et surtout quatre fois plus d'armes que n'en usinèrent, dans le même temps, les arsenaux sudistes. Le 26 septembre 1863, le ministre de la Guerre recommande à Colin McRae, le superviseur des finances confédérées en Europe, d'acheter encore plus de steamers : « *Ils nous sont indispensables (...) il nous faut en posséder davantage (...) si j'en avais une vingtaine en commande (...) je libérerais probablement mon département de tout emprunt à l'étranger.* » Le service de l'Ordonnance de Gorgas perdit tous ses vaisseaux avant la fin de l'année 1863. Le 7 septembre, l'*Eugenie* déchira sa coque sur un haut fond et, entre le 23 septembre et le 8 novembre 1863, l'ennemi captura les *Phantom*, *Cornubia* et *R.E. Lee*⁸.

⁸ OR I-9 pp. 274-6 ; IV-2, pp. 955-6 ; ORN IX, pp. 216, 248 ; Thompson, *Confederate Purchasing Operations Abroad*, p. 24 ; Vandiver, *Ploughshares into Swords*, p. 101 et *Confederate Blockade through Bermuda*, p. xxxii.

- La flottille de Crenshaw & Collie

Le capitaine William G. Crenshaw était un affairiste en uniforme qui usait de ses relations politiques pour profiter des opportunités de la guerre afin d'arrondir sa fortune. Crenshaw « endort » le ministre de la Guerre Seddon en lui agitant un fabuleux miroir aux alouettes. Le rusé capitaine ne quémande ni salaire ni avance de fonds, il explique qu'il se contentera d'obtenir l'autorisation de monter, en partenariat avec une compagnie anglaise, une nouvelle ligne de forceurs de blocus pour le compte du ministère de la Guerre. En contrepartie, il sollicite simplement le droit d'exempter sa compagnie des taxes sur les biens privés qu'il introduira dans le Sud, la disposition d'un quart des soutes de leurs futurs bâtiments et une commission de 2,5 % sur leur coût car l'achat des bâtiments en question incomberait au ministère de la Guerre. Pour prouver son honnêteté, Crenshaw propose au ministre d'attribuer la vérification de ses comptes à James Mason, le commissionnaire des Etats confédérés en Grande-Bretagne. Or, il était de notoriété publique que celui-ci ne maîtrisait pas cette discipline⁹.

A la mi-mars 1863, Mason signe à Londres une convention engageant le Trésor confédéré à assumer les trois quarts du coût des steamers utilisés par Crenshaw et la compagnie britannique Alexander Collie. Ladite convention réservait la moitié du fret au gouvernement confédéré, un quart à Crenshaw et le dernier quart à Alexander Collie. Pour des raisons qui apparaîtront par la suite, Gorgas et Huse furent maintenus dans l'ignorance de ces transactions. Sur les conseils d'Alexander Collie, Crenshaw sollicite les œuvres de John et William Dudgeon qui avaient déjà monté beaucoup de forceurs de blocus à coque métallique. Ils fixèrent à 14 000 £ pièce le prix de quatre vapeurs identiques capables de filer 13 à 15 nœuds. Dudgeon lance le *Hebe* le 30 juin et le *Vesta*, le 15 juillet. Dans le même temps, Crenshaw acquiert aussi le *Venus*, un vapeur à roues latérales, qui avait été bâti en 1862.

Sur ces entrefaites, Abraham C. Myers, le chef du Bureau des Fournitures (*Quartermaster*) avait dépêché le major J.B. Ferguson à Londres pour y ratisser tout ce dont manquait son service en termes de vêtements, de chaussures et de buffleterie. Les actions parallèles de Ferguson et de Huse devaient tôt ou tard se télescoper. Ayant le *Venus* sous la main et le *Hebe* devant lui être livré sous peu, Crenshaw fait embarquer à leur bord tout ce que Ferguson avait acheté. Par quelque « passe-droit », il avait en outre obtenu de commettre son frère à la supervision de leurs cargaisons, à Wilmington. Crenshaw ose même demander à Mallory de lui « prêter » des officiers pour commander ses cargos, mais celui-ci refuse tout net¹⁰.

Rappelons que le capitaine Caleb Huse avait été envoyé en Europe en 1861 pour acheter des armes et des équipements pour son armée et qu'il était censé superviser toutes les transactions des agents rebelles dans ce domaine. Il est donc stupéfait lorsqu'il apprend les pouvoirs dont Crenshaw est soudainement investi et s'insurge aussitôt contre cette dichotomie organisationnelle qui incitait Crenshaw à surenchérir sur Huse auprès des vendeurs européens afin d'être le premier à obtenir leur matériel et crédibiliser son entreprise à Richmond. Le conflit éclate en avril 1863 quand Huse refuse de payer les marchandises que Ferguson avait réceptionnées pour Crenshaw. Celui-ci se plaint au ministre de la Guerre et sollicite un statut équivalent à celui de son rival afin de se libérer de sa tutelle administrative, il l'accuse même de bénéficier de largesses de la part des firmes avec lesquelles il traitait. Durant la polémique entre Crenshaw et Huse, leurs vapeurs chôment tandis que s'accumulent les factures impayées. En mai 1863, elles totalisent 115 400 £ (plus ou moins 1 500 000 \$ confédérés). Le ministre Seddon tranche la question en limitant désormais les compétences de Huse aux fournitures médicales et militaires et en attribuant le reste à

⁹ OR IV-2, pp. 244-5 ; Wise, *Lifeline of the Confederacy*, pp. 101, 136-7.

¹⁰ ORN IV-2, pp. 449, 478-82 ; Wise, *Lifeline of the Confederacy*, p. 102.

Crenshaw. Confronté à des difficultés financières dues à la période d'inactivité de sa flotte, celui-ci avait été forcé de revendre le *Venus* à Alexander Collie pour contenter ses créanciers et se remettre à l'ouvrage avec les fonds provenant de l'Intendance et de la Marine. La controverse entre Huse et Crenshaw ne prit fin que grâce à l'intervention de Colin McRae, le grand argentier de la Confédération en Europe, de John Slidell et même du baron Erlanger qui blanchirent Huse des accusations formulées contre lui¹¹.

