

11 137

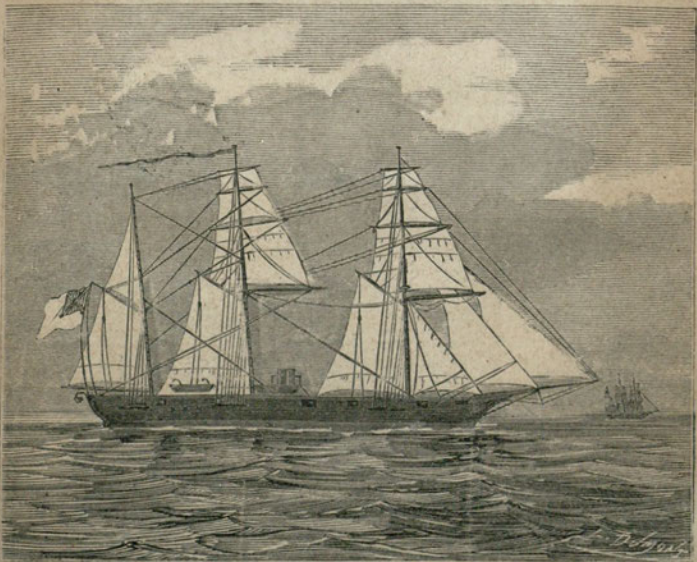


Ex Libris
GUMNISKA

AOKY. 2RF



Le Sumter forçant le blocus poursuivi par le Brooklyn.



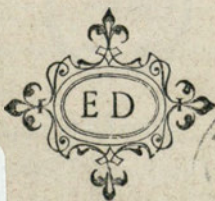
CROISIÈRES
DE
L'ALABAMA
ET DU SUMTER

LIVRE DE BORD ET JOURNAL PARTICULIER DU

COMMANDANT R. SEMMES

Le la Marine des Etats Confédérés

ET DES AUTRES OFFICIERS DE SON ÉTAT-MAJOR.



CBGiÓŚ, ul. Twarda 51/55
tel. 22 69-78-773



Wa5167334

PARIS

E. DENTU, LIBRAIRE-ÉDITEUR

PALAIS-ROYAL, 17 ET 19, GALERIE D'ORLÉANS

1864

(Tous droits réservés)

Ed. Dentu



11137

Zbiornica
Księgozbiorów Zakładowych
w Stalingradzie

NH-67338 N-4715619/TMK

AVERTISSEMENT.

Le récit des croisières des steamers Confédérés le *Sumter* et l'*Alabama* a été rédigé d'après le journal particulier du Capitaine Semmes et autres documents authentiques. Dans certaines circonstances, il a été nécessaire d'exposer les faits sous forme de narration ; mais nous nous sommes toujours efforcé d'employer la rédaction même de cet officier.

Nous devons aussi des remerciements à l'extrême obligeance des autres officiers des deux bâtiments, parmi lesquels nous citerons surtout le Lieutenant R. F. Armstrong et le Maître d'équipage S. Townlay, dont les renseignements particuliers nous ont été d'un grand secours.

Les lithographies du *Sumter* et de l'*Alabama* (celui-ci à la poursuite d'une prise, celui-là forçant

le blocus de la Nouvelle-Orléans en passant sous les canons du steamer des Etats-Unis *le Brooklyn*) ont été faites d'après deux curieuses esquisses, gravures très-exactes burinées sur les dents d'une vache marine, avec un canif et de la poussière de charbon, par Mason, chauffeur de l'*Alabama*.

Il y a eu de nombreuses discussions au sujet de la légalité des croisières de l'*Alabama*, lorsque certains navires prétendaient porter des cargaisons neutres; mais, dans toutes ces circonstances, le Capitaine Semmes a pris grand soin de rapporter les détails de ces réclamations, et d'établir en vertu de quoi il refusait d'admettre les raisons qu'on lui donnait. On trouvera tous ces détails dans le courant de ce volume.

CROISIÈRES

DU

SUMTER ET DE L'ALABAMA.

CHAPITRE I.

La question se décide — Point d'attaque imprévu — Le Capitaine Semmes — Instructions du Président — Création d'une marine — De l'ancien au nouveau Gouvernement — Une importante mission — Appelé au commandement du *Sumter* — Véritable caractère du « Pirate » Confédéré.

Le Président des États Confédérés d'Amérique venait de réunir une armée pour défendre la liberté du Sud. Dans un pays où le courage est un héritage national, où règne véritablement l'accord le plus enthousiaste, cette tâche n'était pas difficile ; toutefois, il n'était pas aussi facile de constituer une marine. Les soldats du Sud avaient quitté en masse leurs régiments ; mais les marins aiment leur vaisseau autant que leur pays et croient lui devoir la même fidélité. Cependant, si M. Davis n'eut pas un grand choix d'officiers, il eut à son service des hommes distingués, ainsi que l'ont amplement démontré les dernières pages de l'histoire du Sud. En outre, il était plus facile pour le Président des États Confédérés de trouver des marins expérimentés et fidèles que de leur donner un état-major. A cette époque, le Président Lincoln régnait en maître sur l'Atlantique et dans

tous les ports de l'Amérique ; le Sud n'avait pas une voile en mer ; aussi les négociants de New-York et de Boston considéraient-ils la guerre comme une éventualité qui devait fort peu les intéresser. Ils ne pensaient nullement que leurs intérêts pourraient être compromis d'une façon ou d'une autre, et rien ne troublait leur sérénité lorsqu'ils virent l'invasion du Sud ; leur flotte entraînait fièrement dans les ports, et leurs vaisseaux couraient l'Océan sans être inquiétés. Quoique la guerre fût à la veille d'éclater, les agences d'assurances étaient heureuses de laisser leurs conditions sur le pied de paix. En effet, que pouvait-on craindre ? Le Sud n'avait pas un seul vaisseau ; il pourrait bien trouver et armer de temps en temps un steamer quelconque ; mais que ferait ce bâtiment contre des vaisseaux aussi imposants que le *Brooklyn*, le *Powhattan*, et tant d'autres ? Il y avait donc là quelque raison d'être en parfaite sécurité ; du moins, telle était l'opinion des commerçants de toute l'Amérique. Le principal, comme ils le croyaient, était de frapper un coup, et ils pensaient que personne n'était en état de leur rendre la pareille.

Il arriva que M. Davis pensa tout le contraire ; car il vit qu'il lui était possible aussi de frapper un coup d'une terrible force, et il comprit comment il devait le faire. Les obstacles qu'il avait à surmonter étaient énormes ; mais nous savons maintenant que les obstacles n'effrayent pas son indomptable génie. Le 14 Février 1861, le Capitaine Semmes, Commandant dans la marine Fédérale et habitant alors Washington, reçut de Montgomery la dépêche suivante : —

MONSIEUR, — C'est de la part du Comité de la Marine que je vous prie de vous rendre ici le plus tôt qu'il vous sera possible.

Votre très-obéissant serviteur,

C.-M. CONRAD, *Président.*

Si le Capitaine Semmes fut choisi pour le premier service périlleux, quel qu'il pût être, ce fut à cause de sa réputation et de son patriotisme aussi bien que grâce à la sagacité du chef du Gouvernement Confédéré. Toutefois, dans une lettre adressée à l'Honorable Alexander H. Stephens, le Capitaine Semmes avait déjà fait connaître le désir qu'il avait de combattre pour le Sud ; « son jugement, ses inclinations, ses affections, tout, » disait-il, « le poussait à attacher son sort au premier mouvement du Sud. » « Mon sort, » poursuit-il, « est lié au Sud ; mais je ne veux pas, à moins d'y être invité, paraître mé jeter au-devant du nouveau Gouvernement tant que l'État où je suis né n'aura pas pris les armes. » Tel était, à cette époque, le sentiment de beaucoup d'hommes politiques appartenant aux Etats placés entre les deux camps. Dans une autre lettre à M. Curry, le Capitaine Semmes exposait ses aperçus profonds et pratiques sur la situation des Confédérés au point de vue maritime : il expliquait comment le Sud pouvait se défendre et nuire à ses ennemis.

Le Capitaine Semmes répondit tout d'abord qu'il allait se rendre à l'appel du Comité, et son premier acte fut de donner respectueusement sa démission de Commandant de la Marine des Etats-Unis. Cette démission fut acceptée dans les mêmes termes qu'elle avait été donnée. Il cessa en même temps de faire partie de la Commission des Phares. Toutes ces formalités terminées, il envoya une dépêche à l'Honorable J. L. M. Curry, à Montgomery, où siégeait le Congrès des Etats Confédérés, pour informer les membres du Gouvernement du Sud qu'il était, dès ce moment, libre de servir son pays dans la lutte qu'il avait à soutenir. Il fut alors désigné par le Président Davis pour aller dans le Nord conclure des marchés, passer des adjudications importantes « de machines et de munitions de guerre ; » il devait, en outre, aviser aux fournitures de

« poudre ordinaire et de poudre à canon pour les gros calibres, » et, enfin, prendre des arrangements avec un marchand de poudre afin de faire établir « une poudrière dans les limites du territoire Confédéré. » La lettre de M. Davis au Capitaine Semmes donne une bonne idée des qualités sérieuses que le Président apportait dans ses hautes fonctions. « A l'arsenal de Washington, » écrivait-il, « vous trouverez un ouvrier nommé Wrighth qui a perfectionné la machine à capsules et l'a faite ce qu'elle est maintenant. Il pourrait nous en fournir un modèle et venir ici nous expliquer la manière dont elle fonctionne. » Dans toute cette lettre, qui est remplie de notes précieuses et qui donne au Capitaine Semmes des missions importantes, M. Davis fait voir toute sa confiance dans la loyauté et les capacités de l'homme auquel il s'adresse.

Le Capitaine Semmes accomplissait ces missions pressantes, lorsqu'une communication officieuse de M. S. R. Malloy, du département de la Marine, l'informa que deux steamers et peut-être même davantage, qui se trouvaient dans toutes les conditions désirables pour le service actuel, pourraient être achetés à New-York ou dans les environs.

Ces steamers, — disait la lettre, — sont d'une grande vitesse, ils tirent peu d'eau, et sont assez forts pour porter des canons de gros calibre; ils sont commandés pour naviguer sur les fleuves et pour courir les petits bras de mer de Charleston à Sainte Mary de Key West à Rio Grande; leur service est la défense des côtes. Leur vitesse est assez grande pour leur permettre, en tout temps, d'accepter ou d'éviter un engagement, et on pourrait les armer de canons de 8 à 10 pouces, peut-être même de deux pièces de 32, ou, enfin, d'un calibre un peu moins gros.

La nomination du Capitaine Semmes au grade de Commandant de la Marine des Etats Confédérés parut en Avril

et le serment fut prêté à la même époque. Le 18 de ce mois, M. Mallory le releva du poste qu'il occupait, par suite d'un décret du Président, de Directeur de la Commission des Phares, et lui donna l'ordre de partir pour la Nouvelle-Orléans, afin d'y prendre le commandement du *Sumter*. Le Capitaine vit bien clairement que la guerre allait éclater, et, en même temps, il entrevit les moyens par lesquels il pourrait le mieux servir son pays. Il partit sans délai pour la Nouvelle-Orléans.

Nos lecteurs verront bientôt, par les citations que nous emprunterons à son journal de bord, que le Capitaine n'était pas un incendiaire insatiable, comme beaucoup de ses admirateurs le pensent communément, ni le Pirate Noir de la presse de New-York. Le Capitaine Semmes est un enfant de Baltimore; il est d'un Etat qui a donné beaucoup de francs patriotes au Sud. Avant d'accepter son nouveau commandement, il a honorablement dit adieu à l'ancien. Les Fédéraux n'avaient aucune accusation à produire contre lui avant le jour où il mit le pied sur le pont du *Sumter*, ce vaisseau, alors inconnu et insignifiant, et tout ce qu'ils ont pu dire ensuite est de peu d'importance; ils n'auront pas nui beaucoup au Capitaine Semmes en criant bien fort comme ils l'ont fait et en hurlant comme des hommes aux abois.

CHAPITRE II.

Le *Sumter*, ancien paquebot-poste de la Havane — Le Capitaine Semmes rejoint et prend le commandement — Transformation du navire — Retards ennuyeux — La guerre éclate — La rivière bloquée — Équipage du *Sumter* — On descend la rivière — Tentative — Pas de pilote — Acte énergique — Le *Sumter* est encore à l'ancre — Les phares sont éteints — Nouveaux bâtiments ennemis — Règlement du *Sumter* — La chasse — Déception de l'ennemi.

Le petit bâtiment qui constituait alors toute la puissance de la marine Confédérée était un vaisseau marchand, un steamer de la force de 501 tonneaux. Il avait été connu jusqu'alors sous le nom de *Havannah*, et il faisait le service de paquebot de la Nouvelle-Orléans au port dont il avait pris le nom. Il allait être transformé en navire de guerre, et, sous ce nouvel armement, il devait accomplir des exploits universellement célèbres et jouer un rôle important dans cette grande lutte entre le Nord et le Sud.

En arrivant à la Nouvelle-Orléans, le Capitaine Semmes alla sur-le-champ inspecter, en compagnie du Lieutenant Chapman, son nouveau commandement ; sa satisfaction fut évidente, et il trouva le navire solide et bien construit. Toutefois, les dispositions actuelles du bâtiment n'étaient nullement favorables à sa nouvelle mission ; aussi le Capitaine employa-t-il tout son temps à faire dans son armement les changements nécessaires. Son premier soin fut de déga-

ger le pont d'une longue rangée de cabines ; par là, on allégeait encore son poids et on limitait davantage la surface exposée aux boulets de l'ennemi. Un second pont fut établi pour les besoins de l'équipage et des officiers ; le premier pont fut remis à neuf et soigneusement consolidé, afin qu'il pût supporter des canons de 8 pouces de diamètre qui devaient être montés sur pivot entre le grand mât et le mât de misaine, et qui, avec 4 obusiers de 24, pesant 1,560 livres, devaient former toute sa batterie. On ménagea de nouvelles soutes pour le charbon et on disposa, dans un endroit convenable, un arsenal et un magasin pour les boulets. Grâce à ces changements et à quelques autres moins importants, la transformation fut complète. Le *Sumter* était prêt à commencer son œuvre de destruction. Il ne faudrait cependant pas croire que tout cela se fit sans retards et sans ennuis. Les événements avaient surpris la nouvelle Confédération, qui n'était nullement préparée à la guerre, et il en résulta naturellement beaucoup de trouble et de confusion. Jusqu'alors, tout avait été conduit par le Nord, et l'on avait toujours cru, dans le Sud, que la séparation pouvait se faire d'une façon pacifique ; mais, pour le moment, il fallait faire terminer en toute hâte les travaux nécessaires, et cette tâche revenait à un ministère qui n'était que provisoirement et très-imparfaitement organisé.

Péniblement éprouvé par ces retards, auxquels l'état de choses actuel donnait de l'importance, le Capitaine Semmes commença son Journal en ces termes : —

Nouvelle-Orléans, 24 Mai. — Un mois s'est écoulé depuis que j'ai commencé l'armement du *Sumter*, et nous ne sommes pas encore prêts. Leeds et C^o n'ont pas encore livré les réservoirs pour la machine et nous n'avons reçu qu'aujourd'hui notre batterie de canons de 8 pouces. Tous

les officiers sont présents, l'équipage est armé ; les marins sont impatients de prendre la mer. Le fleuve n'est pas encore bloqué ; mais on pense qu'il le sera demain. Il faudra un blocus bien rigoureux et de bien grands vaisseaux pour nous retenir enfermés. On appelle beaucoup de soldats sous les armes dans les Etats ennemis ; les marches et les contre-marches se succèdent ; la flotte paraît toujours très-occupée ; elle court sans cesse de côté et d'autre, mais elle n'accomplit jamais rien. Pendant que j'écris ce dernier paragraphe, on apporte la nouvelle que le Gouvernement de Lincoln a fait traverser le Potomac et envahir la Virginie ! voilà le commencement d'une guerre sanglante et navrante ; le sort en est jeté ; nous ne ferons que relever le gant qu'ils nous ont lancé. L'avenir racontera une histoire digne du Sud et de sa noble cause.

Tous les retards n'étaient pas encore terminés. Vers le 27 Mai, le steamer des Etats-Unis, le *Brooklyn*, fut signalé dans les eaux du fleuve et commença le blocus. Le lendemain, les puissantes frégates le *Niagara* et le *Minnesota* vinrent lui prêter leur concours ; enfin, vers le 1^{er} Juin, lorsque le Capitaine Semmes commençait à regarder le large avec espoir, il reconnut que le *Powhattan* gardait avec soin la dernière passe du fleuve.

Cependant les difficultés premières furent facilement surmontées, et la marine naissante des Etats Confédérés fut prête à prendre la mer. L'équipage comprenait le Capitaine Semmes, commandant, quatre lieutenants de marine, quatre enseignes, quatre ingénieurs, des maîtres d'équipage, des canonniers, des voiliers, des charpentiers, des employés du capitaine et du comptable, douze soldats de marine et soixante-douze marins. Ainsi armé et équipé, le bâtiment descendit le fleuve le 18 Juin et jeta

l'ancre devant les Casernes pour faire ses approvisionnements de munitions, de vivres et d'autres choses semblables. Le soir même, il continua sa route, se dirigea vers les forts Philip et Jackson, et arrêta sa marche le lendemain, attendant une occasion favorable pour forcer la ligne du blocus.

Il resta pendant trois jours à ce nouveau mouillage, et ce temps d'inactivité forcée fut soigneusement employé à faire manœuvrer et à exercer l'équipage ; on mit également dans le vaisseau plus d'ordre que son armement précipité n'avait permis de le faire tout d'abord. Le 21 Juin, cependant, on reçut la nouvelle que le *Powhattan* avait quitté son poste pour donner la chasse à deux vaisseaux et qu'une chaloupe du *Brooklyn* était entrée dans la rivière pour se rendre au bureau du télégraphe. Le Capitaine Semmes résolut sur-le-champ de mettre à profit ce moment de chance qui pouvait lui permettre de s'évader et de gagner la mer ; la machine fut mise en mouvement, et le navire courut vers la Passe à l'Outre. Une chaloupe fut aussitôt envoyée au phare pour demander un pilote.

Ici, cependant, s'éleva une difficulté imprévue. Le gardien du phare répondit qu'il n'avait pas à s'occuper des pilotes. Le *Sumter* fut donc forcé de s'arrêter encore une fois, tandis que le corsaire Confédéré le *Ivy*, descendit, à la demande du Capitaine Semmes, vers la passe du Sud-Ouest, pour tâcher d'y trouver un pilote. Cette mission ne fut cependant pas couronnée d'un meilleur succès, et le *Ivy* rapporta la nouvelle que les pilotes refusaient de conduire le navire. Une dépêche fut ensuite envoyée au Capitaine Semmes par le Capitaine de la Société des Pilotes, pour faire savoir au commandant du *Sumter* qu'il n'y avait pas « un seul pilote libre pour le moment. »

Il fut alors nécessaire d'agir avec énergie, et le *Ivy* fut envoyé de nouveau à la passe du Sud-Ouest ; mais, cette

fois, il avait à son bord le premier lieutenant du *Sumter* chargé d'un message pour le Maître-Pilote, auquel le Capitaine Semmes ordonnait de se rendre immédiatement à bord; s'il manifestait la moindre hésitation à obéir à ce commandement, le lieutenant devait l'arrêter avec tous ses hommes et les amener aussitôt sur le *Sumter*.

A bord du steamer des E. C. *Sumter*,
En vue des Passes.

22 Juin 1861.

MONSIEUR, — Je vous ordonne, par les présentes, de venir à bord avec trois ou quatre de vos pilotes qui connaissent le mieux la Barre. Je suis étonné d'apprendre que quelques-uns des vôtres ont refusé de venir à bord du *Sumter*, et je veux mettre moi-même à l'épreuve une semblable déloyauté envers les Etats Confédérés. Si un seul de vos hommes me refusait ses services, je ne me contenterais même pas de le faire destituer; je le ferais d'abord empoigner par mes marins et amener de force à bord.

J'ai l'honneur d'être,

Votre très-respectueux et obéissant serviteur,

(Signé) R. SEMMES.

Il ne fut pas nécessaire de recourir à cette mesure extrême; la menace seule suffit, et, le lendemain, le maître-pilote et plusieurs de ses hommes montaient à bord du *Sumter*. Après une courte délibération avec le Capitaine Semmes, tous les pilotes, à l'exception du maître, toutefois, témoignèrent le désir de conduire le *Sumter* en pleine mer; alors le Capitaine en choisit un dans le nombre pour lui rendre ce service, et permit aux autres de partir.

Sur ces entrefaites, le *Sumter* avait perdu la plus belle occasion. Le *Powhattan* était revenu à son poste, et, de nouveau, le passage était entièrement fermé. Le

Sumter fut donc obligé de retourner à son mouillage, et huit grandes journées s'écoulèrent encore sans offrir une nouvelle chance d'évasion. Toutefois, cet espace de temps fut employé à faire encore l'exercice et la manœuvre; l'équipage commençait à s'en tirer d'une manière satisfaisante. On prit aussitôt des mesures pour faire éteindre et déplacer les feux des phares de la Passe à l'Outre et du Sud. Le Capitaine Semmes écrivit, à ce sujet, la lettre suivante au Département de la Marine à Richmond : —

A bord du steamer des E. C. *Sumter*,
En vue des Passes, sur le Mississipi.

30 Juin 1861.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur d'informer le Département que je suis toujours à l'ancre en vue de Passes; l'ennemi garde les deux issues par lesquelles il m'est permis de sortir. A la Passe à l'Outre stationnent -trois navires : le *Brooklyn*, un autre navire à hélice, et un grand steamer. A la Passe du Sud-Ouest se trouve le *Powhattan*, qui se tient à un demi-mille de la Barre et qui ne s'éloigne pas d'un pouce de son mouillage, ni le jour, ni la nuit. Je suis étonné que le *Brooklyn* n'aille pas jeter l'ancre dans ce dernier endroit; cette manœuvre lui serait très-facile (car les eaux sont assez hautes et nulle précaution militaire n'a été prise pour l'en empêcher. Il fermerait ainsi, par sa seule présence, toutes les passes du fleuve, et il permettrait à l'ennemi d'employer ailleurs les forces qu'il est obligé de laisser ici. Avec le secours du *Jackson* et du *Mac-Rae* (ni l'un ni l'autre n'a encore descendu le fleuve) je pourrai probablement conserver ici ma position, jusqu'à ce qu'une occasion me permette de gagner la mer. Je guetterai soigneusement cet instant favorable, et je ne doute pas qu'il ne se présente, tôt ou tard, tout naturellement. J'ai remarqué, en descendant le fleuve pour venir ici, qu'on avait étrangement négligé les feux de la Passe à l'Outre et de la Passe du Sud, et qu'ils brûlaient encore. Je les ai fait éteindre; et, de la sorte, s'il arrive

quelque mauvais temps, le vaisseau qui me barre le passage perdra son point de mire et sera obligé de prendre le large. Pour le moment, le pire de ma situation, c'est que le *Brooklyn* a sur moi l'avantage de la vitesse, de telle sorte qu'après avoir même passé la Barre, je ne pourrais encore lui échapper que par surprise; de plus, comme nuit et jour il a l'œil sur la Passe, il sera difficile à tromper. Je lutterais volontiers de vitesse avec le *Powhattan*, si j'avais l'espoir de traverser le feu de ses batteries sans être désarmé; mais, malheureusement, les bouées et tous les autres signaux ont disparu, et l'on ne peut voir que pendant le jour le barrage de la rivière. En ce moment, je fais manœuvrer mes artilleurs pour les habituer aux canons de gros calibre et à l'arme blanche. Sauf la diarrhée qui sévit avec violence et qui est occasionnée par l'abus que l'on fait de l'eau du fleuve pendant ces chaleurs excessives, l'état sanitaire est excellent. * * * * *

J'ai l'honneur d'être, etc., etc.,

(Signé) R. SEMMES.

A l'honorable G. R. Mallory, Secrétaire
de la Marine.
Richmond, Virginie.

Le règlement suivant fut aussitôt publié : —

*Règlement à observer à bord du steamer des Etats
Confédérés SUMTER.*

« I. Il y aura toujours un lieutenant sur le pont; toutefois, dans les ports, un enseigne pourra être désigné pour faire la faction du lieutenant.

« II. En tout temps, le gaillard d'arrière sera considéré comme un lieu réservé; il ne sera donc pas permis de s'y asseoir ni d'y stationner. Pour les besoins de cet ordre, tout le faux-pont à l'arrière du grand mât sera considéré comme formant le gaillard d'arrière.

« III. En tout temps, les officiers porteront l'uniforme lorsqu'ils seront à bord et lorsque le service les appellera à terre.

« IV. Aucun officier ne restera hors du bord après 10 h. du soir, sans la permission spéciale du commandant.

« V. Chaque batterie fera l'exercice au moins trois fois par semaine, et il y aura exercice général deux fois par semaine, le Mardi et le Vendredi, par exemple.

« VI. L'équipage prendra les rangs pour l'inspection tous les matins à 9 h. (excepté le Dimanche), et tous les soirs au coucher du soleil.

« VII. Le Dimanche, il y aura appel général pour l'inspection, à 11 h. ; les officiers y assisteront en petite tenue avec les épaulettes.

« VIII. En tout temps, l'Ingénieur en chef sera tenu de renseigner le commandant (par le premier lieutenant) sur l'état de ses machines, chaudières, etc., etc. Il devra veiller à ce que ses aides soient exacts et zélés dans l'accomplissement de leurs devoirs, et adressera un rapport au premier lieutenant sur ceux qui ne feront pas bien leur service.

« IX. Il y aura constamment un ingénieur de service à la machine quand le bâtiment sera en marche, et, toutes les deux heures, cet ingénieur remettra à l'officier un rapport dans lequel il dira comment fonctionnent les divers appareils, etc.

« X. L'officier d'infanterie de marine fera faire l'exercice à ses soldats tous les jours, quand le temps sera favorable et quand le service du vaisseau n'y mettra pas empêchement.

« XI. Les pompiers s'exerceront une fois par semaine ; les pompes, les tuyaux, etc... devront être ajustés et employés comme en cas d'incendie. »

Le matin du 29 Juin, le rapport d'un pilote fit naître quelques espérances ; il disait que le *Brooklyn* avait quitté sa position. La machine fut chauffée en toute hâte et le *Sumter* descendit de nouveau jusqu'à la Passe à l'Outre ; mais ce fut seulement pour reconnaître que ce rapport était faux. Le *Brooklyn* était toujours à l'ancre ; toutefois, il avait un peu changé sa position et se trouvait abrité derrière un massif d'arbres. Le *Sumter* revint donc encore une fois à l'ancre ; mais le lendemain, son attente

patiente fut récompensée ; l'occasion si longtemps attendue se présenta enfin. Le matin du 30 Juin, un nouveau rapport annonça que le *Brooklyn* était en marche et donnait la chasse à un navire sous le vent. Son départ ne fut pas plutôt vérifié que l'ancre fut levée pour la dernière fois. Le *Sumter* traversa la barre avec audace et courage, et se trouva bientôt en mer.

Toutefois, et presque au dernier moment, il sembla que la tentative d'évasion allait encore échouer, grâce aux embarras qui survinrent de la part du pilote. Cet individu qui était monté à bord du *Sumter* perdit courage au moment décisif, et avoua qu'il était incapable de conduire le navire dans la passe que le départ du *Brooklyn* avait laissée libre ; il alléguait comme excuse qu'il ne l'avait pas franchie depuis plus de trois mois. Fort heureusement, la lâcheté ou la trahison de cet individu n'amena aucun mauvais résultat ; car, au moment où le *Sumter* descendait le fleuve pour gagner la pleine mer, un autre pilote s'avancait bravement avec sa petite barque vers le navire et s'offrait pour le mettre hors de la Passe.

