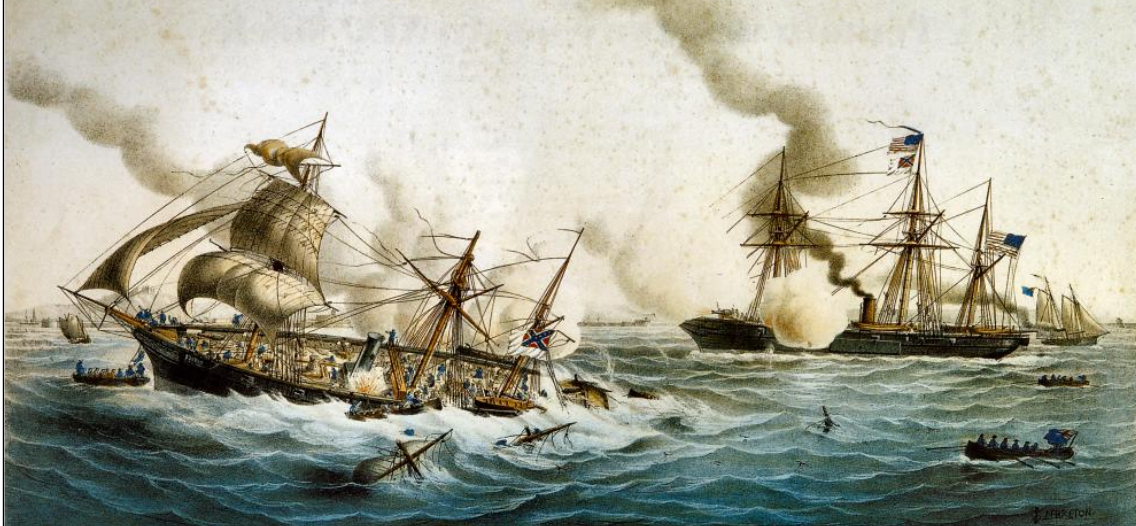


L'Affaire de Cherbourg



Toile de Louis Lebreton (1818/1864)

Par Hubert Leroy et Paul Ingouf

Située au nord du Cotentin, à l'embouchure de la Divette, dans une baie de la Manche, la ville de Cherbourg abrite un port de guerre et de commerce. Dès 1686, la cité fut fortifiée par Vauban. Elle sera pillée par les Anglais durant la guerre de Sept Ans. En 1783, sur les plans de Louis de La Coudre de La Bretonnière, Louis XVI fit entreprendre la construction d'une digue de 3 712 mètres de long qui ferme la rade. Napoléon III inaugura l'ouvrage en 1858. Cette digue, large de 200 mètres à la base et de 9 mètres au sommet, permet l'accès à la mer par deux passes à ses extrémités, entre le fort Chavagnac et le fort de l'île Pelée, elle-même rattachée au continent. La digue protège la Grande Rade qui s'étend sur 1 500 hectares. La profondeur y atteint 12 à 13 mètres. A l'ouest de la Petite Rade, protégés par la jetée du Homet, le port et l'arsenal ont été construits sous Napoléon I^{er}, dont la statue se dresse face à la mer et à l'Angleterre. Cherbourg est en fait la première région maritime de France et, en 1864, est placée sous l'autorité du vice-amiral Augustin Dupouy, 18^e préfet maritime de l'arrondissement et 34^e marin commandant la place forte de Cherbourg depuis la nomination à ce poste créé en 1784, de La Bretonnière.

Le 11 juin 1864 vers 12 heures 15, le capitaine de vaisseau¹ Jérôme Penhoat, commandant² de la frégate cuirassée *La Couronne*, un navire stationnaire, allait entamer son déjeuner que lui avait apporté un steward, lorsque l'officier de quart vint l'informer de l'arrivée en rade d'un bâtiment battant pavillon des Etats confédérés d'Amérique. Penhoat envoya immédiatement un officier s'enquérir du motif de la présence de ce navire dont l'escale n'avait pas été annoncée. Dès son retour, il informa son supérieur

¹ Capitaine de vaisseau, grade équivalent à colonel. Dans la marine américaine : *Captain*.

