



Courtesy of the South Carolina Historical Society

Le village de Legareville. (Peinture de Richard Bryan d'après une toile originale réalisée en 1835 par Portia Ashe Burden Trenholm)

Par Ethel Seabrook Nepveux

Cet article qui apparut pour la première fois en 1997 dans le Vol. 13, N° 4, du magazine "Carologue", est adapté en français par Serge Noirsain et Robert Dardenne avec la permission spéciale de la South Carolina Historical Society.

LES ORIGINES

Avant la guerre, les planteurs qui résidaient dans les vallées où l'été était torride, humide et malsain emmenaient souvent leur famille dans des endroits plus frais, à proximité de cours d'eau, pendant six mois de l'année. Des villages surnommés « vignes » naquirent alors les uns après les autres autour des villes côtières. Legareville était l'un de ceux-là. Il naquit sur John's Island dont le destin épousa celui des défenses côtières de Charleston. Le capitaine John Marchand, qui commandait l'escadre qui bloquait le port sud-carolinien, décrivit Legareville comme suit : « *Ce joli petit village (...) se compose de grandes demeures qui servent de résidences d'été aux planteurs et à l'aristocratie de Charleston* ». Ce « joli petit village » sera rasé, mais pas par les canons du commandant Marchand. L'origine de ce village revient à un certain Kinsey Burden. Celui-ci était un riche planteur cultivant un type de coton réservé à la fabrication de dentelles, de mousselines et de foulards. En 1805, lors du mariage de sa fille Mary avec Kinsey Burden, Thomas Legare la dota d'une plantation de 300 hectares sur John's

Island. Burden exploitait une grosse filature de coton à Charleston. Ses parents, qui vivaient près de la rivière Edisto, tiraient leurs revenus du coton depuis 1780. D'après Burden, d'autres planteurs de John's Island s'étaient mis d'accord pour créer les futurs lotissements qui serviraient de noyau à un nouveau village.

Cependant, Salomon Legare, le beau-frère de Burden, les gagna de vitesse en achetant de nombreux terrains sur l'île et en reprenant le projet à son compte. Son titre de propriété montre que, le 13 juillet 1837, il acquit 60 hectares qui jouxtaient la rivière Appapoola au nord et la rivière Stono. Dans un document daté du 1^{er} janvier 1838, Legare certifia que neuf personnes s'engageaient à promouvoir le développement du futur village : lui-même, Horace Walpole, Joseph L. Stevens, Kinsey Burden et son fils, J.C.W. Legare, Elizabeth C. Flud (la fille de Burden), J.L. Walpole et D. Whaley. Ils retiraient des loyers annuels de 25 dollars par lot d'une trentaine d'ares. Dans un délai de trois ans, les locataires de ces lots pouvaient les racheter pour 300 dollars pièce à condition d'en acquérir au moins cinq et d'avoir toujours acquitté correctement leurs locations. Salomon Legare concéda un droit de passage sur ses champs de coton pour que les gens puissent accéder à un débarcadère sur la rivière Stono. Pour éviter que ce droit de passage ne se transforme en boulevard entre John Island et Charleston et ne finisse par tomber dans le domaine public, Legare refusa de le rendre permanent et n'autorisa son usage qu'entre le 10 mai et le 10 novembre. Ceux qui contrevenaient à ce règlement étaient passibles d'une amende de dix dollars. Legare n'expliqua jamais pourquoi son interdiction se focalisait sur cette période. Il promit d'ouvrir une douzaine d'accès entre le village et ses champs pour empêcher le bétail de brouter sur son terrain.

Afin de décourager un trop grand va-et-vient sur sa propriété, il interdit aux saisonniers des champs de rendre visite à ses gens de maison sans sa permission. Ceux qui possédaient une maison avaient l'obligation de contribuer à l'entretien du débarcadère. Ces règles firent l'objet de documents officiels signés en bonne et due forme et appliquées pendant les vingt-six années d'existence du village. Legare attachait plus d'importance à ce que les nouveaux arrivants souscrivent aux engagements concernant son débarcadère, que de savoir qui avait acheté quoi. Il est donc très difficile de reconstituer la répartition de la population du village sur le terrain qu'elle occupait vraiment. Ce qui subsiste de l'infrastructure du débarcadère indique qu'il était solide et de vaste dimension. Beaucoup de ces nouveaux propriétaires achetaient cinq lotissements à la fois dans l'intention de les répartir entre leurs enfants et petits-enfants. Aussi longtemps que ces descendants payaient leurs taxes, personne ne s'inquiétait de savoir si des actes authentiques légalisaient la répartition des lots au sein d'une même famille.

