

L'AFFAIRE DU NASHVILLE



US Naval Historical Center

Par John Bennett

Adaptation en français par Gérard Hawkins et Dominique De Cleer

Cet article est paru en avril 2001 dans 'Crossfire', le journal de l'American Civil War Round Table UK, et est reproduit avec l'aimable autorisation de cette association

L'incident du *Trent* et l'affaire du *Nashville* sont deux exemples de la manière dont la guerre civile américaine a impacté la Grande-Bretagne. Bien que moins connu que l'incident du *Trent*, durant lequel les commissaires confédérés James M. Mason et John Slidell - en route pour l'Europe - sont arrêtés à bord d'un navire à vapeur britannique dans les Antilles, l'affaire du *Nashville* dans laquelle un croiseur confédéré en renflouement dans un port anglais est bloqué par un navire de guerre fédéral, a néanmoins suscité beaucoup d'excitation et d'agitation.

Construit en 1853, initialement comme un vapeur rapide pour acheminer les passagers de New York à Charleston, le *Nashville*, un navire à aubes de 1 220 tonnes, est saisi par les Confédérés au début de la guerre. Transformé en raider de commerce, il est rebaptisé CSS *Nashville*, avec un équipage de 40 officiers et matelots. Il n'est que légèrement armé de deux canons de 6 livres, ses ponts ne pouvant supporter le poids d'un armement plus lourd. A l'origine, il était prévu que ce navire transporterait MM. Mason et Slidell en Europe, mais suite à un changement de plan, ces derniers embarquèrent sur un autre bateau.

Le 26 octobre 1861, sous le commandement du lieutenant Robert B. Pegram de la marine des Etats confédérés qui par le passé avait servi dans la marine fédérale, le *Nashville* force le blocus de Charleston et, après s'être réapprovisionné en charbon aux

Bermudes, navigue vers l'Angleterre où les Confédérés espèrent pouvoir faire procéder à des travaux de renforcement afin de le transformer en navire de guerre.¹

Alors qu'il fait route au départ du Havre pour New York, près de l'entrée de la Manche, le *Nashville* capture et incendie le *Harvey Birch*, le premier navire marchand nordiste à être arraisonné par un raider de commerce confédéré dans l'Atlantique nord. Le 21 novembre, il arrive à Southampton. En plus de l'équipage de l'infortuné *Harvey Birch*, il a également comme passagers des officiers de réserve qui serviront à bord des navires construits en Angleterre pour le compte de la marine confédérée (le *Florida* et l'*Alabama*) ainsi que le colonel John L. Peyton, CSA, l'agent officiel des acquisitions pour la Caroline du Nord.²

Le *Nashville* est le premier navire confédéré à faire escale dans un port européen et son allure fait sensation. *The Times* rapporte : *Une grande excitation a été générée ici par l'arrivée dans nos eaux, ce matin, d'un vapeur de guerre battant le pavillon des Etats confédérés d'Amérique, qui se trouve maintenant confortablement accosté dans le bassin anti-marée extérieur. Il a remonté le fleuve vers huit heures et s'est ancré à l'embouchure de la rivière Itchin, le drapeau confédéré flottant au sommet de son mât principal et un fanion au centre de celui-ci. Peu de temps après, des hommes ont débarqué sur les docks ; ils se sont révélés être l'équipage d'un navire marchand américain, le 'Harvey Birch', qui a été capturé et brûlé mardi matin près de l'entrée de la Manche.*³

L'arrivée du *Nashville* engendre également une correspondance diplomatique enflammée entre Charles Francis Adams, ministre des Etats-Unis à Londres et lord John Russell du *Foreign Office*. Celle-ci porte sur le statut précis et les droits maritimes d'un navire qu'Adams considère comme un vulgaire corsaire. Cette question singulière est toutefois précipitamment évincée par une crise nouvelle et plus pressante, lorsque le 27 novembre, la nouvelle de l'incident du *Trent* parvient à Londres, générant une vague de sentiments anti Nordistes et pro-Sudistes, et conduisant la Grande-Bretagne au bord de la guerre avec les Etats-Unis.

Le *Nashville* avait été gravement endommagé par les tempêtes de l'Atlantique et, le 5 décembre il entre en cale sèche pour y faire réparer les avaries subies. Néanmoins, son commandant se rend vite compte que la proclamation de neutralité de la Grande-Bretagne signifie qu'il n'est pas question de renforcer la capacité militaire de son bâtiment.⁴ D'autres problèmes surgissent également : une tentative nocturne de bouler le feu au navire est déjouée ; de plus, plusieurs membres de l'équipage ont purement et simplement déserté.

