



*Par Francis Balace,  
professeur émérite, Université de Liège*

Dans une série d'articles publiés dans la *Revue belge d'Histoire militaire*, nous avons évoqué la part des Belges dans la guerre de Sécession, comme « conseillers techniques » des armées de l'Union, comme émigrants transformés malgré eux en « volontaires » ou encore comme membres d'unités de défense locale au service de l'Etat de Louisiane. Nous voudrions évoquer maintenant le rôle que certains d'entre eux jouèrent pendant cette guerre à bord des navires du Nord et des corsaires du Sud.

Bien que l'on ne puisse parler à leur égard de volontaires idéalistes ou d'enrôlés en masse, il semble y avoir eu de nombreux matelots belges dans l'U.S. Navy. En effet, le recours à l'élément étranger fut presque immédiat car, à l'ouverture des hostilités, la marine du Nord ne comptait que sept mille six cents hommes qui furent successivement renforcés par voie d'enrôlements volontaires, la conscription étant difficilement applicable aux gens de mer et se révélant peu efficace en pratique. L'effectif put être porté à cinquante et un mille cinq cents hommes à la fin de la guerre. Le contraste entre les deux chiffres est révélateur et madame Ella Lon<sup>1</sup> évalue l'élément étranger à la moitié ou au minimum au tiers du chiffre final, soit entre dix-sept mille et vingt-cinq mille matelots d'origine étrangère.

Quant au corps d'officiers, il resta presque entièrement composé de citoyens américains. On notera cependant un assez grand nombre de ressortissants étrangers et de *foreign-born* tout au bas de l'échelle hiérarchique, au sein des enseignes de vaisseau et des enseignes auxiliaires, volontaires de guerre. En 1864, sur un total de sept cent vingt-cinq enseignes, l'U.S. Navy comptait nonante-six allogènes, soit moins de treize pour

<sup>1</sup> Sur le rôle des étrangers dans l'U.S. Navy, voir LONN, Ella, *Foreigners in the Union Army and Navy*, in-8, Baton Rouge, Louisiana State University, 1951, pp. 614-642 & 620.

cent<sup>2</sup>. C'est parmi eux que l'on retrouve un de nos compatriotes, Edmond Parys, originaire de Bruxelles<sup>3</sup>. Sa carrière navale, commencée en mai 1862 comme second maître, fut assez mouvementée. Enseigne auxiliaire en novembre 1864, cette nomination fut cassée trois ans plus tard<sup>4</sup>, et l'on perd trace de ses services ultérieurs.

Il est impossible de donner même une approximation du nombre de Belges employés comme sous-officiers et matelots dans la marine de guerre fédérale. Après la fin du conflit, notre légation à Washington intervint à plusieurs reprises auprès du Département d'Etat pour obtenir des renseignements sur des compatriotes servant dans la *Navy* et dont on était sans nouvelles en Belgique. Les renseignements ainsi obtenus montrent que ces marins belges s'étaient enrôlés à bord de navires nordistes dans les points les plus divers du globe, de Macao à New York<sup>5</sup>. Les navires du Nord se voyaient en effet obligés de combler à chaque escale les vides creusés par la désertion au sein de leurs équipages en enrôlant des matelots débarqués, sans tenir compte de leur nationalité.

Henry Shelton Sanford, ministre des Etats-Unis à Bruxelles, dirigeait de main de maître, sous le couvert de ses fonctions diplomatiques, les activités du service secret fédéral en Europe occidentale. Déployant une activité inlassable dans les domaines les plus variés, il ne manqua pas de s'intéresser vivement aux possibilités offertes par la Belgique pour le recrutement des équipages fédéraux et, dès février 1862, il signala à ses chefs qu'il serait profitable de créer à Anvers un centre d'embauche de matelots belges, mais aussi scandinaves et allemands<sup>6</sup>.

A la fin de 1863, il proposa au Belge Louis A. Dochez, un fort peu scrupuleux agent d'émigration<sup>7</sup>, d'organiser ces recrutements maritimes. Dochez se fit tirer l'oreille : les avances de fonds seraient trop considérables alors que la désertion des matelots, une fois empochée la prime d'engagement, était impossible à éviter. En outre, les autorités fédérales entendant rester officiellement en dehors de ces opérations, il ne voulait pas risquer sa responsabilité et « être seul au revers de la médaille »<sup>8</sup>.

Sanford reprit ses projets à la faveur de la longue escale effectuée à Anvers pendant l'été et l'automne 1864 par les navires de guerre à vapeur *Niagara* et *Sacramento* de

<sup>2</sup> LONN, *op. cit.*, pp. 634 et 629-635

<sup>3</sup> *L'économiste belge*, 23 septembre 1865, pp. 206-207, publia une correspondance de Victor Faider relatant la visite du port de New York de son « jeune ami, M. Edmond Parys, de Bruxelles, lieutenant dans la marine militaire des Etats-Unis ».

<sup>4</sup> PHISTERER, Fredrick, *New York in the war of the Rebellion 1861 to 1865*, 3e éd., t. V, New York, 1912, pp. 4325 et 4379 : "Acting Master's Mate, May 8, 1862; resigned July 2, 1863; reappointed Acting Master's Mate, September 30, 1863; promoted Acting Ensign, November 22, 1864; appointment revoked, November 18, 1867.

<sup>5</sup> Il serait fastidieux de donner les références de cette correspondance abondante, que l'on trouvera aux National Archives, State Department Archives, Notes from Belgian Legation, vol. 1-2 et Notes to Belgian Legation, vol. 1. Les Belges dont on s'inquiétait étaient Jean Wagener, François Sanburn, Désiré Van Wiele, Corneille Van Lipeloy, Louis Deweert, Jean Gouls, etc.

<sup>6</sup> H.S. Sanford à W.H. Seward – privé – Bruxelles, 25 février 1862. National Archives, State Department Archives, Belgium, Dispatches, vol. 5.

<sup>7</sup> Sur Louis A. Dochez et ses recrutements d'ouvriers mineurs, puis de « volontaires » belges pour l'armée fédérale, voir notre étude *En marge de la Guerre de Sécession... Recrutements en Belgique pour les troupes fédérales 1864-1865*, in-8, Bruxelles, Centre d'Histoire Militaire, Travaux, n°6, 1969.