D'après les historiens William et Jane Pease, les principaux membres de l'Eglise presbytérienne de John's Island, en l'occurrence Thomas et Salomon Legare, Horace Walpole et J.C.W. Legare appartenaient à l'élite de l'intelligentsia de la Caroline du Sud. Portia Ashe Burden, la fille de Kinsey, épousa Charles Trenholm en octobre 1835. En cadeau de mariage, ses parents lui donnèrent la plantation de 300 hectares qu'ils avaient reçue lors de leur mariage. Cette famille passa de nombreux étés à Legareville. Un jour, Portia monta dans une barque pour avoir du recul afin de faire quelques croquis du village. Ce sont les seules images qui en restent. Se basant sur ses croquis, elle brossa deux toiles qui existent toujours. Richard Bryan, un artiste de John's Island, en exécuta une copie grand format qui appartient désormais à la Société historique de Caroline du Sud. Edgar Walpole, un descendant du frère de Portia, offrit les originaux au musée Abby Aldrich Rockefeller à Williamsburg. La famille Burden partageait elle aussi son temps entre Charleston et John's Island. Les 22 maisons de Legareville

comprenaient une église épiscopale, une église presbytérienne et une école. Le Dr. Evan Fripp et Martha Walpole s'y marièrent le 23 mars 1861. Ce fut le dernier mariage célébré à Legareville. Le Dr. Fripp s'enrôla dans les Stono Scouts avec le rang de troisième lieutenant. Cette compagnie était chargée de patrouiller dans l'île et de la défendre. Charles Trenholm, le fils de Portia, y servit comme simple soldat. Lors de l'évacuation de John's Island, Portia et son époux tombèrent malades tandis qu'ils faisaient route vers Spartansburg. Charles décéda, mais Portia réussit à se rétablir.

LA GUERRE

Dès le début du conflit, Charleston devint une des principales cibles de la marine fédérale. Le président Abraham Lincoln déclara le blocus des côtes confédérées et son secrétaire à la Marine, Gideon Welles, envoya tous les navires qu'il pouvait acheter ou faire construire pour le renforcer. Quant au Sud, il dépendait de l'Europe pour son armement, ses vêtements, son approvisionnement et pour toutes les choses nécessaires à la poursuite d'une guerre. Wilmington (Caroline du Nord) et Charleston étaient les meilleurs ports où les navires pouvaient importer des fournitures. Les forceurs de blocus se glissaient dans ces ports pendant la nuit avec leurs cargaisons. En mai 1862, le capitaine John Marchand commandait l'escadre fédérale qui s'interposait devant Charleston. Il écrivit que 3.011 esclaves en fuite avaient demandé sa protection et qu'il devait trouver un endroit pour les y installer. Le village inoccupé de Legareville faisait tout à fait l'affaire pour ces Noirs mais aussi pour le personnel de santé et les blessés et les malades des forces navales et terrestres.

En avril 1863, Charleston résista à une violente attaque navale comprenant 24 navires de haut bord en bois, les cuirassés *New Ironsides* et *Wabash* ainsi que six cuirassés de la classe du *Monitor*. Le *New Ironsides* était le plus puissant navire de l'époque avec ses quatorze pièces de onze pouces. Seize vapeurs et 8 schooners avaient croché leurs ancres dans la rivière Stono et 5.000 hommes occupaient les îles avoisinantes. Après son échec devant Charleston, l'amiral Samuel DuPont fut remplacé par l'amiral John Dahlgren à la tête de l'escadre de l'Atlantique Sud chargée de bloquer Charleston. Celui-ci ne réussit pas mieux que son prédécesseur car des champs de mines explosives, dont certaines venaient d'Europe, défendaient les approches de Charleston.¹ John's Island et Legareville prirent donc de l'importance dans le cadre de la pression des Yankees sur Charleston. Ils désiraient s'emparer de Legareville non seulement pour s'y procurer du bois de construction pour leurs troupes stationnées sur les autres îles, mais aussi parce que John's Island possédait un solide débarcadère.

