

LA NAISSANCE DU C.S.S. ALABAMA ET SA MORT À CHERBOURG

LA GUERRE DE SÉCESSION SUR LA CÔTE NORMANDE



Serge NOIRSAIN

contact@noirsain.net

**Couverture : *La bataille entre l'U.S.S. Kearsarge et le C.S.S. Alabama, 1864.*
Peinture de Henri Durand-Brager (1814-1879)**

Cet ouvrage a une vocation essentiellement éducative et peut être obtenu gratuitement sur demande écrite auprès de l'auteur. En cas d'expédition par la voie postale, les frais d'envoi seront payés par le destinataire. L'auteur a veillé à respecter les droits d'auteur relatifs à certaines photos et illustrations. Si, par mégarde, des erreurs ou des omissions ont été commises à ce propos, les personnes ou les institutions qui sont concernées sont invitées à se manifester pour que nous puissions régulariser la méprise et joindre un erratum à la présente édition de cet ouvrage.

TABLE DES MATIÈRES

Préface de Stève Sainlaude	1
INTRODUCTION	3
CHAPITRE 1 : L’envol de l’Alabama et ses campagnes	
La construction et l’évasion du « 290 »	11
Les navires capturés ou détruits par l’Alabama	28
CHAPITRE 2 : L’Alabama et le Kearsarge à Cherbourg	29
CHAPITRE 3 : La fin de l’Alabama, le début du mythe	
Le combat : 19 juin 1864	47
Déclaration d’Evan P. Jones, le commandant du yacht <i>Deerhound</i>	57
Résumé des rapports du capitaine Winslow (19, 20 et 21 juin 1864)	58
Rapport du lieutenant Thornton au commandant Winslow (21 juin 1864)	59
Rapport de Winslow au ministre Gideon Welles (30 juillet 1864)	60
Rapport de Semmes au commodore Samuel Barron (21 juin 1864)	60
Commentaires du capitaine James D. Bulloch	62
CHAPITRE 4 : L’affaire de l’Alabama : une affaire franco-française ?	
La presse française commente le combat (juin à septembre 1864)	65
La clôture de l’affaire sur le plan français	67
Un écho britannique et la « polémique Semmes »	70
CONCLUSION : Pour solde de tout compte	
L’Affaire Semmes (29 décembre 1865 - 7 avril 1866)	75
Le « Cas Alabama » à Genève (1865 - 1872)	77
RÉFÉRENCES DES SOURCES CITÉES DANS LES NOTES	81
INDEX	87
PORTFOLIO DES ILLUSTRATIONS	I à XXX

Préface

Le matin du 19 juin 1864 la guerre de Sécession, qui dure depuis trois ans, fait brusquement irruption au large des côtes normandes. Affrontement de l'autre monde, pour beaucoup lointain et difficile à saisir, l'antagonisme américain vient inopinément de traverser l'Atlantique. Pour décor de scène, sur une mer d'huile, sous un ciel sans nuage, l'affrontement des frères ennemis a choisi la Manche. Au milieu de cette arène dans un prodigieux face à face, la canonnade oppose deux lutteurs résolus : la corvette *Alabama* hisse les couleurs de la Confédération tandis que le sloop *Kearsarge* porte celles de l'Union. Mais il se dit que la joute est déséquilibrée. Les légendes colportées soulignent l'invincibilité du guerrier des mers sudiste qui a écumé l'Atlantique, l'Océan Indien et jusqu'à la mer de Chine. Il serait barré par un maître de la manoeuvre, le capitaine Semmes, cinquante-quatre ans, dont on murmure qu'il aurait coulé un navire fédéral et collectionné nombre de prises de guerre. Rien à voir avec son adversaire, John Ancrum Winslow, de deux ans son cadet, qui manquerait de notoriété sinon d'expérience. Loin des exploits de Semmes, l'horizon de sa guerre n'aurait jamais dépassé le Mississippi où il aurait trouvé moyen de s'échouer sur un banc de sable puis de se blesser en renflouant le bâtiment. Le portrait frise la caricature¹.

Dès lors comment comprendre que le secrétaire à la Marine de l'Union confie à ce marin malchanceux, pour ne pas dire plus, la redoutable mission de pister l'*Alabama*. Baladé du littoral espagnol aux côtes des Pays-Bas, il finit enfin par découvrir le rival dans la rade de Cherbourg. Témérité ou inconscience, ancré à trois milles nautiques, Winslow attend le champion sudiste. Du sommet des falaises qui dominent le port une foule médusée se masse dans l'attente du combat. Le duel peut commencer. Pour beaucoup l'issue ne fait aucun doute. Auréolé de son prestige, sûr de sa supériorité Semmes se porte à la rencontre de sa proie d'autant plus facilement qu'il connaît bien l'avorton qui le brave. Durant la guerre contre le Mexique les deux hommes ont servi sur le même navire et partagé la même cabine. Semmes pense sans doute que le duel sera de courte durée. Il a raison.

On croyait tout connaître de cet affrontement immortalisé par Édouard Manet, mais c'était sans compter sur le talent de Serge Noirsain dont le livre constitue un aboutissement. Des contacts noués avec la grande historienne Ulane Bonnel, à l'occasion des fouilles menées sur l'épave de l'*Alabama*, en passant par son ouvrage de référence sur la flotte confédérée salué par l'Académie de Marine, Serge Noirsain est, sans nul doute, le mieux armé des auteurs français pour nous conter, sans concession, cet épisode survenu il y a cent cinquante ans. Puisant dans sa connaissance inégalée du conflit américain et s'appuyant sur une documentation considérable l'auteur nous livre ici, avec précision, un récit très complet servi par une remarquable iconographie.

Stève Sainlaude
Agrégé et docteur en histoire

¹ Ellicott J.M., *The Life of John Ancrum Winslow : Rear-admiral, United States Navy, who Commanded the U.S. Steamer « Kearsarge » in Her Action with the Confederate Cruiser « Alabama »*. New York, 1905.

INTRODUCTION

Ce sont indéniablement les Confédérés qui déclenchent les hostilités en bombardant un lieu et un bien appartenant au gouvernement fédéral américain. En 1841, le ministère de la Guerre achète à la Caroline du Sud un îlot situé au cœur de la baie de Charleston pour y ériger une redoute. Cette transaction fait donc l'objet d'un acte authentique contresigné par les deux parties. Depuis lors, cet îlot et cette redoute, en l'occurrence Fort Sumter, n'ont pas cessé d'émerger à un département du gouvernement américain.

En ordonnant le bombardement de ce fort (12 avril 1861), le président Jefferson Davis provoque délibérément le conflit pour forcer le gouvernement républicain, récemment installé, à adopter une réaction « musclée » qui attirera dans le camp des rebelles les cinq États qui persistent encore à ne pas faire sécession : la Virginie, l'Arkansas, le Kentucky, le Tennessee et la Caroline du Nord. Le 15 avril, après la reddition de Fort Sumter, Abraham Lincoln décrète la levée de 75 000 volontaires pour mâter la rébellion. Dans l'euphorie de ses premières victoires à First Manassas (Virginie) et à Wilson Creek (Missouri), en juillet et en août 1861, l'establishment sudiste ne pressent pas que ses deux premiers succès militaires ne sont que l'écran de fumée qui masque quatre ans de désastres militaires, politiques et sociétaux. Au lendemain des accords qui clôturent la première guerre mondiale, André Gide émet une pensée qui s'applique étrangement à l'avenir de la Confédération en dépit de l'issue favorable de ses opérations militaires au cours du printemps 1861 :

« Ce fut la boîte de Pandore d'où s'échappèrent par la suite nombre de maux dont nous eûmes bientôt à souffrir et dont nous n'avons pas fini de pâtir. »

Pourquoi ce conflit fratricide ?

Les archives des anciens États confédérés, celles du Congrès fédéral et les documents authentiques détenus par maints musées dans le sud des États-Unis attestent que pendant les vingt années qui précèdent la guerre, les acteurs politiques sudistes revendiquent au Sénat, à la Chambre et dans leur presse, le droit d'autoriser les propriétaires d'esclaves à les vendre et à les assigner à un travail obligatoire dans les nouveaux États et Territoires. Leur argument se fonde sur le statut de leurs esclaves, en substance celui d'un bien meuble que son propriétaire a le droit de transporter, d'aliéner ou de mettre travail partout au-dessous de la ligne Mason-Dixon (sous les 36°30 de latitude). Cette frontière socioéconomique et politique est fixée par le Compromis du Missouri en 1820, modifiée par le Compromis de 1850 puis réactualisée en 1854 à l'issue d'une véritable guerre civile au Kansas et au Nebraska.

Le vrai et l'unique motif des sécessions, le vice-président confédéré Alexander Stephens le définit clairement dans le mémorable discours qu'il prononce le 21 mars 1862 à Savannah. Son texte, qui ne manqua pas d'interpeller les consuls

étrangers sur place, ne nécessite aucun commentaire car il définit les vrais objectifs sociétaux des Sudistes :

« L'esclavage est la cause immédiate de notre rupture avec l'Union (...) Le Nègre n'est pas l'égal du Blanc et sa subordination à une race supérieure correspond à sa condition normale et naturelle. »

En revanche, le programme du Parti républicain vise à cloîtrer l'esclavage là où il existe afin de le résorber progressivement. Dans un premier temps, ce parti n'a pas les moyens d'imposer un programme radical en termes d'émancipation des esclaves car il lui faudrait emporter les voix des trois quarts des membres du Congrès pour réviser la Constitution dans ce sens. En 1860, l'élection de Lincoln draine dans l'opposition les partisans de l'extension de l'esclavage. Alors, deux factions s'opposent au sein du même pays : l'une se réclame de sa légitimité, l'autre d'un mouvement révolutionnaire. La victoire de Lincoln résulte pourtant d'une élection nationale tout à fait régulière à laquelle ont pris part les habitants des onze futurs États confédérés. En revanche, dans ces États, ce sont des conventionnels mandatés par le lobby du coton, qui votent la sécession. Refusant de se plier aux lois de la démocratie, ce lobby crée une république dissidente qui, elle, ne procède donc pas d'une élection populaire.

Après la reddition des armées confédérées, il naît dans le Sud un courant d'idée qui vise à ennoblir sa défaite en assimilant ce conflit à la lutte d'un peuple pour la défense des « droits de ses États » et surtout en reléguant l'esclavage des Noirs à un problème subsidiaire. Au cours de la décennie qui suit la fin des hostilités, les Sons of Confederate Veterans, en l'occurrence la future extrême droite sudiste, forgent leur propre version des causes de cette guerre : désormais, le Sud a subi la guerre, il ne l'a plus provoquée. Il a résisté pour se libérer des tarifs douaniers imposés par le Nord et pour entamer une politique commerciale basée sur le libre-échange. L'histoire dénonce aisément leurs mensonges. En effet, le 21 mai 1861, le Congrès confédéré décrète la hausse des tarifs en vigueur sous le régime fédéral et, le 14 avril 1862, ce même Congrès rejette un projet de libre-échange entre ses États et les nations européennes.

William C. Davis est le récipiendaire d'une dizaine de prix littéraires pour ses ouvrages sur la guerre civile américaine. Il s'est livré à de longues recherches sur les prémices de ce conflit et il en tire la conclusion suivante :

« Ni la compilation des débats qui eurent lieu au Congrès durant la décennie qui précéda la guerre ni la lecture de la presse du Sud et des discours prononcés par ses acteurs politiques révèlent des faits menaçant les droits des États du Sud, sauf l'esclavage. À cette époque, aucun politicien sudiste se plaignit de l'ingérence de Washington en matière de tarif, de construction de route, de milice, d'élection, de nominations à des postes civils ou militaires, de commerce extérieur ou de quoi que ce soit d'autre relatif aux droits des États. »

Stephen Mallory, le ministre de la marine confédérée, comprend vite que le succès éphémère de son cuirassé *C.S.S. Virginia* (ancien *U.S.S. Merrimac*) dans la baie d'Hampton Roads, en mars 1862, démontre l'incapacité des Rebelles à lutter

à armes égales avec la flotte fédérale en pleine mutation. En avril 1861, celle-ci compte moins d'une centaine de navires dont la moitié est en mauvais état ou court essentiellement à la voile, mais huit mois plus tard, elle aligne 140 steamers supplémentaires de tout tonnage. Ses escadres passent de 256 unités en octobre 1862 à 400 l'année suivante et à 600 à la fin de la guerre.