² En français, l'officier qui commande un navire est appelé « commandant », quel que soit son grade. Nous garderons l'appellation du grade « capitaine » lorsqu'il sera suivi du nom. Lorsqu'il est fait allusion à la fonction de commandant nous garderons le terme « commandant ».

qu'il s'agissait de la corvette CSS *Alabama* commandée par le capitaine de vaisseau Raphaël Semmes qui arrivait du cap de Bonne-Espérance et qui sollicitait l'autorisation d'accéder à l'arsenal maritime afin d'y faire effectuer des réparations urgentes et de s'approvisionner en charbon. Le commandant de *La Couronne* transmit aussitôt la demande de Semmes à la préfecture maritime de Cherbourg et, dès cet instant, commencèrent de nombreux échanges télégraphiques et autres contacts entre le préfet, le vice-amiral Augustin Dupouy et le ministre de la Marine à Paris, le comte Prosper de Chasseloup-Laubat, quant à l'attitude à adopter vis-à-vis de la demande émise par le commandant du navire sudiste. Finalement, il obtint uniquement l'assurance qu'il lui serait délivré le charbon nécessaire pour rejoindre le port confédéré le plus proche.

Construit en Angleterre pour le compte des Etats confédérés, le croiseur *Alabama* est gréé en trois-mâts barque. Il est propulsé par une machine à vapeur d'une puissance totale de 300 chevaux, ce qui lui permet d'atteindre une vitesse de 13 nœuds, soit environ 20 kilomètres à l'heure. Il a la capacité d'embarquer 360 tonnes de charbon pour une consommation quotidienne de 16 tonneaux. De forme fine et élégante, il possède une cheminée qui n'émerge que de quelques pieds au-dessus du tillac. Tous ses cordages jusqu'au gréement sont peints en noir, si bien qu'à une certaine distance, la silhouette du navire se détache à peine sur l'eau. L'équipage est composé de 137 hommes, dont 26 officiers et sous-officiers. Le coût du navire, coque, machines, gréement et armement compris est de 250 000 dollars.

Dans la matinée du 29 juillet 1862, sous prétexte de faire des essais en mer, l'*Alabama* quitta le fleuve Mersey à Liverpool sous le nom d'*Enrica*. Il s'en fallut de peu pour que le navire soit saisi à la demande du représentant des Etats du Nord. Les autorités n'arrivèrent que pour le voir disparaître à l'embouchure de la rivière. Puisqu'aucune arme n'avait été placée à bord et qu'une joyeuse compagnie avait été embarquée, les autorités attendaient sans inquiétude le retour du « fugitif ». Lorsque l'*Alabama* se trouva suffisamment éloigné, les invités furent priés de prendre place à bord d'une chaloupe qui les reconduisit à terre et le navire gagna les Açores. Il y fut rejoint le 18 août par l'*Agrippina*, sur lequel les officiers avaient embarqué clandestinement à Londres et à Liverpool. Avaient également été amenés à bord les canons, les armes et les vivres dont avait besoin l'*Alabama*. Le capitaine Semmes prit le commandement du bâtiment. Le 20 août, le croiseur quitta la rade de Porto Praya avec un équipage exclusivement anglais. Au large, Semmes communiqua à ses hommes les ordres reçus du gouvernement de Richmond. Il fit amener le pavillon anglais qu'il remplaça par celui des Etats confédérés.

Ce fut le commencement d'une série de croisières célèbres tant par le désastre qu'elles causèrent à la marine commerciale des Etats-Unis que par les difficultés qu'elles suscitérent lors d'escales dans les ports neutres. L'interprétation à donner aux questions de droit maritime, à la fois intéressantes, mais aussi des plus controversées, était on ne peut plus confuse. En deux ans, l'*Alabama* captura plus de 62 bâtiments de commerce, dont 49 furent brûlés et 13 relâchés sous caution. Le 11 juin 1863, il coulait la canonnière de l'Union USS *Hatteras* au large du Texas.

Les conséquences indirectes de ces croisières furent incalculables. Le transport de commerce maritime des Etats-Unis fut confié à des navires battant pavillon neutre, la plupart du temps britannique. Cette concurrence sonna le glas de la flotte marchande américaine. Les ravages causés par l'*Alabama* inspiraient une grande frayeur aux Fédéraux et, désireux d'en finir avec le corsaire, le gouvernement nordiste décréta qu'il fallait l'anéantir coûte que coûte. Cette délicate mission fut confiée au capitaine de vaisseau John A. Winslow, un ancien compagnon d'armes du capitaine Raphaël Semmes dans la marine des Etats-Unis.