Le *Sumter* n'était pas à plus de six milles de la Barre, lorsque le *Brooklyn*, s'apercevant des mouvements de celui qu'il tenait bloqué depuis si longtemps, abandonna la proie qu'il poursuivait et qui était moins importante que le *Sumter*, changea sa course, et s'élança à toute vapeur vers la Barre, dans l'espérance de fermer le passage avant que le *Sumter* eût pu se sauver. L'espace si étroit qui restait ouvert et dont chaque vaisseau paraissait éloigné de six milles environ devint donc le but d'une course effrénée. Le *Sumter* avait l'avantage du courant. Mais le *Brooklyn* était bien supérieur en vitesse à son ennemi ; il portait, en outre, des canons d'un plus fort calibre et d'une plus longue portée. Enfin, le *Sumter* arrive à la passe ; il la franchit bravement ; puis, inclinant le gouver-

naïl à tribord, il tourne autour des rives vaseuses et se dirige vers l'Est. Pendant qu'il exécute cette manœuvre, le *Brooklyn* s'arrête un moment et envoie une décharge de son canon à pivot; mais le boulet ne porte pas; alors commence une course sérieuse. La chasse durait depuis peu de temps, lorsque survint une rafale de vent et de pluie qui fit perdre de vue, au premier navire, celui qui le poursuivait. Mais bientôt le temps s'éclaircit, et, de l'arrière du *Sumter*, on put reconnaître parfaitement le *Brooklyn* qui gagnait évidemment beaucoup sur sa petite proie. Sur ces entrefaites, le *Sumter* s'était mis à deux points plus haut; cette manœuvre lui donna le vent si bien en poue qu'il fut impossible au *Brooklyn* de marcher plus longtemps à voiles; alors le *Sumter* regagna à son tour de l'avance sur son gigantesque ennemi; mais, comme il courait maintenant en pleine eau salée, ses chaudières commencèrent à entraîner l'eau avec la vapeur dans le cylindre d'une façon inquiétante; il devint nécessaire de ralentir de vitesse pour un moment, et le *Brooklyn* reprit son avantage. Peu après, l'écume diminua dans les chaudière du *Sumter* et le petit navire fut de nouveau lancé à toute vapeur. On donna la plus grande force possible à la machine; l'hélice faisait soixante cinq tours à la minute, tandis que le *Brooklyn*, qui venait tranquillement derrière, avait à peine moitié de la vitesse de son ennemi. Enfin, il renonça à la chasse; et à quatre heures de l'après-midi, c'est-à-dire juste quatre heures après avoir passé la Barre, l'équipage du *Sumter* poussait trois hourras d'allégresse en voyant que son ennemi déconcerté tournait le gouvernail, renonçait à la poursuite, et s'en retournait solennellement à sa première position, à l'embouchure du fleuve.

CHAPITRE III.

Commencement de la croisière — La première prise est le *Golden Rockett* — La prise incendiée! — Le *Cuba* et le *Maçhias* — Cienfuegos — Le *Ben Dunning* et l'*Albert Adams* — Trois d'un coup : le *West Wind*, la *Naiade*, et la *Louisa Kilham* — Une flotte de prises — On salue le drapeau Confédéré — A Cuba — Stricte neutralité — Un agent de prises — Le Capitaine Général de Cuba — Bâtiment repris par les Etats-Unis — Accident arrivé au Commandant — Coup de vent — A Curaçao — Le Gouverneur Hollandais — Un ancien Président dans une fâcheuse position — Le *Abby Bradford* — Venezuela — Port inhospitalier — Le *Joseph Maxwell* — Un patron rusé — Golfe de Bahia.

Le *Sumter* avait donc commencé sa courageuse carrière. Le 1^{er} Juillet apparut radieux et beau; il y avait une légère brise Sud-Ouest et le petit navire courait sur les eaux avec une vitesse de huit nœuds à l'heure en moyenne. Pendant le jour aucune voile n'apparut à l'horizon. La nuit vint avec toute la calme splendeur des mers tropicales, et le silence ne fut troublé que par les battements monotones de l'hélice. Le *Sumter* se dirigeait alors vers le Sud-Ouest, dans le fond du golfe du Mexique. Le lendemain, il arriva heureusement au Cap Antonio, qu'il doubla avec les voiles et la vapeur; alors, après avoir triomphé des vents alisés, le capitaine fit arrêter la machine et plaça son navire en croisière au delà du cap, vers l'Ouest.

L'après-midi du 3 Juillet amena au *Sumter* sa première prise. Vers 3 h., on signala une voile qui louvoyait sous le vent, près des côtes. La route qu'elle suivait de-

vait bientôt l'amener auprès du navire Confédéré. Pour éloigner tout soupçon, le *Sumter* eut l'air de ne pas faire attention à cette voile tant qu'elle ne fut pas arrivée à un mille environ de son mouillage. Alors le navire Confédéré déploya les couleurs Anglaises et l'étranger lui répondit en arborant les Etoiles et les Rayures des Etats-Unis. Le pavillon de Saint-Georges fut aussitôt amené du haut du mât du *Sumter* pour être remplacé par les Etoiles et les Rayures qui formaient alors le drapeau des Etats Confédérés. Un coup de canon fut tiré contre les flancs du Yankee étonné, qui amena immédiatement son pavillon. Le *Sumter* envoya aussitôt un canot à bord pour prendre possession de cette première prise.

En abordant, les Confédérés reconnurent que ce bâtiment était le *Golden Rockett*, de l'Etat du Maine — c'était un beau navire jaugeant 690 tonneaux, âgé de trois ans et valant de 30,000 à 40,000 dollars. Il avait été construit dans l'île de Cuba, à Cienfuegos, et n'avait pas de chargement à bord. Le Capitaine Semmes, ne voulant pas, au commencement de sa croisière, dédaigner la prise d'un équipage, résolut de détruire le vaisseau. Après avoir recueilli le capitaine et tous ses hommes à bord du *Sumter*, il fit mettre le feu à la prise et l'abandonna à son sort (1).

(1) Il était à peu près dix heures du soir lorsque la première lueur d'incendie s'élança de ses écoutilles. Parmi les personnes qui se trouvaient à bord du *Sumter*, bien peu oublieront ce spectacle. Un navire incendié en pleine mer! On eût dit que l'homme se révoltait contre son Créateur. Cet abandon volontaire, ces flammes rougeâtres qui léchaient les agrès et semblaient grimper aux mâts, ces étincelles et ces bouts de cordes enflammés que la brise emportait au loin, cette lueur blafarde qui se répandait sur une mer sombre aussi loin que la vue pouvait s'étendre, et, au milieu de tout cela, un silence lugubre : toutes ces images ont contribué à fixer pour toujours dans notre mémoire le souvenir du *Golden Rockett*. Malgré la répugnance avec laquelle nous commimes cet acte, nous n'en aurions pas laissé échapper l'occasion pour rien au monde. Nous ne demandions pas la guerre — nous voulions

La journée du lendemain vit tomber entre les mains du *Sumter* deux nouvelles prises, les brigantins *Cuba* et *Machias*, tous deux du Maine. Aussitôt capturés, ils furent remorqués et dirigés sur Cienfuegos. Toutefois, le jour suivant, le *Cuba* brisa sa remorque et se jeta au large. Il fut repris et l'on mit à son bord un équipage de prise qui fut chargé de le conduire à Cienfuegos, où le Capitaine Semmes voulait aborder.

Le soir, lorsqu'il arriva devant ce port, il dut reconnaître qu'il était trop tard pour essayer d'y entrer; d'ailleurs, deux bâtiments furent bientôt signalés au large et le *Sumter* se mit à leur poursuite, après avoir détaché le *Machias*, auquel il donna l'ordre de mettre en panne. Lorsque le navire Confédéré arriva en vue des deux vaisseaux, à 9 h. 1/2 environ, il apprit qu'il avait devant lui les brigantins des Etats-Unis le *Ben Dunning* et l'*Albert Adams*; il s'en empara aussitôt et leur donna l'ordre de faire route vers Cienfuegos sous la direction d'un équipage de prise.

Les navires restèrent en panne toute la nuit, en dehors du port, et se préparèrent pour y entrer à la pointe du jour. Le temps était clair et serein; le court crépuscule des tropiques disparut rapidement pour faire place au grand jour. Alors l'équipage vigilant du *Sumter* eut devant les yeux un agréable spectacle. Trois vaisseaux étaient conduits vers la pleine mer par un steamer, et l'on

la paix; nous avons des amis bien chers parmi ceux qui nous faisaient la guerre, et, par égard pour eux, si ce n'est pour des motifs d'humanité, nous demandions qu'il nous fût permis de nous séparer en paix; mais ce fut impossible; ils nous forcèrent à faire la guerre — ils essayèrent de nous détruire. C'est pour cette raison, et cette seule raison, que nous brûlons leurs vaisseaux et ruinons leur commerce. Nous n'avons contre eux aucun sentiment d'inimitié, et tout ce que nous demandons c'est d'être séparés et libres — nous voulons qu'on nous permette de suivre la route que nous avons choisie.

voyait flotter gaiement à leurs mâts les Etoiles et les Rayures du Nord. Le *Sumter* s'abrita derrière la côte, attendit avec prudence et patience que le steamer eût abandonné le convoi et laissa marcher les trois vaisseaux jusqu'à ce qu'ils eussent mis entre eux et le rivage neutre la lieue marine de rigueur; car, sans cela, les lois maritimes se fussent opposées à leur capture. Soudain, le pont du steamer Confédéré se couvre de marins en armes; sa cheminée vomit une fumée noire; ses voiles se gonflent; le voilà de nouveau en chasse. La poursuite ne fut pas longue, et bientôt les deux barques *West Wind* et *Louisa Kilham*, ainsi que le brigantin la *Naiade*, furent remis aux soins d'un équipage de prise qui les fit rétrograder et les dirigea vers le port qu'ils venaient de quitter avec l'espoir d'un heureux voyage.

Alors, précédé de sa petite flotte de prises composée en tout de six bâtiments, le *Sumter* entra fièrement dans le port de Cienfuegos. Comme il passait devant le poste qui garde l'entrée du port il fut hélé, et, au même instant, on tira contre lui deux ou trois coups de fusil, sans doute pour appuyer l'ordre d'amener et de jeter l'ancre. Le *Sumter* obéit à ce commandement et détacha de son bord un canot, sous les ordres du Lieutenant Evans, pour aller trouver le commandant et lui demander une explication au sujet de cette réception peu hospitalière. On donna pour réponse que le drapeau de la nouvelle Confédération n'avait pas été reconnu, et que telle était la raison qui avait fait donner l'ordre au *Sumter* de s'arrêter, parce qu'aucun bâtiment, soit bâtiment de guerre, soit bâtiment marchand, ne pouvait entrer dans le port tant que sa nationalité n'était pas bien constatée. Il s'ensuivit des explications mutuelles et, le soir, le Commandant revint avec l'avis du Gouverneur qui laissait le *Sumter* libre d'aborder ou de prendre le large; mais il le prévint en

même temps que les six vaisseaux seraient gardés dans le port jusqu'à ce qu'il eût reçu à leur sujet des ordres supérieurs.

Le Lieutenant Chapman fut alors envoyé à terre avec la lettre suivante; il devait, en outre, faire des arrangements pour les approvisionnements de charbon et prendre les dernières dispositions pour sauvegarder les prises : —

A bord du steamer des E. C. *Sumter*,
Cienfuegos, Ile de Cuba.

Juillet 1861.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur d'informer Votre Excellence de mon arrivée dans le port de Cienfuegos avec sept prises de guerre qui sont : les brigantins *Cuba*, *Machias*, *Ben Dunning*, *Albert Adams*, la *Naïade*, les barques *West Wind*, et *Louisa Kilham*. Ces navires appartiennent à des armateurs des Etats-Unis, Etats qui, comme le sait parfaitement Votre Excellence, ont entrepris une guerre injuste et agressive contre les Etats Confédérés que j'ai l'honneur de représenter avec le navire placé sous mon commandement. J'ai gagné, avec ces prises, un port de l'Ile de Cuba, dans l'espoir que l'Espagne ferait aux croiseurs Confédérés la réception amicale que, dans des circonstances semblables, elle accorderait aux croiseurs ennemis; en d'autres termes, qu'elle me permettrait de laisser sous sa juridiction les bâtimens que j'ai capturés, jusqu'à ce qu'ils aient pu être adjugés par la Cour de l'Amirauté des Etats Confédérés. Comme peuple qui a un Gouvernement *de facto*, et qui non-seulement tient l'ennemi en échec, mais encore remporte sur lui certains avantages, nous jouissons de tous les droits des belligérants. Je me fie aux dispositions amicales de l'Espagne qui, dans ses plus importantes possessions coloniales, est notre proche voisine, et je ne doute nullement qu'elle ne nous reçoive avec une impartiale justice; si elle ne le fait pas avec toute la sympathie que demanderaient notre politique et nos intérêts communs, elle le fera au moins avec la bienveillance que peut inspirer une importante institution sociale et industrielle. Une

règle qui, pendant la guerre, excluerait nos prises de ses ports, ne serait pas, je me permets de vous le faire remarquer, une règle juste et équitable, quand même elle serait également appliquée à l'ennemi. La base d'une telle règle, comme toute la conduite d'une puissance neutre pendant la guerre, doit être une justice impartiale pour chacun des belligérants; et cette justice devrait être réelle et praticable; elle ne devrait pas reposer sur des conditions illusoires et trompeuses. Maintenant, une simple réflexion montrera, je crois, à Votre Excellence, que la règle en question ne peut être appliquée dans la guerre actuelle sans créer une grande injustice envers les Etats Confédérés. Votre Excellence sait parfaitement que le peuple des Etats-Unis du Nord est un peuple commerçant et manufacturier, tandis que celui des Etats Confédérés est au contraire un peuple d'agriculteurs et de planteurs; le premier avait donc dans ses ports et sous son contrôle presque toutes les forces navales de l'ancien Gouvernement, quoique les Etats Confédérés eussent, sur une partie, et même sur une grande partie de la flotte, des droits réels comme contribuables, puisque cette flotte avait été payée par l'impôt. Alors il a été facile, pour les Etats-Unis, de bloquer tous les ports importants des Etats Confédérés. Dans cet état de choses, remarquez à quoi aboutirait l'application de la règle que je discute maintenant.

Il faut admettre que nous avons des droits égaux à ceux de nos ennemis comme puissance belligérante.

Dans une guerre contre un peuple commerçant, le plus important de ces droits est celui que je viens d'exercer légalement, le droit de capturer la propriété de l'ennemi en pleine mer. Mais comment les Etats Confédérés pourront-ils jouir entièrement du bénéfice de ce droit, s'il n'est pas permis à leurs croiseurs d'entrer dans les ports neutres avec leurs prises, de les y laisser sous bonne garde, jusqu'à ce qu'elles soient déclarées de bonne prise, et jusqu'à ce que l'on puisse en disposer ?

Ils ne peuvent pas les envoyer dans leurs propres ports pour la raison que je vous ai déjà donnée. Donc, hors le cas de destruction, leur droit de capture deviendrait tout à fait illusoire, si l'on adoptait la règle en question, tandis que l'ennemi

n'en souffrirait aucunement, puisque tous ses ports, à lui, sont ouverts. Je crois être assuré que l'Espagne n'a pas l'intention d'agir suivant une règle aussi injuste, et aussi partiale.

D'ailleurs, ici s'élève une seconde question qui a déjà surgi à propos des prises que j'ai amenées dans le port. Les chargements, d'après ce qui résulte de certains actes trouvés parmi les papiers, sont réclamés comme étant propriété Espagnole.

Ce fait ne peut être vérifié que par un jugement régulier de la Cour des Prises des Etats Confédérés.

Mais, jusqu'à ce que ce fait soit déterminé, que ferai-je de la propriété? J'ai le droit de détruire les vaisseaux, mais je n'ai pas le droit de détruire leurs chargements, dans le cas où il serait prouvé que la cargaison est réellement propriété Espagnole — or, puis-je détruire l'un sans l'autre? Avant ce jugement, je ne puis débarquer ce chargement, puisque j'ignore si les réclamations seront trouvées justes, et je ne puis non plus les détruire par la même raison.

Un des motifs qui m'ont décidé à aborder dans un port Espagnol, c'est la nouvelle que les chargements étaient réclamés par des sujets Espagnols; car je désirerais leur causer le moins d'embarras possible dans la remise de leur propriété, si, après le jugement, elle leur était rendue.

J'ai l'honneur d'être, etc., etc.

(Signé) R. SEMMES.

A Son Excellence Don José de la Pezuela,
Gouverneur de la ville de Cienfuegos,
Ile de Cuba.

Le 7 Juillet, à 8 h. du matin, le Lieutenant Chapman revint à bord, amenant avec lui Don Isnaga et Don Mariano Diaz, deux habitants distingués de Cuba, et deux chauds partisans de la cause Confédérée; le premier de ces Messieurs était désigné comme agent de prise. Après avoir accepté l'hospitalité du bord, ils retournèrent à terre. Le reste du jour fut consacré à remplir les magasins que le temps passé en croisière avait un peu vidés. Dans le

courant de la journée on embarqua environ cent tonnes de charbon, cinq mille gallons d'eau, et une grande quantité de provisions fraîches pour l'équipage. Vers 10 h., le Capitaine du *Sumter* reçut du Gouverneur une réponse à la dépêche envoyée, la veille au soir, par le Lieutenant Chapman.

Cette réponse disait que le Capitaine Général de Cuba avait donné les instructions suivantes : —

I. Aucun croiseur, de quelque parti qu'il soit, ne pourra amener ses prises dans les ports Espagnols.

II. Si le territoire de Cuba a été violé dans une capture, la prise sera jugée par les tribunaux Espagnols.

III. Toutes les prises seront retenues jusqu'à ce que l'on ait reçu les instructions de la Reine.

Ces points réglés, les prises qui étaient à l'ancre furent laissées aux soins de l'agent Don Diaz ; et, vers minuit, le *Sumter* leva l'ancre pour reprendre le large. On n'avait pas revu le brick *le Cuba*, qui avait été laissé, un ou deux jours auparavant, sous la direction d'un équipage de prise : il ne parut pas au rendez-vous, parce qu'il fut repris par l'ennemi et emmené aux Etats-Unis.

Peu de temps après avoir quitté Cienfuegos, le *Sumter* fut informé qu'il y avait une voile au large. Elle fut aussitôt hélée ; mais elle prouva qu'elle était propriété Espagnole. Alors le *Sumter* continua sa route et doubla les Iles Caymans qui, comme le Capitaine Semmes le fait remarquer dans son journal, sont indiquées quelque quinze ou seize milles à l'ouest de leur position réelle. La journée du 9 Juillet trouva le *Sumter* en lutte contre un fort vent alisé et une grosse mer, à la pointe ouest de la Jamaïque. Les montagnes bleues de cette île restèrent en vue toute la journée.

Sur ces entrefaites arriva un événement qui, pour

quelque temps, priva le *Sumter* de la surveillance active de son Commandant. D'une constitution faible, le Capitaine Semmes avait été très-fatigué par les rudes missions qu'il avait eues à remplir, et, tout dernièrement, il avait encore été affaibli par une maladie. En montant sur le capot d'échelle pour faire ralentir la marche du bâtiment qu'il trouvait trop rapide pour une mer aussi grosse, il fut pris d'un étourdissement subit, chancela pendant quelques instants, en soutenant sa tête avec la main, quoiqu'il eût perdu connaissance, et, enfin, tomba lourdement sur le plancher de la cabine, où il resta quelque temps dans un état d'insensibilité complète. Les suites de cette chute furent quelques contusions sérieuses et une grande difficulté dans la respiration qui retinrent le Capitaine quelques jours dans son hamac. En ce moment, le *Sumter* était tout à fait en dehors de la route que suivent ordinairement les navires du commerce; il naviguait lentement sur une mer houleuse, en luttant contre une brise carabinée et un vent alisé opiniâtre; il filait un peu plus de cinq lieues à l'heure, en faisant de terribles brèches à sa petite provision de charbon qui lui était si précieuse.

Le 13 Juillet, le vent alisé se changea en un vent très-fort, aussi le *Sumter* n'avancait plus du tout, tant la mer lui était contraire. Dans ces conjonctures, il fut nécessaire de renoncer au projet que l'on avait conçu tout d'abord de faire route pour la Barbade, puisqu'il n'y avait plus à bord assez de charbon pour parcourir cette distance. Ce premier projet fut donc abandonné. Le navire vira de bord et tourna l'arrière au courant. On éteignit les feux, et le bâtiment navigua sous voiles, faisant route vers Curaçao. On espérait pouvoir y obtenir une nouvelle provision de charbon, et le *Sumter* vogua, en chancelant sous la toile qui le couvrait, vers sa nouvelle des-

tion. Le roulis violent du navire fatigua beaucoup le Capitaine, qui était toujours retenu dans sa cabine, au point de ne pouvoir quitter le hamac.

Le 15 Juillet, le temps devint un peu plus calme ; une chaude après-dînée, un beau soleil, et une mer comparativement douce donnèrent à l'équipage un peu de repos. Le matin suivant vit encore le vent fraîchir ; mais, à 9 h. on découvrit la terre à tribord, et, à 4 h. du soir, le *Sumter* doubla le cap nord de l'île de Curaçao, longea les côtes à un mille environ de Sainte-Anne, où il arriva un peu après 7 h. Un coup de canon fut tiré pour demander un pilote, et, quelques instants après, il en vint un qui promit de revenir le lendemain matin pour prendre le navire et le conduire dans le port.

Le lendemain matin arriva, et, fidèle à sa parole, le pilote fit sa réapparition sur le pont ; mais il ne fut pas en son pouvoir de remplir le reste de sa promesse. « Le Gouverneur », dit-il, en répondant au Capitaine Semmes qui l'interrogeait, « regrette de ne pouvoir vous permettre l'entrée du port ; mais il a reçu à ce sujet des ordres formels. » Toutefois, un peu de diplomatie eut bientôt fait disparaître cette difficulté, qui était l'œuvre du consul des Etats du Nord ; ses vives réclamations avaient été sans doute appuyées par la fausse description que le pilote fit du navire. Le Lieutenant Chapman fût envoyé à terre avec la lettre suivante pour le Gouverneur : —

A bord du steamer des E. C. *Sumter*,
En rade de Sainte-Anne, Curaçao,

17 Juillet 1861.

A SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR CROL.

MONSIEUR, — Ce matin j'ai reçu de Votre Excellence, par le pilote, un message dont la teneur est qu'il ne peut être permis à mon navire, quoiqu'il soit en détresse, d'entrer dans le port,

parce que Votre Excellence a reçu de son Gouvernement l'ordre de ne pas accorder aux vaisseaux de guerre des Etats Confédérés l'hospitalité du port confié à son commandement. Je me permettrai de vous faire observer respectueusement qu'il doit y avoir là quelque erreur, et je vous ai envoyé le porteur de la présente, le Lieutenant Chapman, de la Marine des Etats Confédérés, afin qu'il ait avec vous une explication à ce sujet. Votre Excellence doit s'être trompée sur le caractère de mon navire; le *Sumter* est un bâtiment de guerre bien et dûment commissionné par le Gouvernement des Etats Confédérés, Etats qui ont été reconnus comme belligérants par toutes les grandes puissances de l'Europe, l'Angleterre, la France, l'Espagne, etc., comme Votre Excellence doit le savoir. Il est vrai que ces puissances ont défendu aux deux parties en guerre d'amener leurs prises dans leurs juridictions. Mais aucune d'entre elles n'a fait de distinction, ni entre les prises, ni entre les croiseurs des belligérants. Comme les croiseurs des deux gouvernements sont admis par toutes les grandes puissances à l'hospitalité des ports sur le pied d'une parfaite égalité, dois-je comprendre, d'après la conduite de Votre Excellence, que la Hollande a adopté une règle différente, qu'elle refuse ses ports, non-seulement aux prises des Etats Confédérés, mais encore à leurs vaisseaux de guerre, et cela lorsqu'elle reçoit les croiseurs des Etats-Unis? S'écarterait-elle ainsi, pendant cette guerre, de la neutralité, en ne reconnaissant pas les Etats Confédérés comme belligérants, en aidant, en protégeant leurs ennemis? Si telle est la situation que la Hollande a voulu prendre dans ce conflit, je prie Votre Excellence de vouloir bien me le faire connaître par écrit.

J'ai l'honneur d'être, etc., etc.

(Signé) R. SEMMES.

Au Gouverneur Crol,
Sainte-Anne, Curaçao.

Cette explication leva toutes les difficultés; à 11 h., la permission demandée était accordée, et le *Sumter* était heureusement à l'ancre dans le port.

Il resta là quelques jours, entouré de pirogues remplies de femmes du pays; ces naturelles de Curaçao bavardaient comme des perruches et étalaient des chiffons presque aussi fastueux que le plumage de ces oiseaux. Pendant ce temps d'arrêt, l'équipage travaillait durement; il remplissait les soutes de charbon, embarquait du bois, de l'eau, des provisions fraîches et faisait les réparations nécessitées par la dernière croisière. Au milieu de toutes ces occupations, le *Sumter* reçut la visite d'un Vénézuélien, qui se présenta, en bon Anglais, comme envoyé ou agent du Président de Castro, actuellement exilé à Curaçao, avec quatre ministres de son cabinet.

Le but de cet envoyé était de négocier le passage de Don Castro pour l'ancien continent; il demandait également place pour une vingtaine d'officiers du Président qui devaient partir avec armes, munitions, etc. Toutefois le Capitaine Semmes déclina poliment, mais promptement, cette proposition; il alléguait d'abord qu'il n'allait pas dans la direction demandée, et ensuite qu'en agissant ainsi, ce serait commettre une intervention illégale, de la part d'un neutre, entre les partis révolutionnaires qui se disputaient le gouvernement de Vénézuéla.

On me fit remarquer, — écrit le Capitaine, — que Don Castro était Président *de jure*; je répondis que nous n'avions rien à voir dans cette affaire, puisque le parti opposé était, *de facto*, en possession du gouvernement.

Le *Sumter* resta à Curaçao jusqu'au 24 Juillet, emmagasinant du charbon, s'approvisionnant, se remplissant, et accordant, à tour de rôle, à chaque membre de l'équipage, une petite excursion à terre, pour que tous pussent un peu se remettre et s'alléger du superflu de leur argent. Le 24, à midi, il se remettait de nouveau en route, laissant derrière lui un de ses matelots, un mauvais garnement nommé John Orr, qui déserta le navire à l'insti-

gation d'un capitaine et d'un cabaretier Yankees. Toutefois la perte n'était pas grande, et, après avoir fait deux ou trois tentatives pour retrouver les traces du fugitif, le *Sumter* sortit du port et fit voile pour Vénézuéla.

L'aurore du 25 Juillet offrit, aux yeux ardents de l'équipage, l'apparition désirée, une voile au large. On lui donna immédiatement la chasse; et, à 6 h. 1/2 le *Abby Bradford*, venant de New-York et allant à Puerto Cabello, était bien et dûment capturé, et remorqué, avec son capitaine, vers sa direction première, Puerto Cabello. Le soir était venu avant que l'on arrivât devant cette ville, et on passa la nuit en dehors du port. Au point du jour, le *Sumter* côtoya le rivage, et, sans attendre l'arrivée d'un pilote, s'engagea vaillamment à travers un archipel d'îlots, pour aller jeter l'ancre dans le port.

Le *Sumter* avait à peine pris son mouillage, que la lettre suivante fut envoyée au Gouverneur pour lui demander la permission de laisser la prise dans le port jusqu'à l'adjudication : —

A bord du steamer des E. C. *Sumter*.