Cette île s'inscrivait également dans la stratégie générale nordiste. Le major général Truman Seymour, qui commandait le département fédéral du Sud, l'explique dans son memorandum du 31 octobre 1863 : « *La Confédération se compose de la Virginie, des deux Carolines, de la Géorgie et de l'Alabama qui forment une ligne de Richmond à Mobile. A l'origine, il y avait trois grands axes de communication entre ces Etats, mais la Confédération a perdu l'un d'eux à la suite de notre occupation de Chattanooga et les deux autres n'ont donc que plus de valeur. Si nous pouvions les contrôler, nous paralyserions gravement les Confédérés. (...) Ces deux routes se rapprochent de très près de la côte atlantique entre Charleston et Savannah (...). L'envoi d'une force en direction de la route Savannah-Charleston (...) apparaîtrait comme une manœuvre de*

¹ En fait les Confédérés n'importèrent jamais des mines marines, mais ils acquirent, en Europe, du matériel électrique et des composants chimiques pour fabriquer leurs propres mines sur place. (NDLT)

notre part visant à attaquer l'une de ces deux villes (...). Quarante ou cinquante mille hommes pourraient entreprendre un tel mouvement, suivis rapidement par d'autres troupes pour les renforcer. Nos armées pourraient détacher un tel contingent dès que l'hiver mettra un terme aux opérations actives (...). L'armée de Lee et peut-être même une partie de celle de Bragg seraient immédiatement retirées du front pour assurer la protection permanente de ces vitales lignes de communication ».

Le *Harper's Weekly* du 28 mars avait publié une carte de la région en question, qui traçait l'emplacement de ces lignes ferroviaires. Le 29 décembre, John A. Seddon, le ministre confédéré de la Guerre, éprouvait des inquiétudes à propos de ces chemins de fer et il s'en exprima auprès du général P.G.T. Beauregard. « *Nous considérons avec beaucoup d'appréhension les rumeurs selon lesquelles vous envisageriez de replier une partie de votre ligne sur la voie ferrée. J'aimerais savoir si vous comptez réellement effectuer un tel mouvement et ce qu'il en résulterait. Je vous demande donc de me confirmer que j'ai mal interprété votre projet* ».

Le « full » général Beauregard, qui avait installé son quartier général dans la demeure des Aiken-Rhett à Charleston, commandait le département incluant la Géorgie, la Caroline du Sud et la Floride. Récemment arrivé de Virginie avec sa brigade, le général Henry Wise se trouvait à la tête du 6^e district militaire - la paroisse St. Andrews - et tenait ses quartiers à Adams Run d'où il dominait les îles côtières. Le 2^e district militaire échut en 1863 au brigadier général Beverly H. Robertson qui avait pris position près du pont de la voie ferrée d'Ashepool. Son rôle était de protéger le centre de la zone côtière. En juin 1863, les Confédérés disposaient de quatre compagnies à Church Flats (l'une d'elles était en charge de batteries lourdes) et d'un régiment de cavalerie à Rockville. Sur John's Island, le major John Jenkins commandait à deux compagnies montées, une section de la Washington Artillery et les Stono Scouts du capitaine John B.L. Walpole. Les Fédéraux envoyèrent une compagnie à Legareville pour faire cesser les tirs qui harcelaient les navires de guerre et pour loger leurs soldats. Pour construire des abris sur les autres îles, ceux-ci en étaient réduits à devoir voler du bois. Les scouts du capitaine Walpole apprirent que l'ennemi avait mis en pièces toutes les maisons de Legareville pour en retirer leurs structures en bois.

En décembre de la même année, les Confédérés essayèrent de détruire les steamers *Pawnee* et *Marblehead* qui mouillaient dans la rivière Stono, près de Legareville. Tandis que la cavalerie du major Jenkins tâtait les lieux, 480 soldats virginiens marchèrent sur la rivière. Le *Marblehead* aurait appareillé avant leur arrivée si le *Pawnee* et une autre canonnière n'étaient pas arrivés en renfort. Les Confédérés se dirigèrent vers les 150 soldats ennemis qui campaient près de Legareville. Les canonnières les forcèrent à se replier et à abandonner deux canons howitzers. Les Fédéraux ne réussirent pas à braquer leurs puissants howitzers de 1.600 livres sur l'une des embarcations confédérées, mais fracassèrent tout de même les roues de leurs deux canons. A l'aide de cordes et de sangles, les Rebelles tentèrent, mais en vain, de récupérer leurs pièces à la faveur de la nuit. Beauregard, finalement, leur ordonna de les abandonner pour ne pas risquer inutilement la vie d'hommes qui seraient plus utiles à la défense de John's Island et de la voie ferrée à Bees Ferry. Les Fédéraux installèrent les deux howitzers rebelles à bord d'un de leurs navires².