Si le bois abonde dans les États esclavagistes, tout le reste leur fait défaut car leurs fonderies, à l'exception des Tredegar Iron Works de Virginie, recourent à un outillage industriel souvent obsolète, en tout cas inadapté à l'usinage de machines à vapeur de plus de 300 CV. Jusqu'en 1860, les commanditaires sudistes du trafic d'esclaves achètent ou font construire leurs cargos négriers dans les chantiers navals nordistes parce qu'ils sont équipés d'infrastructures plus modernes et de cadres plus compétents dans le domaine de l'ingénierie. Jusqu'à l'aube du conflit, deux raisons majeures incitent les acteurs politiques esclavagistes à freiner leur sidérurgie :

1. Leurs opulentes récoltes cotonnières sont le moteur de leur croissance économique et leur permettent d'acquérir dans le Nord et à l'étranger les produits usinés qui leur font défaut, sans qu'il leur faille investir dans ces créneaux. Un exemple suffit à illustrer ce propos : en 1860, les États esclavagistes achetaient dans le Nord leurs produits finis en termes de chaussures et de textile. Cette carence se ressent douloureusement dans les rangs des armées rebelles dès le début du conflit car les uniformes en coton et les brodequins, dont le cuir est mal tanné ou mal corroyé, ne résistent pas plus d'un mois ou deux aux marches et contremarches de leur infanterie.
2. Les grands propriétaires terriens bloquent à l'industrialisation de leur société parce qu'ils craignent son impact sur l'esclavage et sur leur maîtrise des enjeux politiques. En effet, l'accroissement des ressources minières, métallurgiques et navales du Sud aurait attiré un prolétariat allochtone imperméable aux préjugés sociaux et raciaux qui prévalaient dans le Sud d'avant-guerre.

Deux anciens officiers de la marine rebelle confirment :

« Au début de la guerre », explique le *commander*² James D. Bulloch, « la Confédération ne comptait pas un seul chantier naval équipé d'une infrastructure capable de bâtir un croiseur de puissance modérée. »

Le *master* Thomas Scharff confirme : « Dans le Sud, il était impossible de trouver un seul endroit où l'on puisse en même temps recruter la main-d'œuvre qualifiée et se procurer le matériel nécessaire à la construction d'un vaisseau de guerre. »

Le 16 août 1862, le ministre Mallory décrit ces difficultés au président Davis :

« La pénurie de mécaniciens spécialisés, de fer, d'outillage et de chantiers navals bien équipés paralyse la mise en chantier de navires de guerre. »

² Dans la marine américaine de cette époque, un *commander* est un officier de marine qui occupe un rang suffisamment élevé pour commander un cuirassé ou un vaisseau de ligne.

Cette carence de main-d'œuvre dans la sidérurgie, la Confédération la doit au départ de la majorité des techniciens nordistes qui travaillaient dans ses yards et ses usines avant les hostilités, mais aussi à sa loi sur la conscription qui incorpore, dans ses armées, trop de charpentiers et de métallurgistes de la construction navale. Si la marine confédérée avait tenté de bâtir, dans ses ports et avec ses seules ressources industrielles, des croiseurs capables de rivaliser avec ceux qui sortaient des arsenaux nordistes, elle aurait rapidement cessé d'exister. La perte, la capture ou la destruction parfois immédiate de la plupart des cuirassés fluviaux que les Rebelles lancèrent à grand-peine caractérisent leur infériorité chronique en termes de savoir-faire maritime.

Après avoir exposé au Congrès son impossibilité matérielle de créer une flotte de guerre dans le Sud, Mallory obtient des fonds pour acheter en Europe, *des steamers du type le plus moderne, dotés d'un armement puissant et entièrement équipés pour le service en mer*. Sachant que la course à laquelle se livrent la France et la Grande-Bretagne dans le domaine maritime est bien antérieure à la prise de Fort Sumter, Mallory charge quelques-uns de ses officiers de se procurer en Europe des vaisseaux issus des plus récentes technologies navales.

Dès 1862, les difficultés qui paralysent la construction de navires de guerre confédérés en Europe ressortissent surtout à des problèmes politiques en raison de la position des pays européens et surtout de la France et du Royaume-Uni vis-à-vis des opposants américains. Le 14 mai 1861, la reine Victoria proclame la neutralité de son royaume. 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, signée le 16 avril 1856 par la France, le Royaume-Uni, l'Autriche, la Sardaigne, la Prusse, la Turquie et un peu plus tard par quarante autres nations à l'exception des États-Unis, les autres puissances n'émettent qu'une notification interdisant l'accès de leurs ports aux corsaires mais pas aux croiseurs des gouvernements américains et confédérés.

L'étiquette « corsaire », que certains auteurs francophones collent à Raphaël Semmes ou à son vaisseau, révèle leur méconnaissance fondamentale du statut de l'*Alabama* lors de ses escales dans les ports étrangers et surtout à Cherbourg. En effet, ces auteurs ignorent manifestement que la France et la Grande-Bretagne respectèrent scrupuleusement l'interdiction qui leur était faite de recevoir des corsaires rebelles ou nordistes dans leurs ports. 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, déterminé avant la délivrance de ce document. Semmes et quelques autres commandants de steamers sudistes furent admis dans le port de Cherbourg, de Calais ou de Brest parce qu'ils n'étaient pas des corsaires puisqu'ils émergeaient à la marine régulière de la Confédération.

Au Royaume-Uni, le respect de la Déclaration de Paris passe par son *Foreign Enlistment Act* de 1819 lorsque débute le conflit fratricide américain. 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. En Grande-Bretagne, dans ses colonies et au Canada, le système judiciaire tranche au cas par cas et ne se réfère qu'à sa jurisprudence en la matière. 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 Français et de 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 (...)

« Quelque temps 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. »

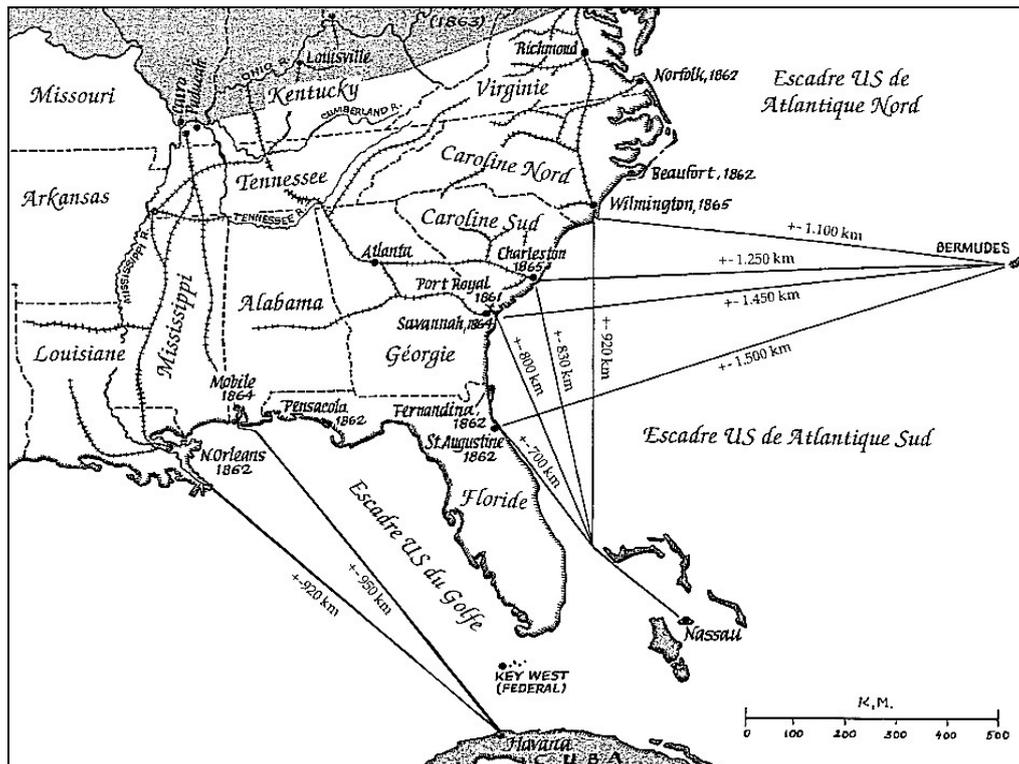
Le 10 juin 1861 à Paris, Napoléon III déclare que toute infraction à cette loi fera l'objet de lourdes sanctions ou de représailles. Néanmoins, dans son premier volume, Stève Sainlaude relève les démarches de l'Empereur en faveur des Confédérés malgré la profonde hostilité du Quai d'Orsay. En effet, l'auteur souligne que, dès le début du conflit, Édouard Thouvenel, le ministre des Affaires étrangères, se sent écartelé entre le devoir de neutralité de son pays et l'indicible pression de Napoléon III en faveur des insurgés sudistes. La scission de l'Union américaine s'inscrit déjà ou peu à peu dans le projet de l'Empereur de renforcer ou de réintroduire l'influence française sur le continent américain.

Quand éclate la guerre dite de Sécession (une appellation essentiellement francophone que ne reconnaissent pas les Américains), les pays neutres ont donc l'obligation d'empêcher leurs sujets de vendre des armes, des fournitures militaires et des vaisseaux de guerre aux belligérants. En revanche et parce qu'ils n'ont pas souscrit à la Déclaration de Paris, les gouvernements fédéraux et confédérés peuvent légitimement accueillir des cargos étrangers contenant ce que ladite Déclaration définit comme de la contrebande de guerre. Le récit qui suit décrit avec suffisamment de minutie les péripéties relatives à la construction et à l'évasion des croiseurs *C.S.S. Florida* et *Alabama* en Grande-Bretagne pour qu'il soit superflu d'exposer, dans cette introduction, les méthodes adoptées par les agents rebelles pour contourner le *Foreign Enlistment Act*.

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. Nous verrons que ce handicap engendra des confusions qui perturbèrent puis retardèrent la mise en service du croiseur *Florida* en Angleterre.

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.

Comme les forceurs de blocus opèrent depuis les principaux ports des côtes sudistes, la durée de leur périple dépend forcément de leur point de départ par rapport à leur port d'arrivée à Cuba, aux Bahamas et aux Bermudes. Pour d'évidentes raisons géographiques, le voyage entre la Caroline du Nord et Nassau (Bahamas) prend le moins de temps : entre cinquante et soixante heures. En sens inverse, les forceurs de blocus appareillent des Bahamas, 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.



Carte issue de *La Confédération sudiste, Mythes et Réalités*. (Éditions Economica, Paris, 2006)

Les agents qui assurent l'expédition du courrier sudiste le font suivre par l'une des nombreuses compagnies postales qui offrent un service régulier entre la Grande-Bretagne et ses Antilles. Nous n'avons relevé aucune compagnie assurant un service postal direct entre la France et les États-Unis pendant cette guerre, mais à l'époque, l'agence d'Auguste Havas en France et celle de Paul Reuter en Allemagne forment une sorte de duopole qui redistribue les actualités américaines glanées à Londres, aux Bermudes ou aux Bahamas. 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 de la mer 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.

À défaut de pouvoir emmener en Europe des marins originaires de leurs États, tous les commandants des croiseurs rebelles bâtis en Europe recourent à des mercenaires. Jusqu'à la fin de la guerre, ils racolent le gros de leurs équipages dans les bouges et les bas-fonds des ports du Royaume-Uni et aussi parmi le personnel cosmopolite qui sert à bord des cargos qu'ils capturent en mer. Seuls les officiers des croiseurs confédérés sont originaires du Sud. En conséquence, tous les commandants de ces croiseurs rompent des lances avec les autorités françaises et britanniques à ce propos et tous subissent forcément un taux élevé de désertions lors de leurs escales.

Se fondant sur les rapports relatifs aux déserteurs de l'*Alabama* et sur les souvenirs du lieutenant Arthur Sinclair, l'historien William Marvel relève que, sur les cent quatre-vingt-six hommes que compte l'*Alabama* au départ de l'île de Terceira, quarante-cinq désertent lors de leurs escales. Pour compenser cette formidable défection ainsi que la poignée de matelots déchargés du service actif pour des raisons médicales, Semmes recrute cinquante-six hommes sans qualification dans les ports où il se ravitaille en charbon et en vivres au cours de sa longue croisière. À Salvador de Bahia, par exemple, il quémande l'aide de la police locale pour endiguer une nouvelle vague de désertions à bord de son navire.

En dépit de ce qu'on lit sur certains sites Internet extrémistes, les hommes de l'*Alabama* ne sont donc mus par aucune idéologie et sûrement pas par la défense des prétendus droits d'un Sud qu'ils ne connaissent pas et dont ils n'ont que faire. Ils ne répondent qu'à l'attrait d'une solde nettement plus élevée que dans les autres marines et à la perspective de toucher une part sur leurs prises. William Marvel explique qu'au cours de leur croisière, les mercenaires de l'*Alabama* maugréent de plus en plus ouvertement parce que leurs prises ne recèlent pas le formidable butin que Semmes leur a fait miroiter pour les inciter à s'enrôler. Après la destruction du *Winged Racer*, le 10 novembre 1863, Semmes croit calmer ses hommes en leur distribuant les cigares saisis à bord de ce cargo. Outrés par ce « pourboire », les matelots les jettent à la mer en protestant qu'on leur avait promis beaucoup plus. Ne supportant pas qu'on lui tâte le pouls de trop près, le « patron » de l'*Alabama* dégrade quelques-uns des mécontents, prive de trois mois de solde quelques autres et fait mettre aux fers ceux qui ont eu le verbe trop haut.

