

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

Préface de Stève Sainlaude

Professeur agrégé et docteur en histoire contemporaine,
enseignant à la Sorbonne (Université Paris IV)

Les Amis de Serge Noirsain - Bruxelles - Paris 2015

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

Copyright et droits d'auteur.

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.

The author has taken care to respect the copyrights on certain photos and illustrations. If, inadvertently, some errors or omissions have been made in this regard, persons or institutions concerned are invited to come forward so that we can rectify the mistake and join an erratum to this edition of this book. Which, we recall, has an essentially educational purposes and may be obtained free of charge from the author. When sending by mail, the shipping will be paid by the applicant.

contact@noirsain.net

DU MÊME AUTEUR

Le Rêve fracassé : le Sud aurait-il pu gagner la guerre sur le Pacifique ? (épuisé)

La Flotte européenne de la Confédération sudiste. (épuisé)

La Confédération sudiste : Mythes et Réalités. Éditions Economica, Paris, 2006.

Les Guerres indiennes du Texas et du Nouveau-Mexique 1825-1875. Éditions Economica, Paris, 2011.

Confédérés, Fédéraux, Mexicains et Français sur le Rio Grande pendant la guerre de Sécession : 130 pages, 13 cartes plus de 130 illustrations. Tirage à compte d'auteur sur papier couché, 2015.

La brigade française et la brigade internationale de la Nouvelle-Orléans pendant la guerre de Sécession : 70 pages, plus de 100 illustrations, cartes et tableaux. Tirage à compte d'auteur sur papier couché, 2019.

Je remercie le Dr Stève Sainlaude pour la relecture de ce texte, pour ses précieuses recommandations concernant la forme et le fond de cet ouvrage et pour ses encouragements à le publier.

Stève Sainlaude a obtenu le prix Napoléon III 2013 pour ses ouvrages *Le Gouvernement impérial et la Guerre de Sécession (1861-1865)* et *La France et la Confédération sudiste (1861-1865)*.

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	
NOTES ET RÉFÉRENCES DES OUVRAGES ET DES ARCHIVES UTILISÉES OU CITÉES DANS LE TEXTE		81
LES CARTES ET LES ILLUSTRATIONS	114	

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 manœuvre, 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

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.

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

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'émarger 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 mater 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 1861 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 abstraits, 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. »

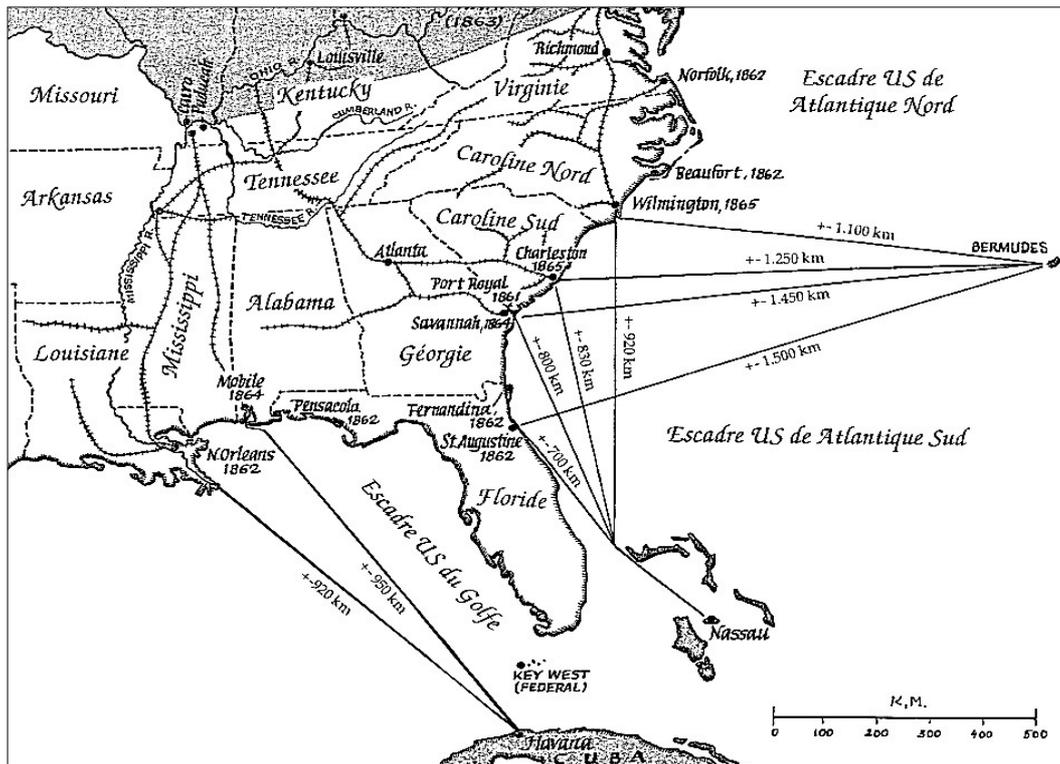
Le 10 juin 1861 à Paris, Napoléon III déclare que toute infraction à cette loi fera l'objet de lourdes sanctions ou de représailles. Néanmoins, dans son premier volume, Stève Sainlaude relève les démarches de l'Empereur en faveur des Confédérés malgré la profonde hostilité du Quai d'Orsay. En effet, 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 du Sud, 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 quémante 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 contreordre 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 aurait-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 au plus vite 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 sûrement 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 de ce dictionnaire.

Le 9 avril 1862 à Gibraltar, Semmes congédie ses derniers marins puis embarque avec ses officiers sur un vapeur en partance pour Southampton. Dès leur arrivée dans ce port, ils gagnent la banlieue de Londres pour y attendre leur nouvel ordre de mission et logent dans un petit hôtel sur Euston Square près de Bloomsbury. Sur

ces entrefaites, Fraser & Trenholm de Liverpool a racheté le *Sumter* pour le remettre en état afin de le réutiliser comme forceur de blocus sous le nom de *Gibraltar*. Beaucoup plus tard, l'un des déserteurs du *Sumter* communiqua aux services secrets américains une copie du rôle de son équipage, qui prouva qu'il se composait majoritairement de Britanniques qui traînaient dans les bas-fonds de La Nouvelle-Orléans jusqu'à ce que les rabatteurs de Semmes leur proposent d'alléchantes conditions d'embauche.

Revenons à Bulloch, le 11 mars 1862, après son retour à Liverpool. Il écoute les doléances de Prioleau à propos de North, puis invite énergiquement celui-ci à prendre tout de suite le commandement de l'*Oreto*. Comme North se pétrifie sur ses instructions initiales, Bulloch décide de remettre l'*Oreto* au lieutenant John N. Maffitt qui assure la liaison entre la côte sudiste et Nassau à bord d'une vedette rapide. Le départ de l'*Oreto* ne pose pas de problème car son commandant provisoire, un certain John Low, est un officier confédéré qui possède la nationalité britannique et les titres requis pour commander un navire. L'*Oreto* quitte Liverpool le 22 mars 1862 et Low rencontre Maffitt le 4 mai dans le Grand Hôtel Victoria à Nassau, pour lui remettre le commandement du bâtiment

Quelques mots sur ce John Low qui servit sur l'*Alabama* puis sur le *Tuscaloosa*. Après le décès de ses parents, il est recueilli par des membres de sa famille à Aberdeen (Écosse) puis à Liverpool. Dès ses seize ans, il s'engage la marine marchande britannique et est promu 1^{er} lieutenant en 1854. Sur les conseils de son oncle paternel, un riche négociant de Savannah, il l'y rejoint en 1856 et y crée une compagnie d'import-export en partenariat avec un ancien condisciple de la marine marchande britannique. Son entreprise prend vite une extension considérable grâce aux relations commerciales de son oncle.

Au début de la guerre, Low s'enrôle dans une unité montée de la milice de Caroline du Nord. Son expérience dans le domaine maritime n'a pas échappé à Bulloch qui connaît bien l'oncle de Low. Comme les forces navales rebelles manquent d'officiers expérimentés, Bulloch le signale au ministre Mallory et recommande de l'incorporer dans leur marine de guerre et surtout de l'envoyer à Liverpool car il jouit d'un statut extrêmement rare et particulièrement utile. Non seulement, il possède la double nationalité (américaine et britannique en raison de son lieu de naissance), mais il détient les titres britanniques qui l'autorisent à commander un navire immatriculé en Grande-Bretagne.

Entre-temps, le « 290 » a attiré l'attention des diplomates américains en Angleterre. À Liverpool, la surveillance des agents confédérés incombe au consul Thomas H. Dudley. Issu d'une famille de quakers, qui milite depuis plus d'une décennie en faveur de l'abolition de l'esclavage, ce juriste du New Jersey suscite l'attention de la presse de cet État en rachetant, de ses propres deniers, des Noirs libres que des Sudistes avaient enlevés et emmenés dans le *Deep South* pour les y revendre à prix d'or. Abraham Lincoln a entendu parler de l'intervention de Dudley en faveur de ces Noirs et, dès qu'il accède à la présidence, il lui propose le consulat de Liverpool en remerciement de son soutien électoral dans le New Jersey. Durant son séjour à Liverpool, Dudley résida successivement au 3 et au 6, Belvidere Road, Princes Park. Ces deux maisons existent encore et figurent parmi les immeubles classés de la ville.

Dès son installation à Liverpool, Dudley tâte le pouls de cette cité portuaire, épie les conversations dans les tavernes, sur les docks et même dans la « Maison du Marin » qui reçoit les marins sans emploi puis dresse son premier rapport à son consul général le 11 décembre 1861 :

« J'ai observé les agents confédérés sur place, ils achètent des armes et ils cherchent à armer des navires pour la pseudo-Confédération sudiste. Il est nécessaire d'employer un ou deux détectives dont les émoluments seraient imputés en frais de déplacements payables à ces individus. Il s'agit d'individus peu recommandables, mais ce sont les seules personnes que nous puissions engager pour ce genre d'affaire.

« Je suis persuadé que vous conviendrez avec moi que ce n'est pas un travail très agréable. Il convient donc de bien rémunérer ces gens-là. Leurs services nous coûteront 200 dollars. Le vice-consul H. Wilding et moi-même partageons la même opinion à ce sujet. Nos dépenses relatives à ce propos au cours de ces derniers mois confirment cela. La ville de Liverpool a beaucoup dégénéré, la perception de droits officiels ou non a fortement régressé, le volume du courrier et les autres occupations professionnelles a augmenté. Les démarches concernant les demandes de visas et de passeports, qui ne coûtent rien, requièrent les services d'un employé à temps plein. »

À la suite de ce rapport, le ministre plénipotentiaire américain à Londres lui permet d'engager le détective Matthew Maguire pour épier les agissements des agents de l'ennemi. Maguire est un retraité de la police locale, un dur à cuire très à son aise dans les milieux interlopes du port et de la ville.

Dans son ouvrage sur Dudley, David Milton note que Liverpool passait pour un « nid confédéré » parce que les forceurs de blocus y créaient des emplois et que des drapeaux sudistes flottaient sur maintes terrasses de la ville. Se fondant sur les archives américaines et sur les papiers personnels de Dudley, Milton démontre qu'en dépit de l'apparent enthousiasme de ce port pour la cause esclavagiste, beaucoup de ses habitants lui signalent les démarches effectuées par les agents confédérés et les cargos en partance pour les Bahamas avec des armes pour les troupes rebelles.

En outre, les sbires du détective Maguire glanent, parmi les pensionnaires de la Maison du Marin et dans les bas quartiers de Liverpool, de précieuses informations sur les desseins secrets des Confédérés. Cette Maison du Marin ouvre ses portes en 1852. Le bâtiment est détruit en 1974, mais à l'époque il était le refuge de marins sans emploi, qui y trouvaient le gîte, le couvert et des soins médicaux basiques à un coût très modéré. En outre, l'administration de ce bâtiment tenait un registre des noms et des qualifications de ses pensionnaires pour leur permettre de trouver plus vite un emploi. Les agents confédérés y recrutaient aisément des matelots qui attendaient un engagement.

En avril 1863, c'est-à-dire après la fuite du « 290 » (*Alabama*), Dudley compensera ce seul échec par un succès foudroyant. Grâce à ses enquêteurs, il neutralise la mise en service du *C.S.S. Alexandra*, un trois-mâts barque à vapeur flambant neuf que les agents sudistes avaient acheté par l'intermédiaire de la

compagnie Fraser & Trenholm de Liverpool et qu'ils comptaient armer en guerre à l'extérieur des eaux britanniques ou dans des eaux plus permissives.

Pendant l'automne 1863, Dudley remporte sa plus grande victoire. Se fondant sur les rapports circonstanciés du détective Matthew Maguire et de ses hommes de main, il convainc les autorités britanniques de procéder à la saisie de deux cuirassés en cours d'achèvement à flot dans les chantiers de John Laird à Birkenhead. Cet exploit se révéla une monumentale défaite pour les projets navals des Confédérés en Grande-Bretagne car la mise en service de ces deux cuirassés aurait pu contribuer au déblocage de plusieurs ports sudistes. Ce fut également une terrible déception pour Bulloch car nous verrons que le ministre Mallory le dessaisira du commandement de l'*Alabama* pour l'assigner au suivi de ces deux cuirassés pendant qu'ils étaient encore en chantier.

Revenons au « 290 » et aux soupçons que Dudley entretient à son sujet.

Trop d'ouvriers, d'employés et de fonctionnaires de la construction navale et trop de matelots sont impliqués dans tout ce qui gravite autour de cette corvette pour qu'elle ne suscite pas des questions et des bavardages. En outre, les fonds secrets américains ne lésinent pas quand il s'agit de délier les langues sur les docks et dans les bouges du port. Le 4 avril 1862 après avoir fait la synthèse des rapports du détective Maguire sur l'identité et la vraie destination du « 290 », Dudley constitue, pour son ministre à Londres, un épais dossier décrivant ses caractéristiques techniques et contenant les pièces administratives certifiant que les autorités espagnoles n'en ont jamais passé commande.

Comme les fuites à propos du « 290 » inquiètent Bulloch, il consulte Frederick S. Hull, son conseiller juridique, pour en évaluer les conséquences éventuelles. Hull maintient que, théoriquement, l'absence d'armement à bord du bâtiment exclut de l'assimiler à de la « contrebande de guerre », mais il conseille de le faire sortir au plus vite des eaux britanniques pour le soustraire à un éventuel revirement de la part du *Foreign Office* (Affaires étrangères britanniques). Le 15 mai 1862, le « 290 » émerge de son dock. Bulloch l'a provisoirement baptisé *Enrica*, la version hispanique du prénom de Henrietta N. Duncan, la nièce d'Alexander B. Hope, un ardent supporter du Sud au Parlement britannique et l'épouse d'Archibald Hamilton, un homme d'affaires londonien qui est entré en relation avec Bulloch dès le début des hostilités et s'est impliqué dans l'achat et le trafic d'armes pour la Confédération.

Le 11 juin, l'arrivée de deux lettres décontenance Bulloch. Dans la première, datée du 30 avril 1862, Mallory l'enjoint de superviser la construction de deux cuirassés armés dans les chantiers navals de Laird à Birkenhead dès que le « 290 » aura gagné les eaux internationales. Il s'agit des cuirassés dont nous venons de parler et dont le consul Dudley obtiendra la saisie pendant l'automne 1863. Dans sa seconde lettre, Mallory explique à Bulloch que sa mission à Birkenhead exige qu'il cède l'*Alabama* à Raphaël Semmes. Quand Mallory rédige ce courrier, il n'est pas au courant du chassé-croisé qui a abouti à la désignation du lieutenant John N. Maffitt au commandement du *Florida*. Ces péripéties, il les apprend un mois après le départ de ses deux lettres en raison des difficultés à acheminer rapidement ses dépêches en Grande-Bretagne et à recevoir celles qui en émanent. Le jour même de la réception de la missive de Mallory, Bulloch fixe à North un rendez-vous, au plus

tard le 13 juin dans les bureaux de Fraser & Trenholm à Liverpool, pour planifier l'évasion du « 290 » puisque North n'a plus la possibilité de commander le *Florida*.

Comme il déteste Bulloch, North refuse de se rendre à ses injonctions et lui rétorque par courrier ordinaire qu'il s'en tiendra aux instructions que le ministre de la Marine lui a prescrites personnellement. Celles-ci annoncent notamment la mise à sa disposition de 150 000 \$ pour couvrir ses frais durant sa croisière à bord du *Florida*. Certainement décontenancé quand Bulloch lui annonce le départ de ce croiseur, North ignore sciemment son invitation à le rencontrer, visite quelques chantiers navals en Écosse puis écrit au ministre Mallory : *Je suis prêt à prendre le commandement du bâtiment qui se trouve encore à Liverpool (le « 290 », futur Alabama) ou à surveiller la construction des navires en chantier à Birkenhead*. Or, c'est à Bulloch que Mallory vient de confier cette tâche. Sur ces entrefaites, Bulloch reçoit tout de même une nouvelle réconfortante : le 12 juin, les ingénieurs de Laird ont soumis le « 290 » à un premier essai satisfaisant en mer, le bâtiment ne réintègre son embarcadère à Birkenhead que le 12 juillet.

En revanche, le contexte politique évolue de plus en plus défavorablement pour les Confédérés. La presse britannique, majoritairement antiesclavagiste et extrêmement solidaire du commerce maritime, affiche presque constamment des articles ou des éditoriaux qui fustigent de plus en plus féroce la destruction de navires marchands par le *Sumter* de Semmes. En outre, Bulloch ignore encore que, le 9 juillet, le consul Dudley a écrit au contrôleur de la douane de Liverpool pour lui communiquer ses soupçons sur la réelle nature du « 290 » et sa véritable destination. Dans sa missive, Dudley a joint les premiers témoignages issus du milieu maritime, qui confortent la destination militaire de ce navire. Dans un premier temps, les membres de la commission de la douane anglaise rejettent la démarche américaine car les éléments avancés par Dudley leur paraissent insuffisants pour envisager la saisie du bâtiment.

Au cours de la semaine suivante, Bulloch apprend que, depuis le 23 juin 1862 et sur ordre de Charles F. Adams, le ministre plénipotentiaire à Londres (le poste d'ambassadeur n'a pas encore été créé), le sloop *U.S.S. Tuscarora* du capitaine Thomas T. Craven arpente l'espace compris entre le chenal St. George et l'embouchure du fleuve Mersey (côte occidentale anglaise) dans l'intention d'intercepter le mystérieux « 290 » ou n'importe quel autre vaisseau rebelle sorti d'un yard écossais ou anglais. Quelque huit ou neuf mois plus tôt, Gideon Welles, le ministre de la Marine fédérale, avait envoyé le *Tuscarora* à Southampton, sur la côte méridionale de l'Angleterre, pour empêcher le steamer *C.S.S. Nashville* de sortir du port ou pour le détruire en haute mer. Bloqué par la loi qui impose un délai de vingt-quatre heures entre le départ de deux navires ennemis ancrés dans le même port, le commandant du *Tuscarora* est contraint de renoncer à la proie dont il n'aurait fait qu'une bouchée.

Sur ces entrefaites, un nouvel imbroglio complique le scénario confédéré à Liverpool. À l'exception de l'extrait du message de Mallory, cité par le lieutenant North : *Vous commanderez le vaisseau construit par Bulloch*, Bulloch ne sait pas ce que le ministre a prescrit exactement à cet officier. Puisque Mallory lui a fixé une tâche spécifique à Birkenhead, Bulloch réprime sa mauvaise humeur quand il se voit contraint de satisfaire North en dépit de son aversion pour le personnage. Supposant que Semmes était encore aux Bahamas, Bulloch réécrit à North, entre-

temps rendu à Glasgow dans le cadre d'un autre contrat en cours, pour le presser de revenir d'urgence à Liverpool afin d'extraire le « 290 » des eaux britanniques.

En dépit de ladite urgence, North traîne encore en Écosse avant de rentrer à Liverpool, le 26 juin 1862. Pour souligner le peu de considération qu'il accorde aux instructions de Bulloch, North persiste à dédaigner son invitation à le rencontrer et, cette fois encore, lui répond par courrier postal ordinaire. C'était la meilleure chose à faire pour accélérer l'évasion du « 290 ». Bulloch conserve néanmoins son sang-froid et réitère son invitation en précisant que l'état du « 290 » et les modalités de sa sortie des eaux territoriales britanniques nécessitent un trop long développement pour qu'il soit exposé dans une lettre. Malgré tout, North attend encore une semaine avant de réagir. En revanche, le consul Dudley à Liverpool ne ménage pas ses efforts pour contrecarrer la sortie de l'*Alabama* car, le 27 juin 1862, il écrit la note suivante à son ministre à Londres :

« Dans deux ou trois de mes notes au ministère des Affaires étrangères à Washington, j'ai mentionné la canonnière qui est en construction chez Laird & Co dans leur yard de Liverpool. Comme je suis persuadé que ce vaisseau deviendra un corsaire du gouvernement rebelle, et que c'est mon devoir de faire tout ce que je peux pour l'empêcher de prendre la mer, je me rendis à Londres pour en discuter avec M. Adams. Je lui ai adressé mon rapport n°1 en annexe. Il a joint une copie de tout ceci à la note énergique qu'il a soumise à Earl Russell.

« M. Adams pense que le gouvernement (britannique) est mieux disposé à notre égard et que, maintenant, il fera tout ce qui est en son pouvoir pour nous satisfaire (...) et empêcher la mise en service de ce navire. Espérons qu'il s'y appliquera car ce navire causera beaucoup de dommages à notre commerce s'il évolue dans des zones éloignées de nos croiseurs (...)

« Ce navire est prêt à appareiller et, si on ne le saisit pas avant la fin de la semaine prochaine, le capitaine Bulloch en prendra le commandement. Ce navire entrera en service comme corsaire et n'essaiera pas de forcer le blocus d'un port sudiste. On dit que son armement consiste en onze canons de gros calibre. »

Ensuite de ce courrier, soit quelques jours avant le retour de North à Liverpool, Charles F. Adams, le ministre des États-Unis à Londres, sollicite l'ouverture d'une information judiciaire contre Laird, par les autorités britanniques, et produit les rapports de Dudley. En dépit de la précision avec laquelle le détective Matthew Maguire décrit le « 290 », le *Foreign Office* (Affaires étrangères britanniques) rétorque à Adams que le conseiller juridique de la douane de Liverpool maintient qu'il ne peut retenir aucune charge contre ce bâtiment puisqu'il n'est pas armé en guerre.

Que fait et que devient Semmes pendant que Bulloch et North s'affrontent épistolairement et que les espions américains tissent leur toile à Liverpool ? Opérons un bref retour dans un passé récent : le 13 ou le 14 avril 1862, Semmes et ses officiers quittent Gibraltar sur un cargo britannique qui les dépose à Southampton le 20 avril. Semmes et quelques-uns de ses officiers logent chez le Francis W. Tremlett, le vicaire de la paroisse de St. Peters, notoirement connu pour

ses prêches antiabolitionnistes. Dans l'immédiat, l'ancien état-major du *Sumter* reste sur place. Le 19 mai 1862, Semmes et deux de ses officiers s'embarquent sur le *Melita* qui les rend aux Bahamas le 8 juin. En entrant dans l'Hôtel Victoria à Nassau, Semmes tombe nez à nez avec les lieutenants John Low et Arthur Sinclair qui lui remettent un pli daté du 2 mai, dans lequel le ministre Mallory lui attribue le commandement du « 290 ». Le 15 juin, en attendant de trouver un cargo en partance pour la Grande-Bretagne, Semmes décrit à Mallory ce qui s'est passé depuis qu'il a dû abandonner le *Sumter* à Gibraltar :

« En arrivant à Londres, on m'a dit que le *Florida* (...) se trouvait à Nassau. Quand le commandant Bulloch m'a informé que vous lui aviez donné le commandement du second navire en chantier (l'*Alabama*), il ne me restait qu'à retourner dans nos États (...) Bulloch me proposa (...) de me céder l'*Alabama*, mais je jugeai inopportun de déroger à vos ordres. Étant à Londres, j'y ai appris que de nouveaux vapeurs vont bientôt embarquer des armes pour la Confédération (...) Alors, au lieu de renvoyer mes officiers dans le Sud, je les ai laissés en Angleterre pour qu'ils puissent commander ces nouveaux bâtiments (...) Je m'embarquai ensuite avec Kell et le lieutenant Galt sur le *Melita* (...) Cette décision fut opportune car elle maintint mes officiers à Londres et je les prendrai sur l'*Alabama*.

« Conformément à vos ordres me plaçant au commandement de ce navire, je retournerai au plus vite en Angleterre où le commandant Bulloch et moi-même unirons nos efforts pour préparer l'*Alabama* à gagner la haute mer. Je garderai avec moi le lieutenant Kell, le Dr F.L. Galt, le lieutenant Howell ainsi que le lieutenant Stribling qui arrivèrent à Nassau quelques jours avant moi, à bord du *Bahama* chargé d'armes et de munitions pour la Confédération.

« Lors de mon entrevue avec le lieutenant John N. Maffitt (à Nassau), je l'ai autorisé à garder avec lui le lieutenant Stribling qui lui servira de commandant en second sur le *Florida* (...) M. Stribling sera remplacé par l'aspirant Armstrong que j'ai rappelé de Gibraltar où je lui avais confié la garde du *Sumter*. Ce sera une affaire très délicate de sortir l'*Alabama* des eaux britanniques sans éveiller la suspicion de M. Adams (...) car ses espions sont très vigilants. Nous devons donc exclure de l'armer en guerre dans un port britannique. »

Comme il ne sait pas quand il s'extraira des Bahamas pour retourner en Grande-Bretagne, Semmes conseille au lieutenant Arthur Sinclair de profiter d'une opportunité inespérée : le commandant d'un navire de guerre anglais lui offre de monter à son bord et de gagner immédiatement Halifax (Canada) afin d'y trouver un steamer en partance pour l'Angleterre. Sinclair arrive le premier à Liverpool le 8 juillet 1862 et remet à Bulloch le pli dans lequel Semmes recommande de filer sur-le-champ avec le « 290 » et de prévoir un lieu de rendez-vous avec le cargo contenant son charbon et son armement. Comme ce message démêle l'écheveau des précédents malentendus, Bulloch éclaire North sur sa temporaire éviction d'un commandement sur un croiseur. Cependant, Bulloch a beaucoup trop de fers au feu pour s'amuser du dépit de celui qu'il méprise.

La réception définitive du « 290 » étant fixée pour la fin juillet, il lui faut trouver tout de suite un vapeur pour transporter les fournitures militaires et les canons du « 290 ». Le 16 juillet 1862, il achète l'*Agrippina* pour 1 400 £ et choisit une autre vieille connaissance pour le commander : Alexander McQueen, un capitaine de la marine marchande. Celui-ci accepte de recruter treize marins, théoriquement pour la Guyane britannique, et d'embarquer 350 tonnes d'anthracite ainsi que l'armement du « 290 », que Bulloch a entreposé dans un dock du port de Londres. Le coût de cette cargaison s'élève à 13 437 £ pour les équipements ; 2 500 £ pour les canons ; 1 100 £ pour les petites armes et 616 £ pour le reste, soit un montant total de 17 653 £ (environ 1 460 000 £ actuels)³. Le chargement de ce matériel s'opère dans la plus complète opacité puis McQueen se tient prêt à appareiller dès que Bulloch lui en intimera l'ordre.

Sur ces entrefaites, Bulloch a sélectionné les premiers officiers du « 290 » tout en sachant qu'il devra en remettre le commandement à un officier de la marine marchande britannique jusqu'à ce qu'il accède aux eaux internationales. Le plus délicat est de dénicher quelqu'un avec qui les Confédérés puissent être de connivence. C'est par l'intermédiaire d'un ami commun que Bulloch renoue avec le capitaine Matthew J. Butcher, un officier de la réserve navale britannique et un ancien commandant de la Cunard Line, la principale compagnie transatlantique britannique dont nous avons parlé. Ils se sont connus autrefois à La Havane et Bulloch sait qu'il tient l'officier idéal qui lui permettra de sortir le « 290 » des eaux britanniques sans transgresser la loi anglaise. Butcher et Bulloch prennent langue le 20 juillet et, après avoir jeté un coup d'œil sur et dans le bâtiment, le premier accepte la mission qui lui est proposée, mais également de recruter un équipage pour la théorique destination des Antilles britanniques. Le jour même et tout à fait par hasard, le *Minna*, en provenance des Bahamas, accoste les quais de Liverpool avec John Low à son bord. Bulloch se réjouit du retour de cet officier d'élite qu'il incorpore sur-le-champ dans les cadres du *C.S.S. Alabama*.

Le 21 juillet 1862, Charles F. Adams, le ministre plénipotentiaire des États-Unis à Londres, dépose une plainte pour une infraction au *Foreign Enlistment Act* commise par un sujet britannique. Dudley, son efficace consul à Liverpool, a peaufiné le dossier avec le soin et la rigueur que l'on imagine et l'a intitulé « Passmore Affidavit ». Il contient les déclarations circonstanciées de William Passmore, un vétéran de la Royal Navy, qui intéressait beaucoup les Rebelles en raison de son expérience sur les vaisseaux de guerre. Les agents confédérés avaient tenté de le convaincre de signer un engagement en contrepartie d'une solde mensuelle de 4,10 £, en l'espèce beaucoup plus que celle que consentaient les armateurs britanniques. D'autres témoignages alourdissent ce dossier : celui du charpentier de marine W.A. Blain qui a aménagé les cabines de la corvette et ceux de Richard Braugan et de Richard Broderick, deux maîtres charpentiers qui travaillent dans les chantiers navals de Laird à Birkenhead et qui, apparemment ne sympathisent guère avec les agents confédérés.

Trois jours plus tard, l'un des espions du détective Matthew Maguire apporte à Dudley des témoignages supplémentaires : le charpentier Edward Roberts déclare que Butcher, le capitaine du « 290 » parle ouvertement des objectifs militaires du

³ D'après le *Measuring Worth System - GDP Deflator* situation 2015 sur Internet.

navire. Les marins Henry Redden, John da Costa et Allen Clare affirment sous serment que ledit capitaine leur a fait miroiter la part qu'ils toucheraient sur les prises s'ils s'engageaient. D'après William Passmore (*Passmore Affidavit*), les trente matelots qui sont à bord du « 290 » racontent que leur départ est fixé au 29 juillet. De plus, lors de l'enquête menée par les fonctionnaires de la Douane, Laird commet l'erreur d'admettre que son « 290 » est un croiseur dont l'Espagne lui a passé commande. En conséquence, le *Foreign Office* ordonne une seconde enquête. Le 25 juillet, celle-ci confirme que le « 290 » ne contient aucune arme et aucun canon. Le consulat américain ne se décourage pas pour autant et le détective Maguire réussit à infiltrer l'une de ses gouapes sur le bâtiment et celle-ci relate que Bulloch y donne ses directives comme s'il en est le maître.

Subodorant un revirement de la part des autorités britanniques, Bulloch rédige trois notes. Dans la première, il prescrit au capitaine McQueen de gagner l'île de Terceira avec l'*Agrippina* et de l'y attendre. Dans sa seconde, il requiert l'officier payeur de l'*Alabama*, de vérifier le conditionnement des soutes de l'*Agrippina* et de convaincre les matelots de ce cargo de s'enrôler sur le « 290 ». Dans sa troisième note, il prie le capitaine Butcher de se tenir prêt à appareiller avec le « 290 » à n'importe quel moment et lui mentionne la route secrète qu'il devra emprunter pour gagner l'île de Terceira. Ensuite, Bulloch charge John Low, dont nous venons de parler, de louer le remorqueur *Hercules* pour charger sur le « 290 » les petits équipements qui traînent encore sur le quai.

Interprétant les atermoiements du *Foreign Office* comme un laisser-faire en faveur des Confédérés, Adams, le ministre américain à Londres recourt à Robert P. Collier, un éminent avocat du barreau londonien. Celui-ci peaufine le dossier préparé par Adams et le fait déposer chez Lord Russell avec une note le prévenant que les infractions du « 290 » à la neutralité de la Grande-Bretagne lui coûteront cher si elle le laisse filer. Même s'il ne souscrit pas immédiatement aux arguments de ce dossier, l'Office des Douanes le communique au procureur John Harding.

Les sources divergent sur les motifs de l'inertie de ce procureur entre les 26 et le 28 juillet. Soit il n'aurait pas donné suite au rapport des Douanes en raison d'une soudaine attaque cardiaque, soit son comportement suspect ou volontairement laxiste aurait incité le *Foreign Office* à le destituer et à transmettre l'affaire au procureur général William Asherton et à l'avocat général Roundell Palmer. Dans le cercle très restreint des membres du *Foreign Office*, ces deux hauts fonctionnaires laissent entendre que le « 290 » va être saisi. Ce revirement de leur administration résulte peut-être de la note du ministre Adams qui souligne des anomalies dans la construction du navire :

« Il possède des soutes spécifiques, des tonneaux conçus spécialement pour la poudre et son pont est muni de plates-formes mobiles adaptées à l'installation de canons sur pivot. »

Au cours de l'après-midi du 26 ou du 27 juillet, Bulloch se trouve dans les bureaux de Fraser & Trenholm à Liverpool quand il apprend la saisie imminente de sa corvette. Dans son ouvrage *In the Shadow of the Alabama : The British Foreign Office and the American Civil War*, Mme Madeline Long a déterminé que cette information émanait probablement d'un certain Victor Buckley. Issu d'une aristocratique famille londonienne, ce personnage occupait une fonction discrète

mais importante au sein du *Foreign Office* et entretenait des liens étroits avec Frederick Bond, le « patron » de la Workshipful Co. of Gunmakers qui vendait des armes aux Confédérés et comptait Henry Hotze parmi ses intimes, en l'espèce le cerveau de la propagande sudiste à Londres.

Sachant que l'*U.S.S. Tuscarora* peut surgir à tout moment du chenal St. George, entre l'Irlande et l'Angleterre, Bulloch ordonne au capitaine Butcher d'appareiller avec le « 290 ». Le 28 juillet 1862, celui-ci descend le fleuve Mersey jusqu'à Seacombe pour entrer dans la mer d'Irlande. Bulloch et Butcher sont les seuls à savoir que la corvette doit cingler directement sur les Açores à l'issue de ce théorique second essai en mer. Le lendemain, Bulloch endort la vigilance du consulat américain en organisant un cocktail sur le « 290 », ostensiblement pour célébrer son ultime essai avant sa livraison définitive. En début de soirée, Bulloch et ses invités regagnent la côte à bord du remorqueur *Hercules* affrété par John Low. Dans le même temps et sous les ordres du capitaine Butcher, le « 290 » gagne la baie de Moelfra, sur la côte du Pays de Galles.

Bulloch et Low ont prévu de les y rejoindre avec le remorqueur *Hercules* et des marins supplémentaires. Dans la matinée du 30 juillet, ils se trouvent à Woodside Landing lorsqu'ils sont apostrophés par une troupe en effervescence. Il s'agit des marins qu'ils ont débauchés, accompagnés de leur épouse qui exige de percevoir leur traditionnelle avance d'un mois sur les gages de leur homme. En fin d'après-midi, ils appareillent pour la baie de Moelfra, à 60 milles marins en amont, dans laquelle le « 290 » s'est embossé. Pour calmer les épouses, Bulloch leur fait servir des grogs pendant qu'il enregistre les matelots qui croient signer pour La Havane. Vers minuit, le remorqueur *Hercules* reconduit ces femmes sur la terre ferme.