Le conflit entre Crenshaw et Huse avait démontré les effets pervers de la décentralisation des achats des Confédérés en Europe. Crenshaw avait semé le vent et ses navires récoltèrent la tempête. Vers la mi-juin 1863, il perd successivement le *Hebe* et le *Venus*. Ce revers et son comportement dans les colonies britanniques incitent Alexander Collie à avertir Seddon qu'il respecterait ses obligations contractuelles avec les vaisseaux encore en service, mais qu'il ne reconduirait pas son expérience avec Crenshaw. La marine fédérale arraisonne le *Ceres* le 6 décembre 1863 lors de son premier voyage vers Wilmington, et le *Dee* effectue trois traversées du blocus avant de sombrer en mer le 5 février 1864. Un mois plus tard, le *Vesta* s'échoue sur une plage de Caroline du Nord pour échapper à ses poursuivants. Ainsi prit fin le contrat Crenshaw-Collie dont la faible résilience n'enfanta que des désenchantements¹².

- La flottille du ministère de la Marine

Pendant que le ministre de la Guerre traitait le contentieux entre Crenshaw et Huse, son confrère de la Marine avait recommandé à Bulloch de lui trouver un bon navire afin d'en tirer le même parti que Gorgas. Sans pour autant avoir été amené à résipiscence, Mallory s'était tout de même résolu à appliquer les idées du major Anderson, qu'il avait dédaigneusement rejetées un an plus tôt. Vers la fin avril 1863, il réquisitionne deux steamers pour les aménager en forceurs de blocus : l'*Oconee* et le *Stono*. La Géorgie avait saisi le premier en 1861 et le second avait été récemment capturé à l'ennemi. En juin 1863, l'*Oconee* se démantibule sur un haut fond en lisière de la Caroline du Sud et le *Stono* sombre au cours de sa première sortie. Le *Juno I* avait été construit à Glasgow trois ans plus tôt. Ce steamer n'avait forcé le blocus qu'une seule fois pour le compte d'une compagnie privée et se trouvait en rade de Charleston lorsque Mallory l'acquiert en décembre pour 21 000 £ et l'arme d'une torpille à espar et d'un canon léger pour assurer la défense du port. En mars 1864, il ordonne de lui faire reprendre du service comme forceur de blocus. Le 10 mars, il sombre à son tour peu après son départ¹³.

L'apparition du *Coquette* à Wilmington, en octobre 1863, compense les précédentes pertes. Son tirant d'eau n'exigeait pas plus de trois mètres et il filait ses 13 ou 14 nœuds. Le mois précédent, Bulloch l'avait acheté dans les chantiers navals de Hoby & Sons sur le fleuve Clyde, pour 10 000 £ en liquide et 14 000 £ en *Cotton Certificates*. Son impressionnant chargement contenait, entre autres, les pièces détachées de deux machines à vapeur qu'attendait un cuirassé en cours de parachèvement. Le *Coquette* accomplit treize missions avant d'être revendu, en juillet 1864, à une compagnie privée. Comme sur beaucoup d'autres navires confédérés, l'usage de mauvais charbon et de bois de chauffage avait encrassé ses tubes à fumée qui, faute de pouvoir être remplacés, ne lui permettaient plus de filer assez vite pour échapper aux croiseurs fédéraux¹⁴.

¹¹ OR II-4, pp. 478-9, 482, 535-46, 554-5, 565-7, 588-9, 623-31 ; 644-7, 826-7, 886-94 ; Vandiver, *Ploughshare*, pp. 94, 97, 102 ; Wise, *Lifeline of the Confederacy*, pp. 102-3 ; Huse, *Supplies for the Confederate Army*, pp. 28-32.

¹² ORN I-9 pp. 168-74, 248-51, 336-9, 402-4 ; Wise, *Lifeline of the Confederacy*, pp. 137, 292-5, 304, 325.

¹³ ORN II-2, pp. 252, 492-4 ; II-2, pp. 529-36, ; US Navy Department, *Dictionary of Fighting Ships*, vol. II, p. 541 ; Wise, *Lifeline of the Confederacy*, pp. 104-5, 152-3, 564-5, 575-8.

¹⁴ OR IV-2, p. 983 ; ORN II-2, pp. 511-13, 565-6, 574, 687 ; Bulloch, *Secret Services of the Confederate States in Europe*, vol. 2, pp. 224-37 ; Vandiver, *Confederate Blockade Running through Bermuda*, p. xxvii ; Wise, *Lifeline of the Confederacy*, pp. 104-5, 153-4, 294.

- La flottille de Caroline du Nord

La Caroline du Nord était l'Etat sudiste qui comptait le plus de filatures et de tanneries, mais en 1863 la raréfaction du cuir et de la laine menaçait à ce point leur survie que le gouverneur Zebulon Vance résolut de s'en faire expédier de l'étranger. Il envoya le négociant John White et le lieutenant Thomas Crossan en Grande-Bretagne avec un million et demi de dollars en *Cotton Bonds* pour y acheter des produits textiles et un puissant navire. La Caroline du Nord avait émis ces *Cotton Bonds* spécialement pour la circonstance. Ils valaient 100 £ chacun et correspondaient à douze balles de coton. Ce coton pouvait être livré à Wilmington dans un délai de soixante jours à dater du 1^{er} juillet 1863. Comme ces bons offraient un taux d'échange plus avantageux que ceux qu'émettaient Richmond, le financier britannique Alexander Collie les accepta tout de suite. Cette surenchère d'un Etat sudiste sur les bons émis par Richmond s'inscrivait dans la logique du Droit des Etats à gérer leurs affaires intérieures, mais elle produisit une pitoyable image de l'unité sudiste. Pendant que John White prospectait le marché britannique, le lieutenant Crossan s'adjuge le *Lord Clyde* pour 35 000 £ (ou 175 000 \$ or). Il s'agissait d'un excellent steamer à roues latérales qui, depuis deux ans, assurait la liaison entre Glasgow et Dublin. L'administration nord-Carolinienne le rebaptise *Advance* (et non *Ad Vance* par analogie avec le nom de leur gouverneur). En un seul voyage, il aurait ramené 1 700 couvertures en laine, 2 000 paires de chaussettes, environ 28 000 m de flanelle, 5 000 paires de chaussures et 1 150 peignes à carder¹⁵.