Trois jours après l'arrivée de l'*Alabama* à Cherbourg, un autre bâtiment apparaissait à l'entrée de la rade, la corvette fédérale USS *Kearsage*. Celle-ci s'approcha de l'*Alabama* pour le reconnaître et se retira ensuite hors des eaux territoriales françaises pour croiser au large et ne pas être retenu, selon les lois maritimes internationales, pour une durée de vingt-quatre heures après le départ de son adversaire. Le navire du capitaine Winslow était ancré à Vlissingen (Flessingue), aux Pays-Bas, lorsque celui-ci fut prévenu, par télégramme, de l'arrivée à Cherbourg du croiseur confédéré. Le soir même, le commandant du *Kearsage* faisait parvenir au capitaine Semmes un cartel le défiant en combat. Loin de profiter des conditions de droit et de fait, qui lui auraient permis de ne pas relever le défi, le commandant de l'*Alabama* fit répondre à son ancien compagnon d'armes qu'il se ravitaillait en charbon et qu'aussitôt cette opération terminée, il sortirait au grand jour.

Le samedi 18 juin, Semmes informa l'amiral Dupouy de son intention de lever l'ancre le lendemain matin. L'équipage de l'*Alabama* fut autorisé à descendre à terre et à se rendre chez monsieur Bonfils³, représentant des Etats confédérés d'Amérique. Les hommes y déposèrent leurs effets personnels et communiquèrent l'adresse de leur famille. Les fonds du bâtiment, soit 118 000 francs en numéraire, furent remis à une banque de la ville alors que la douane consigna 20 000 dollars en lingots. Le capitaine Semmes avait dans sa cabine 45 chronomètres soigneusement entretenus. Tous provenaient de navires qu'il avait capturés. Il souhaitait les vendre à des commerçants de Cherbourg mais l'autorité maritime s'y opposa. Avant de regagner le bord, il rencontra monsieur Bonfils ; « *Comme vous*, lui dit-il, « *je suis catholique romain et ne pourrai assister demain à l'office divin ; promettez-moi d'aller à la messe et de la faire dire à notre intention* ». La promesse fut faite et scrupuleusement tenue.

Le lendemain à 7 heures, la chaudière de l'*Alabama* est sous pression, vers 9 heures 30, pavillon haut, il lève l'ancre et gagne la passe ouest. Il est escorté par la frégate *La Couronne*, chargée de faire respecter la neutralité des eaux territoriales françaises et suivi par le yacht anglais *Deerhound*. Durant tout le combat, il se tiendra avec les bateaux-pilotes cherbourgeois de Maugé et Gosselin à environ un mille⁴ nautique des adversaires. A peine la digue est-elle franchie que l'*Alabama* se dirige à toute vapeur vers le *Kearsage* qui se trouve au nord-est du cap Lévi, à environ 8 milles au large. Arrivé à portée de canon, il ouvre le feu tout en continuant d'avancer avec l'intention évidente de tenter l'abordage, mais le capitaine Winslow, qui semble avoir deviné la tactique, se dirige vers le large afin d'attirer son adversaire assez loin des eaux interdites et de l'avoir à sa discrétion. Alors, Semmes tente de manœuvrer afin de présenter à l'ennemi son côté tribord où a été concentrée toute l'artillerie. Mais le *Kearsage* déjoue cette manœuvre et vire de bord, mettant le cap à la terre, droit sur le navire sudiste. Lorsque les deux bâtiments sont à environ 200 mètres l'un de l'autre, le combat s'engage par un violent feu d'artillerie. Le *Kearsage* lâche une bordée dont les boulets atteignent presque tous leur but. Les deux navires tournent l'un autour de l'autre dans un rayon de 200 à 800 mètres afin de présenter le côté tribord, mieux armé. Ils décrivent 7 cercles et sont drossés peu à peu par le courant vers l'ouest, du côté de Landemer. Le feu de l'*Alabama* est nourri, pressé et mal dirigé. Cependant, un de ses obus atteint l'étambot du *Kearsage* mais n'explose pas. Si cette explosion s'était produite, on peut aisément imaginer la tournure qu'aurait prise le combat. Il paraît évident que le capitaine Semmes essaye de se rapprocher pour tenter l'abordage. Au contraire, conscient de sa supériorité, Winslow fuit le corps à corps et, bien protégé par la cuirasse

³ Joseph, Marie, Adolphe Bonfils, négociant, vice-consul du Brésil à Cherbourg, représentant des Etats confédérés d'Amérique.

