



En 1854, pendant la guerre de Crimée, les bateaux-mortiers de Hobart bombardent la forteresse russe de Bomarsund, sur les îles Åland

Par Charles Priestley

Adaptation en français par Gérard Hawkins et Dominique De Cleer

Peu d'historiens de la guerre civile américaine savent que l'un des plus grands capitaines de forceurs de blocus est enterré sur une colline turque dominant le Bosphore.

Augustus Charles Hobart, connu par ses contemporains victoriens sous le nom de Hobart Pasha, naît le 1^{er} avril 1822 à Walton-on-the-Wolds dans le Leicestershire. Il est le troisième fils du révérend Augustus Edward Hobart, recteur de l'église Sainte-Marie et frère cadet du cinquième comte de Buckinghamshire. Une certaine confusion existe au sujet du nom de famille du futur héros de la marine, mais tout le monde s'accorde aujourd'hui sur celui de Hobart-Hampden. En effet, lorsqu'en 1824, son oncle, le cinquième comte, hérite de la famille Hampden des propriétés dans le Buckinghamshire, il ajoute leur nom au sien. Bien que son père accédât au titre en 1849, il ne le changea pas avant 1878. Augustus Charles, qui décède en 1886, est donc un vrai Hobart sauf durant les huit dernières années de sa vie.

Le garçon est envoyé à la célèbre école du Dr Mayo à Cheam dans le Surrey mais il s'avère être un élève médiocre. En 1835, peu avant son treizième anniversaire, il abandonne ses études et s'engage comme aspirant sur le HMS *Rover* à Devonport. Il passe la majeure partie des huit années suivantes sur des navires de la Royal Navy qui patrouillent le long des côtes de l'Amérique du Sud pour réprimer la traite des esclaves. Durant cette période, alors qu'il sert à bord du HMS *Dolphin*, il réussit à capturer un négrier brésilien qu'il ramène triomphalement comme trophée dans le port de Demerara.

Lors de retours en Angleterre pour des escales, il trouve également le temps de passer ses examens de marine.

En récompense de sa conduite exemplaire, il est affecté au yacht royal *Victoria and Albert* commandé par le capitaine de vaisseau Lord Adolphus Fitz Clarence. En septembre 1845, il sert dans la Méditerranée à bord du HMS *Rattler* comme lieutenant, puis est transféré sur le *Bulldog*, dont le capitaine le qualifie de *plein de zèle*.

En 1854, au début de la guerre de Crimée, Hobart, maintenant premier lieutenant, est toujours à bord du *Bulldog* qui fait partie de l'escadre de la Baltique. Au mois d'août, il commande le HMS *Driver* pendant deux semaines, prenant part aux attaques contre les forts russes le long de la côte finlandaise. Ses exploits sont mentionnés dans un rapport dans lequel il est félicité pour ses capacités, son zèle et son acharnement au travail. En 1855, il est affecté au HMS *Duke of Wellington*, le navire amiral de R.S. Dundas, qui, avec le *Bretagne* français, était l'un des navires de guerre les plus puissants au monde. Alors qu'il commande des bateaux-mortiers lors l'attaque infructueuse contre l'imposante forteresse navale de Sveaborg près d'Helsinki, il est à nouveau cité dans un rapport et est promu au grade de capitaine de frégate.

Après vingt années de service pratiquement continu en mer, Hobart passe les années 1855 à 1861 d'abord comme officier des garde-côtes à Dingle dans le comté de Kerry, puis comme commandant du HMS *Hibernia*, utilisé comme navire de réception, ancré à demeure et faisant partie de la garde de Malte. Vers la fin de 1861, il reprend la mer comme commandant de la canonnière HMS *Foxhound* en Méditerranée. Promu capitaine de vaisseau en mars 1863, il prend sa retraite anticipée avec demi-solde.

Lorsque l'on passe en revue la vie des personnages les plus colorés de l'époque victorienne, il est difficile de faire la part entre faits et fiction et entre histoire et légende. Dans le cas d'Auguste Charles Hobart, c'est particulièrement difficile. Son autobiographie publiée à titre posthume en 1887, *Sketches from my Life*, est pleine d'histoires truculentes. L'auteur qui l'a étudiée pour *The Edinburgh Review*, a pu démontrer de façon concluante qu'hormis les dates et les lieux confus, Hobart avait exagéré certaines de ses aventures, en avait inventé d'autres ou s'était approprié celles de ses confrères officiers. Pour rendre justice à Hobart, il faut préciser qu'il écrivit ses mémoires tout en souffrant d'une maladie qui l'a finalement terrassée. Il fait également allusion à de nombreux événements qui se déroulèrent plus de quarante ans auparavant.