Cette journée du 30 juillet a surchauffé quelques autres cerveaux. Quand il apprend que le « 290 » vient de quitter Liverpool, le consul Dudley est atterré et le ministre Adams pique une colère. Par télégramme, il ordonne au commandant de l'*U.S.S. Tuscarora* de l'intercepter, mais il ne sait pas que le commandant du « 290 » a choisi une route inhabituelle car plus risquée pour gagner les Açores. Le lendemain (31 juillet), la douane de Liverpool reçoit successivement deux télégrammes ordonnant l'immobilisation de la corvette sudiste car, la veille, Lord Russell a autorisé le procureur John Harding à en prononcer la saisie. Non seulement cette ordonnance chemine lentement entre le *Foreign Office*, l'*Exchequer* (ministère des Finances) et le Bureau central des Douanes de Londres, mais le clerc de ce bureau n'expédie le télégramme que le 31 juillet. Pendant que cette note flâne, le consul Dudley fulmine en silence parce que le contrôleur de la douane de Liverpool reste introuvable. Plus tard, l'enquête révéla qu'il militait pour la cause esclavagiste et qu'il spéculait sur le coton.

Ce même 31 juillet 1862, le « 290 » droppe ses ancres à Giant's Causeway, au nord de la mer d'Irlande, pour y débarquer Bulloch. Le lendemain à Liverpool, celui-ci entreprend de compléter l'équipage du « 290 » car les marins qui servent à son bord sont en nombre insuffisant et rien ne prouve qu'ils consentiront tous à s'enrôler sur un navire de guerre confédéré. Sachant que Semmes et deux ou trois de ses officiers sont partis pour Nassau après la vente du *Sumter*, Bulloch attend le retour du cargo *Bahama* pour les y rejoindre avec l'ancien équipage du *Sumter* et les deux canons de 32 livres qu'il vient d'acquérir. Quelle n'est donc pas sa surprise lorsque, le 8 août 1862, Semmes et le lieutenant Kell apparaissent soudainement à

Liverpool, ils avaient dû attendre jusqu'au 13 juillet 1862 avant de pouvoir s'embarquer sur le *Bahama* qui revenait en Angleterre. Alors, ils unissent leurs efforts pour planifier la récupération des anciens officiers et matelots du *Sumter*, qui végétaient encore à Londres.

John Hussey (*Cruisers, Cotton and Confederates*) pense que, durant leurs préparatifs, Semmes et ses officiers s'installèrent au Liver Hotel de Waterloo, une bourgade sise à sept ou huit kilomètres de Liverpool et qui jouit d'excellents moyens de communication avec son port. Bulloch y avait logé lors de son arrivée sur place, début juin 1861. L'état-major de Semmes comprend désormais quatorze des anciens officiers du *Sumter*, ceux que Bulloch a sélectionnés et quatre officiers que le ministre Mallory lui a envoyés entre-temps.

Le 13 août 1862, tous s'entassent sur le *Bahama*. Le 18 août 1862, le « 290 » s'emboîse le premier dans la baie de Praya en lisière de Terceira, une île portugaise aux Açores. Afin de tromper les navires susceptibles de renseigner le consulat américain, le capitaine Butcher a fait peindre le nom de *Barcelona* sur les flancs du « 290 » avant d'entamer sa sortie du chenal St. George. Le lendemain, l'*Agrippina* du capitaine McQueen apparaît à son tour avec les canons, l'anthracite et le gros de l'armement individuel de l'équipage. Il a été retardé par une soudaine humeur de la mer, une humeur qui force les deux navires à remettre au lendemain le transbordement du matériel lourd. Le 20 août, la mer retrouve sa sérénité en marge de l'île et l'installation des canons du « 290 » se poursuit. Le même jour, en fin d'après-midi et à bord du *Bahama*, Semmes, ses officiers, Bulloch et le gros de l'équipage crochent leurs ancres dans la baie de Praya, près du « 290 » et de l'*Agrippina*. Comme un nouveau caprice des flots empêche le *Bahama* de s'arrimer au « 290 », les officiers décident de laisser l'*Agrippina* dans la baie et de déplacer les deux autres steamers dans celle d'Angra, au sud de l'île, où les effets des marées sont moins agressifs.

L'agitation à bord de ces trois navires et le transfert de canons d'un bâtiment à un autre inquiètent les autorités portugaises. Alors, elles ordonnent au « 290 » et au *Bahama* de regagner leur emplacement initial devant le port de Praya afin de mieux surveiller le trafic auquel ils se livrent. Le 21 août, les Confédérés se positionnent seulement à l'ouest d'Angra pour poursuivre le transbordement de leur matériel et de leurs provisions. Le lieutenant John Low se souvient de la réaction des soldats portugais qui, le jour suivant, accostèrent le bâtiment pour connaître ses intentions et les raisons de ses manœuvres :

« L'officier et ses hommes sont devenus nerveux quand ils virent nos canons et certains des nôtres en train de charger leurs armes. Leur inquiétude était flagrante et ils semblaient avoir très envie de sauter dans leur canot et de filer. »

La portée et le calibre des deux grosses pièces sur pivot du « 290 » impressionnent probablement les militaires portugais qui ne disposent que de vieux canons pour défendre la place. Le lieutenant John Low rassure leurs officiers et leurs hommes, leur fait visiter le « 290 » et leur explique que l'*Alabama* appartient à la marine des États confédérés et que ceux-ci n'envisagent ni de s'emparer de l'île ni d'y entamer une action militaire. Semmes relate que, pour apaiser le gouverneur portugais, il lui aurait fait croire que des infiltrations dans les cales de l'un des

bâtiments exigeaient un calfatage sommaire qui ne pouvait s'effectuer qu'après le transbordement de sa cargaison. Dans le récit de ces événements, qu'il rédigea en 1880, le capitaine Butcher conteste la version de Semmes et précise que c'est lui et personne d'autre qui rassura les Portugais parce qu'il avait déjà rencontré leurs officiers et leurs autorités insulaires au cours de sa carrière maritime, ce qui n'était pas le cas du commandant de l'*Alabama*.

Le 24 août 1862, le « 290 », le *Bahama* et l'*Agrippina* du capitaine McQueen reprennent de conserve la haute mer en direction de Nassau et de Liverpool tandis que Semmes procède au baptême du *C.S.S. Alabama*. La description qu'il donne de ladite cérémonie ressortit évidemment à la grandiloquence. Revêtus de leur nouvelle vareuse grise, les marins se seraient agglutinés sur la demi-dunette pendant que leur commandant, juché sur l'un de ses canons, leur aurait fait lecture de la commission que le président Jefferson Davis lui a délivrée. Dès la fin de sa tirade, un matelot affale l'Union Jack (les couleurs britanniques) tandis qu'un autre hisse celles de la Confédération et qu'un troisième boute le feu à l'une de leurs pièces, chargée à blanc. Après cette brève cérémonie, quelques officiers entament l'enrôlement des quatre-vingt-deux gaillards que tente cette aventure. Une solde nettement supérieure à celle qui a cours dans la plupart des marines marchandes et la promesse de toucher une part du butin prélevé sur leurs futures prises américaines les ont convaincus de signer car ils ne se soucient pas de l'avenir de la « Cause ».

En plus de quelques nouvelles têtes, la plupart des officiers de l'*Alabama* sont des anciens du *Sumter*. Il y a évidemment John McIntosh Kell, son commandant en second. Né en Géorgie en 1823, Kell entre à dix-sept ans dans l'Académie militaire des États-Unis (l'Académie navale d'Annapolis n'a pas encore été créée) et participe à la guerre contre le Mexique. Lorsque son État natal fait sécession, il démissionne de l'U.S. Navy et s'engage dans les forces navales esclavagistes. Après la destruction de l'*Alabama* à Cherbourg, Kell gagnera la Virginie, y sera promu *full captain* et commandera l'un des plus gros cuirassés de l'escadre du fleuve James en lisière de Richmond. Son service y sera relativement calme car les Rebelles n'oseront pas confronter leurs cuirassés aux monitors blindés qui maîtrisent le fleuve. Depuis le duel qui a opposé le *C.S.S. Virginia* (ex-*Merrimac*) à l'*U.S.S. Monitor* dans la baie d'Hampton Roads, le 9 mars 1862, tous les cuirassés de l'Union, bâtis selon ce prototype, seront désignés comme des bâtiments appartenant à la classe dite des monitors.

Après la guerre, Kell ne cherchera pas à recouvrer ses droits civiques en prêtant le rituel serment d'allégeance à l'Union. Il se tiendra à l'écart de la politique, s'investira dans l'agriculture à Sunnyside en Géorgie et, de temps à autre, accordera une interview à des journalistes anglais et américains en quête d'informations complémentaires sur le combat de Cherbourg. Il publiera ses mémoires, trois ans avant son décès, en 1900.

Les principaux officiers subalternes de l'*Alabama*, tout au moins ceux qui interviennent dans ce texte sont les 2^e lieutenants Richard F. Armstrong et Beckett K. Howell, le 3^e lieutenant Joseph D. Wilson, le 4^e lieutenant William H. Sinclair, le chef des machines Miles J. Freeman, le maître canonier James Evans, le maître voilier Arthur Sinclair, les maîtres Julius Schroeder et Maximilian von Meulnier (deux mercenaires issus de la marine de guerre prussienne), le maître George T. Fullam, le médecin principal Francis L. Galt et le médecin adjoint David H.

Llewellyn. Galt remplaça le comptable C.C. Yonge, un ivrogne notoire qui déserta et apporta son témoignage en faveur de la cause unioniste au cours de l'*Alabama Case* dont nous parlons en fin de l'ouvrage.

Avant d'entrer en campagne, Semmes choisit un endroit peu fréquenté pour amariner ses hommes car peu d'entre eux ont servi dans la Royal Navy et il leur faut assimiler très vite les rudiments de la vie sur un vaisseau de guerre et les ordres qui lui sont spécifiques. En outre, il faut encore ajuster, sur le pont, les rails sur lesquels évolueront les deux grosses pièces sur pivot. Quelques réparations s'imposent également car le bois de charpente de la corvette étant un peu trop jeune, certains couples et virures laissent apparaître des infiltrations sous l'effet de la chaleur tropicale. Ses marins les calfatent très vite. Leur entraînement exige aussi le service aux canons. Comme leur réserve de poudre est très limitée et que la Déclaration de Paris interdit aux pays neutres d'en vendre à un belligérant, ces exercices s'effectuent avec des munitions à blanc, ce qui expliquera plus tard le manque d'expérience des canonniers de l'*Alabama* quand ils auront affaire aux professionnels du *Kearsarge*.

D'après le lieutenant Arthur Sinclair, l'un des officiers de Semmes :

« L'*Alabama* contenait des ressources inhabituelles par rapport aux navires de guerre ordinaires (...) Il avait les moyens de procéder, en mer et dans les petits ports, à toutes les réparations ordinaires de ses machines, de sa mâture et de son armement. »

Semmes nous livre des détails qui n'apparaissent pas dans les plans de Laird :

« Son modèle avait une parfaite symétrie et il courait sur l'eau avec la grâce d'un cygne (...) Il était gréé en goélette avec une mâture en pin jaune (...) qui pouvait plier sans se rompre (...) Son gréement était appelé par le meilleur acier suédois (...) Cette corvette cumulait les qualités d'un excellent voilier et d'un steamer rapide (...) car il suffisait d'un quart d'heure pour hisser son hélice dans un puits logé au-dessus de la surface des flots afin qu'elle n'entrave pas la vitesse du bâtiment lorsqu'il courait uniquement sous la voile (...) D'ordinaire, notre vitesse était de 10 nœuds, mais nous en aurions filé 11,5 lors des essais. À une seule reprise, nous courrions alors à la voile et à la vapeur, nous avons atteint les 13,5 nœuds. »

Un quart de siècle plus tard, l'amiral américain David Dixon Porter écrit : *L'Alabama fut la plus dangereuse machine de guerre jamais utilisée contre notre commerce maritime*. La lecture des circonstances dans lesquelles Semmes explique comment il coula ou rançonna des cargos inoffensifs est utile, mais confine à l'ennui en raison de leur caractère répétitif. Quant aux événements survenus durant ses escales, ce ne sont que des anecdotes inintéressantes et de lassantes descriptions géographiques de lieux que les grands voyageurs ont décrits mieux que lui et depuis longtemps. Son combat avec l'*U.S.S. Hatteras*, le 21 janvier 1863 au large des côtes texanes, ne rehausse pas son prestige militaire.

Profitant de la nuit tombante, Semmes s'identifie comme le steamer britannique *H.M.S. Vixen* puis il laisse son adversaire dropper l'un de ses canots à la mer pour

venir consulter son document de connaissance. La Déclaration de Paris autorise cette démarche qui permet à un belligérant de consulter le registre et la nationalité du bâtiment interpellé afin d'identifier sa destination et, en fonction de celle-ci, de vérifier s'il transporte de la contrebande de guerre. C'est pendant que les matelots du *Hatteras* effectuent cette manœuvre que Semmes abat ses fausses couleurs, fait hisser celles de la Confédération puis hurle dans son porte-voix : *Nous sommes le steamer confédéré Alabama*. Son dernier mot est à peine prononcé qu'il ouvre le feu à environ 75 mètres du navire adverse.

Complètement surpris, le commandant de l'*Hatteras* riposte du mieux qu'il peut, mais après un quart d'heure, il envoie un signal de détresse annonçant qu'il se rend car il coule. En tout état de cause l'*Hatteras* n'avait pas la moindre chance de résister : ses immenses roues motrices latérales étaient une cible aisée à fracasser. En outre, sa pièce la plus puissante était un 30-pounder Parrott rayé inférieur au 100-pounder Blakely de l'*Alabama*. Dans ses mémoires et pour des raisons évidentes, Semmes conteste cet écrasement du poids plume par le poids lourd et pour crédibiliser l'ampleur de son « exploit », il soutient que l'*Hatteras* possédait, sur sa corvette, une supériorité en termes de tonnage et de nombre d'hommes d'équipage ... !

Au cours de ses six cent cinquante-sept jours de campagnes (de septembre 1862 à juin 1864), l'*Alabama* reste en mer pendant cinq cent trente-quatre jours. Entre le 5 septembre 1862 et le 27 avril 1864, il détruit cinquante-deux cargos nordistes, en rançonne dix, transforme l'un d'eux en croiseur léger (le *C.S.S. Tuscaloosa*), revend le *Sea Bride*, libère le *Martha Wenzell* parce que son arraisonnement a eu lieu dans les eaux d'un pays neutre et capture quelque deux mille matelots de la marine marchande nordiste sans pertes de vies humaines.

Dès la conclusion de la Déclaration de Paris et la suppression de la guerre de course, la plupart des cargos qui naviguent dans les eaux occidentales cessent d'installer des canons à leur bord. Semmes et ses homologues de la marine confédérée n'ont donc pas à envisager la moindre résistance de leurs proies. Comme, en 1861, les États-Unis sont la seule nation occidentale qui a encore le droit d'utiliser des corsaires, les armateurs de leur flotte commerciale n'ont jamais imaginé que leurs cargos deviendraient la proie de leurs compatriotes. William Marvel s'est intéressé aux échos de la presse des principaux ports étrangers où l'*Alabama* a fait escale. Il note que ses officiers et son équipage ne laissent un bon souvenir qu'en Afrique du Sud où la société blanche jouit des mêmes privilèges raciaux que dans les États sudistes.

En revanche, sur la côte cochinchinoise, les autorités françaises refusent de livrer des provisions à Semmes et le morigènent ainsi que ses officiers parce qu'ils se sont livrés, par simple plaisir, à une hécatombe de babouins apprivoisés par les autochtones. Dans l'île insulaire de Singapour, son *Singapore Advertiser* du 17, du 24 décembre 1863 et du 21 janvier 1864, ainsi que son *Singapore Free Press* du 8 janvier 1864 ne tarissent dans l'expression de leur joie et de leur soulagement que le départ de Semmes et de son équipage ont apporté à la population locale.

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 de 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 (le mille nautique correspondant à 1 852 mètres) 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 cela se pratiquait 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, Raphaël Semmes a ordonné à ses hommes d'utiliser le matériel qu'il a récupéré sur certaines de ses prises pour faire installer des vergues supplémentaires sur son mât d'artimon pour qu'elles puissent 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 telle qu'elle a été décrite et même imprimée en couleur en 1862 dans l'*Illustrated London News*. La quasi-totalité des illustrations récentes et anciennes qui dépeignent l'*Alabama* et son combat sont donc erronées puisqu'elles représentent le vaisseau comme il prit la mer à l'origine, avec une voile aurique installée 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 le commandant du cuirassé *La Couronne* fait déborder canot en rade de Cherbourg pour s'informer des intentions du bâtiment de guerre confédéré. 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 ennemis 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, le commandant Penhoat assure à son interlocuteur confédéré qu'il va expédier sur-le-champ sa requête au vice-amiral Adolphe Dupouy, également préfet maritime de Cherbourg. En attendant ses instructions, il doit se résoudre à autoriser le commandant du navire sudiste 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 des États-Unis à Paris, le vice-amiral 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 la corvette sudiste. 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 remet volontiers à Édouard Liais, le vice-consul des États-Unis à Cherbourg.

Entre-temps, Liais a évidemment écrit à William L. Dayton, le ministre plénipotentiaire des États-Unis à Paris, pour l'avertir de l'événement (voir ce document en page XXV du portfolio des illustrations). 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 croiseur *U.S.S. Kearsarge*, l'ordre de quitter son mouillage sur l'Escaut à Flessingue et de regagner Dover Road (Angleterre) pour y recevoir ses ultimes instructions. Pike obtempère sur-le-champ et fait délivrer le message à Winslow. Dès qu'il le reçoit, celui-ci fait tonner l'un de ses canons, le signal convenu pour rappeler d'urgence les membres de son équipage, qui sont en permission dans le port, puis il appareille le même jour après leur avoir succinctement annoncé que le « pirate » *Alabama* se trouve dans les eaux françaises et qu'ils vont le capturer ou le détruire.

Mais qui est ce capitaine Winslow (1811-1873) ?

Il incorpore l'U.S. Navy à seize ans et en est promu lieutenant en 1839. Pendant la guerre avec le Mexique, le commodore Matthew Perry commente élogieusement son comportement lors de leurs opérations. En tant que *Division Officer* à bord de l'*U.S.S. Cumberland*, il a sous ses ordres un obscur lieutenant nommé Raphael Semmes. En 1848, Winslow commande en second le sloop de guerre *U.S.S. Saratoga*. L'année suivante il gère une section administrative du Navy Yard de Boston (Massachusetts), reprend la mer sur l'*U.S.S. St. Lawrence* puis est promu *commander* en septembre 1855. Ce grade l'autorise à commander une flottille ou un vaisseau de haut rang. Élevé dans une famille qui abhorre l'esclavage, Winslow ne démissionne pas de l'U.S. Navy malgré la sécession de son État natal, la Caroline du Nord. En 1861, il commande un cuirassé de rivière lorsqu'un accident l'exclut temporairement du service actif. Malgré une grave infection oculaire, il reprend du service quand le ministre Gideon Welles lui propose de succéder à Charles W. Pickering sur l'*U.S.S. Kearsarge*. Le transfert s'opère le 5 avril 1863 aux abords de l'île de Terceira dans les Açores portugaises.

Avant la guerre, Semmes et Winslow ont partagé la même cabine sur l'*U.S.S. Raritan*. Nous ne connaissons pas la nature de leurs relations dans cet espace réduit, mais il serait étonnant que leurs conversations n'aient jamais abordé la question de l'esclavage. Winslow sera promu contre-amiral en 1870, deux ans avant sa mise à la retraite.

Retraçons brièvement le chemin parcouru par le *Kearsarge* depuis que Winslow en a pris le commandement. Après une brève et inefficace campagne dans les Açores (il a loupé l'interception de plusieurs forceurs de blocus trop rapides pour lui), Winslow cabote le long de la côte hispanique. Il fait son plein en combustible dans le port de Cadix lorsqu'un télégramme du consulat général à Paris l'enjoint de gagner Brest où le *C.S.S. Florida* vient de relâcher. Nous avons vu comment ce croiseur lui échappa en janvier 1864. Le 9 avril 1864, nous retrouvons le *Kearsarge* à Douvres où il vient de terminer son réapprovisionnement en charbon. Le consul général américain à Londres lui a en effet ordonné de filer immédiatement sur Calais pour mesurer le danger que représente un autre croiseur ennemi : le *C.S.S. Rappahannock*.

Acheté en octobre 1863 par les Confédérés via un intermédiaire douteux, ce brick à vapeur, déclassé par la Royal Navy, s'était soustrait de justesse à la saisie par la justice britannique en franchissant le Channel sans autorisation, dans un état de fort délabrement et presque sans grément. Le 27 novembre 1863, il s'était littéralement imposé dans la rade de Calais où il provoqua un émoi diplomatique en

sollicitant la remise en état de ses machines et l'installation de nouvelles voiles. Comme ce croiseur rebelle ne compte guère plus de matelots que d'officiers, les autorités locales françaises devinent que son commandant, le lieutenant William P. Campbell, a bien l'intention de compléter son équipage avec des marins français recrutés sur place.

En route pour Calais, le *Kearsarge* entre en rade d'Ostende (Flandre belge) le 19 avril 1864 pour s'y approvisionner en vivres. Par inconscience ou pour épater la galerie, le pilote flamand barre le bâtiment à une vitesse trop élevée (huit nœuds), en perd le contrôle et encastre sa proue sur un des piliers du pont qui enjambe le canal. Il faut une journée entière et le concours d'une nombreuse main-d'œuvre locale pour réparer les dommages et remplacer les plaques de cuivre du navire, qui ont été tordues ou déchirées lors de l'impact. Dans sa correspondance avec le Dr J.U. Bunting, son informateur secret à Calais, le capitaine Winslow soupçonne le pilote ostendais d'avoir été payé par des *Seceshs* (sécessionnistes) pour provoquer l'accident. George Catlin, le célèbre peintre des Amérindiens, se trouve par hasard au sein des curieux qui observent les travaux depuis la digue, et il entame la conversation avec Winslow et ses officiers lorsque ceux-ci débarquent pour tuer le temps en ville en attendant la remise en état de leur proue.

Le 22 avril, le Dr Alexander W. Crawford, vice-consul fédéral à Anvers, avertit Winslow, entre-temps rendu à Flessingue, que le lieutenant William P. Campbell, qui commande le *C.S.S. Rappahannock* à Calais, se prépare à appareiller dès l'arrivée des vingt-cinq matelots qu'un agent confédéré aurait recrutés à Anvers. Le jour même, le *Kearsarge* se tient à proximité du port de Calais, mais n'y pénètre pas pour ne pas y être bloqué par la loi des « vingt-quatre heures ». Comme il ne se passe rien pendant trois jours et que le Dr J.U. Bunting, son observateur sur place, confirme l'absence d'activité sur le croiseur sudiste, Winslow regagne Flessingue pour ne pas gaspiller inutilement ses réserves de charbon. Entre le 23 avril et le 31 mai, les fausses rumeurs à propos de l'entrée en campagne du *Rappahannock* avec ses renforts en hommes d'équipage entraînent le commandant du *Kearsarge* dans plusieurs allers et retours entre Douvres et Calais avec des haltes à Flessingue. Ces alertes et leurs contrordres résultent d'un jeu de dupes entre le ministre Drouyn de Lhuys, l'Empereur et John Slidell, le commissionnaire confédéré à Paris.

Le commandant du *Kearsarge* ignore ce qui se trame car il n'en perçoit que des échos qui ne se matérialisent pas. John Slidell entretient d'excellentes relations avec Jean-François Mocquart, le chef de cabinet de Napoléon III, et aussi avec le duc Charles Auguste de Morny (son frère utérin) et le ministre de l'Intérieur Victor Fialin de Persigny. Ignorant ces jeux d'influence dont le ministre plénipotentiaire américain à Paris n'entend que les rumeurs, Winslow traverse le méridien de Greenwich durant la nuit du 12 au 13 juin 1864 et file vers son destin, dans le Cotentin.

À Paris, au cours de ce même 12 juin, Chasseloup-Laubat, le ministre de la Marine, ne cesse de réclamer des informations sur l'évolution de la situation à Cherbourg. L'Empereur le tenaille à ce propos car les récentes manigances des agents confédérés en France les ont échaudés. La polémique à propos du *Rappahannock* à Calais entre en effet dans sa phase la plus abstruse. Entre avril et juillet 1864, elle connaît quelques rebondissements au cours desquels Drouyn de

Lhuys déjoue habilement une manœuvre de Napoléon III en faveur des Confédérés car le *Rappahannock* ne sortira de Calais qu'après la reddition des dernières armées confédérées et parce qu'il a été revendu en bonne et due forme à un courtier britannique. Notons surtout que le point d'orgue de cette affaire se situe entre le 19 juillet et la fin de ce même mois, c'est-à-dire en plein émoi provoqué par l'imminence du combat entre l'*Alabama* et le *Kearsarge*.

Dans une affaire antérieure et beaucoup plus grave, l'*Opinion nationale* d'Adolphe Gérault avait discrédité Napoléon III en révélant sa compromission tacite dans l'Affaire Arman à Bordeaux. Une dizaine de mois avant l'irruption de l'*Alabama* à Cherbourg, le ministre de la Marine Chasseloup-Laubat bloque la vente des deux corvettes et des deux cuirassés que le chantier naval de Lucien Arman a bâtis pour les Confédérés. Après maints recours d'Arman, le conseil ministériel impérial approuve le mémorandum dressé le 26 janvier 1864 par le ministre Drouyn de Lhuys, qui interdit la vente des quatre navires à une nation qui est en guerre ou à un particulier dont la légitimité n'est pas vérifiée par les Affaires étrangères françaises.

Trois semaines avant le duel de Cherbourg, Arman obtient un entretien personnel avec l'Empereur dans l'ultime espoir que la notoriété de ses chantiers navals l'autorisera tout de même à vendre, par des voies détournées, ses quatre navires aux Confédérés. Il n'est pas irraisonnable de penser que le constructeur bordelais compte sur cette entrevue pour rappeler de vive voix à l'Empereur que c'est lui qui l'avait en quelque sorte guidé vers John Slidell à Paris pour envisager la livraison d'unités de guerre par un commanditaire appartenant théoriquement à une nation neutre. L'entrevue est extrêmement brève : Napoléon III daigne à peine entendre le Bordelais et, dans des termes à peine édulcorés, le menace d'emprisonnement s'il ne se conforme pas aux instructions de ses ministres. Pour l'émissaire confédéré à Paris, la politique impériale a définitivement tourné le dos aux prétentions des esclavagistes d'obtenir la reconnaissance de leur nation.

Comme l'écrit l'historien français Stève Sainlaude, *ce revirement de l'Empereur après les moments de tensions qui ont opposé, tout au long du conflit, Paris à Washington, correspond à une volonté d'apaisement motivée par la nouvelle situation politique au Mexique, que la France ne désespère pas de voir acceptée par le pouvoir fédéral.*

- **13 juin**

Venant de Douvres via la côte néerlandaise, le capitaine Winslow met en panne à quelques encablures de l'*Alabama*. Pendant ce temps, le préfet Dupouy télégraphie au ministre Chasseloup-Laubat pour lui certifier que le croiseur en rade de Cherbourg est bien l'*Alabama* et pas le steamer *Florida* qui réapparaît après avoir modifié son gréement. Ensuite, il rédige un rapport plus détaillé dans lequel il lui relate que Semmes s'est conformé aux exigences françaises : il a effectivement débarqué ses prisonniers dans la soirée du 11 juin et Édouard Liais, le vice-consul américain sur place, s'est chargé de leur fournir le gîte et le couvert avant de déterminer quels cargos les rapatrieront aux États-Unis dès leur arrivée en Angleterre. Probablement la veille, John Slidell a averti Semmes que le commodore Samuel Barron, commandant en chef de leurs forces navales en Europe, a depuis

peu pris ses quartiers au 172 rue de Rivoli, à Paris. Par respect mais aussi par obligation vis-à-vis de son supérieur hiérarchique sur place, Semmes lui fait porter le message suivant :

« J'ai l'honneur de vous informer de l'arrivée de mon navire dans ce port et de son grand besoin d'être remis en état. Il doit être *recuivré* (sic) et *rechevillé* (sic) en certains endroits. Ses chaudières nécessitent une révision en profondeur. Tous ces travaux me retiendront probablement sur place pendant deux mois. Mes fonds suffisent à payer mon équipage, mais il me faut un supplément de liquidités pour procéder aux réparations qui s'imposent. Quand l'amiral (Dupouy) m'aura autorisé à entrer dans un dock, je donnerai un congé de longue durée à mes hommes car tous ne sont pas en excellente santé en raison de notre long séjour en mer et de notre alimentation salée. »

• 14 juin

Le *Kearsarge* désaffourche de son ancrage, pénètre dans la passe orientale de Cherbourg puis s'immobilise au-delà de sa digue. Peu après 12 heures, son commandant fait déborder l'un de ses canots dans lequel se tient John M. Browne, le médecin du bâtiment. Son intervention est inhabituelle car d'ordinaire, les officiers du corps médical n'interviennent jamais dans les affaires militaires ou diplomatiques, a fortiori lorsqu'il s'agit d'une démarche officielle dans un port étranger. Se présentant comme le porte-parole du capitaine Winslow, Browne sollicite la libre pratique de la rade pour son croiseur. Jérôme Penhoat, le commandant du cuirassé *La Couronne*, accède immédiatement à sa requête car celle-ci entre dans l'ordinaire de la vie quotidienne d'un port en temps de paix. Considérant l'explosibilité de la situation, Penhoat l'expose sur-le-champ au préfet Dupouy qui en avise le jour même Chasseloup-Laubat, son ministre de la Marine. Quelques heures plus tard, le *Kearsarge* n'est toujours pas entré en rade, mais l'un de ses canots a débarqué un officier porteur d'un message pour Édouard Liais, le vice-consul américain à Cherbourg.

C'est par son entremise que le préfet maritime apprend que Winslow sollicite l'autorisation de récupérer les prisonniers récemment libérés par Semmes. Décidément, ces Américains deviennent de plus en plus dérangeants. Le télégraphe crépite à nouveau et, dès qu'il prend connaissance de la requête de Winslow, le ministre Chasseloup-Laubat la rejette catégoriquement. Conformément à la Déclaration de Paris, en termes de neutralité, la France ne peut pas admettre que le navire de guerre d'un belligérant accroisse sa puissance en armes, en hommes et en équipement dans un port français.

Dans le courant de cette journée du 14 juin, Semmes annonce au commodore Barron qu'il a rappelé tous les membres de son équipage parce qu'il a décidé de combattre :

« Le *Kearsarge* se tient au large du port, je considère cela comme un défi. Comme nous sommes à peu près de la même force, je l'engagerai dès que j'en aurai fini avec les préparations nécessaires, sans doute demain. »

Telle qu'elle se présente à ce moment-là, la situation offre à Semmes trois autres options que celle que nous connaissons :

1. Il fait procéder à une refonte complète de son bâtiment, mais à l'issue de celle-ci plusieurs croiseurs fédéraux auraient eu le temps de se regrouper au large de Cherbourg et de le guetter en lisière des eaux françaises. En effet, les sloops à vapeur *U.S.S. Kearsarge*, *Sacramento*, *Niagara* et *St. Louis* écument en permanence la côte atlantique entre la mer d'Iroise et l'Espagne. Leur armement est supérieur à celui de l'*Alabama* : d'ordinaire un 150-pounder rayé et de un à deux 11 pouces à âme lisse.
2. L'*Alabama* s'escamote durant la nuit, tous feux éteints et tente de disparaître en mer avant d'être localisé par un bâtiment ennemi, a fortiori s'il n'y a que le *Kearsarge* du capitaine Winslow.
3. Semmes ne fait procéder à aucune réparation, attend que le *Kearsarge* soit admis en rade de Cherbourg puis exige l'application de la règle des vingt-quatre heures pour s'éclipser pendant que son adversaire est retenu dans le port.

Semmes ne souscrit à aucune de ces hypothèses. On allègue parfois qu'il lui aurait été difficile de trouver un autre port aussi bien équipé. Notons tout de même que, neuf mois plus tard, le cuirassé *C.S.S. Stonewall* aura le temps de réparer ses avaries dans le port espagnol de La Coruña (ville portuaire située dans le nord-ouest de l'Espagne) avant l'apparition de deux vaisseaux ennemis. En outre, le navire de Semmes n'était pas dans un état spécialement critique puisque, après avoir renoncé à faire réparer ses avaries par la main-d'œuvre locale française, il le conduira au combat sans y avoir été contraint.

Même si ce combat ne s'impose pas à lui, Semmes y aspire avec une rage disproportionnée par rapport à l'enjeu d'un tel affrontement. Pourtant, dès le départ, le ministre de la Marine confédérée lui a formulé clairement sa mission : elle consiste à ruiner et à traumatiser la flotte marchande adverse et surtout pas à se quereller avec les unités de la flotte ennemie. De surcroît, une éventuelle et hypothétique victoire de Semmes dans le Cotentin ne confortera ni le statut politique des États esclavagistes en Europe ni la situation catastrophique de leurs armées et elle n'aurait pas concouru à rouvrir un seul port sudiste. La décision de Semmes de couler ou de capturer une unité ennemie au large de Cherbourg sans y avoir été acculé démontre qu'il est dévoré par l'ambition de briller autrement qu'en détruisant des cargos inoffensifs. Certes, il avait coulé la canonnière *U.S.S. Hatteras* en janvier 1863, au large du port de Galveston au Texas, mais nous avons vu que ce fut une piètre victoire car son adversaire n'était qu'un vapeur de commerce sommairement armé en guerre, dont la puissance de feu et la vitesse étaient largement inférieures à celles de l'*Alabama*.

Avec le *Kearsarge*, il en va différemment car ses 430 livres de bordée surpassent les 360 livres de la corvette confédérée. En revanche, le bordé de ladite corvette offre moins de surface et ses grosses pièces sur pivot portent plus loin. Le respect des objectifs que lui a fixés le ministre Stephen Mallory n'engendre chez Semmes aucune « tempête sous un crâne » car l'enjeu est trop tentant pour le « petit coq sudiste » qui piétine dans l'attente de pouvoir enfin faire la une dans la presse pour son premier véritable exploit militaire.

En 1883, au cours de l'interview qu'il accorde au journaliste britannique Alfred Branham, Kell (le commandant en second de l'*Alabama*) lui raconte qu'à peine le

Kearsarge a-t-il été signalé au large de Cherbourg, que Semmes lui fait savoir immédiatement et sans se gêner de son intention de désobéir aux instructions de son ministre, en l'occurrence *d'éviter un engagement avec les croiseurs ennemis*. Semmes se serait pétrifié dans un silence littéralement autiste pendant que son second lui rappelait que les canons du *Kearsarge* étaient plus puissants que les leurs, qu'il était plus solidement bâti que l'*Alabama* et qu'un récent exercice avait démontré que deux sur trois de leurs obus n'explosaient pas en percutant leur cible. Usant de l'absurde argument qu'autorise le grade, Semmes clôtura leur entretien en rétorquant sèchement à son interlocuteur : *J'enrage de fuir sans cesse devant leur damné drapeau (...) Je prendrai le risque, même à raison d'une chance sur trois !* L'interview de Semmes par le journaliste Alfred Branham parut presque simultanément dans l'*Eatonton Georgia Messenger* et dans l'*Atlanta Constitution* puis dans le fameux *Times* de Londres.

Les déclarations du premier lieutenant John McIntosh Kell sur l'entêtement forcené de son supérieur hiérarchique, l'historien américain Norman C. Delaney les analyse dans son texte *John McIntosh Kell* qu'il a publié en 1973. Cet apparent revirement de Kell - rien de moins que le commandant en second de l'*Alabama* - vis-à-vis de son ancien capitaine ressortit à la fois à un problème de hiérarchie et au contexte politique de l'immédiat après-guerre. Tant que les dernières armées confédérées n'avaient pas déposé les armes, Kell restait soumis à la discipline militaire qui lui interdisait de critiquer celui qui demeurait son supérieur hiérarchique. Après les redditions des ultimes forces confédérées et surtout lorsque Semmes fut arrêté sur ordre du ministre Gideon Welles, qui ordonne de s'assurer de lui à son domicile et de l'incarcérer dans la prison de l'Old Capitol à Washington D.C. en attendant d'être produit devant un tribunal pour violation des usages de la guerre, Kell aurait eu à redouter la réprobation générale et aurait été qualifié de traître s'il avait émis des considérations peu flatteuses sur un « martyr de la Cause ». Nous verrons que, bien après le combat, Kell eut de bonnes raisons de ne plus encenser Semmes lorsqu'il lut ou apprit la triste élégance avec laquelle il le rendit responsable du mauvais état de leurs obus.