Le brigadier général Robertson occupait une position défensive à Adams Run. Quand il fut question de lui adjoindre le major Jenkins, il émit l'opinion que l'homme était sûr de lui et possédait un excellent jugement. Quoiqu'il considérât Jenkins comme un

² La perte de ces deux howitzers est décrite par Warren Ripley dans son « *Siege Train* ».

ambitieux dédaignant les affectations subalternes, le congressiste William Porcher Miles conseilla néanmoins à Beauregard de le conserver auprès de lui parce qu'il connaissait bien la région. Quand le capitaine Walpole annonça au général Wise la prochaine dissolution de ses Stono Scouts et leur envoi en Virginie, Wise protesta qu'il ne lui resterait que deux régiments de fantassins pour accomplir les missions généralement imparties à l'infanterie et à l'artillerie lourde et effectuer des patrouilles et des rondes de garde sur toute la zone de la rivière Stono incluant les îles Johns, Edisto et Wadmalaw. Apparemment, Wise conserva ses Stono Scouts jusqu'à leur dissolution à Smithfield (Caroline du Nord), en 1865.

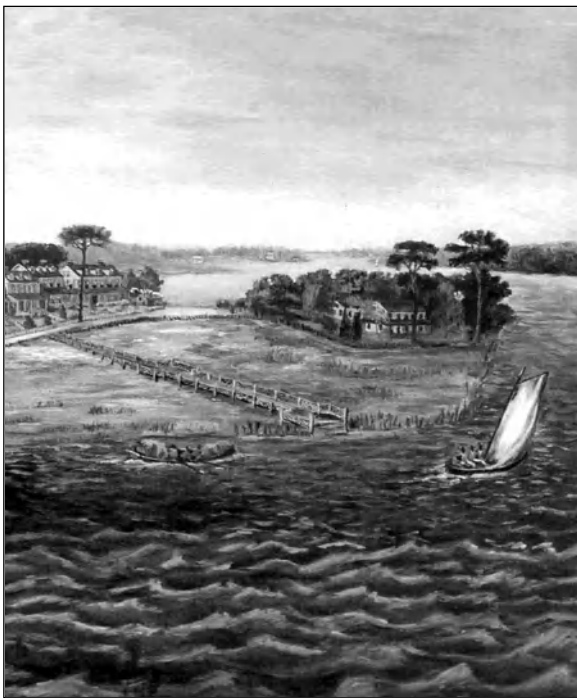
En juillet 1864, les Fédéraux attaquèrent Charleston, avec leur marine et leurs forces terrestres. Le brigadier général John P. Hatch et 4.000 hommes entassés dans des chaloupes débarquèrent sur le wharf de Legareville. Mille hommes supplémentaires les suivirent peu après. Parmi eux figurait un corps du génie dont la mission était d'atteindre Rantowles, sur la côte, et d'y saboter les ponts de la voie ferrée reliant Charleston à Savannah. Supportant mal la forte chaleur, le contingent du général Hatch ne progressa pas très vite. Il parcourut neuf kilomètres avant de se heurter aux Confédérés au cours de la bataille de Bloody Ridge ou Waterloo. Le brigadier général Robertson venait d'Adams Run avec quatre régiments, un bataillon de Géorgiens et deux batteries d'artillerie. La plupart d'entre eux avaient rejoint les lieux dans des trains de passagers. Les 3.300 hommes du 4^e régiment de cavalerie de Géorgie arrivèrent donc à pied. Le président Jefferson Davis ordonna au général James Chesnut³ de renforcer James Island parce que le major Jenkins avait convaincu le général Robertson que l'ennemi chercherait à s'emparer de James Island par l'arrière. Le 9 juillet, les Confédérés repoussèrent Hatch qui perdit une centaine de ses hommes, malgré le support de deux cuirassés de la classe du *Monitor* et de quelques canonnières en bois. Quand l'amiral John Dahlgren mit le pied sur John's Island, il ne put s'empêcher de grommeler « *Je suis tout à fait dégoûté* ». Si Hatch avait remporté l'engagement et saboté la voie ferrée, Charleston serait tombée presque toute seule. Les troupes de Hatch embarquèrent sur des steamers appontés au débarcadère de Legareville, mais qui ne quittèrent pas leur mouillage. Sur ces entrefaites, le général Robertson avait regagné Adams Run pour en ramener des munitions et du matériel de camp ainsi que les Stono scouts dont la connaissance des lieux lui était indispensable.