Néanmoins, il existe suffisamment de preuves qui démontrent que Hobart était un commandant-né, courageux et débrouillard. Les deux citations mentionnées ci-dessus, lors de la guerre de Crimée, en sont des preuves. Dans sa nécrologie, *The Times* fait part de ses exploits, tant comme forceur de blocus que comme prestataire dans la marine ottomane, ce qui prouve que *la marine anglaise peut encore produire des hommes dignes des capitaines de Nelson*¹. D'autres sources le décrivent comme *un audacieux boucanier de la période élisabéthaine, qui, par un étrange concours de circonstances, était né à l'ère victorienne*. En effet, Hobart aurait probablement été beaucoup plus heureux comme loup de mer d'Elizabeth I, pourvu d'un commandement indépendant où il aurait davantage pu afficher ses dons naturels plutôt que de devoir suivre les ordres des autres. Hobart et Nathan Bedford Forrest avaient certains points en commun, dont celui d'être d'insupportables subordonnés. Il était impatient vis-à-vis de ses supérieurs, trop prudents à son goût et peu enclin à respecter ceux qui, à son avis, ne l'avaient pas mérité. D'autre part, comme le démontre sa restructuration énergique de la flotte turque, il avait des compétences organisationnelles dignes de Braxton Bragg. Il est intéressant

¹ *The Times*, lundi 21 juin, 1886.

de noter qu'il montra ses talents d'abord lors de la guerre civile américaine, ensuite dans la marine ottomane.

Un homme du tempérament de Hobart n'était pas du genre à se contenter d'une vie tranquille sur terre avec une demi-solde. La guerre civile en Amérique survient donc à un moment providentiel. Avec deux ou trois autres capitaines en retraite, il sollicite le commandement d'un forceur de blocus en adoptant le pseudonyme de *Captain Roberts*. Le désir d'aventure est sans aucun doute un facteur clé dans son choix, et Hobart était aussi certainement au courant des juteux profits que rapportait cette occupation. D'autre part, il semble clair que ses sympathies allaient au Sud ; il se réfère lui-même et un collègue comme *dévoués Sudistes quant à nos opinions*, alors que, selon *The Times*, la guerre lui fournit l'occasion de montrer sa sympathie avec la cause confédérée.

Sept des trente et un chapitres de l'autobiographie de Hobart traitent de ses aventures de forceur de blocus. Ceux-ci furent réimprimés pratiquement sans modifications à partir de l'article *Never Caught* qu'il publia en 1867 sous le sobriquet de *Captain Roberts*. Contrairement au restant de ses écrits autobiographiques, les autorités américaines jugèrent le document « relativement précis ».

A l'été 1863, on retrouve Hobart aux commandes du forceur de blocus *Don*, avec lequel il parvient à entrer et ressortir de Wilmington. Le 7 août, dans une dépêche adressée au secrétaire d'Etat américain William H. Seward, le vice-consul des Etats-Unis aux Bermudes note l'arrivée de *Londres du steamer Don, avec des marchandises destinées aux commerçants locaux ainsi qu'aux agents rebelles*. Selon Hobart, la cargaison du navire comprenait *un millier de corsets [...] des chaussures, cinq cents boîtes de pilules Cockle et une bonne quantité de brosses à dents*, qu'il avait achetés de ses propres deniers ; le reste du chargement se composait *de couvertures, de toutes sortes de produits provenant de Manchester, et de certains lots mystérieux marqués « quincaillerie », au sujet desquels personne ne posa de questions, mais que les autorités militaires s'empressèrent de prendre possession*. En janvier de l'année suivante, le consul des Etats-Unis, Charles Maxwell Allen, rapporte que *le steamer Don, un navire à hélice de 233 tonneaux du capitaine Roberts, est arrivé le 14 courant avec 561 balles de coton, en provenance de Wilmington*. Selon son propre témoignage, Hobart fit un total de six allers-retours à Wilmington avec le *Don*, avant de remettre son navire à son premier officier, Fred Cory et de retourner ensuite en Angleterre. Le 4 mars 1864, en essayant de forcer le blocus de Wilmington en venant de Nassau, le *Don* est capturé par l'USS *Pequot*.

