



par Ethel Nepveux

Adaptation en français par Robert Dardenne et Serge Noirsain

« ... ce petit nombre d'hommes permit aux Confédérés de soutenir une guerre qui dura quatre ans. Considérant les difficultés auxquelles ils furent confrontés, il convient de rendre hommage à leur énergie, leur talent et leurs initiatives grâce auxquelles ils accomplirent tant de choses avec si peu de moyens ».

— Richard I. Lester, CONFEDERATE FINANCE AND PURCHASING IN GREAT BRITAIN

Pour la compagnie John Fraser de Charleston, l'année 1854 fut très calme. Son fondateur, John Fraser, décéda et en laissa la propriété et la direction à George Alfred Trenholm. C'est au cours de cette année, que la compagnie ouvrit à Liverpool une agence intitulée Fraser, Trenholm & Co., qu'elle destinait à de grandes opérations internationales. Lorsque les hostilités débutèrent entre le Nord et le Sud, la famille de Trenholm possédait 95 % des marchandises entreposées dans son agence de Liverpool. Charles Kuhn Prioleau, le directeur de cette agence, détenait les 5 % qui restaient. Cette même année, la compagnie fit construire deux vapeurs à Bath, dans le Maine : le *John Fraser* en l'honneur de son fondateur et l'*Emily St. Pierre* en l'honneur de la fille aînée de George Trenholm. Son meilleur commandant, Eugène L. Tessier, supervisa de très près la construction de l'*Emily St. Pierre* et dirigea personnellement l'installation de son gréement. Lors du voyage initiatique de ce bâtiment, Tessier fit visiter ses élégantes cabines en acajou aux ladies qui se trouvaient à son bord. Un sculpteur renommé avait

taillé la figure de proue du navire à l'image de la fille de Trenholm. A l'époque où Lincoln décréta le blocus des côtes sudistes, ces deux steamers et trois clippers effectuaient chaque semaine le périple entre Liverpool et Charleston.

Trenholm entreprit immédiatement de démontrer que le blocus était inefficace et qu'il ne pouvait pas être reconnu internationalement. Il acheta immédiatement un nouveau et puissant vapeur, le *Bermuda*, et le plaça sous le commandement de Tessier. Ce vapeur fut le premier bâtiment étranger à forcer le blocus avec une cargaison d'armes que les généraux se disputèrent et qui fut évaluée à 1.000.000\$. Tessier le mena sans difficulté à Savannah d'où il repartit pour l'Angleterre avec une lourde cargaison de coton. C'est là que Trenholm confia à Tessier le commandement du *Bahama*, un navire encore plus puissant qu'il venait d'acquérir.

Sur ces entrefaites, le gouvernement confédéré avait envoyé le major Caleb Huse en Europe pour s'y procurer des armes et des fournitures militaires. Huse réalisa une belle opération à Hambourg, où il acquit 100.000 fusils rayés et 10 batteries de 6 canons rayés munis de leurs caissons et de leur harnais. Fraser & Trenholm dépêcha alors les vapeurs *Bahama*, *Melita* et *Economist* dans ce port allemand pour prendre possession de cet armement. Impressionné par la puissance du *Bahama*, Henry S. Sanford, le ministre des Etats-Unis à Bruxelles, en fit une esquisse qu'il expédia à Washington à l'intention des commandants des escadres du blocus. Trenholm avait acheté l'*Economist*¹ dans le cadre de la transaction conclue par Huse à Hambourg, mais l'acheminement de sa cargaison dans le Sud était une affaire infiniment plus délicate. Pour la mener à bien, Robert Pegram, le commandant du croiseur rebelle *CSS² Nashville*, préféra se passer provisoirement de son excellent second, Charles M. Fauntleroy, pour lui confier le commandement de l'*Economist*. Le 14 mars 1862, ce vapeur s'embossa dans la baie de Charleston avec son fret en excellent état.