A l'issue de 1863 et déduction faite de ce que Vance avait déjà distribué à ses soldats, les cargaisons de l'*Advance* lui avaient permis de constituer un stock de 40 000 couvertures, 40 000 paires de chaussures, 12 000 paires de peignes à carder, des pièces de rechange pour les machines de ses filatures et une énorme réserve de bacon. En outre, les rames de tissus venant d'Europe servirent à tailler des uniformes pour ses propres troupes et à confectionner ceux qu'il revendait à l'intendance confédérée. En 1864, la Caroline du Nord avait plus de quarante manufactures de vêtements en activité, autant que tous les autres Etats esclavagistes réunis¹⁶. Afin de ne pas tout miser sur un seul cheval, Vance vend des parts de son *Advance* à la compagnie Power & Low et réinvestit cet apport financier dans trois des vapeurs d'Alexander Collie : les *Don*, *Annie* et *Hansa*. Ces trois bâtiments et l'*Advance* traversent respectivement le blocus à 17, 20, 10 et 13 reprises. Entre mars et novembre 1864, les Fédéraux les interceptent tous, à l'exception du *Hansa*. D'après le bilan que Vance dressa de ses transactions entre juin 1863 et janvier 1865, ses navires avaient livré 125 000 uniformes façonnés à l'étranger et avaient fourni de quoi en tailler 342 000. En outre, il avait emmagasiné 50 000 couvertures en laine, 45 000 paires de chaussures et un impressionnant stock de cuir marchand pour la fabrication de chaussures, de harnais et de buffleteries¹⁷.

Entre juin 1863 et janvier 1865, la Caroline du Nord avait donc acquis ou confectionné 467 000 uniformes. D'après les archives confédérées de la Guerre, Vance aurait pu rhabiller la totalité des armées rebelles entre le 31 décembre 1863 (278 000 hommes) et le 31 décembre 1864 (196 000 hommes). Un bel exemple de la désunion des Sudistes dans leur lutte pour l'extension de l'esclavage, un objectif que le vice-président Alexander Stephens avait clairoignée dans son discours du *Cornerstone* en 1862¹⁸.

¹⁵ OR IV-2, pp. 885, 895-6, 908-9, 1068-9 ; Davis, Colin McRae, *Confederate Financial Agent*, p. 41 ; Wise, *Lifeline of the Confederacy*, pp. 105-6, 157, 286.

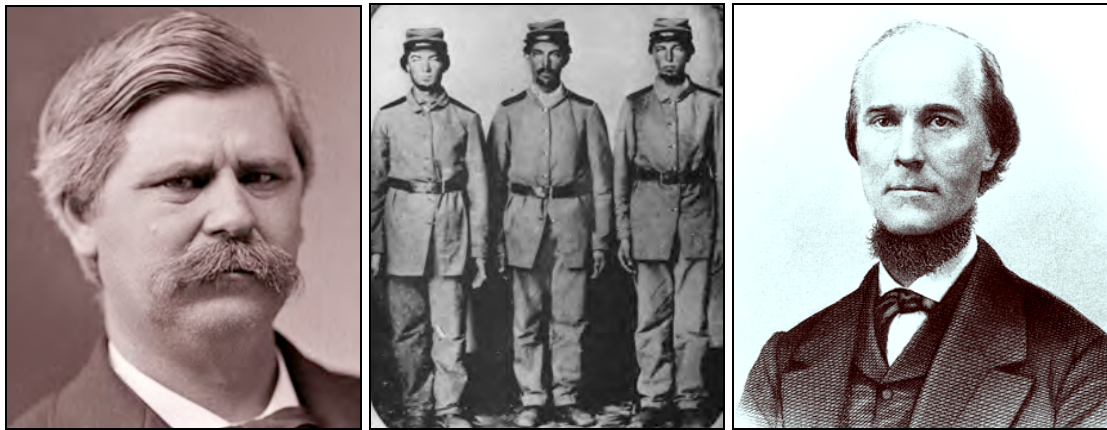
¹⁶ Wiley, *Life of Johnny Reb*, p. 113.

¹⁷ OR IV-3, p. 117 ; Clark, *Organization and Equipment of North Carolina Troops*, pp. 59-62 ; Wise, *Lifeline of the Confederacy*, 156-61, 225-6, 286, 288, 296, 303 ; Bradlee, *Blockade Running during the Civil War*, pp. 137-9.

¹⁸ OR S. 4, I, pp. 822, 1176 ; II, pp. 278, 380, 1073 ; III, pp. 520, 989, 1161, 1182 ; Kreidberg & Merton, *History of Military Mobilization*, p. 95 ; Long, *Civil War Day by Day*, p. 706.

- La flottille de Géorgie

Joseph E. Brown accéda au poste de gouverneur de Géorgie en 1857 et il le conserva jusqu'à la fin de la guerre. Il passait pour le plus irascible champion du « Droit des Etats » car sa vision de la Confédération ne cernait que les intérêts particuliers de son Etat. Dans cette perspective, il s'opposa à toutes les tentatives de centralisation de Jefferson Davis et manifesta une inflexibilité et une agressivité inconditionnelles vis-à-vis de ses diktats lorsque ceux-ci nuisaient aux Géorgiens. A ce propos, voir sur ce site, notre article ***La misère dans la Confédération Sudiste***. Afin de protéger l'économie géorgienne de la politique financière désastreuse que Richmond imposait à ses Etats, Brown négocie des accords avec l'Importing & Exporting Co of Georgia qui entre en partenariat avec Henry Lafone, un courtier de Liverpool. En 1864, ils se procurent six steamers qui n'effectuent que 18 voyages entre Wilmington et Nassau : les *Little Ada*, *Florie*, *Lilian*, *Flora III*, *Badger II* et *Emma Henry*. Les Fédéraux en capturèrent trois, deux se perdirent en mer et un seul survécut au conflit. Ces forceurs de blocus permirent au gouverneur Brown de distribuer aux troupes géorgiennes 26 700 tuniques, 28 000 pantalons, 37 000 paires de chaussures, 23 000 paires de chaussettes, 7 500 couvertures, 24 000 chemises et 24 000 caleçons¹⁹.