En janvier 1893, dans une interview accordée au *New York Times*, le capitaine Grosvenor Porter, l'ancien capitaine confédéré du forceur de blocus *Phantom*, affirme avoir rencontré Hobart à Londres après la guerre. Il lui aurait confié qu'il s'était temporairement retiré de ses affaires en cours parce qu'il craignait que son identité ne soit découverte.² Cela semble probable car, le 13 juillet 1864, Allen qui annonçait à Seward l'arrivée récente aux Bermudes du *Falcon*, l'un des steamers d'Alexander Collie, ajoute : *Il est commandé par une personne qui était autrefois le commandant du Don et qui se fit appeler Roberts par la suite. On dit que c'était un officier de la marine anglaise, le fils d'un noble et un ami intime du gouverneur Ord. S'il était capturé, il aurait essayé de se faire passer pour une petite main.*³

Les renseignements d'Allen étant toujours extrêmement précis, cela réfute la théorie, selon laquelle Hobart commandait le forceur de blocus *Condor* qui, le 16 août 1864,

² *The New York Times*, 8 janvier 1893.

³ Wiche, op.cit., p. 143.

quitta la rivière Clyde. Ce navire était, en fait, commandé par un autre officier de la Royal Navy, le capitaine de vaisseau W.N.W. Hewett, VC⁴ qui deviendra plus tard vice-amiral et dont le nom de guerre était Samuel Ridge. Le *Condor* parvint à se mettre à l'abri des canons de Fort Fisher lors de son premier voyage en provenance d'Halifax, mais s'échoua le 1^{er} octobre 1864, apparemment en essayant d'éviter l'épave du forceur de blocus *Night Hawk*.⁵ Dans le monde obscur des capitaines de forceurs de blocus, les identités sont souvent confondues.

Hobart nous dit qu'il *ne pouvait pas se reposer longtemps en Angleterre, [...] qu'il obtint le commandement d'un nouveau et très rapide bateau à aubes, et reprit aussitôt la mer*. Ce navire, précise-t-il, *était l'un des quatre construits par R. et G. de Glasgow*. Il se réfère certainement au *Falcon*, l'un des cinq et non des quatre navires construits par Randolph, Elder & Company sur la rivière Clyde pour Alexander Collie.⁶ Hobart ajoute aussi qu'il *fit un aller-retour réussi dans le nouveau navire*, délivrant 1 140 balles de coton aux Bermudes. La fièvre jaune se déclara parmi l'équipage au moment où il entama un nouveau voyage, le contraignant de retourner à Halifax. Atteint lui-même de la fièvre, il décida de renoncer définitivement au forçage de blocus. En fait, le *Falcon* semble avoir réussi deux courses à Wilmington à partir de Halifax et de Nassau.⁷

Le nombre de fois que Hobart força le blocus est incertain. Le sous-titre *Never Caught* dans le *New York Times* se réfère aux « douze voyages réussis », tandis que d'autres sources estiment qu'il y en a eu dix-huit. En revanche, il est indubitable qu'il fut l'un des plus fructueux et audacieux de tous les forceurs de blocus. Dans l'interview accordé au quotidien, celui-ci cite le capitaine Porter : *Le navire de Hobart, le Don, prit des risques énormes - en fait, plus que ne prit jamais aucun autre navire commandé par un Anglais au cours de la guerre - et que le Don faisait parfois face à une flotte entière de navires de guerre, apparemment par simple plaisir et qui plus est, parvenait à s'enfuir en toute sécurité*.

Une fois la guerre terminée, Hobart cherche de nouveaux défis. Il les trouve maintenant à l'est plutôt qu'à l'ouest. En 1867, il se retrouve au cours d'un voyage, suivant ses mots : *plus par accident qu'à dessein* à Constantinople. Là, il a un entretien avec Fouad Pacha, le Grand vizir auquel il présente apparemment des lettres d'introduction. A cette époque, la Crète qui fait toujours partie de l'Empire ottoman, est en révolte. Les efforts des Turcs pour ramener l'île à leur soumission se révèlent vains par la présence des forceurs de blocus grecs, qui opèrent avec le soutien actif de leur gouvernement. Apparemment, Hobart laisse entendre « accidentellement » à Fouad Pacha qu'il entrevoit une solution pour mettre fin à ce blocus. Séduit, Fouad lui offre le poste de conseiller naval du sultan, succédant à Sir Adolphus Slade, qui avait pris sa retraite. Désormais, grand patron de la flotte stationnée au large de la Crète, Hobart ramène rapidement l'île sous contrôle turc en usant des mêmes tactiques que celles utilisées pendant la guerre civile américaine. Les récriminations grecques auprès du gouvernement britannique entraînent son élimination de la *Navy List*. Quant au sultan, il est ravi et, en 1869, l'élève au rang de grand amiral et lui décerne le titre de Pacha.