Puerto Cabello, 26 Juillet 1861.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur de vous annoncer mon arrivée dans ce port sur le navire que je commande et avec une prise, le schooner *Abby Bradford*, capturé à environ soixante-dix milles au nord-est. Le *Abby Bradford* est la propriété de citoyens des Etats du Nord, Etats qui sont en guerre, comme le sait Votre Excellence, avec les Etats Confédérés que j'ai l'honneur de représenter; le chargement semble aussi appartenir à des citoyens des Etats du Nord, qui l'ont consigné à une maison de Puerto Cabello. Toutefois, s'il s'élevait quelques réclamations au sujet de la cargaison tout entière ou d'une partie déterminée, la question de propriété pourrait être jugée seulement par la Cour des Prises des Etats Confédérés. En même

temps, j'ai l'honneur de prier Votre Excellence de vouloir bien me permettre de laisser le vaisseau capturé et sa cargaison dans le port de Puerto Cabello jusqu'à ce que la question de prise ait pu être décidée par les tribunaux de mon pays. Cet arrangement conviendra aux deux parties, aussi bien aux habitants de Vénézuéla qui peuvent avoir un intérêt dans la cargaison, qu'aux capteurs eux-mêmes, qui ont aussi des intérêts précieux à sauvegarder.

En faisant cette proposition, je ne demande pas que le Gouvernement de Vénézuéla se départisse d'une stricte neutralité à l'égard des belligérants. Nos ennemis pourront également jouir du bénéfice de la règle qui nous sera appliquée. En d'autres termes, tout en observant scrupuleusement la neutralité, vous pourrez admettre dans vos ports les deux partis actuellement en guerre; ni l'un ni l'autre ne pourra s'en plaindre, puisque celui-ci pourra jouir de la même faveur accordée à celui-là.

J'ai une autre raison, une raison bien puissante pour faire cette demande, et cette raison est qu'un système d'exclusion, quoique appliqué aux deux parties, ne serait ni juste ni impartial pour tous les deux. Les Etats du Nord, qui font maintenant aux Etats Confédérés une guerre agressive et injuste, qui nous refusent le droit de nous gouverner nous-mêmes, et ce droit est un droit fondamental dans toute république, qui envahissent notre territoire pour nous subjuguier), les Etats-Unis du Nord, dis-je, sont, comme le sait parfaitement Votre Excellence, des Etats commerciaux et manufacturiers, tandis que les Etats Confédérés ont été, jusqu'à présent, des Etats agriculteurs et planteurs. Alors, en conséquence de cette différence de carrière, les uns, c'est-à-dire les Etats du Nord, avaient en leur possession, au commencement de la guerre, presque toutes les forces navales de l'ancien Gouvernement, et ils n'ont pas hésité à s'approprier, pour leur usage, une flotte dont une grande partie appartenait de droit aux Etats Confédérés, qui avaient payé leur part en impôts.

Avec cette force navale, obtenue d'une manière déloyale, comme je l'ai déjà dit, l'ennemi a pu bloquer tous les ports importants des Etats Confédérés.

Ce blocus repousse nécessairement les croiseurs Confédérés de leurs propres ports, et, si les puissances étrangères les repoussent également, ils seront naturellement forcés de détruire leurs prises. Ainsi, Votre Excellence voit qu'avec le système d'exclusion l'ennemi jouirait de ses droits de capture jusque dans leur plus large extension, puisque tous les ports lui sont ouverts, tandis que les Confédérés en jouiraient *sub modo* seulement, c'est-à-dire qu'ils seraient obligés de détruire toutes les prises. Une règle qui produirait de tels effets ne serait ni juste ni impartiale, quoique appliquée aux deux parties; et, comme l'impartialité et la justice sont les premières conditions de la neutralité, je regarde comme certain que l'Etat de Vénézuéla n'adoptera pas le système d'exclusion.

D'un autre côté, en admettant les deux parties avec leurs prises dans vos ports, jusqu'à ce que les Cours des Prises de leurs pays respectifs aient eu le temps de juger la cause comme bon leur semblera, vous suivriez une règle qui accorderait aux deux puissances une bonne et impartiale justice, et c'est là tout ce que demandent les Etats Confédérés.

Quant au cas présent, comme le chargement consiste principalement en provisions qui ne peuvent être conservées, je vous demanderai la permission de les vendre aux enchères publiques au bénéfice de qui de droit. Le produit de la vente sera remis entre les mains d'un agent de prises recommandable, et je demande aussi à ce que le vaisseau reste à la garde du même agent jusqu'à ce que le jugement ait été prononcé.

J'ai l'honneur d'être, etc., etc.,

(Signé) R. SEMMES.

A Son Excellence le Gouverneur et Commandant
militaire de Puerto Cabello.

Il fut toutefois impossible de persuader à ce fonctionnaire d'acquiescer à cette demande; il répondit qu'il était tout à fait au-dessus de son pouvoir de traiter une pareille question, et que le *Sumter* devait lever l'ancre dans les vingt-quatre heures. Le 27, à la pointe du jour, un équi-

page de prise fut envoyé à bord de l'*Abby Bradford*, avec ordre de faire voile pour la Nouvelle-Orléans; et, à 6 h., le *Sumter* était sorti du port inhospitalier de Puerto Cabello.

L'ancre était à peine sur le bossoir, lorsqu'une voile fut signalée en mer. Après avoir été capturée, elle prouva qu'elle était la barque *Joseph Maxwell*, de Philadelphie. Comme la capture avait eu lieu à environ sept milles du port où cette barque avait pris son chargement, dont la moitié appartenait à un propriétaire neutre, le *Sumter* détacha un canot avec le maître et le payeur de son bord pour aller entamer des négociations. Ils portaient pour proposition que le propriétaire de la partie neutre du chargement achetât le reste de la cargaison à bas prix et le vaisseau lui-même, qui, alors, lui serait remis intact et sans délai. Toutefois, ce petit arrangement fut quelque peu entravé par l'action du Gouverneur, qui, au grand étonnement du Capitaine Semmes, ordonna que la prise serait d'abord amenée dans le port, et qu'elle y resterait jusqu'à ce qu'une Cour de Vénézuéla eût décidé si la capture avait été faite, ou non, à une lieue marine des côtes, distance prescrite par la loi internationale.

Cette demande assez extraordinaire ne fut pas reçue avec l'obéissance et le respect auxquels s'attendait sans doute celui qui la faisait. Battant le branle-bas et tous ses hommes étant à leurs pièces, comme pour une action imminente, le *Sumter* se rapprocha de sa prise, envoya à terre, dans son propre canot, le patron et sa famille, plaça à bord du *Maxwell* un équipage de prise, et le dirigea vers un port situé sur la côte sud de Cuba. Il est à présumer que ces intentions peu amicales du Gouverneur de Puerto Cabello lui furent suggérées par la crainte que le *Sumter* ne fût réellement engagé dans une entreprise du genre de celle que lui avait en vain proposée, à Curaçao,

l'agent Don Castro ; on redoutait sans doute qu'il ne fût venu dans le but d'opérer un débarquement de troupes révolutionnaires.

Le *Sumter* reprit alors sa course vers l'Est ; et, à 5 h. du soir, il s'approcha par le travers d'un brick, à l'an-tenne duquel flottaient les Etoiles et les Rayures, pavillon haï, mais désiré. Cette fois, cependant, on pouvait se défier de soi-même, sous les yeux d'un ennemi redoutable ; et le patron avait agi sagement en ne s'écartant pas du rivage. La lieue sacrée de la neutralité le protégea contre le sort arrivé à tant de ses compatriotes.

L'après-midi du 29 Juillet trouva le *Sumter* au delà de l'île de la Tortue ; et, à 11 h. du soir, la sonde donnait trente-trois brasses à la pointe Est de Sainte Marguerite ; pendant deux jours encore on croisa le long des côtes de Vénézuëla, avec une brise parfois si forte qu'il devint nécessaire d'approcher jusqu'à un mille du rivage pour prendre l'abri des côtes ; on entra même dans le Golfe de Bahia. Suivant de près le sillage d'un vaisseau qui venait d'arriver de Madère et qui connaissait le port, le *Sumter* s'élança dans le Huero, ou Passage du Parapluie, et prit son mouillage, un peu après minuit, devant la ville de Port d'Espagne, en rendant le salut à un brick Anglais qui sortait du port.

CHAPITRE IV.

Émotion — On prend le taureau par les cornes — Le navire de S. M. Britannique le *Cadmus* — Commission du Capitaine Semmes — Encore en mer — Mauvais temps — Vent et courant contraires — Cayenne — Politesse Française — Vain espoir à Paramaribo — Chaude poursuite — Un Yankee loyal — Sécurité douteuse — Pour ne pas être battu — Encore en mer — La flèche du Parthe.

L'arrivée du *Sumter* à Port d'Espagne parut causer une certaine émotion chez les habitants officiels ou non officiels de cette petite colonie. Le Gouverneur commença par prendre des conseils légaux pour savoir s'il pouvait permettre à un étranger suspect de s'approvisionner de charbon, et un long premier article du journal de l'endroit, par la plume de ses éditeurs, éleva des doutes sérieux sur la qualité du *Sumter* ; on demandait s'il était réellement ce qu'il voulait paraître, c'est-à-dire un vaisseau de guerre dûment commissionné, et non, après tout, un simple pirate. Il paraît que les conseillers légaux du Gouverneur firent un rapport favorable à la demande du Capitaine Semmes ; car on accorda la permission d'embarquer les provisions qui manquaient à bord, et on commença, sans grande hâte toutefois, à approvisionner le *Sumter* de charbon.

La matinée du 2 Août amena à bord un visiteur d'une nouvelle espèce. Quoique, depuis l'arrivée du *Sumter*, la lourde pluie tropicale n'eût pas cessé de tomber en bat-

tant sur l'eau et sur le pont le moins musical des roulements, on vit s'approcher un petit « dingy » qui apporta bientôt, auprès du vaisseau de guerre Confédéré, le patron d'un brick de Baltimore qui était à l'ancre dans le voisinage. Le digne patron avait entendu parler des terribles exploits de son nouveau voisin ; et, en proie à la plus vive inquiétude sur le sort qui lui était réservé, il s'était déterminé à prendre le taureau par les cornes. Il était venu demander au *Sumter* lui-même s'il voulait bien le laisser partir sans lui faire de mal. Grande fut la joie du pauvre homme quand il s'entendit héler comme appartenant à un Etat frère, quand il eut appris que l'Etat de Maryland, quoique obligé, par des forces supérieures, de conserver les apparences d'une alliance avec l'ennemi, était considéré comme ami par ses alliés du Sud, et que le *Sumter* avait des ordres précis pour le laisser faire librement son commerce ; il retourna à son bord, le cœur content, et le brick de Baltimore reprit joyeusement sa route.

L'après-midi du même jour amena deux visiteurs de plus, deux officiers Anglais ; mais la courtoisie internationale n'alla pas jusqu'au point de rendre la visite officielle faite aux lieu et place du Capitaine Semmes par le Lieutenant Chapman ; et l'hôtel du Gouvernement ne se fit pas représenter à bord du *Sumter*. Il est à craindre que « Son Excellence » n'ait été blessée du peu de cas que fit le Capitaine Semmes de sa position officielle, en s'avisant de ne pas recouvrer suffisamment les forces et la santé pour être en état de faire en personne la visite officielle !

La matinée du 4 Août aurait vu le départ du *Sumter*, s'il ne s'était trouvé dans les pièces du payeur quelques irrégularités qui eurent besoin d'être rectifiées. Pendant le retard occasionné par ce travail, le vaisseau de S. M. Britannique le *Cadmus* entra dans le port, et le départ du *Sumter* fut ajourné, afin de pouvoir com-

muniquer avec le nouveau venu. Un Lieutenant fut donc envoyé à son bord. Le *Cadmus* fit rendre promptement la visite par un officier du même grade, qui, après l'échange des civilités habituelles, s'acquitta d'un message poli du Capitaine Hillyer en disant que, le *Sumter* étant le premier navire qu'il eût rencontré naviguant sous le pavillon des Etats Confédérés, il serait très-obligé au Capitaine Semmes de lui montrer sa commission. Ce dernier ne fit aucune objection à cette demande; alors l'officier Anglais, pour satisfaire aux règles de la courtoisie, montra d'abord sa commission et examina ensuite celle du Capitaine Semmes. Après quoi ce visiteur cérémonieux s'en retourna.

Le matin suivant amena à bord le Capitaine Hillyer lui-même; on parla longtemps et de la guerre et de divers sujets agréables; le capitaine Anglais laissa derrière lui une bonne impression. Cette visite partie, on chauffa de nouveau à bord du *Sumter*, et, à une heure, le petit vaisseau naviguait dans la partie Est du passage de l'île d'Anglesey, longeant ces côtes et ces montagnes incultes, couvertes cependant de huttes nombreuses. A dix heures du soir, il passa entre La Trinité et Tabago pour entrer de nouveau dans l'immense Nord Atlantique.

Pendant quelques jours, le temps se passa assez tristement pour la petite communauté. On signala seulement un brigantin solitaire : mais il était si loin sous le vent, qu'en réfléchissant à la petite provision de charbon accordée par les trop scrupuleux marchands de Port d'Espagne, on pensa qu'il ne méritait ni la dépense ni le temps qu'il aurait fallu employer pour lui donner la chasse. Le *Sumter* avait alors terriblement besoin d'émotion : on n'apercevait aucun être vivant, excepté, toutefois, des bandes de poissons volants qui, à chaque instant, s'élançaient en l'air, effleuraient rapidement la surface des flots, et se re-

plongeaient sous les vagues pour être bientôt obligés de revenir chercher dans l'air un court refuge contre leurs invisibles mais incessants ennemis d'en bas. La discipline et l'exercice occupaient alors les heures du jour; et, au coucher du soleil, lorsque la nuit tropicale tombait tout à coup sous un ciel encore brillamment éclairé, on apportait les échiquiers et les trictracs, qui, avec les discussions sociales, politiques, littéraires, avec des chants et d'autres distractions de la vie de mer, faisaient passer ces longues heures d'inaction.

Toutefois, ce ne fut pas sans une profonde satisfaction que l'on regagna les « ondes vertes, » et le *Sumter* se trouva à neuf milles environ des côtes de la Guyane Hollandaise. On espérait gagner bientôt Maranham, mais, le lendemain, on reconnut que l'on devait renoncer à cet espoir. Le *Sumter* rencontra un fort courant du Nord, et, pour comble de malheur, on découvrit que les fraudes des marchands de charbon de Port d'Espagne étaient plus sérieuses qu'on ne l'avait supposé; il ne restait plus assez de combustible pour accomplir le trajet. Le lendemain aggrava encore la position au lieu de l'améliorer. Le courant du Nord atteignit la vitesse de soixante milles par vingt-quatre heures, vitesse égale à celle du Gulf Stream dans ses parties les plus rapides. Il restait pour trois jours de charbon, et, en faisant la part du courant du Nord, le *Sumter* avait encore cinq cent cinquante milles à parcourir avant d'arriver à Maranham.

Toutefois, il continua patiemment sa route espérant un changement, mais le changement ne vint pas. Le vent et le courant étaient aussi hostiles que jamais; et, comme les observations du 11 Août donnèrent 2° 38' lat. N. et 47° 48' long. O., la question du voyage à Maranham parut définitivement tranchée. Le Capitaine Semmes ordonna d'éteindre les feux, d'obliquer la direc-

tion, de mettre toutes voiles dehors et de faire route vers le N.-O; car il espérait trouver une nouvelle provision de charbon dans un des ports des côtes de la Guyane.

L'après-dînée de ce jour offrit un ciel brillant et une mer très-calme. Le *Sumter*, paresseusement ballotté par le roulis, toutes ses bonnettes à tribord, se dirigea vers le Cap Orange, d'où il avait l'intention de faire route pour Cayenne.

Il y arriva le 15 Août; mais, là encore, ses espérances furent déçues. Quand le *Sumter* eut jeté l'ancre, des officiers furent envoyés vers le Gouverneur pour lui porter les compliments d'usage et pour lui demander si le navire pouvait s'approvisionner de charbon. On ne leur permit pas de débarquer, en donnant pour raison qu'ils n'avaient pas de passe de santé du dernier port où ils avaient relâché. Ce fut en vain que l'on représenta le parfait état sanitaire de l'équipage, et le temps depuis lequel il était en mer. L'esprit officiel n'écouta d'autre argument que celui de la consigne. On ordonna cinq jours de quarantaine et les cinq jours devaient être écoulés avant que les rivages salubres de Cayenne pussent être exposés au danger d'être infectés par les nouveaux venus. Comme les autorités appuyaient cet ordre d'un renseignement par lequel elles informaient le Capitaine Semmes qu'il n'y avait même pas assez de charbon dans le port de Cayenne pour les vaisseaux de leur propre Gouvernement, on ne voulut pas prolonger plus longtemps la discussion, et on se décida à aller chercher ses provisions ailleurs.

L'après-midi du lendemain amena le *Sumter* sur les côtes de la Guyane Hollandaise; mais, comme le Capitaine Semmes ne put découvrir un pilote, il fut obligé de faire jeter l'ancre dans quatre brasses d'eau environ. Là, au coucher du soleil, on apercevait la fumée noire d'un

steamer qui se détachait sur l'azur brillant des cieux, et on soupçonna que le nouveau venu devait être un croiseur Yankee à la recherche des « pirates » Confédérés. Les tambours battirent le branle-bas à bord du *Sumter* ; les ponts furent débarrassés pour le combat ; on ouvrit les sabords ; les canons sortirent, et l'on hâta tous les préparatifs nécessaires pour faire à l'ennemi supposé une chaude réception. Les ténèbres étaient complètes. Quand le vaisseau suspect arriva à une certaine distance, on entendit résonner distinctement, dans la calme tranquillité de la nuit, les *psump, psump, psump* de sa machine. Il s'approcha silencieusement du croiseur attentif, faisant entièrement le tour de son mouillage, et suspectant sans doute aussi le caractère de son nouveau voisin. Toutefois, il ne s'ensuivit pas de démonstration hostile. La nuit était trop obscure pour permettre de distinguer un ami d'un ennemi. Le navire inconnu jeta l'ancre à peu de distance du *Sumter* ; comme il ne se montrait nullement disposé à prendre l'offensive, l'équipage Confédéré rentra ses canons et fut renvoyé dans ses hamacs.

Le lendemain, de bonne heure, la vapeur fut lâchée à bord du croiseur Confédéré, qui navigua sous pavillon Français, afin de pouvoir mieux examiner l'étranger qui était tranquillement à l'ancre à deux milles de distance, vers le rivage. A l'approche du *Sumter*, l'inconnu arbora aussitôt le pavillon tricolore ; à cette vue, le croiseur abandonna sa prétendue nationalité, tandis que l'on hissait gaiement au mât de misaine les Etoiles et les Rayures. Le navire Français parut très-content de rencontrer le célèbre *Sumter*. Allant, comme le navire Confédéré, à Paramaribo, et étant de beaucoup plus léger que lui, il l'invita à le suivre dans la rivière, où il espérait trouver un pilote.

En arrivant à Paramaribo, le *Sumter* reçut des nou-

velles du steamer *Keystone State*, des Etats-Unis, qui était à la poursuite du croiseur Confédéré depuis quelque temps. Ce vaisseau n'était pas beaucoup plus grand que le *Sumter* : leurs équipages et leurs armements à tous deux étaient à peu près d'égale force. Aussi, à bord du Confédéré, on manifestait un grand désir d'avoir un engagement avec un ennemi qui était à peu près de même force. Ce désir, cependant, comme tant d'autres, devait être déçu : par l'œuvre de quelque fatalité, le *Keystone State* ne put jamais s'arranger de façon à rencontrer son ennemi. Quand celui-ci faisait du charbon à la Trinité, celui-là accomplissait la même opération à la Barbade et arrivait à la Trinité après le départ du *Sumter*. En quittant ce dernier port, il se mit encore à sa poursuite; mais la chance qu'il avait de rencontrer son ennemi subit sans doute l'influence de ce fait, qu'il alla chercher le *Sumter* vers l'Ouest lorsqu'on lui dit qu'il s'était dirigé vers l'Est; alors, au grand chagrin sans doute de son équipage et de son capitaine, il fut emmené bien loin du petit croiseur qu'il poursuivait (1).

Mais si les vaisseaux de guerre des Etats-Unis étaient quelque peu excentriques dans leur manière de nous donner la chasse, il faut avouer que leurs consuls et autres agents maritimes n'étaient en aucune façon aussi scrupuleux. Tous les moyens possibles furent employés à Paramaribo par le Consul des Etats Fédéraux pour

(1) L'auteur des notes fait dans l'*Index* les remarques suivantes sur cette singulière façon d'agir : — « Voici l'étrange idée que cette conduite nous a suggérée : elle nous a rappelé un sportman de Californie qui désirait beaucoup tuer un ours gris; il trouva enfin une piste qu'il suivit pendant quelques heures; puis il l'abandonna. Lorsqu'il revint au camp, on lui demanda pourquoi il n'avait pas poursuivi ses recherches plus longtemps; il répondit tranquillement qu'il avait trouvé la piste trop fraîche. — Il dut en être de même pour le *Keystone State*; il trouva la piste trop fraîche. »

empêcher le *Sumter* d'obtenir le charbon qui lui était nécessaire. Cependant il n'eut pas tout le succès que méritaient ses laborieux efforts. Sa première idée fut d'acheter tout le charbon qui était dans le port, et, à cet effet, il en offrit un prix très-élevé — en papier du Gouvernement des Etats-Unis. Mais, singulier aveuglement sur leurs propres intérêts, les marchands de Paramaribo refusèrent d'échanger leur charbon contre ce papier ; alors, ne pouvant payer en espèces sonnantes, il fut obligé d'abandonner son projet. Cet échec ne découragea pas le galant Yankee, qui eut l'idée de fréter toutes les gabarres qui devaient transporter le charbon à bord du *Sumter*. De cette façon il faillit réussir. Toutefois, un ou deux propriétaires déclinerent l'honneur d'être achetés, et on commença le chargement du charbon avec les gabarres qu'ils fournirent. L'intrépide consul ne se tint pas pour battu. Ayant échoué auprès des propriétaires récalcitrants des barques, il fut dédommagé de ses peines par leurs équipages, qu'il trouva plus accessibles à ses tendres séductions. Quelques quarantaines de tonnes de charbon prirent le chemin des derrières du port au lieu d'aller dans les soutes du *Sumter*, auxquelles elles étaient destinées.

Cependant, en dépit de deux Yankees pleins d'activité et d'un épais Hollandais, l'opération fut enfin terminée, et le *Sumter* se trouva une fois de plus tout prêt à prendre la mer ; mais il ne put s'en aller sans recevoir la flèche du Parthe que lui décocha son infatigable ennemi. Le matin du jour fixé pour le départ, le domestique nègre du commandant se rendit à terre comme il avait coutume de le faire tous les jours de marché, et fut accosté par le digne Yankee, qui lui persuada de remettre indéfiniment son retour. Le pauvre garçon ! si son sort ressemble en quoi que ce soit à celui d'un millier d'autres qui ont été

« rendus libres » par leurs amis du Nord, comme ceux-ci s'intitulent, il doit s'être repenti amèrement de sa désertion.

Ce n'était pas le moment de perdre du temps à la recherche du déserteur ; aussi, après quelques mots échangés avec l'autorité, qui paraissait peu satisfaite de cette prolongation de séjour, le *Sumter* lâcha sa vapeur et se dirigea de nouveau vers Maranhã.

CHAPITRE V.

Départ de Paramaribo — On passe l'Équateur — Jour de malheur — Sur un banc de sable — On l'échappé belle — Maranhão — Protestation d'un Yankee — Courageuse assertion — Visite au Président — Nouvelles — Fausse alarme — On paye les mémoires — Un patriote — Encore en mer — Une prise — Le *Joseph Park* — Nouvelles du *Bull Run* — Un vilain anniversaire.

Le manque de charbon avait fait perdre un mois entier au *Sumter* depuis qu'il avait quitté l'embouchure de l'Amazone. En outre on avait appris, à Paramaribo, que six ou sept grands steamers le poursuivaient activement, et il n'était pas probable que tous, le plus grand surtout, voulussent suivre la tactique du *Keystone State*; aussi le petit objet de leur vengeance devait-il aller chercher un endroit plus favorable pour se mettre en croisière.

Le 31 Août, il quitta définitivement Paramaribo et s'en alla, comme un aveugle, à huit ou neuf milles des côtes, dans la direction du Nord. Bientôt il changea sa route vers le Sud-Est dans l'intention d'éviter le courant qui, pendant sa dernière croisière, lui avait causé tant de désagréments. Il longea les côtes et chercha les eaux où le courant se faisait le moins sentir.

Le 4 Septembre, il passa heureusement l'embouchure de l'Amazone en courant sous toutes ses voiles d'avant et d'arrière; le temps était clair et pur; il soufflait du Sud-Est un frais vent alizé. C'était le moment le plus favorable pour naviguer à la voile: il n'y avait plus de cou-

rant contraire et le loch donnait une vitesse de 175 milles par vingt-quatre heures. Le même jour on signala une voile étrangère ; mais le temps et le charbon étaient trop précieux, et on renonça à la tentation de lui donner la chasse. Le soir on passa l'Equateur ; le *Sumter* dit adieu au Nord Atlantique et entra dans une nouvelle sphère d'opérations.

Le 5 Septembre fut un jour de malheur. Le temps était lourd et nuageux, le vent soufflait de plus en plus fort et le petit vaisseau roulait lourdement sur son ancre. En virant, une secousse soudaine brisa la chaîne près de la vergue et le morceau qui restait prouva que ce n'était pas la faute du métal. Aucun pilote n'était en vue ; alors on se dirigea avec précaution vers la baie dans la direction du phare. Pendant quelque temps tout alla pour le mieux et le plus grand danger semblait passé, lorsque le navire donna tout à coup contre un banc de sable. Le choc brisa un grand morceau de la fausse quille et causa pour un moment une terrible anxiété à bord. Le navire n'avait heureusement touché que la pointe d'un banc, et il fut délivré par la marée suivante, qui le mit hors de danger. Ce malheur inopiné fit faire beaucoup de recherches ; toutefois, l'examen le plus attentif de la position du navire sur la carte ne put éclaircir ce mystère, car la partie de la baie où le *Sumter* avait touché était indiquée comme un endroit sûr et sans écueils. En tout cas, il fut heureux que le navire pût s'en tirer sain et sauf ; car, une heure et demie après, la marée donnait à peine cinq pieds de profondeur, et, si l'on songe à la lourde cargaison que le *Sumter* avait alors à bord, on comprendra que le navire se serait trouvé dans une terrible position s'il était resté sur le banc.

Comme le sondage était encore trop irrégulier pour que l'on osât affronter plus longtemps le danger, le *Sumter*

jeta l'ancre et dépêcha, vers quelques barques de pêcheurs que l'on apercevait sur la côte, un canot qui revint bientôt amenant à son bord un naturel du pays qui pilota heureusement le navire jusque dans le port de Maranham. Le *Sumter* reçut la visite d'un officier Brésilien qui félicita chaudement le Capitaine de s'être tiré aussi heureusement de ce mauvais pas ; car les navires Brésiliens eux-mêmes ne tentent jamais ce passage sans un pilote côtier.

Le lendemain de l'arrivée du *Sumter* à Maranham était le jour anniversaire de l'Indépendance du Brésil. La ville prit la plus joyeuse apparence. Les vaisseaux de guerre et les vaisseaux marchands furent pavoisés de drapeaux depuis le pont jusqu'à la hune, tandis que les canons de la flottille saluaient de leur tonnerre cette baie ordinairement si tranquille. Le *Sumter* seul demeura impassible au milieu de toutes ces démonstrations ; car la nation dont il portait le pavillon n'avait pas encore été reconnue par le Gouvernement Brésilien, et il eût été très-inconvenant de sa part de se mêler en aucune façon à des réjouissances qui avaient un tel mobile. Presque tous ces bons habitants de Maranham, quoique en apparence bien disposés pour les Confédérés, étaient tellement sous la dépendance des gens officiels qui les gouvernaient qu'ils n'osèrent pas s'aventurer jusqu'à inviter les officiers du navire nouvellement arrivé à un grand bal donné par les autorités à l'occasion de cette fête.

Le Lundi 9 Septembre, le Capitaine Semmes prit ses quartiers à terre et se disposa à faire une visite officielle au Gouverneur du district. Toutefois, ce fonctionnaire prétextua une indisposition et remit au lendemain à midi l'entrevue désirée. Le Capitaine était à peine de retour dans ses appartements de l'Hôtel de Porto, qu'à son tour il reçut la visite du Capitaine Pinto, de la Marine Brésilienne et du Chef de la Police, ami intime du Gouverneur.