<sup>8</sup> L. Dochez à H.S. Sanford – Bruxelles, 5 décembre 1863. Sanford Papers (Sanford Memorial Library, Florida), 139/8 (publié dans BALACE, Francis, *La Guerre de Sécession et la Belgique. Documents d'archives américaines, 1861-1865*, in-8, Louvain-Paris, 1969, Cahiers du Centre Interuniversitaire d'Histoire Contemporaine, n° 56, doc. 139, pp. 190-192)

l'U.S. Navy. Le diplomate américain utilisa cette visite dans un but de propagande, organisant à leur bord visites et réceptions des autorités civiles et militaires belges, faisant recevoir le 23 juillet les officiers des deux navires par le Duc et la Duchesse de Brabant. A la fin de juillet 1864, près de cinquante mille personnes avaient déjà visité le *Niagara* dont les proportions colossales et l'équipage de près de six cents hommes excitaient la curiosité du public belge<sup>9</sup>. Après la guerre, Sanford se félicita du rôle joué par le *Niagara* et le *Sacramento* dans la consolidation de bonnes relations entre la Belgique et les Etats du Nord<sup>10</sup>. Il n'avait toutefois pu obtenir du roi Léopold I<sup>er</sup> une visite spéciale à la fin d'août alors qu'il effectuait une excursion en mer au large de Flessingue<sup>11</sup>.

Pour Sanford qui soutenait déjà dans l'ombre les louches trafics de Dochez, la présence du *Niagara* permettrait, à Anvers ou à Flessingue, l'établissement d'un *receiving ship*, voire même d'un dépôt et d'un centre de recrutement dans la métropole scaldéenne, ce qui permettrait l'enrôlement *de milliers des meilleurs marins du monde*. La seule crainte du diplomate fédéral était de voir le gouvernement britannique protester auprès de celui de Bruxelles contre cette violation de la neutralité belge par les navires fédéraux, mais il estimait qu'on n'y donnerait pas suite en Belgique où *le gouvernement et le peuple sont trop désireux de secouer les entraves que les quatre puissances leur ont imposées en 1831*<sup>12</sup>.

Le secrétaire d'Etat Seward transmet le plan de Sanford à son collègue de la Marine, Gideon Welles. Ce dernier qui détestait Sanford et le traitait de « perroquet » et de « chouchou de Seward », appréciait peu les efforts du diplomate pour se servir du *Niagara* à des fins de publicité personnelle<sup>13</sup>. Aussi Seward dut-il annoncer le 8 août à son subordonné que le département de la Marine considérait son projet comme « à la fois inopportun et inutile »<sup>14</sup>.

Ignorant l'opposition que ses plans rencontraient à Washington, Sanford revint à la charge le 21 juillet. Il envisageait de transformer les bouches de l'Escaut et Anvers en véritable repaire des croiseurs fédéraux chargés d'intercepter les corsaires du Sud, puisque les proclamations britannique et française de neutralité ne leur permettaient pas d'utiliser les ports de la Manche et de l'Atlantique, et que leur ravitaillement en charbon était facilement assuré en Belgique. *Comme cela a déjà été observé*, ajoutait-il, *il n'y a*

<sup>9</sup> Pour ces visites, voir les mois de juillet 1864 du *Précurseur* et de l'*Escaut*, particulièrement le n° du 29 juillet 1864, p. 3, c. 1, de cette dernière feuille ; *L'Indépendance Belge*, 23 juillet 1864, p. 2, c. 2.

<sup>10</sup> H.S. Sanford à W.H. Seward, n° 303, Bruxelles, 31 juillet 1865. National Archives, State Department Archives, Belgium, Dispatches, vol. 9 (reproduite dans les *Papers relating to Foreign Affairs – 1865*, t. III, pp. 91-92). Notons, à titre anecdotique, l'impression déplorable laissée par les officiers fédéraux qui, reçus à une séance solennelle de la Loge *La Persévérance et les Amis du Commerce Réunis*, le 7 septembre 1864, se retirèrent avec éclat plutôt que de supporter la présence d'un franc-maçon dominicain de race noire (cf. *Le Monde maçonnique*, novembre 1864, p. 410 ; *Le Bien Public*, 20 octobre 1864, p. 3).

<sup>11</sup> Voir A.D. Mann à J.P. Benjamin, n° 99, Bruxelles, 22 juillet 1864. Library of Congress, Pickett Papers, vol. 16 (BALACE, *Documents...* n° 173, pp. 232-234). Sur l'échange de politesses maritimes, le 31 août, où avait pris place le Roi, et les vaisseaux américains *Niagara* et *Sacramento*, voir *L'Etoile Belge*, 3 septembre 1864, p.1, c. 4 et de BURBURE, A., *Le centenaire de la ligne Ostende-Douvres, 1846-1946. Contributions à l'histoire des relations maritimes anglo-continrentales par paquebot...*, in-4, Anvers, 1946, p. 90.

<sup>12</sup> H.S. Sanford à W.H. Seward, n° 200, confidentiel – Bruxelles 7 juillet 1864, National Archives, State Department Archives, Belgium, Dispatches, vol. 8 (BALACE, *Documents...*, n° 168, pp. 226-227).

<sup>13</sup> Sur l'opinion de Gideon Welles sur Sanford et le *Niagara*, voir BEALE, Howard K., éd. *The diary of Gideon Welles (1861-1869), Secretary of the Navy under Lincoln and Johnson*, t. II, in-8, New York 1960, pp. 38-39 (24 et 30 mai 1864).

<sup>14</sup> W.H. Seward à H.S. Sanford, n° 140, Washington, 8 août 1864, National Archives, State Department Archives, Belgium, Instructions, vol. I (BALACE, *Documents...*, n° 175, p. 235).

*pas d'empêchement légal en Belgique à l'engagement de soldats et de marins à notre service. En plus d'un accès facile des ports de la Baltique, où l'on peut trouver les meilleurs matelots d'Europe, il y a ici de nombreux Belges employés sur les canaux, qui, pour la plupart, ont été matelots ou pêcheurs en haute mer, et qui trouvent leur métier peu rentable à cause de la concurrence des chemins de fer ; ils prendraient, je n'en doute pas, du service dans notre marine si on leur en offrait l'occasion. Si nous avions, comme déjà suggéré, un « receiving ship » sur l'Escaut (mettons à Flessingue), à bord duquel les matelots pourraient être directement envoyés et d'où ils pourraient être transférés vers nos arsenaux maritimes pour être répartis dans d'autres vaisseaux, je pense qu'une grande économie serait faite dans les primes d'engagement actuellement données aux marins et aussi dans le temps nécessaire pour procurer les équipages dont nous avons un urgent besoin<sup>15</sup>.*

Dès l'arrivée du *Niagara* à Anvers à la fin de juin 1864, la presse locale avait signalé la présence de nombreux Belges et Anversois au sein de l'équipage<sup>16</sup>. Ce navire, rejoint un temps par l'U.S.S. *Sacramento*, séjourna à Anvers jusqu'au début de décembre 1864, longue escale à peine rompue par de courtes patrouilles dans la mer du Nord et la Manche. Ambrose Dudley Mann, l'officier représentant des Etats confédérés à Bruxelles, le surveillait de près et, dès le 28 juin, dans une note de protestation adressée à Charles Rogier au sujet des opérations de Dochez, il affirmait que la présence du *Niagara* à Anvers avait pour but de compléter peut-être, par des enrôlements clandestins l'effectif de son propre équipage<sup>17</sup>.