Stephen Mallory, le secrétaire à la Marine, avait envoyé le capitaine James D. Bulloch en Grande-Bretagne pour y acheter ou y faire construire une flotte de guerre pour la Confédération. Bulloch débarqua à Liverpool en juin 1861 et installa son bureau dans les locaux de Fraser & Trenholm. Peu après, il signa un contrat avec William Miller & Sons pour la construction d'un sloop à vapeur, le futur *CSS Florida*, que la compagnie Trenholm paya 225.000\$ en cinq versements. Toujours avec l'appui financier de Trenholm, Bulloch acquit également le vapeur *Fingal*, qu'il mena personnellement à Savannah avec une impressionnante cargaison d'armes et de munitions. Pendant ce temps, Charles K. Prioleau, le directeur de Fraser & Trenholm à Liverpool, gérait les tractations financières de Bulloch durant l'absence de celui-ci. Il s'occupait de tout et notamment du suivi des contrats passés pour la construction d'autres raiders du commerce hauturier nordiste.

Entre-temps Bulloch était bloqué dans Savannah. Il avait espéré repartir pour l'Europe avec un important fret de coton à bord de son *Fingal*, mais une escadre ennemie en condamnait la sortie. La cargaison du *Fingal* fut alors transférée sur l'*Economist*, en rade dans un autre port sudiste. L'*Economist* réussit son coup et débarqua, sur les quais de Liverpool, le premier chargement de coton appartenant en propre au gouvernement confédéré. Sur ces entrefaites, Bulloch avait été convoqué à

¹ Nepveux E., *The Economist*, CHAB News version anglaise, n°1-2 de 2003.

² Pour la bonne forme, rappelons que le sigle « CSS » signifie « *Confederate State Ship* ». Tous les bâtiments identifiés comme tels appartenaient à la marine régulière de la Confédération. Il ne s'agissait absolument pas de « corsaires », en dépit des tendances et des auteurs qui persistent à affubler ces bâtiments de cette dénomination romanesque. Même s'ils détruisirent des navires de commerce ennemis, ces bâtiments ne livrèrent jamais une guerre de course. La guerre dite « de course » n'était pas une façon de combattre, mais un statut de combattant dûment précisé par le Droit maritime international de l'époque. NDLT.

Richmond par le secrétaire à la Marine, puis il était redescendu à Charleston pour solliciter l'aide de George Trenholm. Celui-ci lui conseilla de s'embarquer sur l'*Annie Childs* à Wilmington, un autre de ses cargos en partance pour l'Angleterre.

Après une traversée mouvementée, Bulloch clôtura ses arrangements avec le constructeur de l'*Oreto* (le futur *CSS Florida*) et expédia le bâtiment aux Bahamas sous le commandement d'un certain capitaine Muir. Celui-ci arriva à Nassau le 28 avril 1862 et remit le navire à la compagnie Adderly qui représentait Trenholm sur place. Bulloch chargea alors John Low de prendre administrativement le commandement du bâtiment. Low était un officier de la marine britannique, qui avait servi de second à Bulloch à bord du *Fingal*. Il constituait donc une excellente couverture vis-à-vis des autorités de l'île car un navire battant pavillon britannique devait être obligatoirement commandé par un officier de la Couronne. Le plan prévoyait qu'une fois en haute mer, Low remettrait son navire au capitaine John Maffitt de la marine régulière confédérée puis repartirait d'urgence en Angleterre où l'attendaient d'autres tâches importantes.

En janvier 1862, Bulloch avait choisi le *Bahama* de Tessier pour transporter à Nassau les armes et les équipements de l'*Oreto* qui, à ce moment-là, ne portait pas encore le nom de *Florida*. En mars, le *Bahama* s'amarra aux docks de West Hartlepool (Angleterre) pour embarquer les armes expédiées depuis Londres. A la fin du mois, dans le port de Hambourg, il chargeait la future batterie du *CSS Florida* : 4 canons rayés de 7 pouces. Maffitt arriva séparément aux Bahamas le 4 mai 1862, aux commandes du *Nassau*, un ancien navire de Trenholm, qui connut une brillante carrière de forceur de blocus sous le commandement du capitaine Thomas Lockwood. Au cours du même mois, le secrétaire de la marine fédérale, Gideon Welles, assura que le *Bahama* avait quitté Hambourg avec un fret de plus d'un million de dollars. Le 7 juin 1862, le *Bahama* arriva à Nassau avec l'armement du *Florida*. Tessier le débarqua en toute impunité sur les docks du port et le fit entreposer dans un dépôt en attendant de la transférer à bord de l'*Oreto-Florida*.