Le 8 janvier 1862, les dommages au *Nashville* sont réparés et le navire est prêt à lever l'ancre quand la situation change dramatiquement avec l'apparition à Southampton de l'USS *Tuscarora*, une des nouvelles corvettes à hélice construites pour la marine fédérale, avec à son bord un contingent de 200 hommes et officiers, et un

¹ Bien que les chantiers de construction navale et de renflouement de la Confédération fussent très limités, les véritables raisons de la visite du *Nashville* demeurent incertaines. *The Times* mentionne que le navire était en « service spécial », peut-être pour tester la neutralité de la Grande-Bretagne ou montrer que la Confédération possédait une marine de haute mer.

² La Caroline du Nord était l'un des nombreux Etats confédérés qui envoyaient des agents en Angleterre pour acheter des armes et des équipements pour leurs troupes.

³ *The Times* du 22 novembre 1861. Le « sommet » du mât auquel il se réfère ici est l'extrémité de la poupe du navire ; à ce moment-là, l'enseigne aurait été le premier drapeau national confédéré, le *Stars and Bars*, et le fanion aurait eu la tête bleue avec sept étoiles et la queue rouge et blanche.

⁴ Le traitement fut équitable : deux semaines avant l'arrivée du *Nashville*, l'USS *James Adger*, un navire-sœur du *Nashville*, avait accosté à Southampton pour faire effectuer des réparations. Il fut soumis aux mêmes restrictions.

armement de neuf canons lourds. Son commandant, le *Commander*⁵ Tunis Augustus Macdonough Craven, USN, a reçu l'ordre de venger la destruction du *Harvey Birch*, sans pour autant porter atteinte à la neutralité anglaise.

The Times s'interroge sur la suite des événements. Le *Nashville* qui n'est pas de taille à se mesurer au *Tuscarora*, sera-t-il obligé de demeurer à Southampton jusqu'à la fin de la guerre ou essayera-t-il de forcer le blocus et de s'échapper ? Les deux navires, séparés d'environ un mille de distance⁶, s'observent étroitement et des rapports sur la présence suspecte d'hommes armés sur les docks de Southampton sont rédigés : ce sont des marins du *Tuscarora* qui visiblement espionnent le *Nashville*. Ce jeu du chat et de la souris durera presque un mois.

Ironiquement, *The Times* écrit qu'au moment où la crise des relations anglo-américaines résultant de l'incident du *Trent* vient d'être résolue, *la guerre entre les Etats fédéraux et confédérés est désormais à nos portes et les deux marines sont rangées côte à côte [...] dans les eaux britanniques.*⁷ Il s'agit là d'une évolution inquiétante pour le gouvernement, surtout quand une rumeur circule que le CSS *Nashville* a télégraphié à Cadix pour appeler le CSS *Sumter* à son secours. Par précaution, le navire britannique HMS *Dauntless* est envoyé à Southampton et ancré à un endroit d'où il peut observer les protagonistes. Les bâtiments HMS *Warrior* et *Trafalgar* sont eux positionnés en attente dans le détroit de Solent.

Le sentiment que la guerre civile américaine est désormais arrivée au seuil de l'Angleterre, comme le rapporte *The Times* du début du mois, est renforcé par un article paru dans un quotidien de Southampton : *Jeudi soir 23 janvier, un groupe de marins du 'Nashville' entrèrent dans le bar du magasin de bière Bell, rue French, et demandèrent des rafraîchissements qu'on leur servit. Ils restèrent quelque temps en buvant et en rigolant quand, vers neuf heures, ils furent surpris de voir entrer deux membres de l'équipage du 'Tuscarora'. Il y eut quelques échanges de conversations qui dégénérèrent bientôt. L'un des hommes du 'Nashville', agacé par une remarque d'un des Yankees, sauta de son siège et lui ôta son cigare de la bouche. Exacerbé par cette insulte, le Nordiste se mit en colère et sortit un pistolet de sa poche, frappa l'homme puis s'enfuit, suivi de son compagnon. Le propriétaire, se sentant sans doute quelque peu mal à l'aise devant la probabilité d'une bataille entre le Nord et le Sud dans son commerce, quitta les lieux. Il n'y eut pas de suite à cette affaire dont l'issue fut pratiquement aussi importante que l'une des « grandes victoires » que les Fédéraux, selon leurs propres récits, sont constamment en train de gagner.*⁸

Le 29 janvier 1862, le vapeur *La Plata* qui transporte les deux commissaires confédérés impliqués dans l'incident de *Trent*, amarre à Southampton. Alors que les officiers du *Nashville* les attendent pour leur rendre hommage, l'arrivée des deux hommes ne génère que relativement peu d'intérêt malgré leur récente notoriété.