Gouverneur Zebulon Vance (National Archives)
Soldats revêtus d'uniformes importés par Zebulon Vance. (North Carolina Archives)
A droite : gouverneur Joseph E. Brown de Géorgie (National Archives)

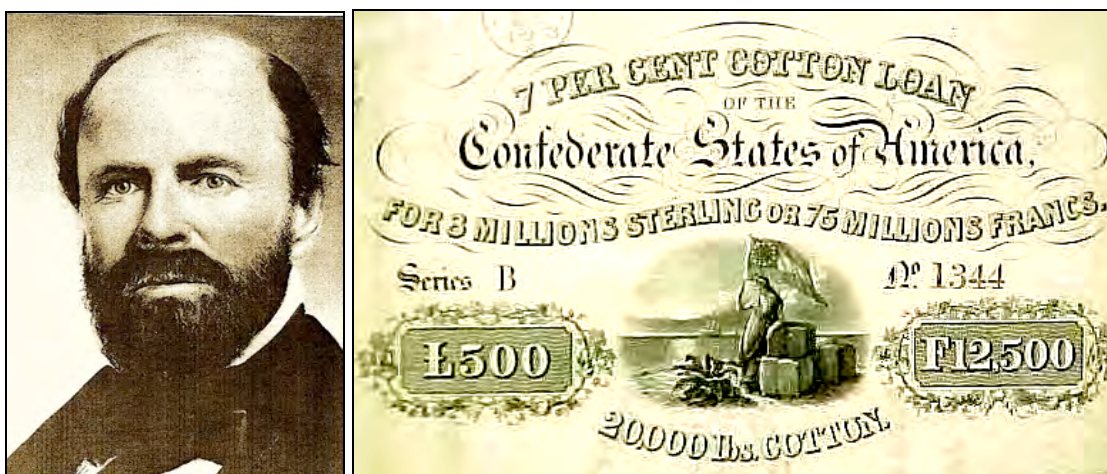
- Le « New Deal » confédéré

L'ennemi avait détruit la ligne de Gorgas, la malchance celle de Crenshaw, et Mallory ne possédait plus qu'un seul navire pour forcer le blocus. Néanmoins, le bilan de leurs opérations était globalement encourageant car il prouvait que Richmond devait renforcer son autorité sur toutes les transactions maritimes avec l'étranger. L'assainissement de ses finances et de son crédit à l'étranger passait obligatoirement par le vote au Congrès d'une loi radicalisant le fonctionnement de son import-export. C'est donc Colin McRae, le grand chancelier des finances confédérées en Europe, qui mâcha la besogne du président Davis et de son cabinet. Il conçut, dans ses moindres détails, un plan de redressement dont ils approuvèrent tous les points avant de le présenter au Congrès sous la forme d'une nouvelle loi. Le Président la signa le 6 février 1864 et la Chambre l'entérina le 23 janvier. Elle visait à « *réglementer le commerce extérieur de la Confédération afin de défendre l'intérêt public.* » L'exécutif confédéré, qui adhérait à la décentralisation des pouvoirs et à une économie fondée sur le libre-échange, vira « lof

¹⁹ OR IV-3, pp. 439-42, ORN II-9, pp. 375-80, 388-95 : Coddington, *Attitudes of a Confederate Businessman*, pp. 26-32 ; Wise, *Lifeline of the Confederacy*, pp. 158-60, 289, 298, 300, 309.

pour lof » pour imposer des ukases que n'eût pas reniés un régime marxiste. Tout le marché du coton devait désormais passer sous le monopole de l'Etat.

Le 5 mars 1864, le Congrès ratifie une seconde loi qui précise les modalités d'application de la précédente. A l'exception des forceurs de blocus qui usaient de *Cotton Certificates* et de ceux qui naviguaient exclusivement pour le compte des gouverneurs d'Etat, tous les autres étaient désormais contraints de concéder la moitié de leurs soutes à des équipements militaires quand ils se rendaient dans le Sud, et à du coton gouvernemental quand ils le quittaient. Les indemnités compensant ces réquisitions variaient selon l'option choisie par le commandant du cargo. S'il se conformait à la nouvelle législation, il ne percevait que 10 pence Sterling par kilo de marchandises embarquées. En revanche, s'il prenait du coton gouvernemental à concurrence des deux tiers de ses cales, son indemnité passait à 12 pence le kilo²⁰.



Colin McRae. (Collection Mrs. C.M. Scarborough, Columbia, South Carolina) - Emprunt sur le coton.

Le « Nouveau Plan », fixé par la loi du 6 février 1864, ne passe pas dans l'indifférence. Tout le milieu de l'import-export rugit à l'énoncé de cette mesure qui rognait ses marges bénéficiaires. Dans la chorale des hurleurs, les voix des gouverneurs Zebulon Vance et Joseph Brown dominent toutes les autres parce qu'ils affrétaient des navires à des compagnies privées qui ne pouvaient pas se soustraire aux nouveaux règlements. Dans un premier temps, les deux gouverneurs refusent carrément de les appliquer, notamment à propos de l'*Advance* et du *Little Ada*. Le ministre de la Guerre recourt même à la force armée pour les y contraindre. N'appréciant pas davantage ces croupières que leur taillait le Congrès confédéré, les investisseurs britanniques menacent de se retirer du trafic s'il n'abrogeait pas ou n'édulcorait pas les prescriptions de son « Nouveau Plan ». Misant sur leur appât du gain, le cabinet de Jefferson Davis tient bon et les transactions reprennent leur cours normal après quelques semaines de flottement²¹.