Le 21 août 1864, le major John Jenkins relata à son supérieur : « *Cette nuit, à 9 heures, j'ai fait incendier Legareville. Tous les immeubles s'embrasèrent presque en même temps et, en quelques minutes, ils ne furent plus qu'une seule torche. La batterie plantée sur Horse Island nous canarda une dernière fois avant que nous ne quittions les lieux. Longtemps après, cette batterie et une canonnière recommencèrent à ouvrir le feu. Leurs projectiles arrosèrent le village et les alentours de Legareville jusqu'à Bryan's Place, quelque 4,5 kilomètres plus loin. L'ennemi tira 15 ou 20 obus qui ne nous causèrent aucun dégât. Lorsqu'on nous donna l'ordre de détruire le village, les Stono Scouts, qui y possédaient des biens, aidèrent le détachement du capitaine Tillman H. Clark dans cette tâche. Seize des Stono Scouts boutèrent le feu à leur propre demeure. Aujourd'hui, après seize mois de services sur cet avant-poste, j'ai transmis mon commandement au capitaine Parker et j'ai réintégré mon régiment avec beaucoup d'amertume. Ma dernière mission sur cette île avait été d'accomplir mon devoir en*

³ James Chesnut était l'époux de la célèbre chroniqueuse Mary Chesnut dont les mémoires sont une mine de renseignements sur l'entourage du président Davis pendant la guerre et sur les événements en Caroline du Sud. Riche planteur, ancien sénateur au Congrès fédéral et membre de la Chambre sud-carolinienne, il commanda les réserves de l'Etat à partir du 23 avril 1864 avec le rang de brigadier général. (NDLT)

ordonnant la destruction des biens appartenant à mes propres hommes, à leurs familles et à leurs amis et de participer personnellement à l'incendie de leur village. La seule chose qui me console est de savoir que tous ces biens servaient à l'ennemi qui se les appropriait pour s'installer confortablement dans l'île. De toute façon, les propriétaires de ces biens les auraient perdus. Cinq schooners, deux bricks et une canonnière mouillent actuellement dans les rivières Stono et Folly. Une autre canonnière patrouille dans la rivière North Edisto ».

Après la guerre, les familles qui avaient vécu sur John's Island eurent beaucoup de difficulté pour récupérer ce qui restait de leurs maisons. Ceux qui le purent ne retrouvèrent que des demeures et des plantations ravagées. La marche à la mer du général William T. Sherman détruisit les voies ferrées et leurs ponts, la plupart du temps irrémédiablement. Le peuple devait donc circuler en diligence sur des routes endommagées par les bombardements. Un officier des forces navales déclara que le trajet que sa famille effectua pour se rendre à Augusta (Géorgie) fut le pire de tous ceux qu'elle avait entrepris au cours du conflit. Beaucoup de femmes, comme Portia Trenholm, perdirent leur fils et leur mari et elles n'avaient plus assez d'argent pour reconstruire Legareville. Aujourd'hui, il reste peu de chose de ce village. S'y rendre par marée haute ne révèle rien. A marée basse, on peut encore apercevoir les piliers du débarcadère et un muret qui émerge de l'herbe marécageuse, c'est tout ce qui subsiste du « joli petit village » que ses habitants incendièrent en août 1864.



Ci-dessus, le débarcadère de Legareville (partie d'une peinture de Richard Bryan d'après une toile originale réalisée en 1835 par Portia Ashe Burden Trenholm) (collection de la South Carolina Historical Society)

A droite, les ruines d'une maison de Legareville photographiée par John Bennett en 1920 (collection de la South Carolina Historical Society)