En fait, loin d'accroître ce dernier, l'escale à Anvers provoqua une série continue de désertions. La presse relata longuement ces abandons par des groupes importants de matelots fédéraux, les désordres qu'ils causaient en ville et les interventions de la police anversoise pour les livrer aux officiers américains. Les désertions reprurent de plus belle à la fin de novembre, au moment de l'annonce du départ définitif ; des matelots volèrent même le canot de la douane belge pour tenter de passer aux Pays-Bas<sup>18</sup>.

Les vides laissés au sein de l'équipage du *Niagara* nécessitèrent l'enrôlement de nombreux Belges comme matelots, musiciens, etc... Un restaurateur anversois fut même engagé comme cuisinier des officiers<sup>19</sup>.

Les Etats du Nord procédèrent donc, en dépit de l'échec des projets de Sanford, à des recrutements maritimes sur notre sol. Il est curieux de constater que les autorités belges ne s'en inquiétèrent pas, alors qu'au même moment, la sûreté effectuait une enquête sur les enrôlements destinés à l'armée fédérale. Il est vrai que dans toutes les marines de guerre d'alors, on n'était pas très regardant quant à la nationalité des matelots. Le commandant du *Niagara* n'innovait pas puisque, en juin 1864, près de la moitié de son

<sup>15</sup> H.S. Sanford à W.H. Seward, n° 206, Bruxelles, 21 juillet 1864, *Idem*, Belgium, Dispatches, vol. 8 (BALACE, n° 171, pp. 230-231).

<sup>16</sup> *Le Précurseur*, 26 juin 1864, p. 2, c.2.

<sup>17</sup> A.D. Mann à Ch. Rogier, Bruxelles, 28 juin 1864. Archives du ministère des Affaires étrangères, Correspondance Politique, Etats-Unis, vol. 9 et dossier 68-I, copie à la Library of Congress, Pickett Papers, vol. 16 (BALACE, *Documents...*, n° 163, pp. 218-220).

<sup>18</sup> Dès la fin juin, les officiers du *Niagara* craignaient les désertions au point de ne laisser débarquer les marins qu'en groupe de six, encadrés par six marines (*L'Escaut*, 1<sup>er</sup> juillet 1864, p. 2, c. 4-5). Sur les désertions et les troubles, voir *L'Escaut* des 2, 20, 24, 27, 28 et 29 juillet, *Le Précurseur* des 30 et 31 novembre 1864. A cette dernière date, en plus des désertions du mois de juillet, quarante hommes n'avaient pas rejoint leur bord.

<sup>19</sup> *Le Précurseur*, 8 décembre 1864, p. 2, c. 3. Cet article fut reproduit par nombre de journaux belges. Le cuisinier était un certain Abts, tenancier de l'*Hôtel Rubens*.

équipage était déjà composée de ressortissants étrangers<sup>20</sup>, et qu'il ne faisait qu'imiter ce qui avait été pratiqué en Grande-Bretagne, par le Nord comme par le Sud, sur une échelle telle qu'on dut y mettre en vigueur une législation spéciale, le *Foreign Enlistment Act*.

Le rôle des étrangers dans la marine fut plus considérable encore dans les Etats du Sud<sup>21</sup>, qui durent improviser de toutes pièces leurs forces navales. Le 17 avril 1861, le président Davis avait publié une proclamation autorisant les armements en course sous pavillon confédéré et, deux jours plus tard, Lincoln avait riposté par la proclamation officielle du blocus des côtes du Sud par la marine fédérale et l'avertissement que les corsaires sudistes capturés seraient traités en pirates.

Le Sud maintint en outre en Grande-Bretagne une mission dirigée par le capitaine James D. Bulloch et chargée d'y faire construire des vaisseaux, d'abord des *raiders* rapides dont la construction présentait les mêmes caractéristiques que celles d'un navire de commerce, puis plus tard des cuirassés modernes, en tournant les dispositions de la proclamation de neutralité édictée le 14 mai 1861. Entre juin 1861 et novembre 1864, Bulloch et ses agents purent armer vingt bâtiments de tonnages divers, qui connurent un sort variable suivant les fluctuations de la politique britannique à l'endroit des belligérants américains.

Le gouvernement de Richmond considérait ces navires armés à l'étranger comme des vaisseaux réguliers et non des corsaires, mais ils n'avaient guère de Confédérés, que le pavillon et les officiers, les matelots étant recrutés çà et là, mais en majeure partie parmi les sujets britanniques<sup>22</sup>.

La confusion régna bientôt entre les véritables *privateers* et les croiseurs plus ou moins réguliers construits en Europe. L'opinion publique des Etats du Nord était particulièrement montée contre les proclamations de neutralité des gouvernements de Grande-Bretagne et de France qui n'avaient reconnu aux Sudistes l'exercice des droits de belligérance et, partant, celui d'opérer sous leur pavillon des arraisonnements et destructions en haute mer sans être taxés de piraterie.



<sup>20</sup> En juin 1864, 278 des 559 hommes de l'équipage du *Niagara* étaient étrangers (LONN, op. cit., pp. 637-639). Cet auteur ne signale pas les enrôlements à Anvers, fin 1864, mais d'autres, forts semblables au début de juin.

<sup>21</sup> Voir LONN, Ella, *Foreigners in the Confederacy*, in-8, Chapel Hill, University of North Carolina, 1940, pp. 278-310.

<sup>22</sup> Sur les constructions navales pour le Sud en Grande-Bretagne, voir BULLOCH, James D., *The Secret Service of the Confederate States in Europe or how the Confederate Cruisers were equipped*, 2<sup>e</sup> éd., New York-Londres, 2 vol., in-8, 1959 ; OWSLEY Frank L., *King Cotton Diplomacy*, 2<sup>e</sup> éd., Chicago, 1959, pp. 395-411 ; ADAMS, Ephraïm Douglass, *Great Britain and the American Civil War*, 2<sup>e</sup> éd., New York, 1958, t. II, pp. 116-122 ; STILL, William N., Jr., *Confederate Shipbuilding*, in-8, Athens, University of Georgia, 1959.