Revenons au 14 juin à Cherbourg.

Obsédé par le besoin de prouver enfin ses capacités militaires, le « pacha » de l'*Alabama* ordonne à ses hommes de se préparer au combat. Ensuite, il écrit au préfet maritime pour l'informer qu'il sollicite l'autorisation de se réapprovisionner en charbon et qu'il renonce à la remise en état de son bâtiment parce qu'il va livrer bataille. Il rédige deux autres notes : la première annonce l'imminence du duel à son supérieur immédiat, le commodore Samuel Barron à Paris. La seconde note, il la fait déposer chez Amédée Bonfils, son agent consulaire sur place :

« J'ai entendu dire que vous aviez été informé par le consul des États-Unis que le *Kearsarge* devait venir dans ce port seulement pour prendre des prisonniers, et qu'il devait repartir dans les vingt-quatre heures. Je désire que vous fassiez savoir au consul des États-Unis que mon intention est de combattre le *Kearsarge* dès que j'aurai terminé les préparatifs nécessaires. Je pense que ces préparatifs s'achèveront demain soir ou après-demain matin au plus tard et j'espère que le *Kearsarge* ne s'en ira pas. »

Bonfils et Édouard Liais, son homologue à Cherbourg pour le gouvernement américain, se connaissent bien et depuis longtemps car leurs demeures sont voisines dans la rue du Val de Saire. Après un bref conciliabule, ils conviennent d'interpréter la lettre de Semmes comme un cartel par lequel celui-ci défie son adversaire et ils décident qu'il n'y aura pas lieu de réserver une suite épistolaire à cette provocation si le commandant du sloop américain n'entend pas l'éluder. Alors, les deux consuls formalisent ce cartel par un court texte commun qu'ils communiquent à la presse, aux autorités qu'ils représentent et au préfet maritime de Cherbourg.

« Le capitaine Semmes a informé le capitaine Winslow, par l'intermédiaire de M. Bonfils, de son intention de se battre.

« Le capitaine Winslow a informé le capitaine Semmes, par l'intermédiaire de M. Liais, qu'il est venu à Cherbourg avec l'intention de se battre et n'a aucune intention de partir. »

Lors de son entrevue avec le capitaine Benic, le premier aide de camp du préfet Dupouy, Semmes lui déclare tout de go qu'il entre dans ses intentions d'attaquer son adversaire puisque celui-ci se tient au-delà de la digue. Outré par ce propos intempestif, Benic lui rétorque de façon péremptoire que l'*Alabama* ne quittera pas la rade moins de vingt-quatre heures après la sortie du *Kearsarge* des eaux françaises. Dupouy confirme la mise en garde formulée par son subordonné en précisant à Semmes qu'il fera appliquer ses instructions par la force des armes si l'un des deux Américains y déroge. Dans le même temps, il ordonne au commandant Penhoat du cuirassé *La Couronne* de se préparer à appareiller à la première injonction afin de s'interposer entre les deux navires ennemis jusqu'à leur entrée dans les eaux internationales.

• 15 juin

Cette journée s'acharne sur Dupouy qui peste de tarder à assister à l'inauguration des Bains de Mer. Le matin même, le ministre de la Marine (Chasseloup-Laubat) l'a enjoint de lui signaler la moindre évolution de la situation pour qu'il puisse en débattre avec Drouyn de Lhuys, son collègue des Affaires étrangères. Vers 10 heures, l'huissier de Dupouy l'interrompt dans sa récapitulation des récents événements pour lui annoncer la visite du capitaine Winslow et du consul Liais. Il les reçoit sur-le-champ car il pressent que leur démarche va modifier le contenu de son rapport en cours. Winslow reconnaît tout de suite qu'il a l'intention d'attaquer la corvette rebelle dès sa sortie du port. Dupouy le lui interdit sans ambages et lui impose de choisir immédiatement entre son entrée en rade ou son retrait au-delà des trois milles nautiques sur lesquels la France exerce son autorité. Le mille nautique (1 852 mètres) se distingue du mille terrestre. Winslow se résout à la seconde solution et s'y tient.

Après son entrevue avec Winslow et le consul Liais, Dupouy télégraphie au ministre Chasseloup-Laubat que le rapport dont il vient d'entamer la rédaction annonce l'intention de Semmes de s'approvisionner en charbon au port marchand en prévision du combat qu'il compte livrer. Dupouy note qu'il y a consenti puisque leur neutralité ne prohibe pas cette transaction commerciale et que la France ne peut pas empêcher un navire étranger de reprendre la mer, même si des croiseurs

ennemis le guettent depuis les eaux territoriales françaises. Au cours du même après-midi, Chasseloup-Laubat lui confirme la validité de sa décision et sa volonté de ne pas laisser la corvette esclavagiste accéder au port militaire.

Impatient d'apparaître au cœur des festivités dont il est l'invité d'honneur, Dupouy signe le rapport que son secrétaire vient de peaufiner, enfile sa tenue de gala puis se précipite au casino. Chasseloup-Laubat reçoit son rapport le jour même et en fait dresser une copie dont son collègue des Affaires étrangères prend connaissance avant la nuit. Il lui signale notamment que Semmes a protesté après avoir appris que le capitaine Winslow a sollicité la récupération des quarante-cinq prisonniers récemment libérés. Il est clair que Napoléon III reçoit un exemplaire de ce document car, s'il n'intervient pas personnellement (ses démarches écrites sont peu nombreuses, relate l'historien Stève Sainlaude), son empreinte se ressent dans l'évolution de la situation.

Pendant ce temps, la fête a commencé à Cherbourg. Suprême caprice du hasard, cette prestigieuse assemblée compte la présence d'Alexis de Tocqueville, celui qui, dans son ouvrage *De la Démocratie en Amérique* (1835-1840), avait prédit que l'obstination du Sud à vouloir étendre l'esclavage dans les nouveaux États provoquera tôt ou tard une guerre avec le Nord.

• 16 juin

Le préfet Dupouy fait déposer chez le consul Bonfils une note dans laquelle il autorise la corvette sudiste à embarquer du charbon au bassin du Commerce, une autorisation en parfaite conformité avec les prescriptions de la Déclaration de Paris. Immédiatement après, Dupouy entame une note qu'il destine à son ministre de la Marine et dans laquelle il relate que la persistance du *Kearsarge* à évoluer sans arrêt à quelques encablures de la digue l'exaspère au plus haut point car il aurait préféré qu'il s'en éloigne davantage ou disparaisse. Néanmoins, il admet qu'il n'a ni le droit de forcer le commandant de l'*Alabama* à quitter le port en présence d'un croiseur ennemi ni celui de l'en empêcher.

En conséquence, Dupouy confirme à son ministre que, vu l'inexorabilité du combat, il a ordonné à Jérôme Penhoat, le commandant du cuirassé *La Couronne* d'escorter le navire confédéré jusqu'à la limite des eaux françaises et de veiller à ce que les deux antagonistes américains ne s'y réfugient pas au cours de leur engagement. Napoléon III n'est sûrement pas étranger à cette démarche car, le 30 avril 1864, dans son mémorable article intitulé *Les Corsaires sudistes*, l'*Opinion Nationale* d'Adolphe Gérault a sérieusement écorné la prétendue neutralité de son pays. Nous en reparlons plus loin. Le ministre Chasseloup-Laubat et l'amiral Dupouy se doutent bien que le commandant du *Kearsarge* suit les instructions de son consul général à Paris en se postant à la limite des eaux françaises, une position d'où il peut observer son ennemi et l'empêcher de s'échapper.

• 17 juin

À 10 h 30, le consul Édouard Liais sollicite d'urgence un entretien avec le préfet maritime car, dans la ville, circulent des rumeurs qui affirment qu'un complément de marins rebelles prélevés dans l'équipage du *C.S.S. Rappahannock* à Calais serait en route pour renforcer celui de l'*Alabama*. Quoique sceptique, Dupouy interroge

son ministre à ce sujet. Celui-ci confirme par télégramme que si cette rumeur s'avère fondée, il convient d'interpeller ces marins sur-le-champ puisque les navires des belligérants ne sont pas autorisés à augmenter leur équipage dans un port français. Cette rumeur est dénuée de fondement, mais nous avons vu que, dès le 22 avril, elle alimente les craintes de A.W. Crawford, le consul fédéral à Anvers, dans le courrier qu'il entretient avec le capitaine Winslow.

Durant cette même journée, Valérie Dubois, l'épouse de l'académicien Octave Feuillet effectue une promenade en mer au cours de laquelle les officiers de l'*Alabama* l'accueillent à leur bord. Elle nous a décrit cette brève visite, l'avant-veille du combat dont elle laissa un récit que nous reproduisons plus loin :

« Mon mari et moi étions allés à une grande soirée donnée (...) par l'amiral Dupouy. La veille de la fête, l'amiral nous promena dans son canot au travers de la rade où stoppait en ce moment le navire américain *Alabama*. Sur notre désir de le visiter, l'amiral envoya son aide de camp à l'*Alabama*, le priant d'autoriser notre visite. La demande fut accueillie avec des hourras ; on jeta des échelles, on tira notre barque et pendant qu'elle se balançait dans le remous, nous fîmes l'escalade du navire. Deux officiers (...) nous accueillirent sur le pont, ils portaient de longues capotes grises de la couleur de leurs yeux. Ils témoignèrent de leur désir de nous présenter au capitaine et nous les suivîmes jusqu'à sa cabine.

« Le capitaine Sems (sic) nous reçut au milieu de ses chronomètres dont il faisait collection. C'était un petit homme sec et légèrement voûté, ayant un peu de la tournure du premier Empereur. Il nous fit asseoir, nous traitant avec la plus grande courtoisie, nous offrant des gâteaux et du vin du Cap. On causa de la guerre que les deux Amériques se livraient en ce moment. Il s'anima et raconta qu'il venait d'être averti qu'un navire ennemi, le *Kearsarge*, stationnait devant les côtes de la Hague (Cap Cotentin), paraissant attendre l'*Alabama* au passage. Nous nous rencontrerons, dit le capitaine et ce sera un duel à mort. »

Lorsque sa chaloupe déborde de l'*Alabama*, Valérie Dubois ne sait pas que, le lendemain, elle assistera à sa destruction. Semmes y a imposé un règlement en onze points, identique à celui qui prévalait sur son *Sumter* :

1. La présence d'au moins un lieutenant sur le pont est toujours obligatoire, sauf dans un port. Dans ce cas, un aspirant de marine peut remplacer ledit lieutenant.
2. La demi-dunette (superstructure érigée sur le pont) est considérée en permanence comme un terrain d'exercice sur lequel il est interdit de s'asseoir.
3. Les officiers seront toujours en uniforme à bord et en service à terre.
4. Aucun officier n'est autorisé à quitter le navire après 22 heures sans l'autorisation du commandant.
5. Chaque section de l'artillerie embarquée procède à un exercice trois fois par semaine. Un exercice général a lieu deux fois par semaine.

6. Sauf le dimanche, l'équipage est soumis à l'inspection chaque matin à 9 heures et le soir au coucher du soleil.
7. Chaque dimanche à 11 heures a lieu une inspection générale à laquelle les officiers assisteront en grande tenue avec leurs épaulettes.
8. Le chef des machines doit informer le commandant de l'état des machines, des chaudières etc. Il est également responsable de la ponctualité et du zèle de ses mécaniciens et de ses chauffeurs. Il a l'obligation de communiquer, au 1^{er} lieutenant, toute anomalie dans ce domaine.
9. La présence d'un chauffeur est requise en permanence dans la salle des machines lorsque celles-ci sont sous pression. Toutes les deux heures, le chef des machines a l'obligation de relater l'état et le fonctionnement de ses machines à l'officier en service sur le pont.
10. L'officier commandant l'infanterie de marine soumet chaque jour ses hommes à l'exercice lorsque le temps le permet. La pratique de cet exercice ne peut pas perturber le service normal à bord du bâtiment.
11. Au moins une fois par semaine, les chauffeurs procède à un exercice avec les pompes etc, comme s'il s'agissait d'un véritable incendie.

• 18 juin

Durant la matinée, les Confédérés peaufinent sereinement leurs préparatifs en vue de la bataille : ils vérifient leur gréement, abattent leurs vergues de perroquet et d'artimon, dégagent les accès à leur soute aux munitions, échelonnent des réservoirs d'eau sur leur pont pour étouffer les débuts d'incendie et y répandent du sable pour absorber le sang humain versé au cours du combat. Au cours des trois derniers jours, ils ont chargé 100 tonnes de charbon. Cette initiative de Kell vise à enfoncer plus profondément leur coque dans les flots pour soustraire totalement ou partiellement leur salle des machines à un tir direct de l'ennemi.

Le lieutenant Arthur Sinclair décrit quelques phases de cette effervescence :

« Le maître d'équipage avait ordonné de vérifier l'état du gréement dormant et des espars et de faire disparaître tout ce qui pouvait gêner au cours du combat. Thomas C. Cuddy, le chef canonnier, supervisait l'état de sa batterie et la préparation des obus et des boulets pour faciliter le service aux pièces. Dans le même temps, des ordres étaient donnés pour préparer le charbon pour nos chaudières (...) Kell, qui avait peut-être pensé que sa tâche était terminée, était plus agité que jamais, sans doute en raison de la lourde responsabilité qui pesait sur ses épaules. »

Quand ses matelots lui annoncent que beaucoup de leurs tonneaux de poudre sont touchés par l'humidité, Kell leur ordonne de les jeter à la mer. On ne sait pas si, à ce moment-là il en ressent de la colère ou de l'amertume, mais le fait d'en parler spontanément aux journalistes vingt ans après la fin de la guerre démontre qu'il remâche encore l'entêtement de Semmes.

Pendant ce temps, celui-ci passe chez le consul Bonfils pour lui remettre le dernier rôle de son équipage, ses fonds propres (118 000 francs de l'époque) et son trésor de guerre : une collection de chronomètres qu'il a « confisqués » à bord des cargos américains et quatre sacs de pièces en or estimées à 4 700 £. À ce butin, s'ajoutent les objets personnels que lui ont confiés ses officiers. Après cette démarche, Semmes se rend chez le préfet Dupouy pour le remercier de ses bons offices et lui confirmer l'imminence du combat.

Sitôt leur entretien terminé, Dupouy télégraphie cette nouvelle au ministre de la Marine, conformément aux instructions de l'Empereur. Le même jour, Dupouy permet à William Dayton Jr., le fils du ministre américain à Paris et l'adjoint du secrétaire du consulat, d'échanger quelques mots avec Winslow à bord de son sloop. Dayton vient de regagner la terre ferme quand on l'avertit que Semmes va enfin livrer bataille. Il veut remonter sur le *Kearsarge* pour connaître les intentions de son commandant, mais cette fois on le lui interdit.

Tandis que l'équipage de l'*Alabama* peaufine les ultimes préparatifs du combat, ses principaux officiers assistent à un banquet donné en leur honneur par une poignée de notables de la ville. Au cours de ces agapes, les officiers confédérés portent un toast en l'honneur de leurs hôtes et promettent de leur réciproquer l'invitation dès qu'ils auront coulé ou transformé le *Kearsarge* en nouveau croiseur rebelle. En revanche, personne n'a réservé une telle courtoisie à l'état-major du sloop américain. L'engloutissement de ces tartarins sudistes leur sera d'autant plus humiliant. À Cherbourg, seuls les officiers de sa garnison et les dignitaires locaux suivent de près les péripéties dont les deux navires américains sont les acteurs. Néanmoins, l'un des chroniqueurs maritimes du *Phare de la Manche* allume la susceptibilité du commandant de l'*Alabama* en écrivant qu'il est obligé d'accepter le combat pour démontrer que son unique vocation *n'est pas d'attaquer les bateaux de commerce sans défense*.

L'inauguration du casino de Cherbourg et l'ouverture officielle de ses Bains de Mer devant attirer plusieurs centaines de visiteurs, la Compagnie des Chemins de Fer de l'Ouest a affrété un train spécial reliant la ville à la gare Saint-Lazare à Paris. Les édiles locaux ont convié à cette inauguration tout ce que le département compte de personnalités du monde des affaires de la politique et de la culture. Parmi celles-ci, figure l'académicien Octave Feuillet. Il est l'époux de Valérie Dubois qui décrit le duel entre l'*Alabama* et sa Némésis américaine. On a également annoncé la présence d'une grande figure de la haute société londonienne, en l'occurrence Lord John Lancaster, qui arrivera à bord de son yacht privé, le *Deerhound*. Personne ne peut deviner que ce fleuron de l'aristocratie britannique va susciter une polémique entre Washington et Londres pour avoir repêché Semmes et la majorité de ses officiers.

Dès que les journaux cherbourgeois font paraître des articles annonçant l'imminence de ce formidable duel naval, les habitants du port cessent de se passionner pour leurs événements festifs et encore moins pour la campagne préparant l'élection d'un nouveau conseiller général. Le télégraphe ne cesse pas de crépiter et, en quelques heures, tous les hôtels, les garnis et les chambres à louer sont réservés. La même fébrilité électrise l'amirauté française car elle doit à la fois répondre aux questions de l'Empereur et prendre des mesures pour éviter des désordres dans la population civile. Le préfet Dupouy confirme au commandant du

cuirassé *La Couronne* son ordre de contraindre les deux vaisseaux américains à régler leur différend largement au-delà des eaux françaises. À tout hasard et couvert par son ministre de la Marine et par l'autorité de l'Empereur, Dupouy autorise *La Couronne*, après un tir de sommation, à ouvrir carrément le feu sur celui des deux bâtiments qui, au cours du combat, sortiraient les eaux neutres pour manœuvrer son adversaire dans les eaux françaises. Il requiert aussi les pouvoirs locaux d'interdire à la population, aux touristes et surtout aux étrangers d'accéder à la digue pour éviter que certains d'entre eux communiquent par signes avec des membres des deux équipages américains.

Dans son remarquable texte sur le duel entre les deux navires américains (*Coulez l'Alabama : un épisode de la guerre de Sécession en Cotentin*), Paul Ingouf relève que le combat implique aussi quelques citoyens de Cherbourg. C'est une terrible angoisse qui étreint Jean-François Gallien, un ancien matelot de la Douane française, qui s'est retiré dans une petite maison près du Cap Lévi. L'année précédente, il a appris que son fils Jean-Baptiste avait déserté du trois-mâts *Persévérance* pour s'enrôler dans l'équipage du *Kearsarge*, une méthode devenue classique pour obtenir la nationalité américaine à l'issue d'un engagement de quatre ans dans les forces armées des États-Unis.

En revanche, Jean-François Gallien ignore que son autre fils a posé son sac sur l'*Alabama*. Il s'y est enrôlé pour des raisons identiques à celles des autres membres de l'équipage : par attrait pour une solde plus élevée que dans les autres marines et pour sa part sur les prises car aucun étranger ne s'engage dans les forces esclavagistes dans le seul dessein de devenir le citoyen d'un État que personne ne veut reconnaître. Les deux frères survivront au combat. Après moult péripéties qui le mèneront en Angleterre puis en France, Mathias, le mercenaire de l'*Alabama*, purgera une peine inférieure à deux ans de prison et reprendra du service sur quelques autres cargos avant de disparaître en mer en 1868, avec le chalutier sur lequel il servait.

Vu l'imminence de l'affrontement entre les deux croiseurs américains, le préfet Dupouy consigne les équipages des unités de guerre françaises en rade de Cherbourg et fait mettre un vapeur sous pression pour porter secours au navire qui pourrait couler à l'issue du combat. Nous verrons qu'il n'en aura pas le temps. Dupouy ordonne en outre au personnel du sémaphore de Fermanville de se tenir en alerte pour suivre et lui communiquer les évolutions du duel car Napoléon III entend les suivre en temps réel. Ce sémaphore se dresse à vingt kilomètres à l'est de Cherbourg, sur le cap Lévi qui ferme sa rade.

Nous avons vu que John McIntosh Kell, le second de l'*Alabama*, s'associe peu au délire de son commandant car il lui a rappelé deux éléments qui les défavorisent. Il y a d'abord l'altération du bordé en cuivre de leur carène, qui freine leur vitesse. Ensuite, leurs récents exercices de tirs ont démontré la défectuosité de leur poudre à canon. Ce handicap résulte plus de la négligence du commandant et de ses officiers, que du long séjour de leurs munitions dans leurs soutes. Nous reviendrons sur ce débat et sur l'odieuse manière dont Semmes rejeta cette négligence sur Kell dans le rapport qu'il rédigea après la bataille. Trop excité par l'attrait de la victoire qui confortera enfin son image de marque, le « pacha » de la corvette esclavagiste refuse d'entendre les sages conseils de son second et persiste dans son obsession de conquérir ses premiers vrais lauriers dans les eaux françaises.

Ce n'est pas tout !

George T. Sinclair est l'un des sept hommes de la famille Sinclair, qui se sont enrôlés dans les forces navales confédérées. Il est déjà lieutenant dans l'U.S. Navy lorsqu'il en démissionne pour intégrer la marine de guerre rebelle avec le rang de *commander*. Il supervise d'abord la conversion du steamer *Fingal* en cuirassé (le *C.S.S. Atlanta*) puis le ministre Mallory l'envoie en Angleterre en mai 1862 pour y prospecter le marché de la construction navale en même temps que Bulloch. Après avoir acheté le clipper *Canton* et procédé à son lancement, George Sinclair est mis à la disposition du commodore Samuel Barron à Paris, en juin 1864. Il vient à peine d'y trouver un logement quand la presse française annonce à grands fracas l'imminence du duel entre l'*Alabama* et le *Kearsarge*. Alors, dans l'espoir d'y participer, il grimpe dans un train qui le rend à Cherbourg la veille du combat. C'était faire fi de la neutralité de la France qui prohibe l'augmentation, dans ses ports et sur ses eaux, des effectifs d'un croiseur appartenant à un belligérant. Néanmoins, après s'être engagé sur l'honneur auprès des autorités françaises à ne pas servir sous Semmes, George Sinclair obtient l'autorisation de s'entretenir brièvement avec lui.

Cependant, le préfet de Cherbourg dénie cette faveur à d'autres officiers confédérés. Après avoir servi sur l'*Alabama* puis sur l'une de ses prises, le *C.S.S. Tuscaloosa*, l'aspirant William H. Sinclair, le fils de George Sinclair, habite lui aussi à Paris en attendant que le commodore Samuel Barron le verse dans l'état-major d'un autre croiseur ou lui confie une nouvelle mission. Lorsque les journaux français annoncent que Semmes ose enfin affronter un bâtiment de sa classe, il saute dans le premier train disponible pour renforcer l'équipage confédéré, mais les autorités portuaires le lui interdisent, une interdiction qu'elles formulent également à John Grimball et à William C. Whittle deux autres officiers de la marine de guerre sudiste, en disponibilité à Paris.

En revanche, deux officiers de la marine prussienne : les maîtres Maximilian Von Meulnier et Julius Schroeder peuvent participer à la bataille parce qu'ils figuraient sur les rôles de l'*Alabama* en arrivant dans le port. Il est certain que le préfet Dupouy ne soupçonne pas que Semmes et ses deux anciens officiers mercenaires trompent sa confiance car ils ne font plus partie de l'équipage et ne traînent dans la capitale française que pour y fêter leur démobilisation.

C'est au cours de son bref entretien avec Semmes, que George Sinclair lui confirme que Winslow a « blindé » les murs de son sloop par un dispositif artisanal mais efficace, qui consiste en chaînes et en ancres qui se superposent partiellement et que recouvre un soufflage en bois de la même teinte que la coque. Cette « cuirasse » protège le bordé du *Kearsarge* jusqu'à sa ligne de flottaison. Dans ses mémoires, Semmes qualifie de déloyal ce dispositif de l'ennemi. Pourtant, rien ni personne ne l'ont empêché de faire preuve de la même ingéniosité. Le temps ayant passé et se sachant loin des témoignages dérangeants quand il écrivit ses mémoires après la guerre, il mentit une fois de plus en affirmant qu'il n'aurait jamais défié Winslow s'il avait appris que les flancs de son sloop étaient « cuirassés ».

Comme il connaît et fréquente la plupart des officiers du port, le consul Bonfils n'ignore rien du « blindage » du *Kearsarge*. Après s'être heurté à une catégorique fin de non-recevoir de la part de Semmes, Bonfils télégraphie à John Slidell, le commissionnaire confédéré à Paris, pour le supplier de convaincre Semmes de ne

pas combattre. En raison de sa totale méconnaissance de la guerre sur mer, Slidell se contente de rétorquer qu'il refuse d'imposer quoi que ce soit au commandant de l'*Alabama* car il lui fait totalement confiance. Au lendemain du combat, le journaliste anglais Frederick Edge s'entretint longuement avec quelques marins ou officiers rescapés de l'*Alabama*, qui s'étaient réfugiés à Cherbourg et ceux-ci lui racontèrent qu'ils avaient entendu Semmes et plusieurs de ses officiers échanger des propos sur le dispositif cuirassé qui protégeait les flancs du *Kearsarge*. En 1900, dans une de ses lettres à la veuve de Kell, le Dr Francis L. Galt (médecin membre de l'État-major de l'*Alabama*) confirma lui aussi que leur commandant mentit lorsqu'il prétendit ignorer le « blindage » qui équipait la coque du navire du capitaine ennemi parce que son besoin de remporter enfin une victoire décente virait à l'obsession.

Dans le récit de ses souvenirs (*Two Years on the Alabama*), le lieutenant confédéré Arthur Sinclair, un cousin des deux autres Sinclair qui sont cités dans ce texte, relève pudiquement mais clairement et à deux reprises le mensonge de Semmes à propos du « blindage » du *Kearsarge* :

« On me demanda souvent ce qui avait poussé Semmes à combattre un navire plus puissant que le sien (...) alors qu'il savait que la coque du *Kearsarge* était protégée par des chaînes et des câbles. C'est une question à laquelle je suis incapable de répondre.

« La veille du combat, l'amiral du port nous manifesta sa sympathie (...) et nous déconseilla de combattre en prévenant Semmes que des officiers français avaient remarqué l'armure formée par les chaînes qui couvraient le flanc du *Kearsarge*. »

Il est impossible de jauger l'exaspération de Semmes à l'écoute de « tous ces gens » qui le harcèlent avec d'excellents arguments pour le dissuader de renoncer aux pulsions de son ego, et Verlaine aurait pu lui dire : *les voix de votre orgueil sont un cri puissant comme un cor*. L'historien Colyer Meriwether note que le blindage du *Kearsarge* avait déjà fait l'objet de moult commentaires lorsque Charles W. Pickering, son premier commandant, bloquait le *Sumter* dans le port de Gibraltar. Comme Semmes prétendit ignorer l'existence de cette cuirasse, on pourrait taquiner la moquerie en supposant qu'il fut le seul à ne pas être au courant !

Pour des raisons obvies, Semmes tient absolument à faire la une en termes de communication dès son arrivée à Cherbourg, il expédie au *Times* de Londres une lettre que ce journal publie le 16 juin 1864 et dans laquelle il accuse la Proclamation de Neutralité du Royaume-Uni de l'avoir contraint à détruire la plupart de ses prises puisqu'elle ne l'autorise pas à les introduire dans un port neutre. Dans cette lettre, Semmes ignore sciemment le rôle et l'existence d'un Conseil ou Tribunal des Prises maritimes qui, au cours d'un conflit et dans chaque nation occidentale, valide ou sanctionne la capture d'un navire marchand par un corsaire ou un vaisseau de guerre émergeant à une flotte nationale. L'incapacité de la Confédération à maintenir un port ouvert dans lequel un Tribunal des Prises est prêt à statuer en permanence sur la légitimité d'une prise ne pouvait en aucun cas altérer les prescriptions internationales en la matière. En revanche, tous les steamers et forceurs de blocus capturés par la flotte américaine furent soumis à l'appréciation d'un tribunal des prises en conformité avec les normes de la Déclaration de Paris.

Dans cette missive, Semmes suggère même au cabinet britannique de revoir sa position à ce sujet. Il sait que sa démarche ne suscitera qu'une moue dédaigneuse chez le locataire principal du célèbre immeuble bâti au 10 Downing Street et dans les cabinets ministériels. En revanche, il espère que la publication de sa lettre dans un quotidien aussi réputé que le *London Times* le fera apparaître comme un « preux chevalier des mers » qui avait été obligé de couler des cargos sans défense en raison de l'injustice contenue dans la proclamation de neutralité des puissances européennes.

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 »⁴ 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*.

Sur celui-ci, Semmes joue au prophète : *Si cette magnifique journée brille en notre faveur, cela pourrait être un heureux présage.* Puis, se tournant vers le lieutenant Arthur Sinclair, il lui demande son avis sur l'échéance du combat. C'était une autre façon de pincer l'oreille de l'un de ses « grognards » car il n'écoute pas sa réponse et, pour mieux épier les mouvements de l'ennemi, va se jucher sur le pont léger d'observation dressé contre le grand mât. Ayant eu l'occasion d'observer

⁴ 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.

le comportement de Semmes lorsque son bâtiment et le sien étaient presque bord à bord dans la baie de Salvador de Bahia (Brésil), l'aspirant de marine James M. Morgan écrit :

« Semmes était un homme austère et guindé sauf avec le Dr Galt et M. Kell. Il s'adressait rarement à ses officiers et seulement pour des raisons de service. »

Quand il voit le *Kearsarge* cingler droit sur lui, Semmes murmure au lieutenant Kell d'ordonner un bâbord nord-ouest puisque leurs deux lourdes pièces sur pivot sont braquées sur tribord. Courant en sens inverse, le commandant fédéral a lui aussi pointé ses canons sur tribord. Les deux bâtiments filent à environ neuf nœuds. Pour renforcer sa puissance de feu sur son tribord, Semmes y a fait passer l'un de ses 32-pounders. Dans le récit du combat qu'il rédigea après la guerre, le lieutenant confédéré Arthur Sinclair note que l'*Alabama* donna légèrement de la bande sur tribord à la suite du transfert de cette pièce, mais que, dans le cadre strict du combat, cela lui donna l'avantage de réduire un peu la surface de ses œuvres mortes du côté du *Kearsarge*.

Au départ, Winslow veut se glisser entre la côte et Semmes pour lui couper toute retraite dans les eaux françaises si son croiseur se trouve en difficulté ou sur le point de couler, mais il y renonce dans l'immédiat car cette manœuvre l'exposerait trop dangereusement aux canons rebelles. À 10 h 57, les flancs des deux croiseurs se toisent à une distance d'un peu plus d'un mille marin et les Confédérés ouvrent le feu les premiers avec toutes leurs pièces sur tribord. Trop hâtifs et tirés de trop loin, leurs projectiles n'éventrent que la mer. Leur seconde puis leur troisième bordée, dix-huit coups au total, déferlent au-dessus du sloop fédéral qui maintient son cap. La supériorité du *Kearsarge*, en termes de vitesse, apparaît immédiatement et Semmes comprend qu'il n'aura jamais le temps de se positionner assez longtemps pour tirer parti de la plus longue portée de ses deux canons lourds. Le lieutenant confédéré Arthur Sinclair relate qu'au début de l'engagement, l'*Alabama* détenait un avantage majeur que les hommes préposés au service de ses pièces furent incapables d'exploiter :

« L'ennemi répliqua aussitôt, mais à cette distance, ses canons sur pivot n'étaient guère dangereux car leur portée était inférieure aux nôtres (...) En outre, nos pièces sur pivot pouvaient l'atteindre par ricochet sur la mer. À ce stade du combat, nous avons donc l'avantage. »

Les fusées de ses obus réglées à cinq secondes, Winslow attend de se rapprocher à environ 900 mètres de son adversaire pour lui décocher sa première riposte. Celle-ci déchire l'un des sabords antérieurs de l'*Alabama*, tue l'un de ses hommes et arrache la jambe d'un second. En termes de maîtrise dans la précision de son tir, cette salve du *Kearsarge* et les suivantes dénotent un meilleur savoir-faire de la part de ses canonnières. Comme deux lutteurs cherchant à saisir l'autre sous son angle le plus vulnérable, les deux navires entament un duel à contre-bord et amorcent un cercle. Ils en décriront sept dont le diamètre évoluera entre 400 et 600 mètres.

À 11 h 15, les éclats d'un obus égratignent les servants du Dahlgren sur pivot placé en poupe du *Kearsarge*. Presque sans transition, deux autres boulets malmènent l'un de ses canons de 32 livres mais sans blesser personne, un obus de 110 livres transperce la partie supérieure de sa salle des machines et un autre projectile allume un début d'incendie dans sa réserve de hamacs. Si Winslow avait envisagé l'abordage, la rapidité du tir ennemi le convainc d'y renoncer en dépit de la précision de son propre feu. C'est alors qu'un canonier rebelle loge un obus dans l'étambot du sloop ennemi. Il n'explose pas car sa poudre s'est dégradée. Kell avait pourtant prévenu son commandant avant le combat !

En 1913, l'écrivain Colyer Meriwether a publié un volumineux ouvrage intitulé *Raphaël Semmes*, dans la série « American Crisis Biographies ». En dépit du temps passé, ce livre demeure une référence incontournable sur le sujet parce que, dans sa jeunesse, M. Meriwether eut l'opportunité de rencontrer ou de correspondre avec quelques messieurs âgés qui participèrent à « l'Affaire de Cherbourg ». L'auteur précise qu'après avoir examiné l'étambot du *Kearsarge*, les experts de l'U.S. Navy estimèrent que l'explosion de l'obus confédéré aurait effectivement handicapé le croiseur fédéral dans ses manœuvres et aurait allongé la durée du combat. Pour en modifier l'issue, l'*Alabama* aurait dû se rapprocher intact de son adversaire car, dès le début de l'engagement, les canoniers rebelles ont démontré leur incapacité à tirer parti de la plus longue portée de leurs pièces.

Nullement impressionnés, leurs adversaires accumulent les coups au but dans les parties vitales de la corvette sudiste. En revanche, celle-ci tire vite, très vite mais très mal ou trop haut. Peu efficaces, les projectiles confédérés s'acharnent sur la cheminée, les bossoirs, les appareils et les canots du *Kearsarge* quand ils ne rebondissent pas sur sa carapace métallique. Joseph McKenna (*British Ships in the Confederate Navy*) livre le commentaire d'un marin qui se trouvait sur le pont de l'*Alabama* durant les échanges de tirs. Le *National Eagle de Claremont* (New Jersey) le publia le 9 juillet 1864 :

« Notre canon sur pivot à l'avant du bâtiment (100-pounder Blakely) tira deux obus dont un seul brisa les chaînes qui protégeaient les chaudières du *Kearsarge*, mais ils ne lui occasionnèrent pas les dommages que nous espérions (...) »

« Le combat avait débuté depuis une demi-heure quand le tir du *Kearsarge* s'affina. L'élévation de nos canons était trop haute et nos projectiles passaient au-dessus du *Kearsarge*. Nos hommes combattaient bien, mais ne savaient pas comment régler l'élévation de leurs pièces. »

Observant le peu d'effets de ses obus, Semmes fait mine de ne se souvenir ni des avertissements des officiers français ni de ceux de Kell ni des mises en garde du *commander* George T. Sinclair et du consul Amédée Bonfils à ce propos. Il alterne alors boulets et obus. Les premiers pour démanteler le dispositif métallique qui caparaçonne le sloop ennemi, les seconds pour essayer de perforer sa coque. L'association américaine C.S.S. Alabama relève une autre particularité de ce duel d'artillerie : les servants du canon Blakely des Confédérés auraient réduit le poids de ses charges dès le début du combat parce que la rapidité de leurs tirs aurait très vite surchauffé le tube dont le recul serait devenu incontrôlable.