⁴ Victoria Cross. Au Royaume-Uni, il est de coutume de noter les abréviations des distinctions honorifiques après le nom de famille.

⁵ Parmi les passagers se trouvait l'espionne confédérée Rose O'Neal Greenhow, qui se noya, accablée par le poids de l'or qu'elle avait sur elle, lorsque se renversa le bateau dans lequel elle essayait d'atteindre la rive.

⁶ Eric J. Graham, *Clyde Built: Blockade Runners, Cruisers and Armoured Rams of the American Civil War* (Edinburgh, 2006), p. 117.

⁷ Graham, op.cit., p. 203.

Dans les années 1870, la Turquie ottomane possède la troisième plus grande flotte au monde, seules les marines britannique et française sont plus importantes. Nommé inspecteur général de la flotte turque, Hobart initie aussitôt un important programme de réorganisation et d'amélioration de la marine. Il crée des écoles navales, des navires écoles et d'artillerie navale tout en s'efforçant de maintenir l'efficacité des nouveaux cuirassés.

En 1874, grâce à l'influence de Lord Derby, le nom de Hobart est restauré sur la *Navy List*. Il en est à nouveau rayé lorsqu'en 1877 éclate la guerre russo-turque et qu'il accepte le commandement de la flotte turque de la mer Noire. Cependant, cette fonction ne lui permet pas de montrer ce dont il est vraiment capable. Que ce soit par timidité ou par jalousie, le haut commandement turc est réticent à utiliser agressivement son escadre comme il le propose. De plus, après la signature du Traité de Paris de 1856, la Russie avait perdu sa flotte de la mer Noire et donc toute bataille navale importante était exclue. Néanmoins, il procède de la même manière que lors de ses exploits américains. Il quitte le quartier-général turc de Roustchouk en Bulgarie, évite les batteries russes sur le Bas-Danube et rejoint enfin la flotte turque. Il trouve une solution efficace pour contrer les redoutables torpilleurs russes pour lesquels il n'a que du mépris, en protégeant ses cuirassés à l'ancre par un système de bateaux de surveillance reliés par des cordages.

A l'opposé de bien d'autres Anglais qui n'avaient eu qu'un contact superficiel avec les Turcs, Hobart leur porte une grande admiration et même de l'affection. Par contre, son opinion vis-à-vis des Grecs était nettement moins favorable. En 1885, persuadé qu'une forme d'alliance formelle et durable entre les empires britannique et ottoman était vitale pour leurs intérêts et leur sécurité, il se rend à Londres pour tenter de convaincre les autorités compétentes du bien-fondé de sa vision. Sa mission échoue, mais il a la satisfaction de voir son nom figurer à nouveau sur la *Navy List*, avec le grade de vice-amiral.

Entre-temps, les tribulations de sa vie active et aventureuse commencent à se faire sentir, entraînant une rapide dégradation de son état de santé. Sur le conseil de son médecin, il se retire sur la Riviera italienne pour récupérer. Le 19 juin 1886, il décède à Milan alors qu'il est en route pour la Turquie.

Hobart avait toujours bénéficié de la confiance totale des deux sultans qu'il avait servi en leur manifestant une loyauté absolue. En 1881, Abdul Hamid II l'avait élevé au rang de *Mushir* (maréchal). C'est lui qui envoya une canonnière à Gênes pour ramener le corps de Hobart en Turquie pour ses obsèques. Le journal officiel du palais, le *Osmanli*, décrit la disparition de Hobart comme « une perte irréparable » et commente : *Quand le navire Nedjid reviendra avec la dépouille de l'illustre homme, il n'y aura certainement pas un manque d'épaules ottomanes pour porter le triste fardeau sur les hauteurs de Scutari, où notre ami disparu pourra désormais reposer côte à côte avec les autres héros de son pays, à l'ombre de la colonne que la reine Victoria et son peuple érigèrent il y a 30 ans à la mémoire de ceux qui tombèrent pour la cause sacrée de leur pays et du sultan, leur allié.*⁸ A Londres, le *Daily Telegraph* publie : *Ce fut la bonne fortune du distingué commandant de marine aujourd'hui décédé, de gagner les opinions en or de toutes sortes de gens, et on se souviendra ardemment de son nom et de ses prouesses aussi bien dans son pays natal que dans les Etats du Sud de l'Amérique, sur les rives du Bosphore et sur la Corne d'Or.*⁹

⁸ *The Times*, mardi, 29 juin, 1886.