⁴ Un mille nautique (ou mille marin) est égal à 1 852 mètres.

du navire, il prend son temps et fait tirer à coup sûr. Cet engagement se prolonge pendant environ une heure sans qu'il soit possible de savoir quel navire a l'avantage. Le *Kearsage* reçoit 28 boulets sans être sérieusement atteint ; l'*Alabama*, dont les soutes pleines protègent seulement sa machinerie, est percé à l'arrière en plusieurs endroits. Ses chaufferies sont envahies par l'eau. Un dernier obus de 130 livres reçu en enfilade brise son hélice et crée une énorme voie d'eau. Le capitaine Semmes ne peut continuer la lutte. Pour essayer de se réfugier dans les eaux françaises, il fait pousser les feux et établir les voiles. Trop tard, le *Kearsage* qui s'aperçoit de la manœuvre, dépasse et contourne son adversaire en lui envoyant une bordée qui fait tomber toute la muraille de bâbord et, se plaçant en travers, lui coupe la retraite. Perdu, l'*Alabama* va couler. Le commandant fait amener le pavillon et armer une chaloupe afin de demander du secours à son adversaire. Ensuite, il évacue les blessés dans une baleinière, charge les moins robustes dans une autre embarcation et se jette à la mer avec le reste de son équipage, essayant de fuir du côté opposé à l'ennemi. L'*Alabama* s'enfonce alors par l'arrière et coule à environ 5 milles nautiques des côtes. Le *Deerhound* demande au *Kearsage* l'autorisation de participer au sauvetage, il recueille le capitaine Semmes qui se dissimule sous un tas de voiles dans un canot avec quarante membres de son équipage. Les pilotes Maugé, Gosselin et Doucet sauvent eux aussi la vie de plusieurs combattants, ce qui leur vaudra par la suite une distinction honorifique.

Parmi les marins confédérés, 19 périrent dans le combat, 49 furent sauvés et le reste, soit 70 hommes, dont 11 blessés, fut recueilli par le *Kearsage*. Le capitaine Semmes avait fait preuve de courage face à son destin et aurait aisément pu éviter un tel désastre. En effet, si l'*Alabama* n'était pas sorti de Cherbourg, le croiseur confédéré aurait pu gagner le large sans difficulté à partir du moment où son adversaire, après avoir consommé son charbon, eut abandonné sa surveillance, soit pour rentrer à Cherbourg et se réapprovisionner en charbon, soit pour gagner un autre port neutre. Il préféra le combat pour défendre l'honneur de ce pavillon qu'il s'était engagé à servir et fit ce qu'il estima être son devoir. A 17 heures, les opérations de sauvetage terminées, le vainqueur mouilla en rade de Cherbourg. Invité à terminer ses préparatifs le 24 juin, il levait l'ancre vingt-quatre heures plus tard.

Ce combat s'était déroulé sous les yeux d'une foule immense. La population entière s'était massée sur la montagne du Roule qui domine le large. De nombreux étrangers venus pour l'inauguration du nouveau casino et qui avaient été amenés là par ce qu'on appela « un train de plaisirs », avaient rejoint les Cherbourgeois pour voir cette bataille navale. Sur la rade et dans le port, les marins grimperent dans les mâtures des navires pour suivre le combat.

Rapport officiel du capitaine Raphaël Semmes adressé à monsieur Mason, agent des Etats confédérés à Londres