En plus de l'armement, Tessier avait emmené avec lui une brochette d'officiers de marine confédérés : Raphaël Semmes, l'ancien commandant du croiseur *CSS Sumter*, son second, le lieutenant John Kell et le chirurgien Francis L. Galt. Après une croisière particulièrement néfaste à la marine marchande des Etats-Unis, le *Sumter* s'était fait piéger à Gibraltar par une forte escadre américaine qui l'attendait à la limite des eaux territoriales britanniques. Le *Sumter* étant trop endommagé pour tenter de percer le cordon adverse, Semmes reçut l'autorisation de le revendre à Trenholm, en tant que navire marchand, et de gagner les Antilles en vue d'une autre affectation. Le *Melita* mouilla en rade de Nassau le même jour que le *Bahama*. Venant de Hambourg, il transportait lui aussi de l'armement lourd et une partie de l'ancien équipage du *Sumter*, encadré par les lieutenants John M. Stribling et Beckett Howell. Semmes et ses officiers s'installèrent au Crown Victoria Hotel, qui venait d'être construit à Nassau, et fraternisèrent aussitôt avec Low, Duguid, Maffitt et le forceur de blocus Lockwood. C'était à l'époque où ce dernier se couvrait de gloire à bord du forceur de blocus *Kate* qui appartenait à Trenholm. D'après les rapports émanant des services secrets fédéraux, Semmes, Maffitt et leur entourage étaient devenus les stars de l'endroit et les plus grandes tables leur étaient ouvertes. C'est à cette période précise que Low transmet officieusement le commandement de l'*Oreto-Florida* à Maffitt.

C'est également au Crown Victoria Hotel que Semmes reçut l'ordre de repartir en Angleterre pour y prendre le commandement de l'*Enrica*, un nouveau steamer qui deviendra le célèbre *CSS Alabama*. Semmes et ses hommes s'embarquèrent donc sur le *Bahama* de Tessier dès que ce dernier eut transféré, à bord du *Prince Albert*, l'armement

destiné au *CSS Florida* de Maffitt. Comme les espions fédéraux à Nassau soupçonnaient Maffitt et Tessier d'armer en guerre le futur *Florida*, ce subterfuge s'était avéré nécessaire pour détourner leur attention. Le Droit maritime international de l'époque interdisait en effet, à une nation neutre, de laisser armer en guerre dans un de ses ports, un vaisseau émergeant à une nation belligérante. D'après les sources, le *Prince Albert* faisait partie de la flotte marchande de Trenholm, mais il était néanmoins commandé par le lieutenant Stribling, un officier régulier de la marine de guerre confédérée. Cette anomalie s'explique dans la mesure où la flotte de Trenholm assura systématiquement la logistique de la marine de guerre rebelle à l'étranger.

Lorsque Bulloch, l'agent de la marine confédérée en Europe, apprit que Semmes et ses officiers rappliquaient en Angleterre à bord du *Bahama*, il donna des instructions pour que Tessier les ramène au plus vite aux Bahamas. Le droit maritime britannique était la cause de ce chassé-croisé. Tenaillé par les inspecteurs de la Couronne, Bulloch avait été forcé de lâcher le futur *CSS Alabama* en haute mer pour éviter sa saisie. Un homme de paille, un capitaine de la marine marchande britannique le commandait temporairement. L'opération faillit échouer. Dans ses mémoires, Semmes raconte que lui et ses hommes apprirent qu'ils devaient rembarquer sur le *Bahama* peu après que Tessier les eût débarqués sur le sol britannique. Tessier avait déjà levé l'ancre et, le 13 août 1862, les officiers confédérés durent affréter un remorqueur rapide pour rattraper le *Bahama*. Outre le futur état-major du *CSS Alabama*, Tessier emportait avec lui 2 canons supplémentaires de 32 livres, du matériel militaire et une trentaine de marins susceptibles de s'enrôler dans l'équipage de Semmes. Sur ces entrefaites, l'*Agrippina*, un autre steamer nolisé par Bulloch, marchait déjà sur les Açores avec le gros de l'armement de Semmes. Le 18 août, Tessier rejoignait l'*Agrippina* et le *CSS Alabama* dans une baie de l'île de Pravda (ou Praia), aux Açores. Tessier avait rempli sa mission et, quelques jours plus tard, il reprit la mer tandis que Semmes entamait sa grande campagne de destruction de la flotte marchande adverse.