⁹ *The Daily Telegraph*, lundi, 21 juin, 1886.

Hobart repose toujours dans le cimetière britannique, non plus à Scutari¹⁰ qui s'étendait autrefois à l'ensemble de la zone peuplée sur la rive asiatique du Bosphore. Cette dernière est limitée aujourd'hui à une zone plus étroite, et le cimetière est désormais situé dans la banlieue de Haydarpaşa. Comme il abrite un certain nombre de tombes britanniques et indiennes de la Première Guerre mondiale, il est géré par la Commission des sépultures de guerre du Commonwealth. Lors de mes deux visites, en 2007 et 2009, l'herbe était tondue et les tombes militaires et civiles magnifiquement entretenues.

Les ferries relient le côté européen du Bosphore à Haydarpaşa, mais n'opèrent pas toute la journée. Il est donc recommandé à ceux qui souhaiteraient aller voir la tombe de Hobart de prendre l'un des nombreux ferries réguliers qui se rend à Kadiköy, un trajet d'une quinzaine de minutes pour un prix modique. De là, il faut une trentaine de minutes à pied pour se rendre au cimetière : suivre le rivage, puis se diriger vers le haut de la colline, passer au-dessus du chemin de fer, ensuite longer le grand hôpital militaire et enfin tourner à gauche aux feux de circulation situés au sommet de la colline. Les étroites portes du cimetière sont une trentaine de mètres plus loin, le long d'un chemin qui borde l'hôpital militaire.

Au niveau supérieur se trouvent les tombes de la guerre de Crimée et l'imposant monument de ce conflit, érigé en 1857. Pour trouver la tombe de Hobart, située au niveau inférieur, il faut marcher tout droit, passer le long de la section soigneusement entretenue des tombes du Commonwealth sur la gauche et se diriger vers un obélisque rose marquant l'emplacement de la tombe de Charles Simpson Hanson (1874). Celle de Hobart est la quatrième derrière l'obélisque, à côté de la longue pierre tombale grise de Sir Philip Francis (1876).

La sépulture sur la colline d'Istanbul n'est cependant pas le seul mémorial dédié à Hobart Pasha. Dans la collection du musée naval de Beşiktaş on peut y voir son portrait en uniforme de la marine turque. La peinture est non datée, mais Hobart y apparaît nettement plus jeune et plus mince que sur sa photographie. Elle date vraisemblablement du début de sa carrière dans la marine ottomane. Habituellement ce portrait n'est pas exposé, mais lors de ma visite, il faisait partie, avec d'autres objets du musée maritime, de l'exposition temporaire au Musée Pera au centre d'Istanbul. En effet, le musée de la Marine était en réfection à ce moment-là. Il est à espérer que cette toile y sera exposée en permanence, une fois les travaux terminés.

Finalement, Hobart n'est pas tout à fait oublié dans son village natal. Walton-on-the-Wolds est un joli village à quelque six kilomètres de Loughborough. L'église Sainte-Marie, dont le père de Hobart avait été le recteur, est située sur une petite colline, au sud du village, avec juste à côté, le presbytère où le jeune Auguste y passa son enfance. Celui-ci est actuellement une maison privée. La servitude qui va du centre du village à l'église traverse l'ancien jardin du presbytère et passe à quelques mètres de l'habitation. Normalement, la porte de l'église est verrouillée. Une visite au bar l'*Anchor*, le pub accueillant du coin, permet d'obtenir la clé. Sur le mur nord du chœur, un grand mémorial est dédié à la mémoire de Mary, la mère de Hobart. Dans le fond du bar l'*Anchor*, un modeste cadre retrace brièvement la vie d'un officier de marine britannique qui acquit sa plus grande notoriété en tant que forceur de blocus et amiral ottoman.

¹⁰ Üsküdar en turc