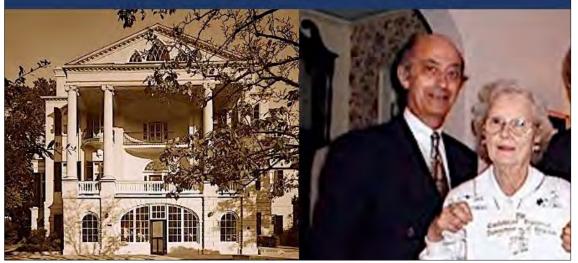
EUGÈNE LOUIS TESSIER

LE CAPITAINE FRANÇAIS QUI SERVIT DANS LES FORCEURS DE BLOCUS DE TRENHOLM

Serge Noirsain & Ethel Trenholm Seabrook



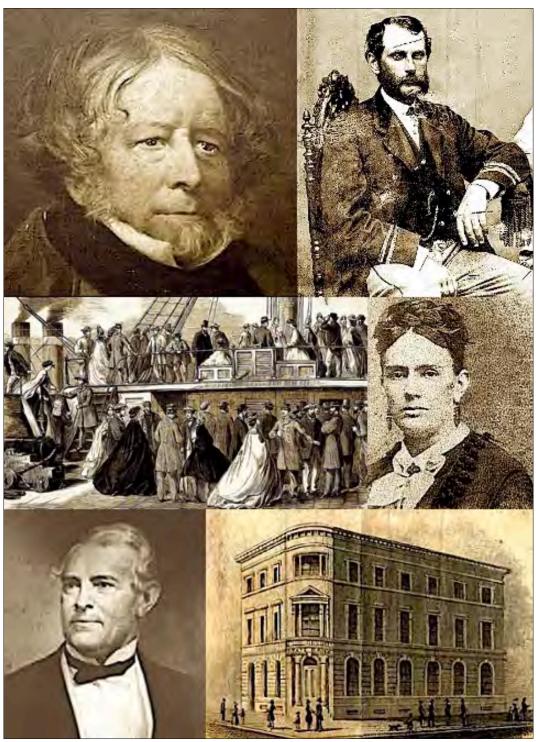
Demeure de George Trenholm à Charleston - Ethel Trenholm (la descendante directe d'Alfred Trenholm) et Serge Noirsain dans la demeure des époux Trenholm-Seabrook à Charleston.

« Ce petit nombre de forceurs de blocus permit aux Confédérés de soutenir une guerre qui dura quatre ans. Considérant les difficultés auxquelles ces capitaines furent confrontés, il convient de rendre hommage à l'énergie et aux talents avec lesquels ils accomplirent tant de choses avec si peu de moyens. »

(Extrait de Confederate Finance and Purchasing in Great Britain de Richard I. Lester)

En 1854, la compagnie maritime de John Fraser de Charleston se métamorphose car son propriétaire décède en léguant ses avoirs à George Alfred Trenholm, son ancien bras droit qui gère la compagnie depuis quelques années. Peu après son accession à la tête de la compagnie, Trenholm ouvre à Liverpool une agence qu'il intitule Fraser, Trenholm & Co., en souvenir de son bienfaiteur et il entame aussitôt de grandes opérations internationales dans le créneau du commerce maritime. En 1860, tandis que se profilent les nuages de la guerre entre les États qui veulent imposer la croissance de la traite négrière et ceux qui s'y refusent, Trenholm possède 95 % des parts de sa compagnie de Liverpool et Charles Kuhn Prioleau, son directeur britannique, en a acquis le reste. Alors Trenholm achète le John Fraser et l'Emily St. Pierre deux steamers construits en 1854 par William Rogers & Son à Bath, dans le Maine. En prévision des inévitables réactions musclées du gouvernement fédéral et de sa marine de guerre, Trenholm prend le capitaine Eugène L. Tessier à son service pour barrer l'Emily St. Pierre. Né en 1819 à Lorient (Bretagne), Tessier entre très jeune dans la marine de guerre française, participe à quelques-unes de ses campagnes, notamment à la prise d'Alger, puis il réoriente sa carrière au sein de la marine marchande avant d'émigrer aux États-Unis. Il s'installe d'abord à Charleston puis à Baltimore tout en épousant Mary Jane Hamilton-Hannah qui lui fera cinq enfants en Écosse après la guerre.

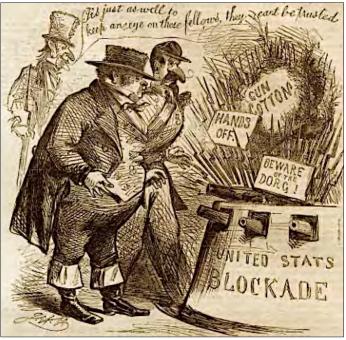
Quand les esclavagistes déclenchent la guerre en bombardant Fort Sumter, Tessier décide de les soutenir et, galvanisé par cette hystérie narcissique sous le *blanc soleil des futurs vaincus*, il accueille un essaim d'oies sudistes de haut parage qui viennent cacarder dans les cabines en acajou de l'*Emily St. Pierre*. L'artiste William Sampson se serait inspiré du visage d'Emily, la fille de Trenholm, pour sculpter le rostre du navire.



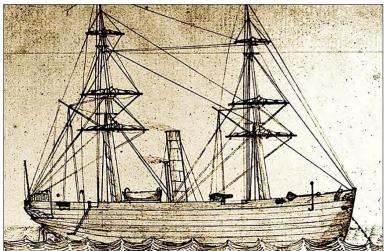
Charles K. Prioleau, le directeur de Fraser & Trenholm à Liverpool. (American Civil War Society) - Capitaine James D. Bulloch cliché pris en 1865 à Liverpool. (*liverpooltown.co.uk*) - Un journal britannique illustre la visite d'un navire confédéré par des civils. (State Library of Victoria) - Emily, la fille aînée de Trenholm. (Library of Congress) - George A. Trenholm, ca. 1860. (Collection d'Ethel Trenholm-Seabrook) - La banque de Trenholm au n°1, Broad Street à Charleston. (Gravure au trait imprimée sur les certificats d'actions bancaires de la banque de Trenholm, ca. 1860)

Chaque semaine et à vue des navires fédéraux, le forceur de blocus *John Fraser* effectue presque en sifflant le périple entre Liverpool et la Caroline du Sud. Afin de clamer *urbi et orbi* l'inefficacité du blocus, George Trenholm mandate Charles Prioleau pour acheter le *Bermuda* et le confier à Eugène Tessier. Ce steamer de 898 tonnes est mû par des machines de 135 C.V., il est sorti du chantier naval que Pearse & Lockwood ont ouvert en 1856 sur les rives du fleuve Tees près de Stockton. Il est aussi le premier navire européen qui livra aux Confédérés une cargaison d'armes, que les agents fédéraux estimèrent à un million de dollars. Tessier appareille de West Hartlepool (comté de Durham) en août 1861 et le 18 septembre croche ses ancres à Savannah, d'où il appareille le 1^{er} novembre 1861 avec le *Bermuda* qu'il bourre d'une énorme cargaison de coton qu'il débarque sans difficultés à Liverpool.





Dans ces deux numéros publiés en 1862, le *Harper's Weekly* publie des caricatures dénonçant l'incapacité de la marine fédérale à bloquer efficacement les ports des États confédérés et la facilité avec laquelle des navires britanniques y introduisent les armes que leurs agents ont achetées en Europe. (Granger Historical Picture Archive)





Le *Bermuda* après sa capture par l'*U.S.S. Mercedita* en avril 1862. Croquis réalisé par le maître charpentier William M.C. Philbrick, en service sur l'*U.S.S. Portsmouth*. (Naval History and Heritage) - Photographie d'Eugène Tessier, prise en Écosse après la guerre de Sécession. (Collection d'Alejandra Morales)

À Liverpool et sans transition, Tessier grimpe sur le dernier steamer que la compagnie Fraser & Trenholm vient d'acquérir. Il s'agit du *Bahama*, un nom qui va faire bouillir les fonctionnaires fédéraux en Grande-Bretagne. En effet et avec une incontestable aisance, le champion breton du blocus va faire bondir son *Bahama* par-dessus tous les oxers dressés par les chevaux-vapeurs de la meute fédérale. Excédé par la virtuosité de cet audacieux timonier français, Henry S. Sanford, le ministre des États-Unis à Bruxelles, expédie le 28 mars 1862 à Washington la dépêche suivante :

« Je vous communique les informations concernant le steamer *Bahama* (...) qui a été signalé dans le port de Hambourg où il chargeait une énorme quantité d'armes pour les Rebelles (...) Sous ce pli, je vous joins un croquis du navire. Il s'agit d'un steamer de construction récente d'environ 700 tonnes dont la coque est peinte en noir (...) sa superstructure et ses canots sont blancs. L'extrémité supérieure de ses cheminées est rouge et leur section inférieure est peinte en noir. Le navire est gréé en trois-mâts dont l'un porte des voiles carrées. Plus de 24 canons en cuivre de 6 et 12 livres ont été chargés à son bord (...) Je crains qu'ils aient changé le nom de ce navire (...) D'après ce que je sais, il aurait un tirant d'eau de 16 pieds qui pourrait descendre à 18 ou 19 pieds avec une cargaison maximale. »

Si, dans son Secret Service of the Confederate States, Bulloch décrit honnêtement, mais avec d'évidentes réserves, les capacités navales de Raphael Semmes, il salue carrément les talents de son marin favori : le capitaine Eugène Tessier, qui barrait le steamer Bermuda au cours de son exceptionnel périple sur le port de Savannah en 1861, n'était malheureusement pas sur ce navire au moment où il fut capturé par le croiseur Mercedita en avril 1862 car l'affaire se serait peut-être déroulée autrement. En tant que propriétaire du Bermuda, M. Edwin Haigh de Liverpool présenta, devant la cour du district de Pennsylvanie, son affidavit mentionnant la déclaration suivante :

« J'ai été informé qu'au cours de son voyage, le *Bermuda* ne fut ni prévenu ni intercepté par aucun des navires du blocus. En conséquence, le *Bermuda* entra dans le port de Savannah sans avoir été intercepté par l'un ou l'autre desdits croiseurs et sans avoir pu constater qu'ils se trouvaient sur les lieux et en nombre. Ensuite le capitaine Tessier ordonna de décharger la cargaison de notre navire. »

Bulloch poursuit son commentaire:

« Il est clair que la compagnie Fraser & Trenholm accomplit cet exploit pour prouver (à l'Europe) qu'en réussissant ce voyage, le *Bermuda* avait démontré que ceux qui forceraient le blocus, réaliseront des profits énormes. L'exemple du *Bermuda* stimula forcément le trafic transatlantique, mais le rapide renforcement du blocus au cours des deux dernières années de la guerre rendit l'accès aux ports sudistes de moins en moins facile sauf pour des navires de plus en plus rapides et seulement par un temps favorable durant les nuits les plus noires. En février 1862, le *Bermuda* quitta une nouvelle fois l'Angleterre mais avec un autre commandant (...) Ce voyage illustra les méthodes auxquelles les États-Unis recoururent pour traiter les navires des nations neutres, qui furent accusés d'avoir violé le blocus (...) Pour réaliser les objectifs que s'étaient fixés les propriétaires du *Bermuda*, le bâtiment appareilla à Liverpool, « charbonna » aux Bermudes puis procéda sur Nassau, sa destination finale (...) Mais, dans la matinée du 27 avril 1862, après avoir essuyé un coup de semonce tiré par l'*U.S.S. Mercedita*, le commandant du *Bermuda* n'osa pas se risquer à prendre le large et ordonna de le mettre en panne. »

¹ Affidavit : déclaration sous serment dans laquelle on déclare solennellement devant une personne autorisée par la loi (par exemple un commissaire assermenté) que les faits mentionnés dans un certain document sont vrais.

Sur ces entrefaites, le secrétaire confédéré à la Guerre avait missionné le major Caleb Huse en Europe pour y amasser des armes et du matériel d'ordonnance. Né à Newburyport dans le Massachusetts, cet ancien lieutenant du 1st U.S. Artillery enseigna à l'université de l'Alabama puis épousa une beauté locale qui influença sûrement sa décision de servir les sécessionnistes. Peu après son arrivée dans la ville hanséatique de Hambourg, Huse se fait livrer les soixante canons rayés et les 100 000 fusils qu'il vient de payer. Sur ces entrefaites Trenholm avait recommandé à Prioleau de se porter acquéreur de l'*Economist* et de le joindre aux vapeurs *Bahama* et *Melita*, pour que les armes entreposées par Huse à Hambourg, soient expédiées plus vite dans un port sudiste afin de rééquiper les forces confédérées. Pour mener cette affaire à bien et sans tarder, Robert Pegram, le pacha du croiseur confédéré *Nashville* qu'une escadre fédérale a encalminé dans le port de Southampton, ordonne à son second, le lieutenant Charles M. Fauntleroy, de barrer l'*Economist*. Le 14 mars 1862, après avoir largué les croiseurs du blocus, Fauntleroy se glisse avec son fret dans la baie de Charleston.

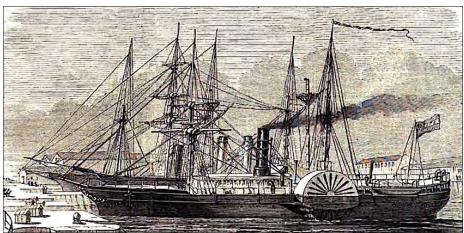


Une section des docks de Liverpool, en 1860. (Liverpool Museum)

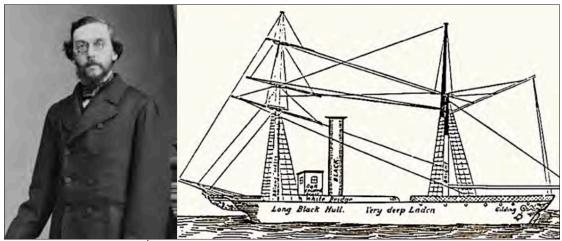




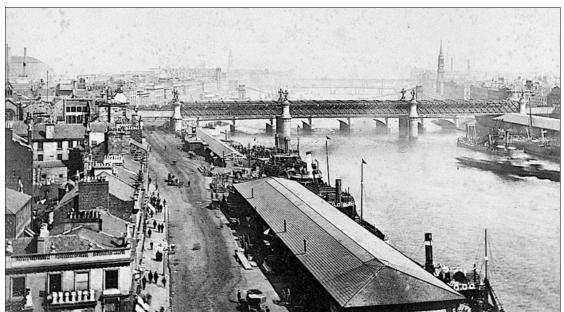
Le port de Hambourg, ca. 1860. (hhla.de) - Caleb Huse en 1905. (National Archives)



Le C.S.S. Nashville à Southampton. (Illustrated London News du 18 janvier 1862)



Henry S. Sanford, ministre des États-Unis à Bruxelles - Croquis du *Fingal* dessiné par un agent fédéral en Grande-Bretagne et expédié à son ministre des Affaires étrangères à Washington. (Essex Institute)



Le fleuve Clyde à Glasgow, ca. 1860. (Glasgow Museums and Collections)

Pendant ce temps, le secrétaire à la Marine Stephen Mallory avait catapulté le capitaine James D. Bulloch en Grande-Bretagne pour y acheter ou y faire bâtir tous les bâtiments capables de détruire le commerce maritime américain. Bulloch débarque à Liverpool en juin 1861, s'installe dans l'immeuble de Fraser & Trenholm, signe avec William Miller & Sons de Liverpool un contrat pour la construction du sloop Florida puis jette son dévolu sur le Fingal que Bulloch avait acheté à compagnie West Highland des frères Hutcheson. Cet excellent steamer était sorti du chantier naval que les frères James & George Thomson exploitaient en lisière du fleuve Clyde. Dans son article sur le cuirassé confédéré C.S.S. Atlanta, publié par le Mariner's Museum and Park, John V. Quarstein (directeur de l'U.S.S. Monitor Center) décline les caractéristiques du Fingal avant sa conversion en cuirassé : tonnage 700t ; longueur 57,61m ; largeur au maître-bau 7,60m ; tirant d'eau 4,57m. Sa propulsion était assurée par un arbre de transmission et par une chaudière à tubes d'eau (chaudière dans laquelle l'eau circule à l'intérieur de tubes chauffés par des gaz). Sur le *Fingal*, Bulloch dribble les attaquants du blocus puis mouille dans le port de Savannah avec une impressionnante cargaison composée d'armes lourdes et légères et d'un assortiment de fournitures militaires.

Trois clichés montrant que, dans les années 1860, le fleuve Savannah était accessible aux navires hauturiers.

Au-dessus et au-dessous : deux sections du fleuve dans les abords du port éponyme.

Au centre : vue aérienne de Savannah et sa proximité de la mer. (National Archives)



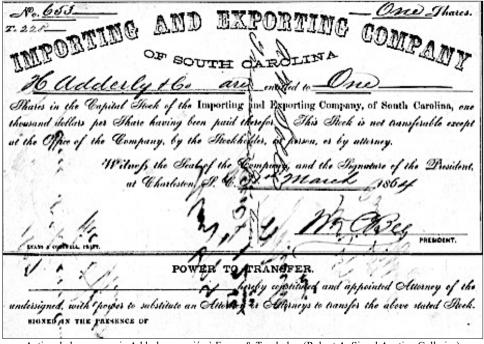




Pendant ce temps Charles K. Prioleau, le directeur de Fraser & Trenholm de Liverpool, gère ses prochaines opérations d'import et d'export entre ce port et le Sud. Quant à Bulloch, il a abandonné son projet de repartir en Angleterre avec son *Fingal* car entretemps la flotte fédérale a bloqué Savannah. Il transfère alors son fret à Charleston pour l'ensouter sur l'*Economist* qui sera le premier bâtiment à gagner l'Europe avec une cargaison de coton appartenant exclusivement au gouvernement confédéré. Ensuite et sans transition, Bulloch monte à Richmond s'y entretient avec le secrétaire à la Marine Stephen Mallory puis regagne Charleston où il grimpe sur l'*Annie* sur le point d'appareiller. Dès son retour sur le sol anglais, Bulloch clôture ses arrangements avec le constructeur de l'*Oreto* (futur *Florida*), confie le steamer au capitaine F. Muir qui, le 28 avril 1862, le barre jusqu'à Nassau où il le remet à l'agent local de la compagnie Adderly qui traite avec celle de Trenholm (voir le document ci-dessous).