Thomas H. Dudley, le consul des Etats-Unis à Liverpool, accusa Tessier d'avoir été le cerveau qui avait machiné et supervisé le lancement de l'*Alexandra*. Ce trois-mâts barque, Trenholm l'avait fait construire par William C. Miller & Sons à Liverpool et l'avait offert à la Confédération pour qu'elle le transforme en raider de haute mer. Les services secrets américains contrarièrent ce projet et le navire fit l'objet d'un long procès devenu célèbre dans les annales juridiques britanniques. Dans ce cas, l'accusation de Dudley n'était pas fondée car ce fut Bulloch qui dirigea le projet. En février 1863, obsédé par Tessier et son *Bahama*, le consul Dudley prétendit erronément que ce bâtiment, de conserve avec les *Minna* et *Emily St. Pierre*, des vapeurs appartenant à Fraser & Trenholm, faisaient route officiellement pour Hong Kong, mais qu'en réalité ils rejoignaient le *CSS Alabama* quelque part en haute mer.

Tessier, il est vrai, ne se croisait pas les bras. En juillet 1863, il prit le commandement du *Phantom*, un forceur de blocus ultra-moderne que Trenholm destinait à la marine de commerce confédérée et qu'il avait fait construire par William Miller, celui qui avait bâti le *CSS Florida*. Ce vapeur passait pour le plus rapide du monde. C'est à son bord que la célèbre espionne Rose Greenhow fit son premier tour en Grande-Bretagne pour récolter des fonds. En 1864, Tessier joua un rôle obscur mais prédominant dans une affaire qui bouleversa la France : l'Affaire Arman. Avec l'accord tacite mais verbal de Napoléon III, Bulloch avait négocié la construction de deux cuirassés et de quatre corvettes d'une classe supérieure à celle du *CSS Alabama*. Cette affaire déclencha un scandale parce qu'un employé d'Arman révéla le complot au consulat des Etats-Unis à Paris et que celui-ci le fit savoir à la presse française de

l'opposition. Les six vaisseaux furent saisis puis vendus à l'étranger. Grâce à un intermédiaire français, les Confédérés rachetèrent l'un des cuirassés : le *CSS Stonewall*. Celui-ci prit la mer trop tard car la guerre était finie quand il mouilla dans le port de La Havane.

Le suivi de la construction de ces six bâtiments prit des mois et nécessita beaucoup d'entretiens entre Bulloch et Lucien Arman. Une question se posait : en quelle langue dialoguaient les deux hommes, en anglais ou en français ? Les discussions techniques à propos de ces bâtiments étant excessivement « pointues », ils n'auraient jamais pu en venir à bout dans un sabir approximatif. En fait, Bulloch avait réclamé l'assistance permanente de Tessier durant toute cette affaire. Il le décrivit comme un marin de grande qualité doué d'une haute intelligence, qui maîtrisait admirablement la langue française. Ce n'est donc pas par hasard qu'en février 1865, lorsque des avaries clouèrent momentanément le *CSS Stonewall* d'Arman à El Ferrol (Espagne), Bulloch envoya d'urgence Tessier sur place pour faire procéder aux réparations. Il avait suivi et discuté point par point la construction de tous les navires d'Arman et, en tant qu'expert maritime chevronné, en connaissait parfaitement les particularités.

La personnalité de Tessier et les fonctions qu'il occupait à Glasgow en avaient fait un citoyen de premier plan. La notice nécrologique que lui réserva le *Glasgow Herald* du 3 octobre 1901 résume l'homme qu'il fut et le souvenir qu'il laissa.

« C'est ici que reposent, après une vie trépidante et honorable, les restes d'un de nos notables les plus précieux : le capitaine Eugène Tessier de Hillhead, ayant appartenu au Bureau Veritas de Glasgow, de Liverpool et de Paris. Sa vie, s'il fallait la relater dans le détail, ressemblerait à un roman d'aventures. D'origine bretonne, il naquit à Lorient dans la seconde moitié du siècle dernier. Dès sa prime enfance, il manifesta la résolution, l'inflexible détermination et l'indépendance qui lui furent grandement utiles durant les épreuves de sa vie entière et qui le caractérisèrent jusqu'à la fin ».