Southampton, le 21 juin 1864,

Le 19 juin, j'ai quitté la rade de Cherbourg entre 9 et 10 heures du matin pour aller combattre le steamer ennemi 'Kearsage' qui mouillait au large, à une distance de 9 milles. Nous mîmes trois quarts d'heure à l'atteindre et lorsque nous fûmes à un mille de distance, j'ouvris le feu contre lui. Il répondit quelques minutes après et alors le combat s'engagea avec une grande vivacité, les deux navires décrivant un cercle et conservant entre eux une distance d'un quart à un demi-mille. Bientôt le feu devint excessivement meurtrier, les boulets et les bombes pleuvaient sur nous. En différentes parties du navire, plusieurs de nos hommes tombèrent blessés. Au bout d'une heure et

dix minutes, il nous fut démontré que notre navire allait couler. Les bombes ennemies avaient ouvert entre les ponts de larges brèches par lesquelles l'eau s'engouffrait avec violence. J'avais espéré rejoindre les côtes de France ordonnant que l'on fit force de vapeur et de voile, mais l'eau continuait de nous gagner à tel point que nos fourneaux s'étaient éteints et nous allions sombrer. J'amenai le pavillon, voulant éviter que l'on continuât de tirer sur nous et j'envoyai un canot prévenir l'ennemi de l'état dans lequel nous étions. Bien qu'une distance de six cents yards nous séparât, l'ennemi continua à tirer sur nous, même après que j'eus amené le pavillon. Plusieurs de mes hommes furent gravement blessés dans ces décharges. Il fallut alors s'occuper des blessés et des mousses qui ne savaient pas nager et que l'on fit descendre dans des chaloupes. Sur mon ordre, tous les hommes en état de tenir la mer se jetèrent à l'eau et chacun chercha à se sauver à la nage. L'ennemi ne nous envoya pas d'embarcation tant que le navire n'eût pas coulé.

Heureusement, le yacht à vapeur 'Deerhound' appartenant à un gentleman anglais, monsieur John Lancaster qui était personnellement à bord, s'avança au milieu des hommes de mon équipage qui se noyaient et recueillit à son bord un grand nombre d'officiers et d'hommes. Je fus assez heureux moi-même de me sauver à l'abri du pavillon neutre ainsi que les quarante autres. Le 'Kearsage' alors seulement envoya une ou deux de ses embarcations.

Deux bateaux pilotes français qui se trouvaient dans ces parages ont pu heureusement sauver quelques hommes. Il paraît que le navire ennemi était blindé, ce qui a pu contribuer à le préserver de nos bombes et de nos boulets. Il a néanmoins eu beaucoup à souffrir de nos boulets. Je dois dire qu'à mon bord, officiers et hommes ont fait leur devoir, bravement et dignement. Je puis ajouter que tout est perdu sauf l'honneur. Parmi les braves qui ont fait leur devoir, monsieur Kell, mon lieutenant (second) mérite une mention toute spéciale. Il a fait preuve avant l'affaire de la plus grande prévoyance et pendant le combat d'un sang-froid remarquable. Ce n'est qu'après le combat que nous avons appris que nous avions eu affaire à un navire blindé. Notre perte totale en tués et blessés est de 30, à savoir 5 tués et 21 blessés⁵ (sic).

Respectueusement vôtre,

Raphaël Semmes

Capitaine de la marine confédérée

Voici le compte-rendu de ces événements vus par madame Valérie Feuillet, amie de l'amiral Dupouy, qui assista au combat du 19 juin. Madame Feuillet avait écrit un livre intitulé *Quelques années de ma vie*⁶. C'est dans celui-ci qu'elle relate les événements :

« Nous étions allés une autre fois, mon mari et moi à une grande soirée donnée à l'amirauté par l'amiral Dupouy. La veille de la fête, l'amiral nous promena dans son canot au travers de la rade, où stoppait en ce moment le navire américain Alabama.

Sur notre désir de visiter le bateau, l'amiral envoya son aide de camp à l'Alabama, le priant d'autoriser notre visite. La demande fut accueillie avec des hurrahs, on jeta des échelles, on tira notre barque et pendant qu'elle se balançait dans le remous, nous fîmes l'escalade du navire. Deux officiers à l'œil doux, qui avaient l'air de deux frères, nous accueillirent sur le pont, ils portaient de longues capotes grises de la couleur de

⁵ Les listes de présence établies après le combat du 19 juin 1864 font état de 30 morts ou disparus (probablement noyés) et de 21 blessés.

⁶ Feuillet (Valérie), *Quelques années de ma vie* — éd. Calmann Levy, Paris – 1894, Chap. XXI, pp. 274-278.

leurs yeux. Ils témoignèrent de leur désir de nous présenter au capitaine et nous les suivîmes jusqu'à sa cabine. Le capitaine Semmes nous reçut au milieu de ses chronomètres dont il faisait collection.