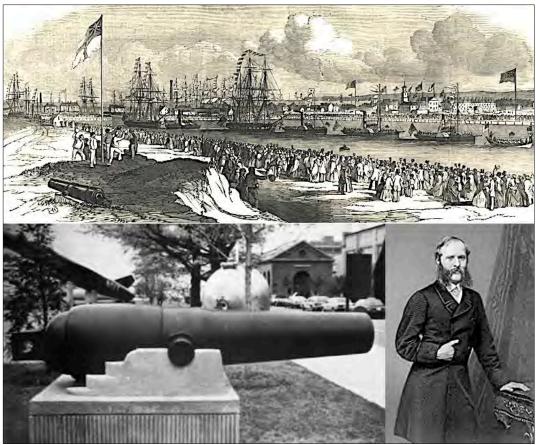
L'*Economist* appareillant de Charleston en avril 1862. (Peinture de William York faite en 1864. Collection du musée Nathaniel Russell House à Charleston)



Action de la compagnie Adderly, associée à Fraser & Trenholm. (Robert A. Siegel Auction Galleries)

Bulloch avait confié le commandement provisoire de l'*Oreto* à un certain lieutenant John Low de la marine confédérée, dont la mission consistait à barrer le navire jusqu'à Nassau, le remettre au lieutenant John N. Maffitt puis à regagner l'Angleterre. En plus de détenir un brevet d'officier breveté dans les forces navales britanniques, Low connaissait bien Bulloch car il lui avait servi de second à bord du forceur de blocus *Fingal*. En outre, la double nationalité de Low offrait aux agents sudistes une excellente couverture vis-àvis des autorités de Nassau car un navire battant pavillon britannique devait être obligatoirement commandé par un officier de la Couronne.

Pendant ce temps à Liverpool, Bulloch avait choisi le capitaine Tessier pour accomplir une double mission avec son *Bahama*. D'abord, il devait crocher ses ancres dans la zone portuaire de West Hartlepool, sise dans le comté de Durham. Cette infrastructure fut créée en 1854 lors du raccordement des docks et des voies ferrées menant à ses chantiers navals. Dans ce port, Tessier devait superviser l'embarquement de l'essentiel de l'armement de l'*Oreto* (le futur *Florida*), en l'occurrence les quatre canons rayés de 7 pouces, usinés par la *Blakely Ordnance Company*. Ensuite, Tessier prendre le cap de Nassau sous les couleurs britanniques. Pour démonter la vigilance du consul américain en Angleterre, Bulloch et Blakely avaient monté une fausse vente des canons avec un homme d'affaires hambourgeois largement rémunéré pour sa complicité. Le canon rayé de 7 pouces du capitaine Alexander Blakely possédait en outre l'avantage d'utiliser les obus ordinaires de l'artillerie britannique. Deux de ces canons sont exposés : l'un au Navy Yard de Washington et l'autre au musée de West Point.

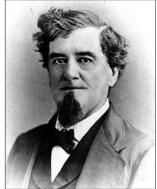


L'Illustrated London News du 12 juin 1862 dépeint l'ouverture des agrandissements du port de West Hartlepool situé au nord-ouest de l'Angleterre, dans le comté de Durham. C'est dans ce port que Tessier charge une partie du matériel destiné au Florida - L'un des canons Blakely de 7 pouces qui furent placés sur le Florida, il est exposé au Navy Yard de Washington. (markerhunter.wordpress.com) - Capitaine Alexander Blakely. (Photo T.W. Hunt)

L'affaire des canons Blakely n'est pas banale car, à l'orée du printemps 1862, c'est-à-dire de la guerre, elle implique le capitaine Tessier dans un épisode qui va contribuer à promouvoir une évolution notoire des capacités de l'artillerie des forces navales et terrestres confédérées. Nous avons compris que les quatre pièces marines que Tessier livre au *Florida* portent le nom de leur inventeur, le capitaine britannique Alexander Blakely (1827-1868). Cet officier mit au point des bouches à feu qui connurent un succès considérable mais éphémère en termes de lieux et de temps car les forces armées britanniques n'adoptèrent jamais ce modèle de canon en dépit de son efficacité et de sa solidité. En outre, les Blakely ne furent usinés que de 1855 à 1866. Sachant que la neutralité de la Grande-Bretagne prohibait l'exportation de ce type de *contraband of war*, il demeure et restera impossible d'évaluer le nombre de pièces d'artillerie que la compagnie Blakely vendit réellement aux armées esclavagistes et à leur marine de guerre. Il est admis que les agents confédérés en Europe acquirent la majeure partie des 470 canons que l'inventeur britannique fit usiner entre 1855 et 1866.

Pour leurs opérations terrestres, les artilleurs rebelles recoururent à tous les calibres coulés par Alexander Blakely, depuis les petits 3¾ pouces jusqu'aux énormes 7½ pouces. En revanche, la majeure partie des croiseurs confédérés bâtis ou achetés en Europe (notamment les *Nashville*, *Alabama*, *Florida* et *Georgia*) embarquèrent des pièces de 7 pouces. Alexander Blakely négocia, avec le capitaine John M. Brooke qui dirigeait le Bureau confédéré de l'Ordonnance et de l'Hydrographie, un contrat dans lequel il négocia, avec l'armée esclavagiste, l'utilisation des copies de ses plans pour fondre des canons qu'ils rebaptisèrent canons Brooke. Le 18 juin 1863, au cours d'une séance publique du Parlement britannique, qui traitait des affaires américaines, le capitaine Blakely déclara bruyamment et intentionnellement que durant le siège de Charleston, chacun des coups tirés par l'artillerie confédérée provenait des pièces qu'il avait usinées ou de celles que le capitaine Brooke avait fait fondre selon ses plans.

Revenons au plan selon lequel, dès son arrivée à Nassau, le lieutenant John Low doit transmettre le commandement de l'*Oreto-Florida* au lieutenant Maffitt. Le 4 mai 1862, ce dernier débarque dans l'île avec le *Nassau*, un ancien steamer de la compagnie de Trenholm, qui connut une brillante carrière avec le capitaine Thomas Lockwood. Venant également de Hambourg, le vapeur *Melita* mouille le même jour à Nassau et y débarque Raphaël Semmes, les lieutenants John M. Stribling et Beckett Howell accompagnés par quelques anciens marins du *Sumter* et un complément d'armes pour l'*Oreto-Florida*. Profitant de ce léger répit, Semmes et sa smalah se détendent joyeusement au Royal Victoria Hotel où ils sablent le champagne avec les lieutenants confédérés Low, Duguid, Maffitt et le forceur de blocus Thomas J. Lockwood.







John N. Maffitt, commandant du *Florida* - John M. Stribling, commandant du *Prince Albert* - Le forceur de blocus Thomas J. Lockwood qui commanda le fameux steamer *Kate*. (National Archives)

Le 7 juin 1862, Tessier amarre son *Bahama* à l'un des quais du port de Nassau et fait procéder au débarquement, dans l'un des nombreux entrepôts locaux, les armes et les quatre canons rayés Blakely de l'*Oreto-Florida*, qu'il a embarqués dans la zone portuaire de West Hartlepool en Grande-Bretagne. Les trimards de Nassau, qui ont les yeux rivés sur tout ce qui est susceptible d'intéresser le consul américain, lui racontent que les officiers de la marine rebelle et les forceurs de blocus se bâfrent de leurs succès en sablant du Champagne français en compagnie des coqs et des poulettes de la société gominée de l'île. En dépit de leur médiocrité, ces sans-grade locaux « arrosés » par le consulat fédéral amassent néanmoins de précieuses informations auprès de la domesticité couleur muraille dont les oreilles captent les précieux renseignements qui essèment les conversations échangées entre les courtiers britanniques et les agents commerciaux confédérés. C'est au cœur de l'hôtel Royal Victoria de Nassau, que le lieutenant John Low remet au 1st lieutenant John N. Maffitt son ordre de mission sur l'*Oreto-Florida*. C'est également dans le grand salon ou dans les jardins de ce palace, que le capitaine Semmes reçut son affectation à bord de l'*Enrica* (futur *C.S.S. Alabama*).

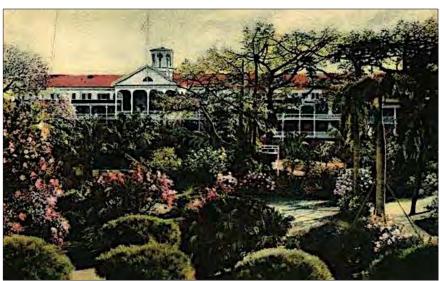
Quand Tessier eut fini de débarquer les armes destinées à l'*Oreto-Florida* et de les avoir ensoutées sur le *Prince Albert*, Raphael Semmes, ses officiers et une partie de sa cohorte de mercenaires s'entassent sur le *Bahama*. Même si le steamer *Prince Albert* émarge à la flotte de la compagnie Fraser & Trenholm de Liverpool, notons qu'il est barré par le lieutenant John M. Stribling de la marine confédérée. Comme Nassau fourmille de cloportes (un clin d'œil au film de Pierre Granier-Deferre) au service de l'Union, ces gens-là attendent fébrilement le moment de palper les pièces que le consul leur a promises s'ils réussissent à coincer Maffitt et Tessier au moment où ils seront sur le point d'appareiller sur le *Florida*. Semmes et ses officiers concoctent alors le plan qui déjouera la saisie de l'*Oreto*, une démarche absolument légale car elle s'inscrivait dans le Droit maritime international qui proscrivait l'armement, par un belligérant, d'un navire de guerre dans le port ou sur le chantier naval d'une nation neutre.



Bay Street, la grande artère festive et commerçante de Nassau en 1862. (Getty Image)



La baie de Nassau, gravure publiée dans l'Illustrated London News du 10 décembre 1864.



Le Royal Victoria Hotel : l'antre des Confédérés à Nassau, ca. 1864. (Nassau in the Atlantic World)

The Rebel Privateers.

Nassau, Feb. 28, 1863.—The rebel schooner Retribution arrived in this harbor on the night of the 25th inst., and her officers met at the Royal Victoria Hotel in the evening, discussing loudly their piratical exploits.

It was currently reported and believed that she brought in here several prisoners from Northern vessels recently captured in these waters; and I was told that the United States consul had sent a polite request to Governor Bayley, on the 26th, that he would have the matter looked into, but that up to this date no reply had been vouchsafed.

In the meantime the Retribution lay at anchor here for several days.

Last evening three fast steamers entered this port within an hour of each other, viz: No. 1. The Georgiana, a brig-rigged iron

No. 1. The Georgiana, a brig-rigged iron propeller, recently mentioned as having cleared from an English port, and destined as a tender to the piratical ship Alabama.

No. 2. The Britania, (Goddess of Neutrality!) a side wheel iron steamer, brigrigged, and very fast.

No. 3. The iron screw-steamer Gertrude, a brig-rigged vessel, also very fast. These fine fleet steamers will prove a val-

These fine fleet steamers will prove a valuable addition to the rebel piratical fleet, and unless we can send a Baltic or a Vanderbilt on their track, their capture will be next to an impossibility.

derbilt on their track, their capture will be next to an impossibility.

Nassau has become a port of great commercial activity. The fast fleet of blockade running steamers has piled the cotton up on the piers till the place has a decidedly Charlestonian appearance.

on the piers till the place has a decidedly Charlestonian appearance.

A small pile of the gossamer "Sothron King" was pointed out to me the other day on one of the wharves, as valued at \$300,-000.

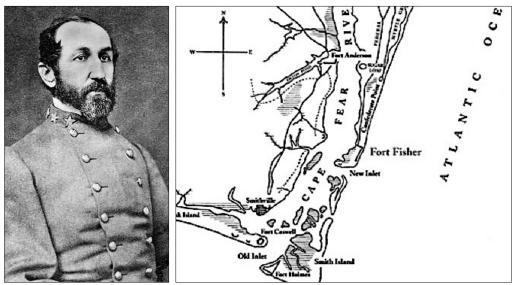
The Royal Victoria Hotel, where I am stopping, is delightfully situated, and but for Secession gangs there congregated, and the Secession slang which one hears at every turn, my visit would have been pleasant enough. The climate, however, though pleasant to one who seeks to indulge the delice fan nicate, is not of the recuperative character which many suppose. Asthmatic and rheumatic invalids assure me that they have not been benefitted in the least.—New York Herald.

Dans le *New York Herald* du 28 février 1863, un journaliste yankee commente les récentes arrivées de forceurs de blocus britanniques à Nassau, le luxe du Royal Victoria Hotel et manifeste son exaspération d'entendre sans cesse brailler l'accent du Sud dans toutes les rues du port.

Dans ses mémoires, Semmes raconte en effet que peu après que Tessier l'eût débarqué sur le sol britannique avec ses officiers, une dépêche de l'amirauté confédérée lui notifie de rembarquer illico sur le *Bahama*. L'ordre arrive trop tard car Tessier vient de repartir en mer avec deux canons supplémentaires de 32 livres et une trentaine de mercenaires originaires de différents pays, qui se sont enrôlés sur l'*Alabama*. Le 13 août 1862, tandis que Tessier et son *Bahama* cinglent sur Nassau en ignorant le retournement de situation qui secoue les sous-pentes confédérées de Liverpool, Semmes et son état-major affrètent d'urgence un remorqueur rapide avec lequel ils intercepte le *Bahama* en mer. Sur ces entrefaites, l'*Agrippina*, le steamer que Bulloch vient de noliser, approche des Açores avec les canons et l'armement de Semmes. Le 18 août 1862, Tessier et son *Bahama* rejoignent l'*Agrippina* et l'*Alabama* dans une baie de l'île de Pravda (ou Praia), aux Açores. En substance, Tessier, a brillamment rempli sa mission et, quelques jours plus tard, il file sur Liverpool tandis que l'*Alabama* entame sa campagne de destruction.

En 1862, Thomas H. Dudley, le consul des États-Unis à Liverpool, écrit qu'il avait la certitude que Tessier était le cerveau qui avait conçu toutes les étapes de l'armement en guerre du trois-mâts *Alexandra*. Il n'avait pas choisi la bonne fenêtre de tir car nous verrons ce ne fut pas Tessier, mais Bulloch qui fut l'architecte du projet. En février 1863, Dudley soutint que le propriétaire de l'*Alexandra* avait déclaré que son bâtiment allait appareiller pour Hong Kong, mais qu'en réalité il avait prévu de se joindre au *Minna* et à l'*Emily St. Pierre*, qui appartenaient à Trenholm, pour rallier l'*Alabama* quelque part en haute mer. Dans ce texte, nous développons plus loin les péripéties de cette affaire.

Il est vrai que, durant la tempête qui bouscule le crâne du consul Dudley, Tessier ne se berce pas dans son rocking-chair car en juillet 1863, il nargue l'écurie navale ennemie avec le *Phantom* un nouveau fantôme gris qui surclasse tous les précédents. À la fin de l'année 1862, Trenholm avait commandé ce steamer à William Miller pour l'adjoindre à la flotte du Bureau confédéré de l'Ordonnance. Pour plus d'explications sur cette flottille, nous vous invitons à consulter notre ouvrage *La Flotte Européenne de la Confédération Sudiste*. Le 5 août 1863, le *Phantom* nargue encore l'escadre qui bloque Wilmington, mais le 23 septembre 1863, sa chance tourne car son équipage et gagne Fort Fisher (Caroline du Nord) pour échapper à l'*U.S.S. Connecticut*. Nous devinons donc que Tessier ne barrait pas ce bâtiment au cours de cette funeste journée.



Colonel Josiah Gorgas, chef du Bureau de l'Ordonnance confédérée et de sa flotte de forceurs de blocus. (National Archives) - Position de Fort Fisher entre le fleuve Cape Fear et l'Atlantique. (Chris F. Fonvielle, Jr.)

Au cours de l'été 1863, Tessier s'inscrit dans une mission aussi obscure que préoccupante qui va mobiliser ses talents jusqu'à la fin de la guerre. Cette affaire gêna temporairement la politique intérieure de Napoléon III et risqua de détériorer sa politique étrangère. Rappelons-en les principales péripéties afin de déterminer dans quelle mesure le capitaine français y prit part. Au terme du mois de juin 1862, le secrétaire à la Marine Stephen Mallory avait expédié à Bulloch une dépêche l'instruisant d'entreprendre toutes les démarches possibles pour faire construire des cuirassés en France et notamment aux chantiers de Lucien Arman, un constructeur très en avance dans la technologie navale. Le 14 juillet 1863, accompagné par Tessier, en l'espèce son meilleur ingénieur naval, Bulloch chemine vers Bordeaux pour y rencontrer Lucien Arman. Leur démarche visait à évaluer les délais et le coût de quatre corvettes et de deux cuirassés plus puissamment armés que ceux que John Laird avait bâtis à Birkenhead et dont le tirant d'eau soit assez faible pour tracer les principales voies navigables américaines.

Cette grave infraction à la neutralité française déclenche un scandale urbi et orbi quand l'ancien comptable des entreprises d'Arman dénonce le complot au consulat des États-Unis à Paris et que celui-ci en révèle tous les détails à la presse française de l'opposition. Pour sauver la face, l'Empereur nie carrément son implication dans cette affaire et laisse accabler Arman par tous ceux qui contestent ou critiquent la personne et la politique impériale. Pour connaître tous les détails de cette affaire et le grand complot confédéré qui réussit, mais trop tard, à récupérer l'un des cuirassés du constructeur bordelais, nous vous invitons à consulter le récit complet de cette ténébreuse affaire dans notre article La flottille confédérée de Bordeaux sur notre site Internet www.noirsain.net/articles.php.

Le suivi de la construction des six bâtiments dans le chantier naval bordelais avait pris des mois et nécessita beaucoup de débats techniques entre Arman et Bulloch, mais en quelle langue s'entretinrent-ils, en anglais ou en français? Comme les palabres concernant l'aménagement de ces bâtiments étaient forcément « pointues », les deux protagonistes n'auraient jamais pu les suivre dans un sabir franco-anglais. Bulloch sollicita donc l'intervention du directeur de Fraser & Trenholm de Liverpool pour que le capitaine Tessier l'accompagne à Bordeaux pour élaborer un plan visant à la récupération les bâtiments ou au moins l'un des cuirassés.