Comme le major Thomas L. Bayne avait géré la flottille de Gorgas, le ministre de la Guerre le promeut au rang de lieutenant-colonel et le place à la tête du Bureau des Ressources étrangères (*Bureau of Foreign Supplies*), un nouveau service qui venait d'être créé pour faire appliquer les lois des 6 février et 5 mars 1864. Vu son importance, ce nouveau Bureau se distingue désormais de celui de l'Ordonnance. Pour faciliter la tâche de Bayne, le ministre de la Guerre lui adjoint des fonctionnaires dans les

²⁰ OR IV-3, pp. 824-7 ; IV-3, pp. 187-9, 370-1, 553-5 ; Todd, *Confederate Finance*, pp. 188-94.

²¹ OR IV, pp. 10-11, 28-9, 42, 113-4, 151, 154, 439-2, 553-5, 928-9, 953-5 ; ORN XV, pp. 375-80 ; Owsley, *State Rights in the Confederacy*, pp. 148-50 ; Vandiver, *Confederate Blockade Running through Bermuda*, p. 43 ; Bradlee, *Blockade Running during the Civil War*, pp. 113-14, 137 ; Cochran, *Blockade Runners of the Confederacy*, pp. 172, 179 ; Thompson, *Confederate Purchasing Operations Abroad*, pp. 89-90, 95-8 ; Lester, *Confederate Finance and Purchasing in Great Britain*, pp. 49-51 ; Todd, *Confederate Finance*, pp. 191-2.

principaux ports confédérés : A.B. Noyes à St Marks (Floride), James M. Seixas (ou Sexias) à Wilmington, James D. Aiken à Charleston et John Scott à Mobile. Walker à St George (Bermudes) et Heyliger à Nassau (Bahamas) réceptionnaient le coton que les agents précédemment cités leur expédiaient puis ils l'acheminaient vers Liverpool dans des cargos britanniques qui le livraient sur les docks de Fraser & Trenholm. Ainsi, 100 balles de coton gouvernemental rapportaient 311 000 \$ confédérés (14 000 dollars-or). La lenteur de cette méthode amoindrissait cependant son caractère lucratif car, en 1864, l'urgence étreignait les bureaux de l'Ordonnance et de l'Approvisionnement. Dans les cas extrêmes, leurs agents aux Bermudes et aux Bahamas recouraient aux lettres de change émises par Fraser & Trenholm pour acheter ce qu'ils trouvaient sur place, même à des tarifs prohibitifs²².

Afin de résorber ces dépenses inutiles, les ministères du Trésor, de la Marine et de la Guerre unissent leurs efforts le 14 avril 1864 pour créer une seule ligne de cargos entre l'Angleterre, les Bermudes et les Bahamas. Début mai 1864, le Congrès accorde 20 millions de dollars à ces trois ministères pour le lancement de leur ligne maritime commune. Voter un crédit était une chose, dégager les fonds en était une autre. En attendant que ladite flottille prenne forme, l'entretien des armées devait se poursuivre. Dans cette optique, McRae sonde d'abord la *Mercantile Trading Co*, dirigée par Edward Pembroke et Edwin Stringer (lié à la banque Lindsay). Jugeant leurs conditions trop excessives, McRae se tourne une fois de plus vers Charles K. Prioleau, le directeur de Fraser & Trenholm à Liverpool. Le 7 juillet 1864, celui-ci accepte de se porter garant pour l'acquisition de huit vapeurs. Quatre de ceux-ci étaient déjà en chantier chez Jones & Quiggin de Liverpool : les *Stag* et *Deer* pour la Marine et les *Bat* et *Owl* pour Fraser & Trenholm. Sur les conseils de Prioleau, Colin McRae passa commande des futurs *Albatross*, *Lark*, *Penguin* et *Wren* chez John Laird²³.

Pendant ce temps et depuis sa rupture avec Alexander Collie, Crenshaw s'était remis à l'ouvrage tout en essayant vainement de soutirer de nouveaux crédits au ministère de la Marine. Fort de ses trois nouveaux navires et des deux autres qui étaient en chantier, Crenshaw réussit tout de même à convaincre le ministre de la Guerre de lui refaire confiance. Avec son accord, McRae lui avance 140 000 £ pour reprendre du service. McRae savait que ce contrat n'était qu'un pis-aller qu'il entendait renégocier. Pour les mêmes raisons qui l'avaient poussé à renouer avec Crenshaw, McRae signe un nouvel accord avec Alexander Collie. Il visait à l'importation, dans la Confédération et dans un délai de six mois, de 200 000 \$ de fournitures achetées par les majors Huse et Ferguson, chacun dans leur domaine respectif. Cette transaction n'était pas favorable au Trésor confédéré parce qu'en plus des conditions usuelles d'affrètement, Collie exigeait un dixième des soutes pour son propre fret et des royalties de 12 pence Sterling le kilo sur la moitié de chaque cargaison de coton²⁴.

Collie disposait alors de quatre nouveaux cargos pour mener à bien son contrat avec McRae : les *Falcon*, *Flamingo*, *Condor* et *Ptarmigan* qui venaient de sortir des chantiers navals de Randolh, Elder & Co, sur le fleuve Clyde. Mus par de puissantes roues latérales, ces steamers en acier se distinguaient par leurs trois cheminées et avaient bénéficié de la plus récente technologie navale. Ces cargos devaient rester sous le contrôle de Fraser & Trenholm et d'Alexander Collie jusqu'à ce que Richmond en eût apuré le coût par des livraisons de coton. En attendant, les affréteurs se réservaient la moitié de chaque cargaison à concurrence du prix du navire, plus une commission de 20 % sur tout ce qui appartenait au gouvernement confédéré. Les deux premiers vapeurs, le *Bat* et l'*Owl*, sont si vite lancés que les Confédérés envisagent de les

²² OR IV-3, pp. 155-7, 210, 288-9, 295-7, 370-1 ; Todd, *Confederate Finance*, pp. 189-94 ; Vandiver, *Ploughsare into swords*, pp. 99-103 ; Wise, *Lifeline of the Confederacy*, p. 147.