Vues panoramiques de la ville et de la rade d'Anvers en 1860 (Cartes postales fin XIX<sup>e</sup> siècle)



Marins fédéraux tels qu'on aurait pu les voir dans les rues d'Anvers en 1864. A gauche, probablement un père et son fils  
(Library of Congress)



*H.S. Sanford, ministre US à Bruxelles soutint la proposition de Louis Dochez d'organiser un recrutement pour la marine fédérale (Library of Congress)*



*Le secrétaire d'Etat US, Seward, voulait créer à Anvers une base d'où des croiseurs US pouvaient prendre en chasse ceux du Sud (Library of Congress)*



*Gideon Welles détestait Sanford et le traité de perroquet. Il refusa sa tentative d'engager des marins à Anvers (National Archives)*



*Ambrose D. Mann, le représentant de la Confédération à Bruxelles accusait Dochez de vouloir enrôler des Belges pour compléter l'équipage du Niagara (The Illustrated London News)*



*Charles Rogier, le Premier ministre belge à qui Mann adressa une lettre de protestation en rapport avec les activités de recrutement de Louis Dochez (Wikipédia)*

*Auguste Lambermont, fit publier une déclaration interdisant l'entrée des ports belges à tous les corsaires, quel que soit le pavillon qu'ils battaient (Wikipédia)*



*Dès 1861, le capitaine James Bulloch fut chargé par le gouvernement confédéré de faire construire et armer des navires en Grande-Bretagne (Wikipédia)*



*Après la perte de l'Alabama, le capitaine Raphaël Semmes visita Waterloo et prit les eaux à Spa. Jacquin affirmait qu'il était Belge et s'appelait Maes (Library of Congress)*



*Le USS Kearsarge du capitaine John A. Winslow s'échoua en entrant dans le port d'Ostende et subit de sérieuses avaries en heurtant la jetée (US Naval Historical Center)*





Arrivé fin juin 1864 à Anvers, le USS Niagara y restera en escale jusqu'au début du mois de décembre. Il y sera rejoint par le USS Sacramento, un autre navire de la marine fédérale. Dès l'arrivée du Niagara, la presse annonça qu'un nombre important de Belges et d'Anversoises faisaient partie de l'équipage. Fin juillet, cinquante mille curieux avaient visité le navire de guerre (Coll. privée) En médaillon : William B. Gould, un ancien esclave qui servit à bord du Niagara. A Anvers, il grava son nom sur une poutre de la tour de la cathédrale Notre-Dame (en arrière-plan du navire) (Coll. Wm B. Gould IV)

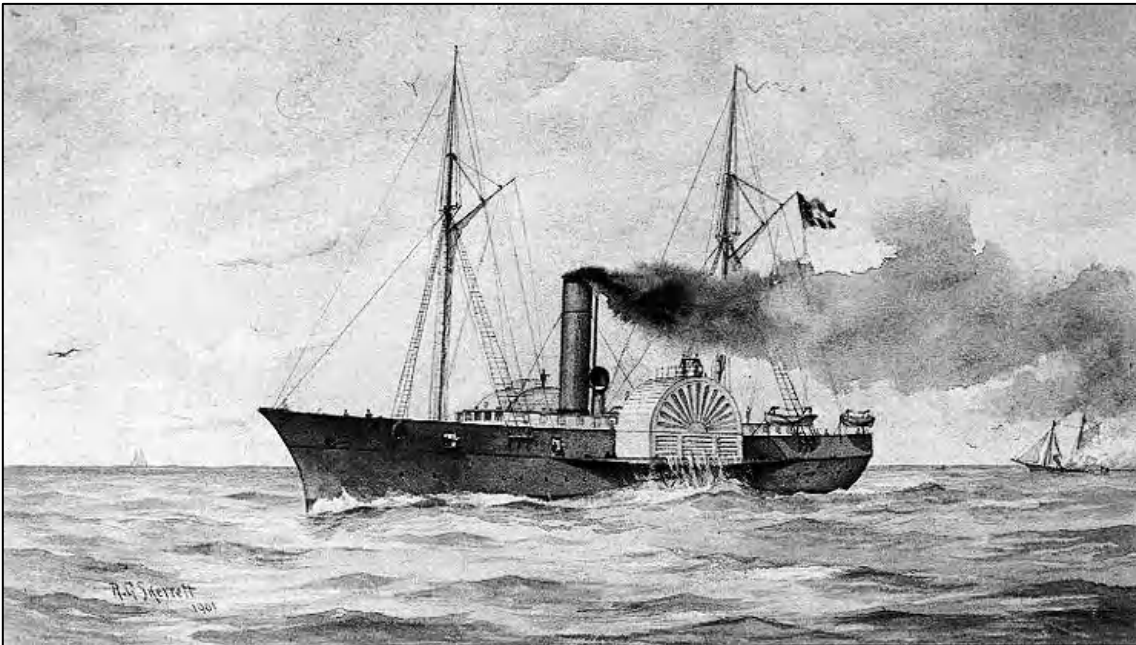


Le USS Sacramento (photographié en juillet 1865 en Irlande), avait rejoint le Niagara en escale à Anvers. (U.S. Naval Historical Center)





*En avril 1864, à la suite d'une fausse manœuvre, le USS Kearsarge s'était échoué et avait subi de graves avaries en heurtant la jetée lors de son escale à Ostende (ici à l'ancre en 1863 à Queenstown – aujourd'hui Cobh, Irlande) (Library of Congress)*



*Le CSS Nashville à bord duquel se trouvait au moins un Belge. Au début de la guerre, à Southampton en Angleterre, ses huit hommes d'équipage étaient décrits comme « misérables et perfides » (U.S. Naval Historical Society)*

N'ayant pas adhéré à la Déclaration de Paris du 16 avril 1856, les Etats-Unis n'avaient pas sanctionné l'abolition de la guerre de course. Mais cette convention diplomatique établissait également le principe de l'effectivité du blocus – ce qui était loin d'être le cas du blocus fédéral des côtes du Sud. Aussi, sans adhérer à la Déclaration, le gouvernement fédéral tenta, de mai à juillet 1861, de signer avec les puissances européennes une série de conventions bilatérales abolissant la guerre de course, et mettant ainsi hors la loi internationale les corsaires armés par les Etats confédérés, considérés par une fiction juridique comme faisant toujours partie des Etats-Unis et liés par les conventions signées par le Cabinet de Washington<sup>23</sup>.

La France et l'Angleterre subordonnèrent leur signature l'addition d'une clause stipulant que la convention ne les liait pas dans la guerre civile américaine. Les négociations échouèrent donc, tandis que le gouvernement belge, également approché, s'était refusé à prendre une telle mesure avant que ses grands voisins se fussent prononcés<sup>24</sup>.