Dans le second volume de ses mémoires, le capitaine Bulloch écrit :

« J'avais demandé à voir M. Arman et je m'étais fait accompagner par le capitaine Tessier, mon agent en France. Cet homme est très intelligent, c'est un remarquable marin et un maître dans la langue française. L'objet de notre visite était de discuter de quelle façon nous pourrions récupérer nos corvettes. »

Bulloch raconte aussi qu'au cours de ces péripéties, c'est encore Tessier qui endosse l'habit noir du porteur de mauvaises nouvelles quand il lui annonce que Napoléon III a déjoué leurs plans en ordonnant à son ministre des Affaires étrangères et à celui de la Marine de décréter sur-le-champ l'immobilisation des bâtiments qu'Arman était sur le point de livrer aux Confédérés :

« Lors de tous ces évènements, vous imaginez ma stupeur lorsque le capitaine Tessier, qui était arrivé de Liverpool hier, me transmit la missive de M. Arman qui m'informait que des ordres impératifs émanant de son gouvernement l'avaient sommé de vendre ses deux cuirassés et ses deux corvettes à des gouvernements du nord de l'Europe. M. Arman écrivit qu'il ne pouvait en dire davantage, mais que le capitaine Tessier vous fera connaître verbalement toutes les informations sur ce sujet. M. Arman a expliqué au capitaine qu'il avait obtenu l'entrevue qu'il avait sollicitée avec l'empereur des Français, mais qu'au cours de celle-ci, il l'avait traité

durement et l'avait même menacé d'emprisonnement s'il ne vendait pas ses navires en termes de *bona fide* car si cette transaction n'était pas effectuée dans les plus brefs délais, les bâtiments seraient saisis et expédiés à Rochefort. Le capitaine Tessier m'apprit aussi que les deux corvettes de Nantes seront également vendues. Les constructeurs de ces deux navires me transmirent une copie de la lettre de leur ministre de la Marine, dans laquelle celui-ci ordonne de la façon la plus péremptoire, non seulement de vendre les deux navires, mais aussi de transmettre au ministre des Affaires étrangères, la preuve que la transaction n'a pas été truquée. »

Bulloch se demande alors s'il pourrait déstabiliser l'Empereur en arguant qu'il détenait le document signé par son ministre de la Marine, dans lequel celui-ci autorisait la construction d'un vaisseau pourvu de canons pour résister aux pirates qui pullulent dans les mers de Chine. Après la guerre, Bulloch écrit :

« Lorsque le capitaine Tessier m'apporta la désastreuse nouvelle de la vente forcée de nos navires, j'étais trop absorbé par des affaires pressantes en Angleterre pour me rendre immédiatement en France. Je chargeai donc Tessier de remettre à John Slidell une lettre destinée à M. Arman, qui lui fixait un rendez-vous à Paris. Leur discussion n'aboutit qu'au simple constat que l'Empereur avait changé d'avis et qu'il nous sera impossible de récupérer nos navires. »

Au cours de ses entretiens avec Tessier et plus tard dans son livre, Bulloch dissèque lucidement le nuage destructeur qui corrodait les plus minces espoirs de la Confédération d'être soutenue par un régime européen :

« À ce moment-là, notre guerre civile évoluait défavorablement pour les États confédérés et ils commençaient à montrer les signes d'un éreintement qui devenait absolument évident pour tous ceux d'entre nous, qui étions conscients d'être incapables de faire pièce à ce à quoi nous étions soumis (...) La flagrante évidence que la campagne française au Mexique était mal ressentie par les Mexicains et par la majorité des Français, mais aussi la perte de prestige que leur expédition pouvait infliger au régime impérial doivent avoir été inquiétantes pour l'Empereur et pour tous ceux qui étaient attachés à sa personne et à son gouvernement. En outre, la Grande-Bretagne avait refusé de le rejoindre dans une option diplomatique susceptible de conforter la position des Confédérés et de pressurer les États-Unis. »

En août 1864, Bulloch relate pourtant qu'il espère encore que la messe n'est pas toutà-fait dite pour l'un des béliers cuirassés de Lucien Arman, car ce bâtiment était sur le point d'être acheté par la marine de guerre danoise. Pour décrire les péripéties qui vont suivre et dans lesquelles Tessier joua un rôle primordial, appelons Bulloch à la barre :

« Lorsque les vaisseaux construits à Bordeaux furent vendus à la Prusse et au Danemark, ces deux puissances étaient en guerre à propos du Schleswig-Holstein et, durant un armistice, je crus que les navires prussiens avaient été écartés du service actif. M. Arman m'informa de la chose et je restai en contact avec lui parce qu'il m'avait promis que si, durant le conflit entre la Prusse et le Danemark, il se produisait quelque chose susceptible d'inciter l'un ou l'autre à se défaire des navires, je pourrais éventuellement les racheter. Afin de me tenir au courant des dernières informations à ce sujet, j'ai régulièrement missionné le capitaine Eugène Tessier sur place pour qu'il se fasse passer pour mon agent, une mission qui requérait beaucoup de prudence et une parfaite connaissance des langues et des us et coutumes locales. Sachant que mon apparition un seul jour à Bordeaux ne serait pas passée inaperçue, le capitaine Tessier fut averti de se méfier de l'attention que pourrait susciter la visite d'un spécialiste naval bien connu dans les docks d'une cité maritime. Le capitaine Tessier connaissait bien l'équipement des cuirassés et la nature des services qu'ils

devaient rendre sur les bas-fonds du fleuve Mississippi. Il m'informa très vite que l'ingénieur danois qui devait inspecter le cuirassé acheté par son pays, avait effectué, sur le navire, des modifications qui changeaient ses plans originaux. La fixation des plaques de l'armure et le montage de quelques autres parties du blindage du bâtiment avaient été effectués d'une manière qui ne plaisait pas à Tessier. L'objectif principal des Danois étant de terminer le navire (entre-temps baptisé Stoerkodder) afin de le mettre tout de suite en service, il est probable que, pour eux, le délai de livraison du cuirassé était plus important que sa finition. Tessier exposa discrètement le problème à M. Arman, mais il était impossible de s'immiscer dans les décisions et les objectifs de l'actuel propriétaire du Stoerkodder (...)

« Lorsque se termina la guerre entre la Prusse et le Danemark (...), un certain M. X m'informa que le ministre danois de la Marine entendait annuler l'achat du navire parce que celui-ci n'avait pas été prêt à temps pour participer à la guerre avec la Prusse et qu'il n'aurait plus aucune utilité en temps de paix. En novembre, le cuirassé est néanmoins barré jusqu'à Copenhague. Pendant le séjour de ce vaisseau dans ce port, M. Arman recourut à un agent français qui le représentait souvent dans ses transactions avec les gouvernement étrangers. Cet agent agissait en son nom dans le suivi de son affaire avec le Danemark, qui visait à la revente du *Stoerkodder* aux Confédérés. L'agent qui représentait M. Arman, était rompu à la négociation de tous les arrangements convenus avec la France durant les hostilités entre la Prusse et le Danemark et au cours de leur bref armistice.

« En octobre 1864, M. Arman me proposa d'entamer les négociations avec le Danemark afin de pouvoir me livrer enfin le vaisseau, mais celui-ci n'était pas encore en état de se risquer en haute mer. Comme j'avais toutes les raisons de croire que la vente du bâtiment au gouvernement danois avait été conclue dans l'esprit de *bona fide*, et qu'elle avait été entérinée par le ministre français des Affaires étrangères et par le ministre des États-Unis à Paris, je jugeai alors qu'il était imprudent d'entamer une opération financière qui pourrait attirer leur attention sur nous. Cependant, les choses changèrent quand M. Arman nous présenta son représentant *(un certain Henri Arnous-Rivière)*.

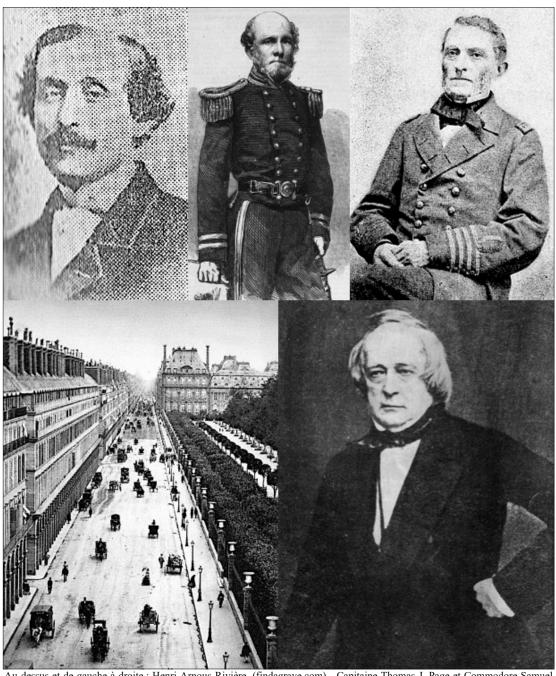
« Comme les Danois semblaient prêts à annuler l'achat du cuirassé, M. Arman avisa son agent (*ledit Arnous-Rivière*) d'entamer à Copenhague, des négociations pendant lesquelles nous pourrions réunir un état-major d'officiers de notre marine, préparer nos approvisionnements, fréter un tender et choisir un lieu de rendez-vous pour le cuirassé. M. Arman me certifia que, lorsque je serai prêt, M. Arnous-Rivière recrutera des marins danois qui, en principe, serviront sur le cuirassé jusqu'à Bordeaux. En réalité, ils seront engagés jusqu'au point où le navire sera remis à l'officier confédéré désigné pour le commander. »

Le 16 décembre 1864, Bulloch et Henri Arnous-Rivière se concertent pour peaufiner leur plan puis le miracle a lieu. En effet, aucun agent du consulat américain de Londres a eu vent des préparatifs de l'opération. Après avoir embauché des marins danois pour barrer temporairement le *Stoerkodder*, Arnous-Rivière gagne subrepticement Calais où l'attendaient des officiers de la marine confédérée et un parti de mercenaires de tous crins et de tous horizons ouverts à la paie la plus avantageuse, comme tous ceux qui servirent sur les croiseurs confédérés. Pour son implication dans cette affaire, Arnous-Rivière empoche 375 000 francs et le banquier suédois Rudolph Puggart en touche 8 000 rien que pour avoir signé l'achat fictif du *Stoerkodder*.

Sur ces entrefaites, Bulloch croit avoir fait le bon choix quand il suggère, au commodore Samuel Barron, de désigner le capitaine Thomas J. Page pour commander le cuirassé. L'urgence faisait en quelque loi car les Confédérés ne disposaient pas d'un autre officier de marine de ce rang en France ou en Grande-Bretagne. En outre, Page était logé

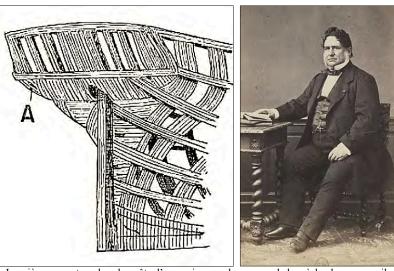
dans une chambrette à proximité de l'appartement du commodore Samuel Barron à Paris. Lors de l'une de ses discussions avec Tessier, Bulloch lui confie qu'il s'était d'abord réjoui de la nomination de Page :

« C'était un ancien officier de l'U.S. Navy, que Richmond avait envoyé en Europe pour commander l'un des cuirassés construits à Birkenhead (...) Depuis son arrivée en Europe, il s'était à ce point terré dans l'anonymat qu'il était pratiquement certain de ne pas être identifié par l'un des espions de la légation américaine, qui épient tout ce qui se passe sur le cuirassé. En outre, son caractère le disposait naturellement à une activité secrète parce que d'ordinaire il se montrait peu loquace avec les personnes dont il venait de faire la connaissance. »



Au-dessus et de gauche à droite : Henri Arnous-Rivière. (findagrave.com) - Capitaine Thomas J. Page et Commodore Samuel Barron. (Naval History Command) - La rue de Rivoli en 1858 : le commodore Samuel Barron y avait installé son bureau au n°172 - John Slidell, commissionnaire confédéré à Paris. (Library of Congress)

Dans notre article La France et les Confédéré : La flottille confédérée de Bordeaux, nous avons déjà narré toutes les péripéties relatant « l'évasion » du Stoerkodder, le recrutement de son équipage, le regroupement de ses officiers à Calais et leur voyage jusqu'à Quiberon. Il n'est donc pas besoin de revisiter ces événements. Le 28 janvier 1865, après avoir sommairement amariné ses 125 recrues, le capitaine Page sacrifie à la traditionnelle cérémonie au cours de laquelle son vaisseau est baptisé C.S.S. Stonewall. Ce qui suit va bientôt souligner les critiques formulées par Tessier sur les capacités manœuvrières du bâtiment. Au lendemain de sa sortie de la baie de Quiberon, la traversée de l'Atlantique se présente mal car le ciel continue se déchire et bientôt une tempête creuse la mer avec une telle force que le cuirassé doit se rabattre sur la côte espagnole pour y faire colmater une voie d'eau au niveau du trou de la jaumière de son gouvernail.



Jaumière : ouverture dans la voûte d'un navire pour le passage de la mèche du gouvernail. Lucien Arman, patron des Chantiers de l'Océan à Bordeaux. (Musée Histoire maritime de Bordeaux)

Dès son arrivée dans le port de La Corogne (La Coruña), Page se rue sur l'arsenal naval espagnol d'El Ferrol où, dans un premier temps, les officiers lui proposent de remettre son cuirassé en État avant de reprendre la mer. Dans son message du 7 février 1865 au commodore Samuel Barron, Page incendie les qualités nautiques de son bâtiment et s'interroge sur son devenir :

« Malgré un temps clément (...) et une vitesse réduite à 8 ou 9 nœuds, les vagues auraient submergé les sabords du gaillard d'avant si nous avions été obligés de les ouvrir. L'eau qui s'infiltrait par les écouvillons de la soute aux munitions, l'aurait couverte ainsi que les quartiers de l'équipage et le magasin situé à l'avant. Comme nos perroquets avaient été soumis à un vent violent, nos ponts et nos tours furent inondes (...) les quartiers des officiers et ceux de l'équipage sont devenus inhabitables (...) Ce navire ne se trouve pas en assez bonne condition pour nous donner la moindre chance de succès si nous tentions de forcer le blocus. Aujourd'hui, un officier espagnol m'a informé qu'ensuite de la plainte déposée par le ministre américain, l'autorisation de faire réparer les dommages de mon navire a été suspendue, or je dois absolument faire réparer ma coque. »

Dans le même temps Page a écrit ou télégraphié à Lucien Arman pour réclamer l'assistance de l'un de ses ingénieurs. Sur ces entrefaites, mis au courant des « caprices » du cuirassé sur la côte espagnole, Bulloch dépêche dare-dare le steamer *Louis Ann* en Espagne avec le capitaine Tessier accompagné par une poignée d'excellents techniciens. Tandis que ceux-ci cinglent sur La Corogne, Bulloch écume quand un dernier message

lui apprend que, sans l'avertir, Page a laissé son cuirassé sous la responsabilité de ses officiers et a pris un train pour Paris afin de s'y entretenir avec John Slidell et le commodore Samuel Barron (commandant des forces navales confédérées en Europe). Pendant qu'ils pérorent dans l'un des deux bureau de leur mission diplomatique (au 172 de la rue de Rivoli ou au 19 de la rue de Marignan), Page, Slidell et Barron n'osent même pas imaginer que ce que l'on qualifie aujourd'hui de *breaking news* a entre-temps castré les capacités belliqueuses du « grand méchant » cuirassé rebelle. Nous revenons plus loin sur le contenu de cette *breaking news*. Quant à Page, il se fait tancer par un Slidell qui clôture leur entretien par un propos qui relève quasiment de l'incantation :

« Je pense que vous avez une vue beaucoup trop pessimiste de notre situation militaire actuelle, nous ne sommes pas à la veille d'une catastrophe. Après avoir mis tant de temps à obtenir ce navire, il est donc très regrettable que nous eussions perdu autant de temps utile. »

Alors, après six semaines d'absence, Page repasse la frontière la queue entre les jambes pour regagner El Ferrol où Tessier avait fini de ravauder le cuirassé. Probablement consterné par la vision presque comateuse que Slidell vient de lui infliger, Page s'interroge sur l'évidente quadrature du cercle auxquelles ses nouvelles instructions l'ont soumis, à savoir :

- 1. éluder ou combattre les croiseurs fédéraux *U.S.S. Niagara* et *Sacramento* qui, entretemps se sont positionnés au large d'El Ferrol;
- 2. rejoindre les Bermudes pour embarquer du matériel et des marins supplémentaires ;
- 3. attaquer la base de l'armée de Sherman à Port Royal en Caroline du Sud.



Le C.S.S. Stonewall dans le port de New York après son rachat à l'Espagne. (U.S. Naval Historical Center)

Avant d'entamer l'ultime tremolo du laissé-pour-compte de la flotte confédérée, nous vous invitons à visiter le contrat conclu entre Lucien Arman et Arnous-Rivière au nom de la marine danoise. Un observation s'impose a priori : Page, ce vétéran de la marine américaine court à Paris en tremblant pour savoir s'il a bien réussi le premier bain de son cuirassé tandis que Tessier relit le « mode d'emploi » du vaisseau sur le document ciaprès et fonce sur La Corogne avec une poignée de spécialistes pour corriger les « incontinences » de leur Léviathan aux nageoires d'argile. Pour accroître la visibilité des pages suivantes (les originaux des contrats d'Arman), nous vous conseillons d'augmenter de quelques points la visibilité de la lecture de ce texte sur votre ordinateur.

Narmeternistrict

Conuntion

pour la ventr d'un hâtement bélier à hélier de 300 chevanz de force surmondé de deux blockaux blindes en combruction à Bordeaux.

Entre les douniques

d. Arman, contraction maritime à Bordany Populé au lospe Sievelatif, quai de la Monnair It lb., orpounté par Mr. Fl. Armes de Clivière, d'aprè le preven ablaché au contrat-d'une part, - et Em Exultence Monseire le oministre de la marine Propale de Panemare agenant prus le compte du gouvernement Dancis-d'autre part-

Ont ile arrelies les conditions suinness

Article 1.

Mr. Arman l'ingage enver Me le ministre au la marine, qui accepte, à action immedialement dans ses chanties de Bordraug un bâtiment bélier à repeut à coque lois et fel, du 300 chevang du force, à deux hélies, avec deux blockaus blindes, conformement aux plans presentes, et qui peut être mis à l'au dans un délair de 7 : 5 somaines.

Les pareires percent une mature grillette à humies, conformement aux plans. Les pièces de mature seront en très de chriz et de pin souge preus les pièces principales.

Le grement dormant sual en fil de feu et les manneuvres courantes secont en l'hanore premuie brier produit à la méranique.

Les voiles revont en toile de lie de tremises proportionnés à l'importance des

Les auxières et amaries sevont en nombre et demensione sufficantes.

her chainer et les ancres veront de force et de deinensions proportionner au

her ferrement seront exécutir avec le plus grand soin land pour la coque que pour la mateur, le gréement et le pouleaget;

eg ly. 3964. fr

=

The compoundment in oate let pitons et les cover pour canons placer dans la muraille et le pont du mavier. Les embascations seemt au nombre de quatre, elles cerent probles et garnes de leure accessones.

Africa 3.

L'As heterie se composer d'un canon sur charrie de 240: 300 livres, placé dans le blockaux avant, et de deux canons de jo livres sur affit dans le blockaux arrière les pièces sont exicusée à llewick sur Tyre per Mr. Amstrong & le et ont fait l'objet d'un contrat spécial, lequel doit être remit au ministre de la marine danvier dans un délais de quinze jour et d'après lequel tratel artièreir, sarons, affilh, et projectees etc. etc. devront être livrés

Les ipreuves du navire sont à exécuter au compter du constructeur

La charpente de la coque a été exiculie suivant les preseriptions d'un cion detaille d'exicution que lui assure la plus grande solidate.

Alle est clowie, chevillie et doubles en acione songe.

Le malelar sous la curiane sua en poir de Tean de l'Inde.

her emminazionente de la cale el cong de l'entrepont seront établir conformement any plane en details qui revont settérement doccier, et ils revont mis en harmonie avec les services que doccient faire les bâtiments.