²³ OR IV-2, pp. 824-7 ; IV-3, pp. 370, 525-9, 554, 954 ; V-3, pp. 78-82 ; ORN II-2, pp. 594-614 ; II-3, pp. 897-9 ; Todd, *Confederate Finance*, pp. 190-1.

²⁴ OR IV-3, pp. 525-9 ; Wise, *Lifeline of the Confederacy*, p. 149.

expédier aux Bahamas vers le 1^{er} août 1864. Les six autres devaient prendre la mer entre novembre 1864 et avril 1865²⁵.

Ayant réussi à colmater les brèches financières de la Confédération à l'étranger, McRae envisage d'ajouter six cargos à sa flotte. Comme il n'en avait pas les moyens, la compagnie Fraser & Trenholm le dirige vers John K. Gilliatt de Londres. McRae lui soutire un prêt de 150 000 \$ pour lequel il dépose une garantie de trois millions de dollars en bons de l'emprunt Erlanger et en *Cotton Bonds*. Aussitôt après, le grand argentier sudiste reprend contact avec la compagnie Jones & Quiggin pour faire déposer au plus vite les quilles des futurs *Widgeon*, *Rosine*, *Curlew* et *Plover*. Ces bâtiments devaient entrer en service en décembre 1864. Les clauses générales de remboursement de ces navires ne différaient guère de celles que Fraser & Trenholm avaient fixées²⁶.

Tandis que McRae s'affairait au lancement de la première flotte marchande confédérée, Tom Bayne n'avait pas chômé à la tête de son Bureau des Ressources étrangères. Il s'entendit d'abord avec la compagnie sudiste W.H. Peet, R.F. McDonald & T.A. Harris pour acquérir des armes et des munitions ainsi que le salpêtre et les fournitures électriques dont manquait le service des Mines & Torpilles. Il conclut ensuite un autre marché avec la compagnie Power & Low de Wilmington. Comme ces entreprises ne possédaient pas de navires, la première s'associa à la Mercantile Trading Co de Stringer, et la seconde à l'Anglo-Confederate Trading Co de Liverpool. L'étroite collaboration entre, d'une part, le colonel Tom Bayne et ses assistants aux Bermudes, à Cuba et aux Bahamas, et d'autre part, Bulloch, Gorgas et McRae en Europe généra de prodigieux résultats. Le 4 juillet 1864, McRae écrivit au ministre de la Guerre Seddon : « *Notre crédit reprend des forces et, s'il est bien administré, il suffira bientôt pour satisfaire tous nos besoins.* » Il lui demanda surtout de résister aux pressions intérieures visant à satisfaire des intérêts particuliers et de ne céder à personne dans l'application de leur nouveau plan puisque les forceurs de blocus gouvernementaux étaient sur le point d'être mis en service²⁷.

Deux semaines plus tard, Christopher Memminger cédait son poste de ministre des Finances à George Trenholm, le grand patron de la compagnie Fraser de Charleston et de Fraser & Trenholm de Liverpool. Memminger n'avait pas résisté aux critiques dont sa politique anti-inflationniste avait été la cible. Le changement aurait été bénéfique pour la Confédération s'il était intervenu au début du conflit mais, à cette époque, les sages conseils de ceux qui critiquaient déjà Jefferson Davis n'étaient pas encore dans l'air du temps. En dépit de son entregent, Trenholm ne pouvait pas engendrer un miracle. Pour essuyer les plâtres de la politique économique antérieure, il avait à affronter l'hostilité de la population. Bayne avait estimé qu'il lui fallait 1 500 000 £ pour importer dans la Confédération les armes et les marchandises nécessaires à la poursuite des hostilités. Cette somme correspondait à l'exportation de 6 000 balles de coton dans les six mois à venir, c'est-à-dire la navette d'une quinzaine de steamers par semaine entre Wilmington et les Antilles anglaises. Un tel exploit n'était pas imaginable. Richmond tenta de brader ses bons sur le coton pour accélérer le processus, mais les temps avaient changé. En 1861 et 1862, les planteurs avaient soutenu le stupide embargo que Jefferson Davis avait décrété sur leur coton, mais à présent ils répugnaient de l'échanger pour de très aléatoires bons du Trésor. Or, sans coton, tout le dispositif de McRae implosait. De surcroît, les compagnies ferroviaires sudistes préféraient donner la

²⁵ OR IV-3, pp. 527-30 ; ORN II-2, pp. 720-2 ; US Navy Department, *Dictionary of Fighting Ships*, vol. 2, annexe V ; Bulloch, *Secret Services of the Confederate States in Europe*, vol. 2, pp. 239-40.

²⁶ OR IV-3, p. 525 ; ORN II-2, pp. 720-2 ; Matthews, *Statute at Large*, chap. 23, 24 ; Wise, *Lifeline of the Confederacy*, pp. 148-9 ; Thompson, *Confederate Purchasing Operations Abroad*, pp. 93-4 ; Davis, *Colin McRae, Confederate Financial Agent*, pp. 56-7 ; Bulloch, *Secret Services of the Confederate States in Europe*, vol. 2, pp. 239-41 ; US Navy Department, *Dictionary of Fighting Ships*, vol. 2, annexe V ; Lester, *Confederate Finance and Purchasing in Great Britain*, annexe X.