Après avoir épluché le journal de bord de l'*Alabama* et lu les souvenirs de ceux qui servirent à son bord, Marvel observe que la coexistence ne fut pas toujours cordiale au sein des cadres du bâtiment. Ses officiers étaient tous des « gentlemen bien nés » qui ne frayaient pas volontiers avec la « plèbe graisseuse » qui opérait dans les soutes aux machines. Peu après son départ des Açores, l'*Alabama* résonne des premiers accrochages entre ceux qui donnent des ordres sans avoir une connaissance approfondie de la mécanique et ceux qui sentent le cambouis.

Lors de l'un de ces affrontements, Miles Freeman, le chef des machines, refuse d'obtempérer à un ordre du lieutenant McIntosh Kell parce qu'il le juge incompatible avec le bon fonctionnement de ses machines. Pour maintenir l'autorité de ses officiers et en particulier celle de Kell, son commandant en second, Semmes refuse d'entendre les arguments de Freeman et le met aux arrêts de rigueur.

La marine confédérée est la seule à avoir adopté des tenues grises en dépit de son règlement de 1861, qui prescrit le bleu foncé. Cette particularité uniformologique résulte d'un problème technique car, faute de pigments adéquats, la plupart des filatures sudistes sont incapables de teindre des tissus dans un bleu stable. Sachant que la compagnie londonienne Saul Isaac & Campbell était l'un des principaux fournisseurs d'uniformes confédérés, on peut supposer qu'elle livra ceux que contiennent les soutes du cargo britannique *Agrippina* lorsqu'il rejoint l'*Alabama* devant l'île de Terceira après son évasion de Birkenhead.

CHAPITRE 1

L'ENVOL DE L'ALABAMA ET SES CAMPAGNES

La construction et l'évasion du « 290 »

L'âme du *C.S.S. Alabama* est le Géorgien James D. Bulloch (1823-1901). À l'issue de quinze ans de services dans l'U.S. Navy, il en démissionne en 1854 pour diriger une compagnie maritime qui assure le service postal entre New York et La Nouvelle-Orléans. En 1861, après la sécession de l'Alabama, Bulloch intègre les forces navales rebelles avec le grade de *commander*. Le ministre Stephen Mallory le dépêche en Grande-Bretagne pour y acquérir des steamers et les armer en guerre. Entre 1862 et 1865, Bulloch négocia la construction des principaux croiseurs sudistes. En 1864, Colin McRae, le surintendant des finances confédérées en Europe, lui confie la supervision des derniers types de forceurs de blocus bâtis dans les chantiers navals britanniques pour le compte de la Marine confédérée. Comme il s'agit de bâtiments voués essentiellement au commerce, les Américains ne disposent d'aucun argument pour dénoncer leur construction.

Dès son arrivée en Angleterre le 4 juin 1861, Bulloch rencontre Charles K. Prioleau, le directeur de la compagnie Fraser & Trenholm dont les bureaux occupent deux immeubles jumelés au n°10 de la place Rumford à Liverpool. Cette compagnie est la branche britannique de John Fraser & Co. de Charleston, dirigée par George A. Trenholm, un homme d'affaires d'envergure internationale qui a hissé ces deux compagnies dans le premier cercle de l'import-export. C'est par leur entremise que les agents confédérés paient leurs armes et leurs navires en Europe. Pour faciliter leurs transactions, Prioleau aménage un bureau pour Bulloch dans l'immeuble qui jouxte le sien au n°10 de la place Rumford. Bulloch espérait opérer discrètement, mais le consulat américain de Liverpool l'épie dès son arrivée. Par un stupéfiant hasard, celui-ci se situait 22 South Water Street dans un petit immeuble tour qui fut détruit au début du XX^e siècle. Il contenait des bureaux et des commerces et jouxtait pratiquement le fleuve Mersey, à quelques minutes des bureaux de Fraser & Trenholm et des docks de John Laird. Sur son emplacement se dresse l'actuel Tower Building qu'un site Internet britannique inclut erronément dans les immeubles concernés par la guerre civile américaine.

Afin de contourner la neutralité britannique, Bulloch consulte Frederick S. Hull, un ténor du barreau de Liverpool. Celui-ci le reçoit dans sa résidence sise à l'angle de Rodney et de Duke Upper Streets, l'écoute et consent de tout mettre en œuvre pour interpréter, à son avantage, l'article 7 du *Foreign Enlistment Act* de 1819, qui interdit la vente d'armes à un belligérant. Pour se forger une complicité avec ses confrères du barreau, Hull rédige un texte dans lequel il argue de la lettre de la loi pour soutenir qu'un navire dépourvu de canons, quel que soit que son type de construction, peut être vendu à un belligérant. Deux de ses confrères confortent son point de vue. Hull prévient néanmoins Bulloch que le

Foreign Enlistment Act n'a pas encore été mis à l'épreuve et qu'il n'existe donc aucune jurisprudence en cette matière. Notons que les bureaux de Fraser & Trenholm, le consulat américain et l'immeuble de l'avocat Hull étaient inscrits dans un cercle d'environ un kilomètre de rayon.

C'est par Charles Prioleau, le président de Fraser & Trenholm de Liverpool, que Bulloch rencontre William C. Miller & Sons dans son chantier naval, situé lui aussi à proximité de l'immeuble de Fraser & Trenholm. William Miller est un ancien ingénieur de la Royal Navy, connu pour son expertise dans l'architecture navale. Il soumet à Bulloch le plan d'une corvette classique et les deux hommes signent un contrat pour la construction du sloop *Oreto* (futur *Florida*). Dès que Fraser & Trenholm avalise la transaction, Miller lève les couples du sloop en juin 1861. Sur ces entrefaites, Bulloch attend des fonds supplémentaires pour négocier la construction d'un second navire capable de tenir longtemps la mer.

Quand Bulloch apprend que le ministre Mallory lui a ouvert de nouveaux crédits par l'intermédiaire de Fraser & Co de Charleston, il prend langue avec John Laird et, le 1^{er} août 1861, ils signent un contrat visant à la construction d'une corvette à vapeur livrable dans les neuf mois. Laird fixe son prix de base à 47 500 £ et accepte que son paiement soit échelonné en cinq tranches dont la dernière se réglera à l'issue du premier essai satisfaisant. Sûr de son affaire, Laird ne juge pas utile d'inclure dans son contrat une clause commissoire dégageant sa responsabilité si une intervention politique bloque leur transaction.

Bulloch connaît les *Iron Works* que Laird a fondés en 1829 et dont les docks jouxtent le fleuve Mersey à Birkenhead, en face de Liverpool. Laird a acquis sa notoriété en assemblant les premières coques métalliques de canonnières bâties pour la Royal Navy. Le futur *Alabama* apparaît sous le chiffre « 290 » dans les papiers de Laird car il est la 290^e commande enregistrée par son entreprise. L'élévation des couples sur sa quille, dans le dock n° 4, requiert un délai supplémentaire car Bulloch exige que sa coque soit en bois parce qu'à l'époque et en haute mer, ce matériau s'entretient plus aisément que le métal. Comme Laird s'est spécialisé dans la construction de coques métalliques, il lui faut donc prendre le temps de se réapprovisionner en bon bois de charpente.

Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, les ponts et entreponts en bois des navires de haute mer résistent mieux et plus souplement au poids de l'artillerie embarquée. Il n'existe pas encore de produits protégeant efficacement les œuvres vives métalliques des effets de la rouille et du sel qui réduisent progressivement la vitesse d'un bâtiment. Ce n'est qu'un inconvénient mineur pour les flottes qui disposent de ports, mais il handicape les vaisseaux confédérés qui sont obligés de quémander l'accès à un bassin de radoub dans les ports neutres. En conséquence, les soutes des deux croiseurs rebelles en chantier doivent contenir et supporter des quantités de vivres, de munitions et de charbon anormalement élevées en raison de leurs longues croisières sans ports d'attache ouverts en permanence et des restrictions imposées aux navires des belligérants dans les ports britanniques.

Tandis que Miller & Sons dresse la carcasse de l'*Oreto*, Bulloch acquiert le steamer *Fingal* et force le blocus devant Savannah avec une cargaison d'armes et de fournitures militaires pour l'Armée du Mississippi. Bulloch monte directement à Richmond où, durant plusieurs jours, il entretient le ministre Mallory de leurs projets en Europe et évoque l'inertie d'un certain lieutenant James H. North,

chargé de faire construire un cuirassé de fort tonnage en France. Le 20 novembre 1861, Mallory conseille à Bulloch de regagner au plus vite Liverpool pour en extraire l'*Oreto* (futur *Florida*). Cette date et cette décision de Mallory vont générer un imbroglio qui perturba considérablement les Confédérés en Angleterre. Comme entre-temps, le blocus de Savannah s'est renforcé, Bulloch constate qu'il a peu de chance de s'en extraire avec son *Fingal* et qu'il doit modifier ses instructions et celles que Mallory a expédiées au lieutenant North dont la vanité, nous le verrons bientôt, va compliquer les choses. La lenteur du courrier pose un problème supplémentaire car il doit cheminer par Nassau pour arriver à Liverpool. Mallory avait envoyé North à Paris pour acquérir le cuirassé *La Gloire*. Cette mission échoue et North visite la France avec son épouse et ses enfants.

Pendant ce temps à Richmond, Bulloch et Mallory fulminent à propos de la situation précaire de l'*Oreto*. Pour accélérer sa mise en service, Mallory ordonne au lieutenant North de l'emmener sur-le-champ dans les eaux plus permissives des colonies portugaises. Ce contrordre vise à donner à Bulloch le temps de sortir de Savannah avec un forceur de blocus en partance pour les Bahamas, puis de gagner au plus vite Liverpool pour prendre le commandement du « 290 » (*Alabama*). Motivée par l'urgence, cette décision de Mallory inverse donc les affectations qu'il a précédemment signifiées à Bulloch et à North. Nous verrons que North prétendit n'avoir jamais reçu ce message et qu'il s'en tint au précédent.

Le 5 février 1862, le forceur de blocus *Annie Child* emmène Bulloch et les aspirants de marine E.M. Anderson et E.A. Maffitt à Nassau où ils embarquent de justesse un cargo en partance pour Queenstown (Irlande). Ils y arrivent le 8 mars 1862. Le surlendemain, ils traversent le chenal St. George qui sépare l'Irlande du Pays de Galles et prennent le train de Liverpool. C'est au cours de ce voyage que la colère étrangle Bulloch lorsqu'il aperçoit l'*Oreto* qui n'a toujours pas quitté son mouillage sur le fleuve Mersey. Il avait pourtant recommandé à Charles Prioleau, le directeur de Fraser & Trenholm à Liverpool, de faire en sorte que ce sloop gagne au plus vite la haute mer. Trois mois auparavant, Mallory avait confirmé les instructions de Bulloch en ordonnant au lieutenant North d'en prendre le commandement. North a-t-il été frappé par une incroyable inertie alors que l'*Oreto* n'attend que ses officiers pour gagner le large.

Un retour dans l'espace et le temps s'impose pour comprendre ce qui s'est passé. Le 9 janvier 1862, soit deux mois avant le retour de Bulloch à Liverpool, Prioleau écrit au capitaine Raphaël Semmes à Gibraltar pour lui suggérer d'extraire l'*Oreto* des eaux anglaises. La démarche de Prioleau s'inscrit dans le fonctionnement de la marine confédérée en Europe, qui prévoit de remettre le commandement d'un navire prêt à entrer en campagne à l'officier le plus haut en grade disponible sur place. Or, en janvier 1862, Semmes réunit tous ces critères, mais qui est-il et pourquoi est-il à Gibraltar ?

Il sort de West Point en 1826, termine des études juridiques en 1834, est promu lieutenant dans l'U.S. Navy en 1837 et sert sur les *U.S.S. Porpoise*, *Cumberland* et *Raritan*. À bord du *Raritan*, il partage sa cabine avec John A. Winslow, l'abolitionniste militant qui ruinera sa carrière devant Cherbourg. Après le conflit avec le Mexique, Semmes supervise les phares de la côte méridionale américaine. Il ne réagit pas quand son État d'adoption (l'*Alabama*) fait sécession le 11 janvier

1861 et il ne démissionne que le 15 février 1861, après avoir obtenu un grade supérieur dans la marine rebelle. Sa première mission consiste à se procurer des armes pour ses forces navales. Le 3 juin 1861, Mallory lui offre le commandement du *C.S.S. Sumter*, un trois-mâts barque à vapeur qu'un chantier naval de La Nouvelle-Orléans vient de convertir en raider de haute mer.