Town be materiary entrant dans la construction seront de premier qualité de leur espèce et no lairesont rin à dérieu sous le rapport de la force et du fine du travail. Els seront igang à coux de même espèce employée dans la marine dompériale française.

Article 4.

Le navere sera muni d'une machine à sapeur de 300 chevany, très cent chevany du force de 200, deux cents kilogrammètres le cheval, à condecisation, et construite par M Mazeline au Plane.

Une spécification faisant connaître les demensions des prencipales pièces de cette machine est amerie au contrat.

Her hilier wont in bronze the : 4 ailes

La machine devel pravou mouvour les deux hélieur à la foir ou une reule ent avant et l'autre en arrière.

her chandieur auron leur soupaper chaque de l'éto par centimite carre et seront du système subalaire avec beles en leuton! Eller suont sous la ligne de flossarion et conformer pour les desinensions des matériary any types de la marine Empériale françaire.

Un appareit distillatoire sera attaché any chandière de manière à être place sons la surveillance du mérancien.

Stick 5.

he navier deved the completement achevi pour la levairon le 10 Juin 1864 in acceptation se fue à Bordeeux par l'officer Danvir, charge des pourois de son gouvernment

Article 6

La vitere du navier à la vapeur par mul et lemps calme ne devra par être

9

moinded de douge nouds .

La calairon magimum à l'arrière ne devra par déparent quatre mêtres virjance contimitées f. 4 m 60.1

her touber devent être d'une capacide de deux cent qualre single formeaux de charton, eller en recevions deux cents ferneaux au moins pour le chargement pormal par rapport au bisant d'eau he pride reservé à l'artilleur et ses accessires, dans le calcul ginéral des pride d'armement est de cinquante cinq formeaux.

Atticle 7.

Les plaques du feu comporant la cuivaire seront de 12, 11, 10 et 9 centimètres d'épace veux, disposées conformement aux indications des plans et any délaite que sur ne spécialement fournir pour ces objets.

Eller vont fahiguier par MM. Tekin et Gaudet av Plive av Geir et soumier à des épreuves équivalentes à celler de la marine Compériale française. Article 8.

Avec le navier devront être lierés de mêteres, le grésment, l'inventaire et les outils, complete, principalement.

I anortement de voiles de rechange, lendelet, manche à vent, prélate ete conforme ment au beroin, I grove ancres avec des chaînes, 2 ancres de louis, grelen, prulies et corasque de rechange pour une expédition de 6 mois.

Stomb de sonde avec des lignes et accessoires, lignes de lon avec des bours et sablier;

2 bourroles avec trabitacies etc. 2 bourroles de sechange, 2 bourroles d'embascatura prontant de compar etc

2 des embarcations devront être de 7: 8 mètres et 2 de 5: 6 mètres de longueur; Cuiron et vaiselle pour les officies et pour l'équipage,

Coince à saw et reservoirs pour l'huile et pour le suif, du pote et lampes, Remides du proposée pour le nouve et pour le machine. Les ustenviles nices.

Handerner pour le navier et pour la machine, fananz de signanz Meubles pour les officiers et pour l'équipage,

Soventaire de chambre et de gamelle pour 12 personnes,

That as gamelle the pour & iquipage.

Hamae, malelas et conventues pour tout l'égupage de 80 hommer p. p.

Les contractants l'ingagent à livred les objets sus mentionnes de la milleur upieu sul la demande de l'en perteur designé du gouvernement et en cas de contestations le seglement de la marine françaire pour la quantilé et la gualité des objets pour un navier d'une égale grandeur doit être decirif little 9.

he priz du mavrie contruit d'après les conditions qui précident est fixé à la somme de 800000 Adh, huis cent metter Risdales danois Rigsmont, ammunition, artillerie empris, payable un complant à la livraison au gouver numeri Banois dan le dund entre la côte de duide et l'Île de decland, veu lequel endroit les pièces d'Artillerie devront être en même temps

2

disjus is mois as alle a wint the prividement firster an government dancis. - Le cavier no parties de Bosterany que longu'il and ils accepte pour complet de les part de L'officiel agant les pouvois du journment Plancis.

The prime the opin sew le priz du viarie and orland de meter france par chaque jour de reland and délair figé pour le livrairent

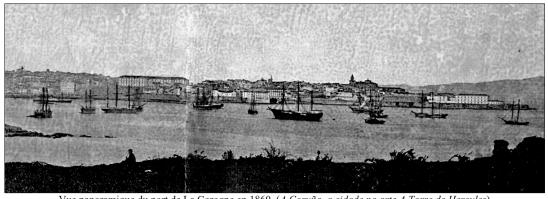
dirigue l'officient dannie qui a élé chargé de veux eille l'achierment à Bordrang au déclaré que le firent d'aut et les enterne du mavier correspondent aux conditions de la consentent le navier deven être expédié à de place de liéraison mentionnée à l'arbiele 9, et le constructeur l'engage à fournir le capitacie et l'équipage ainvigue les vivres et charbons necessaires à la conducte du navier à su destination — Jour les frais, apperanes, voler et rapolitionement du capitaciel et de l'équipage, vivres, charbons et autres prevale au compte des gouvernement l'hansie et second et second su somme de l'équipage, vivres, charbons et autres prevale au compte des gouvernement l'hansie et second e

Le thiniste de la marine Banoire aund le donit de délacher un officie pour surveille les construction et l'achierment du mairie etc, dont les ormarques d'après les stipulations du contrat devent être otheries. Cet officiel ne deven apporter aucunt reland à la ocception du marie lorsque et morrie veux diclair complet par le constructeur.

How as he livered the married deer he bland for mentionies is harticle 9 of , he des contestations i blivent out he facent and were ble exicute he present contain he minister as he married Banonies of any part at he construction of anterpert award le decret as amount chairm an appeal power an decidar; an cas de deficience of openion ander her appeals cary or decreat blive un article does he juig ment som definitely.

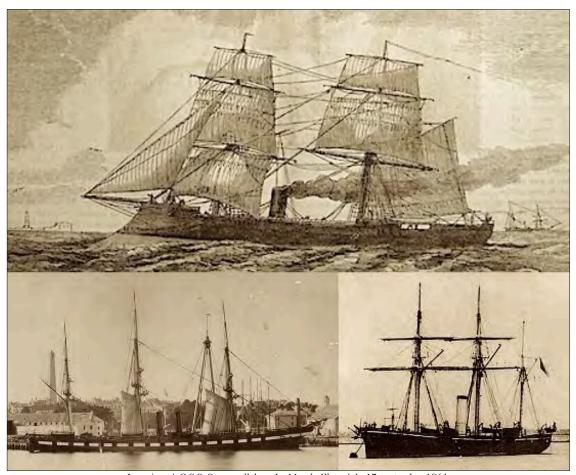
Jail double ? Copenhague le 31 Mars 1864. Town Mr. L. Roman de Bordeny H. Arnow de Chicien

Salin key aw Experien



Vue panoramique du port de La Corogne en 1860. (A Coruña, a cidade na arte A Torre de Hercules)

Le 24 mars 1865, le *Sphinx* devenu *C.S.S. Stonewall* émerge du port de La Corogne sous un soleil étincelant et se prépare à affronter les croiseurs *U.S.S. Niagara* et *Sacramento* qui l'observent à la limite des eaux territoriales espagnoles. Cependant et contre toute attente, la redoutable artillerie de ces deux puissants vaisseaux restent silencieux et contemplent le cuirassé rebelle qui s'efface progressivement sous la ligne d'horizon. Plus tard le capitaine Page prétendit que les officiers qui commandaient ces deux croiseurs n'osèrent pas le provoquer parce qu'ils avaient été impressionnés par l'apparence redoutable de son cuirassé.



Le cuirassé *C.S.S. Stonewall* dans *Le Monde Illustré* du 17 septembre 1864. Au-dessous et de gauche à droite : les *U.S.S. Niagara* et *Sacramento*, ca. 1865. (Navsource.org)

Après avoir barré son monstre depuis Lisbonne jusqu'au port de St. George aux Bermudes, ce sont les autorités locales ou leur presse qui informent Page de l'évaporation de l'armée de Robert E. Lee en Virginie orientale. Alors, ce triste marin sans passé et sans avenir se résout à ordonner de rallumer ses chaudières pour gagne La Havane, où le capitaine général de Cuba lui achète son bâtiment pour 16 000 dollars américains. Il en avait proposé un prix nettement plus élevé mais, comme Page entendait retrouver les siens aux États-Unis et qu'il redoutait d'y être éventuellement accusé de recel d'un bien public, il préfèra se satisfaire de ce ridicule montant parce qu'il correspondait aux gages encore impayés à ses officiers et à son équipage. Le 19 mai 1865, son montre blindé passe entre les mains de l'Espagne qui le revendra plus tard aux États-Unis pour le même prix afin d'éviter un éventuel conflit diplomatique.

Pendant ce temps au sein du confortable cocon sudiste de Liverpool et même dans leurs rêves les plus fous, ni Tessier ni Bulloch ni aucun autre membre de l'establishment

sudiste en Grande-Bretagne auraient osé envisager ce qui était pour eux une uchronie, celle selon laquelle leur ennemi juré, l'implacable ministre fédéral des Affaires étrangères William H. Seward, avait soudainement « plié » le dossier du fameux cuirassé. Pourtant à Washington, le *C.S.S. Stonewall* n'était plus qu'un point noir sur l'océan car, entretemps, l'armée de Grant avait fini de dépecer les derniers fantômes moites et gris de Lee à Appomattox et l'amorce d'un second contentieux diplomatique entre les États-Unis et le Royaume-Uni au sujet du cuirassé aurait été, comme l'écrivit William Shakespeare beaucoup de bruit pour rien. En revanche, le capitaine Tessier se serait volontiers esclaffé si quelqu'un lui avait susurré que sa seule existence continuait de noircir le sang de celui que Victor Hugo aurait surnommé son Javert intime, en l'occurrence le consul Thomas Dudley qui écumait de n'avoir jamais neutralisé ce Français qu'il mentionne très peu dans ses souvenirs de guerre, dont il ne connut jamais le visage et à qui il attribua même des succès dont il ne fut jamais l'auteur.

La personnalité d'Eugène Tessier et les fonctions qu'il occupa à Glasgow le couronna de l'aura d'un citoyen de premier ordre dans cette ville écossaise. Après son décès, le 29 novembre 1901 à Hillhead, une localité située près de Glasgow dans le Lanarkshire, le *Glasgow Herald* lui consacre une longue notice nécrologique qui résume l'homme qu'il fut et le souvenir qu'il laissa :

« C'est ici que reposent, après une vie trépidante, les restes de l'un de nos notables les plus précieux : le capitaine Eugène Tessier de Hillhead, qui appartint au Bureau Veritas de Glasgow, de Liverpool et de Paris. Sa vie, s'il fallait la relater dans le détail, ressemblerait à un roman d'aventures. Il naquit à Lorient en Bretagne dans la seconde moitié du siècle dernier. Dès sa prime enfance, il manifesta la résolution, l'inflexible détermination et l'indépendance qui lui furent grandement utiles durant les épreuves de sa vie entière et qui le caractérisèrent jusqu'à la fin de celle-ci. Il perdit son père alors qu'il n'était qu'un enfant et sa mère le plaça dans un collège où il se distingua par ses dons pour les mathématiques et la culture classique. Néanmoins cette vie pesait sur son amour de l'aventure et, très jeune, il décida d'entrer dans la marine française. Il prit part à de nombreuses campagnes navales, notamment à la conquête d'Alger, et accéda au rang de second maître.

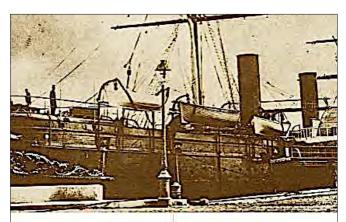
« Durant ses services, il fut longtemps affecté à un arsenal maritime où il acquit peu à peu les connaissances théoriques et pratiques de la construction navale, qui lui valurent de devenir une autorité en la matière. Plus tard, il quitta la Marine royale française pour des raisons personnelles et s'engagea dans le commerce maritime avec l'étranger, d'abord sous les couleurs de son pays, ensuite sous celles des États-Unis. C'est dans la marine marchande américaine que son caractère indépendant et ses capacités trouvèrent leur place. Rapidement, il passa du rang de subalterne à celui de capitaine puis à celui d'armateur après s'être taillé une solide réputation de battant dans les cercles des affaires maritimes américaines. Il se domicilia d'abord à Charleston puis ensuite à Baltimore. Installé dans les États sudistes et tirant de larges profits de ses occupations professionnelles, le capitaine Tessier accumula une grande fortune et épousa la fille d'une famille de la haute société de Charleston. Pendant ce temps, le contentieux entre les États du Nord et ceux du Sud avait atteint un point culminant.

« Lorsque débuta la guerre, il prit le parti des Sudistes et devint un agent secret du gouvernement confédéré. Sa mission consistait à acheter et à faire construire des navires armés en guerre. En France, quelques corvettes furent bâties sous sa supervision et, en Angleterre, il contribua au lancement et à l'équipement du fameux *Alabama*. Eugène Tessier commanda aussi le premier forceur de blocus. En effet, Avec les steamers *Bermuda* et *Bahama*, il exporta les premières cargaisons de coton depuis les ports de Charleston et de Savannah. Ces deux exploits rapportèrent la

somme qui se serait élevée à un million de Livres Sterling, mais dont il ne perçut rien puisque les bons avec lesquels il avait été payé perdirent toute leur valeur après la défaite de la Confédération. Étant devenu « l'homme à abattre » des autorités fédérales, il se sentit contraint de changer deux fois de nom au cours de la guerre pour continuer à servir efficacement son propre gouvernement (confédéré).

« En 1865, il partit en Grande-Bretagne où il reprit son vrai nom. Il se lança dans les affaires à Liverpool où il acquit une grande notoriété pour sa connaissance dans les matières concernant la construction navale. En très peu de temps, sa réputation parvint aux oreilles de M. Charles Bal, le fondateur du bureau naval d'enregistrement Veritas International, qui lui proposa en 1867 de devenir le principal inspecteur de cette société. Il accepta du bout des lèvres de travailler pour cette firme car il lui semblait que cette occupation entraverait sa liberté d'action. Néanmoins, il accomplit ses tâches jusqu'en 1872 avec l'enthousiasme et l'énergie qui lui étaient caractéristiques. Ensuite, la société le transféra de Liverpool à Glasgow où se tenait le siège du Bureau Veritas en Écosse. Il demeura dans cette ville jusqu'à sa mort, même après avoir démissionné de ses fonctions après vingt-huit ans de service dans cette société. Lorsqu'il la quitta, le **Bureau Veritas** lui offrit une jolie somme d'argent et une médaille en reconnaissance de la qualité de ses prestations.

« Quand il s'installa définitivement en Grande-Bretagne, Eugène Tessier demanda et obtint la naturalisation britannique. Il suivit tous les événements concernant sa nouvelle patrie avec autant d'intérêt que les natifs du pays. En raison de ses qualités naturelles et de sa courtoisie, il se fit très vite des amis partout où il se rendit. Cette faculté se remarqua surtout à Glasgow où son décès attrista beaucoup de personnes qui continueront à honorer sa mémoire et à témoigner leur sympathie à sa veuve et à ses enfants. Tout au long de sa carrière, le capitaine Tessier fut toujours très attentif à tout ce qui touchait aux navires. Il s'impliqua financièrement dans des compagnies maritimes à Glasgow et à Liverpool et y dirigea ses affaires avec la compétence d'un expert-comptable. À ses nombreux amis, il laissa le souvenir d'un homme pétri d'honneur et doté d'une courtoisie très vieille France. »



#OURORIGINS

Bureau Veritas was founded with a simple goal: to make shipping safer by offering upto-date tracking information about ships, and equipment to underwriters. We created a new methodology to assess risk for ships and equipment.

EUGÈNE TESSIER SOUS LA TRAVÉE DU C.S.S. ALEXANDRA À LIVERPOOL

Serge Noirsain

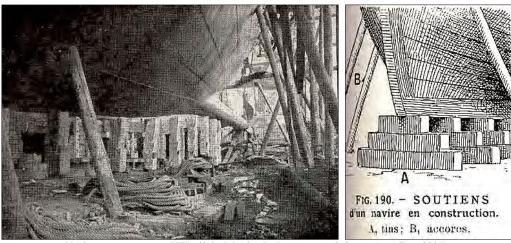


Le steamer Alexandra dans le chantier naval de William F. Miller à Toxteth. (Illustrated London News du 9 mai 1863)

L'Alexandra est un trois-mâts vapeur que George Trenholm finança pour doper les forces navales hauturières des États confédérés. Comme le capitaine James D. Bulloch avait effleuré la catastrophe avec ses deux précédents navire de guerre, en l'occurrence le C.S.S. Florida de John N. Maffitt et le C.S.S. Alabama de Raphael Semmes, il se montre encore plus circonspect dans ses actes et décisions pour que son nouveau coursier puisse arborer les couleurs confédérées. Dans cette optique, il charge Charles Prioleau (le directeur de Fraser & Trenholm de Liverpool) de faire construire l'Alexandra dans les ateliers de William F. Miller & Sons, qui jouxtaient Toxteth, une petite localité voisine de Liverpool et intimement liée à l'essor de sa construction navale.

Bulloch entame son opération en négociant, avec la compagnie Fawcett & Preston, une transaction secrète dans laquelle ses dirigeants acceptent, en échange d'un paiement prédéterminé, de servir de prête-nom à Bulloch pour que le consul américain et les autorités de Liverpool ne puissent pas « loger » le vrai commanditaire de l'*Alexandra*. La démarche de Bulloch est extrêmement judicieuse car la notoriété de la fonderie Fawcett & Preston remonte à la seconde moitié du 18^e siècle et elle a la réputation de ne pas perdre son temps avec les entreprises qui « bricolent ». Au moment où s'ébauche l'affaire qui nous occupe, les ateliers de Fawcett & Preston occupent la majeure partie de Lydia Ann

Street. Par excès de prudence, Bulloch commet peut-être l'erreur de choisir son technicien préféré, en l'occurrence le trop célèbre forceur de blocus Eugène Tessier, pour suivre l'achèvement à flot de son dernier coursier rebelle. Le 7 mars 1863, sans que son constructeur cherche à cacher son existence, le vapeur se glisse dans le fleuve Mersey sous le nom d'*Alexandra* en l'occurrence celui de la princesse de Danemark qui va bientôt épouser le prince de Galles. En dépit de la muraille qui ceinture le chantier naval de Miller et de l'étroite surveillance dont il est l'objet, un journaliste de Liverpool à la recherche d'une nouvelle susceptible d'interpeler le grand public écrit dans la presse locale qu'il s'est glissé secrètement près du chantier de Miller, qu'il y entrevu un navire qui se trouvait encore sous accores. L'échotier en question relate en outre qu'il a appris que ce navire est destiné aux Confédérés. La ménagerie confédérée de Liverpool avait clairement sous-estimé la vigilance du consul unioniste Thomas Dudley qui surveillait comme le lait sur le feu toutes les opérations dans ce port et sur ses chantiers navals.