Sanford voulait également obtenir de la Belgique une proclamation « de neutralité », interdisant aux sujets belges de prendre du service dans l'armée ou sur les croiseurs du Sud, de contribuer à armer ces derniers et leur fermant l'accès des ports belges. Il fit une démarche dans ce sens auprès de Lambertmont dans les derniers jours de juin, alors que la question de traité bilatéral n'avait pas encore obtenu de réponse du gouvernement belge. Le secrétaire général du ministre des Affaires étrangères, qui était tout disposé à publier une déclaration de neutralité, expliqua à son interlocuteur que celle-ci avait été différée devant le ressentiment provoqué dans les Etats du Nord par les proclamations franco-britanniques de neutralité qui accordaient aux Etats du Sud l'exercice des droits de belligérance. Le gouvernement belge promit de tenir compte des susceptibilités fédérales dans le document qu'il rédigerait<sup>25</sup>.

Le 22 juin déjà, le *Moniteur* avait publié une première *Déclaration à l'occasion de la guerre d'Amérique* qui rappelait les dispositions légales frappant les citoyens belges ayant par des actions hostiles non approuvées par le Gouvernement, exposé des citoyens à des représailles ou exposé l'Etat à une déclaration de guerre. Par contre, ce document laissait toute latitude, dans l'intérêt du commerce et de l'industrie, aux fournitures d'armes par des particuliers<sup>26</sup>.

Le 25, à la suite des démarches de Sanford, une nouvelle déclaration fut publiée par le *Moniteur* interdisant l'entrée des ports belges aux corsaires sous quelque pavillon que ce soit, sauf en cas de danger de mer, et avertissant les sujets belges qu'ils seraient poursuivis s'ils servaient à leur bord<sup>27</sup>. Une circulaire du ministre de la Justice, du 10 juillet,

<sup>23</sup> Voir ADAMS, Charles Francis Jr., *The negotiations of 1861 relating to the Declaration of Paris of 1856*, dans *Proceedings of the Massachusetts Historical Society*, t. XLVI, 1912, pp. 23-84; TRESCOT, W.H., *The Confederacy and the Declaration of Paris*, dans *American Historical Review*, t. XXIII, 1918, pp. 826-835.

<sup>24</sup> H.S. Sanford à W.H. Seward, n° 6, Bruxelles, 26 mai 1861 ; H.S. Sanford à W.H. Seward, n° 8, Bruxelles, 5 juin 1861 ; H.S. Sanford à W.H. Seward, n° 15, Bruxelles, 18 juillet 1861 ; H.S. Sanford à W.H. Seward, n° 16, Bruxelles, 30 juillet 1861. National Archives, State Department Archives, Belgium, Dispatches, vol. 5.

<sup>25</sup> H.S. Sanford à W.H. Seward, n° 9, Bruxelles, 22 juin 1861. National Archives, State Department Archives, Belgium, Dispatches, vol. 5 (BALACE, Documents..., n° 10, pp. 15-16).

<sup>26</sup> *Moniteur Belge*, 22 juin 1861, coupure au ministère des Affaires étrangères, dossier 69-I. Ce document reprenait les articles 84-85 du Code pénal.

<sup>27</sup> *Idem*, 25 juin 1861 (A.M.A.E., 69-I).

compléta cette mesure en invitant les autorités judiciaires à poursuivre les citoyens belges qui collaboreraient à des armements en course<sup>28</sup>.

La déclaration du 25 juin était en fait la proclamation de neutralité du gouvernement belge qui, sous prétexte de donner satisfaction à Sanford, suivait les proclamations déjà publiées en Grande-Bretagne, en France, en Espagne et aux Pays-Bas. Mais notre gouvernement prit soin de se borner à une simple mesure d'exécution, ce qui lui permettait de n'utiliser dans ce document aucune référence à une neutralité entre parties *belligérantes* ou *contendantes*, ne donnant ainsi aucune prise à d'éventuelles critiques des Etats du Nord<sup>29</sup>.

En fait, en inspirant cette déclaration du 25 juin, Sanford avait fait du mieux l'ennemi du bien, car la Belgique fermait ses ports aux corsaires du Sud mais aussi à ceux qu'emploierait éventuellement le Nord. Aussi fit-il une nouvelle démarche auprès de Lambermont pour réserver à son gouvernement, qui n'avait jamais ratifié la Déclaration de Paris, le droit d'utiliser des corsaires. Lambermont dut probablement penser qu'il y avait là une certaine mauvaise foi, alors que les négociations pour la convention belgo-américaine en prohibant l'usage, étaient toujours en cours<sup>30</sup>.

Il est extrêmement difficile de préciser le nombre de Belges qui prirent du service dans la marine de guerre ou à bord des corsaires du Sud. Un petit dossier relatif à ce problème avait été remis jadis à Albert de Burbure, l'infatigable historien de notre expansion maritime, par un marin anversoise qui s'était engagé à La Nouvelle-Orléans dans la flotte sudiste. Les recherches effectuées à notre demande par madame de Burbure dans les papiers laissés par son mari n'ont malheureusement pas permis de retrouver ces documents précieux.

Le nombre de marins belges aurait été fort élevé au sein des équipages des corsaires confédérés, si l'on en croit de Burbure, qui attribue même au souci de ne pas combattre des compatriotes, l'enrôlement de Louis F. Fix, ancien officier de marine, dans l'infanterie fédérale<sup>31</sup>. C'est là, à notre sens, une exagération manifeste. Seuls quelques rôles d'équipage de la marine confédérée ont été conservés, mais les noms à consonance néerlandaise ou romane y sont excessivement rares, noyés dans plus de nonante-cinq pour cent de patronymes d'origine anglo-saxonne<sup>32</sup>. En outre, le lieu de naissance n'étant pas indiqué, rien ne permet d'affirmer que ces noms ne sont pas ceux de marins d'origine louisianaise ou descendant des nombreux *Dutchmen* des Etats centraux de la côte est des Etats-Unis.

C'est également en se basant sur une tradition anversoise qu'Albert de Burbure affirmait la présence de nombreux matelots belges à bord de l'*Alabama*, le célèbre voilier

<sup>28</sup> *Idem*, 10 juillet 1861, (A.M.A.E., 69-I).

<sup>29</sup> BANNING, Emile, *Les origines et les phases de la neutralité belge*, éd. Par A. De Ridder, in-8, Bruxelles, 1927, pp. 120-121.

<sup>30</sup> H.S. Sanford à W.H. Seward, n° 10, Bruxelles, 2 juillet 1861. National Archives, State Department Archives, Belgium, Dispatches, vol. 5

<sup>31</sup> de BURBURE, A., *Une Anthologie de la Marine Belge*, in-8, Anvers, 1963, p. 393. Sur la carrière de Fix dans l'armée fédérale, voir notre article *Officiers Belges de l'Armée Fédérale Américaine 1861-1865*, dans *Revue Belge d'Histoire Militaire*, t. XVIII, 1969, pp. 336-347.