Avec ce bâtiment, Semmes détruit ou rançonne dix-huit cargos nordistes avant de relâcher à Gibraltar pour y remplacer ses chaudières. Ces travaux, il n'a pas les moyens de les financer en dépit des 16 000 dollars que lui attribue entre-temps Mallory par l'intermédiaire de Fraser & Trenholm de Liverpool. En outre, les entreprises locales sont peu enclines à travailler sur le *Sumter* car le consul nordiste local use de ses moyens financiers pour détricoter les sollicitations de Semmes. Le 7 avril 1862, un télégramme de James Mason, le commissionnaire confédéré à Londres, l'autorise à vendre le *Sumter* puisque les *U.S.S. Tuscarora* et *Kearsarge*, deux puissants steamers fédéraux, sont entrés en rade de Gibraltar ou évoluent à vue de son port. L'autorisation qui lui est donnée de licencier ses matelots arrange bien Semmes car le consulat américain à Gibraltar a accueilli près d'une demi-douzaine de marins du *Sumter*. L'historien William Marvel a extrait des archives américaines, leurs noms et leurs déclarations désabusées.

Pendant que Semmes désarme son bâtiment à Gibraltar, les événements dégénèrent à Liverpool. Durant le bref retour de Bulloch dans le Sud, Prioleau, le directeur de Fraser & Trenholm essaye de convaincre le lieutenant North d'embaucher un équipage sur place et de placer l'*Oreto* (futur *C.S.S. Florida*) sous les ordres d'un commandant britannique pour le sortir des eaux anglaises. Tenace dans son entêtement, North renâcle sous prétexte que Mallory lui a donné des ordres contraires. Las de ses vaines objurgations, Prioleau estime qu'il s'est assez démené et fait déposer chez North les instructions que Bulloch lui a remises avant son départ. Après avoir appliqué strictement les règlements au cours de sa carrière, North se trouve soudainement confronté à un dilemme. Faut-il suivre ce que Bulloch lui a prescrit avant son départ dans le Sud et dont il vient de lire la teneur ou faut-il obtempérer aux récentes instructions de Mallory ?

Semmes s'agite encore à Gibraltar quand lui parvient un télégramme de Prioleau qui lui demande de venir à Liverpool pour y prendre le commandement de l'*Oreto* puisque le lieutenant North ne s'y résout pas. Semmes lui télégraphie d'attendre son arrivée. Pour expédier ce message, il utilise le code secret qu'il a figolé avant d'embarquer sur le *Sumter*. Il a fondé ce code sur le dictionnaire d'Alexander Reid. Publié à Édimbourg en 1844, cet ouvrage est délaissé dans les États esclavagistes parce qu'il mentionne des accents toniques qui ne correspondent pas à leur langue parlée. Ce code recourt à trois mentions : le numéro de la page du dictionnaire, la lettre A ou B selon la colonne concernée, puis la position du mot recherché à partir du début de la page. Par exemple, le mot « prisonnier » se traduit par les mentions : 323, B, 15, qui signifient qu'il se trouve page 323, deuxième colonne, quinzième mot depuis le sommet de la page du dictionnaire.

Le 9 avril 1862 à Gibraltar, Semmes congédie ses derniers marins puis embarque avec ses officiers sur un vapeur en partance pour Southampton.

Les pages 15 à 28 ne sont pas accessibles sur ce site

CHAPITRE 2

L'ALABAMA ET LE KEARSARGE À CHERBOURG

- **11 juin 1864**

À 12 h 30, une corvette dont le gréement est anormalement puissant franchit la passe de l'Ouest entre la digue et le fort Chavagnac et met en panne à l'entrée de la rade de Cherbourg. Il s'agit de l'*Alabama*, il n'a plus approché un port sudiste depuis sa peu glorieuse victoire sur l'*U.S.S. Hatteras* en janvier 1863 au large des côtes texanes. On ne l'identifie pas tout de suite car son gréement ne correspond pas à son signalement.

L'avant-veille, à quelque 200 milles nautiques de Brest, son commandant a décidé d'accroître la puissance de sa voilure pour compenser l'usure de ses chaudières. À l'origine et comme sur la plupart des trois-mâts barque de l'époque, le mât d'artimon de l'*Alabama* ne porte pas de voiles carrées, mais une seule voile aurique enverguée sur une corne et une bôme d'environ quinze mètres. Pour développer plus de toile, Semmes a ordonné à ses hommes d'utiliser le matériel récupéré sur ses prises pour installer des vergues supplémentaires sur son mât d'artimon et leur faire soutenir une grand-voile, un hunier et un perroquet. Lorsque les points d'amure de l'*Alabama* se précisent dans la passe de l'Ouest, les observateurs français croient voir apparaître un puissant trois-mâts et pas la goélette confédérée décrite dans l'*Illustrated London News* en 1862. La plupart des illustrations récentes et anciennes qui dépeignent le combat sont donc erronées puisqu'elles représentent l'*Alabama* comme il était à l'origine, avec une voile aurique enverguée sur son mât d'artimon.

En vue de la rade, la chance sourit à Semmes au cap Lizard quand un pilote local lui offre de prendre la barre de son bâtiment et de le mener jusqu'au cap de la Hague en attendant qu'on lui permette de pousser dans le port. Tôt dans l'après-midi, un canot déborde du cuirassé *La Couronne* en rade de Cherbourg pour s'informer de ses intentions. L'officier français chargé de procéder à cette formalité vient en rendre compte à Jérôme Penhoat, le commandant du cuirassé. Il est accompagné par un gradé confédéré qui sollicite, au nom de Raphaël Semmes, l'autorisation de débarquer une quarantaine de prisonniers qui encombrant son bord. Il s'agit de matelots et d'officiers provenant du *Rockingham* et du *Tycoon*, deux cargos américains que Semmes a détruits deux mois plus tôt. N'étant pas habilité à souscrire à cette démarche, Penhoat assure son interlocuteur que sa requête sera communiquée immédiatement au vice-amiral Adolphe Dupouy, le préfet maritime de Cherbourg. En attendant ses instructions, il autorise l'*Alabama* à crocher ses ancres dans la rade.

D'après les archives du port de Cherbourg, l'*Alabama* y entre à 14 heures. Anticipant une réaction du consulat général américain à Paris, Dupouy télégraphie aussitôt au ministre de la Marine, Justin de Chasseloup-Laubat, pour s'enquérir de ses instructions. Dupouy a des raisons de s'inquiéter car il n'a pris ses fonctions

que depuis trois semaines et n'a pas été confronté aux tracasseries que deux autres croiseurs confédérés ont occasionnées à son prédécesseur, le préfet Octave de Chabannes-Curton.

Rappelons brièvement ces incidents qui remontent à une dizaine de mois.

Le 23 août 1863, la corvette *C.S.S. Florida* du capitaine John N. Maffitt croche ses ancres dans le port de Brest pour y « faire du charbon » et y débarquer les vingt-trois matelots américains du cargo qu'elle vient de détruire au large des côtes anglaises. Peu après, l'*U.S.S. Kearsarge* y relâche à son tour. Ce croiseur fédéral n'émerge pas de nulle part. Afin d'intercepter quelque steamer rebelle issu d'un yard anglais ou écossais, Gideon Welles, le ministre de la Marine fédérale, avait envoyé quatre autres croiseurs sur les côtes européennes : les *U.S.S. St. Louis, Niagara, Tuscarora* et *Sacramento*. Pour éviter d'être bloqué dans la rade de Brest par l'application de la règle dite des « vingt-quatre heures », le commandant du *Kearsarge* sort le premier du port et cabote en lisière des eaux françaises dans l'évidente intention d'attaquer la corvette rebelle dès sa sortie.

Dans son traité sur les *Droits et Devoirs des Nations Neutres*, Laurent-Basile Hautefeuille, le spécialiste de la législation maritime française en 1858, analyse les caractéristiques de la loi dite des « vingt-quatre heures » :

« La priorité est très importante. En effet, celui qui, étant le plus faible, désire éviter un combat, a un très grand intérêt à mettre la voile vingt-quatre heures avant son adversaire, parce que cette avance lui donne la presque certitude d'échapper à l'ennemi. L'usage adopté à cet égard est que le bâtiment entré le premier a le droit de sortir également le premier. Cependant, comme le retard qu'il mettrait à effectuer son appareillage ne peut retenir son ennemi dans le port pendant plus longtemps qu'il veut y rester, le commandant entré le premier dans le port n'ayant exprimé aucune intention de reprendre la mer le premier, le vaisseau entré le dernier qui désire sortir doit prévenir les autorités du port vingt-quatre heures à l'avance. Celles-ci font connaître la notification au vaisseau entré le premier afin qu'il n'ait à profiter du délai et user de son droit de priorité.

« S'il ne le fait pas, son ennemi peut mettre la voile pendant les vingt-quatre heures suivantes, mais s'il n'exécute pas son projet dans ce délai, il est dans la nécessité de faire une nouvelle notification et d'attendre un nouveau laps de temps de vingt-quatre heures. Le délai court non du moment de la notification du commandant, mais de celui de l'appareillage réel, lorsqu'il a eu lieu immédiatement. »

En raison de cette loi, le *Kearsarge* arpente en permanence les abords du port de Brest pour guetter la sortie du *Florida*. Il brûle donc beaucoup de charbon pendant que cette corvette sudiste guette le moment de filer en douce. Son commandant, le lieutenant Charles M. Morris, a l'intelligence de ne pas succomber aux démons de Semmes en termes de gloriole et il préfère attendre le moment propice à son évasion plutôt que de risquer son bâtiment dans un combat inutile. Le 23 ou le 24 janvier 1864, lorsque le hasard, le télégraphe ou des sympathisants locaux lui apprennent que le *Kearsarge* se réapprovisionne en

combustible dans le port de Cadix, le commandant du *Florida* en profite pour s'éclipser.

Le 31 octobre 1863, le même scénario se reproduit à Cherbourg, mais cette fois avec le steamer C.S.S. *Georgia* que les Confédérés ont mis en service sept mois plus tôt. Ce croiseur s'incruste longtemps dans la rade, trop longtemps au gré du prédécesseur de Dupouy, qui l'invite à reprendre la mer au plus tard le 15 février 1864, conformément à la récente loi révisant le statut des bâtiments de guerre d'un belligérant dans les ports français.

Revenons à Cherbourg, ce 11 juin 1864.

Tandis qu'à Paris on cherche à joindre le ministre Chasseloup-Laubat pour lui communiquer le télégramme de Dupouy, Semmes sollicite son entrée dans un bassin de radoub pour procéder à la refonte de sa corvette. Quoique son premier message soit toujours sans réponse, Dupouy en formule un second dans lequel il prie son ministre de lui faire savoir s'il y a lieu ou non d'accéder à la requête des Confédérés. Dans la soirée, Chasseloup-Laubat confirme que Semmes doit libérer ses prisonniers s'il veut bénéficier des infrastructures du port marchand. Informé de la présence de l'*Alabama* à Cherbourg, Napoléon III pressent des complications diplomatiques et, depuis sa résidence d'été à Biarritz, il enjoint son ministre de la Marine et celui des Affaires étrangères de le tenir au courant de l'évolution de la situation. La même effervescence électrise le consulat général américain à Paris : James O. Putnam, son vice-consul au Havre vient de lui télégraphier l'arrivée de l'*Alabama* à Cherbourg.

• 12 juin

Depuis Paris, Chasseloup-Laubat requiert le préfet Dupouy de vérifier si la corvette en rade est vraiment celle de Semmes et non le *Florida* qui réapparaît sous un autre nom avec une autre mâture. Nous avons vu que, trois jours plus tôt, Semmes avait modifié le gréement de son mât d'artimon pendant qu'il se trouvait en haute mer. Au cours de cette même journée, le lieutenant Kell se présente chez Dupouy pour solliciter l'accès de l'*Alabama* à un bassin de radoub et bénéficier des facilités qu'un port neutre accorde d'ordinaire à un navire en difficulté. Semmes motive sa requête en expliquant que *ses liaisons ont du jeu et ses chaudières requièrent de sérieuses réparations*. Après son entretien avec Kell, Dupouy télégraphie à son ministre pour savoir s'il est utile de constituer une commission d'experts afin de déterminer les réels besoins de l'*Alabama*. Dès son retour à son bord, Kell relate que Dupouy exige la libération des prisonniers américains avant de permettre à l'*Alabama* de faire réviser ses avaries. Comme la présence de ces prisonniers l'encombre, Semmes les confie à Édouard Liais, le vice-consul américain à Cherbourg. Entre-temps, Liais a prévenu William L. Dayton, le ministre plénipotentiaire américain à Paris. Dès réception du message, Dayton télégraphie à James S. Pike, le ministre des États-Unis aux Pays-Bas, de transmettre à John A. Winslow, le commandant du *Kearsarge*, l'ordre de quitter son mouillage sur l'Escaut à Flessingue.