C'était un petit homme sec et légèrement voûté, ayant un peu de la tournure du premier empereur. Il nous fit asseoir, nous traitant avec la plus grande courtoisie, nous offrant des gâteaux et du vin du Cap. On causa de la guerre que les deux Amériques se livraient en ce moment. Il s'anima et raconta qu'il venait d'être averti qu'un navire ennemi, le Kearsage, stationnait devant les côtes de la Hague, paraissant attendre l'Alabama au passage. Nous nous rencontrerons, dit le capitaine, et ce sera un duel à mort. Le lendemain, pendant que l'on dansait dans les salons de l'amiral, celui-ci nous prévint, mon mari et moi, très mystérieusement qu'il y aurait au point du jour un combat naval en dehors des eaux françaises, entre le Kearsage et l'Alabama. Cette nouvelle venait de parvenir à l'amirauté. Ce sera un terrible et curieux spectacle, ajouta l'amiral. Dans le cas, Madame, où vous auriez le courage d'y assister, je serais heureux de vous conduire dans mon canot jusqu'aux abords de la digue d'où vous verriez le combat. Si vous consentez, je serai sous vos fenêtres avec mon canot et mes hommes. Notre hôtel était situé sur le quai, nous consentîmes en remerciant l'amiral et nous nous préparâmes à cette étrange et dramatique expédition. Je ne me couchai point, me sentant tout enfiévrée, j'attendis dans un fauteuil l'heure du rendez-vous. Elle sonna. A ce moment même j'entendis le bruit cadencé des rames et la voix de l'amiral. Puis, le bruit de ses pas sur le pavé du quai solitaire. Il venait lui-même nous chercher. Nous descendîmes dans le canot où nous trouvâmes l'amiral Rose et l'amiral Ducrez de Villeneuve accompagnés de plusieurs officiers d'état-major. L'amiral Dupouy m'enveloppa dans ses fourrures, donna l'ordre de départ et à travers un épais brouillard dirigea notre course. Nous passâmes devant l'Alabama qui chauffait, les deux officiers qui nous avaient si bien accueillis l'avant-veille, étaient encore sur le pont et nous saluèrent au passage. Pauvre Alabama, on pavoisait ses mâts, on faisait briller les cuivres de ses sabords comme un jour de fête !

Quelques heures plus tard, il ne devait pas en rester une épave ! Comme nous arrivions sur le grand mur de la digue, le brouillard se leva et nous aperçûmes à l'horizon un point noir immobile, c'était le Kearsage qui guettait sa proie. Il était 10 heures quand le premier coup de canon fut tiré. Jusque-là les deux navires s'étaient provoqués en courant des bordées d'une grève terrible. Quand ils eurent rétréci leur cercle, ils s'arrêtèrent, se mesurèrent comme deux lutteurs, puis marchant l'un sur l'autre, échangèrent le feu de leur batterie. Un nuage noir les enveloppa et sema de plaques sombres la mer tranquille comme un lac. Des colonnes d'une fumée épaisse arrivèrent jusqu'à nous et nous cachèrent un instant les espaces. Quand elles eurent passé au-dessus de nos têtes, nous aperçûmes à nouveau les combattants, ils reprenaient haleine. Bientôt, quelques flammes, traversant les flancs du navire, nous avertirent que les canons recommençaient à tonner. Quelquefois, on entendait leur grondement formidable, quelquefois, le vent l'emportait vers d'autres plages. A travers les obscures vapeurs de la poudre, on voyait les boulets tomber à la mer, puis sortant du gouffre qu'ils avaient entrouvert, des gerbes d'écume légère s'élever au milieu des flots.

Personne ne pouvait prévoir l'issue du combat, pas un des navires ne paraissait souffrir de cette effroyable lutte, l'un et l'autre conservaient leurs mâts, leurs cheminées, leurs pavillons. Tout à coup l'Alabama frémit, on eût dit qu'un tremblement sous-marin ébranlait ses entrailles, quelques vagues gigantesques l'enveloppèrent, puis s'affaissèrent autour de lui, laissant voir à son avant un immense trou béant. L'ennemi impitoyable continuait le feu de ses batteries. L'Alabama ne répondait plus, bientôt ses

mâts, ses cheminées volèrent en éclats dans les airs. Il essaya de fuir et de gagner la côte, mais l'eau entrant dans sa chaudière arrêta sa marche. Il hissa son pavillon de détresse. Peu de temps après, nous vîmes ce malheureux navire pencher la pointe de son avant vers la mer et disparaître dans les profondeurs. Pendant cela nous essuyions nos larmes et le Kearsage rentra dans le port à la place du vaisseau vaincu.