La visite de ces deux messieurs avait pour but de lire au Capitaine Semmes une protestation formelle adressée au Gouvernement par le Consul des Etats-Unis. Dans cette pièce le Yankee s'opposait ce que l'on permît au *Sumter* de prendre dans le port soit du charbon, soit toute autre provision. Parmi plusieurs arguments de même force, ce document disait qu'aucune puissance ne permettrait l'entrée de ses ports au croiseur Confédéré. Des assertions semblables furent facilement réfutées et il fut convenu que cette question serait discutée à l'entrevue du lendemain. Les propres expressions du Capitaine Semmes feront peut-être mieux connaître la discussion qui eut lieu.

Mardi 11 Septembre. — J'avais été mandé pour midi chez le Gouverneur, qui m'accorda audience aussitôt. Le Chef de la Police et le Capitaine Pinto étaient présents. Je fis voir ma commission au Gouverneur et lui donnai lecture d'une partie de mes instructions pour lui montrer que les Etats Confédérés voulaient conserver les meilleures relations avec les autres puissances et ordonnaient de respecter tout particulièrement les droits et la propriété des neutres. Afin de mieux lui prouver qu'il pouvait m'approvisionner de charbon sans se départir de la neutralité, et pour contredire les fausses allégations du Consul des Etats-Unis, je lui montrai un journal de la Trinité où il était dit que la question de mon approvisionnement de charbon dans cette île avait été soumise aux juges de la Couronne et tranchée en ma faveur, etc., etc.

Le Gouverneur m'annonça que je pouvais acheter toutes les provisions dont j'avais besoin, excepté, toutefois, les munitions de guerre. Je lui démontrai ensuite que la guerre actuelle était aussi bien en faveur du Brésil qu'en notre faveur, et que, si nous succombions dans la lutte, le Brésil serait le premier pays à être envahi par les propagandistes Yankees. Ces remarques furent favorablement

accueillies, car les sympathies de ces trois messieurs étaient tout entières pour le Sud.

Le Capitaine Semmes continue à rendre compte de son séjour à terre en ces termes : —

Vent frais et ciel nuageux ; on peint le navire et on se prépare à recevoir le charbon. Nous attendons avec impatience la malle de Rio, parce que nous avons appris par un vaisseau Portugais de Pernambuco qu'une grande bataille a eu lieu, que nous avons battu l'ennemi et que nous marchons sur Washington. Plût à Dieu que notre juste cause ait triomphé ! Toute la ville discute nos affaires. Les partis sont d'opinions différentes à ce sujet. L'opposition de l'Assemblée Législative, qui est actuellement en session, est disposée à censurer le Gouvernement pour la réception qu'il nous a faite.

Mercredi 12 Septembre. — Temps clair avec de légers nuages. Vent alisé assez frais, comme il en souffle assez ordinairement à cette époque de l'année. Les vents deviennent de plus en plus forts jusqu'en Décembre, et alors ils font peu à peu place aux pluies. Depuis le commencement de la croisière je caresse le projet de doubler le Cap San Roque et d'aller guetter le commerce de l'ennemi sur ses deux routes. Mais les vents violents et les courants rapides qui règnent actuellement s'opposent pour le moment à l'exécution de mon plan, que je suis forcé d'ajourner ; si la guerre continue, j'espère que je pourrai le reprendre dans une saison plus favorable. On m'a rapporté aujourd'hui que deux vaisseaux de guerre des Etats-Unis nous attendaient de l'autre côté de Sainte-Anne, mais ce bruit n'a d'autre source que l'imagination exaltée du peuple de la ville. J'ai eu ce soir une conversation avec le Senor Rodriguez, jurisconsulte intelligent et Président de la Chambre, sur la question de la guerre. Je le trouvai

assez bien renseigné, si l'on considère qu'il avait reçu ses informations par la voie corrompue des journaux du Nord.

Il semblait penser que nous avions été « trop prompts » à rompre avec le Nord ; mais je lui fis observer que nous avions été le peuple le plus patient, que nous avions souffert longtemps et que nous avions attendu jusqu'au dernier moment. Nous espérions toujours voir cesser le fanatisme qui s'était emparé du Nord. D'ailleurs, la responsabilité de la rupture de l'unité du grand Gouvernement Américain doit retomber tout entière sur le parti propagandiste Yankee.

Vendredi 13 Septembre. — Temps couvert avec vent très-frais soufflant de l'Est. La ville est encore occupée à discuter nos affaires. Hier, un député me demandait sérieusement s'il était vrai que le Gouverneur m'eût ordonné d'amener mon pavillon, parce qu'il n'avait pas encore été reconnu. Il me dit que l'Assemblée avait fait une interpellation au sujet de la décision que le Gouverneur avait prise à notre égard, mais que l'on avait refusé d'y répondre.

On m'annonce encore que deux navires de guerre nous attendent de l'autre côté de Sainte Anne, près du Phare.

Samedi 14 Septembre. — Ciel nuageux, vent frais ; nous avons fini d'embarquer notre charbon et nos autres provisions, nous nous sommes engagés à payer nos factures aujourd'hui. Il m'a été impossible de négocier une traite de 2,000 dollars sur le Secrétaire de la Marine ; M. T. Wetson, un de nos compatriotes de passage à Maranham, a été assez bon patriote pour m'avancer cette somme, en se confiant tout à fait à la loyauté du Gouvernement. Non-seulement il nous vint beaucoup en aide, mais encore il eût bien désiré s'embarquer avec nous, s'il eût pu avoir terminé ses affaires à temps. Le soir, à 7 h. je quittai l'Hôtel de Porto pour me rendre à bord du

navire, qui se préparait à prendre la mer le lendemain.

Le Dimanche 15 Septembre, le *Sumter* reprit sa course et sortit du port sous la direction d'un pilote. M. Wetson accompagna le navire jusqu'à la pleine mer. On ne rencontra pas de vaisseaux Yankees comme on l'avait annoncé; alors, après avoir remercié le pilote et fait un chaleureux adieu à M. Wetson, le Capitaine Semmes ordonna de courir vers le Nord-Est; car il se proposait de croiser du côté des parages plus calmes qui se trouvent situés entre les vents; il avait abandonné pour le moment le projet du Cap San Roque. Alors commença une rude période d'épreuves occasionnées par les difficultés que le navire rencontra en remontant le courant pour gagner les eaux où il devait s'établir en croisière. Le courant était tellement fort que le *Sumter* était parfois jeté à cinquante milles en dehors de sa route en vingt-quatre heures de temps. Pendant que le navire voguait avec patience au milieu de tous ses ennuis, pour se rendre à la station où il espérait faire de nouvelles captures, on observa un curieux phénomène, dont voici le compte rendu d'après le journal de bord: —

Lundi 23 Septembre. — Temps clair avec de légers nuages, vent direct du Sud-Est. Nous nous écartons de deux ou trois points. Nous avons observé, pendant les deux ou trois derniers jours, une remarquable succession de raz de marée qui revenaient toutes les douze heures, et une heure environ avant le passage de la lune sur le méridien. Nous avons observé cinq raz de marée qui vinrent avec tant de régularité que nous les attribuons à l'influence de la lune. Elle doit attirer les eaux dans une direction contraire à celle du courant qui coule vers l'Est avec une vitesse de deux milles à l'heure. Nous avons eu une petite mouette à bord, aujourd'hui, à une distance de cinq cents milles de la terre la plus rapprochée. Le raz de marée vient du Sud et se dirige vers le Nord; il courait sur nous

avec de grosses vagues que nous recevions par le travers et qui nous causaient un roulis si violent que nous avons détourné le bâtiment de sa route de deux ou trois points afin de reporter son influence davantage sur l'arrière. Ce roulis fut suivi de vagues tumultueuses et écumantes qui se heurtaient dans tous les sens, comme si nous avions été au milieu d'un archipel de brisants. Nous étions en effet sur des brisants, mais le fond était heureusement bien loin de nous. Nul navire n'eût pu rester en panne au milieu d'un tourbillon semblable produit par tant de vagues de directions diverses. Ces vagues nous dépassèrent après une durée de trois quarts d'heure environ, et la mer redevint comparativement calme. Nous n'avons pas observé la latitude aujourd'hui; mais, d'après notre appréciation, nous avons 5° 25' latitude N. et 49° 19' longitude O. Courant du Nord-Est avec une vitesse de cinquante-huit milles. Les raz de marée étaient si curieux qu'à leur approche tout l'équipage et les officiers montaient sur le pont pour les observer.

Il y avait plus d'une longue semaine que la vue d'un ennemi n'avait réjoui les yeux du petit équipage du *Sumter*, lorsque, le 25 Septembre, le cri bienvenu : « Une voile ! » se fit entendre de la hune. On lâcha de nouveau la vapeur, et les couleurs des États-Unis du Nord se déployèrent à bord du croiseur Confédéré. Il y eut un court moment d'attente pendant lequel on examina attentivement l'étranger, parce que le pavillon rouge et bleu avait flotté un moment sur son pont; mais bientôt un hurra joyeux salua les Etoiles et les Rayures si connues qui s'élevèrent au-dessus du bastingage et montèrent lentement le long du mât de misaine.

La prise n'était pas de grande valeur; c'était seulement un petit brigantin appelé le *Joseph Park*, de Boston; il



avait quitté Pernambuco depuis six jours et naviguait sur lest ; mais c'était le premier fruit de la nouvelle croisière, et ce fut avec joie que l'équipage du canot envoyé à son bord amena le drapeau ennemi et le remplaça orgueilleusement par les Etoiles et les Rayures du Sud (1). Cette opération terminée, l'équipage fut transporté à bord du *Sumter*, et un équipage de prise passa à bord du *Joseph Park*. On lui donna pour instructions de ne pas perdre de vue le *Sumter* et de lui signaler sur-le-champ toute voile suspecte. Les deux navires croisèrent ainsi de compagnie pendant quelques jours ; le *Joseph Park* se tenait au vent pendant le jour et venait la nuit s'abriter sous les canons du *Sumter*.

Cette prise ne fut certes pas la plus mal venue, car elle nous apporta, dans un tas de journaux récents de Pernambuco, la nouvelle de la première victoire du Sud remportée à Manassas ou Bull Run, et nous fit connaître les succès que nous avons remportés dans le Missouri sur le

(1) L'auteur des « Notes » écrit dans l'*Index* :

« L'Officier qui aborda le *Joseph Park* demanda au Capitaine s'il avait un chargement. — « Non. » — « Avez-vous des espèces ? » — « Pas un dollar. » — « Alors, Capitaine, il faut que vous descendiez dans le canot et que vous veniez avec moi à bord du *Sumter*. » — « Que ferez-vous de moi quand je serai à votre bord ? » L'Officier répondit que cela dépendrait entièrement des circonstances ; que s'il se livrait lui-même et s'il ne cherchait à rien cacher, il ne recevrait que de bons traitements ; mais que tout dépendrait de lui. — « Bien, » dit-il ; « alors, Capitaine (il appelait ainsi l'officier qui l'avait abordé), j'ai en bas un millier de dollars, et je pense qu'il vaut mieux vous les donner. » Il descendit dans la cale et retira d'un petit trou la bourse qui contenait son or. L'Officier lui demanda pourquoi il avait caché cet argent, puisque le *Sumter* l'avait abordé avec le pavillon des Etats-Unis ; il répondit qu'il se doutait bien avoir affaire au *Sumter*, et qu'il avait pris ses précautions. La scène entre l'officier et le Capitaine du *Joseph Park* fut comique au dernier point. Les réponses que le Yankee faisait aux questions qu'on lui adressait, son accent nasal, sa ruse, l'attitude de l'officier qui le regardait en face en riant, toute cette scène égaya beaucoup l'équipage du *Sumter*.

Général Lyons. Le pauvre *Joseph Park* ! Il avait compté trop loin et ses vainqueurs eurent quelque plaisir, en mettant le nez dans son journal, d'y lire la note suivante écrite le lendemain de son départ de Pernambuco : « Nous avons un vaisseau de la meilleure solidité et de la plus grande vitesse ; aussi nous nous moquons bien de Jefferson Davis. » Mon infortuné prisonnier, — ajoute le Capitaine Semmes, — avait chanté victoire avant d'être sorti du bois.

Le journal continue en ces termes : —

Vendredi 27 Septembre. — C'est aujourd'hui le cinquante-deuxième anniversaire de ma naissance ; comme les années défilent l'une après l'autre ! Je commence à me faire vieux. Je remercie Dieu qui me donne encore la force de servir mon pays dans la lutte glorieuse qu'il soutient pour conserver son droit de se gouverner lui-même, pour défendre ses institutions, ses biens et toutes ces choses qu'un peuple considère comme sacrées. Jusqu'ici nous avons battu ces hordes de Vandales qui ont envahi et souillé notre sol, et nous continuerons à les battre jusqu'au dernier moment. Le Dieu juste qui est au ciel et qui voit toutes les querelles des hommes vengera le juste. Puissions-nous dans cette lutte nous montrer dignes de Lui et de notre grande cause. Ma pauvre famille est désolée. Avec quelle tendresse et quelle affection mes pensées se reportent vers elle en ce jour ! Ma chère femme et mes filles, au lieu de préparer le gâteau d'usage pour célébrer cet anniversaire, pleurent mon absence et tremblent d'apprendre une catastrophe. Que Notre Père Tout-Puissant les console et les traite avec bonté ! Qu'il daigne étendre sur elles sa protection infinie !

CHAPITRE VI.

Mauvais temps — Une voile! — Une poursuite animée — Pas de prise — Coup de vent — Les vacances de « Jack » — Nouveau motif de croisière — Calme plat — Un Français éclairé! — Un événement prochain — Patience — Le *Daniel Trowbridge* — Un beau coup de filet — Cerné — Double réclamation — La revanche de la prise du schooner — Bonnes nouvelles du pays — Une excuse — Espoir de combat — On quitte la station des Indes Occidentales. — Un autre but — La Martinique.

Le mauvais temps est revenu. Le 28 Septembre, on reprit l'équipage de prise que l'on avait mis à bord du *Joseph Park*, et ce navire, après nous avoir encore servi d'éclaireur pendant quelques heures, fut enfin incendié vers le commencement de la nuit et brûlé jusqu'à fleur d'eau. Les journées s'écoulèrent alors de la façon la plus monotone, et nous ne rencontrâmes que les incidents ordinaires d'un voyage tranquille.

Un jour c'était un poisson volant qui sautait à bord et qui, le lendemain, payait son indiscretion en allant prendre sur la table du Capitaine la place qui lui était réservée; une autre fois c'était un petit espadon qui accomplissait le même exploit; enfin, le troisième jour, une pluie abondante venait heureusement nettoyer notre gailard d'avant avec un luxe inaccoutumé de copieuses ablutions d'eau fraîche. Toutefois, on ne découvrait aucune voile en mer. Une seule fois, cinq ou six marins s'écrièrent tous ensemble : « Un feu à l'avant de tribord! » Ces pa-

roles causèrent quelques instants d'animation et obligèrent le mécanicien à chauffer à toute vapeur ; mais on reconnut que c'était une fausse alerte, et que la lumière qu'on avait signalée avec tant de confiance comme étant le fanal d'un steamer qui courait dans les eaux du *Sumter* n'était tout simplement qu'un météore, ou bien encore une étoile que l'auréole brumeuse de l'horizon faisait apparaître rougeâtre dans le lointain. La chance semblait s'être tout à fait retirée du drapeau Confédéré. Les vaisseaux couraient librement entre San Roque et New York. En admettant que leur parcours se trouvait à soixante-quinze milles de chaque côté de la station du *Sumter*, et en portant à cinquante milles le rayon d'observation que nous pouvions avoir du haut du mât, la cinquième partie de ces vaisseaux pouvait fort bien tomber sous les yeux du *Sumter*. Cependant, durant dix-sept pénibles journées, on n'aperçut qu'une seule voile, et la dose de patience du petit croiseur commençait à diminuer grand train.

Enfin, le 5 Octobre, vers 10 h. du matin, le cri toujours si bien accueilli retentit de nouveau. « Une voile, oh — h — h ! » On jeta ce signal du haut du mât avec une certaine emphase, comme si le matelot de quart avait voulu accentuer tout particulièrement le plaisir que lui faisait cette découverte. L'étranger était sous le vent et à soixante-dix ou quatre-vingts milles de nous environ. Mais on ne perdit pas un seul instant à se mettre en chasse. On chauffa la machine, on cargua les voiles et on vira de bord dans la direction indiquée. Il n'y avait pas une demi-heure que cette voile avait été signalée et déjà le *Sumter* s'était précipité à sa poursuite avec la plus grande vitesse.

La chasse fut longue et animée. L'étranger eut tout d'abord l'avantage d'une bonne brise, tandis que le *Sumter* était obligé d'attendre tout de sa vapeur. D'après les

apparences, ce devait être un beau vaisseau d'une grande vitesse; aussi gagnait-il sur le croiseur. Peu à peu cependant les deux navires modifièrent leur direction respective, et le *Sumter* profita de cette occasion pour déployer ses voiles d'avant et d'arrière. Alors il eut tout l'avantage de la course. On passa trois heures un quart à cette poursuite animée, et, enfin, le croiseur arriva dans les eaux de l'étranger; la chasse était finie. On hissa la bannière étoilée et rayée au sommet du *Sumter*, et il y eut, comme toujours, à bord du navire Confédéré, un moment d'attente plein d'émotion. L'étranger resta quelque temps à hisser, de la façon la plus maladroite, son pavillon au haut du mât, comme pour se jouer des espérances et des craintes de celui qui lui avait donné la chasse, et le pavillon rouge de l'Angleterre se déploya enfin. Au total, pas de prise!

Le Capitaine du *Spartan* était grandement indigné d'avoir été mis en panne par un Yankee, et l'officier de service sur le pont du *Sumter* se prit à sourire lorsqu'on le salua en lui disant : —

« Les Américains du Nord s'en vont au diable ! »

« Comment cela ? » répondit-il.

« Eh ! parbleu ! en se laissant joliment cravacher par les hommes du Sud ! »

On remarqua que ce beau parleur parut quelque peu surpris de l'air joyeux et satisfait avec lequel on accueillit ses paroles.

La nuit venait froide et sombre; le vent s'était changé en brise assez forte, et la mer était devenue très-grosse. Par intervalles, des rafales de pluie tombaient à torrents sur le navire; le *Sumter* roulait et bondissait, comme s'il avait été fatigué, lui aussi, de cette longue période d'inaction; on eût dit qu'il voulait amener quelque diversion dans notre oisiveté. Le jour se montra sombre et me-

naçant; le baromètre était à 29° 87'. Vers midi, la brise était mauvaise et le navire naviguait si lourdement qu'on fut obligé d'abandonner l'exercice au mousquet et la lecture du Règlement, deux occupations ordinaires du premier Dimanche du mois. Alors « Jack » prit sa petite récréation, comme il avait coutume de le faire, lorsque le mauvais temps était bien établi, et les travaux du bord terminés.

Vers le soir, le vent qui, dans l'espace de huit ou dix heures, avait tourné de l'E.-N.-E. au S.-E. et au S.-S.-E., commença enfin à s'apaiser. Le lendemain matin, il était tombé, et le *Sumter* put de nouveau faire voile, quoique les nuages fussent encore chargés et la mer toujours grosse par suite du vent qu'il avait fait la veille. On déploya les voiles de hune et on partit de nouveau dans la direction S.-S.-E.

Sur la fin de la semaine, le *Sumter* était en bon chemin vers sa nouvelle croisière; car on avait abandonné l'Ouest pour se rejeter vers l'Est. Le Samedi 12 Octobre, à midi, il avait atteint sa nouvelle station, et ce jour-là nous étions en lat. 6° 56' N., long. 44° 41' O.; le temps était calme, le soleil perçait tristement à travers un voile de brouillard grisâtre et le petit steamer roulait çà et là sur une mer lourde et houleuse; ses vergues craquaient et ses voiles frappaient fortement contre les mâts en faisant entendre un bruit triste et désespérant qui est plus pénible pour le marin que les coups de vent les plus terribles.

Le calme succède à l'orage — et la pluie vient après le soleil — la mer est grosse et houleuse; nous ne pouvons sortir de cette monotonie croissante. Il y a trente-huit jours que nous sommes en mer, et pendant tout ce temps nous n'avons parlé qu'à deux vaisseaux et fait une prise isolée!

Jeudi 24 Octobre. — Temps nuageux, vent de l'Est. Le matin, à 6 h. 1/2, on a signalé une voile vers le Nord-Est. Nous chauffons et nous donnons la chasse. A 9 h. nous étions dans les eaux d'un brick qui se trouva être Français. C'était la *Mouche Noire* allant de Nantes à la Martinique. J'envoyai un canot à son bord; mais il n'avait pas de journaux. Il nous dit qu'il savait bien que les Etats-Unis étaient en guerre (nous avons arboré les couleurs des Etats-Unis); mais contre qui? voilà ce qu'il ignorait. Bien renseigné, le Français! ou peut-être cette réponse doit-elle nous servir de leçon d'humilité, en nous faisant voir combien peu les Européens s'inquiètent de notre révolution Américaine. Nous l'arrêtâmes au plus une demi-heure, après quoi il lui fut permis de reprendre sa course. Notre mauvaise chance semblait s'accroître; car deux des trois bâtimens que nous avons rencontrés en tout pendant trente-neuf mortelles journées de croisières étaient étrangers.

Vendredi 25 Octobre. — Brise franche du Nord. Temps de vent alizé. Le matin, quelques rafales de pluie qui cessent bientôt; il reste des nuages; mais ils disparaissent au fur et à mesure que le soleil monte. L'après-midi est lourde et pesante; le ciel est couvert; il fait une demi-brise. A 2 h. 50 on signale de tribord un vaisseau allant vers le S.-E. Nous chauffons et nous donnons la chasse. A 5 h. nous avons atteint l'étranger. Nous avons tiré un coup à poudre; c'était un Prussien. J'ai voulu le faire aborder pour envoyer un canot à son bord; mais, sur ces entrefaites, le vent fraîchit et la mer se gonfla d'une façon incroyable. Alors, comme je n'avais aucun doute sur le caractère du vaisseau, je lui permis de continuer sa course (il allait aux Antilles), et je renonçai à l'aborder. Comme nous faisons d'assez près le tour de son bord, nous l'approchâmes tellement que mon cœur cessa

de battre pendant un instant, lorsque la proue de ce navire lourd et chargé tourna sur nous presque assez brusquement pour nous raser d'un seul coup. S'il avait été rejeté sur le *Sumter* par une de ces vagues immenses et furieuses, nous eussions été coupés à fleur d'eau et coulés bas en quelques minutes. Voilà une leçon qui m'apprendra l'espace qu'il faut à mon navire pour tourner sur lui-même quand la mer est grosse à l'avant ou à l'arrière. Il y a aujourd'hui quarante-quatre jours que nous sommes en mer, et nous n'avons vu que quatre vaisseaux, sur lesquels trois étaient étrangers. Cependant je ne suis pas découragé, mais voilà une belle occasion pour exercer une vertu Chrétienne, la patience, que je ne pratique pas habituellement dans la perfection.

Dimanche 27 Octobre. — Il fait une journée claire et belle. Une légère brise de l'E.-N.-E. Quelques nuages qui passent. Revue de l'équipage. Deux voiles aujourd'hui! A 8 h. 30 du matin, on aperçut une voile vers le S.-E. Nous donnons immédiatement la chasse à toutes voiles et nous ajoutons la vapeur aux voiles dans l'espace d'une demi-heure. A 3 h. du soir nous avons atteint l'étranger; le *Sumter* allait encore à toute vapeur. Nous arborons, comme de coutume, les couleurs des Etats-Unis, et l'étranger déploie les mêmes; nous tirons un coup à poudre et nous lui ordonnons de mettre en panne. Après avoir envoyé une embarcation à son bord pour le capturer, je fais abaisser le pavillon des Etats-Unis et hisser notre propre drapeau, lorsque notre officier arriva à son bord. C'était la goëlette *Daniel Trowbridge*, de Newhaven, Connecticut, allant de New York à Demarara avec une cargaison de provisions. Cette cargaison appartenait au propriétaire du vaisseau, D. Trowbridge, du Connecticut. J'envoyai un équipage de prise à son bord, et je le laissai pour me mettre à la poursuite d'un autre qui avait été

signalé en même temps que celui-ci. Nous l'atteignîmes vers le soir. C'était un brigantin Anglais allant de la Nouvelle Écosse à Demarara ; on lui permit de continuer sa course. Nous éteignîmes les feux et mîmes le navire sous voile, avec une lumière au mât. La prise marchait auprès de nous.

Lundi 28 Octobre. — Temps clair et beau ; mer assez calme et brise légère. J'ai fait venir la prise à portée de la voix et lancer la grande chaloupe pour commencer le transbordement des provisions. J'étais véritablement reconnaissant à la Providence de cette bonne aubaine, car nous commencions à être à court de provisions. Nous n'avions plus que du mauvais bœuf et du pain charançonné, tandis que l'ennemi avait tout ce qui nous manquait, et en excellente qualité. Il avait du porc, du bœuf, du jambon, de la farine, du pain, des biscuits, etc. Voilà bien une cargaison de Yankee, des cochons, des moutons et des oies à bord ! La journée a été fort occupée et pénible ; on s'est un peu amusé çà et là ; les hommes travaillent sur les deux bâtiments autour des caisses et des tonneaux, etc... Pour enlever la cargaison nous avons jeté par-dessus le bord tout ce qui encombrait les magasins et nous avons jonché la mer d'objets de bois et de balais du Connecticut.

Mardi 29 Octobre. — Ce jour est encore favorable pour décharger la prise. Il fait un léger vent de l'Est et la mer n'est pas trop forte. Nous emplissons le *Sumter* de provisions pour cinq mois au moins, et nous jouissons d'un luxe de viande fraîche bien avant en pleine mer, à quarante-trois jours du port. Comme les moutons étaient dans les meilleures conditions possibles, j'en ai fait abattre pour tout l'équipage. Le ciel se couvre vers neuf heures. Lat. 16° 54' N. Long. 57° 33' O.

Mercredi 30 Octobre. — Journée calme et belle. Légère brise du S.-E. La mer est tranquille. A 7 h. du

matin on cria d'en haut : « Une voile ! » Je dépêche deux ou trois chaloupes vers la prise pour transborder sur-le-champ les animaux qu'elle portait, et j'envoie l'ordre au patron du vaisseau capturé de venir à mon bord après avoir mis le feu à son bâtiment. Ces ordres exécutés, et les chaloupes remontées, nous nous mettons sous vapeur pour poursuivre la voile étrangère ; à onze heures nous étions dans ses eaux et j'envoyai un canot à son bord ; c'était le brick Danois *Una* allant de Copenhague à Santa Cruz, en mer depuis soixante-neuf jours. Nous lui permettons de continuer sa route après l'avoir retenu pendant une heure et demie environ. Nous lui avons montré les couleurs des Etats-Unis. Ce soir, j'ai désigné le plus jeune Lieutenant pour aller trouver le patron du brigantin le *Daniel Trowbridge* et pour lui demander les ardoises de lock qu'il avait mises dans son bagage particulier ; alors on me rapporta que cet homme en remettant ces objets au messager, qui était le sergent de l'infanterie de marine, s'était servi de ce langage insolent : — « Que le diable les emporte ! J'espère que cela ne leur profitera pas, et quand ils auront besoin d'une chemise je pourrai encore la leur prêter. » Je fis arrêter l'homme, qui fut mis aux doubles fers. Lat. 16° 40' N. Long. 58° 16' O.

Jeudi 31 Octobre. — Magnifique temps clair ; une légère brise du Nord et de l'Est. Nous montâmes et nous séchâmes au soleil les cartouches à balles, dont quelques-unes avaient été atteintes par l'humidité, et nous inspectâmes les pompes que l'on avait sorties d'après un ordre du Capitaine. A 2 h. du matin, un feu fut signalé à l'horizon ; alors je donnai l'ordre de chauffer et de commencer la poursuite. Lorsque nous atteignîmes le feu signalé nous reconnûmes que c'était un débris enflammé d'un schooner auquel nous avons mis le feu dix-huit heures auparavant ; et nous éteignîmes ce reste d'incendie.