Les pages 32 à 46 ne sont pas accessibles sur ce site

CHAPITRE 3

LA FIN DE L'ALABAMA, LE DÉBUT DU MYTHE

Le combat : 19 juin 1864

Il est presque 6 heures, l'*Alabama* s'éveille. Cinquante-cinq minutes plus tard, Miles Freeman, le chef de ses machines ordonne de chauffer ses chaudières. Cette activité distille une lumière qui dansote dans l'aube et incite le capitaine du yacht *Deerhound* et celui du cuirassé *La Couronne* à ranimer leurs propres feux.

À 6 h 55, une chaloupe du cuirassé *La Couronne* aborde ou hèle l'*Alabama* pour le prévenir qu'il l'escortera jusqu'à la limite des eaux françaises.

À 7 h 50, Semmes fait savoir au cuirassé qu'il va appareiller, puis celui-ci signale qu'il est prêt à le suivre.

Sur le continent, deux hommes se hâtent. Le consul Édouard Liais et William Dayton Jr., le fils du ministre plénipotentiaire américain à Paris, ont loué une carriole dans laquelle ils ont chargé un télescope pour suivre le combat depuis les hauteurs du cimetière de Querqueville, à six kilomètres à l'ouest de Cherbourg. Ils ne sont pas seuls car les premiers curieux se disputent déjà les meilleures places.

À 9 h 45, l'*Alabama* désaffourche et s'engage dans la passe de l'Ouest. Dès qu'il l'a franchie, il s'immobilise le temps de laisser son pilote local descendre dans la chaloupe qui l'attend à couple pour le ramener au port. Peu après 10 heures, la vigie de l'*Alabama* signale qu'à environ cinq milles au nord-est, elle aperçoit le *Kearsarge*, en plein chenal. Dans le même temps, le cuirassé *La Couronne* a doublé la corvette sudiste et tous deux naviguent de conserve jusqu'à l'orée des eaux françaises.

La montre du commandant français marque 10 h 30, mais il est déjà 10 h 50 sur celle de Winslow lorsque la corvette rebelle et le cuirassé français se saluent du pavillon. Le second rentre en rade car le préfet maritime veut à tout prix éviter la présence de *La Couronne* à proximité des deux antagonistes pendant leur combat à l'extérieur des eaux nationales. Le commandant confédéré file vers son destin, au Nord-Est. Sur son ordre, ses marins ont revêtu leur plus bel uniforme. Plus pragmatiques, ceux du vaisseau nordiste se préparent à combattre le torse nu ou dans leur tenue ordinaire. Juché sur un de ses canons, Semmes aurait harangué sa troupe à la façon d'un général de la Rome antique sur le point d'affronter une horde de barbares, mais il est probable que ce soit un de ses officiers qui lut le texte pendant que, les bras croisés, Semmes en mesurait les effets sur sa troupe :

« Une nouvelle occasion s'offre à vous de vous mesurer à votre ennemi depuis que vous avez coulé le *Hatteras* (...) Il n'est pas exagéré de dire que vous avez détruit ou contraint à la fuite sous des pavillons neutres, la moitié des navires de commerce ennemis qui parcouraient les mers au début de la guerre. C'est un exploit dont vous avez le droit de vous enorgueillir et dont votre patrie se souviendra. Le

nom de votre navire a acquis la célébrité dans toutes les nations civilisées. Laisserons-nous ce nom se ternir dans la défaite ? C'est impossible ! Rappelez-vous que vous allez combattre dans le Channel britannique où vos ancêtres se sont distingués dans le passé. N'oubliez pas qu'en cet instant, l'Europe entière vous regarde. Les couleurs qui claquent au-dessus de vos têtes sont celles d'une jeune république. Elles défient et combattent celles de son ennemi chaque fois qu'elles les rencontrent. Montrez au monde que vous êtes capables de les défendre. »

Dans ses mémoires, Semmes relate naïvement qu'un silence absolu prévalait pendant son exhortation. Comme son auditoire se compose surtout de frustes mercenaires imperméables à l'éloquence de la chaire, on imagine les grasses plaisanteries que des envolées napoléoniennes comme *l'Europe entière vous contemple* ou *votre patrie et le Channel où vos ancêtres se sont distingués* inspirent à ces soudards des mers qui ne sont là que pour se constituer une confortable pelote. Ils se moquent de l'avenir de leur prétendue « Cause », mais s'inquiètent certainement du sort que leur réserveront les Yankees en cas de défaite car leur presse n'arrête pas de surenchérir sur les peines que méritent les « pirates » de Semmes.

La mise en scène est donc parfaite, le spectacle peut commencer.

À Cherbourg, le public achève de s'installer, notamment sur les hauteurs du cimetière de Querqueville d'où il pourra suivre le combat avec des jumelles ou avec une longue-vue. La ville regorge de « gloutons optiques »³ venus de Paris et de la région pour assister à cette moderne naumachie. Cette foule se compose d'aristos, de bourgeois, d'artisans, de commerçants et de petites gens qui espèrent assister à la victoire de celui qu'ils appellent le « corsaire sudiste » parce qu'il colle à l'imagerie d'Épinal, si populaire sous le Second Empire. À l'écart de la foule, dans une barque de pêche amarrée à la digue, le peintre Édouard Manet esquisse les premiers traits de la toile qui immortalise le combat. Subjugués par l'imminence d'un spectacle qu'ils pressentent terrifiant, ces badauds ne veulent pas savoir que les couleurs qui s'agitent au mât d'artimon de la corvette confédérée exaltent la « douceur de vivre » dans une société articulée par la discrimination sociale et la primauté de la race blanche.

Le commandant du *Kearsarge* préside un office religieux à son bord quand, à 10 h 20, l'un de ses marins hurle : *Un steamer arrive, je crois que c'est l'Alabama !* En quelques minutes, ils sont tous à leur poste de combat. Winslow pense aussitôt aux instructions de son ministre à Paris : éviter à tout prix de dériver dans les eaux françaises au cours de l'engagement. Par précaution, il s'en éloigne de six à sept milles nautiques puis, à 10 h 50, vire lof pour lof en direction de l'*Alabama*.

Les pages 49 à 64 ne sont pas accessibles sur ce site

³ Clin d'œil au court-métrage de Jean-Louis Lapasse (1975) qui raille l'avidité de la foule à observer les événements les plus sanglants ou les plus spectaculaires.

CHAPITRE 4

L'AFFAIRE DE L'ALABAMA, UN DÉBAT FRANCO-FRANCAIS ?

La presse française commente le combat (juin - septembre 1864)

Dès que l'issue du combat se propage, les journaux français la commentent en fonction de leur famille politique. La *Patrie* du 21 juin 1864 s'apitoie sur le sort de l'*Alabama*, souligne le mauvais état dans lequel il a eu le courage de livrer bataille, mais ne s'interroge pas sur les raisons qui ont poussé Semmes à provoquer ce duel alors qu'il pouvait l'éviter en exigeant l'application de la loi des « vingt-quatre heures » dès l'entrée du *Kearsarge* dans les eaux françaises. En outre, le rédacteur en chef de ce journal mélange à dessein lâcheté et habileté quand il écrit que, grâce à sa plus grande vitesse, le *Kearsarge* esquiva les courageuses tentatives de l'*Alabama* de l'assailir à l'abordage. Il affirme même que l'*Alabama* domina le combat jusqu'à ce qu'il coule !

La presse conservatrice, en l'occurrence des journaux dont la diffusion est souvent locale comme le *Grenier*, le *Pays*, le *Limayrac*, le *Constitutionnel*, le *Journal d'Alençon*, le *Dufour* et le *Courrier de l'Ain* du 21 juin 1864, glorifient les hommes de l'*Alabama* et prétendent qu'ils combattirent pour *la défense de leur patrie, de leur honneur et de leurs convictions politiques*. Or, depuis l'évasion de ce croiseur, toute l'Europe sait qu'il est monté par un équipage mercenaire. Le *Pays* du 22 juin 1864 critique indirectement ses confrères de la presse de l'opposition parce qu'ils ne s'inscrivent pas dans son admiration pour le vaincu. C'est sans compter avec Adolphe Guérout de l'*Opinion Nationale*, qui excelle dans l'art de carboniser les magouilles des Confédérés en France. Ce patron de presse exerce une considérable influence sur le grand public car il dirige l'un des principaux organes de la démocratie sous le Second Empire. Du reste, les séquelles de ses pamphlets antiesclavagistes se ressentent encore douloureusement au sein du premier cercle de l'Empereur.

Le 30 avril 1864, soit près de six semaines avant l'apparition de l'*Alabama* à Cherbourg, il publie *Les Corsaires sudistes*, un éditorial issu de la plume acide d'A. Malespine, son rédacteur en chef. Ce texte dénonce l'implication directe ou sous-entendue de l'Empereur dans la construction, pour les Confédérés, de deux corvettes et de deux cuirassés dans les chantiers navals de Lucien Arman à Bordeaux. Les sources de Guérout sont irréfutables : des documents dérobés chez le constructeur et remis au consulat américain par un certain Trémont, le comptable qu'Arman vient de licencier. Guérout et John Bigelow (le secrétaire dudit consulat) s'apprécient et vouent la même haine à la société esclavagiste.

Les pages 66 à 74 ne sont pas accessibles sur ce site

CONCLUSION POUR SOLDE DE TOUT COMPTE

L’Affaire Semmes, 29 décembre 1865 - 7 avril 1866

Par opposition aux opinions critiques de la presse française à l’égard de Semmes, la gentry anglaise comble d’honneurs et offre même une épée d’apparat à celui qui a enrichi leur flotte commerciale en sabrant dans celle des « Yankees ».

Dans son article *Semmes Slept Here*, Charles Priestley pense que Semmes et le lieutenant McIntosh Kell logent à l’hôtel Kelway, 29 Queen Terrace, dès leur arrivée à Southampton. Maurice Rigby relate que, le jour même, le Dr James R. Ware prend en charge les blessés et les malades de l’*Alabama* dans le centre d’Art de Southampton avant de transférer ceux qui le désiraient dans un home réservé aux marins, dans Canute Road. Quant à Semmes, son statut d’officier supérieur lui vaut un traitement à la mesure de son grade et de sa notoriété. Il est gratuitement soigné par le Dr J. Wiblin qui succède au Dr Ware dans le suivi médical des rescapés de l’*Alabama* (voir photo avec Semmes et Kell en page XXVIII du portfolio des illustrations). Dans le même temps, une poignée d’aristocrates et de bourgeois fortunés organisent, pour les officiers de l’*Alabama*, une cérémonie dans la salle de musique de Weston, une petite localité en bordure de mer.

Dès que Semmes débarque sur le sol anglais, après son désastre à Cherbourg, le révérend Francis W. Tremlett s’accapare de sa personne. Dans sa paroisse de St. Peters à Londres, on le surnomme le « pasteur confédéré » parce qu’il a pris outrancièrement la défense de la société esclavagiste à l’issue de son long séjour à Baltimore, dans le Maryland. Non seulement il accueille Semmes dans sa somptueuse résidence de Belize Park, mais l’emmène avec sa famille dans un long voyage en Europe. Ils prennent notamment les eaux à Spa, visitent le site de la bataille de Waterloo, s’arrêtent longuement à Paris puis se reposent brièvement sur les rives du Rhin.

Cette paisible remise en forme n’a qu’un temps et, le 3 octobre 1864, Semmes embarque sur le *Tasmania* qui le rend à St. Thomas (Iles Vierges) où le vapeur *Solent* le prend en charge jusqu’à La Havane. De Cuba au port de Matamoros (frontière du Mexique avec le Texas) il n’y a qu’un pas qu’il franchit aisément avant de gagner Mobile (Alabama) après une épique traversée du fleuve Mississippi et de l’hinterland confédéré.

Le 16 janvier 1865, dès que Semmes se présente à Richmond, le ministre Mallory l’entretient longuement pour dresser le bilan des opérations de l’*Alabama* et considérer la situation de leurs forces navales intérieures. Le 10 février, le président Davis le promeut au rang de contre-amiral pour *services méritoires au commandement de l’Alabama* et, le 18 février 1865, Semmes prend ses quartiers sur le *C.S.S. Virginia II*. Ne pas confondre ce cuirassé avec le *C.S.S. Virginia I (ex-Merrimac)* sabordé en 1862. Ce second *Virginia* est le plus robuste des cuirassés qui opèrent sur le fleuve James. Il y retrouve Kell, son ancien second, qui a été promu capitaine et qui commande le cuirassé fluvial *C.S.S. Richmond*.