« Il perdit son père alors qu'il n'était qu'un enfant et sa mère veilla à son éducation en le plaçant dans un collège où il se distingua par ses dons pour les mathématiques et la culture classique. Néanmoins cette vie pesait sur son amour de l'aventure et, très jeune, il décida d'entrer dans la marine française. Il prit part à de nombreuses campagnes navales, notamment à la conquête d'Alger, et accéda au rang de second maître. Durant ses services, il fut longtemps affecté à un arsenal où il acquit les connaissances théoriques et pratiques de la construction navale, qui lui valurent de devenir une autorité en la matière ».

« Plus tard, il quitta la « Royale » pour des raisons personnelles et s'engagea dans le commerce maritime, d'abord sous les couleurs de son pays, ensuite sous celles des Etats-Unis. C'est dans la marine commerciale américaine que son caractère indépendant et ses capacités trouvèrent leur place. Rapidement, il passa du rang de subalterne à celui de capitaine puis d'armateur après s'être taillé une solide réputation d'intrépidité et de battant dans les cercles maritimes américains. Il élut domicile d'abord à Charleston puis à Baltimore et, avant de quitter la France, céda à sa mère sa part d'héritage des biens familiaux ».

« Installé dans les Etats sudistes et tirant de larges profits de ses occupations professionnelles, le capitaine Tessier accumula une grande fortune et épousa la fille d'une famille de la haute société de Charleston. Pendant ce temps, le contentieux entre le Nord et le Sud avait atteint un point critique. Lorsque la guerre débuta, il prit le parti

du Sud et devint un agent secret du gouvernement confédéré. Sa mission consistait à acheter et à faire construire des navires armés en guerre. En France, quelques corvettes furent construites sous sa supervision et, en Angleterre, il prit part au lancement et à l'équipement du fameux CSS Alabama³.

« Le capitaine Tessier fut aussi le premier forceur de blocus. En effet, au commandement des steamers Bermuda et Bahama, il exporta les premières cargaisons de coton depuis Charleston et Savannah. Ces deux exploits rapportèrent l'étonnante somme de 1.000.000£ dont il ne perçut rien puisque les bons avec lesquels il avait été payé perdirent toute valeur après la défaite confédérée. Etant devenu « l'homme à abattre » du gouvernement fédéral, il dut changer deux fois de nom au cours de la guerre pour continuer à servir efficacement son propre gouvernement ».

« Après la fin des hostilités, il partit en Grande-Bretagne où il reprit son vrai nom. Il se lança dans les affaires à Liverpool, où il acquit une grande notoriété pour sa connaissance dans les matières concernant la construction navale. En très peu de temps, sa réputation parvint aux oreilles de M. Charles Bal, le fondateur du bureau naval d'enregistrement Veritas International, qui lui proposa en 1867 de devenir le principal inspecteur de cette société. Il accepta du bout des lèvres de travailler pour cette firme car il lui semblait que cette occupation entraverait sa liberté d'action. Néanmoins, il accomplit ses tâches jusqu'en 1872 avec l'enthousiasme et l'énergie qui lui étaient caractéristiques. Ensuite, la société le transféra de Liverpool à Glasgow où se tenait le siège du Bureau Veritas en Ecosse. Il demeura dans cette ville jusqu'à sa mort, même après avoir démissionné de ses fonctions après 28 ans de service dans cette société. Lorsqu'il la quitta, le Bureau Veritas lui offrit une jolie somme d'argent et une médaille en reconnaissance de la qualité de ses prestations ».

« Quand il s'installa définitivement en Grande-Bretagne, Tessier prit la naturalisation britannique et suivit tous les événements concernant sa nouvelle patrie avec autant d'intérêt que les natifs du pays. En raison de ses qualités naturelles et de sa courtoisie, il se fit très vite des amis partout où il se rendit. Cette faculté se remarqua surtout à Glasgow où son décès attrista beaucoup de personnes qui continueront à honorer sa mémoire et à témoigner leur sympathie à sa veuve et à ses enfants. Tout au long de sa carrière, le capitaine Tessier manifesta toujours une attention particulière à tout ce qui touchait aux navires et à la construction navale. Il s'impliqua du reste financièrement dans des compagnies maritimes à Glasgow et à Liverpool et y dirigea ses affaires avec la compétence et la précision d'un expert-comptable. A ses amis, et ils furent nombreux, il laissa le souvenir d'un homme intègre, pétri d'honneur et doté d'une courtoisie très « vieille France ».

* * * * *

³ De toute évidence, l'auteur de ce discours attribua à Tessier des succès et des responsabilités qui revenaient à Bulloch. NDLT.