Entre-temps, Winslow s'est rapproché et le combat atteint son acmé. L'explosion d'un obus de son Parrott rayé de 4,2 pouces ou de son Dahlgren de 11 pouces démembre ou met hors de combat vingt des vingt-deux canonniers confédérés qui servent le canon de 8 pouces du lieutenant Joseph Wilson, installé entre le grand mât et le mât d'artimon. Comme cette pièce est l'un de ses atouts majeurs, Semmes ou son second hurle aux servants d'un 32-pounder en bordée de remplacer la section décimée de leur 8 pouces et de verser du sable sur le pont pour ne pas glisser sur le sang. Le lieutenant Kell commente l'horreur contenue dans cette action : *Nous fûmes forcés de jeter par-dessus bord les troncs et les membres déchiquetés pour recharger le canon de 8 pouces.* Il exprime aussi son admiration pour le sang-froid de l'un de ses matelots, qui rejeta à la mer un obus sur le point d'exploser. Le marin anonyme que cite Joseph McKenna vécut ces terribles instants sur la corvette sudiste :

« L'un des nôtres, il s'appelait James Hart, nous apportait un obus quand il fut écrabouillé (...) Quelques autres de nos hommes furent blessés et on les descendit dans les soutes (...) Le jeune Gallois John Roberts eut le ventre ouvert, laissant jaillir ses entrailles (...) L'enseigne Anderson fut jeté par-dessus bord et sa jambe arrachée resta sur le pont.

« Huit morts et une douzaine de blessés n'avaient pas été descendus dans la soute et gisaient sur notre pont. Certains d'entre eux avaient été coupés en morceaux, il régnait un terrible désordre à notre bord mais pas vraiment de la panique (...) Un jeune Prussien qui servait l'un de nos canons dévala dans les soutes en hurlant qu'il était blessé. Comme il n'en était rien, le docteur le renvoya sur le pont mais lorsqu'il y réapparut, l'un des nôtres l'abattit dans le dos. Le tireur est un certain James Higgs (ou Hicks) qui avait servi dans la Royal Navy. »

Le marin fédéral John Bickford raconte qu'en plus de tirer mal, les canonniers de l'*Alabama* perdent parfois leur sang-froid car il s'aperçut que certains de leurs obus n'explorent pas parce que leur amorce n'a pas été ôtée avant de faire feu. En revanche, la sérénité des hommes du *Kearsarge* transcende le bruit et la fureur, ils obéissent comme à l'exercice et leurs tirs fracassent la corvette de Semmes avec une létale efficacité. William Alsdorf du *Kearsarge* se souvient :

« Le lieutenant (James S.) Thornton passait d'un canon à l'autre en répétant aux pointeurs de prendre leur temps : *ne tirez pas avant d'avoir soigneusement visé car un coup au but vaut plus que cinquante coups ailleurs.* »

L'explosion de l'obus confédéré dans l'étambot du *Kearsarge* aurait handicapé ses capacités manœuvrières, mais elle n'aurait pas entamé les facultés destructrices de ses grosses pièces sur pivot. Semmes va s'en rendre compte tout de suite. Il ordonne de pousser la pression de ses chaudières au maximum afin de se coller au sloop fédéral pour l'assaillir à l'abordage. Il n'en a pas le temps, deux autres obus de 11 pouces font trembler l'*Alabama* jusqu'à la quille. Le premier enflamme son magasin, le second ouvre un trou béant au niveau de sa ligne de flottaison et éclate au milieu de ses chaudières.

Si ses canonnières avaient été à la hauteur de ceux de Winslow, Semmes aurait pu lui infliger le même dommage dès le début du combat car ses pièces portaient plus loin que celles du *Kearsarge* dont le « blindage » ne couvre pas ses œuvres vives. Sans transition, un troisième obus du Dahlgren de 11 pouces désintègre le gouvernail de l'*Alabama*. Winslow note aussitôt que ses tirs l'ont désemparé et il ordonne de forcer la vapeur pour l'empêcher de se réfugier dans les eaux françaises. Sur la digue de Cherbourg et sur les hauteurs de Querqueville, la foule perçoit un affaiblissement dans l'intensité de la canonnade. Elle ne sait pas encore que son « corsaire sudiste » agonise.

En dépit du jusant qui le repousse du rivage, Semmes tente d'échouer son bâtiment dans les eaux françaises pour ne pas être capturé. Quand son chef mécanicien émerge sur le pont pour l'avertir que l'eau arrive à la hauteur des chaudières, il lui ordonne de les pousser néanmoins à fond. C'est quasiment une condamnation à mort pour tous les machinistes car la surchauffe de leurs chaudières aurait provoqué leur explosion au contact de l'eau glacée de la mer qui s'engouffre dans les soutes. Un peu avant 12 heures, le lieutenant Kelly descend à son tour pour se rendre compte par lui-même puis en émerge aussitôt en hurlant d'abandonner le navire car il est en train de couler. À ce moment précis, un projectile brise la corne de son mât d'artimon, sur laquelle s'agitaient les couleurs rebelles. Alors, Semmes ordonne de cesser le feu, de hisser un drapeau blanc et d'affaler un canot dans lequel le maître G.T. Fullam embarque avec quelques blessés pour aller solliciter l'aide des Fédéraux et l'arrêt de leurs tirs.

Croyant que l'*Alabama* est sur le point de les secourir, le Dr Llewellyn cède sa place dans l'embarcation à l'un de ses blessés. Dans ses mémoires, le lieutenant Arthur Sinclair mentionne que le brave médecin avait donné sa ceinture de sauvetage à l'un de ceux-ci et s'était abstenu de mentionner qu'il ne savait pas nager. Il s'arrima à deux caisses vides dans l'espoir de flotter. Il flotta, mais faute de pouvoir se rétablir à la surface des flots, il se noya sous les yeux de ses camarades et de l'équipage du yacht *Deerhound* qui arrivait sur le lieu du sinistre. Quelque 400 mètres plus loin, Winslow ordonne un « halte au feu » lorsque, depuis son canot, le maître G.T. Fullam lui hurle que Semmes a hissé un drapeau blanc et qu'il se rend parce que son bâtiment coule. Winslow ne le retient pas prisonnier et, en échange de son serment de réintégrer spontanément le *Kearsarge* avec ceux qu'il sauvera de la noyade, il lui permet ainsi qu'à ses hommes de repartir en direction de l'*Alabama*.

Ils n'ont que le temps d'assister à la fin de la tragédie.

À 12 h 24, le bosco ou le commandant du *Deerhound* note que, partiellement démâté, percé de toutes parts et son gouvernail brisé, l'*Alabama* s'enfonce rapidement par la poupe, comme un étalon blessé à mort, qui se cabre une ultime fois avant de chavirer dans la poussière. Par respect pour l'ennemi, le commandant en second du *Kearsarge*, impose le silence à ses hommes. En revanche, on peut qualifier de méprisable, la conduite de Fullam qui profite de la confusion générale pour trahir sa parole en se réfugiant sur le *Deerhound*. Avant de lancer à la mer ses deux seules embarcations que les tirs adverses n'avaient pas réduites en pièces, Winslow interpelle le commandant et les hommes du *Deerhound* : *Pour l'amour de Dieu, faites tout ce que vous pouvez pour les sauver !* Winslow l'invite donc seulement à collaborer pour épargner un maximum de vies. Les sources divergent

sur le nombre exact d'hommes tués et noyés à bord de l'*Alabama*. L'historien William Marvel en a fait la synthèse dans son ouvrage *The Alabama and the Kearsarge ; the Sailor's Civil War* et il en tire la conclusion suivante :

« En quittant Cherbourg, l'*Alabama* portait cent quarante-six hommes et officiers. Semmes écrivit que ses pertes s'élevaient à neuf tués et à vingt et un blessés. On pense que quatre membres de son équipage se noyèrent, dont le Dr Llewelyn, mais leurs corps ne furent jamais retrouvés. Le *Deerhound* hissa à son bord quarante et un hommes et officiers. La barque *Deux Jeunes Sœurs* du pêcheur cherbourgeois Antoine Mauger et le *Lutin* de Constant Gosselin en récupérèrent dix. Le *Kearsarge* chargea soixante-dix Confédérés dont six officiers, deux morts et treize blessés. Deux des hommes valides avaient été saisis sur l'*Alphonsine Marie* d'Auguste Doucet. »

Vers 13 heures, le *Deerhound* prend le cap de la côte anglaise avec Semmes et ses rescapés dont le matelot Frank Townsend qui avait conservé le livre de bord de l'*Alabama* sous sa chemise et dans un étui hermétique. Sur le *Kearsarge*, les jeunes officiers fulminent quand ils constatent que le *Deerhound* prend le large avec leurs prisonniers et ils insistent auprès de leur commandant pour qu'il ordonne de tirer un coup de semonce en travers de sa route pour le forcer à mettre en panne. S'il n'avait pas été bloqué par ses embarcations en train de repêcher l'ennemi, Winslow était en droit de poursuivre le *Deerhound* et de l'arraisonner pour le contraindre de livrer ce que la Déclaration de Paris de 1856 inclut dans les personnes et les biens assimilés à de la « contrebande de guerre ».

Winslow s'en abstient car il craint probablement les interprétations politiques d'un tel geste et leurs répercussions sur l'échiquier politique. Il est impossible qu'il ne se remémore pas les séquelles de la célèbre affaire au cours de laquelle le capitaine Charles Wilkes de l'*U.S.S. San Jacinto* arraisonna le paquebot britannique *Trent* le 8 novembre 1861 pour y enlever James Mason et John Slidell, les deux nouveaux commissionnaires que Jefferson Davis venait d'envoyer en Europe. Ce contentieux se solda de justesse par la restitution des deux prisonniers à la suite de l'intervention pondérée du prince Charles, l'époux de la reine Victoria, mais aussi grâce à la sagesse du président Lincoln. Énervé par l'intransigeance de William H. Seward, son ministre des Affaires étrangères (Secretary of State), il lui aurait rétorqué : *Une guerre à la fois !*

Le lieutenant Richard Armstrong raconte qu'après l'immersion de l'*Alabama*, il flotta dans la mer grâce à son gilet de sauvetage. Comme le courant le déportait à proximité du *Kearsarge*, il s'attendait à être capturé. Quand une baleinière ennemie évolua à proximité de lui, il se rendit compte que les marins ennemis le négligèrent ostensiblement car ils semblaient obnubilés par l'envie de capturer Semmes :

« L'une de leurs chaloupes passa près de moi et me dédaigna. Leurs officiers recherchaient une personne en particulier (...) Pourtant, j'avais encore mon képi sur la tête et je me trouvais tout près du *Kearsarge*. Il est impossible que l'officier fédéral ne m'ait pas remarqué. »

Les faits assoient l'opinion généralement admise que Semmes affiche un drapeau blanc pour faire taire le tir ennemi et se défilé sans respecter les

conventions inhérentes à sa reddition. Nous verrons qu'après la guerre, il recourut à un artifice légal mais peu glorieux pour échapper à une condamnation pour *Violation des usages de la guerre*

Dans l'édition de 1894 de son livre *Quelques années de ma vie*, Valérie Dubois, l'épouse de l'académicien Octave Feuillet, décrit le combat auquel elle assista depuis la digue de Cherbourg :

« Le lendemain, pendant que l'on dansait dans les salons de l'amiral, celui-ci nous prévint, mon mari et moi, très mystérieusement, qu'il y aurait au point du jour un combat naval en dehors des eaux françaises, entre le *Kearsarge* et l'*Alabama*. Cette nouvelle venait de parvenir à l'amirauté. *Ce sera un terrible et curieux spectacle*, ajouta l'amiral. *Dans le cas, Madame, où vous auriez le courage d'y assister, je serais heureux de vous conduire dans mon canot jusqu'aux abords de la digue d'où vous verriez le combat. Si vous y consentez, je serai sous vos fenêtres à cinq heures avec mon canot et mes hommes.* » Notre hôtel était situé sur le quai, nous consentîmes en remerciant l'amiral et nous nous préparâmes à cette expédition. Je ne me couchai point, me sentant tout enfiévrée, j'attendis dans un fauteuil l'heure du rendez-vous. Elle sonna. À ce moment même, j'entendis le bruit cadencé des rames et la voix de l'amiral. Puis, le bruit de ses pas sur le quai solitaire. Il venait lui-même nous chercher. Nous descendîmes dans le canot où nous trouvâmes l'amiral Roze et l'amiral Ducrest de Villeneuve accompagnés de plusieurs officiers.

« L'amiral Dupouy (...) donna l'ordre du départ et à travers un épais brouillard dirigea notre course. Nous passâmes devant l'*Alabama* qui chauffait, les deux officiers qui nous avaient si bien accueillis l'avant-veille étaient encore sur le pont et nous saluèrent au passage. *Pauvre Alabama*, on pavoisait ses mâts, on faisait briller les cuivres de ses sabords (...) Quelques heures plus tard, il ne devait pas en rester une épave ! Comme nous arrivions sur le grand mur de la digue, le brouillard se leva et nous aperçûmes à l'horizon un point noir immobile, c'était le *Kearsarge* qui guettait sa proie. Il était dix heures quand le premier coup de canon fut tiré. Jusque-là les deux navires s'étaient provoqués en tirant des bordées d'une grâce terrible.

« Quand ils eurent rétréci leur cercle, ils s'arrêtèrent, se mesurèrent comme deux lutteurs, puis marchant l'un sur l'autre, échangèrent le feu de leur batterie. Un nuage noir les enveloppa et sema des plaques sombres, la mer (était) tranquille comme un lac. Des colonnes d'une fumée épaisse arrivèrent jusqu'à nous et nous cachèrent un instant les espaces. Quand elles eurent passé au-dessus de nous, nous aperçûmes de nouveau les combattants, ils reprenaient haleine ! Bientôt quelques flammes, traversant les flancs du navire, nous avertirent que les canons recommençaient à tonner. Quelquefois, on entendait leur grondement formidable, quelquefois le vent l'emportait vers d'autres plages. À travers les obscures vapeurs de la poudre, on voyait les boulets tomber dans la mer, puis sortant du gouffre qu'ils avaient entr'ouvert, des gerbes d'écume légère, s'élever au-dessus des flots.

« Personne ne pouvait prévoir l'issue du combat. Pas un des navires ne paraissait souffrir de cette effroyable lutte, l'un et l'autre conservaient leurs mâts, leurs cheminées, leurs pavillons. Tout à coup l'*Alabama* frémit, on eût dit qu'un tremblement sous-marin ébranlait ses entrailles, quelques vagues gigantesques l'enveloppèrent, puis s'affaissèrent autour de lui, laissant voir à son avant un immense trou béant. L'ennemi impitoyable continuait le feu de ses batteries. L'*Alabama* ne répondait plus, bientôt ses mâts, ses cheminées volèrent en éclats dans les airs. Il essaya de fuir et de gagner la côte, mais l'eau entrant dans sa chaudière arrêta sa marche. Il hissa son pavillon de détresse. Peu après, nous vîmes ce malheureux navire pencher la pointe de son avant vers la mer et disparaître dans les profondeurs. (*La narratrice se trompe : l'Alabama sombra par la poupe.*) Pendant cela, nous essuyions nos larmes et le *Kearsarge* rentra dans le port à la place du vaisseau vaincu.

« Quelques barques françaises et anglaises s'avancèrent à toutes voiles pour tâcher de sauver l'équipage. Nous regagnâmes Cherbourg avec les embarcations qui ramenaient les blessés et les morts. Les malheureux blessés étaient couchés au fond des barques, recouverts par un morceau de voile. On entendait leurs gémissements malgré le bruit des rames. Quelquefois un bras soulevait la toile et se dressait vers le ciel, semblant reprocher à Dieu d'avoir permis ces ravages.

« Nous étions à peu près à la moitié de la route, quand nous aperçûmes une espèce de radeau surmonté d'une tête humaine, il s'avancait vers nous au milieu des débris du navire que la mer charriait. Nous reconnûmes bientôt que ce radeau était une cage à poules sur laquelle un homme ou plutôt un morceau d'homme était attaché. Les deux jambes manquaient à ce cadavre qui vivait encore. C'était horrible à voir. On s'empara du misérable et on l'étendit dans l'une des barques, mais il n'y fut pas sitôt descendu qu'il poussa un cri profond et rendit l'âme. Il nous devint impossible de supporter plus longtemps de tels spectacles, nous priâmes l'amiral de reprendre le large et nous nous séparâmes des bateaux portuaires. Une heure après, nous remontions les escaliers du quai avec le capitaine du *Kearsarge* qui entrait triomphalement dans la ville, les pistolets à la ceinture et le visage noirci de poudre. »

Comme le décrit Valérie Dubois-Feuillet, le sloop américain réintègre son mouillage vers 16 heures dans le port de Cherbourg. Il y est accueilli par un silence glacial ; la réserve du public pactise avec une sourde animosité. Conditionnés par les stéréotypes de l'imagerie d'Épinal, qui assimile Semmes à un glorieux corsaire, les Cherbourgeois ne comprennent pas qu'ils ont vu couler un navire qui servait une société que le peuple français avait haï pendant des siècles.

Dès le retour du *Kearsarge* à Cherbourg, l'amirauté française bouillonne parce qu'il lui faut collationner les événements et les relater à l'Empereur. Sans même attendre les réponses aux questions qu'il pose au préfet de Cherbourg dans son télégramme de 16 h 28, le ministre Chasseloup-Laudat lui en expédie un second dans lequel il exprime son impatience et celle de l'Empereur de savoir si les

autorités portuaires ont prévu de quoi secourir rescapés de l'*Alabama*. Le préfet maritime ne chôme pas davantage. De sa propre initiative, il requiert le commandant du cuirassé *La Couronne* de visiter le commandant du *Kearsarge* pour prendre des dispositions à propos des morts et voir s'il y a lieu d'hospitaliser les blessés. Les discussions s'avèrent délicates car Winslow n'a pas encore digéré la façon dont les pêcheurs français et le yacht britannique *Deerhound* lui ont confisqué ses prisonniers.

Vers 18 heures, deux chaloupes de *La Couronne* se placent à couple du *Kearsarge* pour charger ses quatorze blessés (trois Fédéraux et onze Confédérés) qui sont attendus à l'Hôpital de la Marine. À cette démarche, succède une question susceptible de créer une nouvelle polémique en termes de droit international : que va-t-il advenir des marins et des officiers de l'*Alabama*, détenus à bord du *Kearsarge* ? En début de soirée, le ministre Chasseloup-Laubat télégraphie au préfet maritime de ne prendre aucune initiative à ce sujet tant qu'il n'aura pas formellement déterminé si le *Kearsarge* a repêché ses prisonniers dans les eaux françaises ou à l'extérieur de celles-ci. Dans le premier cas, le commandant fédéral enfreindrait le droit maritime international s'il ne les débarquait pas immédiatement dans le port.

Tandis qu'à Paris, les ministres de la Marine et des Affaires étrangères se concertent sur les mesures à prendre dans ce cas de figure, Winslow libère sur parole les marins rebelles après leur avoir fait signer un document dans lequel ils s'engagent à ne plus reprendre les armes contre l'Union tant qu'ils n'auront pas été échangés avec des prisonniers fédéraux et dans des conditions agréant Richmond et Washington. En revanche, il ne relâche pas les six officiers rebelles que ses hommes repêchèrent après la destruction de l'*Alabama*. Les difficultés semblent donc s'aplanir, mais Napoléon III n'en est pas informé sur-le-champ car il ne se trouve pas à Paris mais dans son château de Fontainebleau. À 21 h 45, il dépêche un télégramme virulent à son ministre de la Marine, dans lequel il exige de savoir pourquoi le préfet Dupuy a forcé l'*Alabama* à quitter le port et pourquoi aucun bâtiment français n'a été prévu pour secourir les victimes du combat. Sa colère à peine voilée trouve un écho immédiat : le chef d'état-major du ministre Chasseloup-Laubat sollicite une audience pour corriger les fausses rumeurs qui circulent à ce propos. La réponse impériale jaillit presque comme un écho : *Venez déjeuner demain matin. Partez par le train de 9 heures.*

Quant au préfet Dupuy, il n'en a pas encore fini avec cette journée fertile en rebondissements. Au cours de la soirée, il s'applique sur le très long rapport que son ministre (Chasseloup-Laubat) exige de recevoir sans délai. Ce rapport ne contient rien que nous ne connaissions déjà, sauf que Dupuy ignore encore le nombre de victimes du combat, de Confédérés détenus à bord du *Kearsarge* et recueillis en mer par le yacht *Deerhound*.

• **Déclaration d'Evan P. Jones, commandant du yacht *Deerhound***

« Le 9 juin 1864, nous étions près de St. Malo où nous avons débarqué M. Lancaster et sa famille (...) Ensuite, nous avons marché sur Cherbourg (...) où nous avons mouillé près de l'*Alabama* (...) Nous n'avons pas communiqué avec l'*Alabama* (...) Nous avons demandé de

le visiter, ce que son équipage nous refusa car il était trop occupé (...) Ses hommes pratiquaient un exercice d'abordage et nous avons supposé qu'ils projetaient de prendre le *Kearsarge* de cette manière (...) La veille du combat, j'ai retrouvé M. Lancaster et sa famille (...) et je lui ai mentionné la présence de l'*Alabama* dans le port en lui rappelant qu'il avait été construit dans les chantiers navals de M. Laird à Birkenhead, à l'époque où le *Deerhound* s'y trouvait pour quelques modifications structurelles. Je lui ai également signalé que le *Kearsarge* avait croché ses ancres à l'extrémité orientale du port afin de surveiller son adversaire. C'était une position privilégiée pour le capitaine Winslow car, de la sorte, son consul dans le port pouvait aisément le renseigner sur la condition de l'*Alabama* et l'état de ses chaudières.

« Quand la famille remonta à bord, elle se réunit afin de décider si elle sortirait pour assister au combat. M. Lancaster soumit cette décision à un vote et c'est celui de M^{elle} Lancaster qui les décida de prendre la mer. Le lendemain matin, quand l'*Alabama* poussa la pression de ses machines, j'ordonnai à mes hommes d'en faire autant. Nous avons appareillé après le petit-déjeuner. Nous étions à quatre miles du port quand nous vîmes que le *Kearsarge* se tenait à l'est de celui-ci au moment où la corvette sudiste en émergea. Elle nous doubla de très près pour cingler droit sur l'ennemi. Immédiatement après, elle tira deux ou trois obus avec ses pièces pointées sur tribord. Le capitaine Winslow riposta par une salve depuis son tribord.

« Alors, les deux vaisseaux se canonnèrent sans interruption tout en formant des cercles de 750 m de diamètre. Après treize minutes de combat, nous notâmes une certaine agitation sur le sloop fédéral. Par la suite, j'appris qu'un obus avait endommagé son étambot, mais sans exploser. Si cela s'était produit, Semmes aurait pu l'attaquer à l'abordage (...) mais la vitesse supérieure de son adversaire déjoua son plan. Selon moi, les Rebelles en auraient eu vite fait s'ils avaient pu attaquer le navire ennemi à l'abordage car tous étaient des coriaces lascars issus de toutes les nations et paraissaient tous en excellente forme physique. J'ai l'impression que les exercices d'abordage, auxquels Semmes soumettait ses hommes, inquiétèrent le consul fédéral à Cherbourg, qui avertit Winslow de ses intentions. Semmes était défavorisé car ses munitions n'étaient pas en bon état. J'appris que les autorités (portuaires) ne l'avaient pas autorisé à les remplacer.

« Winslow mena bien son affaire car sa plus grande vélocité lui permit de se positionner comme il le voulait. De plus, les chaînes sur son tribord le protégèrent efficacement. Cependant, le bordé de la corvette confédérée offrait un peu moins de surface que celui du *Kearsarge*. Ce fut un combat splendide car les deux navires étaient de force égale et avaient les mêmes chances de le remporter. Lorsque l'*Alabama* commença à sombrer, notre yacht se glissa près du *Kearsarge* et son capitaine nous demanda de secourir les marins en perdition. Nous en avons récupéré quarante-deux, dont Semmes qui portait un gilet de sauvetage. William Roberts, notre chef de cuisine, le

reconnut car il l'avait vu sur le *Sumter* à Gibraltar lors d'une de nos escales. Nous avons aussi secouru M. Kell à qui Semmes doit la vie car il le fit allonger sur le fond de notre canot pour lui éviter d'être identifié par les marins fédéraux qui étaient à proximité de nous. Afin de passer pour un des nôtres, Kell se coiffa du bonnet d'un de nos matelots, qui portait le nom de notre yacht. Quand les Fédéraux nous demandèrent si Semmes était en vie, Kell leur rétorqua : *il s'est noyé* et ils se contentèrent de cette affirmation.

« Nous n'avons pas réussi à sauver M. Llewellyn, le médecin de l'*Alabama*, il se noya tout près de notre yacht. Nous avons sauvé un maximum de vies puis nous avons marché sur Southampton. N'ayant aucune expérience en droit maritime, j'interrogeai M. Kell sur notre éventuelle obligation de remettre nos rescapés au *Kearsarge*. Il me répondit qu'aussi longtemps que les couleurs britanniques flotteraient sur notre yacht, il ne saurait être question de livrer les personnes qui s'y étaient réfugiées (...) Dans l'après-midi, notre yacht mouilla au large de Cowes. M. Lancaster descendit à terre et se rendit au château de Cowes (...) Ensuite, nous avons débarqué nos rescapés à Southampton. Le lendemain, M. Lancaster accorda au *London Times* une interview au cours de laquelle il raconta l'événement (...) Lorsque le capitaine Semmes se hissa sur notre yacht, il était blessé, éreinté et semblait misérable. Après avoir reçu quelques soins, il réapparut sur le pont aussi frais qu'un gardon. Ses hommes semblent l'apprécier, mais j'ai l'impression qu'ils préfèrent Kell. Il était le principal conseiller de Semmes qui doit beaucoup de ses succès aux capacités de cet officier. »

- **Résumé des rapports de Winslow à Gideon Welles (19-21 juin 1864)**

« ... Le 14 juin, je reçus une note du capitaine Semmes me priant de ne pas quitter le port car il entendait me combattre au plus tard dans la journée du 19 juin. Il quitta le port vers 9 h 30. À 10 h 20, nous l'aperçûmes marchant vers nous. Pour éviter tout problème à propos de la limite des eaux françaises, je me retirai à six ou sept miles au-delà de celles-ci avant de virer en direction de l'*Alabama*. À environ 1 200 yards de nous, il tira à deux ou trois reprises avant que nous ripostions. L'action continua tandis que nos deux navires entamaient des cercles à environ 900 yards l'un de l'autre.

« À 12 h 24, l'*Alabama* commença à couler et disparut par quarante brasses de fond en une vingtaine de minutes. Le yacht *Deerhound* s'approcha de nous et je priai son commandant de se porter sur l'*Alabama* qui coulait parce que nous n'avions que deux chaloupes pour nous assister dans la récupération des hommes. Il accepta et se porta sur l'*Alabama* qui sombrait. Le *Deerhound* détacha quelques canots. D'autres esquifs venant de la côte furent actifs dans le sauvetage (...) À un moment donné, on me signala que le *Deerhound* prenait le large. Je n'avais pas pensé que le commandant de ce navire se conduise mal et nous ravisse nos prisonniers. Ne pouvant rien faire, je maintins mes

chaloupes en action pour continuer à sauver les hommes. Je regrette de devoir dire que j'ai été trompé. Le *Deerhound* s'est emparé de Semmes et d'autres officiers, dont celui qui s'était présenté à mon bord pour se rendre (G.T. Fullam). Nous avons repêché six officiers et soixante-quatre hommes dont deux mourants et dix-sept blessés. Ayant très peu de place pour les membres de notre propre équipage, il nous sembla utile de débarquer nos prisonniers valides après leur avoir fait jurer de ne plus combattre l'Union. Nous avons maintenu, comme prisonniers de guerre, tous les officiers que nous avons capturés, à l'exception de leur médecin que j'ai libéré sur parole pour soigner ses blessés. J'appris que les pilotes de Cherbourg avaient récupéré trois de leurs officiers et six de leurs matelots. Je ne connais pas le nombre de rescapés recueillis par le *Deerhound*. Après avoir sommairement réparé notre grément, nous avons embarqué un pilote français et nous avons réintégré Cherbourg à 15 h 10. De 14 à 18 heures, nous avons procédé aux formalités de libération sur parole de nos soixante-trois prisonniers valides. L'ennemi nous toucha de 25 à 30 reprises, dont 12 ou 13 fois sur la coque, mais nous n'avons perdu personne (...) Le seul coup qui nous causa du souci fut un obus de leur 100-pounder, qui pénétra dans notre étambot sans exploser. Je dois rendre hommage à la conduite de tous nos hommes et officiers et plus particulièrement à mon second, le lieutenant-commander Thornton qui dirigea le tir de notre batterie avec beaucoup de sang-froid.

• **Rapport du Lt. J.S. Thornton au capt. Winslow, le 21 juin 1864**

« Sur nos batteries, un grand sang-froid prévalut au cours de l'action et le manuel fut suivi comme à l'exercice. Nous devons cela à l'excellent état de nos pièces après un tir incessant de près d'une heure. La section chargée de la poudre et des munitions (...) nous rendit d'efficaces services. Les circonstances du combat ne me donnent pas l'opportunité de réserver une mention particulière à l'un ou l'autre acte personnel d'héroïsme, mais tous nos hommes firent preuve d'un sang-froid remarquable. Notre section d'infanterie de marine servait le canon rayé sous la dunette. C'est avec cette pièce que nous avons entamé le combat et son tir resta constant et rapide pendant toute l'action (...) Dans notre section médicale, nous avons pris chaque disposition pour nos blessés. Nous n'en eûmes que trois. Après le combat quinze blessés ennemis furent soignés par le Dr Browne. Tous ceux qui figuraient sur la liste des malades reprirent leur poste et se comportèrent admirablement (...) Ci-joint le rapport du chef canonnier F.A. Graham sur le nombre et le type de munitions que nous avons tirées. »

• 12-pounder howitzer :	10
• 11-inch :	55
• 30-pounder rayé :	48
• 32-pounder :	<u>60</u>
• Total :	173

- **Rapport de Winslow au ministre Gideon Welles, le 30 juillet 1864**

Dans son ultime récit du combat, Winslow ne révèle rien de neuf, il apporte seulement des précisions sur ses rapports des 19, 20 et 21 juin 1864.

« Rapport complémentaire sur l'action entre le *Kearsarge* et l'*Alabama*. Les tirs de l'*Alabama*, environ 370 obus et boulets, n'endommagèrent jamais sérieusement le *Kearsarge*. Treize ou quatorze projectiles percutèrent notre coque et seize ou dix-sept touchèrent notre grément. Nos pertes se limitent à trois blessés. C'est très étonnant, vu le nombre de projectiles qui nous touchèrent. Deux boulets traversèrent le sabord de notre 32 pounder, un autre aboutit dans notre réserve à hamacs et un autre perfora un sabord sur notre autre bord. Ces dommages n'entraînèrent aucune victime. Nous n'avons tiré que 173 fois, mais les effets furent terribles d'après nos prisonniers. L'un de nos obus tua et blessa 18 hommes et neutralisa leur canon. Un autre de nos obus pénétra dans leur soute à charbon, explosa et bloqua complètement leur salle des machines (...) L'*Alabama* avait embarqué 350 tonnes de charbon, ce qui eut pour effet d'enfoncer plus profondément sa coque dans les flots. Le *Kearsarge* n'en contenait que 120 tonnes, mais ses chaînes placées à l'extérieur assuraient une efficace protection de ses soutes à charbon à moitié vides. »

- **Rapport de Semmes au commodore Barron à Paris, le 21 juin 1864**

« ... Le matin du 19 juin entre 9 et 10 heures, j'ai quitté la rade du port de Cherbourg pour engager le *Kearsarge* qui mouillait à quelque 9 milles au large du port. Il nous fallut trois-quarts d'heure pour qu'il soit à portée de nos pièces. J'avais braqué mes pièces pivotantes sur tribord, le bord à partir duquel nous nous allions engager l'ennemi. À moins de 1,25 mille de nous, le *Kearsarge* manœuvra pour nous prendre sous sa batterie tribord. Dès que nous fûmes à environ un mille l'un de l'autre, j'ouvris le feu avec des boulets pleins, il répliqua dans les minutes qui suivirent et nous ne cessâmes plus de tirer. L'ennemi avait poussé ses feux au maximum et, pour éviter de nous croiser trop vite, il nous parut nécessaire de combattre en formant des cercles. Nous avons alors évolué en maintenant une distance d'environ trois-quarts de mille entre nous. J'ai utilisé des obus quand nous fûmes à portée utile de nos pièces respectives. Dix ou quinze minutes après le début du combat, notre corne de brigantine (petit drapeau étroit et allongé) fut emportée avec sa flamme. Nous en avons aussitôt hissé une autre à notre mât de misaine.

« Le tir était devenu intense et les projectiles ennemis s'acharnèrent sur notre coque, fauchant et blessant nos hommes en divers endroits de notre pont. Constatant que nos obus explosaient contre la coque de l'ennemi sans lui causer de dommages, je fis reprendre le tir avec des boulets pleins, puis j'alternai les deux. Après 70 minutes de combat,

nous avons commencé à couler. Des obus avaient perforé notre flanc et avaient ouvert des brèches au travers desquelles la mer s'engouffrait avec force. Espérant gagner la côte française, j'ai ordonné de pousser nos chaudières au maximum et de larguer le plus possible de voiles. L'eau s'engloutit si rapidement dans nos soutes, qu'avant d'avoir pu progresser davantage, nos chaudières s'éteignirent et nous commençâmes à sombrer. Alors, j'ordonnai d'abattre nos couleurs afin d'éviter la perte de plus de vies humaines et je fis déborder un canot pour informer le capitaine Winslow de notre situation.

« Quoique nous ne fussions qu'à 400 mètres de l'ennemi, il tira encore à cinq reprises après que nous eussions affalé nos couleurs et il blessa plusieurs des nôtres. Il serait charitable de supposer qu'un croiseur appartenant à une nation chrétienne n'ait pas pu agir de la sorte volontairement. Alors, nous avons réservé notre canot de portemanteau à nos blessés et à ceux qui ne savaient pas nager. C'était le seul qui n'avait pas été mis en pièces. Une vingtaine de minutes après l'extinction de ses chaudières, notre navire entama son immersion. Ensuite, conformément à mes ordres, chaque homme sauta par-dessus bord. L'ennemi ne nous secourut qu'après la disparition de notre bâtiment. Heureusement, le yacht *Deerhound* de M. John Lancaster se glissa au milieu de mes hommes en train de se noyer et en sauva un certain nombre. Moi-même ainsi que quarante des nôtres eurent la chance d'y trouver refuge sous le couvert de la neutralité de son pavillon.

« C'est à ce moment-là que le *Kearsarge* détacha d'abord une première puis une deuxième chaloupe (...) Ceux de nos officiers qui se rendirent à l'ennemi découvrirent qu'un blindage protégeait les flancs du *Kearsarge* sur ses bords et au niveau de son maître-couple. Ce blindage était formé par des chaînes en acier placées depuis la rambarde jusqu'à la ligne de flottaison. Ce blindage est recouvert d'un lattis qui cache l'armure. Nos obus et nos boulets démantelèrent ce lattis en plusieurs endroits, brisèrent des chaînes et endommagèrent partiellement le bordé du bâtiment, mais sa cuirasse protégea efficacement sa coque de toute perforation. L'ennemi subit de rudes dégâts ailleurs, mais j'ignore dans quelle mesure (...)