En ce premier trimestre de l’année 1865, la Confédération entame l’ultime spasme de sa descente aux enfers. En raison de l’accumulation de ses défaites

militaires dans l'Est, dans l'Ouest et dans le Trans-Mississippi, ses forces armées se réduisent à une peau de chagrin dont le cœur cesse progressivement de palpiter.

Les succès militaires de l'ennemi expliquent évidemment cette déconfiture, mais ils ne doivent pas masquer le séisme sociétal qui, depuis 1862, gangrène les ressources humaines des États rebelles. Dans notre ouvrage *La Confédération sudiste, mythes et réalités*, nous nous fondons sur des archives américaines dont l'authenticité est incontestable, pour analyser dans le détail le fléau de la désertion qui éreinte l'armée confédérée dès le début de la guerre. Le dégoût progressif des *Poor Whites* du Sud pour cette guerre s'explique dans la mesure où c'est l'oligarchie des planteurs qui l'a provoquée pour créer une république esclavagiste dissidente. Nous avons vu, en page 4, que le vice-président confédéré Alexander Stephens le proclame haut, fort et sans ambiguïté dans son *Cornerstone Speech*, le fameux discours qu'il prononce le 21 mars 1862 à Savannah. Les chiffres cités dans le tableau repris ci-après ne sont pas contestables puisqu'ils émanent des archives de l'armée confédérée. À la limite, on peut penser qu'ils sont inférieurs à la réalité car, par orgueil, les généraux qui les ont dressés étaient certainement enclins à minimiser une telle débâcle dans leurs unités. Quant aux désertions dans l'armée fédérale, leur pire taux date de décembre 1864 et ne s'élève qu'à 35,2% de ses effectifs, c'est-à-dire à 20 % de moins que dans le Sud⁴.

Désertions dans l'armée confédérée 1861-1865			
Dates des rôles	Effectifs incluant les permissionnaires, les malades et les déserteurs	Absences illégales et désertions	taux des désertions
31.12.1861	327 000.....	68 100	20,8 %
31.12.1862.....	450 000.....	145 500	32,3 %
31.12.1863.....	465 000.....	186 700	40,1 %
31.12.1864.....	401 000.....	204 800	51,0 %
01.04.1865.....	359.000.....	198 500	55,3 %

Le 3 avril 1865, saignée par les coups de boutoir de l'armée de Grant et surtout par un flot continu de désertions, l'Armée de Virginie septentrionale de Robert E. Lee évacue Richmond qui est devenue indéfendable. Comme il est hors de question d'abandonner l'escadre du fleuve James à l'ennemi, Semmes ordonne de couler ses cuirassés et de constituer une brigade navale d'infanterie avec les cinq cents hommes qui formaient les équipages des navires sabordés. Pendant la fuite du cabinet confédéré, il est hâtivement promu général de brigade à dater du 6 avril 1865.

Les pages 77 à 80 ne sont pas accessibles sur ce site

⁴ Kreidberg A.M. & Merton G.H., *History of Military Mobilization in the U.S. Army, 1775-1945*, p. 95. Washington D.C., 1955 ; Long E.B. & Long B., *The Civil War Day by Day, an Almanach 1861-1865*, p. 706. New York, 1971 : OR S.4, vol. I, pp. 822, 1176 ; vol. II, pp. 278, 380, 1073 ; vol. III, pp. 520, 989, 1161, 1182.

SOURCES DE CHAQUE CHAPITRE

INTRODUCTION

- Adams E.D., *Great Britain and the American Civil War*, vol. 1, pp. 93-6, 100, 110-11, 134, 157, 168, 174. Gloucester, U.K., 1925.
- Bulloch J.D., *The Secret Services of the Confederate States in Europe*, vol. 1, p. 22. Réédition de Burt Franklin Research & Source Works Series in « American Classics in History and Social Science 234 », New York, 1972.
- Cleveland H., *Alexander Stephens in Public and Private with Letters and Speeches during and since the War*, p. 718. Philadelphia National Publishing Co., 1866.
- Jenkins W.S., *Pro-Slavery Thought in the Old South*, passim. Chapel Hill, 1935.
- Journal of the Congress of the Confederate States*, vol. 1, pp. 820-1 ; vol. 5, p. 171. Bibliothèque du Congrès, 1904.
- Long R.E., *In the Shadow of the Alabama : The British Foreign Office and the American Civil War*, pp. 37-109. Naval Institute Press, Annapolis, Md., 2015.
- Marvel W., *The Alabama and the Kearsarge : the Sailor's Civil War*, pp. 65-6, 191-2, 219-24. University of North Carolina Press, 1996.
- Mountague B., *A Historical Account of the Neutrality of Great Britain during the American Civil War*, pp. 106-86. Longmans, Green, Reader & Dyer, 1870.
- Moore A.B., *Conscription and Conflict in the Confederacy*, pp. 13-4. University of South Carolina Press, 1924.
- Official Records of the Union and Confederate Navies (O.R.N.) : Series I (S. 1)*, vol. 2, p. 56. U.S. Government Printing Office, Washington D.C., 1894-1927.
- Proceeding of the Congress of the Confederate States*, vol. 65, p. 60. Library of Congress.
- Sainlaude S., *La France et la Confédération sudiste*, pp. 27, 34, 108-20, 180-90, 207-20 et *Le Gouvernement impérial et la guerre de Sécession*, pp. 13-31, 44-60. L'Harmattan, Paris, 2011.
- Scharff J.T., *History of the Confederate Navy*, vol. 1, p. 46. New York, 1887.
- Sinclair A., *Two Years on the Alabama*, pp. 268-9 & annexe : « General Muster Roll ». Lee and Shepard, 1895.
- Summersell C.G., *Journal of George T. Fullam*, pp. viii-xx, 6-11, 29, 115, 160. University of Alabama Press, 1973.
- Wise S.R., *Lifeline of the Confederacy : Blockade Running during the Civil War*, pp. 121-43. University of North Carolina Press, 1988.
- Yeams W.B., *The Confederate Congress*, pp. 186-8. Athens, 1960.

CHAPITRE 1 : L'ENVOL DE L'ALABAMA ET SES CAMPAGNES

- Adams E.D., *op. cit.*, vol. 1, pp. 106, 137-71 ; vol. 2, pp. 118-33.
- Bemis S.F., *Diplomatic History of the U.S.A.*, pp. 368-77. New York, 1954.
- Bennett J.D., *The London Confederates*, p. 84. McFarlan & Co. London.
- Blackett R.J.M., *Divided Hearts : Britain and the American Civil War*, p. 63. Louisiana State University Press, 2001.
- Bulloch J.D., *op. cit.*, vol. 1, pp. 56, 60-2, 101-2, 127-40, 149-50, 156, 226-46, 250-1, 275-6, 363, 414-9 ; vol. 2, pp. 106, 113, 130, 132, 142-3, 235-42.
- Butcher M.J., *Delivery Voyage of the Alabama*, in « A Chapter of Unwritten History », 29 juillet 1862 ; « Sea Breezes 62 ». Manuscrit produit par Miss Joan Butcher, arrière-petite-fille du capitaine M.J. Butcher,
- Case L. & Spencer W.F., *The United States and France, Civil War Diplomacy*, pp. 1, 14, 53, 67, 70, 77-125, 134-9, 205, 591. Philadelphia, 1970.
- Case of Great Britain and Laird before the Tribunal of Arbitration at Geneva*, vol. 3, pp. 411-3. Washington D.C., Government Printing Office,
- Edwards J. & Burrows P., *U.K. Heritage, A Civil War Tour of Liverpool*, American Civil War Round Table U.K., Crossfire n° 68, 2002.
- Fagan N., Bryan G. & Elston C., *A Century of Liverpool Lawyers*, Bluecoat Press, U.K., 2003.
- Goodrich A.M., *Cruise and Captures of the Alabama*, pp. 9-36. Minneapolis, 1906.
- Hoole W.S., *Four Years in the Confederate Navy, Career of Capt. John Low on C.S.S. Fingal, Florida, Alabama, Tuscaloosa & Ajax*, pp. 2-22, 37-76, 89. University of Georgia Press, 1964.

- Hussey J., *Cuisers, Cotton and Confederatees ; Liverpool Waterfront in the days of the Confederacy*, pp. 15-38. Countywise Limited, Birkenhead, 2009.
- Jenkins E., *Britain and the War of Union*, vol. 1, pp. 104, 154, 172, 174, 211, 227. Montréal, 1980.
- Lester R., *Confederate Finance and Purchasing in Great Britain*, pp. 67-76, 214-6. Charlottesville, 1975.
- Long M., *In the Shadow of the Alabama : the British Foreign Office and the American Civil War*, pp. 1-12, 23-4, 35, 38, 65, 68-9, 99, 102, 114, 149, 153-4, 158-9, 161, 164-5, 173, 184, 190, 193, 247. Naval Institute Press, U.K., 2015.
- Marvel W., *The Alabama and the Kearsarge : the Sailor's Civil War*, pp. 3-66, 113-16, 171, 173, 194. University of North Carolina Press, 1996.
- McKenna J., *British Ships in the Confederate Navy*, pp. 55-136. McFarlan, 2010.
- Meriwether C., *Raphaël Semmes*, pp. 115, 155, 158-80, in « American Crisis Biographies ». Philadelphia, 1913.
- Merli F.J., *Great Britain and the Confederate Navy*, pp. 74-95. Indiana University Press, 1970.
- Ibid, *The Alabama, British Neutrality and the American Civil War*, pp. 89-140. Indiana University Press, 2004.
- Milton D.H., *Lincoln's Spymaster, Thomas H. Dudley and the Liverpool Network*, pp. 5, 9-11, 32-4, 38-53, 57-8. Stackpole, 2003.
- Mountague B., *op. cit.*, pp. 339-49, 362-70.
- O.R.N.*, *op. cit.*, S. I vol. 1 : pp. 397-8, 414, 663-4, 681-2, 689, 771-4, 783-4 ; vol. 7 : pp. 48, 432, 465 ; S. II, vol. 2 : pp. 128, 130, 133, 167-72, 176, 184, 188, 206, 238; 381-4, 386 ; vol. 3 : p. 461.
- Owsley F.L. Jr., *C.S.S. Florida, her Building and Operations*, pp. 21-2. Philadelphia, 1965.
- Peters T., *Blockade Running in the Bahamas during the Civil War*, pp. 22-3. Historical Association of Southern Florida, May 5, 1943.
- Semmes R., *Memoirs of Service Afloat during the War between the States*, pp. 344-55, 402-3, 409-10. Baltimore, 1869.
- Sinclair A., *op. cit.*, pp. 10-22, 65-6, 262-3.
- Spencer W.F., *The Confederate Navy in Europe*, pp. 22, 25, 31, 37-42, 47-60, 64, 69, 89. University of Alabama Press, 1983.
- Summersell C.G., *C.S.S. Alabama, Builder, Captain and Plans*, pp. 3-36. University of Alabama Press, 1985.
- Taylor J.M., *Confederate Raider : Semmes of the Alabama*, pp. 98-108. Brassey's, 1994.
- Naval History Division (U.S.), *Dictionary of Fighting Ships*, vol. 2, pp. 495-6. United States Government Printing Office, Washington D.C. 1959-1991.
- Williams K.J., *Ghost Ships of the Mersey*, pp. 15-25, 34-5. Birkenhead Press Ltd.
- Wilson W.E. & McKay G.L., *James D. Bulloch, Secret Agent and Mastermind of the Confederate Navy*, McFarland & Co, North Carolina, 2012.

CHAPITRE 2 : L'ALABAMA ET LE KEARSARGE À CHERBOURG

- Barnard J., *Timbers of the Kearsarge*, pp. 145-8, in « Granite Monthly » n° 15 (mai 1893).
- Branham A.I., *Interview of Captain McIntosh Kell, June 1833*. Special Manuscript Collection Library, University of Alabama.
- Browne J.M., *Duel between Alabama and Kearsarge*, in « Battles and Leaders of the Civil War », vol. 4, p. 615. New York, 1888.
- Canney D.L., *Lincoln's Navy, the Ships, Men and Organization, 1861-65*, pp. 17, 60-1, 103, 172-3, 201-4. Conway Maritime Press, 1998.
- Case L. et Spencer W.F., *op. cit.*, pp. 509-15.
- Delaney N.C., *John McIntosh Kell of the Raider Alabama*, pp. 159-61, 166, 170, 174, 216-20. University of Alabama Press, 1973.
- Ibid, *Fight or Flee ; Semmes' Décision to Engage the Kearsarge*, in « Journal of Confederate History », pp. 26-8, vol. 4, 1989.
- Dubois-Feuillet V., *Quelques années de ma vie*, p. 274. Paris, 1894.
- Durden R.F., *James S. Pike, President Lincoln's Minister to the Netherlands*, pp. 341-64, in « New England Quarterly », vol. 29, n°3, 1956.
- Goodrich A.M., *op. cit.*, pp. 181-91.