Depuis notre dernière prise, nous avons pris grand intérêt à examiner une énorme quantité de journaux trouvés à bord. Ils vont jusqu'au 8 Octobre et nous donnent les nouvelles les plus satisfaisantes de la guerre. Nous avons glorieusement balayé l'ennemi sur tous les points, et avons amené le Missouri et le Kentucky dans la Confédération. Le ton de la presse Européenne est hautement favorable à notre cause; ces symptômes indiquent une prompte reconnaissance de notre indépendance. Et toutes ces nouvelles consolantes, nous les recevons de l'ennemi lui-même! Lat. 16° 54' N. Long. 57° 59' O. Le patron du schooner capturé, le *Trowbridge*, s'étant excusé très-humblement de sa conduite d'hier, et ayant demandé à sortir de prison, j'ordonnai qu'il ne fût plus gardé de près et que ses fers lui fussent enlevés.

Le *Daniel Trowbridge* fut cependant la dernière prise qui tomba dans les eaux du *Sumter* pendant cette croisière. Il était alors en plein dans le sillage des vaisseaux passant la Ligne, et un jour se passait à peine sans qu'un ou plusieurs navires fussent pris; mais les Etoiles et les Rayures semblaient avoir disparu des mers. On amena vaisseaux sur vaisseaux, tantôt Anglais, tantôt Français, tantôt appartenant à l'une des nombreuses nations neutres; mais pas un Yankee ne put être aperçu, et l'équipage du *Sumter* commençait presque à se fatiguer de sa tâche sans profit.

Ce matin il y eut à bord un moment d'animation de peu de durée; car on signala au large un grand steamer qui était évidemment un vaisseau de guerre. En un clin d'œil tout fut plein d'entrain et d'enthousiasme sur le *Sumter*. Les tambours battirent aux champs et les ponts furent disposés pour l'action; on hâta les préparatifs du combat, tandis que le croiseur Confédéré se portait hardiment au

large pour rencontrer l'ennemi qui l'attendait. Mais encore une fois l'ardent équipage se vit condamné au désappointement. Il n'y eut ni combat ni prise. Comme le vaisseau étranger s'approchait, le pavillon sans tache de Saint Georges flotta gracieusement à la pointe de sa hune; et, après l'échange des civilités habituelles, les deux vaisseaux reprirent leur direction respective; le *Sumter* resta de nouveau tout seul dans le vaste Océan.

Alors on décida encore un changement dans la direction de la croisière, et le Capitaine donna ordre de faire route pour les Indes Occidentales. Comme nous n'y rencontrâmes personne et que l'eau commençait à manquer à bord, cette croisière fut aussi abandonnée; et, le 9 Novembre, le *Sumter* entra sous vapeur à Fort de France, Martinique ayant tenu la mer cinquante-sept jours.

CHAPITRE VII.

Un gouverneur Français — A l'Église — Visiteurs — Prisonniers relâchés — Difficulté à faire du charbon — Sympathie pour le Sud — Un verre de grog — Saint Pierre — Curiosité — *L'Iroquois* — Tentative d'intimidation — *L'Achéron* — Connaissance des Yankees sur l'observation de la neutralité — Mascarade — Préparatifs de combat — La lieue marine — Insulte du *Trent* — Sur le qui-vive — Violation des droits — Audacieuse tentative — Succès.

Samedi 9 Novembre. — Beau temps pendant la matinée. Au point du jour, nous chauffâmes et nous nous dirigeâmes vers la terre, au Nord de la Baie du Fort Saint Louis, en nous rapprochant du rivage. La côte, tout le long du mouillage, est dangereuse et nettement dessinée. Nous passâmes à trois cents mètres de la Pointe de Nègre, où nous rencontrâmes un steamer en destination de Saint Pierre. Nous mouillâmes dans six brasses d'eau ; quelques instants après, un pilote vint à bord ; alors nous levâmes l'ancre pour entrer dans le mouillage Est du fort ; sur ces entrefaites, l'officier de santé nous visitait et nous accordait la pratique.

J'envoyai un Lieutenant pour rendre visite au Gouverneur, et j'allai ensuite le voir moi-même. Je déclarai dans cette entrevue que j'étais venu à la Martinique pour laisser reposer mon équipage, et pour prendre les provisions dont j'avais besoin, le charbon compris. Le Gouverneur répondit qu'il ne pouvait pas m'approvisionner de charbon avec les magasins du Gouvernement, mais que j'étais

libre de me rendre au marché et d'y acheter ce qu'il me fallait, si lui, le Gouverneur, *n'en savait rien*; quant à mes prisonniers, si le Consulat des Etats-Unis en résidence à Saint Pierre voulait bien se charger de leur entretien, je pouvais les débarquer. Avec son consentement, j'envoyai, par le paquebot, les deux quartiers-mâtres à Saint-Pierre en leur donnant l'ordre d'aller voir le Consul pour arranger cette affaire. J'envoyai aussi l'officier payeur, qui devait acheter du charbon ainsi que des habillements pour l'équipage, et je permis au Lieutenant Chapman de l'accompagner. A un certain moment, le Gouverneur m'ordonna de changer de place et de retourner à mon premier mouillage; mais il donna contre-ordre lorsque je lui demandai une explication à ce sujet. Il parut aussi porté à m'empêcher de faire mes provisions à cette place, par la raison que Fort de France est uniquement le siège du Gouvernement et une station navale et militaire; mais, comme j'insistais sur les droits que la proclamation Impériale me donnait d'être traité, sous tous les rapports, comme une puissance belligérante légale, il abandonna cette idée. Les Colonies Françaises relèvent du Ministère de la Marine; leurs Gouverneurs et leurs principaux employés sont des officiers de marine; le Gouverneur de la Martinique est un Contre-Amiral.

Dimanche 10 Novembre. — Pluie de bonne heure, le matin; elle se dissipe vers 8 h. Je me rendis à terre, et, à 8 h. du matin, j'accompagnai M. Guérin à la messe du Gouverneur. L'intérieur de l'église est d'un aspect très-agréable; on y voit des tableaux d'une grande valeur. L'assistance était peu nombreuse. Quelques minutes avant le commencement de l'office, un détachement (une compagnie de chaque régiment) entra dans la nef principale et se rangea sur deux lignes; le Gouverneur et son état-major arrivèrent à l'heure militaire; l'office dura

environ trois quarts d'heure. Il y avait une belle musique militaire comme orchestre. Les noirs et les blancs occupent les bancs sans aucune distinction, quoiqu'il n'y ait pas fusion des deux races dans la société. Toutes les couleurs ont les mêmes droits politiques, quoique l'on ait dit que la jalousie et la haine des noirs pour les blancs étaient implacables. Je reçus la visite de M. Guérin et d'un certain nombre de colons — magistrats et autres — auxquels j'expliquai le vrai motif de la guerre : — croisade abolitionniste contre nos droits de propriétaires d'esclaves ; je leur parlai aussi de notre population, de nos ressources, de nos victoires, etc. ; ils parurent écouter tout cela avec beaucoup de plaisir, et ils exprimèrent de temps en temps leur bienveillance en déplorant la politique aveugle de leur Gouvernement. Je passai l'équipage en revue, et lus le Règlement à mes hommes. Trois des prisonniers se sont embarqués. J'ai laissé descendre à terre un détachement d'hommes en permission. Deux matelots du détachement d'hier ne parurent pas à l'heure ce matin. Ils revinrent depuis à bord. J'ai visité la Savanne, pour entendre la musique qui a lieu le soir tous les Dimanches. C'était un spectacle brillant et magnifique. Que de choses à admirer ! La lune, les ombres, les arbres, la statue de Joséphine, la foule richement parée, les nombreux musiciens, la belle musique, le murmure de la mer, et enfin le « Katy-dids, » si rempli des souvenirs du pays, ce cher pays ! J'allai rendre visite à M. Guérin après la musique, et je fis connaissance avec sa charmante famille, composée de sa femme, de sa belle-sœur et d'une nièce, qui joua du piano et nous chanta un morceau. La mère de M. Guérin est morte religieuse, dans la ville de Baltimore, où M. Guérin fut lui-même élevé. Il a conservé très-vives ses jeunes impressions de Baltimore.

Lundi 11 Novembre. — Temps clair et agréable ; vents

alisez rafraîchissants; nous nous sommes approvisionnés d'eau douce. J'ai visité la ville et fait des achats en compagnie de M. Guérin. J'ai trouvé que les habillements des maisons Françaises se vendaient très-bon marché. Dans l'après-midi, je me suis promené sur les hauteurs qui dominent la ville, et j'ai été charmé du spectacle pittoresque qui s'offrait de tous les côtés. Les petites vallées et les recoins dans lesquels se nichent les maisons de campagne sont des tableaux parfaits; la campagne abrupte et divisée présente de nouvelles délices à chaque pas. Mais je ne vis que peu d'indices d'une culture soignée. La race nègre est ici, comme partout ailleurs, paresseuse et prodigue; les faubourgs de la ville où elle se tient sont sales et pleins de désordre. La statue de Joséphine, qui est sur la Savanne, est une très-belle œuvre de sculpture. On l'a représentée avec un costume ordinaire, et elle a véritablement l'air d'une femme charmante. Cette île est son pays natal. Le consul des Etats-Unis descendit aujourd'hui de Saint Pierre, et je débarquai le reste des prisonniers, douze en tout; je les laissai partir sur parole. Après les avoir réunis dans la galerie du faux pont, je les interrogeai sur le traitement qu'ils avaient reçu à bord. Tous s'en déclarèrent très-satisfaits. Mes agents revinrent de Saint Pierre et me dirent que l'on pouvait avoir du charbon, mais que le préposé des douanes avait empêché les négociants de nous l'envoyer. J'écrivis alors au Gouverneur à ce sujet :

A bord du steamer des E. C. *Sumter*.

Fort-Royal,

12 Novembre 1861.

MONSIEUR, — Dans l'entrevue que j'ai eu l'honneur d'avoir avec Votre Excellence, Samedi dernier, 9 courant, je compris que Votre Excellence me permettrait de me rendre au marché

de Saint Pierre pour y acheter toutes les provisions dont je pourrais avoir besoin, y compris le charbon. La conduite que Votre Excellence voulait tenir était de ne rien favoriser et de ne rien empêcher. Sur la foi de cet arrangement, j'ai envoyé à Saint Pierre un de mes Lieutenants et mon Officier Payeur pour faire les achats nécessaires, et ils sont revenus me dire qu'ils ont trouvé au marché du charbon en abondance, à des prix raisonnables, que les propriétaires étaient bien disposés à m'en fournir, mais que votre préposé des douanes s'était *interposé* et avait empêché les marchands de m'en vendre ou de m'en remettre. Pour renseigner Votre Excellence, je déclarerai ici qu'il m'a été permis de faire du charbon dans tous les ports où j'ai abordé, excepté au port Français de Cayenne, où l'on m'a dit qu'il n'y avait pas de charbon sur le marché et où les autorités exigeaient que je fisse une quarantaine de cinq jours avant de communiquer avec la ville. Comme il ne me convenait pas de subir cette quarantaine, je mis immédiatement à la voile. Je me suis approvisionné de charbon à Cienfuegos, dans l'île de Cuba; à Curaçao, à la Trinité, à Paramaribo et à Maranham. Il paraît que l'Espagne, la Hollande, l'Angleterre et le Brésil ont jugé qu'il n'était pas incompatible avec leur neutralité, dans la guerre actuelle, de me permettre de m'approvisionner librement de charbon. Dois-je comprendre, d'après la conduite de vos employés de Saint Pierre, que vous m'avez retiré l'assentiment qui m'a été donné Samedi dernier; dois-je comprendre que la France, par votre intermédiaire, adopte un système différent et moins amical? Est-ce que la France chasserait d'une de ses îles un vaisseau de guerre des Etats Confédérés, pour l'envoyer faire du charbon dans une île Anglaise? Et si elle agit ainsi, sur quels principes s'appuiera-t-elle? C'est une règle bien établie du droit international, que les croiseurs belligérants ont le droit d'entrer librement dans des ports neutres pour y refaire leurs fonds de provisions, pour y remettre un mât perdu ou des espars; et pourquoi ne leur serait-il pas également permis d'y faire du charbon?

Le charbon n'est pas plus nécessaire à la locomotion d'un

bâtiment à vapeur que ne l'est un mât ou un espar pour un bâtiment à voile; il n'est pas plus nécessaire à un croiseur que des provisions; sans un mât ou sans provisions un vaisseau à voile ne pourrait pas continuer sa croisière contre l'ennemi; et cependant les puissances neutres lui ont permis de se fournir de ces articles. On ne peut certes pas dire que de pareilles fournitures sont accordées au nom de l'humanité. Il serait inhumain, il est vrai, de laisser périr dans vos ports l'équipage d'un croiseur belligérant, en l'empêchant d'aller faire ses provisions quotidiennes à vos marchés; mais il ne s'ensuit pas qu'il serait inhumain de l'empêcher de mettre à bord un fond de provisions qui lui permettrait de prendre la mer et de continuer sa croisière contre l'ennemi. Ce n'est pas par humanité qu'il fournit à un vaisseau un mât ou des espars, et cependant personne ne doute que cela puisse se faire. L'humanité se trouvant écartée de la question, quelle distinction possible Votre Excellence peut-elle faire entre fournir à un vaisseau les articles ci-dessus mentionnés et lui fournir du charbon ?

S'il lui manquait un seul de ces articles, il lui serait impossible de continuer sa croisière contre l'ennemi — alors pourquoi voulez-vous lui en procurer une partie, et non pas le tout ?

Pour ne pas importuner Votre Excellence avec une plus longue argumentation sur la question, je me contenterai d'établir ce que je crois être le véritable sens de la loi; le voici : — *Un vaisseau de guerre belligérant ne peut pas augmenter son armement ou son équipage dans un port neutre, ni s'y approvisionner de munitions de guerre; mais, ces exceptions faites, il peut s'y procurer toutes les provisions dont il a besoin.*

Quoiqu'il serait pour moi chose facile de me diriger vers une île Anglaise, ou Danoise, ou Hollandaise, je regretterais d'être obligé d'agir ainsi et d'avoir à informer mon Gouvernement de la raison qui m'y a forcé. Je ne voudrais pas que la France adoptât volontairement une règle de conduite qui nous fermerait ses ports, tandis que la Hollande, la Grande-Bretagne, l'Espagne, et le Brésil nous admettent librement dans les leurs.

La défense qui nous empêche d'amener nos prises dans des ports neutres pèse sur nous, qui sommes les plus faibles sur mer, d'une façon trop dure, pour que l'on y ajoute une seconde défense qui n'a la sanction ni de la loi ni d'un précédent. Si cependant Votre Excellence décidait que je dois partir sans charbon, je la prierais d'avoir la bonté de me le dire par écrit. Votre Excellence est le meilleur juge de ses instructions et de ce qu'elles réclament.

J'ai l'honneur d'être, avec la plus grande considération,
 Votre obéissant serviteur,

(Signé) R. SEMMES.

A Son Excellence M. l'Amiral Maussion
 de Candé,
 Gouverneur de la Martinique.

Nous avons appris la consolante nouvelle que le Capitaine Hollins, avec quelques canonnières, avait chassé l'ennemi de l'embouchure du Mississipi, coulé le *Preble* et repoussé les autres vaisseaux sur la barre de la Passe du S-O. M. Seward a lancé une proclamation par laquelle il ordonne aux Gouverneurs des Etats du Nord de mettre leurs forts en état de défense, « aussi bien sur les côtes de la mer que sur les lacs ! » Ce message et la proclamation abolitionniste de Frémont nous rendront un grand service. *Quem Deus*, etc. Le Gouverneur consent à ce que je fasse du charbon à Saint Pierre.

Vendredi 12 Novembre. — Temps beau et agréable. Nous avons fait de l'eau. Je ne suis pas allé à terre aujourd'hui; quelques-uns des officiers sont dans l'île; ils dînent avec les officiers de la marine Française. Il y a évidemment une grande sympathie pour nous dans l'île. Nous avons accordé des permissions à tous les hommes du bord, car aucun d'eux n'a l'envie de désertir. A 9 h. du soir, un chauffeur ivre a sauté par-dessus le bord et a

gagné le rivage, malgré les efforts d'un canot envoyé pour le reprendre. Il a bravé ainsi la discipline d'un vaisseau pour un verre de grog, tellement la passion de la boisson était forte chez lui! Nous avons envoyé un officier vers lui, et nous l'avons repris chez un marchand d'eau-de-vie. Il nous est rapporté, comme venant du Capitaine du Port, qu'une frégate croise au large en face du Rocher aux Diamants. Le vaisseau le *Siam* est arrivé aujourd'hui avec 444 coolies!

Lettre du Gouverneur en réponse à la précédente.

Fort de France, 12 Novembre 1861.

AU CAPITAINE. — J'ai l'honneur de vous envoyer la lettre ci-jointe, que je vous prierai de faire tenir au préposé des Douanes de Saint Pierre. Par cette lettre je lui ordonne de vous permettre d'embarquer librement autant de charbon que vous désirerez en acheter au marché.

Je ne change nullement la position que j'ai prise avec vous Samedi dernier. Je ne crois pas que j'aie le pouvoir de vous donner du charbon des magasins du Gouvernement de cette division, pas plus que je n'ai le droit d'intervenir sur le marché pour empêcher qu'il vous en soit vendu.

Avec l'expression de mes sentiments les plus distingués
pour le Capitaine,

(Signé) MAUSSION DE CANDÉ.

Mercredi 13 Novembre. — Nous chauffâmes et nous démarrâmes le bâtiment à la pointe du jour. A 6 1/2 nous sortîmes du port de Fort Royal, ou plutôt, comme on dit maintenant, de Fort de France. Le pilote répéta la nouvelle qu'il y avait une frégate au large en face du Rocher aux Diamants. Lorsque nous passâmes devant

la pittoresque maison de campagne du Gouverneur, bâtie sur une hauteur qui domine la mer, nous arborâmes le drapeau Français à l'avant. Nous rencontrâmes le steamer de Saint Pierre qui descendait. A 8 h., nous arrivâmes dans le port de Saint Pierre, au mouillage des vaisseaux de guerre situé au Sud de la ville. Plusieurs des employés des douanes vinrent nous rendre visite en disant qu'ils ne se présentaient pas en vertu de leur position officielle, mais tout simplement par politesse et par curiosité. J'envoyai un lieutenant à terre pour faire une visite au commandant, pour prendre des arrangements au sujet du charbon et pour remettre au préposé des douanes l'ordre par lequel le Gouverneur nous permettait de prendre cette provision à bord. A 4 h. de l'après-midi, nous changeâmes de place et nous nous rapprochâmes du rivage pour faciliter le chargement du charbon. La poupe et la proue furent amarrées avec un grelin au rivage. A 9 h. du soir, trente tonnes étaient à bord; nous envoyâmes à terre la vergue d'avant pour la faire réparer. Je mis en quarantaine le Payeur et le Chirurgien, qui étaient restés absents du navire après les heures fixées; mais, sur les explications du premier, je les fis relâcher tous les deux. La place du marché qui avoisine le port est encombrée d'une foule compacte, qui regarde avidement notre navire; le journal d'aujourd'hui donne sur nous des récits merveilleux, qui tiennent toute une colonne. Parmi certaines histoires amusantes, le rédacteur me réclame comme un officier Français ayant servi jadis à bord de la *Meuse*.

Jeudi 14 Novembre. — Pluie dans la matinée. Nous sommes occupés à faire le charbon et à embarquer quelques provisions nécessaires. On nous dit que l'*Iroquois* est parti de la Trinité le 2 Novembre, et qu'il y a trois vaisseaux de guerre ennemis à Saint Thomas, un vaisseau

a voile et deux autres à vapeur ; l'un d'eux était attendu ici la nuit derrière. Il n'a pas encore fait son apparition. Il lui sera difficile de nous empêcher de mettre à la voile. A 2 h. 30 de l'après-midi, le sloop à vapeur ennemi l'*Iroquois* fit son apparition devant Saint Pierre ; il arriva par le côté Nord de l'île. Il avait d'abord arboré les couleurs Danoises, mais il les changea bientôt pour les siennes. Il se porta très-lentement à notre rencontre, et il prit position à un demi ou trois quarts de mille environ de notre mouillage, mettant un bord à terre, et l'autre au large pendant l'après-midi et pendant la nuit. Nous continuâmes notre approvisionnement de charbon, de sucre et de rhum jusqu'à 9 h. du soir, et je permis à l'équipage de dresser ses hamacs comme d'habitude. Mais j'ordonnai que tout fût prêt pour l'action. Je reçus, dans l'après-midi, la visite du maire de la ville, ainsi que de plusieurs personnes qui m'assurèrent de la sympathie de toute la colonie en général. A 1 h. 30 du matin je fus appelé par l'officier de quart, qui m'informa que l'*Iroquois* se dirigeait sur nous et s'approchait très-près du *Sumter*. J'appellai tout le monde à son poste et fis hâter tous les préparatifs pour recevoir dignement l'ennemi dans le cas où il essaierait d'avancer sur nous. Il vira de bord, cependant, quand il arriva à trois ou quatre cents mètres. Il répéta cette manœuvre plusieurs fois, pendant le quart du milieu de la nuit, en nous obligeant à chaque instant d'appeler les hommes à leurs postes ; aussi, depuis 2 h. 1/2 environ, les canonniers dormirent sur leurs pièces. Il règne une grande agitation dans toute la ville. La place du marché, les quais et les fenêtres des maisons sont encombrées d'une multitude ardente et curieuse qui s'attend à voir engager le combat d'un moment à l'autre. L'ennemi s'approcha une fois du *Sumter* à une longueur de vaisseau.

Vendredi 15 Novembre. — Matinée belle et claire. A 7 h. 30 un steamer de guerre Français, l'*Achéron*, Capitaine Duchaxel, entra dans le port et s'amarra à une de ses bouées : l'*Iroquois* était à un mille de nous environ. A 8 h. 30 j'envoyai un canot à bord du navire Français pour rendre, selon l'usage, la visite de cérémonie. Les allées et les venues ne discontinuaient pas dans la ville. Des groupes s'étaient formés sur le rivage pour observer les deux navires. A dix heures le Capitaine Français me fit une visite. Il arrivait, disait-il, avec des ordres du Gouverneur pour protéger la neutralité du port entre les deux vaisseaux belligérants et pour demander au Capitaine de l'*Iroquois*, s'il venait à l'ancre, la promesse qu'il ne prendrait la mer que vingt-quatre heures après notre départ. J'envoyai alors au Gouverneur une lettre par laquelle je l'informai de la façon dont l'*Iroquois* violait la neutralité du port, et je lui demandai de remédier à cet état de choses : —

A bord du steamer des E. C. *Sumter*.
Saint-Pierre, Ile de la Martinique.

15 Novembre 1861.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur d'informer Votre Excellence que je suis bloqué de près dans ce port par le sloop à vapeur ennemi l'*Iroquois*, qui est d'une force double de la mienne. Ce vaisseau, en dépit des lois internationales, et au mépris de la neutralité de cette île, est audacieusement entré dans le port sans se mettre à l'ancre. Il croise en avant et en arrière avec une attitude menaçante, et non-seulement il se tient en dedans de la limite marine du rivage, mais encore il s'approche de mon mouillage à moins d'une longueur de vaisseau. Je dois ajouter que mon navire n'est pas amarré à plus d'une centaine de mètres de la rive. Pendant la nuit dernière, il s'est avancé à cinquante ou cent yards. Je considère comme étant de mon devoir de donner connaissance de ces faits à Votre Excel-

lence et d'invoquer votre autorité pour faire sauvegarder tous les droits attachés à l'intérieur de vos eaux. Je considère les principes suivants applicables au cas présent, car ils sont bien établis par le droit des gens : — Premièrement, aucun acte d'hostilité ne peut être commis de près ou de loin par aucune des puissances belligérantes dans des eaux neutres. Secondement, lorsqu'un croiseur d'une puissance belligérante se réfugie dans les eaux d'une puissance neutre, un croiseur de la puissance belligérante adverse ne peut pas le suivre dans ces eaux pour y commettre des hostilités, de près ou de loin ; non-seulement il est illégal de sa part de se tenir dans la limite des eaux neutres pour surveiller et menacer son ennemi, mais il est encore illégal de sa part de croiser, avec les mêmes desseins, sur la côte de la puissance neutre à une distance qui se trouve en pleine vue. Ce sont là des actes de guerre, qu'ils soient commis de loin ou de près, et comme tels ils sont offensants pour la puissance neutre. Troisièmement, lorsque des vaisseaux belligérants ennemis se rencontrent fortuitement dans un port neutre, si l'un d'eux en sort, l'autre est tenu d'attendre vingt-quatre heures avant de partir.

Si le navire de la partie belligérante adverse se met immédiatement en poursuite, il se sert du territoire neutre pour faire la guerre. Il commet, par le fait même de mettre à la voile, un acte éloigné d'hostilité qui est offensant pour l'Etat neutre.

En présence des faits actuels et des principes énoncés ci-dessus, je demande respectueusement que Votre Excellence ordonne à l'*Iroquois* de cesser la croisière qu'il fait sur la côte de l'île pour surveiller mes mouvements ; en d'autres termes, qu'on le fasse retirer hors de la simple vue. S'il préfère entrer et jeter l'ancre, qu'on exige de lui qu'il parte vingt-quatre heures avant moi, ou qu'il attende vingt-quatre heures après mon départ pour mettre à la voile. Je serai prêt à prendre la mer dans quatre ou cinq jours, aussitôt que mes mécaniciens auront fait les réparations nécessaires à ma machine.

Enfin, il est tout à fait possible que le capitaine de l'*Iroquois* puisse établir avec le consul des Etats-Unis de Saint

Pierre des signaux qui lui donneront connaissance de mes mouvements; aussi, je dois demander qu'un officier quelconque soit chargé de s'opposer à un pareil acte d'hostilité.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé) R. SEMMES.

A Son Excellence

M. l'Amiral Maussion de Candé,
Gouverneur de la Martinique.

Pendant la nuit, l'*Iroquois* n'est pas venu aussi près de nous que la nuit dernière; j'ai fait fermer les sabords des batteries et mettre les palans tout le long du navire; j'ai ordonné, en outre, aux hommes de l'équipage, pour le cas où ils seraient appelés à leurs postes pendant la nuit, d'arriver sur le pont tout prêts pour l'abordage, car je pensais que l'ennemi nous attaquerait à l'abordage, si toutefois il venait à nous attaquer (1).

(1) Le 14, à 4 h. du soir, lorsque nous eûmes à peu près terminé notre approvisionnement de charbon et nos autres dispositions nécessaires pour prendre la mer, on aperçut un steamer qui tournait la pointe nord de l'île. Il était sous couleurs Danoises, et avait fait, comme la chose était évidente, de plaisants efforts pour se faire remarquer — ainsi, il avait dérangé ses vergues avec soin et un peu changé ses boute-hors. Mais je me disais que nous étions de trop vieux oiseaux pour être pris à un pareil mannequin. Il arriva d'abord lentement, et probablement ne nous aperçut pas, car nous étions cachés sous l'ombre des collines; mais quand il fut à deux milles de nous, nous pûmes reconnaître, à l'aide de nos lunettes, que l'eau bouillonnait à son avant. Le Yankee avait senti sa proie, ou, pour employer la phrase expressive de notre vieux et fameux contre-maître, « il avait flairé la viande fraîche. » Tous les bons habitants de Saint Pierre descendirent sur le rivage pour être témoins du spectacle, et beaucoup se livrèrent à leurs instincts aquatiques en nageant vers nous pour attendre le dénoûment. L'*Iroquois* était alors tout près de nous; lorsqu'il arriva à une centaine de mètres, il amena les couleurs Danoises et mit à leur place les Étoiles et les Rayures; nous étions donc encore une fois en présence de notre ennemi détesté.