Quelques barques françaises et anglaises s'avancèrent à toute voile pour tâcher de sauver l'équipage. Nous regagnâmes Cherbourg avec les embarcations qui ramenaient les blessés et les morts. Les malheureux blessés étaient couchés au fond des barques, recouverts par un morceau de voile. Quelquefois, un bras soulevait la toile et se dressait vers le ciel semblant reprocher à Dieu d'avoir permis ce ravage. Nous étions à peu près à la moitié de la route, quand nous aperçûmes une espèce de radeau surmonté d'une tête humaine, il s'avancait vers nous au milieu des débris du navire que la mer charriait. Nous reconnûmes bientôt que ce radeau était une cage à poules, sur laquelle un homme ou un morceau d'homme était attaché. Les deux jambes manquaient à ce cadavre qui vivait encore. C'était horrible à voir ! On s'empara du misérable et on l'étendit dans l'une des barques, mais il n'y fut pas sitôt descendu qu'il poussa un cri profond et rendit l'âme. Il nous devint impossible de supporter plus longtemps de tels spectacles, nous priâmes l'amiral de reprendre le large et nous nous séparâmes des bateaux mortuaires. Une heure après, nous remontions les escaliers du quai avec le capitaine du Kearsage, qui entrait triomphalement dans la ville, les pistolets à la ceinture et le visage noirci de poudre. »

Tribunal international de Genève

Huit ans plus tard, les habitants de Cherbourg purent lire dans la presse locale l'article suivant :

Phare de la Manche du 19 septembre 1872

Affaire de l'Alabama.

Une dépêche de Genève annonce que dans une dernière séance, à laquelle assistaient une trentaine d'invités, Monsieur le Comte Sclopis, Président du Tribunal d'Arbitrage, chargé de statuer sur l'affaire de l'Alabama, a fait connaître la décision du Tribunal. L'indemnité à payer aux Etats-Unis par l'Angleterre, est fixée à 15 millions de dollars or. Comme on le voit, l'Angleterre se tire relativement à bon marché d'une affaire, qui à diverses reprises, et pendant bien longtemps, a causé une assez vive émotion dans le monde politique des deux hémisphères. Plus d'une fois même, ce retentissant procès de l'Alabama avait menacé de prendre un caractère de casus belli entre les intéressés. Aujourd'hui, tout ce bruit se réduit à la fixation d'une indemnité que l'Angleterre payera sans trop de peine au moyen de ses excédents budgétaires.

Epilogue

Cherbourg n'a jamais oublié ce combat fratricide. Dans le vieux cimetière de la ville, non loin du carré militaire où reposent soldats, marins et aviateurs alliés des deux dernières guerres, deux simples croix et une petite obélisque de granit sont là pour le rappeler si besoin en est. Depuis ce petit enclos du souvenir, unique au monde, entouré d'une grille en fer forgé, l'œil embrasse l'espace marin depuis le cap Lévi jusqu'à la

par le vent du nord-ouest, tout le secteur où les deux navires antagonistes se livrèrent un combat à mort.

A chaque fête, le Souvenir français fleurit ces tombes comme elles l'ont été lors du *Memorial Day*. Nous n'avons plus de distinction à faire entre Nordistes et Sudistes de cette époque. Il ne reste que le souvenir d'hommes passionnés pour la cause qui était la leur et qu'un ardent sentiment incitait à servir jusqu'au sacrifice de leur vie pour le triomphe de celle-ci.

Bibliographie

Ingouf Paul, *Coulez l'Alabama*, éd. La Dépêche, 1976.

Marvel William, *The Alabama and the Kearsage*, University of North Carolina Press, 1996.

Semmes Raphaël, *Croisières de l'Alabama et du Sumter*, éd. Dentu, Paris, 1864.

Taylor John M., *Confederate Rider*, Brassey's Inc., 1994.