²⁷ OR IV-3, pp. 301-2, 525-9.

priorité aux entreprises privées parce qu'elles payaient mieux et plus vite. (Voir sur ce site, notre article *Les chemins de fer confédérés*.) Déçu par l'animosité de ses concitoyens vis-à-vis de ses projets de relance, Trenholm confia à un ami : « *Si nous nous effondrons dans les présentes circonstances, ce sera notre faute et nous ne mériterons la compassion ou la sympathie de personne*²⁸. »

Le crédit de la Confédération avait cependant connu une embellie durant l'été 1864. Les effets du Nouveau Plan de McRae, conjugués à la résistance d'Atlanta et de Richmond aux armées fédérales, avaient dynamisé l'emprunt Erlanger car, en août 1864, il passe de 42 à 77 points sur les principales places européennes. Néanmoins, ce Nouveau Plan subit un imprévu : une soudaine épidémie de fièvre jaune aux Bermudes et aux Bahamas imposa, aux cargos s'y rendaient, l'incontournable quarantaine pendant laquelle ils ne furent pas autorisés à accéder aux infrastructures portuaires des deux îles. Durant cette parenthèse, les mouvements du coton sudiste et des marchandises qui provenaient d'Europe se reportèrent sur Halifax (Canada)²⁹.



Halifax, vue prise depuis la forteresse. (Halifax Historical Museum)

La réduction drastique du trafic maritime dans ces deux îles amenuisa fortement les réserves alimentaires de l'armée de R.E. Lee car une partie de celles-ci provenait de New York, de Boston, de Cleveland et même de Cincinnati après avoir transité par les Bermudes ou les Bahamas. D'après Augustus Buell, qui servit dans les services secrets américains, ceux-ci étaient parfaitement au courant de la direction prise par du fret alimentaire provenant du Nord et ils l'encouragèrent en s'arrangeant pour que les Confédérés reçoivent du porc avarié. A l'embouchure du Rio Grande, le port mexicain de Matamoros, juste en face de Brownsville (Texas), servait de plaque tournante analogue entre des compagnies nordistes qui y livraient des vivres et même du matériel militaire en échange de balles de coton. Comme les gouverneurs mexicains successifs percevaient des redevances sur tout ce qui entrait et sortait de Matamoros, tout le monde y trouvait son compte. Lorsque les Français se rendirent maîtres de la place, les échanges commerciaux avec le Texas s'en portèrent encore mieux³⁰.

Tandis que prenaient forme les forceurs de blocus qu'attendaient Bulloch et McRae, l'armée confédérée dépendait des compagnies avec lesquelles ils avaient conclu des contrats. Leurs vapeurs, repris ci-après, connurent des fortunes diverses durant les derniers mois de la guerre³¹.

²⁸ Trenholm's Papers, 18 August 1864, South Carolina Library, in Wise, *Lifeline of the Confederacy*, p. 152

²⁹ ORN II-3, pp. 320-1, 186 ; Davis, *Colin McRae, Confederate Financial Agent*, p. 58 ; Bulloch, *Secret Services of the Confederate States in Europe*, vol. 2, pp. 238-40 ; Wise, *Lifeline of the Confederacy*, p. 191 ; Lonn, *Salt as a Factor in the Confederacy*, pp. 167-9 ; Diamond, *Imports of the Confederate Government*, pp. 494-5.

³⁰ Buell, *Recollections of Service in the Army of Potomac*, pp. 134-5 ; Peery, *Clandestine Commerce*, pp. 95-7 ; Daddysman, *Matamoros Trade* ; McAdams-Sibley, *Entrepreneurship on the Rio Grande 1861-65*, pp. 227-40.

³¹ OR IV-3, pp. 301-2 ; Wise, *Lifeline of the Confederacy*, pp. 150, 161, 196, 287, 290, 293-5, 299, 308, 314-5, 317, 321, 327.

- **Fraser & Trenholm** (sous contrat avec McRae)

Des 14 steamers que cette compagnie devait transférer à la Confédération, 8 étaient inachevés en avril 1865 : les *Alabatross*, *Curlew*, *Penguin*, *Plover*, *Rosine*, *Ruby III*, *Snipe* et *Widgeon*. Les *Bat*, *Deer* et *Slag* furent capturés entre octobre 1864 et janvier 1865. Les deux premiers ne réussirent jamais à forcer le blocus. Les *Lark*, *Owl* et *Wren* sortirent indemnes du conflit à l'issue de quelques missions effectuées entre novembre 1864 et avril 1865.

- **Mercantile Trading Co.** (associée à la compagnie Peet, McDonald & Harris, sous contrat avec Bayne)

Comme cette compagnie ne possédait aucun vapeur, elle loua le *Charlotte* qui força deux fois le blocus entre novembre et décembre 1864. Lorsqu'il se présenta à Wilmington, le 29 janvier 1865, son commandant ignorait que les Fédéraux occupaient la place et ils se saisirent de son bâtiment.

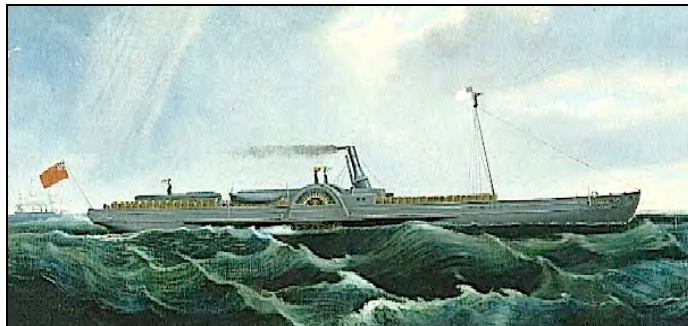
- **Anglo-Confederate Trading Co.** (associée à la compagnie Power & Low sous contrat avec Bayne)

Le *Banshee II* (force huit fois le blocus entre avril 1864 et mars 1865), le *Wild Rover* et le *Night Hawk* (forcent respectivement huit et deux fois le blocus entre septembre 1864 et avril 1865) et le *Will of the Wisp* (douze succès entre octobre 1864 et février 1865). L'escadre du blocus le détruisit le 9 février au large de Galveston.

- **Alexander Collie** (sous contrat avec McRae)

Les quatre steamers de cette compagnie étaient reconnaissables à leurs trois cheminées. Quoiqu'ils fussent la synthèse des plus récentes technologies, ils durent être révisés entre novembre et décembre 1864. Le *Condor* périt lors de son premier voyage, en octobre 1864. Les *Falcon* et *Flamingo* opérèrent impunément entre juillet 1864 et avril 1865. Le *Ptarmigan* prit la mer tardivement et ne traversa que deux fois le blocus entre août 1864 et février 1865.