- Hautefeuille L.B., *Droits et Devoirs des Nations Neutres*, vol. 1, p. 366. Guillaume & crts Paris, 1858.
- Hearn C.G., *Gray Raiders of the Sea*, pp. 223-6. Louisiana State University Press, 1992.
- Hussey J., *op. cit.*, pp. 48-50.
- Ingouf P., *Coulez l'Alabama*, pp. 19-20, 36-43, 51-5, 81. Cherbourg, 1979.
- Kell J.M., *Recollections of a Naval Life, Including the Cruises of the C.S.S. Sumter and Alabama*, p. 245. Washington, 1900.
- Long M., *In the Shadow of the Alabama : The British Foreign Office and the American Civil War*, pp. . Naval Institute Press, 2015.
- Marvel W., *op. cit.*, pp. 154, 232-49.
- McKenna J., *op. cit.*, pp. 136-44.
- Meriwether C., *op. cit.*, pp. 265-9.
- Milton D.H., *op. cit.*, pp. 99-103.
- Mountague B., *op. cit.*, vol. 1, p. 274.
- Morgan J.M., *Recollections of a Rebel Reefer*, p. 129. Boston, 1917.
- Navy Sources Online, « Old Navy » Archives. www.historyntral.com.
- Official Records of the Union and Confederate Navies*, *op. cit.*, S. I, vol. 3, pp. 3, 7-9, 13-5, 17-20, 37, 39, 50-1, 55, 58, 60-4, 67-70, 78-80,
- Owsley F.L. Jr., *op. cit.*, pp. 107-8.
- Priestley C., *The United States Minister's Son Sees the Fight Off Cherbourg*. Crossfire n° 96, August 2011.
- Sainlaude S., *op. cit.*, pp. 13-31, 44-7, 53-8.
- Sinclair A., *op. cit.*, pp. 247-53.
- Summersell C.G., *Journal of George Fullam, Boarding Officer of the Confederate Sea Raider Alabama*, pp. 192-93. University of Alabama Press, 1973.
- Taylor J.M., *op. cit.*, pp. 118-9, 195-209.
- Welles T., *Confederate Navy, Study in Organization*, pp. 124, 127-8. University of Alabama Press, 1971.

CHAPITRE 3 : LA FIN DE L'ALABAMA, LE DÉBUT DU MYTHE

- Browne J.M., *op. cit.*, pp. 619-23.
- Bulloch J.D., *op. cit.*, vol. 1, pp. 278-9.
- Dubois-Feuillet V., *Quelques années de ma vie*, pp. 275-9. Paris, 1894.
- Goodrich A.M., *op. cit.*, pp. 193-205.
- Hussey J., *op. cit.*, pp. 51-4.
- Ingouf P., *Coulez l'Alabama*, pp. 50-69. Cherbourg, 1979.
- Kell J.M., *Cruise and Combats of the C.S.S. Alabama*, in « Battles and Leaders of the Civil War », vol. 4, pp. 601, 607-12. The Century Co., New York, 1888.
- Ibid, *Recollections of a Naval Life : including the cruise of the Confederate steamers Sumter and Alabama*, pp. 247-8. Washington D.C., 1900.
- Leland W.G., *The Kearsarge and Alabama : French Official Reports, 1864*, pp. 114-22. American Historical Review, n° 23, octobre 1917.
- Marvel W., *op. cit.*, pp. 247-58.
- McKenna J., *op. cit.*, pp. 145-51..
- Meriwether C., *op. cit.*, pp. 263-87.
- Merli, *The Alabama, British Neutrality and the American Civil War*, pp. 141-57. Indiana University Press, 2004.
- Milton D.H., *op. cit.*, pp. 97-102.
- Mountague B., *op. cit.*, pp. 427-30.
- Official Records of the Union and Confederate Navies* (O.R.N.), *op. cit.*, S. I, vol. 2, p. 624 ; vol. 3, pp. 648-53, 664-5, 677.
- Parker W.H., *Recollections of a Naval Officer*, p. 341. Scribners Sons, 1883.
- Phare de la Manche* des 16 et 20 juin 1864.
- Sainlaude S., *op. cit.*, pp. 53-8.
- Semmes R., *op. cit.*, p. 761.
- Sinclair A., *op. cit.*, pp. 266-7.

Spencer W.F., *The Confederate Navy in Europe*, pp. 185-91. University of Alabama Press, 1983.
 Summersell C., *Alabama, Builder, Captain & Plans*, *op. cit.*, pp. 72-90.
 Ibid, *Journal of George Fullam*, p. 196.
 Taylor J.M., *op. cit.*, pp. 210-23.

CHAPITRE 4 : L'AFFAIRE DE L'ALABAMA, UN DÉBAT FRANCO-FRANCAIS ?

Blackburn G.M., *French Newspaper Opinion on the American Civil War*, pp. 117-21. Greenwood Press, London, 1997.
 Branham A.I., *op. cit.*.
 Browne J.M., *op. cit.*.
 Bulloch J.D., *op. cit.*, vol. 1, p. 287.
 Cullop C.P., *Confederate Propaganda in Europe, 1861-1865*, pp. 51, 122-3, 129. University of Miami Press, 1967.
Daily News du 27 juin 1864.
 Davis W.C., *The Cause Lost, Myths and Realities of the Confederacy*, pp. 51, 122-3, 129. University Press of Kansas, 1996.
 Delaney N.C., *John McIntosh Kell of the Raider Alabama*, pp. 10-22. New York, 1973.
 Ibid, *Fight or Flee ; Semmes' Décision to Engage the Kearsarge*, pp. 17-28, in « Journal of Confederate History », vol. 4, 1989.
 Goodrich A.M., *op. cit.*, pp. 207-16.
 Hussey J., *op. cit.*, pp. 54-9.
 Ingouf P., *op. cit.*, pp. 70-80.
 Marvel W., *op. cit.*, pp. 244-5, 259-65.
 McKenna J., *op. cit.*, pp. 150-51.
 Meriwether C., *op. cit.*, pp. 288-315.
 Merli F.J., *The Alabam ; British Neutrality and the American Civil War*, pp. 141-57.
 Milton D.H., *op. cit.*, pp. 101-2.
Official Records of the Union and Confederate Navies, S. I, vol. 3. *op. cit.* : pp. 59-63, 71-81 ; pp. 63-4 ; pp. 649-51.
 Sainlaude S., *op. cit.*, pp. 48-53.
 Sinclair A., *op. cit.*, pp. 287-91.
 Summersell C.G., *op. cit.*, pp. 96-101.
 Taylor J.M., *op. cit.*, pp. 210-3.
 Tucker S., Critique de *Confederate Raider : Raphael Semmes* de J.M. Taylor, in « The Journal of Military History », vol. 69, n°4, pp. 220-1. Octobre 2005.

CONCLUSION : POUR SOLDE DE TOUT COMPTE

Alabama Arbitration, Geneva 1872. République et Canton de Genève, Chancellerie d'État, 2004.
Appendix to the Congressional Globe : Containing Speeches, Important State Papers & the Laws of the 1st Session, 41st Congress, 1869 ; Speech of Charles Sumner, pp. 21-6. National Archives.
 Balch T.W., *The Alabama Arbitration*, p. 95. Harvard University, 1866-1927.
 Cushing C., *The Treaty of Washington, 1873*, pp. 26, 78-94. New York, 1873.
 Hearn C.G., *Papers Relating to Foreign Affairs accompanying the Annual Message of the President to the First Session, 39th Congress*, pt. 1, in « Gray Raiders of the Sea », pp. 302-5. L.S.U. Press, 1992.
 Merli F.J., *op. cit.*, pp. 42-3, 46, 191 (note 10). Indiana University Press, 2004.
 Montague B., *op. cit.*, pp. 371-402.
 Priestley C., *Semmes Slept Here*, in « American Civil War Round Table U.K. », n° 65, 2001.
 Rigby M., *U.K. People in the Civil War*, in « American Civil War Round Table U.K. », 2011.
 Russell Lord J. & C.F. Adams, *Official Correspondance on the Claims of the United States in Respect to the Alabama*, vol. VI, London, 1867.
 Taylor J.M., *op. cit.*, pp. 224-47.

INDEX

Les noms des navires sont en italiques. Les mentions *C.S.S.*, *U.S.S.* et *H.M.S.* suivent le nom des bâtiments de guerre confédérés, fédéraux et britanniques.

A

Académie navale d'Annapolis : 25.
Académie militaire de Louisiane : 78.
Açores : 10. 23-4, 32, 66.
Adams C.F. : 18-23, 70, 78-9.
Affaires étrangères américaines (Seward) :
19, 53, 78, 79-80. (voir aussi Dayton
W.L. : 32, 42, 47.)
Affaires étrangères britanniques ou Foreign
Office : 17, 19, 23, 70, 79-80,
Affaires étrangères françaises (Drouyn de
Lhuys) : 7, 31, 34, 38-9, 56.
Agrippina : 9, 21-2, 24-5.
Alabama Claims : 77-80.
Alabama-Henrietta : 17.
Alsdorf W. : 51.
Alphonsine Marie : 53.
Anderson E.M. : 13, 51.
Andersonville : 78.
Anglais & Angleterre (à l'exception de
Londres et des localités impliquant le
C.S.S. Alabama, voir Royaume-Uni).
Angra (île de Terceira, Portugal) : 24.
Annie Child : 13.
Antilles britanniques ou Caraïbes du Nord
(voir Bahamas) : 8, 21.
Araujo (d') M.A. : 80.
Arman L. : 7, 34, 65, 67.
Armstrong R.F. : 20, 25, 53.
Arnous-Rivière H. : 67.
Asherton W. : 22.
Autriche : 6.

B

Bahama : 20, 23-5.
Bahamas (Nassau) : 8-9, 13-6, 19-21, 23, 25,
67, 78.
Barcelona (CSS Alabama) : 24.
Barron S. : 34-35, 37, 44, 60, 71-2.
Benic : 38.
Bermudes : 8-9, 78.
Bickford J. : 51.
Birkenhead : 9, 12, 17-8, 57.
Blain W.A. : 21.
Blocus : 8-9, 11-2, 13, 15-6, 19, 32, 45, 67.
Bond F. : 23.
Boisnard et Grandmaison : 68.
Bonfils A. : 32, 38-9, 42, 45, 50, 68-69.
Bordeaux et L. Arman : 7, 34, 65, 67.
Branham A.I. : 36.

Braugan R. : 21.
Brésil : 6, 49, 67, 80.
Brest : 6, 29-30, 32.
Broderick R. : 21.
Browne J.M. : 35, 60.
Bruce F. : 79.
Buckley V. : 22-23.
Bulloch J.D. : 5, 11-5, 17-24, 44, 62-4, 71-2.
Bulloch I. : 64.
Bunting J.G. : 33.
Butcher M.J. : 21-5.

C

Cadix (Espagne) : 31-2.
Calais : 6, 32-3, 39.
Campbell W.P. : 33.
Canada : 6, 8-9, 20, 79
Canton C.S.S. : 44.
Cap Lévi et Cap Lizard : voir Cherbourg et
Cotentin.
Caroline du Nord : 8, 15, 32, 76-7.
Caroline du Sud : 3.
Chabannes-Curton (O. de) : 30.
Charleston (Caroline du Sud) : 3, 11.
Chasseloup-Laubat (J. de) : 29, 31, 33-5, 38-
9, 56-7, 68.
Cherbourg - Cap Lévi - Cap Lizard et
Querqueville : 1, 6, 13, 25, 29, 31, 33-9,
42-4, 46-8, 50, 52-7, 59-60, 64-70, 77.
Clare A.S. : 22.
Clarendon (W.F. Villiers de) : 78.
Cockburn A. : 80.
Collier R.P. : 22.
Collins E.K. Co. : 9.
Communications et courrier entre l'Europe
et l'Amérique : 8-9.
Compromis de 1850 : 3.
Compromis du Missouri 1820 : 3.
Confédération et Confédérés (États &
politique) : 3-5, 7-8, 16-8, 20, 22-3, 25,
27, 34, 45, 65-7, 74, 76, 79.
Confédérés (agents secrets en Europe) : 7-8,
11, 15-7, 21, 33, 67.
Congrès confédéré : 4-6.
Congrès fédéral : 3-4, 79.
Congress U.S.S. : 74.
Construction navale dans le Sud : 5.
Corsaires : 6, 19, 27, 39, 46, 48, 52, 56, 66,
73.
Costa (da) J. : 22.

Cotentin (côtes du) : 32-3, 36, 40, 43, 67.
 Coton sudiste : 4-5, 23.
 Courrier confédéré en Europe : 9.
Couronne (La) : 29, 35, 38-39, 43, 47, 56.
 Craven T.T. : 18.
 Crawford A.W. : 33, 40.
 Cuba : 8-9, 67, 75.
 Cunard Line : 9, 21.