« Mes officiers et mes hommes se comportèrent vaillamment et quoiqu'ils perdissent leur navire, ils ne perdirent pas leur honneur. Comme tous se comportèrent héroïquement, il serait injuste de citer des cas particuliers. Néanmoins, je ne me priverai pas d'attirer votre attention sur M. Kell, mon second. Il mérite des mentions particulières pour l'excellente condition dans laquelle notre corvette entra en action, non seulement en ce qui concerne notre batterie et notre soute aux munitions, mais aussi pour ses services et la promptitude de son jugement au fil du combat. L'ennemi était plus puissant que moi, par son tonnage, sa batterie et son équipage, mais jusqu'au début du combat, j'ignorais qu'il était « blindé ». Nous avons perdu neuf tués et vingt et un blessés. »

- **Commentaires du capitaine James D. Bulloch**

L'analyse du combat, rédigée par James Bulloch, est mieux ficelée et beaucoup plus objective que les autres témoignages parce qu'il connaissait parfaitement l'*Alabama* pour en avoir supervisé attentivement la construction. Dans son ouvrage *Secret Service of the Confederate States in Europe*, il relate ce célèbre duel avec l'acuité du professionnel :

« Malgré l'ajout d'un 32-pounder sur le tribord de l'*Alabama*, je pense que n'importe quel professionnel dira sans hésiter que la batterie du *Kearsarge* fut la plus performante. Son tir en bordée était plus lourd car le calibre supérieur de ses deux pièces pivotantes lui donnait un avantage incontestable sur un navire en bois. Je déclare sans hésiter et je le pense sincèrement, que l'état général et l'armement du *Kearsarge* étaient supérieurs à ceux de l'*Alabama*. Néanmoins, les conditions dans lesquelles le combat eut lieu ne permirent pas, au départ, de prétendre que l'un des deux bâtiments possédait, sur l'autre, un avantage déterminant en termes d'équipage et de vitesse.

« C'est l'irréfragable supériorité du *Kearsarge*, dans la précision de son tir, qui détermina l'issue de ce combat. Les dégâts qu'il infligea à l'*Alabama* étaient effectivement de nature à le détruire. Le *Kearsarge* ne subit aucun coup mortel et il émergea du combat sans avoir subi de graves avaries. C'est seulement faire preuve d'honnêteté en affirmant que le résultat n'aurait pas été différent, dans les circonstances que nous connaissons, si l'*Alabama* avait été plus puissant, de plus fort tonnage et plus lourdement armé.

« L'équipage de l'*Alabama* était bien discipliné et parfaitement entraîné au service de ses pièces, mais son impossibilité de se réapprovisionner en munitions avait empêché ses hommes de s'exercer à des tirs réels, sauf lors de leur bref combat avec le *Hatteras*, qui se déroula à courte distance l'un de l'autre (...) Les marins de l'*Alabama* n'avaient pas été entraînés à jauger la distance à laquelle ils devaient tirer. Ils ne possédaient rien de l'habileté et du sang-froid que seule procure l'habitude de faire feu sur une cible visible et d'en noter les effets (...)

« Quand les deux bâtiments furent assurés de se trouver au-delà des eaux françaises (...) ils foncèrent l'un vers l'autre, leurs pièces sur pivot braquées sur tribord. Les Confédérés ouvrirent le feu à environ un mille du sloop nordiste mais trop haut. Ce dernier ne modifia pas sa trajectoire en dépit de deux autres salves de l'*Alabama* qui continua de tirer trop haut et ne lui occasionna que de légers dommages. À quelque mille mètres, craignant de recevoir un mauvais coup, Winslow vira pour répondre au tir adverse avec ses pièces sur tribord. Dès lors, l'action ne s'interrompt plus.

« Connaissant l'infériorité de son équipage en termes de service aux pièces, Semmes rechercha le combat rapproché. Déjouant son dessein, Winslow avait poussé ses chaudières à fond afin de s'interposer entre

l'*Alabama* et la côte, et l'empêcher de la regagner s'il se trouvait en difficulté. Après avoir croisé l'*Alabama*, le *Kearsarge* essaya de l'arrondir par la poupe pour lui asséner une volée meurtrière. Contrecarrant sa manœuvre, Semmes vira également de bord et tous deux entamèrent un premier cercle (...) Soixante-dix minutes après avoir ouvert le feu, l'*Alabama* commença à couler. La pièce de 11 pouces de Winslow avait ouvert des brèches impossibles à colmater. À chaque mouvement des vagues, pourtant léger, l'eau s'engloutissait dans ses soutes. Semmes essaya de gagner la côte en déployant sa voilure pour aider ses chaudières, mais ses feux s'éteignirent bientôt. Pendant ce temps, le *Kearsarge* se rapprocha et prit la poupe de l'*Alabama* sous un tir d'enfilade qui ne cessa que lorsque l'*Alabama* commença à sombrer. Lorsqu'il comprit que son vaisseau était blessé à mort, Semmes fit amener ses couleurs. Les deux commandants contestèrent ce qui suivit.

« Semmes soutint que le *Kearsarge* continua de tirer en dépit de son drapeau blanc. Quant à Winslow, il affirma que l'*Alabama* lui délivra encore deux boulets en dépit du fait que son *Kearsarge* avait cessé le feu, ce qui l'incita à riposter (...) Quiconque lit le rapport de Winslow est conscient de l'effet de ses tirs sur l'*Alabama* et admettra que tous ceux qui servirent sur le *Kearsarge* méritent une mention spéciale en termes d'efficacité et de discipline, comme la plupart des membres du service naval des États-Unis. »

Parce qu'il émane d'un officier confédéré, le témoignage de Bulloch est nettement plus recevable que les allégations de Semmes, qui visent surtout à expliquer avantageusement les raisons de sa correction. Plusieurs détails techniques confortent l'opinion de Bulloch : dans son rapport au ministre Gideon Welles, Winslow aurait pu être tenté d'imiter Semmes en s'attribuant un rôle héroïque à bord d'un navire pris sous la tourmente du feu ennemi. N'étant pas un fanfaron, il relate simplement qu'il a subi très peu de dégâts : des perforations de sa cheminée et des dommages mineurs dans ses superstructures. Les faits démontrent que ses canonnières logèrent avec plus de précision leurs projectiles dans les œuvres vives et les œuvres mortes de la corvette rebelle, en dépit du fait que les secondes offraient moins de surface que celles du sloop fédéral. Dans ses commentaires sur le combat, Bulloch affirme que, s'il avait explosé, cet obus dans l'étambot du *Kearsarge* aurait assuré la victoire de l'*Alabama*. Son opinion est purement théorique car il n'examina pas *in situ* l'objet en question. En outre, les ingénieurs de l'amirauté fédérale réfutèrent son hypothèse.

Après avoir interrogé les rescapés confédérés à Cherbourg, Bulloch confirme la version de Winslow à propos d'un tragique malentendu. Malgré le drapeau blanc affiché par Semmes, l'enseigne Irvine Bulloch et un autre officier firent feu à deux reprises avec une pièce de 32 livres et les Fédéraux ripostèrent sur-le-champ.

En raison de leur caractère rédhibitoire, nous n'avons pas cité les commentaires de personnalités politiques ou militaires nordistes sur ce qui avait incité Semmes à livrer bataille en dépit des recommandations variées et fondées qui visaient à l'en dissuader. Nous avons vu qu'après la guerre, la plupart des officiers qui écrivirent

leurs mémoires et qui connurent Semmes n'appréciaient guère sa fatuité et son insolence dans le mensonge. Dans son ouvrage *Recollections of a Naval Officer, 1841-1865*, le marin chevronné que fut le capitaine confédéré William H. Parker nous le confirme sans gêne ni condescendance :

« Dans son rapport sur le combat, Semmes juge sévèrement Winslow parce qu'il a dissimulé des chaînes et des câbles sur les flancs de son navire pour protéger ses machines et ses chaudières. Je ne trouve aucune justification dans les critiques de Semmes car il aurait pu tout aussi bien critiquer n'importe quel autre préparatif de Winslow pour la bataille. »

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'éluder 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 vélocité, le *Kearsarge* esquiva les courageuses tentatives de l'*Alabama* de l'assaillir à l'abordage. Il affirme même que l'*Alabama* domina le combat jusqu'à ce qu'il coule !

Sans aucune surprise, 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 officiers et marins 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 a même l'outrecuidance de critiquer 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 Guérault 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'Aimé 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 Guérault sont incontestables car irréfutables. Il détient en effet des documents authentiques dérobés chez le constructeur et remis au consulat américain par un certain Trémont, le comptable qu'Arman vient de licencier. Guérault et John Bigelow, le secrétaire dudit consulat s'apprécient et vouent la même haine à la société esclavagiste. Sous la pression de l'orage qui le menace autant que sa famille politique, l'Empereur requiert indirectement l'intervention de son ministre de l'Intérieur pour inviter

Guérault à ne plus rien publier à ce sujet, mais l'affaire a fait frémir le cabinet impérial et a déchaîné les frustrations des supporters français de la Confédération.

Le 21 juin 1864, l'inflexible Malespine remonte aux créneaux en fusillant les fausses allégations accusant le capitaine Winslow d'avoir volontairement tardé à secourir les marins de l'*Alabama* et il décrit par le menu la vélocité avec laquelle le commandant du *Kearsarge* a fait affaler ses deux seuls canots encore en état dès que les tirs rebelles ont cessé car, nous l'avons vu, ceux-ci ont persisté en dépit de leur drapeau blanc. Au passage, ce ténor de l'arsenic d'imprimerie rappelle avec empressement que le « héros » de l'*Alabama* n'en a pas moins mis les voiles dans l'ombre de son drapeau blanc pendant que son adversaire repêchait ses propres hommes. Le 25 juin 1864, naviguant de conserve, Guérault et Malespine bottent le chœur des pleureuses de l'*Alabama* :

« Lorsque le droit est absent, il n'y a pas de place pour la pitié (...) Par son talent et son courage, le capitaine Winslow a fait honneur à la grande république américaine. »

Le *Siècle* du 25 juin se joint à l'hallali sur le « héros » confédéré et il observe ironiquement que sa volonté de livrer bataille résulta de son besoin de redorer une carrière qui, en termes de combat sur mer, était peu impressionnante. Le 27 juin, ce quotidien remet son sarcasme sur le métier en affichant ses doutes sur la réelle capacité de l'*Alabama* à prendre son rival à l'abordage car, dans ce domaine, son expertise se limitait à la saisie de cargos inoffensifs. Dans ce même numéro, l'auteur de cet article se déclare agacé par l'émoi populaire pour Semmes car il perdit sa corvette lors de son premier engagement avec un navire de sa classe qui, de surcroît, était en mer depuis plus longtemps que lui.

Les 14 et 20 août et le 25 septembre 1864, le *Siècle* persiste et signe en accusant l'*Alabama* d'avoir brûlé ses proies au lieu de les soumettre à un tribunal des prises. Le *Journal des Débats* conforte l'opinion du *Siècle* : il reconnaît aux Confédérés le droit de recourir à la guerre de course, mais leur conteste celui d'intercepter des cargos en haute mer et de décider s'il y a lieu ou non de les incendier. S'il est évident que ce journal attribue erronément le statut de corsaire à Semmes, sa confusion à ce propos ne minimise nullement son antagonisme vis-à-vis de la cause esclavagiste.

Dopée par la hausse de ses ventes, due aux affrontements journalistiques qui suivent le combat de Cherbourg, la presse prolonge l'affaire en prédisant l'imminence d'un second combat entre les Américains en lisière des côtes françaises et fustige l'attitude du capitaine Winslow vis-à-vis de ses prisonniers. Rappelons qu'en 1864, la Déclaration de Paris interdit aux croiseurs d'un belligérant de détenir des prisonniers dans un port neutre. L'imminence d'un autre combat naval entre Américains ressortit à l'imagination de plumitifs locaux en mal de copies ou à des informations déformées ou tardives.

Ces sources indéfinissables affirment qu'un nouveau cuirassé rebelle cingle sur le Cotentin pour venger Raphaël Semmes, elles signalent la présence du *C.S.S. Florida* près de l'Irlande, l'arrivée imminente du *C.S.S. Georgia* et le départ des Açores du *C.S.S. Général Lee*, un nouveau croiseur que les Rebelles viennent de lancer. Quelques journalistes certifient même que l'*U.S.S. Sacramento* marche sur la côte française depuis Lisbonne et que l'*U.S.S. Niagara* va incessamment rejoindre l'escadre fédérale en cours de formation près des côtes françaises.

Il ne s'agit que d'une accumulation de méprises voulues ou involontaires dans la localisation, les dates et les intentions des commandants de ces vaisseaux. En outre, les informations provenant de ce que l'on appelle en France la « Guerre d'Amérique » sont quasiment monopolisées par l'Agence Havas qui les recueille et les distille avant d'en négocier la diffusion à la presse francophone et anglophone avec un retard souvent considérable dû aux délais de traversée de l'Atlantique et à l'adaptation en français des articles publiés dans les journaux britanniques. Le cuirassé sudiste que mentionne erronément la presse du Cotentin ne peut être que le fameux *C.S.S. Stonewall* qui, à ce moment-là n'a pas encore quitté le chantier naval de Lucien Arman à Bordeaux et que les autorités françaises mettront sous séquestre le 16 octobre 1864. Quelques astuces diplomatiques, l'intervention du margoulin français Henri Arnous-Rivière, la complicité du banquier suédois Rudolph Puggart et quelques solides dessous-de-table permettront aux agents sudistes de récupérer le *Stonewall* et de l'armer en guerre le 28 janvier 1865 au large de Quiberon. Son commandant, Thomas J. Page, le revendra pour 10 000 dollars américains au capitaine-général de Cuba après avoir appris aux Bahamas que la Confédération avait cessé d'exister. Quant au *Général Lee*, il ne s'agit pas d'un navire de guerre mais du forceur de blocus *R.E. Lee*.

La corvette *C.S.S. Florida*, commandée par le lieutenant Charles M. Morris est aussi hors de cause car, en juillet 1864, il poursuit une campagne qui, trois mois plus tard, la mènera à sa capture dans la baie de Salvador de Bahia (Brésil). Quant au *C.S.S. Georgia*, un affréteur de Liverpool l'a racheté trois semaines avant la mise en pièces de l'*Alabama*. Son commandant, William L. Maury, a obtenu l'autorisation de se débarrasser de son bâtiment car son incapacité à courir vite sous la voile et son obligation de se réapprovisionner souvent en charbon le rendaient trop vulnérable aux vaisseaux ennemis.

Les fausses rumeurs persisteront encore longtemps. Le 16 octobre 1864, par exemple, le jeune grenadier Émile Noirsain et ses compagnons du régiment belge envoyé au Mexique viennent d'embarquer sur le vapeur *Louisiane* à Saint-Nazaire lorsque son équipage et ses passagers belges s'émeuvent à la vision d'un puissant trois-mâts barque qui vient de les déborder. Une rumeur se propage aussitôt parmi les marins français, ceux-ci prétendent qu'il s'agit du *Vengeur*, un nouveau croiseur dont le capitaine Semmes vient de prendre le commandement et qui revient en France pour venger l'*Alabama*. Cette rumeur est totalement absurde, mais son côté romanesque séduit le grand public.

La clôture de l'affaire sur le plan français

Durant la nuit du 19 au 20 juin, un message crépite dans la salle du télégraphe de la préfecture maritime de Cherbourg, il émane de John Lancaster, le propriétaire du yacht britannique *Deerhound*, mais Dupouy n'en aura connaissance que le lendemain :

« Nous avons sauvé une quarantaine d'hommes dont le capitaine Semmes et treize de ses officiers. L'*Alabama* aurait perdu un officier et un homme noyés, six hommes tués, un officier et seize hommes sont blessés. »

Le 20 juin, le consul Henry Bonfils s'empresse de pourvoir aux besoins vestimentaires et nutritionnels du personnel de son employeur, les marins confédérés que les pêcheurs français ont repêchés. Heureusement, il bénéficie du concours du lieutenant George T. Sinclair. Rappelons que cet officier est celui que Semmes ignore sciemment, la veille du combat, quand il lui confirma que les flancs du *Kearsarge* étaient protégés par des chaînes et des ancres. Sinclair n'a évidemment pas quitté Cherbourg et sa présence sur place facilite le rapatriement en Angleterre des mercenaires rebelles.

Au cours de la même journée, Bonfils consigne les pièces britanniques de l'*Alabama* à la douane puis dépose ses autres liquidités à la banque Boissard et Grandmaison à Cherbourg. Dans un premier temps et malgré les protestations de Bonfils, l'amirauté française refuse d'assimiler à des biens appartenant à Semmes, les soixante-quinze chronomètres qu'il a « confisqués » à bord des cargos américains. En attendant la décision du tribunal des prises, le consul Bonfils doit en assurer la conservation. Après maints pourparlers, les autorités françaises l'autoriseront tout de même à remettre les chronomètres au commandant du *H.M.S. Hornet*, qui les confiera à une salle de ventes de Liverpool. Par la suite, les officiers de l'*Alabama* qui se trouvaient encore en Angleterre reçurent une enveloppe scellée contenant une part proportionnelle à leur rang, du produit de la vente de ces chronomètres.

Tandis que Bonfils vaque à ses obligations administratives, Antoine Mauger, le « patron » de la barque *Les Deux Jeunes Sœurs*, reçoit une lettre de remerciement de la part des neuf mercenaires confédérés qu'il a préservés de la capture. L'humanité de cet homme mérite une mention particulière car lui et les autres marins pêcheurs ne pouvaient pas savoir que tous les membres de l'équipage rebelle, à l'exception de ses officiers, seraient libérés peu après le combat. On apprend également à Cherbourg, que les navires fédéraux en escale au Havre ont bruyamment et avec éclat, fêté la victoire du capitaine Winslow. Les quelques officiers rebelles récupérés par les pêcheurs français ont la défaite amère. S'ils tiennent à remercier personnellement le préfet maritime Dupouy pour sa sollicitude à leur égard, c'est de toute évidence pour l'inciter à contraindre le capitaine Winslow à livrer les six autres officiers qu'il détient.

Prudent, le préfet maritime ne leur réciproque que de belles paroles en attendant de recevoir la réponse au télégramme qu'il a envoyé, à ce sujet, au ministre de la Marine. Ce cas de figure se pose pour la première fois depuis que des navires rebelles et américains relâchent dans les ports français. En effet, comme les États-Unis n'ont pas signé la Déclaration de Paris de 1856, ils ne sont pas soumis à ses obligations. En dépit de sa sympathie non dissimulée pour l'équipage confédéré, le préfet n'est pas pour autant insensible aux remerciements que lui prodigue le capitaine Winslow. De toute manière, il attend la réponse de Chasseloup-Laubat, son ministre de la Marine, qui ne manquera pas de tâter le pouls impérial à ce propos avant de lui faire connaître la suite à réserver à ce problème de prisonniers. Néanmoins, il paraît peu probable que Napoléon III s'immisce dans cette affaire car il a de plus gros fers au feu, notamment les difficultés de ses forces armées à réduire les partisans de Bénéto Juarez dans le nord du Mexique. En outre, les dernières péripéties de la politique européenne laissent augurer un nouveau conflit européen entre le Danemark et la Prusse au sujet du Schleswig-Holstein.

Le 21 juin, les relations entre Winslow et Dupouy se teintent de beaucoup moins d'aménité lorsque le premier s'entête à réclamer les marins confédérés, mais surtout les officiers de l'*Alabama*, sur lesquels les pêcheurs français ont littéralement fait main basse sous ses yeux. Son ton est dur dans la note qu'il adresse à Henry Bonfils, le vice-consul français missionné par les Confédérés, car il lui précise que de très rudes représailles seront exercées sur les marins et officiers rebelles qui ne se constitueront pas prisonniers sur-le-champ. Tout le monde comprend que Winslow exige qu'on lui livre Semmes. La réponse de Bonfils est évasive dans la mesure où il déclare n'avoir aucune compétence dans ce domaine. Quant à Dupouy, il persiste dans son mutisme tant que Paris ne lui a pas dicté sa ligne de conduite à propos des prisonniers détenus sur le *Kearsarge*.

Au cours des 23 et 24 juin, les matelots recueillis par les pêcheurs français s'embarquent sur trois cargos britanniques pour regagner leur Angleterre natale. Quelques-uns se rendront à Southampton pour réclamer à Semmes le reliquat de la solde qui leur est due. Ils le percevront, mais il est plus que probable que, cette fois encore, la compagnie Fraser & Trenholm de Liverpool joua le rôle d'officier-payeur pour éviter le scandale que déclencheront les matelots s'ils n'obtiennent pas satisfaction.

Dupouy sursaute, le 25 juin, en lisant un article de l'*Indépendance belge* qui l'accuse de graves négligences envers l'équipage confédéré dans l'affaire de l'*Alabama*. Pas du tout impressionné, il signale à son ministre la calomnie dont il est l'objet et lui demande de corriger officiellement ces propos diffamatoires. Le 4 juillet, le commandant du *Kearsarge* hisse son grand pavois pour fêter l'*Independance Day*. Dupouy s'en offusque parce qu'il ne lui en a pas demandé la permission la veille. Par réaction, il écrit à son ministre : *Je me suis borné à faire hisser le petit pavois avec le pavillon américain.*

Le 5 juillet, les quatre officiers confédérés détenus sur le *Kearsarge* : en l'occurrence le lieutenant Joseph D. Wilson, le chef ingénieur Miles J. Freeman, l'ingénieur adjoint John M. Pundt et le second maître Benjamin P. Mecaskey font secrètement parvenir au préfet Dupouy une lettre dans laquelle ils le supplient de contraindre Winslow à les libérer. Le même jour, celui-ci coupe court à leurs jérémiades en reprenant la mer peu après l'entrée en rade de l'*U.S.S. Sacramento*. Notons tout de même que ces officiers concédèrent ultérieurement qu'ils furent traités avec une extrême courtoisie par leurs confrères du *Kearsarge*.

Pendant sa courte escale à Cherbourg, après le combat, le capitaine Winslow ressent un certain antagonisme de la part de la population locale. Comme son infection oculaire s'envenime, il profite de la rapidité du chemin de fer local pour consulter un spécialiste à Paris. Celui-ci lui confirme la perte définitive de son œil parce qu'il n'a pas été traité convenablement et dès le début. En revanche, l'accueil que lui réserve les Parisiens stupéfie Winslow car ils le célèbrent comme un héros. Avec un certain humour, il écrit à l'un de ses proches : *J'ai connu des durs moments sur le Mississippi, mais sans reconnaissance pour ce que j'y faisais. Maintenant, on me fête comme un héros pour une victoire facile !*

Dans une parcelle minuscule au cœur du vieux cimetière de Cherbourg, reposent les dépouilles de William L. Gowen, James King et de George Appleby. Le premier est un marin américain du *Kearsarge*, les deux autres sont des mercenaires britanniques de l'*Alabama*.

Un écho britannique

Dans les jours qui suivent le combat, Adams, le ministre plénipotentiaire américain, interpelle le ministre britannique des Affaires étrangères pour réclamer la restitution des Confédérés repêchés par le *Deerhound*. Lord Russell lui répond comme suit :

« Le propriétaire du yacht *Deerhound* a accompli un acte d'humanité en sauvant le capitaine et quelques rescapés de l'*Alabama*. S'il ne l'avait pas fait, ceux-ci auraient probablement péri noyés et n'auraient jamais été des prisonniers de guerre. Il ne me semble pas qu'il entre, dans les attributions d'un citoyen neutre de faire des prisonniers pour le compte d'un belligérant. »

La « polémique Semmes »

L'affaire de Cherbourg se révèle surtout un dithyrambe en l'honneur de la cause sudiste. D'abord en raison de son absurdité et surtout parce qu'elle se solde par la perte de très peu de vies humaines. Seulement neuf Confédérés sont tués, vingt et un sont blessés et dix-sept se noient. Les Fédéraux ne comptent que deux blessés et un mort. Malgré ce que Semmes affirme dans son rapport, le *Kearsarge* subit peu de dommages : un trou au-dessus de sa ligne de flottaison, un canon bouté hors de son affût et des dégâts mineurs dans ses superstructures. Quant au commandant de l'*Alabama*, il persiste à fanfaronner dans la rédaction de ses mémoires : *J'aurais dû les battre dans les trente premières minutes de l'engagement si ma munition n'avait pas failli*. Il n'a même pas eu la décence d'écrire « J'aurais pu les battre ! »

La détérioration de sa poudre appartient au prétexte de la malchance auquel recourent les mauvais perdants qui n'admettent pas être la cause de leurs propres déboires. Bulloch connaît bien l'*Alabama* parce qu'il en a étudié les plans dans les moindres détails et en a supervisé la construction presque quotidiennement. Dans un de ses courriers datant d'après le duel de Cherbourg, il relate qu'au cours d'un long entretien avec l'un des anciens officiers ou sous-officiers mécaniciens du croiseur confédéré cet homme lui expliqua spontanément que Semmes et son état-major étaient responsables de l'état de leurs munitions :

« Le chef des machines m'apprit que, depuis longtemps, ils avaient pris l'habitude de condenser trop d'eau par rapport à la capacité de la citerne de réfrigération, et que l'eau bouillante, presque à l'état de vapeur, passait directement dans deux réservoirs métalliques logés de part et d'autre de notre soute aux munitions et s'y infiltrait. Je pense que cette pratique contribua grandement à la détérioration de notre poudre et j'ai pensé qu'il était utile de mentionner la chose. »

Les manifestations de l'humidité ne se produisent jamais du jour au lendemain, elles résultent d'un processus lent et progressif qu'un œil attentif aurait pu, voire aurait dû observer à la longue à bord de l'*Alabama*. Semmes planait-il à ce point au-dessus de ses officiers pour qu'une simple inadvertance de leur part dégénère en une faute aussi grave ? Afin de dédouaner Semmes de toute responsabilité à ce propos, certains « Sudistes d'opérette » prétendent qu'à l'époque, ce type

d'incident était courant dans les marines de guerre. Cette allégation est invalidée par les *Official Records of the Union and Confederate Navies* qui confirment qu'aucun autre croiseur sudiste ou nordiste n'eut à déplorer cet inconvénient au cours du conflit. Pour conforter cette observation, William Marvel, l'auteur de *The Alabama and the Kearsarge : the Sailor's Civil War*, observe que le *Kearsarge* avait embarqué sa poudre et ses obus depuis le 24 janvier 1862, soit sept mois avant la mise en service de l'*Alabama* et que, durant leurs opérations, aucun des deux commandants ne fut autorisé à remplacer ses munitions dans un port étranger. Dans son rapport du 21 juin 1864 au commodore Barron, Semmes fait preuve d'une flagrante sournoiserie vis-à-vis de Kell, son brave second qui lui a pourtant sauvé la vie en le maintenant à la surface des flots. Lorsque Semmes rédige ce rapport, il feint d'ignorer que la presse française a déjà relaté les raisons de la déficience de ses munitions. Recourant à une subtile hypocrisie épistolaire, il écrit :

« Je ne me priverai pas de souligner que M. Kell, mon second, mérite des éloges particuliers pour l'excellente condition dans laquelle notre navire entra en action (...) et en ce qui concerne notre batterie et notre soute aux munitions. »

Cet éloge contient un irréfutable non-dit que n'importe qui perçoit aisément : Semmes se décharge de toute responsabilité dans la mauvaise gestion de sa soute aux munitions et oblitère la mise en garde de Kell à ce propos lorsqu'il lui annonça son intention de livrer bataille.

Titillés par la personnalité très controversée du commandant de l'*Alabama*, les meilleurs spécialistes américains de la marine de guerre confédérée ont commenté sa version de sa défaite après son unique confrontation avec un bâtiment de la classe de son navire. William C. Davis figure parmi les plus sérieux historiens de la guerre civile américaine. Il est notamment le récipiendaire d'une dizaine de prix littéraires dont trois *Jefferson Davis Awards*. Pour prétendre à cette récompense, il a dû prouver qu'un de ses ascendants avait servi loyalement dans les forces armées confédérées. Cette mention vise essentiellement à souligner que cet auteur n'entretient aucune animosité vis-à-vis des personnalités sudistes. Pourtant, dans son livre *The Cause Lost, Myths and Realities of the Confederacy*, il lamine Semmes sous ses sarcasmes :

« Le capitaine Winslow n'eut pas besoin de bâtir un mythe pour expliquer sa victoire (...) Il se mesura à l'*Alabama*, le bâtit et cela résuma toute l'affaire (...) Semmes refusa d'admettre que Winslow combattit plus intelligemment que lui (...) Il affirma qu'il perdit parce que son adversaire avait eu l'incorrection de ne pas l'informer de ses intentions (*les chaînes et les ancres recouvrant ses œuvres mortes*) et qu'il n'aurait pas livré bataille s'il avait connu la présence de ce dispositif sur le *Kearsarge* (...) »

« Le capitaine Semmes ne révéla jamais ses intentions aux navires qu'il captura (...) et il décrivit comme une action glorieuse sa victoire sur l'*Hatteras* alors qu'il le canonna sans sommation immédiatement après avoir hissé ses couleurs (...) Dans le mythe qu'il créa autour de sa défaite, Semmes accusa Winslow d'avoir manifesté, à son égard, une discourtoisie dont lui-même était coutumier avec ses victimes. »

Cette observation, l'historien John Hussey (l'auteur de *Cruisers, Cotton and Confederates*) s'y inscrit autant que ses confrères français et américains dans l'analyse de la frustration de Semmes qui qualifie de tromperie (*cheat perpetrated on his ship*) l'intelligence que son adversaire avait manifestée pour protéger les flancs de son bâtiment en les recouvrant l'ancres en acier. En revanche, lorsqu'il écrit au commodore Barron, Semmes relate les effets du blindage du *Kearsarge*, mais n'ose même pas insinuer qu'il en ignorait l'existence. Le cas échéant, Barron l'aurait morigéné car il savait que, déjà avant le combat, cette protection avait alimenté les conversations des officiers français et rebelles. De surcroît, il est exclu d'ignorer l'accablant témoignage du lieutenant George T. Sinclair auprès de Barron à Paris car il lui relata obligatoirement son entretien avec Semmes, la veille du combat, et sa mise en garde à propos du blindage du *Kearsarge*.

Bulloch dénonce le persiflage de Semmes à propos de Winslow :

« Sur terre ou sur mer, personne n'a jamais considéré qu'un officier recourait à une ruse déshonorante s'il camouflait ses forces pour inciter un adversaire qui lui est inférieur à l'attaquer (...) Je ne me sens pas obligé d'émettre des considérations spécifiques sur les mérites de Semmes ou sur cette affaire particulière au cours de sa carrière (...) En tant qu'officier soumis aux exigences du service en mer, il ne se distingua pas spécialement. Il n'avait ni le physique ni les audaces qui contribuent à façonner un excellent officier de pont et il n'avait aucun don particulier dans l'art de conduire un navire dans des évolutions qui s'écartent de l'ordinaire (...) Le capitaine Winslow a eu raison de faire ce qu'il pouvait pour renforcer la protection de son sloop et rien ne l'obligeait à en informer Semmes. »

Dans ses « Pensées », Pascal écrit : *Un prince sera la fable de toute l'Europe, et lui seul n'en saura rien*. Lors de la rédaction de ses mémoires, Semmes n'imagine pas un instant que la numérisation des archives de la presse du XIX^e siècle cisèlera ses mensonges et les étalera au grand jour. Ce sont ces archives et ces anciennes coupures de presse qui apprirent à l'historien et professeur Colyer Meriwether que le « blindage » du *Kearsarge* avait attiré l'attention dans les ports français et britanniques longtemps avant le combat.

« Les critiques émises par Semmes à propos des chaînes qui protégeaient le *Kearsarge* sont absolument irrecevables. Même si ce dispositif n'avait pas déjà été largement commenté, on pourrait le considérer comme une ruse tout à fait honorable, comparable aux faux drapeaux que hissait Semmes pour tromper ses proies. »

En outre, cet auteur a retrouvé le quotidien local qui, la veille ou l'avant-veille du combat, décrit les chaînes du *Kearsarge* avec une précision qui conforte l'assertion selon laquelle toute la ville connaissait l'existence de ce dispositif :

« Elles mesurent 21 mètres de long, se composent d'anneaux en acier de sept dixièmes de pouces d'épaisseur et elles couvrent un espace de 15 mètres de long sur 1,80 mètre de large. »

La veille du combat et dans les jours qui le suivirent, d'autres quotidiens locaux mentionnent clairement que les officiers des forces navales françaises avaient largement commenté ce dispositif dans les cercles fréquentés par leurs invités confédérés. Paul Ingouf (l'auteur de *Coulez l'Alabama*) cerne lui aussi les vraies motivations de Semmes :

« Winslow est toutefois inquiet car il ne comprend pas très bien - au plan strictement militaire - l'attitude de Semmes qui cherche absolument un combat qui n'est pas nécessaire, un affrontement au cours duquel les Sudistes risquent de perdre un navire, ce qui serait catastrophique pour la marine confédérée étant donné le nombre assez limité d'unités dont elle dispose. Si le *Kearsarge* vient à être capturé ou détruit, il pourra par contre être remplacé facilement. Alors ? ... Le capitaine fédéral en conclut que son adversaire rechercha à tout prix une victoire (...) Un nouvel échec devant les côtes européennes pourrait le conduire devant un tribunal militaire. »

À Cherbourg, Semmes ne combat que pour une cause : la sienne, celle d'un orgueil qui confine à l'obsession voire à un complexe qu'il doit exorciser. John Taylor, l'auteur de *Semmes : Rebel Raider*, s'irrite lui aussi de la mauvaise foi de Semmes qui excipe de sa prétendue ignorance du blindage du *Kearsarge* pour transformer sa déconfiture en une magnifique défaite essentiellement due à l'hypocrisie de son adversaire au cours d'un combat qui aurait dû être chevaleresque. Taylor ne se gêne nullement de souligner qu'en plus, Semmes a le culot de fustiger l'honneur du capitaine Winslow parce qu'il avait été plus malin que lui en protégeant les parties vitales de son croiseur. En outre, l'auteur rappelle malicieusement que le « chevalier » de l'*Alabama* ne s'encombrait pas de fair-play quand il s'agissait de duper ses proies en les approchant sous un faux drapeau. Dans son autre ouvrage : *Confederate Raider : Raphael Semmes of the Alabama*, ce même auteur conforte son opinion sur Semmes :

« Un autre facteur psychologique influença Semmes, il cherchait une véritable vengeance personnelle. Au cours des trois précédentes années à bord du *Sumter* et à bord de l'*Alabama*, on l'avait qualifié de pirate ou de corsaire. Un autre que lui aurait haussé les épaules, mais Semmes devenait particulièrement irascible quand quelqu'un questionnait son vanité (...) Pour cet homme, la meilleure façon de prouver le contraire c'était de battre le *Kearsarge* parce qu'il le voulait et non parce qu'il le devait. »

Pour se forger un minimum de crédibilité militaire, ajoute Taylor, Semmes voulut même faire accroire que le vapeur *Hatteras*, qu'il coula au large des côtes texanes, était de la même force que son bâtiment. Comme Semmes assimile à de la fourberie le blindage sommaire dont Winslow avait revêtu son sloop, on pourrait aussi se demander s'il avait entendu parler du combat naval d'Hampton Roads, le 8 mars 1862 en Virginie, au cours duquel le cuirassé confédéré *C.S.S. Virginia* se « couvrit de gloire » en détruisant ou en envoyant par le fond les *U.S.S. Congress* et *Cumberland*, deux frégates ennemies totalement démunies de protection ?