L'*Iroquois* appartient à la nouvelle classe des chaloupes canonnières;

Samedi 16 Novembre. — L'*Iroquois* est en avant de nous à un mille environ. A 10 h. du matin je retournerai faire une visite au commandant Français. Je lui mon-

il est puissamment armé de canons de neuf et de onze pouces, et il jauge 1000 tonnes. Son équipage se compose d'environ 200 hommes. Nous savions que le *Sumter* ne devait pas songer à le combattre; notre seul espoir de lui échapper se fondait sur la stratégie. L'ennemi s'avança tout près de terre et envoya un canot pour communiquer avec le Consul des Etats-Unis et les autorités Françaises; mais il eut cependant bien soin de ne pas jeter l'ancre. Le Capitaine Palmer informa Son Excellence le Gouverneur qu'il y avait un pirate à l'ancre dans le port de Saint Pierre et demanda la permission de le couler; mais on repoussa énergiquement sa demande et on remit au Commandant courroucé la proclamation de S. M. l'Empereur Napoléon III qui accordait les droits de puissance belligérante aux Etats Confédérés, et ordonnait une stricte neutralité de la part de la France. On l'informa qu'il était nécessaire que l'*Iroquois* jetât l'ancre ou quittât les eaux de l'île; s'il acceptait la première alternative, un intervalle de vingt-quatre heures devait s'écouler entre les départs des deux navires. Dans le cas d'une violation de la neutralité, les forts ouvraient leurs feux sur la partie agressive. Après être resté deux heures dans le port, le canot reprit le large. L'*Iroquois* s'éloigna un peu et prit position à une petite distance en avant de nous; puis il commença à déployer ses voiles et à croiser sur notre route. Pendant ce temps, l'équipage du « pirate » ne restait pas oisif; nous fîmes tous les préparatifs nécessaires pour repousser l'abordage et pour défendre notre navire jusqu'à la dernière extrémité. L'équipage fut passé en revue et on veilla à ce que tous les hommes fussent convenablement armés et équipés pour l'action. Nous nous attendions parfaitement à une attaque pour la nuit suivante, car nous nous souvenions que les Fédéraux avaient menacé hautement de ne pas respecter les droits de la puissance neutre qui empêcherait de détruire le *Sumter*; nous nous rappelâmes aussi les menaces et les prétentions du Commandant du *Niagara* et du redoutable Porter, du *Powhattan*, — cet homme nous a positivement suivi jusqu'à Maranhã, rien que pour trouver à son arrivée que les officiers du *Sumter* étaient fous. Peu de gens à bord du *Sumter* eurent cette nuit envie de dormir; les hommes étaient assis en groupe et faisaient à voix basse des commentaires sur la lutte qui semblait alors imminente, tandis que les officiers qui n'étaient pas de service s'étaient rassemblés sur le gaillard d'arrière, où ils s'étaient engagés dans la même discussion intéressante.

A 2 h. du matin, les vigies du *Sumter* annoncèrent que le Yankee courait sur nous, et l'ordre fut donné presque à voix basse

traï la manière insolente avec laquelle l'*Iroquois* violait la neutralité du port. Aucun ordre nouveau n'avait été transmis par le Gouverneur. J'ai fait gratter et repeindre le navire; on a réparé la machine et on l'a remise tout à

« d'aller à son poste. » Je n'ai jamais vu de marins obéir à un ordre avec plus de rapidité. En quelques minutes, les hommes d'abordage, ceux qui étaient armés de piques et ceux qui portaient des armes plus petites, furent rangés sur trois lignes près de notre basse-lisse d'appui, pour attendre l'attaque; tous gardaient un profond silence qui ressemblait à celui de la mort. Lorsque l'ennemi fut arrivé à vingt pieds de nous environ, nous entendîmes les sons étouffés de la cloche placée dans la chambre de sa machine; elle donnait l'ordre de faire retraite; mais elle ne l'avait pas sonné assez tôt pour nous empêcher de voir les hommes de l'*Iroquois* à leurs postes; en effet, toutes les apparences du navire indiquaient qu'il avait eu l'intention de prendre son ennemi à l'abordage. Un seul coup de pistolet, tiré par hasard, eût engagé le combat; et, à en juger par les lumières et les signaux qui brillaient le long des fortifications, les Français y auraient aussi mis la main. Le spectacle que notre pont offrait le lendemain matin était fort amusant : les hommes étaient couchés çà et là tout armés et tout accoutrés pour le combat; ils essayaient de prendre quelque repos : un étranger aurait facilement pris le *Sumter* pour un boucanier. Le Capitaine Palmer déclara, le lendemain, lorsqu'on lui demanda l'explication de ses manœuvres menaçantes, qu'il avait craint d'être attaqué par les canots; mais il était difficile de croire que le Commandant d'un vaisseau de guerre ferait une si pauvre excuse; espérons, pour son honneur, que lui-même ne croyait réellement pas à sa propre déclaration. La conduite de l'équipage fut des plus satisfaisantes. On n'eut à signaler aucun bruit, aucun désordre; la contenance de chaque homme indiquait que tous étaient fermement déterminés à défendre notre noble petit vaisseau jusqu'à la mort et à ne jamais amener le pavillon devant l'ennemi. Ces violations flagrantes de la neutralité irritèrent beaucoup les habitants de l'île Française; les hommes les plus sensés jetèrent bien loin leur léger masque d'indifférence et exprimèrent ouvertement leur sympathie pour nous. Quelques-uns étaient si animés, qu'ils offrirent de monter à notre bord; mais leurs offres bienveillantes ne furent pas acceptées. Les nègres, cependant, ne paraissaient pas nous reconnaître pour ce que nous sommes réellement, c'est-à-dire pour leurs meilleurs amis; ils étaient en quelque sorte contre le *Sumter*, et leur fidélité envers notre ennemi fit le sujet d'une des plus volumineuses dépêches du Capitaine Palmer à M. Gideon Welles. — *Index.*

fait en état de reprendre le service. Vers midi, l'*Iroquois* jeta l'ancre à un demi-mille de nous environ, dans le mouillage du vaisseau de guerre. Le Capitaine de l'*Achéron* vint me voir pour me dire que le Gouverneur lui avait ordonné de m'informer que, si je le préférais, il serait charmé de me voir venir avec mon navire à Fort de France, où il pourrait me donner une plus grande protection, et où, croyait-il, l'*Iroquois* ne me suivrait pas; il ajoutait que, s'il m'y suivait, il le forcerait à quitter les eaux Françaises.

Je répondis qu'avant de me rendre à cette invitation je voulais voir si l'*Iroquois* consentait à rester vingt-quatre heures après mon départ, ou à partir vingt-quatre heures avant moi. L'*Iroquois* se remit en route presque aussitôt après avoir jeté l'ancre; et, dans la soirée, le Capitaine de l'*Achéron* envoya un Lieutenant à mon bord pour me dire que le commandant de l'*Iroquois* refusait d'accepter les conditions qui lui avaient été proposées, et qu'alors on lui avait ordonné de se retirer au delà de la lieue marine. Il resta quelques heures à s'approvisionner de provisions fraîches; et, à la tombée de la nuit, il prit son mouillage, mais il ne se tint pas à la distance d'une lieue marine pendant la nuit.

Ainsi, nous avons donc appris à cet ignorant capitaine Yankee quelques notions de la neutralité et quelque respect pour ses lois. Dans l'après-midi, je fis une délicieuse promenade le long du rivage, vers le nord de l'île.

Dimanche 17 Novembre. — Belle matinée : j'ai visité l'église qui se trouve en face du navire et j'ai entendu la messe. L'assistance était très-nombreuse et composée principalement de négresses. Nous avons été poliment introduits dans le banc du commissaire; un sermon assez court, adressé surtout à quelques enfants qui venaient de

faire leur première communion, fut débité par un jeune prêtre qui avait de bonnes façons, le langage facile, l'allure dégagée et les mouvements gracieux.

J'ai vu là aussi, comme à Fort Royal, une espèce d'officier de police ou de vedette; mais il avait une physionomie que je n'aimais pas. L'*Iroquois* garde la distance qu'il avait prise pendant le jour.

Lundi 18 Novembre. — L'ennemi croise au large, en face du port, comme d'habitude. Dans la matinée, un schooner de guerre Français arriva de Fort de France avec le Gouverneur à bord (il venait à Saint Pierre pour les distributions de prix dans les Ecoles); ce navire Français avait aussi à bord environ cent hommes d'infanterie de marine destinés à renforcer la garnison du fort. On continue de réparer notre machine et de peindre le bâtiment. Des bateliers ont été emprisonnés par les autorités parce qu'ils sont sortis pour aller vers l'ennemi. A la nuit, le Directeur des Douanes vint me voir; le Gouverneur lui avait dit qu'il s'attendait à voir le Capitaine du *Sumter* chez lui, et il me rapportait cette parole de sa propre autorité; car le Gouverneur ne l'avait pas autorisé à m'en dire autant. Je profitai de l'avis; et, à 8 h. du soir, je me rendis à terre avec mon secrétaire pour voir Son Excellence. Le Gouverneur ne paraissait pas avoir quelque chose de particulier à me dire; toutefois, il me renouvela l'invitation qu'il m'avait faite de me rendre à Fort de France avec mon navire; je la déclinai, en disant qu'il me serait bien plus facile d'échapper de Saint Pierre et que je trouvais ici de plus grands avantages pour faire exécuter les réparations de ma machine. Il me dit que le Capitaine de l'*Iroquois* prétextait son ignorance au sujet de la violation de la neutralité du port, mais il ajouta qu'il en savait davantage. Un schooner Américain ennemi se mit en route à la brune et se dirigea vers l'*Iroquois*, au-

près duquel il resta une heure environ avant de continuer sa croisière au Nord et à l'Ouest.

Mardi 19 Novembre. — J'ai observé ce matin un peu de ressac qui a duré jusque vers 4 h. du soir; vent variable, qui s'établit pour un moment au Sud-Est. Je deviens inquiet sur ma position; on me l'a représentée comme très-peu sûre, dans le cas où un coup de vent soufflerait de la mer. J'ai fait venir un pilote à bord; lorsqu'il est arrivé, il nous a dit qu'il ne craignait pas de mauvais temps; comme la mer était redescendue, je fus de son opinion et je résolus de rester encore sur mes ancres pour le moment. D'ailleurs, les réparations de nos machines devaient être terminées le lendemain soir. Forte pluie dans la soirée. L'*Iroquois* se tient dans la lieue marine. J'ai reçu la visite du Commandant du schooner de guerre Français que nous sommes allés voir hier. Vers 10 h. du soir la malle Anglaise arriva de Saint Thomas. J'envoyai un canot à son bord et je reçus des journaux Anglais allant jusqu'au 1^{er} Novembre. La malle nous apporte la nouvelle qu'un steamer ennemi, le *San-Jacinto*, a abordé un paquebot à vapeur Anglais et a enlevé de son bord MM. Slidell et Mason, qui ont été transportés à la Havane par le *Nashville*. Le peuple Anglais regardera cet acte comme une insulte faite à son pavillon et cette affaire nous fera du bien. La nuit est claire; la lune se lève un peu avant 8 h. Il n'y a pas encore assez d'obscurité pour accomplir notre projet.

Mercredi 20 Novembre. — La matinée est claire et le vent variable. L'*Iroquois* ne nous perd jamais de vue, il viole pendant la nuit la neutralité du port pour venir dans la lieue marine observer nos mouvements. J'ai envoyé le mécanicien à terre presser les réparations de ses pompes. J'ai fait larguer les voiles. A midi, je les ai fait ferler et j'ai ordonné qu'on allumât les feux vers 1 h. :

comme le temps paraît incertain, nous avons mis le navire en carène et râclé la mousse des sabords près de la ligne de flottaison. La nuit dernière, l'*Iroquois* s'est glissé de nouveau jusqu'à un mille et demi de nous environ. Il y avait quelques nuages, et pour la première fois nous l'avons perdu de vue pendant la première partie de la nuit.

Jeudi 21 Novembre. — Le ciel est nuageux, il tombe de légères averses; nous avons ôté les charges des batteries pour en remettre de nouvelles; nous avons examiné et mis en état les petites armes pour le cas où il faudrait combattre. J'ai fait monter quelques barils de provisions salées et on les a placées de chaque côté du gaillard d'arrière pour redresser le navire, car il incline d'un ou deux pouces de l'avant. Nous avons frété un bateau pour compléter notre provision d'eau. J'ai fait changer les amarres qui nous retiennent au rivage et j'ai dit au mécanicien de presser son travail. Je crains à chaque instant de voir arriver un autre vaisseau ennemi. Dans la matinée le Gouverneur est retourné à Fort de France sur l'*Achéron*, qui est revenu aussitôt. J'écrivis un billet à son commandant pour me plaindre de ce que le vaisseau ennemi violait continuellement la neutralité du port. Le mécanicien n'est pas prêt : nous sommes donc obligés de rester encore un jour ici.

— A bord du steamer des E. C. *Sumter*.

Saint-Pierre, 21 Novembre 1861.

MONSIEUR, — Il est de mon devoir de me plaindre de l'atteinte portée continuellement à la neutralité de ce port aussi bien qu'à mes droits d'asile, par le sloop de guerre à vapeur ennemi l'*Iroquois*.

Ce navire, avec un honteux dédain des avertissements qu'il

a reçus de Son Excellence le Gouverneur, arrive toutes les nuits, à la faveur de l'obscurité, à un mille et demi, ou moins encore, du mouillage du *Sumter*. La nuit dernière, à neuf heures, on l'a vu à l'œil nu de notre pont, à la lueur d'un éclair, et comme la nuit était comparativement obscure, aucun vaisseau n'étant pas sous voile, n'aurait pu être aperçu à plus d'un mille ou d'un mille et quart.

Je dois en outre vous informer que deux petits canots communiquaient avec l'ennemi hier en plein jour; l'un d'eux, après avoir quitté l'*Iroquois*, a ramé vers la pointe nord du port, tandis que l'autre se dirigeait vers la pointe sud.

J'ai, etc., etc.,

(Signé) R. SEMMES.

A M. Duchaxel,

Commandant du steamer de S. M. I. l'*Achéron*.

Vendredi 22 Novembre. — L'ennemi est à deux milles et demi environ. Le mécanicien sera prêt aujourd'hui, et, avec l'aide de Dieu, nous sortirons cette nuit. J'ai écrit la lettre suivante au capitaine de l'*Achéron* au sujet des dispositions prises par le Gouverneur.

A bord du steamer des E. G. *Sumter*,

Saint-Pierre, 22 Novembre 1861.

MONSIEUR, — J'ai eu l'honneur de recevoir votre lettre d'hier dans laquelle vous me communiquez les intentions du Gouverneur de la Martinique relativement à la protection de mes droits d'asile dans les eaux de cette île, et je regrette d'avoir à dire que ces intentions ne me paraissent pas d'accord avec les exigences du Code international. Le Gouverneur dit « qu'il n'entre pas dans ses intentions d'exercer, de nuit et de jour, vis-à-vis de l'*Iroquois*, une surveillance aussi active que celle que je désire. » Et vous ajoutez que « nous devrions avoir confiance dans la parfaite exécution d'une promesse donnée par un com-

mandant de la marine militaire de l'Union Américaine, tant qu'il n'est pas évident que cet engagement n'a pas été scrupuleusement rempli. » Il semblerait, d'après ces expressions, que la seule protection que je doive recevoir contre le blocus de l'ennemi est une simple promesse arrachée à cet ennemi, promesse par laquelle il s'engage à se tenir en dehors de la lieue marine; en attendant, le Gouverneur n'exercera aucune surveillance ni de jour ni de nuit pour voir si cette promesse est gardée. Outre les faits que je vous ai racontés hier, je dois dire, ce matin, qu'un de mes officiers, qui se trouvait à terre dans le nord de la ville pendant la nuit dernière, a vu, entre huit et onze heures, deux embarcations à huit rames chacune qui se dirigeaient tranquillement vers le rivage; les hommes qui les montaient étaient habillés de vêtements sombres et coiffés des bonnets que portent ordinairement les marins des Etats du Nord. Cet officier entendit distinctement une conversation en Anglais qu'ils avaient entre eux. L'un disait : — « Harry, le voici, je le vois » — faisant sans doute allusion à mon navire. Ces embarcations avaient certainement l'ordre d'indiquer à l'*Iroquois*, par un signal, le moment où je me mettrais en route. Or, avec tout le respect dû à Son Excellence le Gouverneur, je dois dire que je ne puis voir de différence entre la violation de la neutralité de ces eaux par les canots de l'ennemi et la violation de ladite neutralité par son vaisseau. Et si l'on ne doit pas exercer sur lui une sévère surveillance de jour et de nuit, je m'attends à recevoir autant de protection que le loup en accorderait à l'agneau. Est-ce par affection que l'ennemi fait approcher de moi, et surtout pendant la nuit, ses canots qui viennent épier mes mouvements? J'ai autant de droits pour demander qu'il tienne ses canots au delà de la lieue marine, que pour exiger qu'il éloigne son navire à cette même distance. Je ne suis pas non plus disposé à me fier à la promesse qu'il a faite de ne pas enfreindre mes droits dans ce cas particulier. Il me paraît, en outre, surtout depuis que je connais les faits que j'ai signalés à votre attention, qu'il est du devoir de la France d'exercer « de nuit et de jour » une surveillance active sur ses propres eaux, lorsqu'un croiseur

ennemi bloque un vaisseau belligérant ami, qui a cherché dans ses eaux l'asile que lui accorde le droit des gens. C'est pourquoi je viens vous demander respectueusement d'établir une ligne de surveillance au moyen de bateaux de garde, à chaque extrémité du port, afin d'empêcher que l'on ne renouvelle l'acte hostile qui fut commis contre moi la nuit dernière; si vous ne voulez pas faire ce que je demande ici, permettez-moi d'armer mes canots et de prendre l'ennemi quand il s'approchera ainsi de mon navire. En effet, quoi de plus simple, ou que je sois protégé, ou qu'il me soit permis de me protéger moi-même? De plus, l'ennemi viole évidemment chaque jour la neutralité lorsqu'il communique avec le rivage soit au moyen de ses embarcations, soit avec des bateaux du rivage. S'il a besoin de provisions, c'est son devoir d'entrer; s'il entre, il doit se mettre à l'ancre; s'il jette l'ancre, il doit accepter la condition de rester vingt-quatre heures après mon départ. C'est un pur subterfuge de sa part de rester au large et de s'approvisionner de tout ce dont il a besoin; il agit ainsi pour me faire reconnaître de près par ses embarcations. Je proteste aussi contre cet acte illégal. J'espère que vous m'excuserez d'avoir occupé si longtemps vos moments avec cette longue communication; mais je considère comme mon devoir d'user de la plénitude de mes droits en cette occurrence. Je saisirai la première occasion pour quitter ces eaux; et, si je dois engager un conflit sanglant avec un ennemi deux fois plus fort que moi, parce que j'aurai été trahi par des signaux qui lui auront été faits dans les eaux de la France, soit par ses embarcations, soit par d'autres, je désire que mon Gouvernement sache que j'ai protesté contre ces paroles hostiles du Gouverneur: « Qu'il n'entre pas dans ses intentions d'exercer vis-à-vis de l'*Iroquois* une surveillance de nuit et de jour aussi active que je le désirerais. »

J'ai l'honneur d'être, etc., etc.

(Signé) SEMMES.

A. M. Duchaxel,
Commandant du steamer de S. M. I. l'*Achéron*.

A bord du steamer des E. C. *Sumter*.

Saint-Pierre, 23 Novembre 1861.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur de vous informer que le pilote du steamer ennemi l'*Iroquois* passe habituellement son temps à terre dans le port de la ville, et que, la nuit dernière, il a couché à bord du schooner ennemi amarré près du rivage dans le voisinage de la barque Anglaise *Barracouta*. J'ai, en dehors des hommes de mon bord, des témoignages sérieux pour établir ces faits. Or, il doit être évident pour tous que l'ennemi a envoyé cet homme dans les eaux Françaises afin qu'il espionnât mes-mouvements; et il a pris sans doute avec lui des fusées ou d'autres signaux, par lesquels il pourra annoncer mon départ à son vaisseau. Cet homme, quoiqu'il ne soit qu'un pilote, quoiqu'il soit temporairement à bord de l'*Iroquois*, est, pour le moment et selon la loi, aussi bien officier de ce navire que tout autre de ses lieutenants.

Alors je puis dire : — Un lieutenant de l'*Iroquois* non-seulement passe habituellement son temps à terre, mais dort, la nuit, à bord d'un autre bâtiment de l'ennemi au lieu de dormir à l'hôtel, pour être mieux à même d'observer mes mouvements et pour les communiquer à son vaisseau. Et cependant tout cela est permis par les autorités!

Je proteste de la façon la plus respectueuse, mais la plus énergique, contre cette violation de mes droits; comme je l'ai déclaré dans ma lettre d'hier, un acte de reconnaissance (et à plus forte raison un acte de reconnaissance qui a pour but de donner des informations par signaux) est un acte de guerre, et la France permettra-t-elle qu'un acte de guerre soit commis contre moi dans ses propres eaux et sous les yeux de ses autorités civiles et militaires?

Pour finir, je demande que vous rendiez une ordonnance qui enjoigne à cet espion de se rendre à bord de son vaisseau, et que vous fassiez aussi les démarches nécessaires pour em-

pêcher le schooner sur lequel il se tient de faire des signaux à l'ennemi.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé) R. SEMMES.

A M. Duchaxel,

Commandant du steamer de S. M. I. l'*Achéron*.

NOTE. Le *Sumter* quitta le port de Saint Pierre dans la soirée (8 h.) de la date de la lettre précédente; et, comme je l'avais prédit, un feu brûla à bord du schooner Américain pour donner le signal de notre départ à l'*Iroquois*.

R. S.

On a bandé le cabestan et pris un peu d'eau à bord. La nuit dernière, entre 8 et 9 h., le mécanicien se trouvant à terre près de l'extrémité nord de la ville, aperçut deux des marins de l'*Iroquois* et entendit l'un d'eux dire à l'autre : « Harry, le voici, je le vois ! » Il faisait sans doute allusion à mon vaisseau. Quand la nuit approcha, nous étions tous très-inquiets sur l'état du temps; pour la première fois, depuis cinq ou six jours, nous eûmes une nuit magnifique et éclairée par de brillantes étoiles. Il était impossible d'apercevoir nulle part le moindre nuage. L'ennemi resta toujours en pleine vue, et notre fumée noire, en sortant de la cheminée, nous aurait trahis à une distance de cinq milles. A notre plus grand regret nous fûmes donc obligés d'abandonner la tentative.

Samedi 23 Novembre. — Belle matinée claire avec toutes les apparences d'un temps sûr. Les belles nuits étoilées et les jours bien clairs, quoique très-agréables pour l'amateur de la belle nature, ne constituent pas tout à fait le temps que nous demandons pour échapper à un blocus, lorsque l'ennemi se tient en pleine vue et a l'avantage sur nous. Mais nous devons avoir de la patience et prendre notre temps. Plusieurs vaisseaux sont entrés et

d'autres sont partis pendant les vingt-quatre heures qui viennent de s'écouler. L'ennemi est au large comme d'habitude. Vers midi, il y eut quelques nuages à l'horizon et il tomba un peu de pluie; j'espérais vivement que nous aurions une nuit orageuse, obscure. La lune ne devait pas se lever avant 11 h. 7, et si nous pouvions être favorisés par quelques nuages, l'obscurité serait suffisante, car il faut savoir que dans ces régions tropicales, où presque chaque étoile est une véritable lune, il n'y a d'obscurité que lorsque le firmament est clair. Mes espérances, commencèrent à s'en aller avec le jour, car les nuages disparurent l'un après l'autre, au fur et à mesure que le soleil descendait, et cette nuit promit d'être aussi sereine, aussi brillante que la dernière. Vénus paraissait avoir le double de sa grandeur habituelle, et pendant trois heures après le coucher du soleil elle répand, dans cette contrée, un flot de lumière un peu moins brillant que celui de la lune dans une latitude du Nord. Malgré tous ces motifs de découragement, je résolus cependant de tenter la fuite; j'ordonnai de faire tous les préparatifs nécessaires dans le plus grand silence, de manière à ne pas éveiller les soupçons des habitants de la ville, qui étaient toujours sur le qui-vive : et cinq minutes environ avant le coup de canon de 8 h., je commandai de laisser aller la chaîne, de couper les amarres du rivage et de chauffer. Comme l'ennemi était sur notre avant de tribord et se tenait, selon les apparences, vers l'extrémité Nord de la rade, je dirigeai le vaisseau vers le Sud, en lui donnant pleine vapeur. Les habitants de la ville étaient tellement en alerte, que nous avions à peine parcouru vingt-quatre mètres lorsqu'un cri prolongé remplit l'air et un murmure confus de cris se fit entendre comme si la confusion de Babel avait été renouvelée. Lorsque nous approchâmes du schooner de guerre Français l'*Achéron*, on fit des signaux

à l'ennemi avec des lumières bleues qui brillèrent sur un des schooners Yankees amarrés dans le port. Voyant cela et sachant que ces signaux avaient pour but d'indiquer notre direction, après avoir parcouru encore plusieurs centaines de mètres, je revins sur mes pas pour me mettre à l'abri de la terre, et je m'arrêtai une ou deux fois pour m'assurer que l'ennemi continuait bien sa course dans la direction opposée, obéissant aveuglément aux signaux qu'on lui avait faits.

Aussitôt que le mécanicien eut pu refroidir ses tourbillons (et j'eus alors véritablement un moment d'inquiétude) je lâchai toute vapeur et me dirigeai vers la partie Nord de l'île. Comme nous en approchions, les Destins qui nous avaient paru si peu propices auparavant commencèrent à nous sourire; une rafale de pluie qui arriva d'une façon tout à fait inattendue commença à nous envelopper dans ses plis hospitaliers et cacha à l'ennemi nos épais nuages de fumée, qui étaient réellement les plus terribles signaux que nous eussions à craindre. Pendant la première demi-heure, nous fûmes très-inquiets sur notre sort; mais lorsque nous commençâmes à perdre de vue les lumières de la ville et à nous écarter de la terre, nous reconnûmes que l'ennemi avait été pris dans son propre piège et que nous l'avions heureusement évité. J'avais averti les autorités Françaises que leur neutralité serait méprisée et que l'on ferait des signaux. En envoyant son pilote à terre et en convenant de signaux avec le patron Yankee, le commandant de l'*Troquois* avait honteusement trompé la confiance d'un officier de la marine Française auquel il avait promis de respecter la neutralité du port. La foi Yankee et la foi Punique semblent faire la paire. Notre navire allait d'une bonne vitesse, quoiqu'il tirât beaucoup d'eau, et, à 11 h. 1/2, nous arrivâmes à la pointe sud de la Dominique. Le vent tomba, et nous courûmes,

sur une mer unie, le long de la côte, à quatre ou cinq milles de la terre. La lune s'étant levée sur ces entre-faites, nous pûmes voir l'île et ses contours hardis et pittoresques qui, adoucis par la pluie et entourés de guirlandes de nuages floconneux, nous présentaient un magnifique spectacle nocturne.