La chute de Wilmington (Caroline du Nord), le 15 janvier 1865, sevrerait la Confédération de son dernier grand port sur l'Atlantique. Quelques forceurs de blocus s'aventurèrent à Galveston (Texas), mais ils furent les derniers soubresauts d'un corps dont le cerveau avait cessé d'être irrigué puisque Richmond était tombée. Grâce à McRae, Gorgas, Bulloch et Bayne, la réhabilitation du crédit de la Confédération en Europe se révéla l'opération la plus intelligente et la plus réussie de toutes celles que Richmond entreprit. Lors de son discours du 20 décembre 1864 au Congrès, le président Davis avait notamment déclaré que, durant l'exercice échu, cent balles de coton expédiées sous la férule de l'Etat avaient rapporté six fois plus qu'une quantité identique confiée à l'entreprise privée³².



Le *Denbigh* força treize fois le blocus avant de s'échouer près de Galveston.
(U.S. Naval Historical Center website)

³² OR IV-3, pp. 525-30 ; Davis, *Colin McRae*, pp. 57-9 ; Thompson, *Confederate Purchasing Abroad*, pp. 93-4.

Sources citées dans les notes

- Adams E.D., *Great Britain and the American Civil War*, vol. 1, New York, 1925.
- Anderson E.C., *Confederate Foreign Agent, European Diary of Major E.C. Anderson*, Tuscaloosa, 1976.
- Bemis S.F., *Diplomatic History of the USA*, New York, 1964.
- Boatner M.M., *The Civil War Dictionary*, New York, 1959.
- Bonham M.L., *The British Consuls in the Confederacy*, New York, 1911.
- Botsford R., *Scotland and the Civil War*, University of Edimburg, 1955.
- Bradlee F.B.C., *Blockade Running during the Civil War*, Philadelphia, 1925.
- Bulloch J.D., *The Secret Services of the Confederate States in Europe*, 2 vol., New York, 1972.
- Campbell R.T., *Southern Thunder, Exploits of the Confederate Navy*, Shippensburg, 1996.
- Case L. & Spencer W.F., *The United States and France, Civil War Diplomacy*, Philadelphia, 1970.
- Cochran H., *Blockade Runners of the Confederacy*, New York, 1958.
- Coddington E.B., *Activities and Attitudes of a Confederate Businessman*, Journal of Southern History, vol. 9, February 1943.
- Cooney D.M., *A Chronology of the United States Navy*, New York, 1961.
- Corsan W.C., *Two Months in the Confederate States, an Englishman's Travel through the South*, Louisiana State University Press, 1996.
- Cullop C., *Confederate Propaganda in Europe*, University of Miami Press, 1968.
- Daddysman J., *The Matamoros Trade, : Confederate Commerce, Diplomacy and Intrigue*, Newark, 1984.
- Davis C.S., *Colin McRae, Confederate Financial Agent*, Tuscaloosa, 1961.
- Diamond W., *Imports of the Confederate Government from Europe and Mexico*, Journal of Southern History, vol. 6-4, 1940.
- Goff R.D., *Confederate Supply*, Duke University Press, 1969.
- Hobart-Hampden C.A., *Never Caught, a True Story of Blockade Running by Captain Roberts*, The Blockade Runner Museum, N.C., 1967.
- Huse C., *Supplies for the Confederate Army*, Boston, 1904.
- Kreidberg A.M. & Merton G.H., *History of Military Mobilization in the United States Army 1775-1945*, Washington D.C., 1955.
- Lester R.I., *Confederate Finance and Purchasing in Great Britain*, Charlottesville, 1975.
- Long E.B. & Barbara, *The Civil War Day by Day, an Almanac 1861-1865*, New York, 1971.
- Lonn E., *Salt as a Factor in the Confederacy*, New York, 1933.
- Massey M.E., *Ersatz in the Confederacy*, Columbia, 1952.
- Matthews J.M., *Statute at Large of the Provisional Government of the Confederate States of America*, Richmond, 1864.
- Noirsain S., *La Confédération sudiste 1861-1865, Mythes et Réalités*, Economica, Paris, 2006.
- Official Records of the Union and Confederate Armies*, United States Government Printing Office, Washington D.C., 1880-1901.
- Official Records of the Union and Confederate Navies*, United States Government Printing Office, Washington D.C., 1894-1927.
- Owsley F.L., *King Cotton Diplomacy*, Chicago, 1959.
- Ibid, *State Rights of the Confederacy*, New York, 1961.
- Peery C., *Clandestine Commerce : Yankee Blockade Running*, Journal of Confederate History, vol. 4, 1990.
- Pelzer J., *Cotton everywhere, Running the Blockade through Nassau*, Civil War Times Illustrated, vol. 19-9-1981.
- South Carolina Library, *Trenholm's Papers, 18 August 1864*.
- Still W.N., *Confederate Shipbuilding*, Athens, 1969.
- Temple H.W., *William H. Seward, Secretary of State*, New York, 1928.
- Thompson S.B., *Confederate Purchasing Operations Abroad*, Gloucester, 1973.
- Todd R.C., *Confederate Finance*, Athens, 1954.
- US Navy Department, *Dictionary of Fighting Ships*, vol. 2, *Confederate Ships*.
- Vandiver F.E., *Ploughsare into swords, Gorgas and the Confederate Ordnance*, Texas A.M. University, 1994.
- Ibid, *Confederate Blockade Running through Bermuda, 1861-1865*, Austin, 1947.
- Wilbraham K.P., *Sir James Lumsden of Arden and the American Civil War*, Scottish Industrial History, vol. 16, 1993.
- Wiley B.I., *The Life of Johnny Reb, the Common Soldier of the Confederacy*, Baton Rouge, 1978.
- Wilkinson J., *The Narrative of a Blockade Runner*, New York, 1877.
- Wise S.R., *Lifeline of the Confederacy, Blockade Running during the Civil War*, University of South Carolina Press, 1988.