Navires sous accores au XIX^e siècle (Merrien J., Dictionnaire de la mer, Omnibus, 2001).



Water Street, circa 1860. Thomas Dudley habita dans cette rue durant son terme à Liverpool. (i.pinimg.com)

Durant son séjour à Liverpool, à partir de novembre 1861, Dudley résida au 3 et au 6 Belvidere Road, Princes Park, puis au 22 Water Street. Ces deux maisons figurent parmi les immeubles classés de la ville. Son dernier logement était voisin du siège de la compagnie Fraser & Trenholm. En raison de l'ambiance qui prévaut dans la cité, Dudley n'est pas long à comprendre qu'il s'est logé dans la plus venimeuse des toiles britanniques de l'aragne confédérée. En conséquence, il se prépare à devoir opérer dans le champ clos que l'ennemi a soigneusement balisé et où il lui faudra développer beaucoup de subtilité pour démonter sa stratégie. Dans un premier temps, Dudley se fie à son pragmatisme en décidant de recourir à des individus interlopes pour analyser les conversations des marins avinés et des besogneux ordinaires dans les tavernes et sur les docks. Le 11 décembre 1861, il écrit directement à son patron, le secrétaire des Affaires étrangères William H. Seward, pour lui faire connaître ses plans et la méthode dont il souhaite les appliquer :

« J'ai observé les agents confédérés sur place, ils achètent des armes et ils cherchent à lancer des navires de guerre pour la pseudo-Confédération (sic) sudiste. Il serait donc nécessaire d'employer quelques détectives dont les émoluments pourraient ressortir à nos frais de déplacements. Les individus en question seront peu recommandables, mais ce sont les seules personnes que nous puissions engager pour ce genre d'affaire. Comme je suis persuadé que vous conviendrez avec moi que ce n'est pas un travail très agréable, il conviendrait donc de bien rémunérer ces gens-là. Leurs services nous coûteront 200 dollars. Le vice-consul H. Wilding et moimême partageons la même opinion à ce sujet. Les dépenses auxquelles nous avons été exposés au cours de ces derniers mois confirment ce propos. La ville de Liverpool a beaucoup dégénéré, la perception de droits officiels ou non a fortement régressé, le volume du courrier et des autres occupations professionnelles a augmenté. Les démarches concernant les demandes de visas et de passeports, qui ne coûtent rien, requièrent notamment les services d'un employé à temps plein. »

Avec l'assentiment confirmé ou non par William Seward, Dudley embauche ce que La Fontaine dépeint comme *un nom qui répand la terreur*. Ce nom a un visage, une puissante stature et une très forte personnalité, il s'agit de Matthew Maguire, un robuste Irlandais que décrit le Mariners' Museum Library de Christopher Newport :

« Matthew Maguire naquit à Dublin en 1815. Après avoir servi dans la police de Liverpool, il ouvre une agence de détective privé au 6 Doran's Lane de cette même ville. Il la dirigera personnellement jusqu'en 1888 pour prendre sa pension. Durant la guerre civile américaine, il est recommandé au consul Thomas H. Dudley qui recourt à ses services dès le 28 mars 1862. Sa principale mission et celle de ses assistants ou collaborateurs, pas toujours de l'espèce la plus recommandable, fut de s'attacher aux pas de James D. Bulloch et de ses agents. D'après les descriptions faites par ses amis et par ses ennemis, Maguire avait une chevelure rousse qu'encadrait un visage rude que striait une profonde et ancienne brûlure. On le disait honnête, mais dans une mesure qui variait en fonction des personnes avec qui il avait affaire. Il mourut à Dryden Villa, 11 Dryden Lane, le 22 septembre 1896 à l'âge de 81 ans et fut enterré au cimetière de Saint Anne, à Edge Hill, Liverpool. »

Les ruffians britanniques soldés par Maguire glanent, parmi les pensionnaires de la Maison du Marin (*Sailor's home*) et dans les quartiers populaires de Liverpool, de précieuses informations sur les desseins secrets des aficionados locaux de la cause esclavagiste. La Maison du Marin avait ouvert ses portes en 1852, mais elle a été détruite en 1974. Dès 1850, la vocation de cet immeuble était d'accueillir les matelots britanniques sans emploi, qui y trouvaient le gîte, le couvert et des soins médicaux basiques, le tout à un coût très modéré. En outre, le gestionnaire de ce bâtiment tenait un

registre dans lequel il mentionnait les noms et des qualifications de ses pensionnaires pour leur permettre d'être vite embauchés sur un navire de commerce. La fondation qui géra cet immeuble depuis sa construction visait soustraire à soustraire ses pensionnaires des voluptueuses tentations exercées par les vénus désargentées qui arpentaient le front de mer. Les intermédiaires locaux qui servaient les intérêts des Confédérés y recrutaient aisément des matelots prêts à servir n'importe quelle cause pourvu que la paie soit bonne.





Le *Sailor's home*, ouvert le 25 décembre 1850 (Liverpoolshipsandsailorz.com) - Un quartier populaire de Liverpool, ca. 1850-1860, des marins y attendent de signer n'importe quel engagement (Irish-family-in-Glasgow-slum).

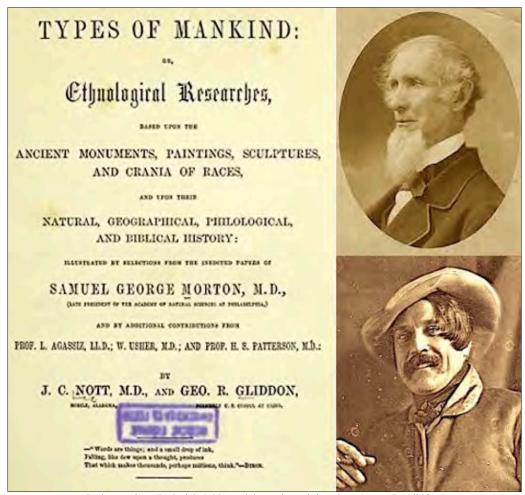
INTERLUDE

Pour que la pièce soit bonne, décrivons le décor sur lequel se lève son rideau au pays de John Bull. En effet, les principaux acteurs de sa presse vont bientôt ferrailler sur les implications de leur commerce maritime vis-à-vis des frères ennemis qui s'entredévorent chez l'Oncle Sam. Trois courants se partagent l'opinion publique britannique : le Standard Herald, le Times et le Morning Post. Ces trois journaux tirent respectivement à 130 000, 70 000 et 45 000 exemplaires en 1861. D'obédience conservatrice, ils prétendent légitimer l'insurrection des États esclavagistes. Le John Bull et la Saturday Review les talonnent, mais leurs discours sont plus modérés. La puissance de la presse abolitionniste est incontestable dans la mesure où le Reynolds Weekly tire à 350 000 exemplaires, le Daily News à 6 000 et le Morning Star à 5 500. Quoique le Birmingham Post, le Spectator, la Westminster Review, le British Standard, le Nonconformist. le Manchester Examiner, le Newcastle Chronicle, le Caledonian Mercury et le Belfast Whig aient un lectorat bien moindre que les trois précédents, leurs éditoriaux renforcent le chœur des abolitionnistes. Entre ces deux extrêmes, les 150 000 numéros quotidiens du Telegraph, les 50 000 du Morning Advertiser et les très petits tirages de l'Economist adoptent une vision plus neutre sur le conflit américain. Ce classement des organes de la presse britanniques exclut évidemment l'Index parce que Henry Hotze ne le créa à Londres que pour y justifier le fonctionnement de la société esclavagiste et pour y conforter les prétentions politiques et socioéconomiques des États séparatistes².

² Adams, Great Britain and Civil War, vol. 1, p. 231 - British Newspapers Archives - King E., British Newspapers 1860-1933. Detroit: Gale, 2007 - Burnett L.A., Henry Hotze, Confederate Propagandist, University of Alabama Press, 2008.

Comme le parlement britannique avait suivi l'évolution d'une large tranche de sa population, éduquée ou non, en abolissant l'esclavage et la traite négrière le 1^{er} août 1834, les principaux courants de sa presse pouvaient difficilement réfuter le bien-fondé de cette démarche. Néanmoins, au cours de la décennie qui précède la guerre de Sécession, Josiah C. Nott, un médecin notoirement connu en Caroline du Sud, introduit dans le Sud le concept de race aryenne, que l'écrivain français Arthur de Gobineau avait introduit en 1853 dans son *Essai sur l'inégalité des races humaines*. À la demande du professeur Nott, la traduction ou plutôt l'interprétation en anglais du traité de Gobineau fut publiée sous le titre *The Moral and Intellectual Diversity of Races, With Particular Reference to Their Respective Influence in the Civil and Political History of Mankind*, 1856).

Après avoir obtenu son premier diplôme à l'Institut de Médecine de New York, Josiah C. Nott effectua un complément d'étude à l'Université de Pennsylvanie en 1827, y enseigna pendant deux ans, pratiqua la médecine en Caroline du Sud jusqu'en 1835 et suivit des cours à Paris avant d'enseigne l'anatomie à l'Université de Louisiane en 1857. Sur ces entrefaites, il commit deux ouvrages sur l'anthropologie: Two Lectures on the Natural history of the Caucasian and Negro Races et An Essay on the Natural History of Mankind, viewed in connection with Negro Slavery. En 1854, Nott et George Gliddon, deux adeptes du polygénisme, publient Types of Mankind or Ethnological Researches based upon Ancient Monuments, Paintings, Sculptures and Crania of Races et Indigenous Races of the Earth or New Chapters of Ethnological Inquiry.



De haut en bas : Dr Josiah C. Nott et l'égyptologue britannique George R. Gliddon. (Metropolitan Museum of Art, New York)

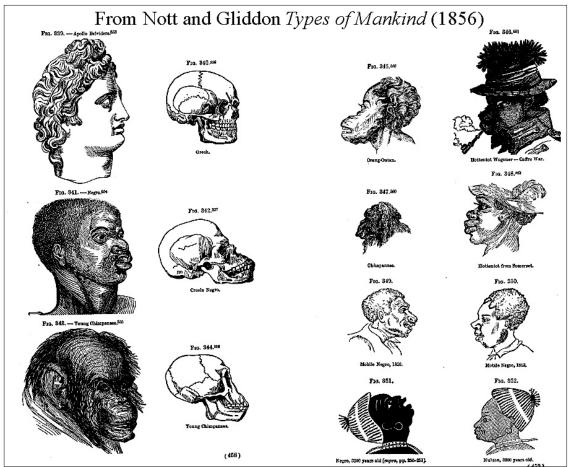
Retenons quelques-uns des « fantasmes » du Dr Nott :

« Ce serait une anomalie dans la nature si l'homme formait une espèce unique (...) Le volume du crâne du Nègre étant inférieur d'un dixième à celui du Caucasien, la partie intellectuelle de son cerveau est donc estropiée (...) Les dents pointent obliquement et ressemblent à celles des animaux carnivores. Les os de la tête ainsi que ceux du squelette sont plus durs, plus denses et plus lourds (...) Les bras des Africains sont plus longs que ceux des Caucasiens (...) Leur main est plus longue, plus anguleuse, leurs ongles sont plus puissants et plus incurvés (...) Ces brèves observations nous auront permis d'observer les grandes ressemblances que les anatomistes ont relevées entre le Noir et le singe (...)³

32

Cette description avait évidemment flatté la société sudiste parce qu'un scientifique qualifié d'éminent et de surcroît issu de la « communauté des gentlemen du Sud », prétendait démontrer que les esclaves africains formaient donc une sous-espèce humaine qui était incapable mentalement de comprendre les civilités de la société américaine et à plus forte raison de les assimiler.

« L'histoire démontre non seulement que les races indiennes et noires sont incapables d'accéder à un niveau de civilisation égal à celui de la race caucasienne, mais aussi que celle-ci se détériore si elle se mêle à des races inférieures »⁴



Ce tableau a été dressé en 1856 par J.C. Nott et Geo. R.Gliddon pour illustrer leur traité (*Types of Mankind : Ethnological Researches*) dans lequel ils voulaient démontrer, à la population des États esclavagistes américains, que le fonctionnement de leur société était fondé en raison des affinités crâniennes entre les singes et les Africains. (Lippincott, Grambo & Co. Philadelphia)

⁴ Faust, op. cit., pp. 229, 237.

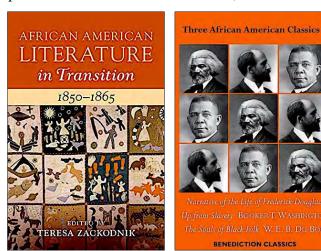
³ Faust D.G., Ideology of Slavery, Pro-Slavery Thoughts in the Antebellum South, pp. 220, 223-4, 231. Baton Rouge, 1981.

Dans son traité *Slavery in the Light of Ethnology*, publié à La Nouvelle-Orléans en 1851, le médecin virginien Samuel Cartwright conforte la théorie du Dr Nott en affirmant même qu'il a « scientifiquement » prouvé que le volume et le poids du cerveau des Africains étaient inférieurs de 10 % à ceux des Caucasiens et que leurs centres nerveux étaient sous-développés. Selon lui, ces particularités résulteraient de « l'animalité » des Africains. En substance, Cartwright conclut que les différences anatomiques entre les Noirs et les Blancs prédestinent les premiers à servir les seconds et que l'esclavage protège *cette race inférieure qui n'est pas capable de survivre en liberté* (sic). Quant à Nott, il soutient évidemment que les Noirs appartiennent à une sous-espèce humaine voulue par la loi divine et que l'esclavage participe de la société évoluée⁵. Ce sont là les morbides prémices qui réjouirent l'intelligentsia sudiste à la veille de la guerre de Sécession et dont s'inspireront les nazis. Rappelons que le journal nazi *Signal* (n°1 de 1944) publia un éloge de la Confédération en comparant la férocité du général William T. Sherman au comportement de ses « chevaleresques » adversaires confédérés.

Les agents confédérés Paul Pecquet du Bellet et Edwin De Leon, reconnurent qu'ils commirent l'erreur de brandir les théories de Gobineau et de Hotze pour tenter d'instiller les bienfaits de l'esclavage dans les esprits européens. Les acteurs politiques sudistes ne ressentirent pas ou trop tard le besoin de recourir à l'hypocrisie des Sons of Confederate Veterans pour recoudre leur hymen fondé sur la primauté de la race blanche. Ces concepts, le vice-président confédéré Alexander Stephens les vomit le 21 mars 1861 à Savannah, au cours de son mémorable *Cornerstone Speech* dans lequel il formula ouvertement les vraies raisons pour lesquelles les États esclavagistes firent sécession :

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

Enorgueillis par leurs fugaces succès au début de la guerre, les Confédérés s'imaginèrent que leur Roi Coton allait se visser sur l'échiquier international. Le Corbeau confédéré ouvrit trop grand son bec et le Renard unioniste le lui cloua. Si la bourgeoise européenne se commettait peu avec les Noirs, même cultivés, la large diffusion des récits écrits par des rescapés de la vie sous le soleil de Dixie, avait fait florès en Europe.

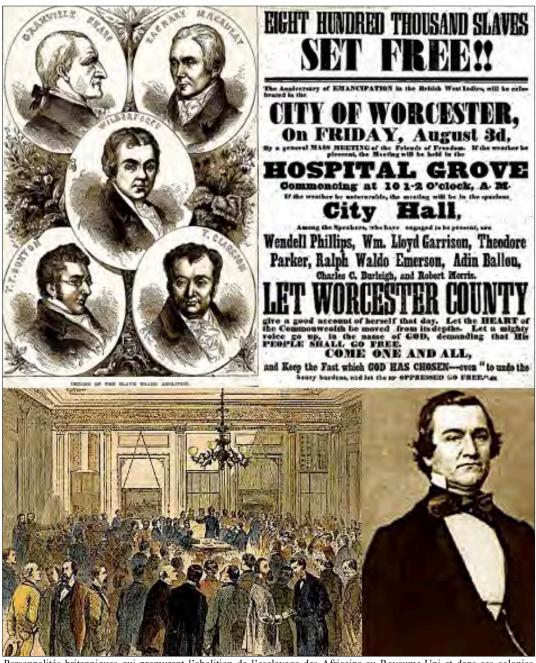


Ouvrages majeurs sur les auteurs afro-américains dont les récits, sur la société esclavagiste, révoltèrent la Grande-Bretagne.

⁵ Nott J.C., Two Lectures on the Natural History of the Caucasian and Negro Races (livre numérique Google); Jenkins W.S., Proslavery Thoughts in the Old South, pp. 250-1. Chapel Hill, 1935; Cartwright S.A., Slavery in the Light of Ethnology, New York, 1968; Faust, op. cit., pp. 168-299; Horsman R., Josiah Nott of Mobile, pp. 82, 125. L.S.U. Press, 1987; Sinha M., The Counterrevolution of Slavery, pp. 23-4, 92. Chapel Hill, 2000.

William L. Yancey fut le premier émissaire confédéré expédié à Londres. Il n'y resta pas longtemps et, dès son retour, il exprima publiquement son ressenti lors d'une réception dans la grande salle de l'Hôtel St. Charles à La Nouvelle-Orléans :

« La reine Victoria et le prince Albert sont contre nous. Nous pouvons éventuellement manœuvrer le ministre Gladstone, mais le sentiment abolitionniste est si puissant dans ce pays, que ses acteurs politiques craignent d'esquisser le moindre geste en notre faveur. Nous devrons donc nous battre tout seuls contre Lincoln. Aucun gouvernement européen osera nous aider dans une lutte visant à renforcer ou à perpétuer l'esclavage. »



Personnalités britanniques qui promurent l'abolition de l'esclavage des Africains au Royaume-Uni et dans ses colonies Affiche annonçant l'émancipation de tous les esclaves noirs sur le sol britannique, dès le 1^{er} août 1834. (historyhit.com/key-figures-in-the-abolition-of-slavery-in-the-uk/) - Réunion politique ou commerciale dans le grand salon de l'hôtel St. Charles à La Nouvelle-Orléans. (Dessin de F.W. Schell, Louisiana State Museum) - William L. Yancey. (National Archives)



Les journaux britanniques favorables à la Confédération la soutinrent jusqu'à la fin du conflit quoique certains de ceux-ci n'hésitèrent pas à épingler les magouilles des agents rebelles au Royaume-Uni. Le fameux *Times* de Londres, par exemple, se mua

progressivement en caméléon. S'il salue l'éclosion des États esclavagistes en avril 1861, il tempère peu à peu son impétuosité en questionnant l'opportunité de reconnaître si rapidement une nation qui n'avait pas encore prouvé sa viabilité. Usant d'un langage antinomique, ce quotidien persiste à souligner la rénitence des efforts des Confédérés, tout en fusillant le laxisme dont leurs agents jouissent au Royaume-Uni.