L'historien Frank Merli, notoirement apprécié pour ses nombreux ouvrages sur les vaisseaux de guerre fédéraux et confédérés, interpelle lui aussi les motivations de Semmes dans l'affaire de Cherbourg. Dans le chapitre VI de *The Alabama, British Neutrality and the American Civil War*, il s'étonne que, sur les huit cents pages de son *Memoirs of Service Afloat*, Semmes n'en réserve que quatre au combat de Cherbourg alors qu'il s'enlise dans d'interminables péroraisons d'ordre ethnique ou géographique dénuées d'intérêt parce qu'elles ont fait, bien avant lui, l'objet d'études plus fouillées. D'emblée, Merli éviscère les motivations de Semmes : *Servit-il les intérêts de la Confédération ou ce combat résulta-t-il d'une blessure d'amour-propre et d'un insatiable besoin de gloire ?* L'auteur note intelligemment qu'après la guerre, Semmes opta pour le style « mémoires de » qui lui offrait plus de latitude dans son récit et qui ne le contraignait pas à s'appesantir sur ce qu'il préférait éluder. Malheureusement pour lui, observe Merli, il ne connaissait pas l'existence des lettres du lieutenant confédéré George T. Sinclair avec qui il s'était entretenu à Cherbourg et dont le contenu surlignait les mensonges étalés dans *Memoirs of Service Afloat*.

Au début de ses recherches sur les événements de Cherbourg, Merli s'interroge sur ce qui poussa Semmes à émettre autant de critiques sur *Cruise of the Alabama and Sumter : From the Private Journals and Other Papers of Commander Semmes and Other Officers*. Les éditions britanniques Saunders, Otley & Co qui publièrent ce livre en 1864, ne cachaient pourtant pas leur sympathie pour la rébellion sudiste. Dès la réédition de cet ouvrage, Semmes obtint d'en modifier le contenu. Après avoir acquis un rare exemplaire de sa première mouture, Merli comprend immédiatement la raison de l'aversion de Semmes pour sa version initiale. Son introduction, rédigée par l'éditorialiste George Meredith, mentionne que son enquête auprès des officiers français à Cherbourg lui avait révélé qu'avant le combat, ils avaient interpellé Semmes au sujet du blindage du *Kearsarge*, mais que celui-ci dédaigna leurs avertissements. Il est clair que le « patron » de l'*Alabama* se sentit forcé de dénigrer l'ouvrage de Meredith parce qu'il foudroyait le principal argument expliquant honorablement sa raclée.

Dans son analyse du combat, Merli entérine lui aussi l'avis des historiens précités et des témoins de l'événement : les canonnières de l'*Alabama* ajustaient mal leurs pièces et tiraient trop haut. Les effets de leurs tirs le démontrent : sur leurs quelque trois cents obus et boulets, seuls vingt-huit occasionnèrent des dégâts mineurs à bord du *Kearsarge*. La défaite de l'*Alabama* ne revêt donc que l'importance qu'on veut bien lui concéder car sa victoire n'aurait absolument pas influencé le cours de la guerre. Comme les autres historiens cités dans ce texte, John Hussey (*Cruisers, Cotton and Confederates*) critique lui aussi le ton acerbe que Semmes adopte vis-à-vis de son ancien adversaire, longtemps après la leçon de modestie que celui-ci lui inculqua à Cherbourg.

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 1861 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 Sud⁵.

Désertions dans l'armée confédérée 1861-1865

Dates des rôles	Effectifs incluant les permissionnaires, malades et 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. Après avoir été coupé de ce qui reste de l'armée de Lee, Semmes et sa brigade rejoignent celle de Joseph E. Johnston qui dépose les armes le 26 avril 1865 à Greensboro en Caroline du Nord.

Le 25 novembre 1865, le ministre Gideon Welles ordonne de s'assurer de la personne de Semmes à son domicile et de l'incarcérer dans la prison de l'Old Capitol à Washington D.C. en attendant d'être produit devant un tribunal pour

⁵ 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.

violation des usages de la guerre lors de l'affaire du *C.S.S. Alabama* à Cherbourg (document présenté sur la planche XXVII du portfolio des illustrations).

« Charge : Violation des usages de la guerre.

« Spécification : Aux environs du 19 juin de l'année 1864, au large de l'entrée du port de Cherbourg en France, ledit Raphaël Semmes commandait le steamer rebelle connu sous le nom de Alabama.

« Un engagement ayant eu lieu entre ledit steamer et le steamer américain Kearsarge, ledit Raphaël Semmes ordonna ou permit de hisser un drapeau blanc à bord dudit vapeur rebelle et profita de la cessation de l'engagement et de la confiance qu'on lui accorda pour s'évader de son steamer et éviter de se rendre comme prisonnier de guerre et de devoir assumer les responsabilités inhérentes à sa position. Par la suite et sans avoir été échangé en tant que prisonnier de guerre, il poursuivit les hostilités contre les États-Unis. »

Dans la nuit du 15 décembre 1865, un détachement de fusiliers-marins se présente au domicile de Semmes pour procéder à son arrestation. Le 27 décembre, celui-ci fait publier dans le *New York Times*, une lettre ouverte contestant la légitimité des accusations formulées à son encontre :

« Le 26 avril 1865, j'étais à Greensboro où je commandais la brigade navale qui faisait partie de l'armée du général Joseph E. Johnston, et j'ai participé aux formalités de la capitulation, entre le général Johnston et le général William T. Sherman qui commandait l'armée fédérale de Caroline du Nord. La condition de la reddition était que l'armée du général Johnston cesse tout acte de guerre à partir de la date de sa reddition, le 26 avril 1865.

« En contrepartie de la condition convenue par le général Johnston, le général Sherman a autorisé les officiers et les hommes de l'armée du général Johnston à rentrer chez eux sans avoir à craindre les autorités fédérales à condition qu'ils respectent les obligations auxquelles ils ont souscrit et se soumettent aux lois en vigueur là où ils résident.

« J'ai été arrêté sur ordre du ministre de la Marine, des gardes ont été placés devant ma porte et j'ai été informé que je devais me rendre à Washington pour y être emprisonné et répondre d'une accusation concernant un fait antérieur aux termes de la capitulation, convenus entre les généraux Johnston et Sherman. Ceci est une violation des termes de ladite reddition.

« Je proteste respectueusement contre cette arrestation. »

Le 29 décembre Semmes est incarcéré dans la prison du Navy Yard de Washington. À l'exception de quelques cas flagrants comme le président Davis, les assassins de Lincoln et Henry Wirz, le commandant du mouiroir d'Andersonville, aucun officier et aucun acteur politique rebelle est condamné à une longue peine de prison. Dans l'optique de la reconstruction nationale telle que l'avait préconisée Lincoln, l'objectif du président Andrew Johnson est de ne pas pourchasser les anciens cadres des forces esclavagistes afin d'éviter des troubles sociaux dans le

Sud. Certains membres du cabinet fédéral s'efforcent mais en vain d'impliquer les principaux acteurs politiques rebelles dans l'assassinat de Lincoln.

Le juriste qui sommeille en Semmes trouve un argument légal aussi efficace que peu glorieux pour ne pas avoir à répondre de sa fuite après la destruction de l'*Alabama* en dépit de la reddition qu'il avait dûment affichée en faisant hisser un drapeau blanc. En effet, pour réfuter l'accusation que Welles formule à son propos pour *violation des usages de la guerre*, Semmes bâtit sa défense sur les conditions de reddition accordées par le général Sherman et qui autorisent les officiers et les hommes de l'armée de Joseph E. Johnston à rentrer chez eux sans craindre des représailles. À défaut de pouvoir produire Semmes devant un tribunal militaire et se trouvant dans l'incapacité de formuler une accusation qui ne s'oppose pas aux termes de la reddition, accordés par Sherman à Joseph Johnston, Semmes est remis en liberté le 7 avril 1866. Il vit quelque temps à Mobile avant d'enseigner à l'Académie militaire de Louisiane. Ensuite, il s'investit dans la promotion du *Daily Bulletin* de Memphis où il décède en août 1877.

Le « Cas Alabama » à Genève, 1865-1872

Pour les Américains du Nord et surtout pour les actionnaires de leurs principales compagnies maritimes, leur guerre civile ne peut se clore qu'après avoir fait payer aux Britanniques, leur manque de diligence en matière de construction navale. En saignant le commerce maritime nordiste, les croiseurs que les États rebelles ont fait bâtir et se sont procurés en Grande-Bretagne ont permis à sa flotte marchande d'accroître sa puissance en prenant sous son pavillon des tonnes de marchandises qui, jusqu'en 1861, voyageaient sous un registre américain. Le cabinet de la reine Victoria se sent donc mal pris. S'il reconnaît avoir failli à ses obligations de faire respecter sa neutralité pendant la guerre civile américaine, il devra en assumer les conséquences. En revanche, s'il réfute la légitimité des accusations que lui portent les Américains, il s'aliénera leur amitié à un moment où ceux-ci pèsent de plus en plus lourd sur l'échiquier international et disposent d'une flotte de guerre supérieure, en nombre d'unités et en termes de tonnages, à celle du Royaume-Uni.

Le 30 août 1865, afin de préparer la défense de son gouvernement, Lord Russell des Affaires étrangères britanniques écrit à Adams (ministre plénipotentiaire américain à Londres) pour lui faire savoir que son gouvernement consent à soumettre *toutes les réclamations formulées durant la guerre civile américaine* à une commission habilitée à les examiner. Seward (secrétaire d'État aux Affaires étrangères ou ministre des Affaires étrangères) perçoit la manœuvre dilatoire de son interlocuteur et, saisissant la balle au bond, sollicite plus de précisions. Le 14 octobre, Russell lui répond que son gouvernement accepte d'étudier toutes les requêtes qui lui seront adressées, mais il se garde de mentionner dès à présent la nature de celles que la Couronne britannique jugera recevables. Entre-temps, Lord Edward Stanley of Alderley lui succède aux Affaires étrangères. C'est donc à lui qu'Adams transmet la réponse de Washington qui *décline la formation d'un comité commun* pour régler le contentieux. Alors, le débat gèle provisoirement.

Comme les sentiments anglophobes aux États-Unis prennent progressivement un essor aussi inquiétant que leur marine de guerre, Londres perçoit qu'elle perd peu à peu sa supériorité maritime et ressent la nécessité d'apaiser ce peuple dont

l'animosité peut se répercuter sur l'échiquier international. À la fin de l'année 1866, Lord Stanley instruit Frederic Bruce, son ambassadeur à Washington, de rouvrir le débat en proposant un arbitrage limité. Le 7 janvier 1867, Seward reçoit de Bruce une missive rouvrant le débat si celui-ci ne met en cause ni un membre de son gouvernement ni le statut de belligérant que celui-ci avait accordé à la Confédération. Seward ne réagit pas personnellement et charge son consul général à Londres d'aviser le *Foreign Office* que les Américains ne refusent pas un arbitrage si leurs deux pays en approuvent la forme.

Deux nouvelles personnalités émergent alors sur la scène diplomatique. Reverdy Johnson remplace Adams au consulat général américain à Londres et George W.F. Villiers, comte de Clarendon, succède à Lord Stanley au *Foreign Office*. Le 14 janvier 1869, tous deux paraphent la Convention dite Johnson-Clarendon. Celle-ci engage donc formellement les gouvernements américain et britannique à désigner les deux arbitres qui formeront la commission chargée d'examiner les demandes de dédommagements. Si les membres de cette commission ne parviennent pas à s'entendre, ils auront la faculté de désigner, de commun accord, un arbitre extérieur. Dans l'éventualité où cette formule n'aboutit pas, chacune des deux parties fournira son propre expert. Cette paire d'experts sera alors compétente pour choisir la personnalité la plus apte à trancher leurs différends.

Le sénateur Charles Sumner ne leur laisse pas le temps d'appliquer leur convention. Au cours d'un discours passionné au Congrès, il réclame la cession, aux États-Unis, du Canada, des Bermudes et des Bahamas en contrepartie des deux milliards et demi de dollars qui sont dus à son pays. La convention Johnson-Clarendon avorte sur-le-champ.

Quand Ulysses S. Grant accède à la présidence, Hamilton Fish obtient les Affaires étrangères et recommande à John L. Motley, le nouveau consul américain à Londres, de temporiser avec les Britanniques jusqu'à ce que s'apaisent les effets des vociférations de Sumner. Durant les vingt mois suivants, les cabinets américains et britanniques s'échangent une discrète mais volumineuse correspondance pour sortir de l'impasse dans laquelle leurs positions respectives les ont ancrés.

Le 27 août 1870, le président Grant persuade les deux pays de créer une commission mixte (*Joint High Commission*) pour aplanir leur différend. Le 8 mai 1871, les cinq délégués de cette commission signent le traité de Washington. Sur les quarante-trois requêtes en réparations, onze concernent les dommages que les croiseurs rebelles ont causés et six émanent de particuliers américains. Les vingt-six derniers points traitent d'autres aspects du droit maritime international. Comme Adams (l'ancien ministre américain à Londres) défend les intérêts des États-Unis, Lord Russell (l'ancien ministre des Affaires étrangères britanniques) aurait été parfait pour lui donner la réplique.

Pour éviter des heurts dus à leur antagonisme pendant la guerre civile américaine à propos des croiseurs confédérés dont il est question à Genève, le gouvernement britannique préfère désigner Sir Alexander Cockburn, le « n° 2 » dans la hiérarchie des tribunaux anglais et gallois. Le comte Frederico Sclopis di Salerano représente l'Italie, Jacques Staempfli, la Suisse et Do Itajuba, le Brésil. Leur première réunion se tient le 15 décembre 1871 dans la grande salle de l'hôtel de ville de Genève, désormais rebaptisée *Salle Alabama*.

Avant d'entamer les débats, cette cour d'arbitrage élit Sclopis à sa présidence puis celui-ci fixe à Adams et à Cockburn un délai expirant le 15 avril 1872 pour préparer leur plaidoyer et répondre aux arguments de la partie opposée. Les plaintes déposées auprès du tribunal se répartissent en cinq catégories :

1. Dédommagement des pertes que les croiseurs confédérés infligèrent au commerce maritime nordiste.
2. Remboursement des frais exposés par l'U.S. Navy pour contrecarrer l'action des croiseurs confédérés construits en Grande-Bretagne.
3. Compensations pour les pertes commerciales résultant du transfert, dans la flotte marchande britannique, du fret qui, avant la guerre, était confié à celle des États-Unis.
4. Compensations pour la hausse vertigineuse des primes d'assurances qui ont été imposées aux compagnies maritimes nordistes.
5. Compensations des dépenses inhérentes à la prolongation de la guerre, qui résultent du laxisme de l'administration britannique.

Comme les Britanniques et les Américains se heurtent sur la recevabilité de ces griefs, la commission reporte à huit mois la suite des débats et son président, le comte Frédéric Sclopis, prie les délégués américains et anglais de trouver un consensus sur l'interprétation définitive des griefs énoncés. Le 19 juin 1872, le comte Sclopis résume le fruit de leurs entretiens et les négociations reprennent aussitôt et sur de nouvelles bases, définies de commun accord par les deux parties. La Cour d'Arbitrage ne retient que les dossiers relatifs à des dommages directs.

Le 14 septembre 1872, par quatre voix contre une, ladite Cour déclare que la Couronne britannique a failli à ses devoirs et à ses obligations de neutre et qu'elle est redevable d'une indemnité de 15 500 000 dollars. Cette décision en inclut d'autres qui remodelent, et pour très longtemps, le paysage du droit maritime international. Désormais, le gouvernement d'une nation neutre a l'obligation d'interdire, sur son sol, sur ses eaux et dans ses colonies, le recrutement de ses sujets par un belligérant. Cette interdiction s'étend à la vente et à la construction de navires susceptibles de croiser contre la flotte d'un autre belligérant. Sur les 15 500 000 dollars que leur paie la Grande-Bretagne, les États-Unis en versent 9 500 000 aux plaignants qui ont établi la pertinence de leurs revendications. Le solde resta dans le Trésor américain.

En dépit de ce colossal apport de fonds, le commerce maritime des États-Unis ne reconquit sa vitalité qu'après quelques décennies. La Grande-Bretagne la lui avait ravie à un coût peu élevé.

RÉFÉRENCES DES SOURCES CITÉES DANS LES NOTES

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. Library of Congress, 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. Univ. of S. 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. Le 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. Univ. Ala. Press, 1973.
- Wise S.R., *Lifeline of the Confederacy : Blockade Running during the Civil War*, pp. 121-43. University of North Carolina Press, 1988.
- Yeans 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, *Alabama, British Neutrality and the American Civil War*, pp. 89-140. Ind. 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. Univ. 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. Univ. 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, *Alabama, British Neutrality and American Civil War*, pp. 141-57. Ind. University Press, 2004.
 Milton D.H., *op. cit.*, pp. 97-102.
 Mountague B., *op. cit.*, pp. 427-30.
 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

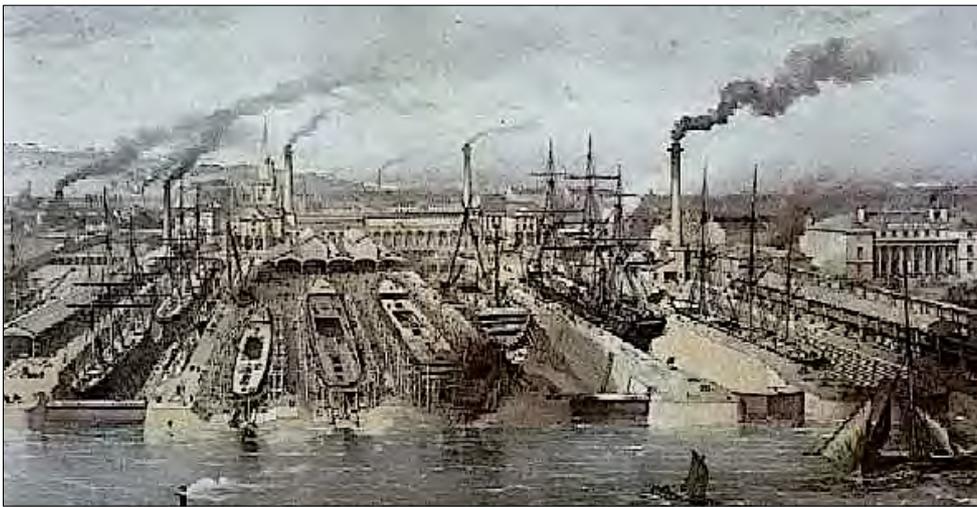
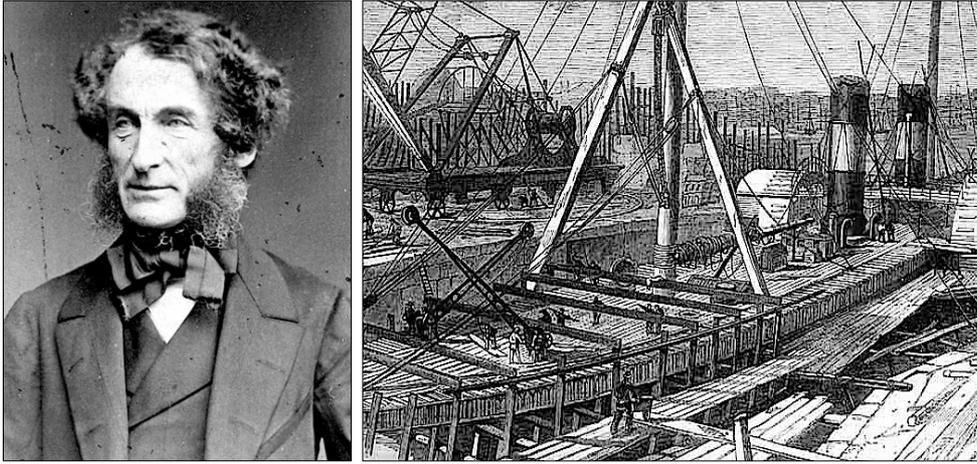
- Alabama Arbitration, Geneva 1872*. République et Canton de Genève, Chancellerie d'État, 2004.
- Appendix to the Congressional Globe : Containing Speeches, Important State Papers & the Laws of the 1st Session, 41st Congress, 1869 ; Speech of Charles Sumner*, pp. 21-6. National Archives.
- Balch T.W., *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 1st 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.



L'immeuble de la compagnie Fraser & Trenholm à Liverpool. La porte d'entrée du bureau personnel de Bulloch était à l'extrémité gauche. (GPSMYCITY)



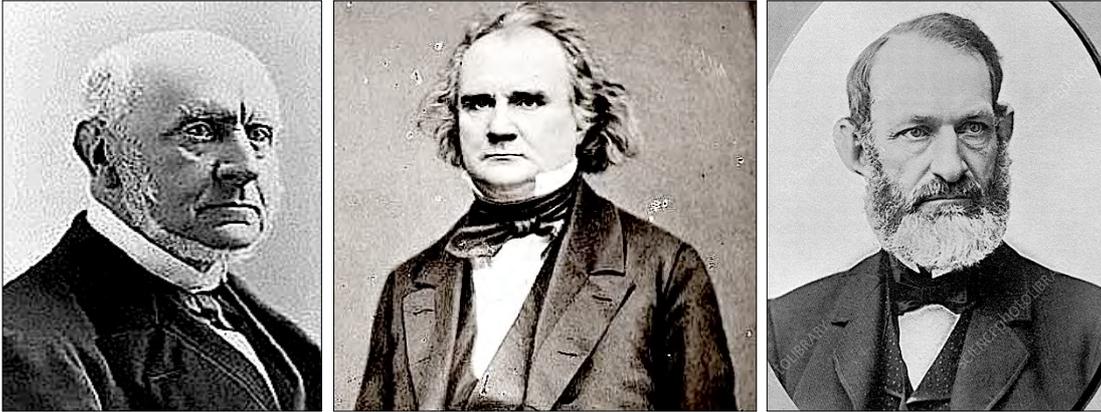
James D. Bulloch (à gauche) et son frère Irvine. (National Archives)



John Laird et ses chantiers navals. (Illustrated London News, 1861)

187		James Dunwoody	
No 290			
Contracting Parties		James Dunwoody, Bulloch & Co and John Laird, Sons & Company	
Date of Contract		1 st August 1861	
Price		<u>£47,500</u>	
Payment			
	to be paid	<ul style="list-style-type: none"> • 1/5 (£9500) on execution of Contract • 9500 when the Frame is up • 9500 when the upper and lower Deck skelers are in place - Beams in - Keelson in place - Garboards & Strakes fitted & bolted - and Bondy clamped on. • 9500 when the Ship is launched • 9500 " satisfactorily hoist, and delivery of the Ship is completed in the River 	
		<u>£47,500</u>	
		attest in witness whereof the Builder's Certificate is hereunto signed.	

Contrat entre Laird et Bulloch pour la construction de l'Alabama. (E. Chambré Hardman Archives)



Charles F. Adams (à gauche) ministre plénipotentiaire des États-Unis en Grande-Bretagne - James M. Mason, commissaire non officiel missionné à Londres par le gouvernement confédéré (National Archives) - Thomas H. Dudley, consul des États-Unis à Liverpool (Science Photo Library).



Stephen Mallory (à gauche) ministre de la marine confédérée et Lord Russell, ministre des Affaires étrangères britanniques (*Foreign Office*).



À gauche : la Maison du Marin à Liverpool, un lieu de recrutement pour les officiers confédérés en quête d'un équipage. (www.chesterwalls.info/gallery) - À droite : demeure de Frederick S. Hull, le conseil de Bulloch à Liverpool, son immeuble est sis à l'angle de Rodney Street et de Duke Upper Street. Façade classée et inchangée.

Liverpool pendant les années 1860-1865



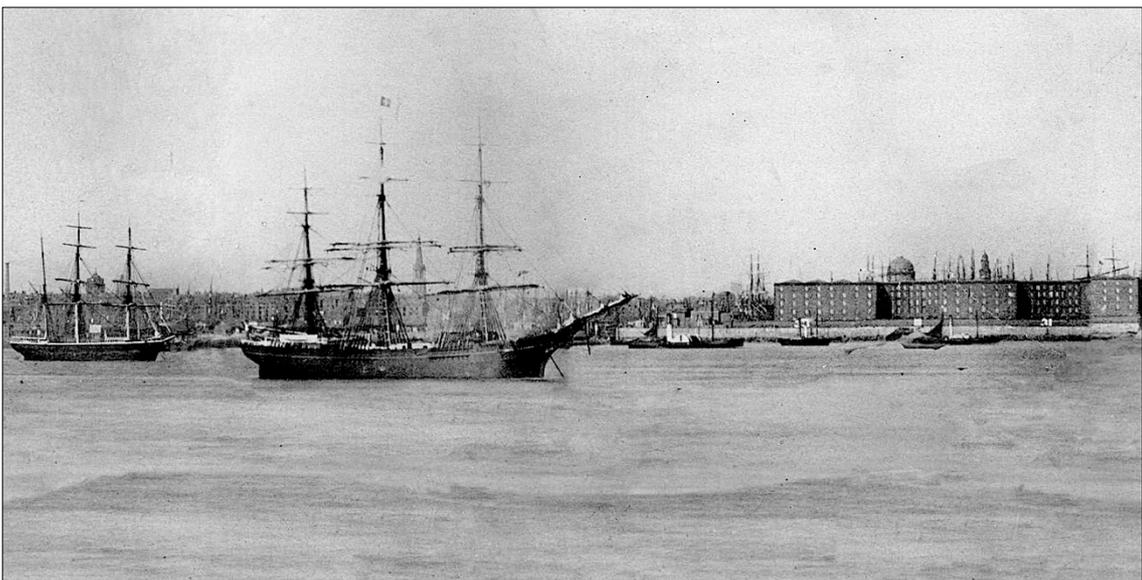
Le dock St. George près du fleuve Mersey., (streetsofliverpool.co.uk/georges-dock-1860s)



La rue Canning qui aboutit sur le fleuve Mersey. (streetsofliverpool.co.uk/georges-dock-1860s)



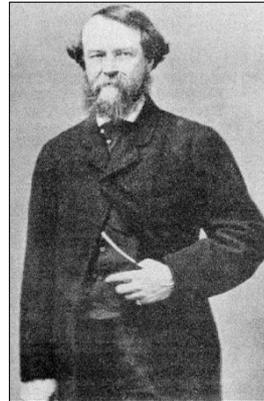
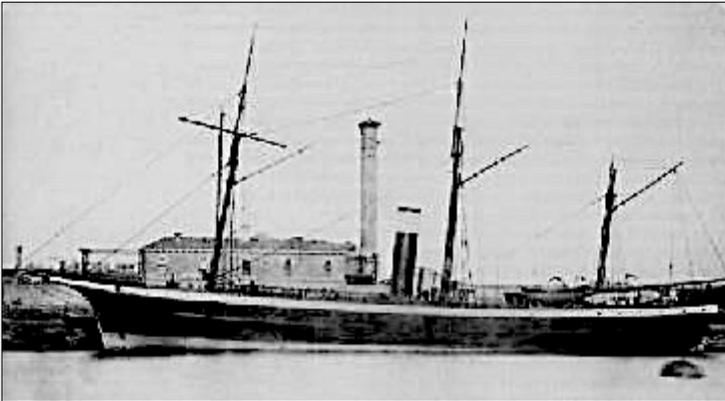
Castle Street, Liverpool 1860. (streetsofliverpool.co.uk/georges-dock-1860s)



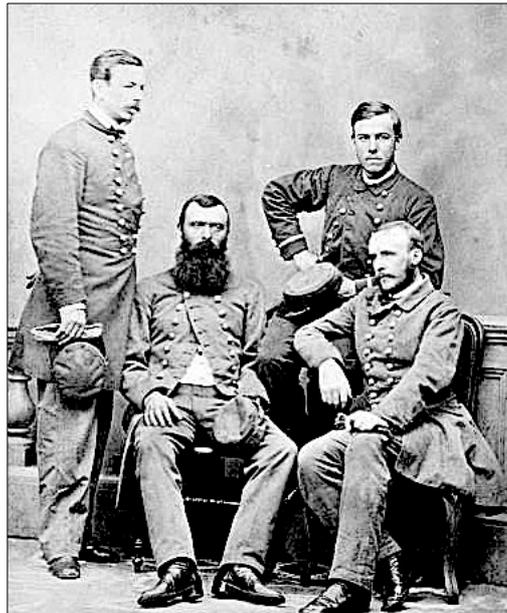
Vue panoramique du port de Liverpool en 1860. (berry-liverpool-panorama.jpg)



Semmes (assis au centre) et les officiers du *C.S.S. Sumter*. (US Naval Historical Center)



C.S.S. Sumter. (US Naval Historical Center) - Lt. James North. (Collection Charles V. Perry)



Lt. John N. Maffitt, commandant du *C.S.S. Florida* (photo prise en 1863) - Lt. John Low (barbu) en compagnie de deux autres officiers de l'*Alabama*. (National Archives)



C'est au Grand Hôtel Victoria à Nassau, que le Lt. Sinclair délivra à Semmes l'ordre de prendre le commandement de l'*Alabama* dès son arrivée aux Açores. (therumelier.com collection)



Port de Nassau, Bahamas, ca. 1862. (Peinture d'Albert Bierstadt, 1830-1902)



Le Liver Hotel à Waterloo (photo prise en 1860) dans la banlieue de Liverpool. Semmes et Kelly y logent avant de repartir pour les Bahamas (Old Photos of Liverpool City Group) - Le Lt. Arthur Sinclair que Semmes missionna chez Bulloch. (US Naval Historical Center)



La douane de Liverpool sur la rive du fleuve Mersey, ca. 1860. (Streets of Liverpool)

THE ELECTRIC AND INTERNATIONAL TELEGRAPH COMPANY
INCORPORATED IN GREAT BRITAIN

REGISTRATION OFFICE, LONDON

Messages received and forwarded to the following offices: ...

Changes to Pay:

London	...
Paris	...
Brussels	...
Amsterdam	...
Antwerp	...
Geneva	...
Bombay	...
Calcutta	...
Canton	...
Hankow	...
Peking	...
Shanghai	...
Tientsin	...
Yokohama	...

The following messages forwarded from ...

Secretary of Customs of London

Large under foreign enlistment det vessel

"two hundred and ninety"

If she return or can be met with

THE ELECTRIC AND INTERNATIONAL TELEGRAPH COMPANY
INCORPORATED IN GREAT BRITAIN

Messages received and forwarded to the following offices: ...

Changes to Pay:

London	...
Paris	...
Brussels	...
Amsterdam	...
Antwerp	...
Geneva	...
Bombay	...
Calcutta	...
Canton	...
Hankow	...
Peking	...
Shanghai	...
Tientsin	...
Yokohama	...

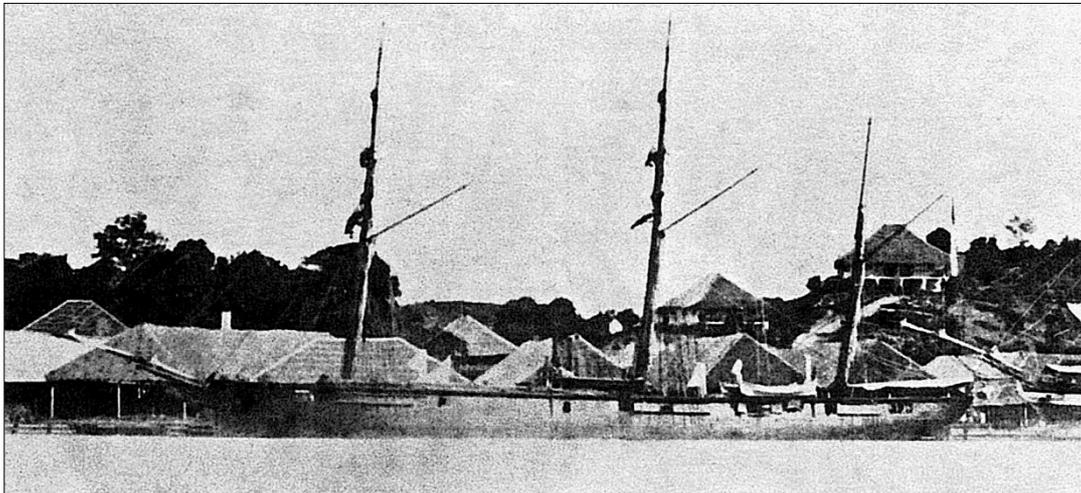
The following messages forwarded from ...

Dundun

10 Water St

The vessel no two hundred and ninety came out of Dock last night and left the port this morning

Les deux télégrammes ordonnant à la saisie du « 290 ». (H.M. Customs and Excise Library, London)



Le C.S.S. Alabama durant son escale à Singapour. (Tennessee Historical Society)



De gauche à droite : le premier drapeau national - la flamme de l'Alabama de 1862 à 1863 et le second drapeau national de l'Alabama avec ses treize étoiles (Collection du Mariner's Museum, Newport News, Virginia). C'est seulement le 13 mai 1863, dans la baie de Salvador (État de Bahia, Brésil), lorsque Semmes rencontre les commandants du C.S.S. Florida et celui du C.S.S. Georgia que ceux-ci l'informent que les membres du Congrès confédéré ont adopté un nouveau drapeau national le 1^{er} mai 1863.

President of the Confederate States of America,

TO ALL unto these Presents shall come, Send Greetings-

Know Ye, That we have granted, and by these Presents do grant, License and Authority to *Raphael Semmes*
Captain Alabama Commander of the *Steam Barge*
 called the *Alabama* of the Burden of Tons *1200* or thereabout, and mounting *ten*
 Guns to fit out and set forth the said *barge* in a warlike Manner, and by and with the said *barge*
 and the crew thereof, by Force of Arms, to attack, subdue, scuttle, and take all ships belonging to the United States of America or any vessel carrying Soldiers, Arms, Gun-
 powder, Ammunition, Provisions, or any other goods of a military nature to any of the Army of the United States or Ships of War employed against the Confederate States
 of America in a hostile manner. And to take by force if necessary any vessel, barge, or floating transporter belonging to said United States or persons loyal to the same,
 including Tackle, Apparel, Ladings, Cargoes, and Furniture on the High Seas or between high and low water mark, Rivers and Inlets accepted. (the Ships and Vessels belonging
 to Inhabitants of Bermuda, the Bahama Islands, and Great Britain and other persons with Intent to settle or serve the cause of the Confederate States of America you shall
 suffer to pass unmolested, the Commanders thereof permitting a peaceable Search and after giving satisfactory account of Ladings and Destination) And that said Ships or
 Vessels apprehended as aforesaid, and the Prizes taken, to carry to a Port or Harbor within the Domain of any Neutral State willing to admit the same or any part of the
 Confederate States, in Order that the Courts therein instituted to hear such claims may Judge in such cases at the Port or in the State where the same shall be impounded.
 The sufficient securities, bonds and sureties having been given by the owners that they nor any person in command of this vessel shall not exceed or transfer the Powers and
 Authorities contained in this commission. And We will and require all Officers whatsoever in the Service of the Confederate States to give assistance to the said
Captain in the Premises. This Commission shall remain active and in Force until this Government of the United Confederate States of
 America shall issue Orders to the contrary.