<sup>32</sup> Les rôles d'équipage de cinquante navires confédérés sont publiés dans les *Official Records of the Union and Confederate Navies in the War of the Rebellion*, série II, vol. 1, in-8, Washington, 1921, pp. 273-323.

corsaire construit en Grande-Bretagne pour la Confédération.<sup>33</sup> Pour tourner la législation anglaise et la proclamation de neutralité, ce bâtiment quitta clandestinement Liverpool le 29 juillet 1862 pour les Açores, où il fut rejoint par un navire britannique qui lui fournit armement, équipement et un équipage composé presque entièrement de matelots anglais. Commandé par Raphael Semmes et des officiers régulièrement commissionnés dans la marine du Sud, il causa des pertes énormes au commerce transatlantique des Etats du Nord avant d'être coulé au large de Cherbourg par l'USS *Kearsarge* le 19 juin 1864<sup>34</sup>. L'opinion nordiste en rejetait la responsabilité sur le gouvernement britannique et, en 1872, les Etats-Unis obtinrent d'une commission internationale d'arbitrage siégeant à Genève sa condamnation à quinze millions cinq cent mille dollars-or d'indemnités.

Nous n'avons pu vérifier l'affirmation d'Albert de Burbure quant à la présence de Belges au sein de l'équipage. Son effectif de cent vingt hommes maximum et généralement moins, comptait environ soixante étrangers, *principalement Anglais, avec quelques Irlandais, Danois et un Russo-Finlandais*<sup>35</sup>. Cela semble confirmé par un document du temps<sup>36</sup>.

Notons cependant que Charles Jacquin, un des hommes de main des services fédéraux en Belgique, signala à ses chefs qu'il y avait sur l'*Alabama* une cinquantaine de Belges enrôlés pour une solde mensuelle de trois cents francs. Outre la confusion possible, comme nous le verrons avec le cuirassé *Rappahannock*, Jacquin semble en avoir délibérément « remis », sans doute pour justifier ses émoluments. Il affirmait même que Semmes était en réalité un Belge des environs de Louvain, nommé Maes<sup>37</sup>. Il est vrai cependant qu'après la destruction de son navire, Raphael Semmes séjourna quelque temps en Belgique en 1864, visitant Waterloo et prenant les eaux à Spa<sup>38</sup>. Dans ses mémoires, il ne fait aucune allusion à la présence de Belges dans son équipage, mais parle de matelots *anglais, hollandais, français, italiens et espagnols*<sup>39</sup>. Nos compatriotes furent-ils confondus avec leurs voisins du Nord et du Sud ?

Dix ans plus tard, devant le tribunal de Genève réglant l'affaire de l'*Alabama*, les Etats-Unis, loin de dénoncer la présence de Belges à son bord, opposaient encore la clarté des « déclarations » belges de 1861 relatives aux corsaires à la politique laxiste du cabinet de Londres<sup>40</sup>.

Un Belge au moins, par contre, se trouvait à bord du *Nashville*, un autre célèbre corsaire sudiste qui se rendit à Southampton au début de la guerre civile, et dont l'équipage était réduit à huit hommes *misérables et perfides* au dire d'un des leurs<sup>41</sup>. Il

<sup>33</sup> de BURBURE, A., *Une Anthologie...*, loc. cit.

<sup>34</sup> Sur l'*Alabama*, voir les ouvrages précités relatifs aux constructions navales du Sud et surtout SEMMES, Raphaël, *The Confederate Raider Alabama, Selections of Memoirs of Service Afloat during the War between the States*, éd. Par Stern, Ph.V.D., in-8, Indiana University, 1962; MAYNARD, Douglas A., *Plotting the Escape of the Alabama*, dans *Journal of Southern History*, t. XX, 1954, pp. 197-209 et *Union Efforts to prevent the Escape of the Alabama*, dans *Mississippi Valley Historical Review*, t. XLI, 1954, pp. 41-60.

<sup>35</sup> LONN, Ella, *Foreigners in the Confederacy*, p. 291. Le même ouvrage, p. 292, n. 2, d'après un auteur anglais, ajoute à la majorité anglaise un Irlandais, un Portugais et un Allemand.

<sup>36</sup> Cf. la liste de l'équipage reconstituée en 1864 par l'Amirauté britannique (*Papers relating to the Alabama...*, House of Commons, 1864 ; ministère des Affaires étrangères, dossier 143).

<sup>37</sup> Ch. Jacquin à H.S. Sanford, Bruxelles, 22 juin 1864. Sanford Papers, 139/10 (BALACE, *Documents...*, n° 161, pp. 216-217). Semmes était en réalité originaire du Maryland (*Dictionary of American Biography*, t. 16, pp. 579-582).

<sup>38</sup> SEMMES, *op.cit.*, p. 400.

<sup>39</sup> *Idem*, p. 42.

<sup>40</sup> *The Case of the United States to be laid the Tribunal of Arbitration to be convened at Geneva*, U.S. Senate, 42<sup>nd</sup> Congress, 2<sup>nd</sup> Session, Senate Exhibit Doc. n° 31, n° 1478, Washington, 1872, p. 183.

<sup>41</sup> LONN, *Foreigners in the Confederacy*, p. 292, d'après les mémoires du sujet britannique Francis Dawson, qui s'embarqua sur le navire *Nashville* à Southampton. Sur ce navire, voir BULLOCH, *op. cit.*, t. I, pp. 104, 177 et 155.



est probable qu'un certain nombre de Belges servirent à bord d'autres corsaires du Sud, ceux-ci comblant habituellement les vides de leurs équipages en enrôlant des matelots, séduits par l'aventure, des navires marchands qu'ils capturaient ou coulaient. Nos nationaux étant assez nombreux à bord des navires chargés du commerce transatlantique, certains peuvent s'être engagés dans ces conditions<sup>42</sup>. Leur dépistage est d'autant plus difficile que la coutume voulait, pour des raisons évidentes, que les officiers et matelots étrangers adoptent un nom d'emprunt, américanisé, lors de l'enrôlement<sup>43</sup>.

Il semblerait également que le *Secret Service* confédéré ait, tout comme Sanford, songé à recruter à Anvers des marins au service du Sud. Le 10 avril 1864, Crawford, le consul des Etats-Unis à Anvers informa le capitaine Winslow du croiseur fédéral *Kearsarge*, de ce qu'un agent du *Rappahannock* avait engagé vingt-cinq marins de ce port pendant la journée et de leur départ pour Calais le soir même<sup>44</sup>.

Ce *Rappahannock* avait été acheté par les agents confédérés en Angleterre qui, après lui avoir donné un équipage réduit, tentèrent de l'armer complètement en France en demandant asile pour réparations dans le port de Calais. Drouyn de Lhuys, le ministre français des Affaires étrangères, accepta mais fit exercer une surveillance très active sur le navire qui, une fois armé, ne put sortir du port. Bulloch dut en conséquence licencier l'équipage de cent hommes le 31 mars 1865 et vendre le navire à un courtier anglais<sup>45</sup>.