Au fil de la guerre, une partie de la presse britannique vitupère contre la construction de navires confédérés sur son sol parce que les déprédations de l'*Alabama*, du *Florida* et consorts, ainsi que l'instauration d'un blocus qui affame les transactions cotonnières, impactent les fortunes de John Bull, dont la plupart se sont construites grâce à leur flotte commerciale. Alors, les cadors de l'impassible Albion s'empourprent lorsque les nouveaux riches de la paysannerie sudiste perturbent les transactions que les orfèvres du commerce hauturier britannique avaient huilées depuis plusieurs décennies et qui obligent soudainement leurs assureurs à majorer leurs primes de risques sur les océans. En effet, depuis la fin du XVII^e siècle, la Lloyd de Londres se composait de personnes physiques ou morales qui se regroupaient pour réassuraient les lignes maritimes internationales.

En termes de presse, un quotidien de Liverpool, en l'occurrence le *Mercury*, accusa même le ministre Lord Russell de négligence pour avoir laissé les *Florida* et *Alabama* filer en haute mer. En contrepoint de ces hauts cris et de ces mines maussades, il y avait des cénacles où les tycoons anglo-saxons du commerce cotonnier s'esbaudissaient discrètement en notant que l'éradication de la flotte marchande yankee se muait doucement en une geste héroïque et romantique. Dans l'entretemps, l'*Illustrated London News* du 28 novembre 1863 se repositionne vis-à-vis du conflit fratricide américain :

« La politique de la Grande-Bretagne doit être celle d'une neutralité pure et simple, dépourvue de sympathie ou de sentiments. Nous ne pouvons pas tenir compte des droits ou des torts des deux belligérants. C'est un devoir solennel de la part de notre pays. »

REVENONS AU DIFFICILE ACCOUCHEMENT DE L'ALEXANDRA

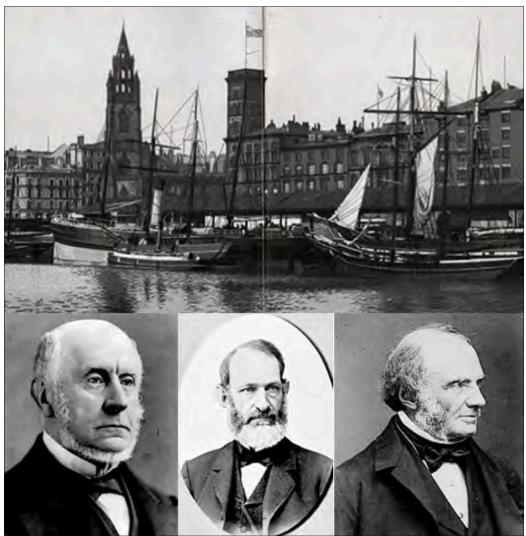
Quand les « yeux et les oreilles » du consul Dudley, en l'occurrence les sbires de Matthew Maguire, soutirent chez les pensionnaires de la Maison du Marin ou auprès des clampins du port, des informations qui corrèlent la rumeur qui court sur l'imminent accouchement à Toxteth, d'un nouveau steamer confédéré, Dudley ordonne à Maguire d'infiltrer ses meilleurs sangsues dans les sous-pentes du chantier naval suspect. Dans le même temps, il expédie à Charles F. Adams, le ministre américain en poste à Londres, une note lui recommandant de faire diligenter une enquête visant à immobiliser l'Alexandra tant que la douane de Liverpool n'aura pas vérifié s'il ne contrevenait pas à la loi prohibant le commerce de Contraband of War. Pour cristalliser ses craintes, Dudley rappelle, à son ministre à Londres, non seulement que l'Alexandra sortait du même chantier naval qui avait bâti le croiseur Florida, mais aussi que ses aménagements à flot étaient supervisés par Eugène Tessier, le capitaine français qui s'était taillé une fameuse réputation à l'issue de ses exploits chez les forceurs de blocus de Trenholm.

Dans sa dépêche du 28 février 1863 au secrétaire d'État Seward, Dudley décline tous les renseignements qu'il a recueillis sur le vaisseau litigieux :

« Je crois comprendre que la canonnière qui est en chantier chez Miller & Sons pour la Confédération, sera lancée la semaine prochaine. Pour la construction de ce steamer, Miller a conclu un contrat avec les entreprises Fawcett Preston qui lui fourniront les pièces de sa machinerie à vapeur et ses canons. Le contrat mentionne les noms de ces deux hommes, mais le paiement sera effectué par la compagnie

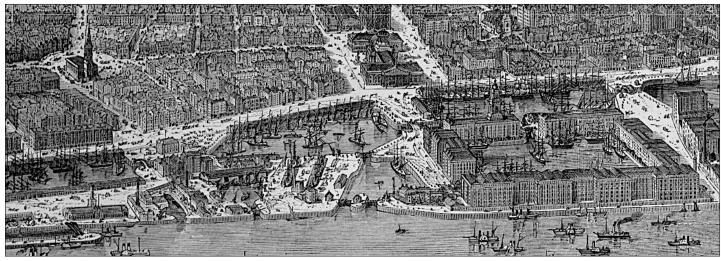
Fraser & Trenholm de Liverpool. C'est exactement le même scénario qui a été convenu pour la construction de l'*Oreto*, alias le *Florida*. J'ai pu me procurer les exactes dimensions de l'*Alexandra* auprès de plusieurs sources, elles se vérifient car elles coïncident à quelques centimètres près.

« Le navire est gréé en goélette. Longueur hors tout : 44,20 m. Largeur au maîtrebau : 8 m. Profondeur intérieure 5,2 m. Tirant d'eau à charge pleine : environ 2,9 m. Sa vitesse sera de 15 à 16 nœuds. Ses machines de 90 C.V. seront capables d'être poussées à 200 C.V. Le bâtiment a été construit avec du chêne et du teck très dur. Les poutres du pont sont en fer et ont été placées au-dessus du moteur et des chaudières qui ont été montées avec du fer plat. Les planches sont coupées en biseaux et toutes ont été calfatées. Sa vis fonctionne dans une glissière en cuivre pesant cinq tonnes et elle est positionnée pour pouvoir être hissée hors de l'eau. La marque n°1, représente ce vaisseau tel qu'il devrait être après les travaux. Je pense que l'auteur de ce croquis se trompe dans ses chiffres écrits sur le plan. L'enceinte n°2 est un croquis de sa bauquière (ceinture intérieure d'un navire, servant à lier les couples entre eux et à soutenir les baux). »



Au-dessus : le consulat américain à Liverpool , en 1862 il jouxtait le dock St. George. (CGA IS # 14523f267d). Au-dessous : Charles F. Adams, ministre des États-Unis à Londres. En France et en Grande-Bretagne à cette époque, les Américains n'avaient qu'un consulat et pas encore d'ambassadeur accrédité. (National Archives) - Thomas H. Dudley consul des États-Unis en poste à Liverpool. (Dudley Biographical Sketch) - John Russell, ministre britannique des Affaires étrangères à Londres. (britishempire.co.uk).

Imitant en quelque sorte la tapisserie de la reine Mathilde à Bayeux, l'*Illustrated London News* du 29 avril 1865 a publié sur deux pages cette longue illustration des docks de Liverpool. Comme il nous était impossible de la reproduire in extenso, nous en avons sélectionné deux segments.







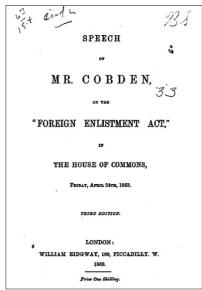
La douane de Liverpool, ca. 1860. (Liverpoolshipsandsailorz.com)

Le 29 mars 1863, Dudley écrit directement au secrétaire Seward à Washington :

« Les Confédérés ne reculeront devant aucune dépense (...) Rien a été omis dans tout ce que la science peut actuellement envisager. Le constructeur possède l'un des plus grands yards du royaume et il dispose de tout ce qu'il faut pour lancer des vaisseaux comme celui-ci. »

Le lendemain à Londres, le consul américain Adams transmet le rapport de Dudley à John Russell, le ministre britannique des Affaires étrangères, pour qu'il ausculte cette probable violation de la neutralité de son pays. Cette fois, l'affaire n'aura pas le temps de somnoler car, le 3 avril, Russell fait déposer chez le consul américain un pli spécifiant que le premier ministre Lord Palmerston vient d'ordonner l'ouverture d'une enquête. Ce même 30 mars 1863, Russell écrit à Lord Lyons, son ministre à Washington, que la saisie de l'*Alexandra* s'inscrira dans une nouvelle application du *Foreign Enlistment Act* qui impliquera désormais la saisie de tout le matériel *apparemment destiné* aux Confédérés. La preuve ne sera donc plus exigée pour agir et il ne faudra plus attendre qu'un navire soit en mer pour tenter de le sangler à la terre ferme. Le 5 avril, John Russell prévient le consul Dudley que la douane de Liverpool a saisi l'*Alexandra* et il lui demande de lui communiquer tous les éléments qui prouveront que ce navire était destiné aux Confédérés.

Le député libéral britannique, Richard Cobden avait ressenti un choc lorsqu'il apprit que les États sudistes étaient entré en guerre contre leur nouveau gouvernement parce que celui-ci refusait d'étendre l'esclavage dans les nouveaux États et Territoire. En 1844 déjà, Cobden s'était solidement mesuré au représentant politique qui soutenait les filatures de coton du Lancashire parce qu'à cette époque, il était question de boycotter le sucre brésilien cultivé par des esclaves. Avec son ami le député John Bright, en l'occurrence le chantre britannique de l'émancipation, Richard Cobden s'engouffre dans la défense du gouvernement d'Abraham Lincoln ne fusse que parce que les Confédérés ont entamé leur tentative mortifère d'imposer par le sang la suprématie de la race blanche. La démarche de Richard Cobden achoppe alors sur une première préoccupation quand il constate que beaucoup d'hommes d'affaires et de compagnies britanniques trempent dans l'indignité en négociant avec les Confédérés.





L'édition originale des discours de Richard Cobden, l'homme politique, l'économiste et l'écrivain libéral qui fut membre du Parlement du Royaume-Uni de 1847 à 1865. Sur la photo, Cobden est à côté de son ami, le député britannique John Bright qui lit un journal. (National Portrait Gallery)

Lorsque les premiers croiseurs confédérés achetés ou bâtis au Royaume-Uni entraînent des frictions avec les États-Unis, Richard Cobden tranche dans le vif en tenant, devant la Chambre des Communes, des discours exceptionnels sur la mauvaise foi contenue dans l'interprétation du *Foreign Enlistment Act*. Comme ces discours sont prononcés en avril 1863, ils s'inscrivent dans le procès de l'*Alexandra*, qui débute le 5 avril 1863. Sa saisie ouvre une nouvelle fenêtre de tir pour la justice britannique qui pose un acte réprimandant la violation du *Foreign Enlistment Act* par plusieurs de ses citoyens avant d'avoir réuni les preuves de leur culpabilité. Moins d'un an plus tôt, le consul américain Charles F. Adams, avait déjà rugi parce qu'au 10 Downing Street on avait trop tergiversé avant de saisir l'*Alabama* et le *Florida*.

Pour les Confédérés, les événements prennent une tournure financière catastrophique parce que Fraser & Trenholm de Liverpool vient de payer l'*Alexandra*. De plus, les détectives britanniques, qui se collent aux basques des agents confédérés, épient chaque déplacement du lieutenant John R. Hamilton que les pies bavardes des thuriféraires confédérés ont désigné comme le futur commandant de l'*Alexandra*. Vu l'enjeu, la Justice britannique confie l'affaire au tribunal de l'Échiquier (*Exchequer*) parce qu'elle n'entend pas laisser ce procès se corroder à Liverpool, une ville gangrenée par les agents commerciaux esclavagistes.

Comme il se sent forcé de monter sur le ring où s'est campé son adversaire, Bulloch choisit de se faire assister par Sir George Mellish, le ténor du Conseil privé de la Couronne et par le non moins brillant Sir Hugh Cairns du barreau de la Chancellerie. Les propriétaires de l'*Alexandra* avaient écrit à la Reine pour lui demander d'autoriser George Mellish à les défendre dans l'affaire qui menaçait de confisquer leur navire. Quoique l'*Alexandra* soit mis sous séquestre le 5 avril 1863, la première audience du procès n'a lieu que le 22 juin 1863, un délai normal et raisonnable que les parties opposées ont consacré à l'étude du dossier, à sa constitution, à la convocation des témoins et à des investigations sur les tenants et les aboutissants de l'affaire.

L'action de la Couronne se fonde sur trois témoins produits par le consulat américain et présentés par l'avocat général Herman J. Sillem. D'après celui-ci, les infractions à loi dite du *Foreign Enlistment Act*, qui auraient été commises par les propriétaires de l'*Alexandra*, comptent une centaine de points. Selon Bulloch, consistaient surtout à répéter dans des termes différents deux griefs basiques. Dans cette affaire, le générique des « têtes d'affiche » se compose des figures suivantes : le procureur général Robert Collier, Sir Robert Phillimore, le représentant de la Couronne (*Queen's advocate*) dans les affaires judiciaires et les conseils de la Couronne : messieurs Locke et Thomas Jones. Quant à Sir Hugh Cairns, Messieurs Karslake, Mellish et Kemplay, ils représentaient les plaignants, en l'occurrence ceux qui avaient été lésés par la saisie de l'*Alexandra*.

En tant que Lord Chief Baron of the Exchequer (c'est-à-dire le juge qui, dans cette affaire, préside la cour de l'Échiquier) le rôle de Jonathan F. Pollock sera donc celui de Jupiter : il va examiner les arguments avancés par les propriétaires du navire, vérifier la recevabilité des faits exposés par l'accusation, entendre les conclusions émises par l'avocat général et développées par les conseils des parties opposées. Issu de la vieille école et intraitable sur le respect des prérogatives dues à son titre et à son statut social, le juge Pollock fait savoir immédiatement qu'il n'entend pas se conformer aux caprices de ce que l'on appelle aujourd'hui la réel politique. Alors, il déclare tout de go que, nonobstant toute considération conjoncturelle (sous-entendu politique), l'accusation représentée par l'avocat général Herman Sillem va devoir prouver que l'Alexandra est un navire qui a été bâti en Grande-Bretagne pour servir dans la flotte de guerre confédérée.



De haut en bas : Hugh Cairns et George Mellish. (National Portrait Gallery)
Ci-dessous, l'adaptation en français du seul texte corrélé à la guerre de Sécession, que signa la reine Victoria (raabcollection.com). Étant donné que les requérants sont désireux de solliciter l'aide du Sir George Mellish, l'un de nos conseils, et que lesdits requérants nous prient humblement de leur accorder notre licence royale, nous sommes heureux de condescendre à la demande desdits pétitionnaires et, en conséquence, nous nous passerons dudit George Mellish et nous lui accorderons notre licence royale ainsi que notre permission d'être avocat.

Résolu à démontrer que le constructeur de l'*Alexandra* et ses clients ont transgressé le *Foreign Enlistment Act* en fournissant du matériel militaire aux États confédérés, l'avocat général Herman Sillem produit ses deux premiers témoins à charge. Il y a d'abord John Da Costa de Liverpool. Présomptueux, le personnage se présente comme un agent maritime. En réalité il n'est plus qu'un actionnaire dans une compagnie qui exploite un remorqueur. Grevé par ses dépenses somptuaires, il a été contraint ou est sur le point de revendre sa somptueuse propriété de Clarence House dans la banlieue de Liverpool. Comme il prétend commercer avec des hommes d'affaires sudistes, il claironne partout qu'il adhère aux idéaux politiques et sociaux de la Confédération et il a même fait graver leur aigle sur les volets de la porte d'entrée de son parc privé. Lors du procès de l'*Alexandra*, une enquête de voisinage révèle qu'il fréquente assidûment le Liver Inn de Waterloo-Liverpool, une brasserie dont la clientèle affiche ses sympathies pour les Confédérés.



Situé à Waterloo, une bourgade de la banlieue de Liverpool, le Liver Hotel était le point de rencontre de tous ceux qui gravitaient autour de la sphère confédérée locale. (Liverpool-city-group.com)



Une séance publique de l'Échiquier à Westminster (London Illustrated News, 1860) - De gauche à droite : Jonathan F. Pollock, Chief Baron of the Exchequer (John & Charles Watkins) - Robert Phillimore, Queen's advocate (Vintage albumen) - Procureur général Robert P. Collier (Vintage albumen) - La seule photo connue de Clarence R. Yonge, le "traître" du C.S.S. Alabama. (National Archives).

Durant le procès, les avocats de la défense et l'avocat-général soumettent Da Costa à des pressions contradictoires en raison des relations professionnelles qu'il noua avec les principaux personnages appelés à la barre au cours de ce procès. Dans la publication des déclarations qui émaillèrent le déroulement de l'audience, celle de Da Costa est la première dans laquelle on discerne l'absence d'éléments probants qui puissent étayer l'accusation et faire condamner le constructeur de l'*Alexandra*. Dans l'extrait cité ciaprès, Robert Phillimore (le *Queen's Advocate* ou représentant de la Couronne) récapitule la déclaration faite sous serment par le témoin Da Costa et dans laquelle celui-ci relate l'attitude de William Miller, le constructeur de l'*Alexandra*, et ses propos concernant le bâtiment et les objectifs pour lesquels il a été conçu :

« II (William Miller) nous a dit que le trois-mâts vapeur en question s'appelait Alexandra et qu'il s'agissait d'une canonnière qui devait servir dans la flotte de guerre de la Confédération. Au cours de notre conversation, il (M. Miller) nous a déclaré qu'il s'était associé avec les entreprises Fawcett, Preston & Co, pour entamer la construction de ce navire pour le compte de la compagnie Fraser & Co et que ce bâtiment devait être livré à la flotte des Confédérés (...) Lors de notre conversation avec William Miller, le steamer Alexandra était encore sous accores dans son chantier. Miller était en train d'entamer la construction du remorqueur que je lui avais commandé lorsqu'il donna brusquement l'ordre à ses ouvriers de cesser le travail sur mon remorqueur pour qu'ils puissent immédiatement extraire l'Alexandra des blocs sur lesquels il reposait. C'est alors que je vis qu'il s'agissait d'une canonnière placée sur ces blocs. William Miller me dit que ses propriétaires ont décidé de l'appeler Alexandra (...) Je lui demandai alors si ce nom correspondait à celui d'un des États sudistes, et il me répondit que c'était « dans cet ordre d'idée » comme celui qui avait été choisi pour l'Alabama et le Florida (...) Quand je lui fit remarquer que la couverture de la coque d'un tel navire nécessitera énormément de cuivre, William Miller me répondit que son commanditaire avait les moyens de faire procéder à cette dépense. Je ne me souviens pas d'avoir entendu quoi que soit à propos des canons de ce bâtiment.