La ville endormie de Roseau nous montrait à peine la lueur d'une lumière et nous ne rencontrâmes qu'un schooner caboteur. A 2 h. du matin, nous étions en face de la partie Nord de l'île, mais alors de fortes rafales de pluie arrivèrent et le temps devint si épais que nous fûmes obligés de ralentir et même d'arrêter la machine; il faisait trop sombre pour courir. La rafale s'éclaircit un peu, et nous essayâmes de voir notre route dans l'obscurité; nous prîmes la pointe Sud pour la pointe Nord de la Baie du Prince Rupert, et nous ne découvrîmes notre erreur que lorsque nous fûmes arrivés terriblement près du rivage et que nous eûmes vu blanchir notre eau; nous tirâmes le navire au large, et nous lui donnâmes très-peu de vapeur. Comme le temps continua à s'éclaircir, nous reprîmes bientôt notre direction, doublâmes l'île et dirigeâmes notre course vers le Nord-Est. Il était alors 4 h. 30 du matin, je descendis et rentrai dans ma cabine. *Deo gratias!* Le pauvre D***, notre quartier-maître, je l'ai relevé de son haut emploi de vigie de nuit pour cette nuit. On avait reconnu qu'il avait la vue perçante pendant la nuit; mais, dans cette circonstance, il était si troublé, qu'il voyait un steamer accourir sur lui de toutes les directions—et de petits sloops il faisait des frégates! La soirée de ce jour fut charmante, et je crois que je n'ai jamais vu un passage plus beau, plus agréable, plus poétique et plus propre à donner l'idée d'aimer dans une chaumière, que celui que présentaient les vallées et les collines au milieu desquelles repose la ville de

Saint Pierre. Tous ces charmes étaient rehaussés par le contraste de la guerre au visage hideux. Notre départ prit chacun au dépourvu — plusieurs des officiers avaient des invitations à déjeuner et à dîner, pour plusieurs jours à l'avance. Mon équipage semblait être grandement enchanté de notre succès ; il avait « enfoncé le Yankee ; » mais je ne suis pas sûr qu'un vieux second maître d'équipage et un rude quartier-maître usé par le temps qui, tous les deux s'étaient rasés de frais pour mieux combattre, ne fussent pas désappointés que l'engagement n'ait pas eu lieu.

CHAPITRE VIII.

Encore en mer — Deux prises — Le *Montmorency* — L'*Arcade* — A l'est! — Prise du *Vigilant* — Nouvelles du pays — Vilain temps — La baleine — L'*Ebenexer Dodge* — Aux fers — Un « cyclone » — Furieux coup de vent — Feu! — Noël — Pas de chance — Le bruit des pompes — Cadix.

Nous voilà de nouveau lancés en pleine mer, et, à 4 h. du soir, le Lundi 25 Novembre, un premier succès fort engageant amena la prise du beau navire *le Montmorency*, de 1183 tonnes, chargé de charbon Anglais pour le service de la Malle Anglaise; heureusement pour lui qu'il en était ainsi, car il aurait partagé le sort du *Golden Balance*, du *Daniel Trowbridge* et de tant d'autres « holocaustes » du *Sumter*; il nous paya un léger impôt en petites provisions de peinture, de cordages, etc., et fut inscrit pour une rançon de 20,000 dollars qui devaient être payés au Gouvernement des Etats Confédérés à la fin de la guerre; alors son capitaine et son équipage s'engagèrent sur parole, et il leur fut permis de continuer leur route.

A 1 h. 30 de l'après-midi, le 26 Novembre — écrit le Capitaine Semmes — nous montrâmes, à un schooner Anglais qui allait probablement des Iles Bahamas aux Antilles, d'abord les couleurs des Etats-Unis et ensuite nos propres couleurs; et, à trois heures nous primes le schooner des Etats-Unis *l'Arcade*, allant de Port-

land, Maine, à Port au Prince, Guadeloupe, avec un chargement de marchandises. Le patron et propriétaire par moitié du schooner était patron de la barque *la Saxony* à l'époque de la perte du *Central America*, et se rendit utile en sauvant la vie à plusieurs personnes en cette circonstance ; à cette occasion on lui offrit un magnifique télescope. J'eus le plaisir de lui rendre cet instrument, qui avait été pris parmi les autres effets de son navire.

Nous prîmes le patron et l'équipage à bord (il faisait une mer houleuse) et nous mîmes le feu au navire. A 4 h. 40 nous reprîmes notre course. La lueur du vaisseau qui brûlait était encore en vue à 8 h. du soir. Pendant la nuit le vent changea et devint variable ; nous carguâmes les voiles d'avant et d'arrière et nous nous dirigeâmes vers le N.-E. La prise n'avait pas de journaux à bord, mais nous apprîmes du patron qu'une grande expédition navale, que l'ennemi préparait depuis quelque temps, avait attaqué Beaufort dans la Caroline du Sud, au détroit de Port Royal. Pas de résultat connu.

Après cinq jours d'un rude combat contre le terrible vent du N.-E. qui soufflait la plupart du temps avec la moitié de la violence d'un ouragan et contre un temps détestable, nous parvenons enfin à vaincre ce double ennemi. Le ciel s'éclaircit et l'avant du *Sumter* est placé dans la direction de l'Europe. Le commerce Yankee devait alors avoir du répit pendant un moment ; son ennemi infatigable concentrait exclusivement son attention sur la traversée de l'Atlantique. Il ne restait alors que pour soixante et un jours d'eau à son équipage, auquel il faut ajouter les six prisonniers du schooner. La traversée devait se faire, en grande partie, à la voile, et ne prendrait probablement pas moins de cinquante jours : car nous n'avions plus que pour six à sept jours de char-

bon; c'était une petite réserve que nous conservions en cas d'événement; elle nous semblait à peine suffisante pour croiser pendant quelques jours de l'autre côté de l'Océan, et il nous fallait cela pour ne pas rentrer au port tout à fait « les mains vides, » si c'était possible.

Les jours ne se passèrent pas sans aventures, et avant que la semaine fût écoulée, une belle prise, comme on va le voir, courut se jeter dans les bras même du *Sumter*. Le journal du Capitaine Semmes donne le récit suivant de cette prise : —

Jeudi 3 Décembre. — A 6 h. 30 du matin on aperçut une voile à un point à l'avant de tribord. A 7 h. 30, cette voile, qui se dirigeait dans un sens à peu près opposé au nôtre, s'approcha du *Sumter* à une distance de deux milles. Nous arborâmes les couleurs Françaises quand elle nous eut montré celles des Etats-Unis; nous serrâmes toutes les bonnettes qui étaient embraquées par le vent, virâmes vent debout et tirâmes un coup de canon à boulet. L'étranger mit tout de suite en panne. Je fis descendre un canot et j'envoyai un lieutenant à son bord. Nous prîmes le large et nous virâmes vent debout. Cette manœuvre amena l'étranger sous nos canons et je commençai à sentir ma prise assurée (la souche de la cheminée était abaissée et nous ne pouvions avoir de vapeur avant deux heures et demie). Il déclara qu'il était le vaisseau *le Vigilant*, de Bath, Mobile, parti de New-York pour l'île de guano de Sombrero, naviguant sur lest. Nous le prîmes et enlevâmes de son bord le chronomètre, les cartes marines, etc., et un canon rayé de neuf livres avec des munitions de guerre, etc.; nous y mîmes le feu, et à 3 h. du soir nous reprîmes notre route. Le *Vigilant* était un beau navire tout neuf; il n'était âgé que de deux ans, et valait environ 40,000 dollars.

Lat. 29° 10' N., Long. 57° 29' O. Direction N.-E. Nous recevons une grande provision de journaux de New-York; ils vont jusqu'au 21 Novembre. Nous avons appris par ces journaux que le *San Jacinto* était à notre recherche lorsqu'il enleva MM. Mason et Slidell à bord du *Trent*. L'ennemi nous a donc fait l'honneur d'envoyer à notre poursuite le *Powhattan*, le *Niagara*, l'*Iroquois*, le *Keystone State* et le *San Jacinto*.

Nous avons un vilain temps pendant plusieurs jours; le petit navire est ballotté et secoué vivement; il fait eau d'une façon qui cause beaucoup d'inquiétude à ceux qui le commandent. Toutefois, il avait encore assez de puissance pour faire du tort à l'ennemi; le 8 Décembre il ajouta à la liste fatale l'*Ebenezer Dodge*, parti depuis douze jours de New Bedford, allant à la pêche à la baleine dans le Pacifique. Il y avait alors à bord quarante-trois prisonniers qui restaient enfermés avec l'équipage dans l'étroit espace du navire, lorsque le temps les empêchait de paraître sur le pont; aussi le *Sumter* commençait-il à se trouver encombré.

Il devenait nécessaire de prendre des mesures de précaution; on mit alors une moitié des prisonniers aux fers simples: ils furent tous obligés de se soumettre à tour de rôle à ce châtiment indispensable mais désobligeant. Le vent soufflait toujours de l'Est, et les journées devenaient insupportables. Elles devaient le devenir encore davantage, comme les extraits suivants le montreront.

Mercredi 11 Décembre. — Il fait un temps aussi mauvais qu'on peut se l'imaginer. Le ciel est épais, sombre, et obscur; le vent souffle très-fort de l'Est et menace de se changer en ouragan (barom. 29 70 et il descend encore). Il tombe une pluie froide et modérée. Nous avons mis le vaisseau sous une petite voile. Le grand nombre de nos

prisonniers gêne beaucoup l'équipage pendant ce mauvais temps. A midi, coup de vent avec une pluie battante. Lat. 32° 48' N. Long. 49° 32' O. D. R. A deux heures de l'après-midi d'épais nuages courent très-bas autour de l'horizon et dans tous les sens. Vent E.-S.-E.; il est disposé à tourner au Sud. (Barom. 29° 59'). Le voile de nuage n'est pas si épais qu'à midi, et la pluie n'arrive plus que par rafales. Les nuages s'entr'ouvrent et semblent vouloir se mettre rapidement en mouvement. Le navire est entraîné vers le Nord et vers l'Est. Le vent tourna bientôt vers le Nord et vers l'Est, et nous fûmes obligés de faire courir le navire au N.-O. pendant un moment. Vers la nuit, cependant, le vent revint à l'Est et souffla violemment; il soulevait des grains de pluie très-forts et très-inégaux. Le vent resta très-fort jusque vers une heure du matin; alors il tomba pendant plus de deux heures, ne soufflant plus que par moments et très-modérément. Vers le milieu du « cyclone, » le baromètre était très-bas. Un peu après minuit, un quartier-maître vint m'apporter la nouvelle que le sabord du tribord d'avant avait été brisé! Le vent soufflait alors d'une manière furieuse. J'envoyai immédiatement le premier lieutenant pour faire boucher la voie, et pour empêcher l'eau d'entrer autant qu'il serait possible de le faire. Il y réussit assez bien. Cette nouvelle me causa une grande inquiétude; car les sabords de la batterie et les ouvrages supérieurs du navire étaient les endroits faibles où la tourmente pouvait l'attaquer avec le plus de succès. Pendant ce temps, le baromètre est descendu peu à peu; il restait quelquefois stationnaire pendant plusieurs heures, puis il recommençait à descendre comme auparavant; à 8 h. du matin il était à 29° 53. Nous avons eu une nuit épouvantable — personne n'a pu dormir.

Jeudi 12 Décembre. — Le temps est épais et sombre.

Le vent se déchaîne avec plus de violence que jamais ; il a soufflé très-fort toute la matinée. Le baromètre a continué de descendre jusqu'à ce qu'il ait atteint $29^{\circ} 32$ — à 6 h. du matin il était à son point le plus bas. Le vent est au Sud. Nous sommes évidemment dans un « cyclone » ; nous l'avons pris dans le Nord, car le vent soufflait vers le Nord. Sur l'amure de tribord le courant allait à l'ouest de notre direction. J'ai ordonné que l'on préparât la pompe à vapeur ; on s'en serait servi la nuit dernière si le navire avait fait plus d'eau que les petites pompes n'en pouvaient rejeter. A 7 h. 30 du matin, le contre-hors qui volait foc fut enlevé, mais la voile fut sauvée. Comme l'ouragan s'avançait, le vent tourna au Sud et à l'Est. A 4 h. de l'après-midi, je pensai que les vents violents étaient passés et je tins le navire dans sa direction S.-E. Quoique la mer fût lourde, quoique le vent soufflât encore comme un ouragan, le vaisseau marchait comme par un beau temps ; il courait devant le vent aussi facilement que s'il avait été en panne. Le vent souffla très-fort pendant toute la nuit et le baromètre s'éleva lentement.

Nous avons échappé au « cyclone », mais un nouveau danger nous menace, et il est bien plus redoutable pour le marin que le vent ou l'eau dans leurs moments les plus furieux. Le 14 Décembre, vers minuit, les hommes de garde qui étaient sur le pont furent mis en alerte par l'odeur du feu. Quelques instants après, ils aperçurent de la fumée qui s'échappait par le ventilateur conduisant en haut du pont d'évitage. L'alarme fut donnée immédiatement ; on fit lever les hommes que l'on envoya à leurs postes, et on commença une minutieuse recherche. Il n'y eut heureusement aucune perte à déplorer ; un matelas et une veste furent seuls la proie des flammes. Mais on l'échappa belle, et les sentinelles qui étaient de faction dans la cale

se considérèrent sans doute comme très-heureuses d'en être quittes avec une privation de grog pendant une semaine pour punition de leur négligence.

Le *Sumter* continuait d'avancer au milieu des aventures les plus diverses ; tantôt il faisait des courses agréables avec quelque immense baleine, qui laissait sous l'eau un sillage presque aussi large que le sien ; tantôt il roulait et tombait dans un coup de vent, tandis que ses sabords étaient fermés pour empêcher l'eau d'entrer et que la pompe à vapeur était préparée pour la rejeter. Le mauvais temps continuel et la réclusion à laquelle il nous condamnait commençaient à agir sur la santé de l'équipage, et douze hommes furent du même coup portés sur la liste des malades. Le petit bâtiment lui-même s'endommageait aussi très-rapidement. La voie d'eau augmentait toujours, et on passait la moitié de la journée aux pompes. On lit ce qui suit dans le journal de bord à l'époque des fêtes de Noël : —

Mardi 24 Décembre. — Une veille de Noël bien mauvaise ; le coup de vent de la nuit dernière continue ; il tombe de la pluie et le ciel est sombre. Le baromètre monte cependant ; c'est un signe que l'ouragan ne durera pas longtemps. J'ai abandonné l'idée de courir vers Fayal. Les Açores paraissent tellement gardées par les furies de la tempête, qu'il serait probablement très-difficile de les atteindre pendant la saison d'hiver. Nous avons pour trente-huit jours d'eau à bord, en accordant un gallon à chaque homme. Toutefois, j'ai mis les officiers et l'équipage sur le pied de trois quarts par jour. Je me dirigerai vers le Détroit de Gibraltar, ce qui me portera dans le voisinage de Madère, dans le cas où je serais forcé d'entrer dans un port plus tôt que je ne le voudrais.

Le temps s'éclaircit un peu à midi, mais il est encore couvert et très-épais. Aucune observation. Lat. 37° 51' N.

Long. 31° 70 O. par computation. A 2 h. du soir, le vent du Nord devint plus fort et un ouragan souffla toute la nuit entre le N.-N.-E. et le N.-N.-O. Nous fuyons très-facilement sous le vent un peu par l'arrière, mais les deux petites pompes marchèrent presque toute la nuit. Elles dégagent assez facilement le navire.

Mercredi 25 Décembre. — Jour de Noël ! Il apporte avec lui, au milieu de l'Océan, tous les bons souvenirs de la saison et du pays, de l'église et des amis. Hélas ! combien est grand le contraste entre toutes ces bonnes choses et notre position actuelle ! Notre navire fait eau ; nous sommes encombrés de prisonniers de guerre ; nous luttons, pour entrer dans un port, contre les coups de vents qui règnent presque toujours sur le Nord Atlantique au milieu de l'hiver. Sur la liste des malades, j'en vois dix de l'équipage et quatre de nos prisonniers. Vent fort du N.-O. Nous marchons bien pendant ces vingt-quatre heures. Lat. 36° 08' N. ; long. 28° 42' O. Le temps est nuageux ; il a l'air de vouloir changer, nous craignons les rafales. Le baromètre tombe ; il était, à midi, à 29° 70 ; 29° 80 est le plus haut point qu'il ait atteint depuis le dernier ouragan. Les coups de vent se succèdent depuis le 19 courant. J'ai changé notre direction de S.-E., et j'ai pris E.-S.-E. pour éviter la barre de Sainte Marie ; un Capitaine Livingstone a raconté, il y a environ quarante ans, qu'il avait vu des eaux blanches à cet endroit, et aucune nation n'a pensé que son récit valût la peine d'être vérifié. Thermomètre 63°. Fortes rafales de pluie. Pendant la nuit, le temps est mauvais et gros de pluie ; il y a des éclairs tout autour de l'horizon, et l'eau tombe à torrent. Ajusté le grand hunier !

Le 26 Décembre amène le *Sumter* devant le Cap Flyaway ; alors le petit croiseur s'approche rapidement du passage que prennent ordinairement les navires de commerce.

Lundi 30 Décembre. — Voile ! au point du jour, et

Voile! voile! pendant toute la journée, jusqu'à ce que l'on en eût compté trente-cinq. Il y en avait jusqu'à neuf ou dix en vue à la fois, et toutes prenaient la même direction à cause du courant et du vent. Nous chauffâmes et nous commençâmes la chasse, qui dura depuis 8 h. du matin jusqu'à 4 h. du soir. Le premier navire que nous atteignîmes était une barque Hollandaise; elle avait l'air d'un clipper, et nous envoyâmes un canot à son bord. Nous abordâmes ensuite quinze autres bâtiments de la flotte, auxquels nous demandâmes leurs papiers; ils étaient tous Européens, savoir : 4 Hollandais (navires), 7 Anglais (2 barques et 5 bricks), 2 Français (1 navire et 1 brick), 1 Suédois (brick), 1 Prussien (barque), 1 Hambourgeois (brick). Voilà un des résultats de la guerre! Dans toute cette flotte, autant que nous pouvons l'assurer, il n'y avait pas un seul navire Yankee! Voir tant de navires en même temps et si loin en pleine mer, c'est un spectacle qu'on ne rencontre pas souvent. Le temps était très-lourd et pluvieux. Le vent soufflait du S. à l'E.; c'était véritablement un vilain jour; avec un pareil temps, avec tant de navires sur notre route, nous craignîmes sérieusement qu'il ne nous arrivât quelque choc lorsque la nuit approcha. Pour nous préserver de cet accident, nous suspendîmes des fanaux au grand mât, et de chaque côté du navire. A 4 h. 1/2 du soir, nous diminuâmes la vapeur et nous marchâmes sous voiles. Pas d'observations. Lat. 35° 39'; long. 17° 33. D. R.

Nous montrâmes d'abord les couleurs des Etats-Unis à tous ces navires, et le seul qui les salua fut le navire Prussien. Nous montrâmes ensuite notre pavillon à un certain nombre d'entre eux, et tous, à l'exception d'un ou deux, le saluèrent avec empressement. Le passage des vaisseaux continua encore pendant la nuit — deux d'entre eux traversèrent nos eaux, ils avaient des lumières, l'un à l'avant,

l'autre à l'arrière. A 6 h. 15, ou environ une heure après la tombée de la nuit, le vent fraîchit et tourna à l'E., et les navires arrivèrent sur nous avec une effrayante rapidité.

Vendredi 3 Janvier 1862. — Voilà une matinée de vilaine apparence. Le baromètre descend. Plusieurs vaisseaux furent signalés pendant le quart du matin. Nous raccourcîmes les voiles pour permettre à l'un d'eux, qui se dirigeait dans la même direction que nous, de nous atteindre plus tôt. Il fit voir qu'il était Espagnol. Alors, nous donnâmes la chasse à un autre qui se trouvait devant nous et courait sous le vent vers le Détroit de Gibraltar. Nous le poursuivions depuis deux heures lorsqu'un violent coup de vent commença à souffler de l'Ouest, et nous força d'abandonner la chasse. Nous virâmes pour l'empêcher de marcher sous notre vent, et nous courûmes dessus à petite voile et à vapeur. L'ouragan se mit à souffler très-violemment jusque vers le coucher du soleil, et souleva une mer forte, houleuse et tourmentée. Le bâtiment marchait plus vite que je ne l'avais jamais vu aller auparavant. Cette course ébranla notre propulseur et augmenta la quantité d'eau du vaisseau d'une manière considérable. Aussi, comme le mécanicien ne faisait que petite vapeur, il pouvait à peine rejeter toute l'eau avec ses pompes de cale, et il craignait que les autres pompes ne pussent plus suffire s'il arrivait quelque nouvel accident. Dans ces circonstances, je me dirigeai vers la terre et je terminai ma croisière un ou deux jours plus tôt que je n'en avais envie; car il restait du charbon à bord pour deux ou trois jours. Nous aperçûmes le phare de Cadix pendant le quart du milieu — (mes beaux chronomètres!) — il présentait une belle lueur rouge. Un instant après je fis sonner. Nous nous dirigeâmes vers le phare à petite vapeur, et à 7 h. du matin nous en étions à quatre ou cinq milles. La matinée était humide

et sombre. Nous tirâmes un coup de canon et hissâmes le pavillon pour demander un pilote. Quelques instants après nous en recevions un à bord, qui nous entra aussitôt dans le port, où nous jetâmes l'ancre. Quoique par un mauvais temps, nous avions alors le plus beau des spectacles. La ville de Cadix est un tableau merveilleux lorsqu'on en approche. Qu'elle est belle avec ses dômes, ses tours, ses minarets, et ses maisons Mauresques bâties en jolies pierres blanches. Le port était encombré de vaisseaux, — parmi lesquels on ne voyait que *très-peu* de Yankees, car ils ne pouvaient avoir de chargement; — sur le bord de la baie sont bâtis plusieurs villages à moitié cachés, de la façon la plus pittoresque, dans les franges des montagnes environnantes; tout ceci parle de la vieille Espagne régénérée, de la richesse, de la population et du développement de l'Andalousie, sa plus fameuse province. Nous reçûmes la visite des officiers de santé, qui nous informèrent qu'à moins d'être exemptés d'une manière spéciale, nous devions subir une quarantaine de trois jours, parce que nous n'avions pas un certificat de santé du Consul Espagnol en résidence à la Martinique. Un certain nombre de vaisseaux marchands hissèrent leurs pavillons en l'honneur de notre arrivée, et un vaisseau Yankee montra le sien par défi.

CHAPITRE IX.

Port de Cadix — Congé — Autorités locales — Sagesse — La Reine d'Espagne — Entrée dans les Docks pour des réparations — Déserteurs — L'honneur du drapeau — Le *Neapolitan* — L'*Investigator* — Gibraltar — Visites officielles — En haut du rocher — Une légende — Encore la Neutralité — Diplomatie consulaire — Bloqué — Le *Tuscarora* — Sept contre un.

Pendant le séjour du *Sumter* à Cadix et ensuite à Gibraltar, le Capitaine Semmes écrivit dans son journal ce que l'on verra dans ce chapitre.

Samedi 4 Janvier. — Voilà Cadix — l'ancienne Gadès — avec ses maisons Mauresques, et ses felouques ou embarcations à voiles latines. De beaux orangers partout — c'est le produit de cette latitude 36° 32' N. la même qu'à Norfolk, Virginie. Il y a aujourd'hui cent quatre-vingt huit jours que nous avons rompu le blocus de la Nouvelle-Orléans, et, depuis cette époque, nous avons passé cent trente-six jours en mer. Nous apprenons, ce soir, que l'on a demandé à Madrid, par le télégraphe, si nous devons être admis à la pratique (et si nous pouvions débarquer les prisonniers, je présume).

Dimanche 5 Janvier. — Le ciel est en partie couvert; il souffle un vent froid du Nord; le thermomètre est à 56°. De bonne heure, dans la matinée, l'officier de santé vint à

bord pour m'apporter l'ordre du Gouvernement de partir dans les vingt-quatre heures, et pour m'offrir tous les approvisionnements dont je pouvais avoir besoin pendant ce temps. Je répondis ce qui suit : —

A bord du steamer des E. C. Sumter.

Cadix, 5 Janvier 1862.

MONSIEUR, — J'ai eu l'honneur de recevoir, par l'intermédiaire de l'officier de santé, un ordre par lequel le Gouvernement Espagnol m'enjoint de prendre la mer dans les vingt-quatre heures. Je suis grandement surpris de cet ordre peu bienveillant. Quoique mon Gouvernement n'ait pas encore été reconnu d'une manière favorable par l'Espagne, il a été établi qu'il jouirait des droits des puissances belligérantes pendant la guerre dans laquelle il est engagé, et c'est l'usage de toutes les nations civilisées d'étendre l'hospitalité de leurs ports aux vaisseaux belligérants des deux puissances — qu'ils soient belligérants *de facto* ou *de jure*. J'ai connaissance des règles adoptées par l'Espagne aussi bien que par les autres grandes puissances de l'Europe qui défendent aux croiseurs belligérants d'amener leurs prises dans leurs ports; mais cette règle, je ne l'ai pas violée. Je suis entré dans le port de Cadix avec mon navire seulement, et je demande tout simplement l'hospitalité que m'accorde le droit des gens, car les Etats Confédérés constituent, *de facto*, une nation reconnue par l'Espagne, comme cela a été établi précédemment. Je suis fâché d'être obligé d'ajouter aussi que mon vaisseau est avarié et endommagé dans sa coque; il fait beaucoup d'eau, et ne peut plus tenir la mer; il doit être docké et subir des réparations avant de pouvoir reprendre le large. C'est pourquoi je suis contraint, par la force des circonstances, de refuser, de la façon la plus respectueuse, d'obéir à l'ordre que j'ai reçu, jusqu'à ce que les réparations nécessaires aient été faites à mon navire. De plus, j'ai à bord quarante-trois prisonniers, qui sont enfermés dans un petit espace où ils sont fort mal, et la simple humanité semble-

rait exiger qu'il me fût permis de les faire remettre sans délai inutile au soin de leur consul en résidence à Cadix.

J'ai, etc...

(Signé) R. SEMMES.

A Son Excellence le Gouverneur Militaire
du Port de Cadix,
Espagne.

A 11 h. 30, un canot portant le pavillon Espagnol jeta l'ancre à quelque distance de nous; il venait probablement pour surveiller mes mouvements. Les Yankees se sont sans doute mis à l'œuvre pour amener tous ces résultats. Le gouverneur militaire télégraphie ma lettre, et nous allons voir ce que sera la réponse.

J'avais été trompé. L'ordre de prendre la mer avait été conçu par les « fortes cervelles » des autorités locales. Comme ma lettre fut télégraphiée à Madrid, les autorités furent déjouées, et la Reine envoya un ordre qui me permettait de débarquer mes prisonniers et de faire les réparations que je demandais. Ainsi cette affaire qui nous a inquiétés pendant deux jours est bien terminée. Ce soir, avant la nuit, une frégate à vapeur Espagnole est arrivée au Chantier de la Marine, et a jeté l'ancre auprès de nous.

Lundi 6 Janvier. — La nuit dernière je fus réveillé à 2 h. 30 du matin par un canot qui venait du rivage, avec un billet du Gouverneur militaire. On me demandait d'attendre encore quelque temps avant de prendre la mer, car le Gouvernement de S. M. pourrait bien me continuer ses intentions bienveillantes. Les têtes folles de Cadix avaient reçu une dépêche de Madrid en réponse à la lettre que je leur avais écrite. Le temps est clair et excellent, le vent vient du Nord; le thermomètre était à 59° à

midi. La frégate à vapeur a disparu pendant la nuit. Je protestai, comme on va le voir, contre la présence du bateau de surveillance : —

A bord du steamer des E. C. *Sumter*.

Cadix, 6 Janvier 1862.

MONSIEUR, — J'ai eu l'honneur de recevoir le billet que Votre Excellence m'a envoyé aujourd'hui pour m'informer que les mesures des autorités locales de Cadix, qui m'ordonnaient de prendre la mer, avaient été rapportées par le Gouvernement de Madrid et que la Reine m'avait gracieusement permis de débarquer mes prisonniers et de rester ici pour faire à mon navire les réparations nécessaires. Faites-moi la faveur de communiquer à Sa Majesté tous mes remerciements pour sa prompte et bienveillante décision en ces circonstances.

En attendant, permettez-moi de protester avec le plus grand respect contre la présence du bateau qui a été placé en surveillance pour observer mes mouvements, comme si j'étais un vaisseau de commerce ordinaire. Le respect dû aux lois de la quarantaine est une affaire d'honneur, et on devrait pour cela se fier à moi. La présence de ce bateau fait soupçonner qu'un vaisseau de guerre d'une puissance amie pourrait s'oublier au point de violer les règlements du port, et ce soupçon est aussi indigne des autorités sanitaires du port de Cadix qu'il est offensant pour moi.