By order of the President of the Confederate States of America
 Port of *C.S. Navy Ship*

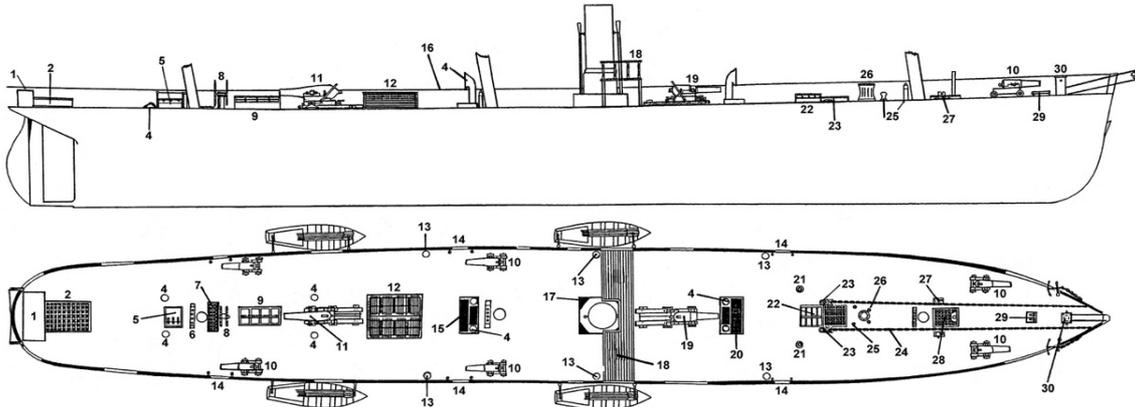
Given under my hand this *22nd* of *June* 1863
 at *Richmond*
 President
Jefferson Davis

Brevet de capitaine, délivré à Semmes par Jefferson Davis. (National Archives)



Semmes formats carte de visite en 1861 : à gauche University of Alabama Libraries à droite Cowan's Auction.

Profil et fiche technique du C.S.S. *Alabama* (plans de John Laird)



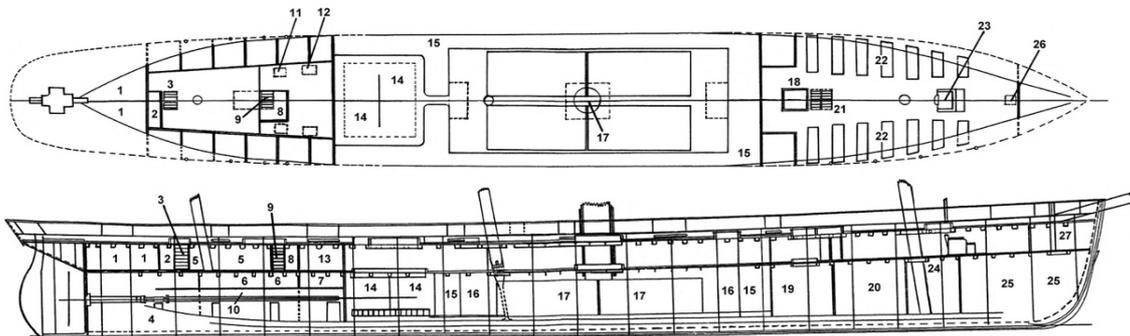
Profil et aménagement du tillac : légendes

1. Couverture de la tête de mèche et de l'appareil de levage de l'hélice - 2. Poulie - 3. Puits de l'hélice - 4. Manches à air - 5. Escalier menant à la cabine du commandant - 6. Taquet de mât - 7. Plate-forme de pilotage - 8. Double roue du gouvernail - 9. Claire-voie de la soute aux munitions - 10. Pièces de 32 livres sur affût - 11. Pièce rayée de 8 pouces sur pivot - 12. Claire-voie de la chambre des machines - 13. Bouches d'approvisionnement en charbon - 14. Course - 15. Grilles ventilant l'arrière de la chaufferie - 16. Couronnement - 17. Grilles de ventilation aux angles de soubassement de la cheminée - 18. Pont léger d'observation - 19. 100-pounder Blakely rayé sur pivot - 20. Grilles ventilant l'avant de la chaufferie - 21. Verre mort - 22. Escalier vers les quartiers de l'équipage - 23. Écubier de pont - 24. Chaîne d'ancre - 25. Bollards - 26. Cabestans - 27. Manchons d'écubier - 28. Claire-voie et cheminée de la cuisine - 29. Escalier menant à la chambre des voiles - 30. Bitte de remorquage.

Fiche technique

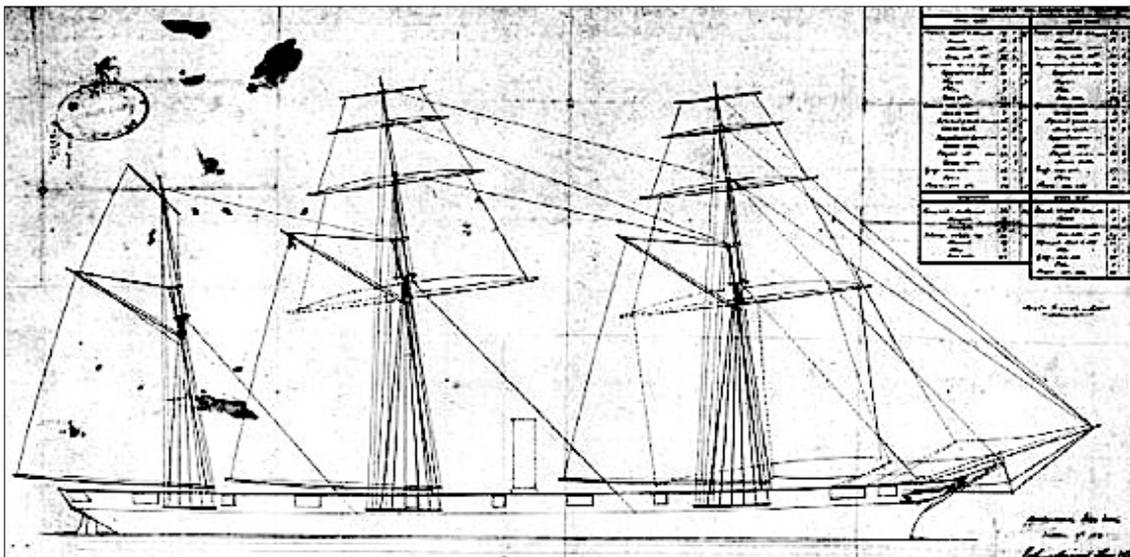
- Corvette ou goélette à vapeur avec coque en bois clouée, chevillée et doublée en cuivre. Quille en orme et les deux extrémités en chêne. Longueur : 64 m. Largeur au maître-bau : 9,80 m. Creux : 5,25 m. 1023 t (déplacement à pleine charge : 1 438 t). *Custom Measurement* : 682 t. Tirant d'eau : 3,70 m à la proue et 3 m à la poupe. Tirant d'eau moyen avec une charge de 250 à 300 t : 4,60 m.
- Gréement : un grand et un petit clinfocs envergurés sur un beaupré de 11,90 m, prolongé par un bout-dehors de clinfoc de 13,70 m. Mât de misaine avec quatre voiles carrées et une brigantine envergurée sur une corne de 11 m, soulevée par des cordages qui appellent du petit hunier, et maintenue par une bôme de 15,25 m. Flèche-en-cul établie entre la bôme de la voile aurique et le mât de perroquet de fougue.
- Armement : Six 32-pounders à âme lisse en bordée, sur affûts fixes ; un canon de 8 pouces ou 68-pounder à âme lisse sur pivot et un 100-pounder rayé ou 7 pouces sur pivot, tirant des obus ogivaux.
- Paire de moteurs marins développant environ 400 CV à l'arbre de l'hélice. Alésage des deux cylindres : 142 cm ; course minimale : 68,5 cm. Vitesse de rotation : 65 tours/minute. Moteurs de type horizontal à simple effet de condensation. Leur cylindre est placé d'un côté du vilebrequin. Le condenseur et les pompes sont placés de l'autre côté du vilebrequin. Soupapes à glissière pourvues de joints en laiton, situés en aval pour alléger la pression sur ceux-ci. Vannes des compresseurs d'air en caoutchouc souple, munies de joints d'étanchéité et de protection en laiton. Soupapes de décharge en laiton, dirigées vers l'extérieur du navire. Compresseur d'air du type horizontal à double effet. Pompes d'alimentation et de refoulement du type horizontal à simple effet avec pistons en métal et joints en caoutchouc.
- Pompes à main à simple effet et pompe auxiliaire à double effet. Les arbres, bielles, biellettes et autres pièces en mouvement sont en fer forgé.
- Toutes les surfaces d'appui sont en laiton renforcé par du métal éprouvé.
- Vitesse moyenne : 10 nœuds sous vapeur ; 13,25 nœuds sous voiles et vapeur. L'hélice à deux pales se hisse dans un puits lorsque le navire file uniquement à la voile (brevet du *lifting screw* de Griffith).
- Les quatre chaudières à tubes de fumées sont placées en faisceaux qui s'étirent dans le sens de la longueur de la chaudière. Ces faisceaux ont été installés à l'arrière des brûleurs. Chaque chambre de combustion se situe entre la plaque de virole frontale et celle des tubes, selon le modèle en usage dans la Royal Navy. Chaque chaudière possède trois chambres de combustion dont la soie de chacune d'elle mesure 83 cm de large sur 1,83 m de long. Les tubes sont en laiton, de 1,75 m de long sur 5,5 cm de diamètre.

Aménagement du pont inférieur et des soutes (plans de John Laird)



1. Cabine du commandant - 2. Bureau du clerc - 3. Échelle vers le tillac - 4. Remise aux alcools - 5. Armurerie - 6. Boulangerie - 7. Soute aux munitions - 8. Dispensaire - 9. Escalier vers le dispensaire - 10. Tunnel - 11. Écoutille de la boulangerie - 12. Écoutille de la soute aux munitions - 13. Quartiers du personnel de cuisine et des mécaniciens - 14. Salle des machines - 15. Soutes à charbon - 16. Chaufferie - 17. Chaudières - 18. Écoutilles vers la soute aux provisions - 19. Provisions - 20. Bâti d'emmagasiner - 21. Escalier vers le magasin - 22. Quartiers de l'équipage - 23. Cuisine - 24. Réserve d'eau potable - 25. Réserve de marchandises - 26. Écoutille vers la réserve aux marchandises - 27. Chambre des voiles.

Aménagement de la mâture, des vergues et de la voilure



Les coûts de l'*Alabama* et de son équipement

Construction : 47 500 £.

Équipements : 13 437 £

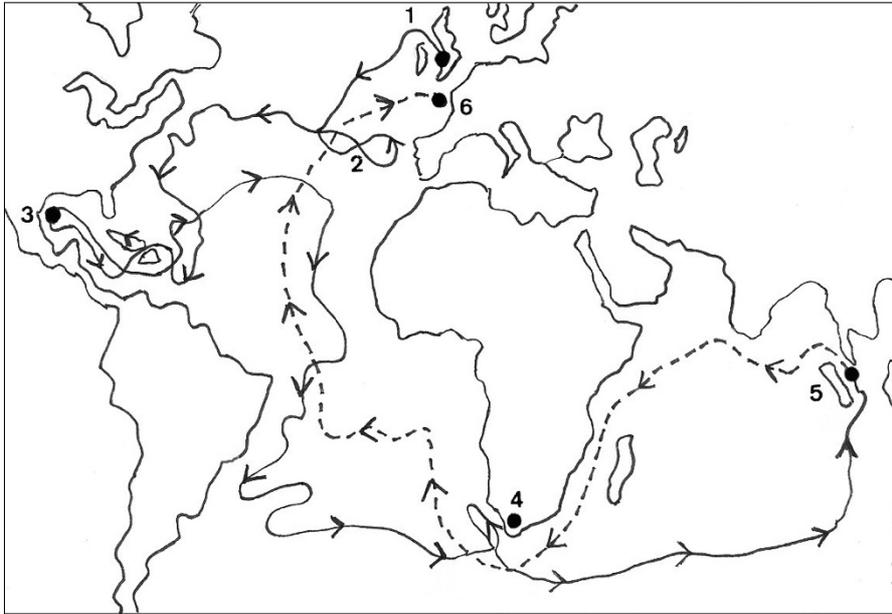
Contenu des soutes : 616 £.

Batterie : 2 500 £.

Armes et articles d'ordonnance embarquées sur le bâtiment : 1 100 £.

Fonds de réserve remis à Semmes pour l'entretien de son bâtiment : 20 222 £.

Sources : *Official Records of Union and Confederate Navies*, Series 1, vol. 1, p. 783 ; Lester, *Confederate Finance and Purchasing in Great Britain*, pp. 214-6 ; Bulloch, *Secret Services*, vol. 1, pp. 60-1, 226, 275-6 ; Semmes, *Memoirs of Service Afloat*, pp. 402-3 ; *Dictionary of U.S. Fighting Ships*, vol. 2, pp. 495-6.



À partir de Liverpool, Semmes cingle sur les Açores (1), puis sur les Bermudes, la Martinique, les Caraïbes (2), puis sur la côte du Texas (3) et ensuite sur les îles du Prince-Édouard, la côte brésilienne, le Cap (4), l’Océan indien et Singapour (5). Pour réintégrer l’Atlantique, il arrondit la pointe méridionale de l’Inde et celle de l’Afrique du Sud avant de filer sur les Iles Vierges (à l’ouest des Açores) pour prendre le cap de Cherbourg (6).

(Imprimés. — Modèle n° 324.)

<p>N° du dépôt: 284</p> <p>Nombre de mots: 17</p> <p>Date du dépôt: 11 juin</p> <p>Heure du dépôt: 10 h. du s.</p> <p>Reçu de: [Signature]</p> <p>Le 11 juin 1864</p> <p>L'Employé, [Signature]</p>	 TELEGRAMME D. Havre pour Paris Indications non taxées.	<p>BUREAU de change Havre</p> <p>N° d'arrivée: 284</p> <p>EXPÉDITÉ</p> <p>à domicile: 10 h. du s.</p> <p>au bureau de: 10 h. du s.</p> <p>Le 11 juin 1864</p> <p>L'Employé, [Signature]</p>
<p>AVIS</p> <p>L'État n'est tenu à aucune responsabilité à son de service de la correspondance privée par les télégraphes. (Loi du 29 novembre 1850.)</p> <p>Les dépêches doivent être écrites lisiblement, en page ordinaire, intelligible et sans abréviations. Elles doivent être signées de l'expéditeur.</p> <p>Tarif intérieur établi par la loi du 3 juillet 1861.</p> <p>Entre deux bureaux d'une même ville ou d'un même département:</p> <p>à 20 mots, adresse et signature comprises: 1.00</p> <p>à chaque dizaine de mots ou fraction de dizaine: 0.50</p> <p>Entre deux bureaux de départements:</p> <p>à 20 mots, adresse et signature comprises: 2.00</p> <p>à chaque dizaine de mots ou fraction de dizaine: 1.00</p> <p>Le date, l'heure du dépôt et le lieu du départ transmis d'office.</p> <p>Tous les autres mots inscrits par l'expéditeur sur les dépêches sont comptés et taxés.</p> <p>L'expéditeur peut comprendre dans sa dépêche une demande de collationnement ou d'accusé de réception par le bureau destinataire.</p> <p>Le prix du collationnement est égale à celle de la dépêche.</p> <p>Le prix de l'accusé de réception, avec mention</p>	<p style="text-align: center;">Dayton Ministre Américain Paris</p> <p style="text-align: center;">The Alabama has just arrived at Cherbourg with thirty seven federal prisoners.</p> <p style="text-align: right;">Putnam</p> <div style="text-align: center;">  </div>	

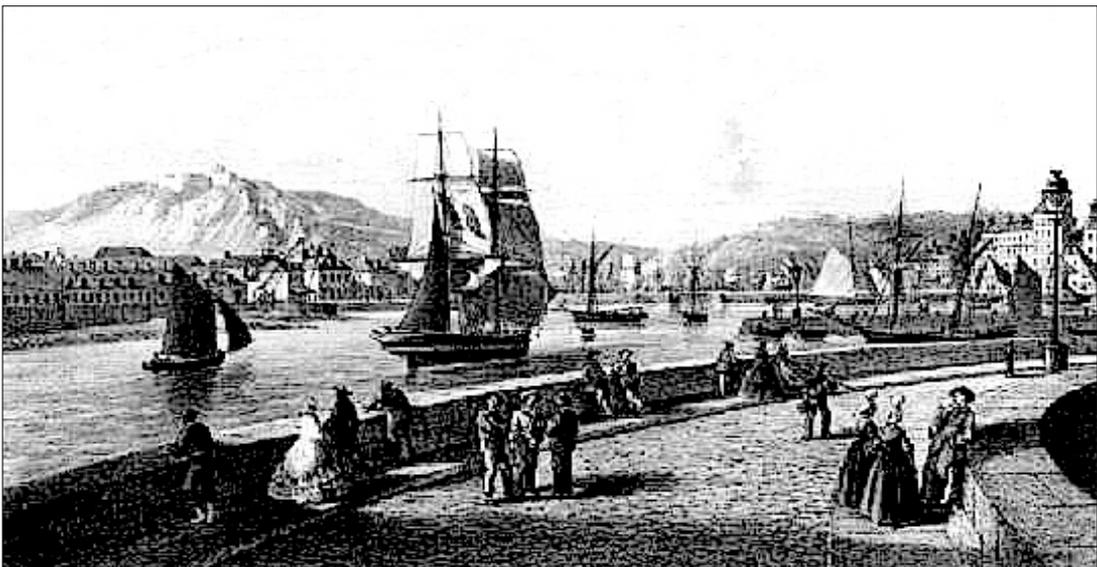
Depuis Le Havre, le vice-consul américain James O. Putnam télégraphie à William Dayton à Paris pour l'avertir de l'arrivée de l'Alabama à Cherbourg. (National Archives)



La frégate cuirassée *La Couronne*, construite sous Napoléon III. (carte postale)



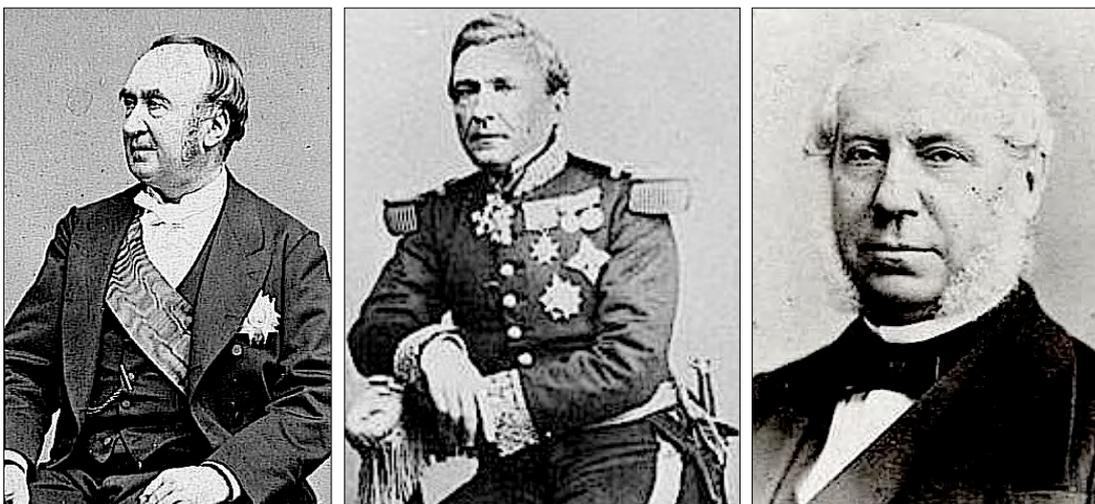
Le port militaire de Cherbourg sous Napoléon III. (*Illustrirte Zeitung* du 21 août 1858)



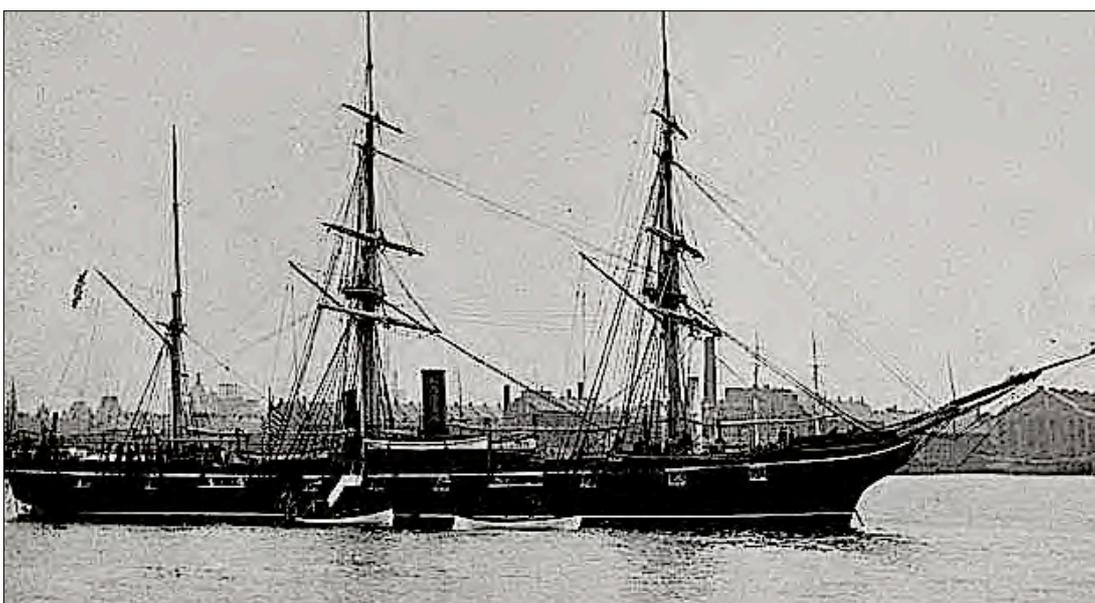
Le port marchand de Cherbourg sous Napoléon III. (Tableau de Charles Mercereau, 1822-1864)



De gauche à droite : Samuel Barron, commodore confédéré - John Slidell, commissaire de la Confédération à Paris et William Dayton, ministre des États-Unis à Paris. (National Archives)



Les acteurs français du drame, de gauche à droite : Justin Chasseloup-Laubat, ministre de la Marine – Vice-amiral Adolphe Dupouy et Édouard Drouyn de Lhuys, ministre des Affaires étrangères.



L'*U.S.S. Kearsarge* sur l'Escaut (Belgique) avant son combat à Cherbourg. (U.S.A.M.H.I.)

L'*U.S.S. Kearsarge*, son artillerie et ses hommes

Type : sloop à hélice de la classe de l'*U.S.S. Mohican*. Sa coque est lancée le 11 septembre 1861 dans les chantiers navals de Portsmouth dans le New Hampshire. Le bâtiment est mis en service le 24 janvier 1862.

Longueur : 61,34 m.

Largeur au maître-bau : 10,26 m.

Tirant d'eau : 4,34 m.

Déplacement : 1 550 tonnes.

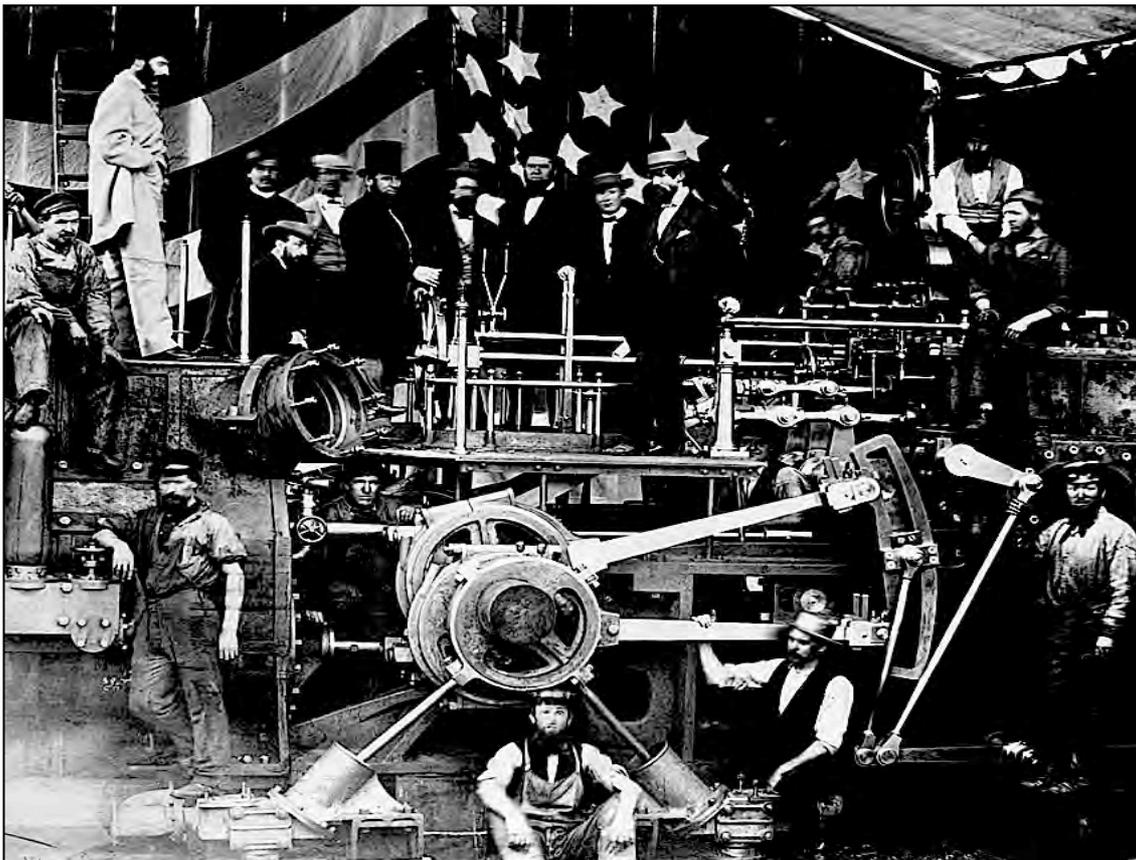
Propulsion : voile et deux machines à vapeur horizontales à simple effet, usinées par la compagnie Harford Factory dont le siège social est à Portsmouth.

Vitesse : 11 nœuds.

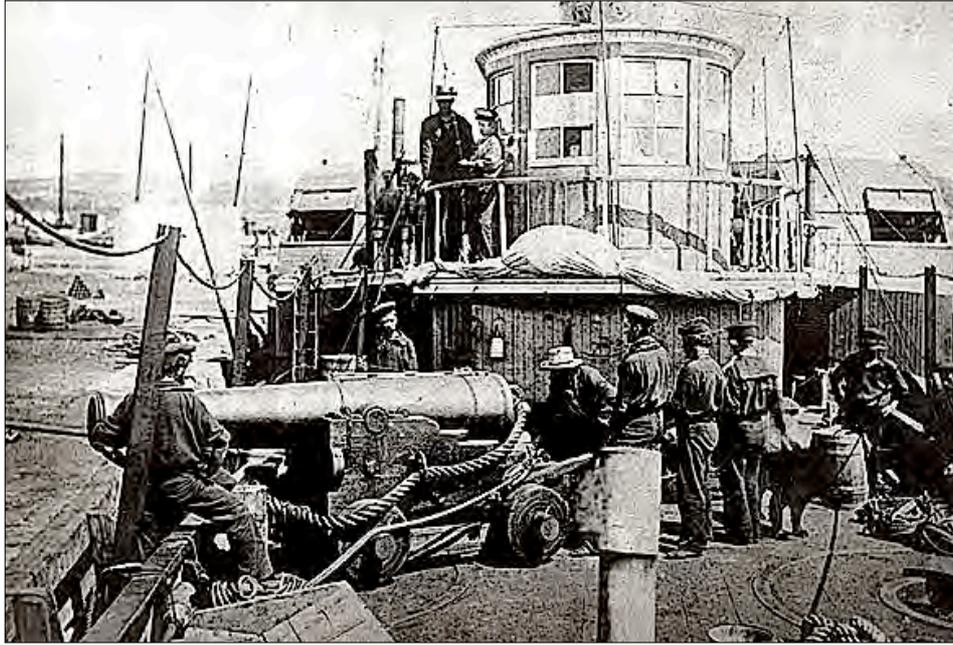
Équipage : de 160 à 212 officiers et marins, selon les sources.

Artillerie embarquée :

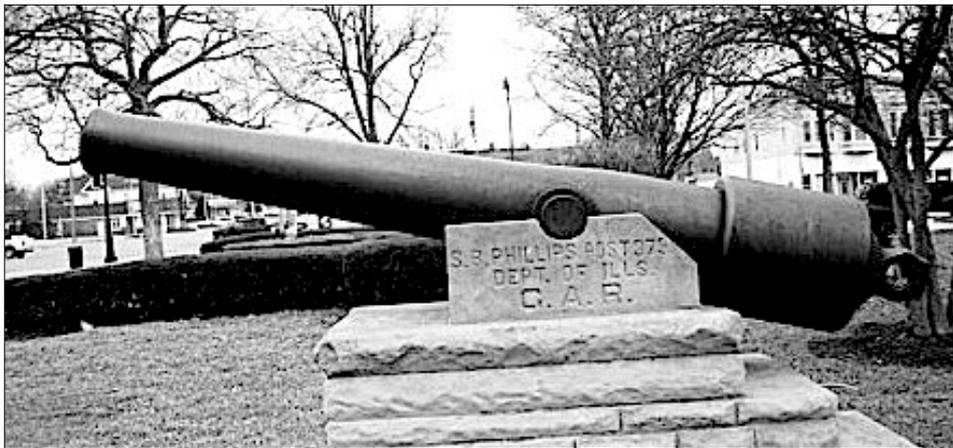
- Deux canons du modèle Dahlgren non rayés sur pivot, servis par vingt-cinq hommes par pièce. Calibre : 11 pouces (280 mm). Les deux pièces tirent des obus de 135,5 livres et des boulets de 170 livres. Poids : 8 tonnes.
- Un 30-pounder Navy Parrott rayé de 4,2 pouces, servi par neuf hommes. Tire des obus de 29 livres et des boulets de 30 livres. Poids 1,6 tonne.
- Quatre 32-pounders Navy non rayés sur affûts en bordée. Poids : de 1,8 à 2,25 tonnes.



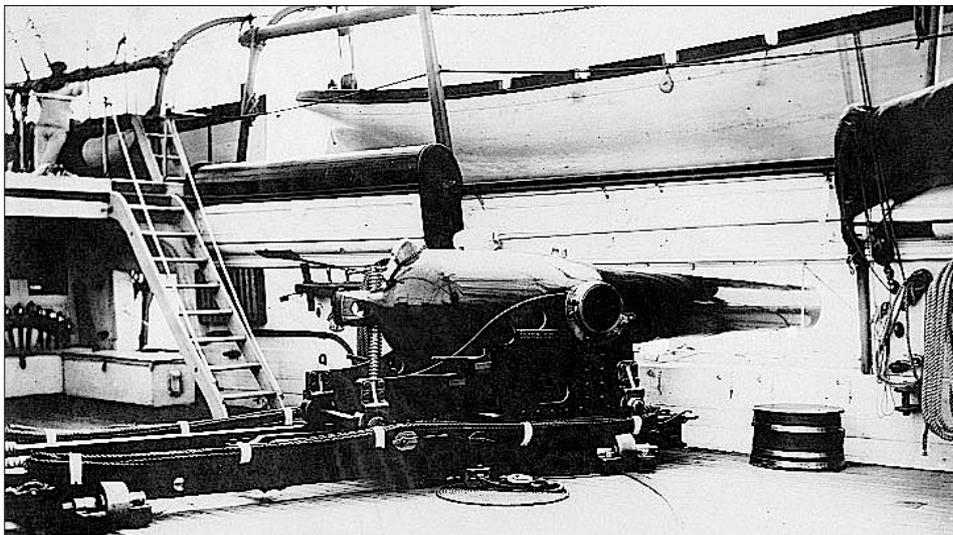
Une section de l'arbre de transmission du *Kearsarge*, qui va être placé sur le navire pendant sa construction en 1861, à Portsmouth dans le New Hampshire. (Photographie d'Edwin P. & William K. Kellogg. Hartford, Connecticut. Charles Isaacs Collection in Luisita L. and Franz H. Denghausen Endowment. Smithsonian Museum)



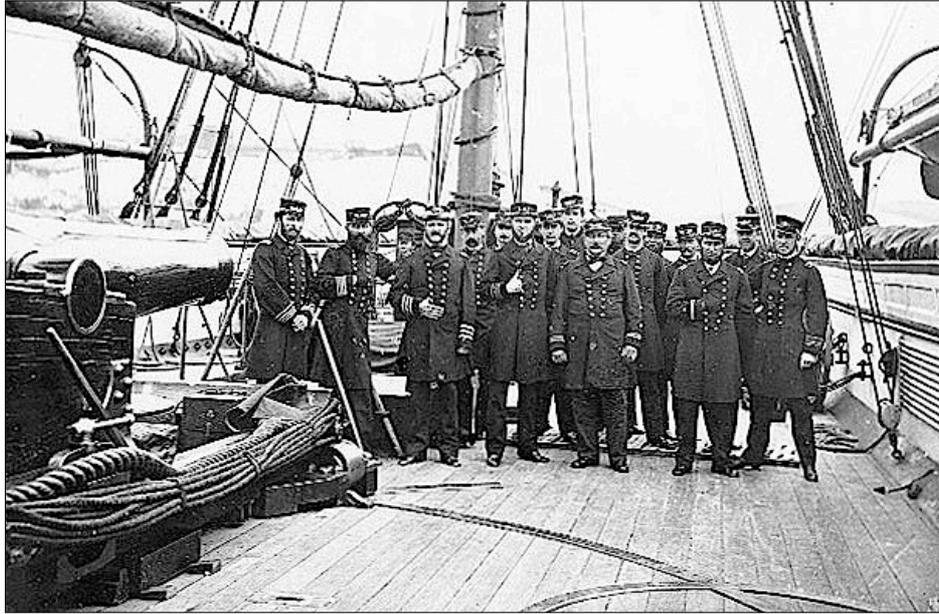
Type de 32-pounder non rayé monté sur l'*Alabama* et le *Kearsarge*. (U.S. Naval Center Photograph)



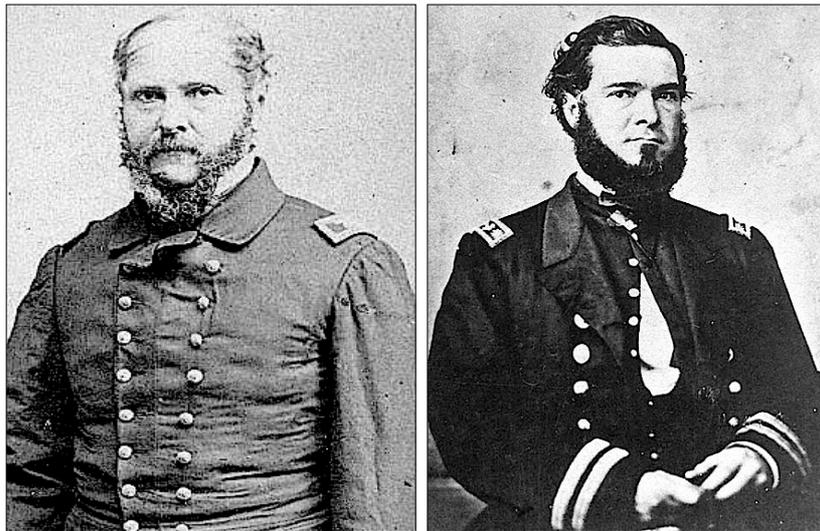
Type de 30-pounder Parrott rayé en service sur le *Kearsarge*. (www.waymarking.com)



Dahlgren de 11 pouces non rayé sur pivot à bord du *Kearsarge*. (U.S. Naval Center Photograph)



Les officiers en service sur le *Kearsarge*. (U.S. Naval Center Photograph)