« Je connais le capitaine Eugène Tessier et M. Wellsman car je les ai vus tous les deux à Toxteth sur le chantier de William Miller pendant la construction du troismâts Alexandra. Je sais que M. Wellsman était un employé de la compagnie Trenholm de Liverpool car je l'ai bien souvent surpris en train de donner des instructions à l'un des manœuvres qui accomplissaient une tâche précise à bord de l'Alexandra. Le capitaine Tessier était évidemment là aussi et plutôt deux fois plus qu'une car il surveillait le navire en permanence et vérifiait absolument tout dans le moindre détail (...) Le fils de William Miller apparaissait tous les jours sur les chantiers de son père car il vérifie l'avancement de tous les travaux sur les navires dont ils assurent la construction. Entre-temps, nous avons effectué deux essais en mer avec le vapeur l'Emperor. J'étais sur ce bâtiment avec Miller lorsque son fils l'appela et lui dit que le capitaine Tessier désirait absolument l'entretenir à propos d'une question urgente. En fait, Tessier lui expliqua qu'il souhaitait qu'on surélève de trois pouces les principales écoutilles. Cependant, le père Miller lui rétorqua que cela ne serait pas possible car il avait accompli le travail correctement et avait scrupuleusement respecté les stipulations de leur contrat. »

La déposition sous serment de John Wilson, un batelier qui travaillait à Liverpool, s'inscrit dans la déposition du témoin précédent :

« On m'a demandé d'examiner l'*Alexandra* et de faire un rapport sur les missions qu'il devrait accomplir. J'ai constaté que son bastingage avait été monté d'une façon que l'on ne trouve que sur les navires de guerre car il avait été assemblé avec des

planches en teck de trois pouces de côté et 2,5 pieds de longueur. Le bâtiment faisait environ 276 tonnes, il était équipé de trois mâts et était mû par une puissante hélice. Son gouvernail était d'une robustesse inhabituelle, ce qui était très rare sur un simple navire de commerce. On y avait bâti des aménagements pour que les matelots puissent disposent de plusieurs rangées de hamacs. Les écoutilles étaient différentes de celles qui sont installées sur les navires ordinaires car celles de ce bâtiment sont identiques aux écoutilles que l'on trouve habituellement sur les petites unités de guerre.

« J'ai aussi constaté que le constructeur avait ordonné d'aménager un large espace devant la chaudière, ce qui ne se fait jamais sur un navire ordinaire. J'ai vu aussi que le gaillard d'avant ressemblait à ceux que l'on trouve sur des yachts ou des petits bâtiments de guerre. Le bâtiment possédait une cuisine équipée capable de servir des repas pour 150 à 200 hommes, ce qui n'est pas courant sur un navire de commerce de ce tonnage. Dans la cale, on avait également installé un petit local qui me semblait équipé pour recevoir un officier médical. À bâbord, il y avait une pièce bizarre dont l'utilité n'apparaissait pas a priori. Les poutres du pont étaient plus serrées que celles que l'on monte d'habitude sur les navires marchands. »

George T. Chapman, le troisième des principaux témoins de l'affaire, tente de faire avaler à l'auditoire l'histoire rocambolesque dans laquelle il prétend s'être fait passer pour un partisan de la cause rebelle afin de court-circuiter son réseau de Liverpool. Cependant, il finit par concéder qu'ils ne lui ont communiqué aucune information sur leurs futurs projets parce que Bulloch et Tessier se sont méfiés. Quant au plus original témoin à charge de l'affaire, ses allégations revêtent une dimension plus idéologique que matérielle car il s'agit de Clarence R. Yonge, l'ancien officier payeur de l'équipage du *C.S.S. Alabama*, que le capitaine Raphael Semmes limogea pour ivrognerie et détournement de fonds. Croyant que ce personnage était une potentielle recrue susceptible de leur livrer des informations secrètes sur les réseaux confédérés en Angleterre et surtout sur leur mode de fonctionnement, le consulat américain lui proposa d'entrer à leur service. En définitive le personnage se perd dans des propos vagues et imprécis car, depuis sa désertion, il n'avait pas osé renoué avec le lobby des partisans de la Confédération en Grande-Bretagne.

Dans son *Historical Account of the Neutrality of Great Britain during the American Civil War*, l'historien Bernard Montague mentionne le rapport que Edwin T. Hurlstone et Francis J. Coltman's, à l'époque deux experts accrédités par la cour de l'Échiquier ont soumis au juge Pollock sur les particularités ou capacités militaires de l'*Alexandra*:

« Le corps et les superstructures de l'*Alexandra* ont été montés avec du teck, un bois extrêmement dur. Ses écoutilles et ses baux ont été installés à des intervalles nettement plus larges que ceux que l'on trouve d'habitude sur les navires de commerce. La longueur et la largeur des écoutilles de ce bâtiment mesurent la moitié de celles qui sont installées sur les navires ordinaires. Son bastingage est bas et d'une inhabituellement solidité. Ses bas flancs ont été montés avec du pitchpin. Au moment où l'*Alexandra* fut saisi (...) ses soutes avaient été équipées d'un matériel capable de loger environ trente-deux hommes. L'équipement de ce navire ressemblait à celui d'une canonnière classique. Le *Majestic*, l'un de nos navires guerre était ancré à Liverpool, et lorsque nous avons questionné son capitaine, celui-ci nous a déclaré que, d'après lui, le bâtiment n'avait pas été conçu pour le commerce et que, de toute façon, on aurait pu facilement le transformer en vaisseau de guerre. Mais rien ne le prouve! »

Le 26 juin 1863, à l'issue des dépositions des témoins ordinaires et des experts de la marine britannique, le *Lord Chief Baron of the Exchequer*, c'est-à-dire le juge Jonathan F. Pollock, s'adresse au jury pour lui rappeler la précision des charges formulées par l'accusation avant d'entamer une tirade devenue célèbre dans les annales de la justice britannique, sur l'interprétation éventuellement abusive de certains termes dans le libellé des infractions au *Foreign Enlistment Act*. Pour fignoler le point d'orgue de sa péroraison, Pollock conclut par ce que Cyrano avait aimé dire : *à la fin de l'envoi, je touche!*

« A-t-on pris, dans le port de Liverpool ou dans un autre port situé dans le Royaume-Uni, des mesures pour que le navire en question soit, dans les termes utilisés dans l'acte du Parlement : equipped, furnished, fitted out or armed dans l'intention de participer à un conflit ? Si vous le jugez comme tel, alors la matière est abondante. En revanche, si vous pensez que l'objectif réellement visé était seulement de construire un navire conformément aux stipulations d'un contrat, laissons donc à ses commanditaires la liberté d'en faire ce qu'ils en veulent et dans ce cas il ne me semble donc pas que la loi ait été transgressée. »

Le jury s'inscrit dans la péroraison du juge Pollock et ne retient aucune charge contre les personnes qui étaient censées être ou se faisaient passer pour les propriétaires du steamer mis en cause. L'avocat général Herman J. Sillem refuse sa défaite et, en novembre 1863, il entame un recours en annulation du procès. Étant donné que les quatre magistrats chargés d'en examiner la validité, ne parviennent pas à se mettre d'accord, ils décident de ne rien décider et transmettent leur décision à la Chambre des Lords qui prétexte un vague vice de forme pour confirmer le rejet du recours à la Cour d'Appel.

Au soir du fameux speech du juge Pollock, le consul général américain Charles F. Adams écrit ce qui suit à William Seward, son secrétaire aux Affaires étrangères :

« Vous trouverez ci-joints le rapport du procès de l'*Alexandra* et celui rédigé par notre consul M. Dudley. Bien que le résultat diffère peu de mes prévisions, certains détails nous incitent à la réflexion. Le président du tribunal a décidé de statuer sur l'affaire sur base de l'*Enlistment Act* qui ne nous laisse aucun recours pénal. Sans l'application d'une nouvelle barrière pénale, la Grande-Bretagne va nous sembler prête à aider toutes les entreprises qui, depuis son sol, pourraient être effectuées contre les nations avec lesquelles elle prétend s'efforcer d'entretenir les engagements pour maintenir la paix.

« Comme le gouvernement britannique a pris des dispositions pour contrer cette décision, un recours sera entrepris et un nouveau jury sera désigné. Si celui-ci confirmait la première décision, un appel sera introduit auprès de la Chambre des lords. On ne peut donc pas s'attendre à du changement dans les positions des deux parties avant plusieurs mois. En attendant, l'*Alexandra* restera bloqué, mais il n'y aura pas d'assouplissement dans les efforts visant à contrôler les travaux effectués sur d'autres vapeurs. Cela nous procurera un délai pour examiner la position de nos deux nations dans le contexte de la politique qu'il sera utile d'adopter pour résoudre nos problèmes les plus urgents.

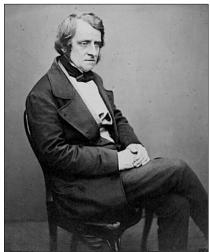
« Il nous semble qu'en terme de neutralité, les obligations des deux nations ne sont pas respectées comme elles devraient l'être. Alors que les États-Unis observent leur neutralité à la lettre, la Grande-Bretagne la viole en recourant à un système juridique qui, en pratique, annule ses objectifs. Dès lors, il y a une des deux conséquences qu'il conviendrait de suivre : ou bien la Grande-Bretagne adopte des nouvelles mesures ou bien les États-Unis modifient leur actuel comportement vis-àvis de la Grande-Bretagne.

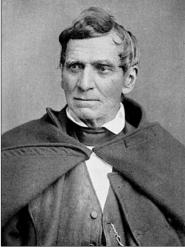
« Si les États-Unis acceptent nos nouveaux accords, je ne pense pas que nous serons les premiers à nous en plaindre. Dans ce cas et plus que quiconque, il auront à s'en plaindre sur les océans. En substance, il ne nous est donc pas nécessaire de les forcer à accepter le changement, c'est-à-dire de les contraindre à respecter leurs obligations internationales ou d'admettre que les autres nations sont relevées de leurs obligations vis-à-vis d'eux. »

« Le point suivant concerne l'examen des mesures que nous aurions à prendre pour faire face aux difficultés qui peuvent découler de toute position défavorable que la Grande-Bretagne pourrait prendre à notre égard. Le seul moyen pratique de dissuader les gens (les Britanniques) de tels projets ne serait pas de manifester des intentions hostiles, mais il serait de se préparer rapidement sur l'océan pour endiguer la tendance hostile dès qu'elles se préparent. Il est déjà fort regrettable que trois navires armés combinent leurs opérations pour nous agacer avec une totale impunité. En définitive, l'espoir de concentrer une force capable de frapper un coup soudain et efficace en un point faible de notre côte n'est pas encore abandonné. Je crois que nous avons trop tourné notre attention sur la préparation de navires (pour nos voies intérieures) qui sont incapables de faire face à ce nouveau danger. Ce dont nous avons besoin maintenant, ce sont des navires de guerre hauturiers, rapides et puissants sur l'océan. Que les Américains ne puissent pas, s'ils le veulent, les rendre aussi efficaces à tous égards que ceux qui peuvent être construits en Grande-Bretagne, j'aurais difficile à le croire. »

Adams discourt ensuite sur la supériorité maritimes de la Grande-Bretagne et les problèmes que susciterait un conflit avec les États-Unis sur l'océan Atlantique :

« La présence de forces navales importantes dans les eaux européennes, commandées par des officiers compétents pourrait être le meilleur moyen de préserver la paix que nous pourrions envisager. Je suis certain que nous prendrons une décision avant que le délai soit écoulé (...) On m'a signalé que John Roebuck et William Lindsay, qui se présentent comme des négociateurs autoproclamés, se sont rendus à Paris pour discuter avec l'Empereur qui leur aurait donné son accord tacite. C'est une nouvelle espèce d'influence à exercer en Angleterre. »





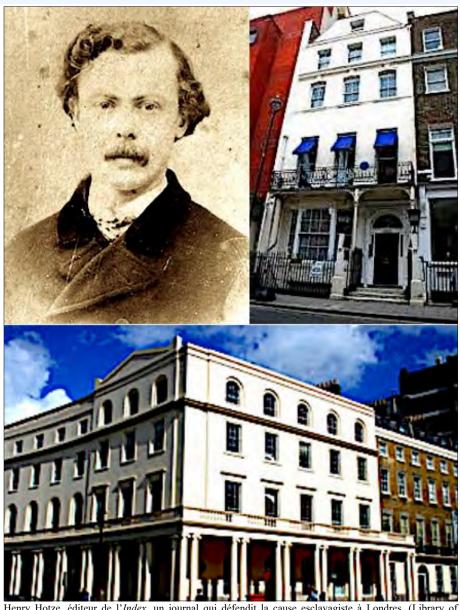
De gauche à droite : John A. Roebuck et William S. Lindsay. (National Portrait Gallery)

Quand il rédige cette note, le consul général Charles F. Adams ne sait pas que l'Affaire Roebuck est sur le point d'embarrasser l'empereur des Français. Cet incident diplomatique ne s'inscrit pas dans la thématique de cet article, mais il nous semble intéressant de préciser que, dans son livre *Le Gouvernement impérial et la Guerre de Sécession*, Stève Sainlaude est le seul historien français à avoir détaillé toutes les phases de cette affaire qui gêna beaucoup la famille politique de Napoléon III.

Florilège de quelques-uns des commentaires engendrés par la relax de l'Alexandra.

• Le 14 mai 1863 depuis Londres, le journaliste Henri Hotze écrit au secrétaire confédéré des Affaires étrangères Judah P. Benjamin :

« Le fait que le cabinet britannique confia le cas de l'Alexandra à la cour de l'Échiquier prouve clairement son désir d'apaiser le cabinet de Washington, mais je ne considère pas que cette démarche nous soit hostile. En décidant de choisir ce mode de procédure, le cabinet britannique s'expose lui-même à de sérieux ennuis car on pense que l'Alexandra ne sera pas définitivement saisi. En outre, je pense que si le cabinet britannique l'avait voulu, il aurait pu recourir à des moyens plus accablants pour traiter cette affaire. Je n'entends pas justifier l'excessive prudence du cabinet britannique car il s'agit plutôt d'une myopie de sa part. J'estime qu'il est important, pour l'avenir et le présent, que nous n'ajoutions pas de mauvais préjugés aux justes plaintes que nous avons déjà contre ce pays. »



Henry Hotze, éditeur de l'*Index*, un journal qui défendit la cause esclavagiste à Londres. (Library of Congress) - Bureau de Hotze au 17, Savile Row à Londres. (Resources from the American Studies). Le consulat des États-Unis à Londres, en 1861, se situait sur l'actuelle Portland Place. (Historynet.com)

• Message expédié le 4 juillet 1863 par John Slidell au secrétaire confédéré des Affaires étrangères Judah P. Benjamin.

« Comme je l'avais prédit, l'*Alexandra* a été restitué à ses propriétaires après son procès qui se clôtura le 22 juillet 1863 avec les applaudissements de l'assemblée. Un second procès aura lieu en vertu de la « loi d'exception » qui s'inscrit dans les privilèges de la Couronne, mais il est improbable que l'issue de ce second procès soit différente. Un résumé des attendus du procès a paru dans l'*Index* du 25 juin 1863. Le *Foreign Enlistment Act* sur les navires a fait maintenant l'objet d'une application judiciaire qui est d'une extrême importance. »

- Message du 16 avril 1864 de Hotze à Judah P. Benjamin, dans lequel il l'informe d'une part que la Chambre des lords a débouté le recours contre le jugement sur l'*Alexandra* et, d'autre part, que le *Daily News* (favorable aux abolitionnistes américains) a critiqué la restitution du navire à ses propriétaires.
- Message câblé par le ministre britannique Lord Russell a Richard Lyon, son ambassadeur à Washington: la saisie de l'Alexandra va désormais s'inscrire dans une nouvelle procédure ciblant tout ce qui est apparemment destiné aux armées confédérées (in Great Britain and the Civil War, d'Ephraïm D. Adams).
- Dans *King Cotton Diplomacy* dont la première édition est parue en 1931, l'historien américain Frank O. Owsley déplore l'attitude des auteurs britanniques qui ont sciemment éludé la responsabilité de la Grande-Bretagne dans la construction de navires de guerre confédérés :

« Les historiens britanniques sont restés discrets et même honteux sur ce qu'avait fait leur pays à ce propos. Néanmoins, les historiens tels que J.F. Rhodes, C.F. Adams et E.D. Adams ont indiscutablement reconnu que le gouvernement britannique s'est rendu responsable d'avoir transgressé sa neutralité en autorisant la construction de croiseurs et de cuirassés (sur leur territoire). Il est évident que, durant les affaires de l'*Alabama* et de l'*Alexandra*, le gouvernement, les acteurs politiques britanniques majeurs et leurs principaux quotidiens n'ignoraient pas que de tels bâtiments étaient bâtis. Selon eux, les lois internationales et celles qui se pratiquaient d'ordinaire leur permettaient de livrer, un vaisseau, de l'armer en guerre et de le livrer à un belligérant, exactement comme il leur était possible de vendre n'importe quelle autre contrebande de guerre. »

Dans plusieurs de ses numéros, le *London Economist*, un notoire zélateur de la cause esclavagiste, tente de discréditer le procès que le tribunal de l'Échiquier a intenté contre les propriétaires de l'*Alexandra*.

- Le 18 juillet 1863 : Rien n'a été démontré pour prétendre que la vente d'un navire devrait être soumise à des règles différentes de celles qui régissent actuellement la vente de poudre à canon et de pièces d'artillerie.
- Le 5 septembre 1863: Dans le cadre des lois internationales et des obligations imposées aux pays neutres, n'importe quel marchand britannique a le droit de vendre un Alabama ou un Alexandra à n'importe agent confédéré, exactement comme il peut vendre un canon rayé Armstrong ou Blakely à un agent du gouvernement fédéral.
- Le 10 octobre 1863, le journal confirme sa ferme intention de soutenir les Confédérés en dépit de la colère de ceux qui nous en voulaient déjà avant que la quille du Florida ait été levée et de ceux qui nous en voudrons jusqu'à ce qu'une douzaine d'Alexandra soit saisis.

How: Charles Vienner under of Behoven

IN THE COURT OF EXCHEQUER CHAMBER AT WESTMINSTER, THE 6TH AND SIH FERRUARY 1864.

REPORE

LORD CHIEF JUSTICE COCKBURN,
LORD CHIEF JUSTICE ERLE,
Ma JUSTICE CROMPTON, | Mr JUSTICE MELLOR,
MR JUSTICE BLACKBURN, | Mr JUSTICE WILLIAMS,
AND MR JUSTICE WILLES.

THE ATTORNEY GENERAL * SILLEM AND OTHERS,
Claiming the Vessel "ALEXANDRA," select under the Foreign
Enlishment Act,

(59 George III. Chapter 69.)

REPORT OF THE ARGUMENT

O

The praliminary Objection to the Jurisdiction of the Exchaquer Chamber, in Appeal under the New Rules of the Court of Exchaquer, applying the Common Law Procedure Acts to the Revenue Ride of that Court.

TOOLTHEE WITH

THE JUDGMENT OF THE COURT,

AND ALSO

AN APPENDIX CONTAINING THE RULES AND SECTIONS OF THE STATUTES REFERRED TO, AND AN ABSTRACT OF THE . DASH ON APPEAL TO THE EXCHEQUES CHAMBER.