Le lieutenant Pegram et le commandant Craven avaient tous deux été informés par le surintendant de l'amirauté de Southampton que, selon les termes du *Foreign Enlistment Act*, si des navires de guerre de deux pays belligérants se trouvaient simultanément dans un port neutre, leur départ respectif devait être espacé d'au moins 24 heures. Pour s'assurer du respect de l'application de cette loi, le HMS *Shannon*, un autre navire de guerre, entre dans les eaux de Southampton.

⁵ Capitaine de frégate (lieutenant-colonel)

⁶ 1 mille marin ou nautique = 1 852 m

⁷ *The Times*, 10 janvier 1862.

⁸ *Southampton Times*, 25 janvier 1862. Le *Bell* fut détruit lors du blitz de 1940.

La loi est sujette à des interprétations quant à savoir quel navire doit partir en premier, mais finalement, le 3 février 1862, l'attente prend fin. *Le 'Nashville' a pris la mer*, rapporte *The Times*. *Le vapeur transportant les dépêches en provenance de Jersey rapporte qu'il l'a vu dépasser le 'Tuscarora' dans le détroit de Solent, au large de Cowes. Il avait sorti ses canons et fait monter la vapeur. La frégate 'Shannon' de Sa Majesté était à proximité, également avec ses canons en position et ses chaudières sous pression, pour empêcher le 'Tuscarora' de bouger, et faire appliquer la loi des 24 heures, le 'Nashville' ayant la priorité du départ.*⁹

Un pilote de Southampton guide le *Nashville* hors du port et l'abandonne à cinq ou six milles des Needles¹⁰ ; un steamer venant de New York aperçoit le navire confédéré quelque temps plus tard. Le commandant Craven, persuadé d'une collusion des autorités britanniques, ne fait aucune tentative pour suivre son adversaire plus rapide que lui, et le *Tuscarora* se met à naviguer à la recherche du *Sumter*.

Lors de son voyage vers la Confédération, le *Nashville* capture et détruit le *Robert Gilfillan*, un autre navire marchand fédéral. Malgré cette prouesse, la carrière du navire en tant que raider de commerce est terminée. Après avoir été démantelé, il est converti en forceur de blocus, le *Thomas L. Wragg*, puis il devient brièvement le corsaire *Rattlesnake* avant d'être coulé en février 1863 par le moniteur USS *Montauk* sur la rivière Ogeechee en Géorgie.

Quels que furent ses états d'âme envers les Etats-Unis et les Etats confédérés, le gouvernement britannique est sans nul doute heureux de se débarrasser de ces visiteurs indésirables à Southampton.

Après son retour dans le Sud, le lieutenant Pegram est promu au grade de *commander*. Pendant un certain temps, il sera le commandant du CSS *Richmond*, un cuirassé de l'escadre de la James River. En 1864, il retourne en Angleterre pour se lancer dans une vaine tentative d'acheter des navires pour la Virginia Volunteer Navy Company.¹¹ Il décède en 1894. Tunis Craven ne survit pas à la guerre ; en août 1864, il commande le moniteur USS *Tecumseh* qui coule après avoir heurté une mine pendant la bataille de Mobile Bay.

L'affaire du *Nashville* constitua un incident relativement mineur dans le contexte de la guerre civile, mais elle affirma le statut belligérant des navires de guerre confédérés ainsi que la sécurité des ports étrangers neutres. Dans le cas de la Grande-Bretagne, elle illustra le bon fonctionnement du *Foreign Enlistment Act* et de la *Proclamation of Neutrality*.

* * *

Bibliographie

- Hearn C. G. : *Gray Raiders of the Sea*, 1992.
 Luraghi R. : *A History of the Confederate Navy*, 1996.
 Robinson M. : *The Confederate Privateers*, 1928.
 Spencer W. F. : *The Confederate Navy in Europe*, 1983.
 Van Doren Stern P. : *The Confederate Navy, a Pictorial History*, 1962.
 War of Rebellion: *Official Records of the Union and Confederate Navies*, series. 1, vol. 1, pp. 745-749.

⁹ *The Times*, 4 février 1862.

¹⁰ *The Needles* ("les aiguilles") est une rangée de trois monolithes de craie qui émergent de la mer à la pointe occidentale de l'île de Wight.

¹¹ En avril 1863, une marine de volontaires ou une variante de navires corsaires avait été autorisée par le Congrès confédéré.