D

Dahlgren : 50-2 & planches XIV-XV.
 Davis Jefferson : 3, 5, 25, 53, 75, 77.
 Davis W.C. : 4, 71.
 Dayton W.L. : 32, 42, 47.
 Déclaration de Paris : 6-7, 26-27, 35, 39, 46, 53, 66, 68. (voir aussi neutralité de la France et du Royaume-Uni).
Deerhound : 42, 47, 52-3, 56-9, 61, 67, 70.
 Déserteurs de l'*Alabama* et dans les armées confédérées : 10, 14-5, 26, 76.
Deux Jeunes Sœurs : 53, 68.
 Doucet A. : 53.
 Droits des États confédérés : 4.
 Drouyn de Lhuys E. : 33-4, 38.
 Dubois-Feuillet V. : 40, 42, 54.
 Dudley T.H. : 15-9, 21, 23.
 Duncan-Hamilton H. : 17.
 Dupouy A. : 29-31, 34-5, 38-40, 42-4, 54, 57, 67-9.

E

Edge F. : 45.
Enrica (voir Duncan Henrietta) : 17.
 Esclavage (voir Noirs)
 Espagne : 6.
 États-Unis (Washington) : 3, 5, 8, 19, 21, 25, 27, 31, 34, 37, 43, 63, 68, 77, 79-80.
 Evans J. : 25.

F

Fermanville (Côte française, voir Cherbourg) : 43.
 Feuillet O. : (voir Dubois Valérie)
Fingal : 12-3, 44.
 Fish H. : 79.
 Flessingue (Pays-Bas) : 31, 33.
Florida ou *Oreto* C.S.S. : 8, 12-4, 17-8, 20, 30-32, 34, 66-7.
 Forceurs de blocus (voir Blocus).
 Foreign Enlistment Act : 6-8, 11-2, 21-2. (voir Déclaration de Paris et neutralité)
 Fort Sumter : 1, 3, 6.
 France et Français : 6-8, 11, 13, 33-5, 38, 43-4, 65, 67, 76. (voir aussi Neutralité).
 Fraser & Trenholm : 11-5, 17, 22, 69.

Freeman M.J. : 10, 25, 47, 69.
 Fullam G.T. : 26, 52, 59.

G

Gallien J-F. : 43.
 Galt F.L. : 20, 26, 45, 49.
 Galveston (Texas) : 36.
General Lee C.S.S. : 66.
 Genève : 80. (voir aussi le chapitre Alabama Claims)
Georgia C.S.S. : 31, 66-7.
 Gibraltar (port) : 13-4, 19-20, 45, 58.
Gibraltar (forceur de blocus) : 15.
Gloire (La) : 13.
 Gosselin C. : 53
 Graham F.A. : 60.
 Grande-Bretagne (voir Royaume-Uni)
 Grant U.S. : 76, 79.
 Greensboro (Caroline du Nord) : 76-7.
 Grimball J. : 44.
 Guérout A. : 65-6.

H

Hague (Cap de La) : 29, 40.
 Halifax (Provinces maritimes du Canada) : 9, 20.
 Hamilton A. : 17.
 Hampton Roads (Virginie) : 4, 25, 74.
 Harding J. : 22-3.
Hatteras U.S.S. : 26-7, 29, 36, 47, 62, 72-3.
 Havas A. : 9, 67.
 Havre (Le) : 32, 68.
Hercules : 22-3.
 Higgs J. : 52.
 Hope A.B. : 17.
 Hotze H. : 23.
Hornet H.M.S. : 68.
 Howell B.K. : 20, 25.
 Hull F.S. : 11-2, 17.
 Hussey J. : 24, 72, 74.

I

Indes occidentales (voir aussi Nassau, Bahamas ou Antilles britanniques ou Caraïbes du Nord)
 Industries sudistes : 5-6.
 Ingouf P. : 44, 73.
 Inman W. : 9.
 Irlande : 13, 23, 66.
 Isaac (Saul) & Campbell : 10.
 Italie : 80.

J

Johnson A. : 78.
 Johnson R. : 79.

Johnston J.E. : 77-8.
Jones E.P. : 57-8.

K

Kansas-Nebraska : 3.
Kearsarge U.S.S. : 1, 14, 26, 31-45, 47-66, 68-74, 77.
Kell J.M. : 10, 21, 23, 26, 31, 36-7, 41, 43, 45, 49-50, 52, 59, 62, 71, 75.
Kelway Hotel (Southampton, Angleterre) : 75.

L

La Havane et Cuba : 7-8, 21, 23, 67, 75.
Laird J. : 11-2, 17-9, 21-2, 26, 57.
Lancaster J. : 42, 57-58, 61, 67.
Lee R.E. (forceur de blocus) : 67.
Lee R.E. : 76.
Liais E. : 31, 34-5, 37-8, 40, 47.
Lincoln A. : 3, 15, 53, 78.
Lisbonne : 67.
Liver Hotel (Liverpool) : 24.
Liverpool : 9, 11-25, 67-9.
Llewellyn D.H. : 26, 52, 58.
Londres : 8, 14, 16-24, 32, 37, 42, 45, 76-9.
Low J. : 15, 20-24.
Lutin : 53.

M

Maffitt E.A. : 13,
Maffitt J.N. : 15, 17, 20, 30.
Maguire M. : 16-7, 19, 21-2.
Malespine A. : 65-6.
Mallory S. : 4-5, 11-5, 17-8, 20, 24, 36, 44, 75.
Martha Wenzell : 27.
Mason-Dixon Line : 3.
Mason J. : 14, 53.
Matamoros (Mexique) : 75.
Mauger A. : 53, 68.
Maury W.L. : 67.
Marvel W. : 10, 14, 27, 53, 71.
McKenna J. : 50-1.
McQueen A. : 21-2, 24-5.
Melita : 20.
Meredith G. : 74.
Meriwether C. : 45, 50, 72.
Mersey (fleuve) : 11-3, 18, 23.
Meulnier (von) M. : 25, 44.
Mexique : 1, 13, 25, 32, 34, 67-8, 75.
Miller W.C. & Sons : 12.
Milton D. : 16.
Minna : 21.
Mobile (Alabama) : 75, 77.
Mocquart J-F. : 33.

Moelfra (baie de, Pays de Galles) : 23.
Morny C.A. : 33.
Morris C.M. : 30, 67.
Motley J.L. : 79.

N

Napier R. Co. : 9.
Napoléon III : 7-8, 31, 33-4, 39, 43, 56, 68.
(voir aussi neutralité de la France)
Nashville C.S.S. : 18.
Nassau (voir Bahamas).
Neutralité britannique et française : 6-7, 11-2, 21-2, 26, 30-5, 38-9, 44-6, 61, 66, 70, 74, 77, 79-80.
New York City : 11, 76.
Niagara U.S.S. : 30, 36, 67.
Noirs et esclavage : 4-5, 14-6, 18, 23, 32, 34, 36, 39, 65-6, 75.
North J.H. : 12-5, 17-20.
Nouvelle-Orléans (La) : 11, 14-5.

O

Ocmulgee : 28.
Oreto (voir *Florida*)

P

Page T.J. : 67.
Palmer R. : 22.
Paris : 7, 13, 29, 31-4, 37, 39, 42, 44-8, 56, 60, 69, 72, 75.
Parti républicain : 4.
Passmore W. : 21-2.
Pays-Bas : 6, 31.
Pays de Galles : 13, 23.
Penhoat J. : 29, 35, 38-9.
Pickering C.W. : 32, 45.
Pike J.S. : 31.
Portugal et Portugais : 13, 24-5, 32.
Praya (baie de) : 24.
Presse américaine : *Atlanta Constitution*, 37 ; *Claremont National Eagle*, 50 ; *Eatonton Georgia Messenger*, 37 ; *Memphis Daily Bulletin*, 78 ; *New York Times*, 76.
Presse belge : *Indépendance belge* : p. 69.
Presse britannique : Mentions générales : 10, 25, 36, 42, 45, 67. *Illustrated London News*, 29 ; *London Times*, 17, 45-6 ; *Singapore Free Press* : 27.
Presse française : Mentions générales : 25, 44, 67, 73. *Constitutionnel* ; *Courrier de l'Ain* ; *Dufour* ; *Grenier* ; *Journal d'Alençon* ; *Journal des Débats* ; *Limayrac* ; *Opinion Nationale* ; *Patrie* ; *Pays* ; *Siècle* : pp. 65-6.

Prioleau C.K. : 11-5.
 Prusse : 6, 25, 44, 51, 68.
 Pundt J.M. : 69.
 Putnam J.O. : 31.

Q

Queenstown (Irlande) : 13.
 Quiberon (France) : 67.

R

Rappahannock C.S.S. : 32-4, 39.
Raritan U.S.S. : 13.
 Recrutement de marins en Europe : 9-10.
 Redden H. : 22.
 Reuter P.J. : 9.
 Richmond (Virginie) : 8, 12-3, 25, 56, 76.
 Roberts E. : 21.
 Roberts J. : 51.
 Roberts W. : 58.
Rockingham : 28-9.
 Royal Navy : 12, 21, 26, 32, 51.
 Royaume-Uni (Grande-Bretagne, Canada, Australie et Bahamas) : 6-8, 11-8, 19-21, 23, 25, 30-1, 34, 43-5, 53-5, 67-9, 79-80.
 Russell J. : 19, 22-3, 70, 78-9.

S

Sacramento U.S.S. : 30, 36, 67, 69.
 Sainlaude S. : 1, 7-8, 34, 39.
 Salvador de Bahia (Brésil) : 10, 67.
San Jacinto U.S.S. : 53.
Saratoga U.S.S. : 32.
 Sardaigne : 6.
 Savannah (Caroline du Nord) : 3-4, 12-3, 15.
 Scharff T. : 5.
 Schroeder J. : 25, 44.
 Scopis F. : 80.
Sea Bride : 27-8.
 Seacombe (Angleterre) : 23.
 Seward W.H. : 53, 79.
 Semmes R. : 1, 5, 8-9, 13-5, 17-20, 22-32, 34-40, 42-54, 56-75, 77-8.
 Sherman W.T. : 77-8.
 Sinclair A. : 10, 20, 25-26, 41, 45, 48-9, 52.
 Sinclair G.T. : 44, 50, 68, 72, 74.
 Sinclair W.H. : 25, 44.
 Singapour : 27.
 Slidell J. : 33-4, 45, 53.
 Southampton (U.K.) : 14, 18, 20, 58, 69, 75.
St. Lawrence U.S.S. : 32.
St. Louis U.S.S. : 30, 36.
 Staempfli J. : 80.
 Stanley of Aberdeen (Lord) E. : 79.
 Stephens A. : 3, 76.

Stonewall C.S.S. : 36, 67.
 Suisse : 80.
 Sumner C. : 79.
Sumter C.S.S. : 14-5, 18, 20, 23-5, 40, 45, 58, 73-4.

T

Tarifs douaniers dans le Sud : 4.
 Taylor J.M. : 28, 73.
 Terceira (île portugaise) : 10, 22, 24, 32.
 Texas : 26, 36, 75.
 Thornton J.S. : 51, 59.
 Thouvenel E. : 8.
 Tocqueville (de) A. : 39.
 Townsend F. : 53.
 Tredegar Iron Works : 5.
 Tremlett F.W. : 20, 75.
 Trenholm G.A. : 11.
Trent H.M.S. : 53.
 Tribunal des prises : 45-6, 66, 68.
 Turquie : 6.
Tuscaloosa C.S.S. : 15, 27-8, 44.
Tuscarora U.S.S. : 14, 18, 21, 30.
Tycoon : 29.

U

Uniformes confédérés : 4, 10, 25, 40.
 U.S. Navy : 5, 11, 13, 25, 32, 44, 50, 77, 80.

V

Vengeur (Le) : 67.
 Victoria Grand Hôtel, Nassau Bahamas : 15
 Victoria (reine) : 6, 20, 53, 78.
 Villiers W.F. comte de Clarendon : 79.
Virginia C.S.S. : 5, 25, 74-5.
Vixen H.M.S. : 27.

W

Ware J.R. : 75.
 Washington (traité de) : 79.
 Washington D.C. : 19, 34, 42, 56, 77, 79.
 Welles G. : 18, 30, 32, 58, 60, 77.
 Weston (U.K.) : 75.
 Whittle W.C. : 44.
 Wiblin J. (Dr) : 75.
 Wilding H. : 16.
 Williams K.J. : 28.
 Wilson J.D. : 25, 51, 69.
Winged Racer : 10.
 Winslow J.A. : 1, 14, 31-36, 38-40, 42, 44-5, 47-53, 56-61, 64, 66, 68-9, 71-4.