CLONDONI

PRINTED BY GEORGE E EYEE AND WILLIAM SPOTTIEWOODE,
PRINTED BY THE QUEEN'S MOST EXCELLED MAJESTE,
FOR HER MAJESTER STATIONERS OFFICE.

C 1864.

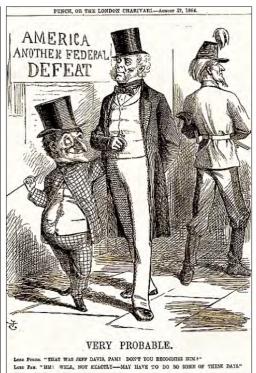
Pour les puristes qui jonglent avec la langue anglaise, Internet a rendu accessible la brochure publiée en 1864, qui restitue les dépositions et les réactions des témoins et celles des spécialistes de la construction navale, qui furent produits et les 6 et 8 février 1864 ainsi que les éléments qui ont concouru à la restitution du steamer *Alexandra* à ses propriétaires.

Revenons à l'Alexandra et à la sentence émise par le juge Pollock. Nous avons vu que l'avocat général Sillem avait entamé une procédure en appel dont l'effet immédiat fut de bloquer l'*Alexandra*. Nous savons aussi que le recours de Sillem échoua pour des raisons purement organisationnelles. En revanche, l'administration judiciaire britannique et le consulat américain s'en réjouirent mais pour des raisons différentes. Tandis que les bacchantes aristocratiques du 10 Downing Street se félicitent d'avoir bloqué un nouvel contentieux sans avoir été forcées de châtrer leur pouvoir judiciaire, les raminagrobis fédéraux de Londres exultent tout autant car le bâtiment rebelle ne sera libéré qu'à la fin du mois d'avril 1864 et uniquement après avoir subi les travaux qui le rendront inapte à un service armé. Henry Lafone, un courtier en coton britannique domicilié à Nassau, rachète l'Alexandra, le rebaptise Mary et le fait barrer jusqu'aux Bermudes dans la perspective de l'y réarmer. Or, Lafone est un homme d'affaires bien connu et l'on sait qu'il traficote avec les Confédérés. Le 10 juillet 1864, le consul Dudley confirme à son consul général à Londres que le Mary a été désarmé, mais comme le matériel qu'on a démonté a été abandonné sur son pont, il suppose que les Rebelles vont le réarmer à St. George aux Bermudes. Dudley se trompe car le 9 septembre 1864, M.M. Jackson, son collègue de Halifax, télégraphie le message suivant au ministre Seward à Washington :

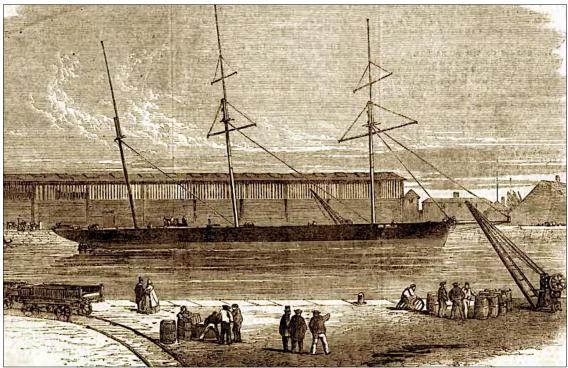
« Le steamer *Mary*, l'ancien *Alexandra*, a mouillé dans le port de Liverpool en Nouvelle-Écosse. On m'a télégraphié que ses cales contiennent quatre canons qui ont été fondus par les entreprises Fawcett & Preston. »

Le 14 novembre 1864, le *Mary* croche ses ancres aux Bermudes puis à Nassau pour y « charbonner ». Quand les espions du consul fédéral local lui apprennent que des canons sont cachés dans les cales du steamer, il obtient que la douane le saisisse. Le juge John C. Lees de la vice-amirauté des Bahamas déboute l'action du consul et, le 30 mai 1865, ordonne la relaxe du *Mary*, c'est-à-dire après l'éradication des États confédérés.





Le *Punch* du 3 octobre 1863 confirme et signe l'inflexible neutralité de la Grande-Bretagne - Dans le *Punch* du 27 août 1864, Mr *Punch* demande à Lord Palmerston s'il a RECONNU Jeff Davis qu'il vient de croiser. *Pas exactement, mais peut-être un de ces jours!* murmure Lord Palmerston ...



Le volume 46 du Punch de Londres publia sa propre illustration de l'Alexandra dès sa saisie.

Le Times du 12 janvier 1864 clôturait en quelque sorte le débat :

« Nous (la Grande-Bretagne) serions les derniers à sacrifier nos armateurs uniquement pour satisfaire un gouvernement étranger mais, lorsque nos intérêts maritimes correspondent aux revendications d'un comité international, il n'y aurait aucun patriotisme à essayer de faire contourner le *Foreign Enlistment Act* par une flotte tout entière. »

En écrivant « par une flotte tout entière », le rédacteur de cet article du *Times* faisait évidemment allusion aux navires de guerre qui furent achetés ou bâtis au Royaume-Uni pour les Confédérés.

L'affaire de l'*Alexandra*, épouse un quiproquo qui, dans un autre contexte, aurait pu rappeler les péripéties du *Chandelier*, la célèbre pièce de théâtre d'Alfred de Musset. Probablement taraudé par sa crainte permanente de voir émerger de nulle part un second *Alabama*, une crainte entretenue en permanence par les rapports du détective Maguire et de ses ruffians, le consul Thomas Dudley fait une véritable fixation sur le capitaine Tessier. En effet à la suite de quelques concours de circonstances et aussi des rapports, pas toujours fiables, des ruffians qui œuvrent pour Maguire, Dudley a fini par se convaincre que le capitaine français avait en quelque sorte revêtu la cape du célèbre et mystérieux « Père Joseph » pour servir les desseins de Bulloch. En d'autres mots Tessier aurait été l'éminence grise de Bulloch qui l'aurait investi de la mission de préparer et d'armer l'*Alexandra* en vue de sa future campagne dévastatrice dans l'Atlantique ou pour rouvrir quelques ports sudistes bloqués par la flotte ennemie.

En réalité et jusqu'à la saisie de ce bâtiment, Eugène Tessier s'inscrit parfaitement dans la mise en scène planifiée par Bulloch, qui visait à saupoudrer l'attention de l'ennemi sur les incessantes allées et venues du capitaine français sur les docks et les chantiers navals de Liverpool. Ce scénario échoua, mais cette fois encore parce que les forts en gueule sudistes et leurs complices bas de gamme résistaient rarement à leur besoin de polir leur image de marque sur les quais ou derrière un comptoir.

De 1860 à 1862, quand les frères ennemis d'Amérique s'échangent les premiers uppercuts de leurs nombreux rounds en France et en Grande-Bretagne, les mensonges des agents confédérés et de leurs alliés financiers ou idéologiques mouchent aisément leurs observateurs américains en Europe, mais seulement dans un premier temps parce que les Sherlock Holmes du consulat américain à Liverpool sont ignorés voire dédaignés par la léthargie des acteurs britanniques de la politique et de la haute finance. Cependant, derrière les déclarations légales et bien « pliées » des lords du commerce hauturier, un sourire ironique a certainement esbaudi leur âme lorsque certaines rumeur sous-entendent que l'*Alexandra* sera peut-être le nouvel *Alabama* qui va retailler des croupières à la marine marchande américaine.

Une plus profonde analyse de l'affaire de l'Alexandra nous invite à évaluer sommairement l'épopée presque stendhalienne de la construction navale en Europe et surtout au Royaume-Uni. Nous avons beaucoup parlé du capitaine James D. Bulloch car il est le Parsifal des succès et des échecs des navires confédérés bâtis ou achetés en Europe. En dépit de la saisie de ses plus puissantes unités navales, Bulloch réussit l'incroyable et ultime percée qui consista à lancer sur les mers le grand clipper Shenandoah qui aurait pu devenir le plus dangereux de ses croiseurs. En outre, il entama la construction de quatorze forceurs de blocus dont sept alimentèrent les États rebelles jusqu'à leur ultime reddition.

Bulloch n'était pas seulement une homme d'action, il endossa aussi le rôle d'une funeste Cassandre car son courrier avec Stephen Mallory abonde de suggestions que ce dernier ne retint pas ou qu'il tenta d'appliquer trop tard. Tandis que celui-ci se focalisa sur son plan de faire jaillir des chantiers navals britanniques et français une nuée de prédateurs hybrides, cuirassés ou non, Bulloch persista de lui suggérer à maintes reprises d'importer dans leurs ports toutes les machines-outils et un maximum de pièces nécessaires à la construction d'authentiques navires de guerre. En dépit de ses succès avec l'*Alabama*, avec le *Florida* et avec quelques autres bâtiments de moindre envergure, Bulloch se résout finalement à reconnaître son scepticisme sur l'influence que cette poignée de croiseurs pouvait exercer sur le cours de la guerre.

Dans de ces propos, Bulloch ne traduit pas un état d'âme car au Royaume-Uni, en France, en Italie ou en Belgique, la presse populaire et surtout celle de la plus en plus prégnante mouvance antiesclavagiste n'inscrivent pas les ravages commis par l'*Alabama* le *Florida* et le *Shenandoah* dans le romantisme dont les habillent les salons précieux. Alors, Bulloch écrit à Mallory:

« En ces temps modernes, il ne fait aucun doute qu'envoyer par le fond de paisibles cargos (...) ne s'harmonise guère avec l'opinion publique des nations commerçantes (...) En Europe, le sentiment général s'oppose fortement à la destruction en mer, de biens appartenant à des particuliers, en l'occurrence ceux que nous avons parfois difficile à faire passer pour nos ennemis. »

En revanche, Bulloch persista à s'accrocher à sa théorie selon laquelle des steamers désarmés mais solidement bâtis, échapperaient au *Foreign Enlistment Act* britannique et pourraient ensuite être rapidement convertis en canonnières dans un port ou un chantier naval proche des côtes de la Confédération. Cette politique prônée par Bulloch fut finalement entamée, mais beaucoup trop tard pour que ses effets puissent être mesurés. Ce fut également un mauvais plan d'imaginer qu'en écharpant le commerce maritime des États abolitionnistes, la fluette cohorte de croiseurs confédérés réussirait à endiguer leurs succès militaires sur le continent et à scléroser leur politique économique intérieure.

Une autre question se pose, pourquoi les Confédérés misèrent-ils sur la Grande-Bretagne et sur la France pour tenter de se forger une flotte de guerre ? Il est clair qu'à cette époque, il eût été déraisonnable de planifier la construction de cuirassés et de bâtiments hauturiers ailleurs que dans ces deux pays car de solides canonnières auraient pu voir le jour dans les chantiers navals espagnols, néerlandais, scandinaves et même belges. Leur gémellité linguistique avec le Royaume-Uni explique sûrement le choix des Confédérés, mais même si Bulloch parlait ou se débrouillait en français, nous avons vu qu'il recourut fréquemment au capitaine Tessier pour résoudre des problèmes techniques et administratifs dans des ports et des chantiers navals français et hispaniques.

La préférence des Confédérés pour les compétences nautiques de la Grande-Bretagne se logeait peut-être dans l'omniprésence de sa puissance maritime sur les océans. Au cours des premiers mois de la guerre qu'ils venaient d'enfanter, les acteurs politiques de la société esclavagiste avaient escompté recevoir un accueil bienveillant de la part de la gentry anglo-saxonne, mais c'était ignorer la croissance d'un abolitionnisme de plus en plus prégnant en Europe et l'évolution des capacités manœuvrières d'une nouvelle classe de diplomates américains. En revanche, il ne serait pas sot d'observer que, dans les salons discrets et feutrés du 10 Downing Street, de vénérables jaquettes aristocratiques ne réservèrent une diplomatie définitivement distante vis-à-vis des jaquettes grises qu'après que celles-ci eurent soldé à Gettysburg les ultimes râles de leurs prétentions existentielles.

L'Alabama Claims, s'inscrit comme le point d'orgue des hauts faits de la rivalité entre les visées hégémoniques de la marine marchande britannique et de celle des États-Unis. Cette rivalité ne s'ajuste que par le traité de Washington qui est conclu le 8 mai 1871 et n'officialisé à Genève que le 14 septembre 1872. Ce fut le premier contentieux international qui se lisse sans guerre au sortir d'un long débat impliquant les deux plus puissantes marines de l'époque. Dans un premier temps, l'histoire ne retint que les déprédations de l'Alabama, du Florida du Shenandoah et de quelques autres bâtiments mineurs qui furent bâtis ou achetés en Grande-Bretagne, et elle s'intéressa peu à l'affaire dans laquelle un juge du tribunal de l'Échiquier rejeta la plainte, au demeurant fondée, qui accusa le constructeur de l'Alexandra de l'avoir bâti pour servir dans la flotte de guerre confédérée. À l'époque, les implications internationales de l'affaire firent pourtant tressaillir plus d'un des seigneurs de la marine commerciale britannique.



Les hauts-commissaires britanniques au traité de Washington. Debout, de gauche à droite : Charles Abbott, John A. Macdonald et Bernard Montague. Assis, de gauche à droite : Stafford Northcote, George Robinson et Edward Thornton. (National Archives)

DOCUMENTS RELATANT LES ACTIVITÉS D'EUGÈNE TESSIER AUX ÉTATS-UNIS ET EN EUROPE PENDANT LA GUERRE DE SÉCESSION

- Adams E.D., *Great Britain and the Civil War*, vol. 2, pp. 136, 139-43, 152, 185, 195, 399 (note). New York, 1925.
- Civil War Chronology 1861-1865, Special Studies, the Confederate Navy. U.S. Government Printing Office, 1966.
- Barry C.L. & Burt D.C., *Supplies to the Confederacy*, pp. 42, 49-50, 163, 172. Stainless Banner Publishing Co., 2014.
- Bennett J.D., The London Confederate, pp. 82, 86. McFarland & Co., London, 2012.
- Bradlee F.B.C. *Blockade Running during the Civil War*, pp. 22, 86. Porcupine Press, Philadelphia, 1974.
- Bulloch S.D., *Secret Services in Europe*, vol. 1, pp. 71, 99 et vol. 2, pp. 46-9, 54, 73,79 New York, 1972.
- Case L.M. & Spencer W.F., *The United States and France: Civil War Diplomacy*, pp. 466, 475. University of Pennsylvania Press.
- Dictionary of American Fighting Ships, vol. 11, Confederate Ships, pp. 8-9. Office of the Chief of Naval Operations, Navy Department, 1959-1991.
- Eyre G.A. & Spottiswoode W., The Attorney General v. Sillem and Others, Claiming the Vessel Alexandra, Seized under the Foreign Enlistment Act: Report of the Trial. London, 1863-1864.
- Ibid, *The Attorney-General v. Sillem and Other, in Hurlstone and Coltman's Exchequer*, vol. 2, p. 431. London, 1864.
- Foote W.S., Four Years in the Confederate Navy, pp. 6, 26, 31. University of Georgia Press, 1964.
- Hollett D., *The Alabama Affair, The British Shipyards Conspiracy in the American Civil War*, p. 3. Sigma Press, 1993.
- Hussey J., Cruisers, Cotton and Confederates, Liverpool Waterfront in the days of the Confederacy, pp. 26, 113,170-71. Countywise L^d, Birkenhead, 2008.
- Lester R.I., Confederate Finance and Purchasing in Great Britain. Charlottesville, 1975.
- Long R.E., In the Shadow of the Alabama: the British Foreign Office and the American Civil War, pp. 115-20, 160. Naval Institute Press, 2015.
- McKenna J., *British Ships in the Confederate Navy*, pp. 17-8, 79-85, 203, 207, 213, 228, 255. McFarland & Co., 2010.
- Merli F.J., *Great Britain and the Confederate Navy*, pp. 121, 151-3, 161-75, 240. Indiana University Press, 1964.
- Ibid, *The Alabama, British Neutrality and the American Civil War*, pp. 61, 68. Indiana University Press, 2004.
- Milton D.H., *Lincoln's Spymaster, Thomas H. Dudley and the Liverpool Network*, pp. xxi, xxiv, 79, 81-2, 85-6, 110-112. Stackpole Books, 2003.
- Montague B., *A Historical Account of the Neutrality of Great Britain during the American Civil War*, pp. 353-54. Longmans, Green Reader & Dyer, London 1870.
- Owsley K.L., *King Cotton Diplomacy*, pp. 397-8, 403, 407-8, 419. University of Chicago Press, 1959.
- Papers relating to foreign affairs, accompanying the annual message of the President Lincoln to the first session 38th Congress, part I, Document 222.
- Roberts S., Captain Alexander Blakely, Original inventor of improvements in cannon and the greatest artillerist of the age, pp. 1-72. Fr.scribd.com. 2012.

- Spencer W.F., The Confederate Navy in Europe, pp. 56, 99-105, 110-11, 114, 120, 122, 124-6, 137, 139, 142, 147, 149, 151, 155, 160-2, 201, 204, 214-6. University of Alabama Press, 1983.
- Thorp R., Mersey Build, the Role of Merseyside in the American Civil War, pp. 26, 43, 80, 106-9, 126, 170-7, 227-8, 239-45, 247-9, 331, 363, 380, 397. Vernon Press, 2018.
- Trenholm-Seabrook-Nepveux E., *George Trenholm, Financial Genius of the Confederacy*, pp. 27, 30, 34, 48, 66, 70, 73, 84-5, 96, 98, 100, 103, 115, 119, 142, 196, 207, 215-61. Charleston, 1999.
- Vandiver F.E., Confederate Blockade Running through Bermuda 1861-1865, pp. 9, 12, 14, 20-21. University of Texas Press, 1947.
- *War of the Rebellion, Official Records of the Union and Confederate Navies*, Series II, vol. 3, pp. 768, 827, 831, 962, 966, 1002, 1062, 1069, 1088, 1099, 1101. U.S. Government Printing Office, Washington, D.C. 1922.
- War of the Rebellion, Official Records of the Union and Confederate Navies, Series I, vol. 7, p. 242 Series III-3, pp. 827, 831, 962, 1002, 1062, 1069, 1088, 1099, 1101. U.S. Government Printing Office, Washington, D.C. 1894-1927.
- Wilson W.E. & McKay G.L., *James D. Bulloch, Secret Agent and Mastermind of the Confederate Navy*, pp. 48-9, 73, 88, 91, 106, 111, 117-9, 121-5, 127-31, 136-9, 141-2, 152-3, 163-7, 191, 193-4, 197, 288-9, 291-5, 298, 308, 317, 337. McFarland & Co. London, 2012.
- Willson B., *John Slidell and the Confederates in Paris*, pp. 254-5, 262-6, 272-5. AMS Press, 1932.
- Wise S.R., *Lifeline of the Confederacy, Blockade Running during the Civil War*, pp. 51, 65, 93, 99, 251, 255, 287, 297, 327. University of South Carolina Press, 1988.
- Wyllie A.T., *The Confederate States Navy*, pp. 10-11, 127-8. Self-Publishing, 2007.