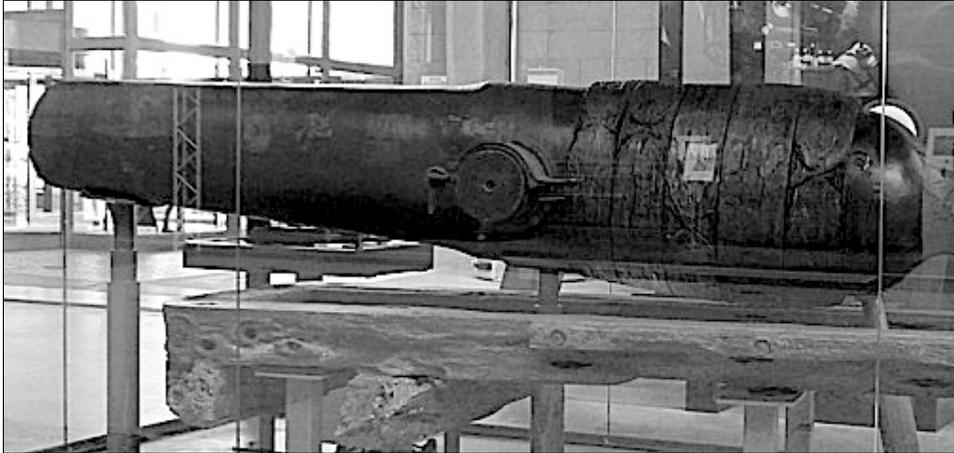
Capitaine John A. Winslow et James S. Thornton, 1^{er} lieutenant à bord du *Kearsarge* lors de son duel avec l'*Alabama* à Cherbourg. (U.S. Naval Center Photograph)



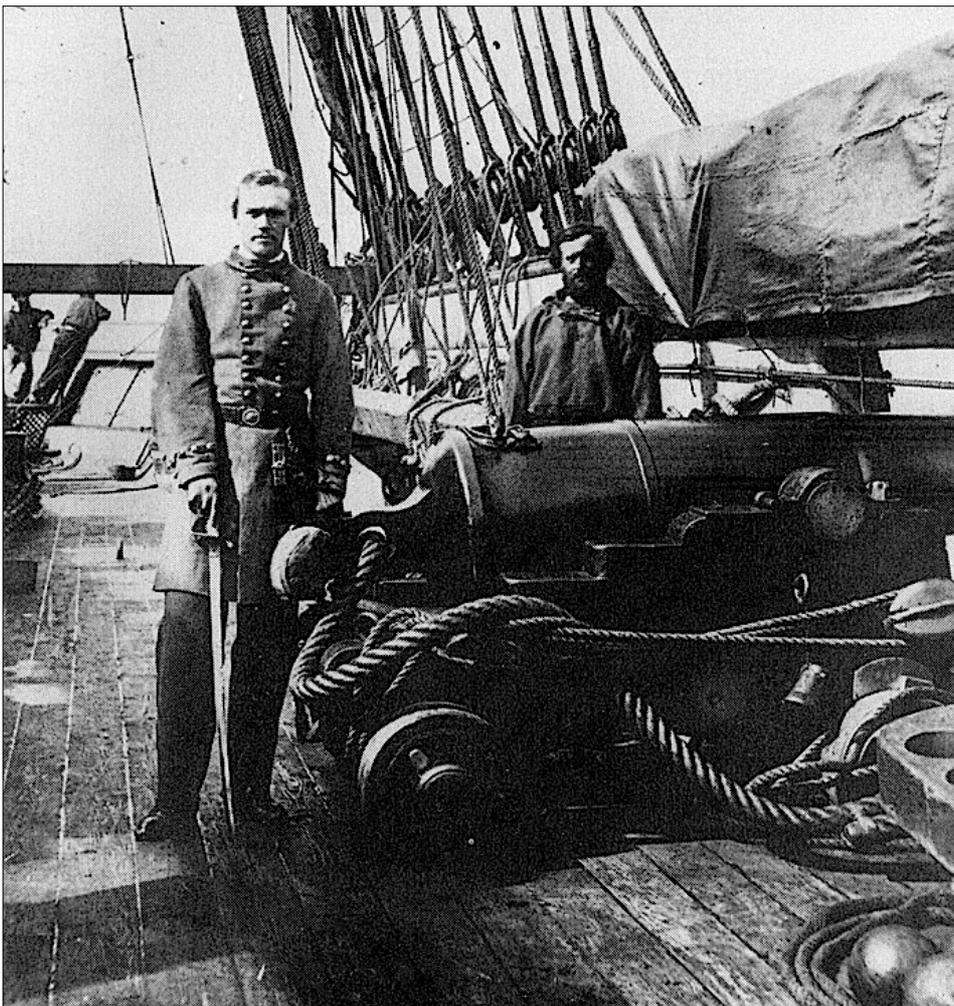
Quelques matelots du *Kearsarge* en 1864. (U.S. Naval Center Photograph)

Le *C.S.S. Alabama*, son artillerie et ses hommes

Sauf mention spécifique, collection des Merseyside
Maritime and National Museums of Liverpool



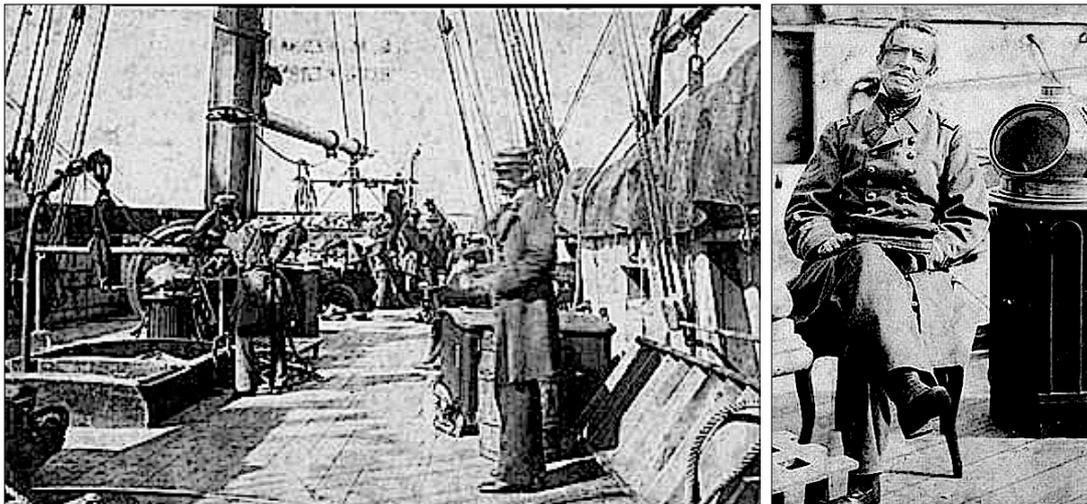
Le 100-pounder (6,4 pouces) Blakely du *C.S.S. Alabama*, Cité de la Mer, Cherbourg.
(cotentin.canalblog.com)



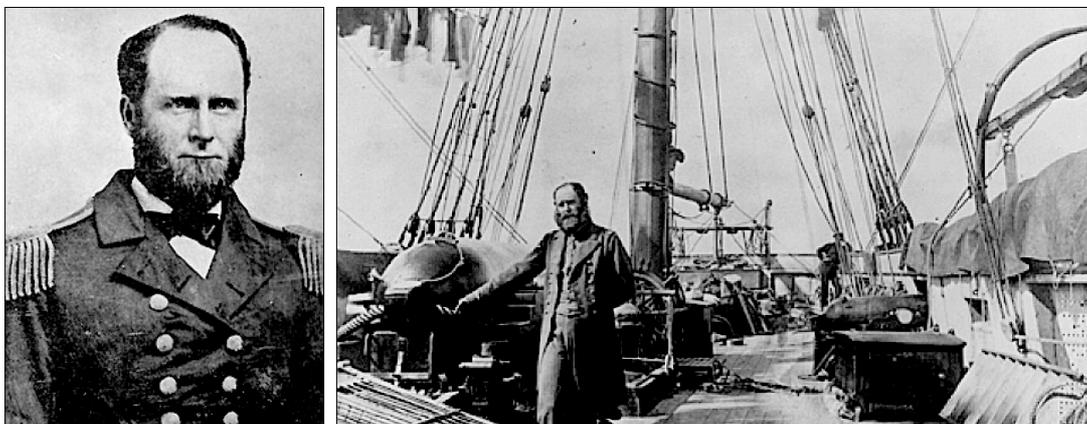
Lieutenant A. Sinclair à côté d'un des six 32-pounders sur le pont de l'*Alabama*.
(U.S. Naval Center Photograph)



Semmes accoudé sur sa grosse pièce de 8 pouces. (U.S. Naval Center Photograph)



De gauche à droite : Semmes debout sur bâbord et Semmes assis sur le pont. (U.S. Naval Center Photograph)



1^{er} lieutenant John M. Kell en 1860 et sur l'*Alabama*, près du canon Blakely pointé vers la poupe.
(U.S. Naval Center Photograph)

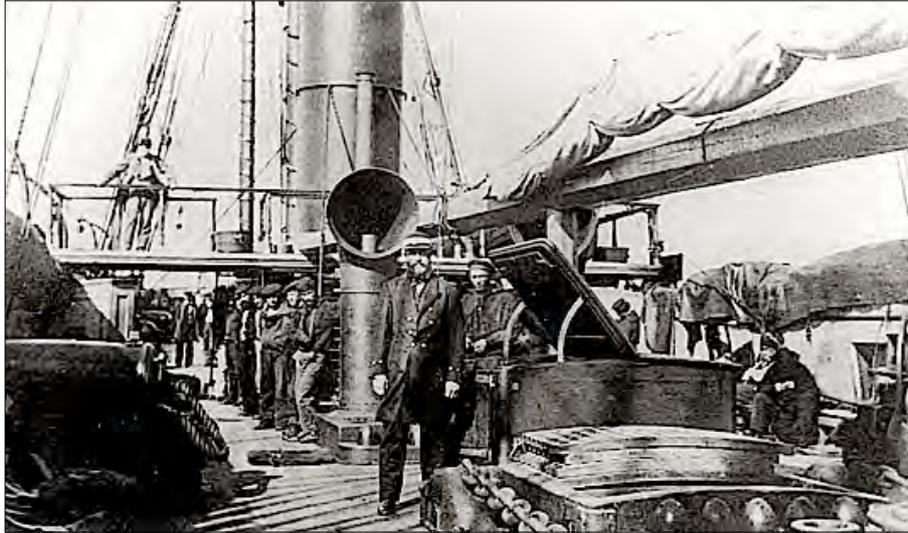
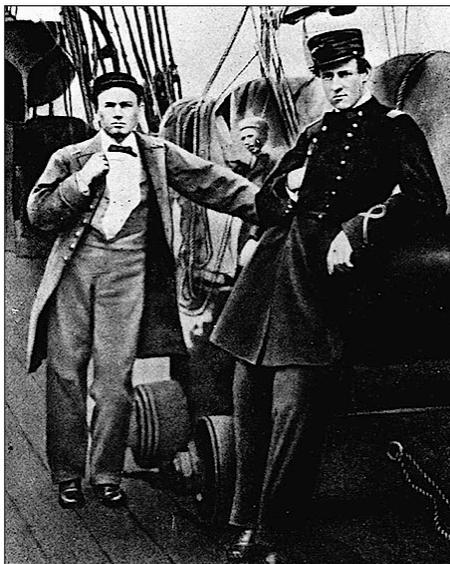


Photo prise depuis tribord en direction de la poupe.



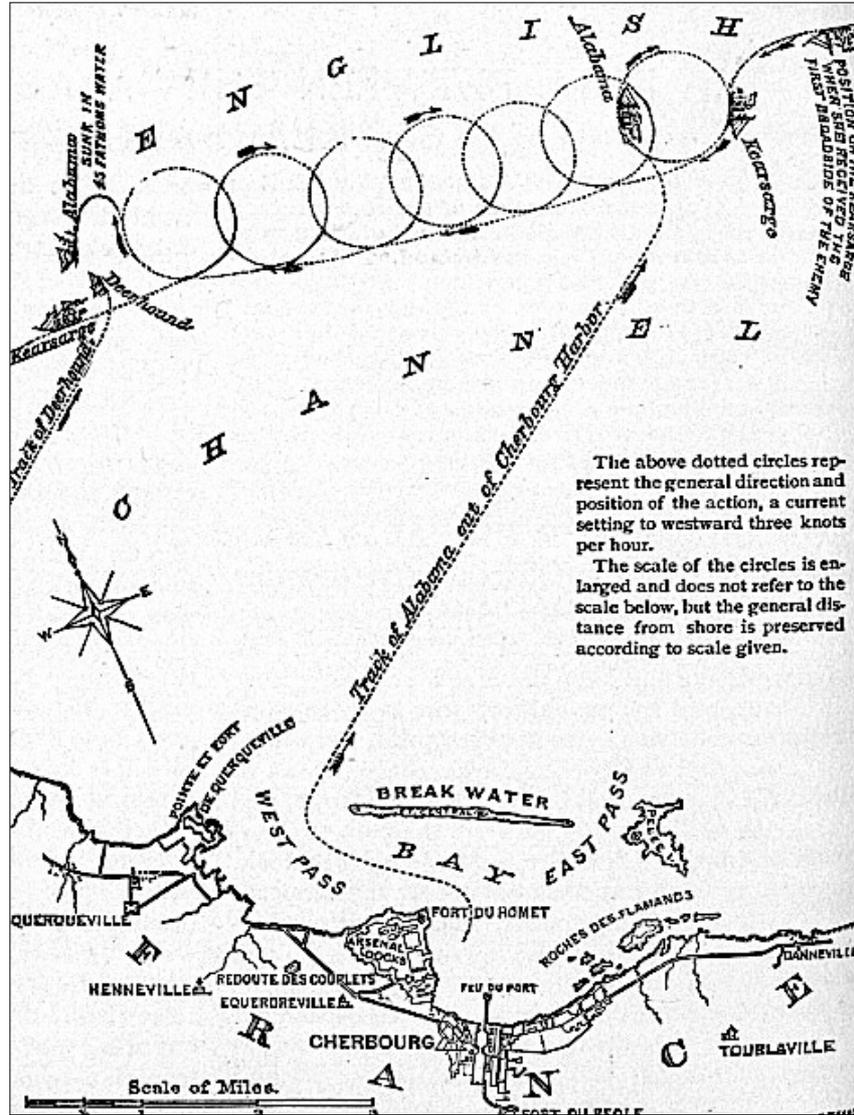
Photo prise depuis tribord en direction de la proue.
Contre la cheminée, on distingue le pont léger d'où Semmes suivit le combat.



De gauche à droite : Lieutenant A. Sinclair - Lieutenant R.F. Armstrong (tunique sombre)
Chef des machines M.J. Freeman.



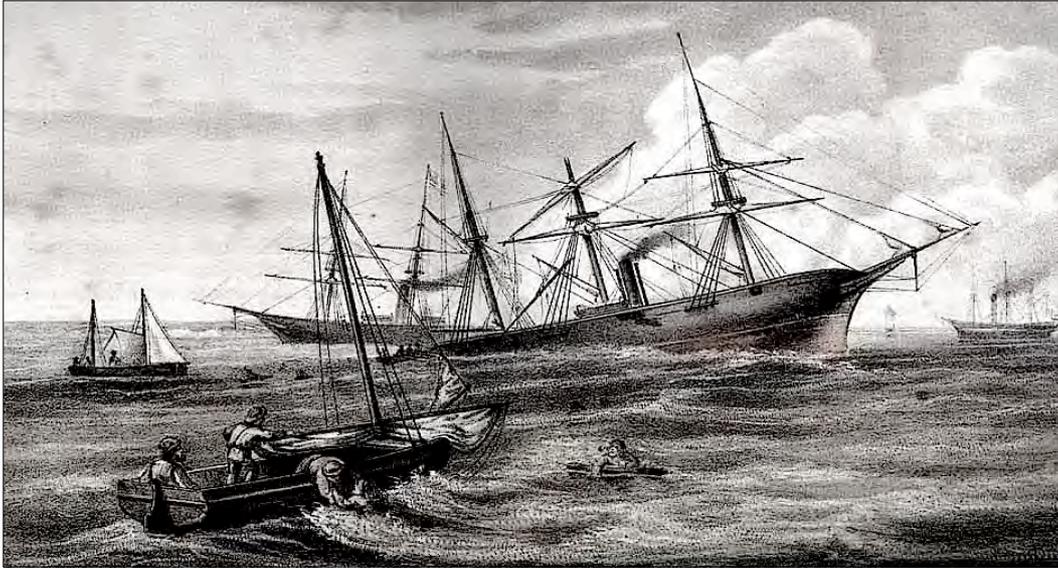
De haut en bas et de gauche à droite : Maître G.T. Fullam et J. Evans - Dr F.L. Galt - Maîtres J. Schroeder, M. Von Meulnier et E.M. Anderson - Lt. I.S. Bulloch - Mécanicien W.P. Brooks - Chef canonnier T.C. Cuddy - Lt. J.D. Wilson et Lt. W.H. Sinclair - Dr D.H. Llewellyn. Hoole Special Collections, U. of Alabama & *Two Years on the Alabama*, par A. Sinclair, 1895)



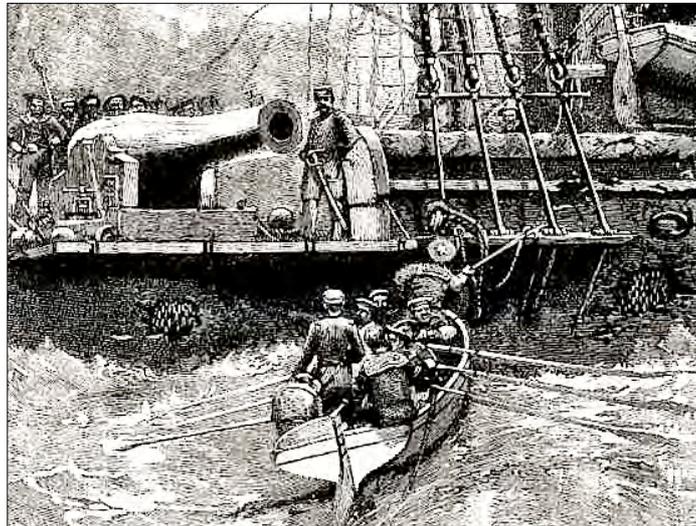
Manœuvres de l'Alabama et du Kearsarge au large de Cherbourg, 19 juin 1864.
(The Century Company, New York, 1887)



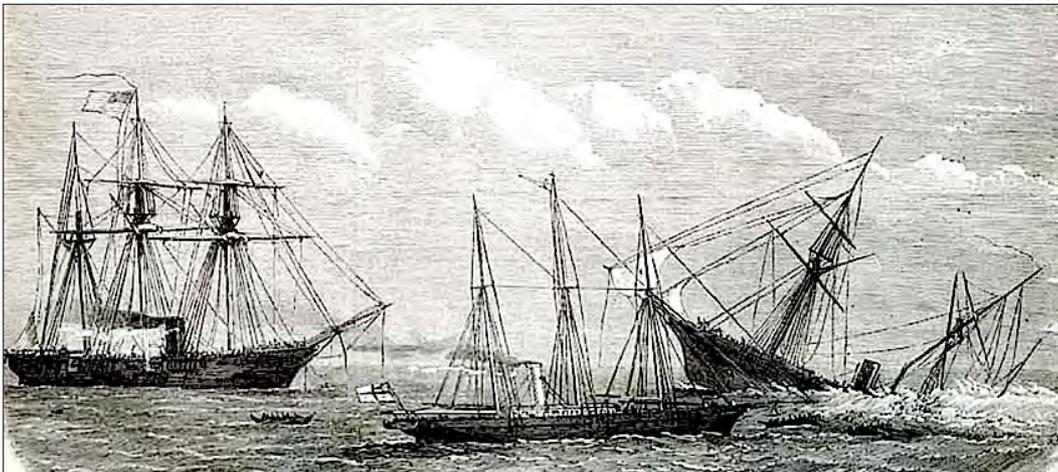
Le public suit le combat depuis les hauteurs de Querqueville (Cherbourg).
(Peinture d'Alfred C. Howland. U.S. Naval Historical Center Photograph)



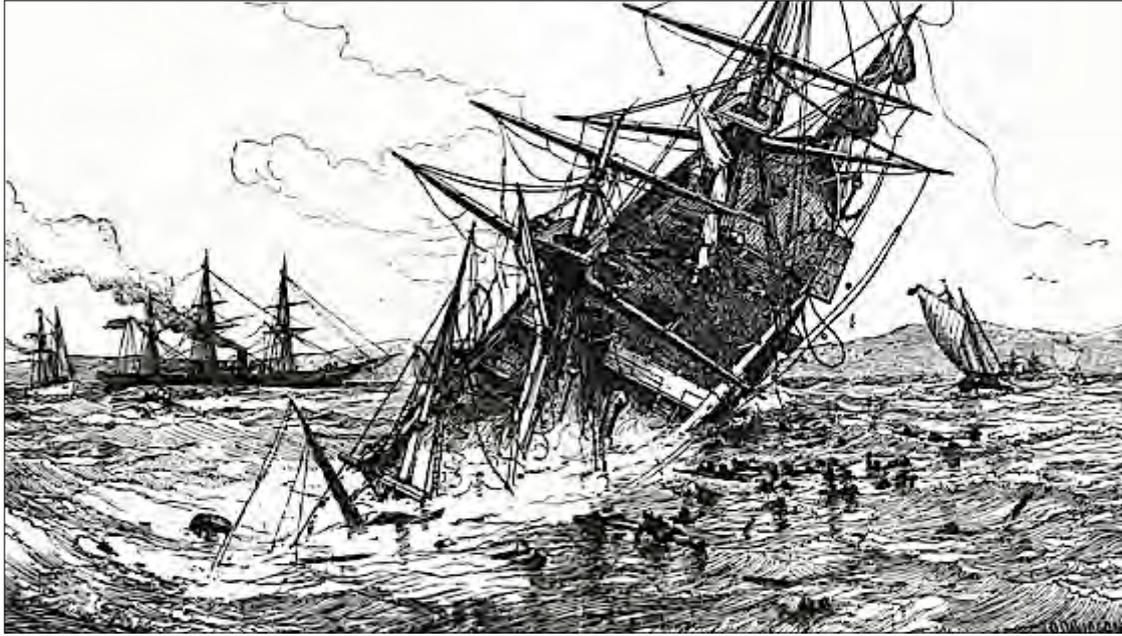
Pêcheurs français sauvant des marins de l'*Alabama*. (Lithographie de A. Hoen & Co., Baltimore, MD)



Le capitaine Winslow autorise le lieutenant confédéré Fullam (debout dans le canot) à secourir les marins de l'*Alabama* s'il s'engage à se constituer prisonnier. Fullam trahira sa parole et se réfugiera sur le *Deerhound*. (*The Century Magazine*, 1888)



Le yacht *Deerhound* vole au secours des marins de l'*Alabama*. (*Illustrated London News* du 2 juillet 1864)



L'Alabama s'enfonce dans les flots. (*The Century Magazine*, 1888)

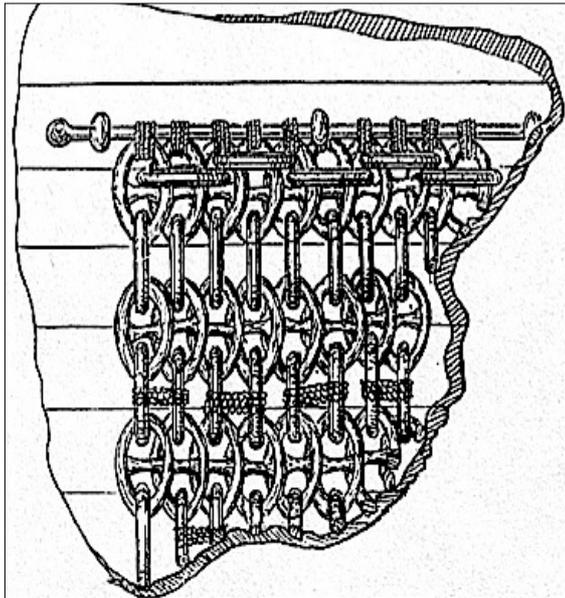
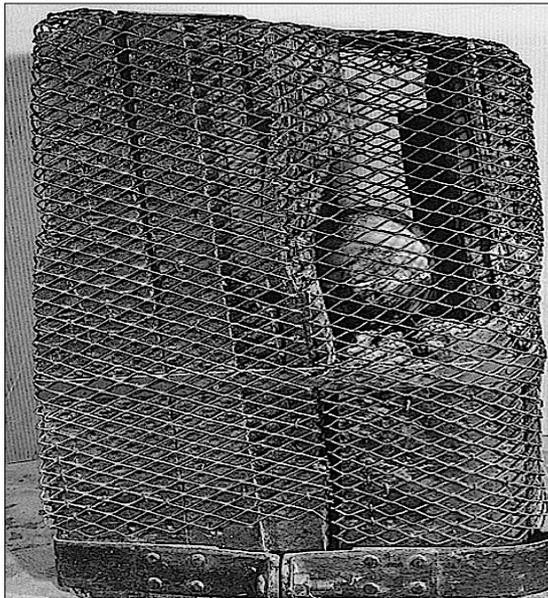
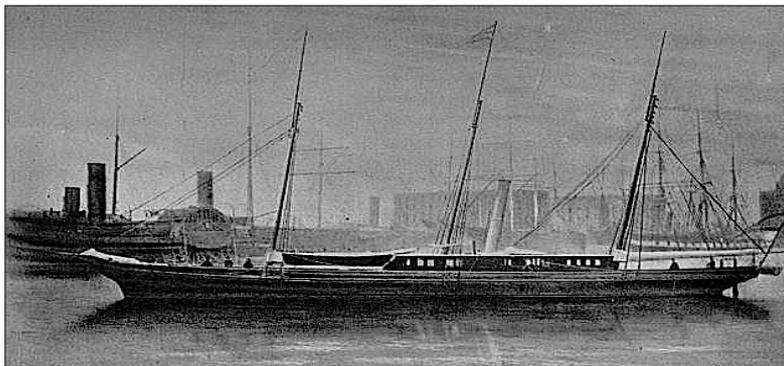


Photo de la section de l'étambot du *Kearsarge*, où s'est logé l'obus tiré par l'*Alabama* (Washington Navy Yard).
Croquis des chaînes placées sur les flancs des *U.S.S. Brooklyn* et *Kearsarge* (*U.S. Naval Historical Center*).



Le yacht *Deerhound* et son capitaine, Evan P. Jones. (Sinclair, *Two Years on the Alabama*)



Adolphe Georges Guérault (1810-1872)
(Bibliothèque nationale de France)

Fils d'un riche manufacturier de la vallée de l'Abdelle, Adolphe Georges Guérault adhère, dès sa prime jeunesse aux doctrines socioéconomiques et politiques du Saint-simonisme, qui déferlent dans la presse européenne et les traités sur l'économie. Au cours du bref règne du roi Louis-Philippe, Guérault se fait connaître par les articles qu'il rédige comme correspondant de presse en Italie et en Espagne pour le *Journal des Débats*. Ses textes traitent surtout de questions financières relatives à la gestion d'un État. Au cours de la période définie comme la Deuxième République, du 24 février 1848 au 2 décembre 1852, il dirige successivement les journaux *La Presse*, *La République* et *Le Crédit*. En 1859, l'administration de l'Empire ne discerne pas encore le terrible adversaire qui se dessine chez George Guérault et elle l'autorise à fonder *L'Opinion Nationale*, un nouveau quotidien qui devient rapidement le champion de la démocratie en France. Principal acteur de l'opposition anticléricale en France, Adolphe Guérault est élu député en 1863 et ne ménage pas ses critiques sur la société esclavagiste dans le sud des États-Unis et ses visées expansionnistes dans certains pays d'Amérique latine. Pendant la guerre civile américaine, Aimé Malespine, le virulent éditorialiste de Guérault, révèle l'implication indirecte de l'Empereur dans la construction de navires de guerre pour les Confédérés (l'affaire de Lucien Arman à Bordeaux). Après la destruction de l'*Alabama*, Malespine dénonce la vanité du capitaine Semmes qui voulait s'attribuer enfin une victoire de prestige.



Cartoon de la presse fédérale américaine montrant que Napoléon III comprenait enfin qu'il était préférable pour la France ne pas se risquer à reconnaître la Confédération sudiste.

Hon. William L. Dayton
United States Minister
Paris,

Sir,

If I have not written before this time it was on account of the presence at Cherbourg of Mr. William L. Dayton Jr.

I hasten to day to send you my most sincere congratulations for the brilliant victory of the U. S. Ship "Hearsarge" over the rebel steamer "Alabama". — Your Son has been an ocular witness of the fight and promised to give you the particulars.

On June 16th, Captain Winslow, who was then in the offing, informed me that he had learned that reinforcements of officers and men from the "Rappahannock" were expected the "Alabama". — I called at once on the authority and in the proper representations, and I may state, that with the assistance I received at their hands I succeeded as well as it could be wished.

I beg to give you my most heartfelt thanks for the kind sentiments expressed towards me in your letter of the 21st instant & also to have sent your Son to Cherbourg in so critical a time. — His presence was indeed a great relief to me.

I have the honor to be

Sir,

With great respect

Your most obedient servant

Edouard Liais
Consular Agent.

Lettre d'Édouard Liais (l'agent consulaire des États-Unis à Calais) à Dayton (le ministre des États-Unis à Paris). Dans son troisième paragraphe, Liais écrit que des marins du C.S.S. Rappahannock auraient pris le chemin de fer à Calais pour renforcer l'équipage de l'Alabama avant son combat. (National Archives)

Charge et spécification des accusations portées par le ministre Gideon Welles contre Raphaël Semmes. (National Archives). Adaptation en français, p. 77.

Charge and specification of a charge proposed by the Secretary of the Navy against Raphael Semmes late commander of the rebel steamer "Alabama":

Charge: Violating the usages of war.

Specification. In that, that on or about the nineteenth day of June in this year eighteen hundred and sixty-four off the entrance of the port of Cherbourg in France, the said Raphael Semmes being then in command of the rebel steamer known as the "Alabama" and an engagement having taken place between the said steamer and the United States steamer "Kearsarge," ordered or permitted a white flag to be hoisted on board the said rebel steamer, and took the opportunity of the cessation thereby caused in the engagement, and of the truce refused in him to make his escape from the said rebel steamer for the purpose of avoiding the actual surrender of his person as a prisoner of war and the responsibilities thereby incurred; and did subsequently, without having been exchanged as a prisoner, engage in hostilities against the United States.

Gideon Welles

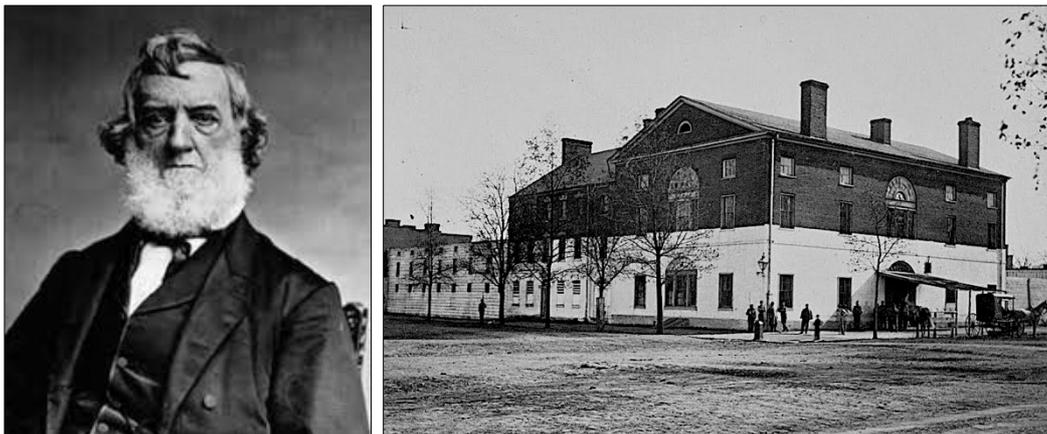
Secretary of the Navy

Navy Department

November 25, 1865



Semmes et Kell dans un salon de thé à Southampton, en compagnie du Dr J. Wiblin (au centre), le praticien britannique, qui a soigné Semmes, superficiellement blessé à la main au cours de son duel avec l'U.S. *Kearsarge* (cowanauctions.com)



Gideon Welles, le ministre de la Marine fédérale de 1861 à 1878. (National Archives) - La prison de l'Old Capitol, dans le district of Columbia (National Archives)

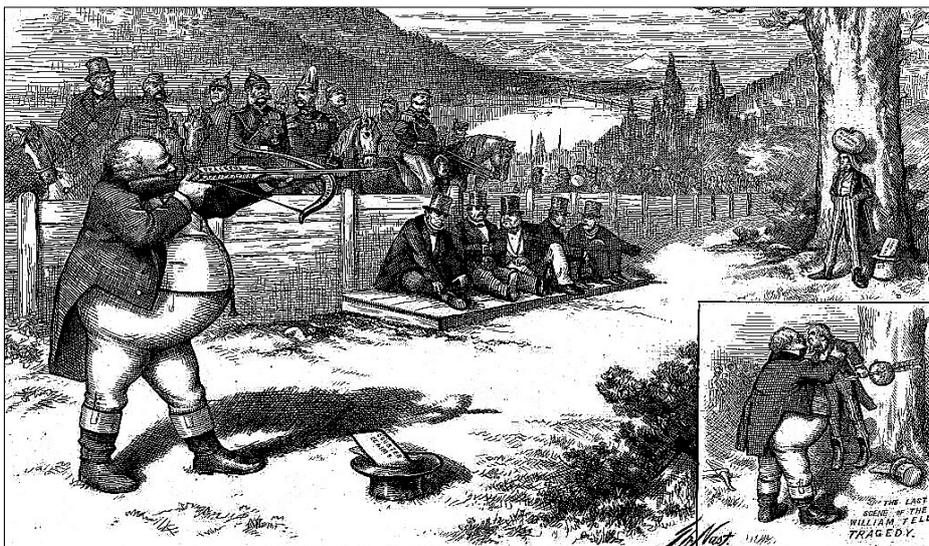
Dans sa note du 25 novembre 1865, reproduite sur la planche de la page précédente, Gideon Welles, le ministre fédéral de la Marine, ordonne que Raphael Semmes soit incarcéré dans la prison fédérale de l'Old Capitol (District of Columbia) en attendant qu'il soit produit devant un tribunal pour répondre d'une violation des usages de la guerre. D'une part, il avait regagné ses lignes après avoir obtenu un cessez-le-feu pour lui et ses hommes à la suite de la destruction de l'*Alabama* à Cherbourg et, d'autre part, il avait continué de servir dans les forces navales rebelles en Virginie. Grâce à son avocat qui use d'un artifice légal peu glorieux, Semmes est libéré le 7 avril 1866 après l'annulation des charges formulées contre lui. L'argument de son élargissement était qu'en dépit de sa fuite contestée à Cherbourg, Semmes figurait dans la liste des officiers généraux qui avaient été dûment libérés après son reddition, en 1865, au sein de l'armée du général Joseph Johnston.



Cartoons dans le *Harper's Weekly* des 1^{er} et 15 novembre 1862 à propos des profits que l'Angleterre tire des pertes que Semmes a occasionné au commerce maritime américain.
 À gauche (John Bull) : *Tout va bien Semmes ! Continuez ! Dégagez, damnés Yankees !*
 À droite (John Bull) : *Alors quoi Semmes ? C'est ma propriété ! Sacré bandit !*



Le ministre américain des Affaires étrangères Hamilton Fish (assis au centre) est chargé de négocier avec la Grande-Bretagne. (National Archives)



« Alabama, pomme de discorde à Genève »
 Cartoon publié dans le *Harper's Weekly* du 5 octobre 1872.



La Commission Alabama à Genève. De gauche à droite et de haut en bas :
 M. Staempfli (Suisse) - F. Sclopis (Italie) - A. Cockburn (Grande-Bretagne)
 Do Itajuba (Brésil) - C.E. Adams (États-Unis).



La salle Alabama à Genève. (<http://www.geneve-tourisme.ch>)