De son côté, l'agent nordiste Jacquin signala à ses chefs en juin 1864 la présence à Louvain d'un certain Rancy, officier de marine confédéré, *bourré de billets de banque*, qui s'occupait de l'embarquement clandestin à Anvers de poudre à canon, cachée dans des tonneaux de tabac, pour les corsaires sudistes, et qui aurait fomenté un complot pour couler l'USS *Kearsarge* lors de son escale à Ostende<sup>46</sup>. De fait, une fausse manœuvre du pilote belge de ce port avait fait s'échouer le *Kearsarge* en avril 1864 et lui avait causé de très graves avaries en heurtant la jetée. Le bruit courait que le pilote avait été acheté par les Sudistes<sup>47</sup>.

Peut-être faut-il identifier ce mystérieux Rancy comme étant le lieutenant John F. Ramsey de la CS Navy, qui collabora étroitement avec Bulloch dans l'armement du futur corsaire *Shenandoah* et le recrutement de son équipage parmi les anciens marins de l'*Alabama*<sup>48</sup>. Les soupçons se précisent lorsqu'on sait que le lieutenant Ramsey fut responsable de la sortie du *Rappahannock* des eaux anglaises et de son escale à Calais

<sup>42</sup> LONN, *op. cit.*, pp. 284-297.

<sup>43</sup> *Idem*, pp. 294 et 300.

<sup>44</sup> A. Crawford au Capt Winslow. Winslow, Anvers, 10 avril 1864 (*Official Records of the ... Navies*, série I, vol. 3, pp. 13); LONN, *op. cit.*, p. 285, note 17.

<sup>45</sup> Sur le *Rappahannock*, voir BULLOCH, *op. cit.*, t. II, pp. 87, 265-270 et 282 ; SPENCER, Warren F., *Drouyn de Lhuys et les navires confédérés en France, dans Revue d'Histoire Diplomatique*, t. LXXVII, Paris, 1963, pp. 314-341, CASE, Lynn M. et SPENCER, Warren F., *The United States and France : Civil War Diplomacy*, in-8, Philadelphie, 1970, pp. 469-470, 492-493, 500-509, etc.

<sup>46</sup> A. Goodrich à W.H. Seward, n° 12, Bruxelles, 13 juin 1864 ; Ch. Jacquin à A. Goodrich, Bruxelles, 12 juin 1864, National Archives, State Department Archives, Belgium, Dispatches, vol. 8, (BALACE, *Documents...*, n° 160, pp. 215-216).

<sup>47</sup> Sur cet accident et les bruits de malveillance, voir : A. Goodrich à W.H. Seward, n° 6, Bruxelles, 22 avril 1864, A. Goodrich à W.H. Seward, n° 9, 4 mai 1864, National Archives, *idem* et le *Journal de Gand*, 18 avril 1864, p. 2, c. 2-3.

<sup>48</sup> Sur Ramsey (dont le nom a la même consonance pour une oreille francophone que Rancy), voir BULLOCH, *op. cit.*, t. II, pp. 132-140 et 187-188 et J.D. Bulloch à J.F. Ramsey, Liverpool, 8 octobre 1864 (*Official Records of the ... Navies*, série II, vol. 2, pp. 733-734).

pour y prendre un équipage<sup>49</sup>. Ramsey serait donc bien l'agent sudiste recrutant à Anvers en avril 1864. En signalant la présence sur l'*Alabama* de cinquante matelots belges engagés pour trois cents francs par mois, Jacquin ne confondait-il pas les deux navires sudistes<sup>50</sup> De toute façon, les marins recrutés à Anvers ne firent probablement aucun service actif, encore que Bulloch ait utilisé le *Rappahannock* ainsi immobilisé comme une sorte de dépôt et comme « un rendez-vous commode » pour les officiers et les hommes destinés au *Stonewall*<sup>51</sup>.

Les Etats confédérés essayèrent également de faire construire des navires de guerre en Belgique. Le secrétaire d'Etat William H. Seward fit parvenir à Sanford une lettre envoyée de Londres le 15 mars 1863 à Thomas O. Moore, le gouverneur sécessionniste de la Louisiane<sup>52</sup>, et qui avait été interceptée par les Fédéraux. Ce document laissait entendre que des *rams*, cuirassés à éperon, étaient construits pour le Sud en Belgique comme en Angleterre<sup>53</sup>.

Sanford, qui avait déjà effectué une enquête sur les possibilités des chantiers belges pour la marine fédérale<sup>54</sup>, estimait l'information fautive, les deux seuls cuirassés en construction étaient destinés à la Russie<sup>55</sup>. Notons cependant que le Dr. Charles Girard, célèbre zoologiste français et agent actif du Sud en Europe, avait contracté avec le Navy Department de Richmond pour la construction de cuirassés. Girard étant le partenaire européen de la firme Gautherin de La Nouvelle-Orléans, qui avait passé de très importantes commandes d'armes à feu et d'équipement à l'industrie liégeoise et verviétoise en automne 1861, on peut croire qu'il essaya également de faire exécuter en Belgique les cuirassés destinés au Sud<sup>56</sup>.

Les rumeurs d'armements sudistes à Anvers couraient depuis quelque temps déjà. Le consul américain à Liverpool signala en avril 1863 qu'un brick en vente à Anvers pourrait être destiné aux rebelles, sous le couvert d'une vente pour le commerce des mers de Chine<sup>57</sup>. Son propriétaire, l'armateur Servais, destinait au même trafic, suspect aux yeux

<sup>49</sup> J.F. Ramsey au Lt W.P.A. Campbell du *Rappahannock*, Calais, 24 février 1864 (*Idem*, série II, vol. 3, p. 1038:” I hereby certify that I commanded the vessel called the *Rappahannock* when she left English waters, and that she appeared off the port of Calais for no other purposes than to receive on board certain persons who were there waiting her arrival...”

<sup>50</sup> Ch. Jacquin à H.S. Sanford, Bruxelles, 25 juin 1864. Sanford Papers, 139/10 (BALACE, *Documents...* n° 161, pp. 216-217).

<sup>51</sup> BULLOCH, op. cit., t. 2, p. 267.

<sup>52</sup> Sur Thomas Overton Moore (1804-1876), planteur et gouverneur démocrate de Louisiane de 1860 à 1864, voir *Dictionary of American Biography*, t. 13, pp. 138-139.

<sup>53</sup> W.H. Seward à H.S. Sanford, n° 96, Washington, 24 mai 1863, National Archives, State Department Archives, Belgium, Instructions, vol. 1 (BALACE, *Documents...*, n° 104, p. 146).

<sup>54</sup> H.S. Sanford à W.H. Seward, n° 61, Bruxelles, 17 avril 1862. *Idem*, Belgium, Dispatches, vol. 5 (*Idem*, n° 41, p. 47).

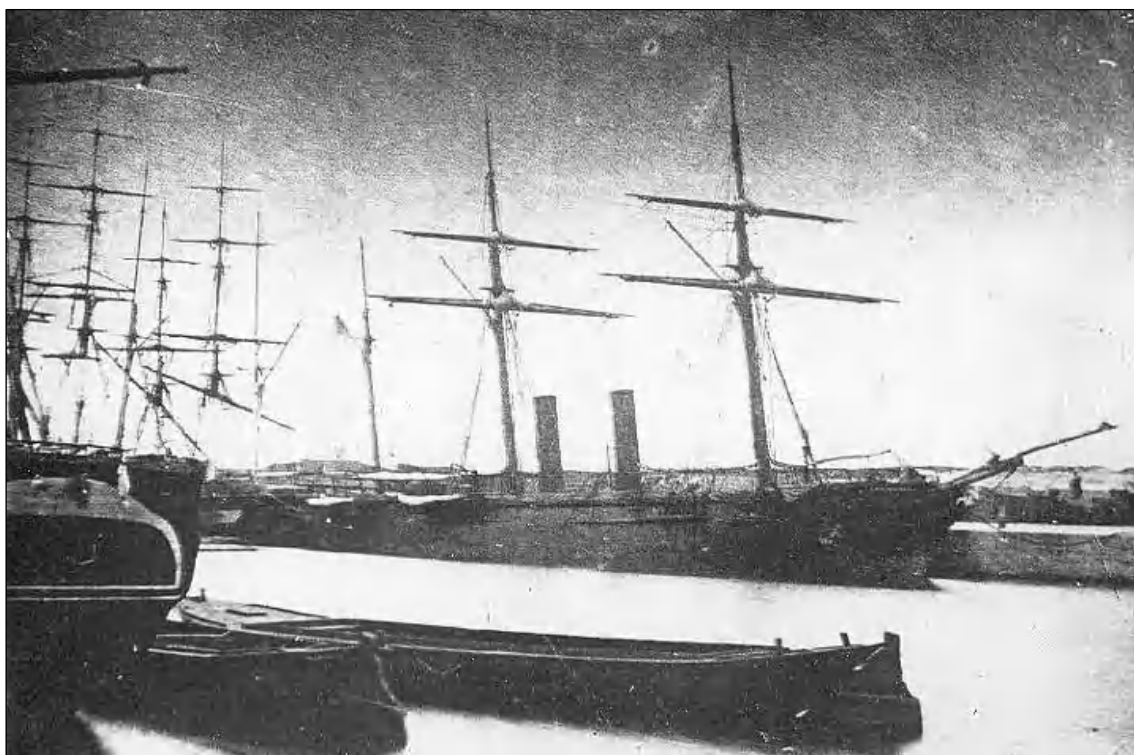
<sup>55</sup> H.S. Sanford à W.H. Seward, n° 120, Bruxelles, 9 juin 1863. *Idem*, vol. 7 (*Idem*, n° 108, p. 150) ; W.H. Seward à H.S. Sanford n° 103, Washington, 27 juin 1863. *Idem*, Belgium, Instructions, vol. 1. Sur ces deux cuirassés construits pour la Russie par la société Cockerill pour quatre millions de francs, voir VAN SCHOUBROECK, A., *L'évolution des banques belges en fonction de la conjoncture de 1850 à 1872*, in-8, Bruxelles-Gembloux, 1951, p. 54. Au début de 1862, d'autre part, un ingénieur de la marine fédérale avait en vain tenté d'obtenir à Liège et à Charleroi des plaques de blindage pour la flotte du Nord (*Observateur*, 20 février 1862, p. 1, c. 3-4).

<sup>56</sup> Sur Girard (1822-1895), voir *Dictionary of American Biography*, t. VII, p. 319. Ses opérations d'armement et les énormes contrats donnés à l'industrie belge par la firme Gautherin sont étudiés en détail dans notre thèse de doctorat inédite *La Belgique et la guerre de Sécession 1861-1865. Etude diplomatique et politique*, Université de Liège, 1975, pp. 633-634, 1218-1246 et 1257-1266.

<sup>57</sup> A. Crawford à H.S. Sanford, Anvers, 20 avril 1863, Sanford Papers, 112/5. “Enclosed you will find advertisement of the brig referred to; she has been lying in our port for the six last months. I sent a gentleman to Servais this morning

des agents fédéraux, un navire de guerre chilien qu'il avait remis en état<sup>58</sup>. Par la suite, il ne fut plus question de navires achetés ou construits par le Sud à Anvers, et qui auraient sans doute recruté sur place leur équipage.

Signalons enfin qu'Edouard Blondeel, notre ministre à Washington, effectua dans le courant de 1864 plusieurs démarches en faveur du capitaine belge Opdebeck, emprisonné par les autorités fédérales. Seward refusa de l'élargir en affirmant qu'il s'agissait d'un forceur de blocus pris sur le fait<sup>59</sup>. Ainsi, de la marine régulière du Nord aux *blockade runners* et aux corsaires du Sud, on trouve des Belges, aujourd'hui bien oubliés, mêlés aux épisodes pittoresques et maritimes de la guerre civile américaine.



*Le CSS Rappahannock – ancien navire de la Royal Navy – pour lequel un agent confédéré (Ramsey ?) avait recruté 50 marins à Anvers et qui seraient immédiatement partis pour Calais. Le navire ne prendra jamais la mer au profit des Etats confédérés et sera remis aux Etats-Unis à l'issue de la guerre (Internet)*

---

*to buy her. He examined her thoroughly. No guns on board. Servais was anxious to sell – says if not sold soon will fit her out for China trade (a little suspicious). I have had my eye on her for some time, with watch her movements and post you. The Consul in Liverpool had better watch the Chinese fleet in his own hominians. I think we can take care of Belgium ...”*

<sup>58</sup> A. Crawford à H.S. Sanford, Anvers, 13 juin 1863, Idem. “... *There is no vessel building at Antwerp, but I learn there has been one launched at Boom within a few days past but had not learned for what purpose she was to be used. The Chilian Man-of-War belonging to Servais has been undergoing considerable repair recently. I was told Servais says he has an offer to charter her to a party for two years to go into the China trade. There is something a little suspicious ...”*

<sup>59</sup> W.H. Seward à E. Blondeel, Washington, 28 décembre 1864, National Archives, State Department Archives, Notes to Belgian Legation, vol. 1.