J'ai l'honneur d'être, etc.

(Signé) R. SEMMES.

Au Senor Ignacio Mendez de Vigo,
Gouverneur Militaire du Port de Cadix.

Mardi 7 Janvier. — Aujourd'hui j'ai reçu un billet du Senor de Vigo, le Gouverneur Militaire, qui m'informe que le Gouvernement de la Reine me permet de débarquer mes prisonniers et de rester pour faire mes réparations. Toutefois, il ajoute que l'on me permet

de rester ici uniquement parce que mon navire est avarié. J'ai reçu aussi une lettre du Consul Yankee en réponse à mon billet à propos des prisonniers, et j'ai refusé de la recevoir parce qu'elle était mal adressée (1). J'ai fait débarquer tous les prisonniers; j'ai reçu une autre lettre du Gouverneur qui me demande de presser mes réparations, etc. J'ai envoyé quelqu'un au Capitaine du port à ce sujet; il nous a renvoyés au Capitaine Général.

Mercredi 8 Janvier. — Je me suis plaint au Gouverneur Civil de ce que le Payeur et le Chirurgien avaient été appelés à bord du bateau de garde (en revenant à bord dans un canot du rivage). J'ai envoyé un Lieutenant à San Fernando pour voir le Capitaine Général et pour lui demander la permission de docker le navire. Il revint à la nuit et me dit que le Capitaine Général m'écrirait dans la matinée.

Jeudi, 9 Janvier. — J'ai reçu la visite de l'Ingénieur des Docks de San Fernando. Il vient voir quelles sont les réparations que nous demandons. Il prend les dimensions du navire, afin de s'assurer s'il pourra entrer dans l'uni-

(1) LE CAPITAINE SEMMES, DE LA MARINE DES ETATS CONFÉDÉRÉS,
AU CONSUL DES ETATS-UNIS, A CADIX.

A bord du steamer des E. C. *Sumter*,
Cadix, 7 Janvier 1862.

MONSIEUR, — Comme votre lettre de ce matin m'a été envoyée par un batelier ordinaire, je ne pouvais apprendre le nom de celui qui l'avait écrite sans en ouvrir l'enveloppe. Après l'avoir fait et m'être assuré qu'elle est de vous, je refuse de la recevoir, parce qu'elle est mal adressée. Mon adresse est comme suit :

COMMANDANT R. SEMMES,
de la Marine des Etats Confédérés,
Commandant le steamer des E. C. *Sumter*.

E. S. Eggleston, Consul des E. U.

que dock qui soit vide. La journée est belle et claire. Il souffle du Nord un vent agréable. Le baromètre est à 30° 34', le plus haut point que j'aie jamais vu. Pas encore de réponse du Capitaine Général (midi), pour notre mise en dock. Outre les six vaisseaux que M. Welles dit être à notre poursuite, — savoir : le *Powhattan*, le *Niagara*, le *San Jacinto*, l'*Iroquois*, le *Keystone State*, et le *Richmond*, — il paraît que l'*Ino* et le *Dacotah* sont aussi employés à cette infructueuse besogne. Nous sommes tout à fait entre les mains du bureau des circonlocutions. Je suppose qu'on télégraphie à Madrid. La plus grande animation règne dans toute l'Europe pour apprendre la réponse que les Yankees feront à l'Angleterre qui redemande les Commissaires. On pense généralement que les Yankees les relâcheront, et qu'il n'y aura pas de guerre. Le paquebot de New-York doit arriver en Angleterre aujourd'hui. En attendant, la Grande Bretagne rappelle ses vaisseaux de guerre; la flotte de la Méditerranée est arrivée à Gibraltar le 2 Janvier et a jeté tout le commerce dans la plus grande consternation. J'ai reçu, ce soir, du Capitaine Général la permission d'entrer en dock.

Samedi 11 Janvier. — Je suis allé à terre. Cadix est pleine de vie et de bruit. J'ai rencontré M. Oliver; il vient de l'Orient. Il dit que la Russie fait de grands projets pour réunir toute la race Slave sous sa loi et que la disette du coton se fait sentir à Constantinople, dans le haut Danube et, enfin, dans toute l'Europe Orientale. J'ai reçu du Gouverneur la permission de débarquer le soldat de marine qui a été jugé par une cour martiale. Nouvelle d'un grand incendie à Charlestown. On dit que les Yankees ont cédé les Commissaires. Je puis à peine le croire. L'empire des Yankees serait-il tombé si bas?

Dimanche 12 Janvier. — J'ai fait débarquer le soldat

acquitté. La nouvelle que MM. Mason et Slidell ont été relâchés paraît se confirmer. On prétend que d'habiles diplomates ont notifié au Gouvernement Yankee, d'une façon *non officielle*, que l'ultimatum serait différé de quelques jours pour leur donner le temps de lâcher *volontairement* les prisonniers ! Le Consul Yankee, en résidence à Cadix, a donné un dîner à cette occasion. Les journaux de Cadix commentent cette reculade d'une façon très-désfavorable. Toutefois ils disent que c'est le devoir des Grandes Puissances de s'interposer pour empêcher la guerre. Nous nous sommes mis en route dans l'après-midi ; nous sommes passés au milieu d'une flotte de navires pour aller au dock de Caracca à huit milles à l'est de la ville. Le port est excellent, l'eau profonde, et les constructions spacieuses. Le pilote qui m'amenait me dit qu'il était homme à me faire sortir sous le nez de l'ennemi quand je serais prêt. Il y a soixante ans, il était à la Nouvelle-Orléans et il resta un an à la Louisiane, où il apprit à parler notre langue, qu'il n'a pas encore oubliée.

Lundi 13 Janvier. — Vers 10 h., les gens du dock vinrent à notre bord, et à 10 h. 30 nous fûmes dockés et en sûreté ; à midi le dock était à sec. Nous avons fait très-peu d'avaries en courant sur la côte de Maranham. Nous avons échancré un petit coin sur le fond d'avant et brisé seulement un petit morceau de notre fausse quille au lieu de la quille entière, comme nous le supposions. Nous abattons maintenant les cloisons d'étanche et nous enlevons le magasin et la soute pour arriver à l'arbre. A l'heure de l'après-midi j'allai voir officiellement le Commandant Maritime, et je lui présentai mes remerciements pour la magnifique place qu'il avait donnée à mon navire dans le dock. Je lui parlai de la reculade des Yankees, et il m'assura que cette affaire les perdrait en Europe. Il parla du grand feu de Charleston ; alors je lui fis remar-

quer que l'Europe pouvait juger d'après cet incident de la guerre barbare qui nous désolait — (cet incendie avait été allumé et payé sans doute par l'ennemi); — j'ajoutai que, de fait, nous combattions pour l'Espagne aussi bien que pour nous, car, si les barbares du Nord parvenaient à dompter le Sud (mais j'affirme que c'est impossible), s'ils détruisaient notre droit d'esclavage, dans leur fanatisme sauvage et dans leur folie croissante, ils feraient ensuite la guerre à Cuba et à Porto Rico. Il répondit que cette guerre ne pouvait durer plus longtemps, qu'il y avait assez de monde et de terrains dans l'Amérique du Nord pour en faire deux grands gouvernements, et que l'Europe interviendrait sans doute. Je fus reçu avec une grande politesse et une grande bienveillance.

Mardi 14 Janvier. — *** Aujourd'hui j'ai eu une entrevue avec le Commandant Maritime, qui m'a expliqué les ordres qu'il avait reçus du Gouvernement au sujet de mon navire; on avait prescrit de n'y faire que les réparations indispensables sans opérer aucun changement essentiel. Je me déclarai satisfait de cette communication, et j'ajoutai que je connaissais tout le soin que prenait son Gouvernement pour éviter des complications, et qu'il pouvait compter que je ne laisserais rien faire qui pût amener quelque chose de fâcheux. On a pris les mesures pour les réparations nécessaires. Des milliers d'ouvriers, et la plupart sont des forçats, travaillent dans ces bassins. Il y a dans le dock, où elle reçoit son cuivre, une grande frégate à vapeur, qui a été construite ici, et l'on en voit une autre encore plus grande sur les chantiers. Il y a d'énormes quantités de sapin dans les magasins, et, quoique l'eau soit salée, il n'est pas attaqué par les vers, car le flux et le reflux de la mer l'en préservent. Un sapin qui est resté quarante ans dans ces docks est encore en bon état. Cinq de mes hommes ont déserté hier; ces cinq hommes sont des étran-

gers, j'aime à le dire. Le Commandant m'a promis de mettre la police sur leurs traces, mais je n'espère pas les retrouver.

Mercredi 15 Janvier. — Comme le bordage était replacé dans les petits fonds et le propulseur recouvert de cuivre et remonté, on nous conduisit en dehors du dock à 1 h. de relevée ; les réparations furent faites de très-mauvaise grâce par les employés Espagnols, qui semblaient très-pressés d'être débarrassés de nous ; car ils craignaient d'être compromis parce que nous étions dans leur dock ! Je suppose que c'est par timidité officielle, et nullement par manque de bons sentiments que le Commandant du bassin m'exprima son regret de ne pouvoir réparer complètement mon navire. Toutefois il offrit de nous rendre personnellement tous les services qui seraient en son pouvoir. Comme notre machine n'était pas prête et que l'on ne pouvait pas s'en servir, le Capitaine Général envoya un petit steamer pour nous conduire à Cadix, où nous jetâmes l'ancre vers 4 h. du soir. Tandis que nous étions dans le dock, il y eut du désordre dans l'équipage ; neuf hommes désertèrent, deux furent ramenés ; le reste s'échappa. Quelques-uns s'étaient très-bien conduits, mais ils n'avaient réellement pas d'attachement pour le pavillon, puisqu'ils n'étaient pas du pays, ni même d'aucun pays ; comme tous les marins, ils étaient fatigués et avaient besoin de changement. Quelques-uns reculèrent sans doute devant les pénibles et périlleux devoirs du service dans lequel ils s'étaient engagés. Ils se réfugièrent chez le Consul Yankee, et il était inutile de demander qu'on me les rendit. Notre ennemi est certainement de première force pour faire incendier des villes par des nègres et pour nous prendre nos marins par la corruption. Un autre individu s'est sauvé ce soir d'un canot. J'ai décidé qu'aucun canot ne quitterait plus le na-

vire sans un officier à bord ; que cet officier serait armé, et qu'il aurait ordre de tirer sur tout homme qui essaierait de désertter.

Jeudi 16 Janvier. — J'ai fait appeler tous les hommes de mon équipage à l'arrière et je leur ai parlé de la mauvaise conduite de leurs compagnons qui avaient déserté ; je leur dis que je ne croyais pas qu'il y avait encore à bord un matelot capable d'une action si basse ; que des hommes qui se sauvaient dans de pareilles circonstances se sauveraient probablement de leurs pièces, et que je n'avais pas besoin d'une espèce pareille, etc., etc. ; je terminai en leur disant que lorsque les fonds arriveraient, il leur serait permis de partir ***. A 9 h. du soir, l'aide de camp du Gouverneur Militaire vint à bord avec un pilote et m'apporta l'ordre péremptoire de prendre la mer. Je répondis ce qui suit : —

A bord du steamer des E. C. *Sumter*.

Cadix, 16 Janvier 1862.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur de vous informer que huit de mes marins ont déserté de mon bord, tandis qu'il était dans le dock de Caracca, et je suis informé qu'ils sont abrités et protégés par le Consul des Etats-Unis. Je demande respectueusement que vous avisiez à ce que ces hommes me soient rendus, et pour dégager cette demande de toutes les difficultés qui semblent s'y rattacher, permettez-moi de faire les remarques suivantes : — * * * * *

III (1). Il a été et il est d'usage chez tous les peuples d'arrêter et de remettre à leurs officiers respectifs les déserteurs

(1) Les paragraphes omis contiennent simplement un exposé des motifs avancés par les Etats Confédérés pour réclamer tous les droits des puissances belligérantes.

des vaisseaux de guerre, et on le fait sans s'inquiéter de la nationalité du déserteur.

IV. Si telle est la conduite que l'on suit en temps de paix, combien cette façon d'agir devient-elle plus nécessaire en temps de guerre ; puisque, dans le cas contraire, des actes d'hostilité — actes éloignés, il est vrai — mais qui n'en sont pas moins des actes d'hostilité, seraient tolérés sur un territoire neutre.

V. Sans porter atteinte à la neutralité, il ne peut être permis à un consul de l'ennemi, qui réside en territoire neutre, ni de détourner par la corruption les marins d'un navire appartenant à la partie belligérante adverse, ni de les protéger ; car, s'il lui est permis d'agir ainsi, son domicile devient alors un camp ennemi sur un territoire neutre.

VI. A propos de la question en litige, je déclare respectueusement que les seuls faits dont Votre Excellence puisse prendre connaissance se résument en ces termes : Les déserteurs sont entrés dans les eaux de l'Espagne sous mon pavillon, et ils faisaient partie de mon équipage. Il n'y a rien à voir au delà, et l'Espagne ne peut pas entreprendre de rechercher si les déserteurs en question appartiennent plus spécialement au Consul des Etats-Unis ou à moi. Une pareille démarche équivaldrait à une intervention entre deux puissances belligérantes, et détruirait les droits essentiels dont jouissent les vaisseaux de guerre dans les ports étrangers, aussi bien en temps de paix qu'en temps de guerre.

VII. Je suis tout disposé à admettre qu'un sujet Espagnol servant sous mon pavillon pourrait être mis en liberté, s'il s'échappait de mon bord et s'il pouvait prouver aux autorités que je le retenais par force, en vertu d'un contrat ou non ; mais tel n'est pas le cas actuel. Mes déserteurs n'étant pas Espagnols, l'Espagne ne peut pas, comme je l'ai dit auparavant, se mêler de cette affaire. Pour terminer, je dirai que le cas que je présente se réduit tout simplement à ceci : — Plusieurs des hommes d'équipage qui servaient à mon bord comme engagés volontaires ont déserté et se sont réfugiés au Consulat des Etats-Unis. Si l'on m'empêchait de me servir de la police pour prendre ces hommes, on convertirait le consulat en un campe-

ment, et il serait permis au consul d'exercer les droits d'une partie belligérante sur territoire neutre.

J'ai l'honneur d'être, etc.

(Signé) R. SEMMES.

A Son Excellence Don J. Mendez de Vigo,
Gouverneur Militaire à Cadix.

Vendredi 17 Janvier. — Ce matin, avant que je ne sois sorti, l'aide de camp du Gouverneur est revenu à bord et a déclaré que l'ordre était formel. Je devais prendre la mer dans six heures ou bien on m'y forcerait. J'allai voir en personne le Gouverneur, fonctionnaire qui n'est, ma foi, pas des plus brillants, et je m'efforçai de lui faire comprendre quelle était ma position; mais la chose paraissait impossible. Il promit cependant d'envoyer une dépêche à Madrid, pour dire que je n'avais pas de charbon et que j'attendais l'argent nécessaire pour m'en procurer; mais il ajouta que, s'il ne recevait pas de réponse dans les six heures, il réclamerait mon départ immédiat. Je retournai à bord et je donnai les ordres nécessaires pour être bientôt prêt à prendre la mer. A 4 h. du soir, tandis que je faisais lever l'ancre, l'aide de camp du Général vint à bord et me dit que le Gouvernement de Madrid avait consenti à me laisser encore vingt-quatre heures dans le port; on transcrivait alors pour moi une dépêche à laquelle le Gouverneur désirait que je répondisse par écrit. Je dis à l'officier que, si le Gouvernement avait poliment accédé à ma demande, et m'avait permis de rester jusqu'à ce que mon argent arrivât, j'aurais pu apprécier ses intentions, mais comme il limitait mon séjour à quarante-huit heures, j'ajoutai que je refusais de me servir de ce privilège, que j'allais prendre la mer, et que le Général n'avait pas besoin de se déranger pour me lire une dépêche écrite, car je n'avais

pas d'autre réponse à lui donner. Je pris ma course quelques minutes après, et, lorsque je sortis du port, on vit un canot qui ramait vers nous en toute hâte, tandis que l'un des hommes de son équipage tenait en l'air une lettre qu'il agitait avec la main. Je ne fis pas arrêter le navire pour la recevoir ; je me sentais trop indigné de la façon avec laquelle j'avais été traité pour être alors poli avec eux ; nous sortîmes du port un peu avant le coucher du soleil et nous continuâmes de naviguer en vue du phare jusqu'à minuit, en nous dirigeant vers le Détroit de Gibraltar.

Samedi 18 Janvier. — *** Nous entrâmes dans le Détroit de Gibraltar vers 5 h. du matin ; nous doublâmes le phare de Tarifa et nous découvrîmes les côtes escarpées de l'Afrique et de l'Europe, à la clarté d'une lune brillante — oui, brillante, malgré les nuages qui couraient dans le ciel. Nous aperçûmes Gibraltar au point du jour, et, en même temps, on signala quelques voiles. Nous donnâmes la chasse à deux navires qui avaient l'air d'être Américains, et comme ils prouvèrent qu'ils l'étaient réellement, nous les capturâmes. Le premier était la barque *Neapolitan*, de Kingston, Massachussets, venant de Messine et allant à Boston, chargée de fruits et de cinquante tonnes de soufre. Le patron, dans sa déposition, déclara que toute la cargaison appartenait à la maison Baring Frères, et qu'elle était consignée à leurs agents de Boston — c'était sans doute un mensonge. Je n'avais pas besoin de m'arrêter à examiner la *bona fides* de cette prétention de propriété neutre ; il suffisait que le soufre fût de la contrebande de guerre et que les fruits appartenissent au même propriétaire ; je détruisis le vaisseau et la cargaison. D'ailleurs on ne produisit aucun papier de chargement. Le second bâtiment était aussi une barque, l'*Investigator*, de Searsport, Maine. Elle était char-

gée de minerai de fer, propriété de neutres (Anglais); je la relâchai contre promesse de rançon; elle était en destination de New Port, Galles. Un quart du vaisseau appartenait à une personne de la Caroline du Sud, et la part du propriétaire de la Caroline du Sud fut déduite de l'obligation de la rançon — le montant de cette obligation n'allait pas à 1,500 dollars. Après avoir brûlé le *Neapolitan*, je me dirigeai vers Gibraltar; il était alors 2 h. 30 du soir. Je doublai la pointe de l'Europe à la nuit, puis j'entrai et je jetai l'ancre dans la baie vers 7 h. 30 du soir. Je fus abordé au bout de quelques minutes par un canot qui venait d'une frégate Anglaise, avec des offres de service. J'envoyai alors un canot à bord du vaisseau sanitaire.

Dimanche 19 Janvier. — Nous reconnûmes, de bonne heure dans la matinée, que nous étions débarrassés de la quarantaine. Plusieurs officiers et des citoyens Anglais vinrent à bord. A 10 h. je fis une visite à la frégate qui avait envoyé un canot à notre bord la veille au soir, mais j'appris que le Capitaine (qui était alors absent) n'était pas l'officier commandant, et que ce dernier vivait à terre. A 2 h. de l'après-midi je débarquai à l'arsenal et j'allai faire une visite à l'officier de marine commandant, qui me reçut très-poliment. Je lui demandai la permission d'emprunter une ancre, parce que je n'en avais qu'une, et le Capitaine promit de me la fournir s'il n'y avait pas d'objection de la part des officiers de la Couronne! Je partis de la petite oasis du Capitaine — elle est creusée dans le roc, et entourée d'un gentil petit jardin, d'arbres, d'arbrisseaux, etc. — et je descendis dans la ville pour rendre visite au Lieutenant Général Sir W. J. Codrington, Chevalier Commandeur de l'ordre du Bain, et Gouverneur de la place; c'est un type agréable de gentleman Anglais, il porte cinquante à cinquante-cinq ans.

Il m'offrit les facilités du marché, etc., et me dit, dans le courant de la conversation, qu'il empêcherait que je fisse de Gibraltar une *station* en y jetant l'ancre pour faire des sorties dans le Détroit afin de saisir mes proies. Je lui répondis que cette croisière avait été déclarée contraire au droit par leur propre juge si distingué, Sir William Scott, quelque soixante ans auparavant, et qu'il pouvait compter qu'aussi longtemps que je resterais dans les ports de l'Angleterre, je ne ferais aucune démarche capable de violer sa neutralité. La garnison est forte d'environ sept mille hommes, et comme c'était un Dimanche, la place de la Parade et les rues étaient pleines d'uniformes éclatants. L'Espagne, avec sa jalousie héréditaire et son caractère arrogant, est très-minutieuse et très-strictes dans ses rapports avec le Rocher. Le Duc de Beaufort nous a fait une visite aujourd'hui.

Lundi 20 Janvier. — Il fait un vent très-fort, qui menace de devenir un ouragan. On m'a rapporté que le navire avait traîné sur son ancre. J'ai commandé de chauffer et de changer de place : j'ai dirigé le navire à l'Est plus près du rivage dans quatre brasses d'eau, à un endroit où la mer était plus tranquille.

Mardi 21 Janvier. — Le vent d'Ouest amène une flotte de vaisseaux dans la baie. Aujourd'hui le Colonel Freemantle est venu à bord pour me rendre une visite de la part du Gouverneur, et pour me lire, par ordre de ce dernier, une sténographie de la conversation que nous avons eue ensemble le Dimanche. Les divers articles notés étaient : — *primo*, que nous étions convenus que je recevrais toutes les facilités nécessaires pour les réparations (par les particuliers) et l'approvisionnement de mon vaisseau, la contrebande de guerre exceptée; *secundo*, que je ne ferais pas de Gibraltar une *station* pour y rester à l'ancre et faire des sorties sur l'ennemi. Je confirmai l'exac-

titude du mémorandum du Gouverneur. Le premier Lieutenant et le Payeur sont à terre, où ils font des arrangements pour acheter une ancre et une chaîne; la maison Peacock et C^e, a refusé de nous en fournir, dans la crainte d'offenser ses pratiques Yankees. Ils s'adressèrent alors à une autre maison. La ville de Gibraltar, dont les maisons sont bâties en gradins sur le penchant du Rocher, présente, tous les soirs, le magnifique spectacle d'une ville illuminée. Le Colonel Freemantle insista poliment pour que je visitasse les différentes batteries du fort, etc.

Mercredi 22 Janvier. — Le vent vient encore de l'Ouest, j'ai reçu à bord une ancre, une chaîne et une lettre du Capitaine Warden; cette lettre se rapportait à une question de droit international, que j'acceptais parfaitement, — savoir : que les vaisseaux devaient partir à vingt quatre heures d'intervalle.

Jeudi 23 Janvier. — J'ai reçu la visite du Capitaine Warden, le doyen des officiers de marine. J'ai reçu une lettre de l'Honorable M. Yancey, qui ne croit pas que le blocus soit levé avant trois mois. J'ai ordonné une inspection du vaisseau.

Vendredi 24 Janvier. — Je suis invité à dîner avec le 100^e régiment, un régiment Canadien. Quelques-uns des officiers y sont allés. Le Capitaine Palmer a été relevé par De Camp.

Samedi 25 Janvier. — Le bruit court que le *Nashville* a été vendu. Des vaisseaux arrivent et partent constamment.

Dimanche 26 Janvier. — Il fait une délicieuse journée qui ressemble aux journées d'Avril dans l'Alabama. A 10 h. je me rendis à terre dans l'église Catholique; j'arrivai comme la messe militaire finissait; il y a beaucoup de Catholiques dans l'armée. L'église est petite; ses nefs sont coupées en arêtes — c'est un reste des temps Espa-

gnols. Après l'office, je fis une belle promenade dans le pays, au-dessus de l'Alameda. C'est un labyrinthe d'agaves, de fleurs et d'arbrisseaux parmi lesquels le sentier monte en zigzags sur le flanc de la montagne : les géraniums, les jonquilles, la mignonnette, et les lis croissent là comme des fleurs sauvages. On est seulement surpris, après avoir regardé la surface, en apparence aride, du rocher de trouver tant de douceurs sur la Terre Mère. Je grimpai deux cents pas, et de cette hauteur, je vis à travers la teinte azurée de l'espace la baie, les côtes d'Espagne, l'Afrique endormie, les nombreux vaisseaux, les uns en marche et les autres en repos, tous pareils à de petits bateaux — j'aperçus des embarcations Latines qui me parlaient de l'Orient, et la statue du général Elliot. Dans les rues je remarquai beaucoup de Maures de belle apparence, qui avaient un air pittoresque avec leurs amples vêtements et leurs turbans blancs comme la neige. Gibraltar est, en vérité, la ville où l'on voit toutes les variétés de costumes, et où l'on entend toutes les langues. Toutefois l'Espagnol est la langue habituelle des classes commerçantes. Le Major Général Sir John Inglis (le héros de Lucknow), de l'armée Anglaise et Gouverneur de Corfou, de passage se rendant aux Iles Ioniennes, est venu nous faire visite aujourd'hui pour examiner notre navire, et il eut la bonté de me dire que le *Sumter* était devenu « tout à fait célèbre. »

Lundi 27 Janvier. — Ce matin, sortie générale des bâtiments qui étaient dans le Détroit, où ils avaient été retenus pendant dix jours par le vent. La malle Anglaise de Southampton est arrivée. Elle m'a remis un *Times* du 20, par lequel nous apprenons que l'Angleterre a protesté contre la barbarie avec laquelle on a bloqué le port de Charleston, en faisant couler une flotte chargée de pierres. Nous éprouvons quelque inquiétude au sujet de

MM. Mason et Slidell qui s'étaient embarqués le 2 courant à Princetown, sur la canonnière anglaise *Rinaldo*. On n'en avait pas de nouvelles le 10, quoiqu'ils fussent en destination d'Halifax. Un violent coup de vent soufflait la veille de leur embarquement.

Mardi 28 Janvier. — J'ai fait préparer le navire pour prendre la mer, j'ai inspecté les machines, et j'attends avec grande impatience des nouvelles de Londres.

Mercredi 29 Janvier. — J'ai visité le rivage et suis allé à la Bibliothèque Militaire. Je suis entré ensuite dans un salon de lecture où j'ai trouvé les principaux journaux de Londres ; ils disent que le Gouvernement Anglais veut consulter le Parlement pour nous reconnaître. J'ai fait une longue promenade vers la pointe orientale du Rocher. Cet endroit est très-accidenté et fort pittoresque. Je suis allé à un cimetière Maure qui regarde les côtes d'Afrique. Quelques-unes des tables de marbre sont presque rongées par le temps, tellement elles sont vieilles. Quelles histoires d'affections humaines, d'espérances, d'aspirations, de tribulations et de désappointements gisent ensevelies sous ces pierres ! On fait encore à Gibraltar de nouveaux ouvrages qui ajouteront une nouvelle force à cette célèbre forteresse. ****

Jeudi 30 Janvier. — **** J'ai visité, en compagnie du Colonel Freemantle, les fameuses fortifications du Rocher en passant par les galeries où l'on voit trois batteries l'une au-dessus de l'autre dans la partie Nord. Ce sont d'immenses tunnels avec des embrasures d'espace en espace pour les canons — les casemates sont taillées en plein roc. Nous sortîmes de ces galeries par un étroit sentier coupé dans le roc et nous nous trouvâmes au-dessus de la mer qui se brisait à nos pieds. De cet endroit nous découvrîmes parfaitement la face N.-E. du Rocher qui s'élève en une masse magnifique à 1,500 pieds environ, et nous pouvions

voir, sur la hauteur opposée, vers le Nord, la tour que l'on appelle la Chaise de la Reine d'Espagne. La légende qui s'y rattache dit que, pendant un des sièges de 1752, la Reine d'Espagne monta sur cette éminence pour être témoin de l'assaut et de la prise de la place; elle fit vœu de ne descendre de cet endroit que quand le drapeau Espagnol flotterait sur le Rocher. L'assaut échoua, et la Reine, pour accomplir son vœu, refusa de se retirer tant que le Gouverneur de Gibraltar, qui apprit la détermination de Sa Majesté, ne lui eut pas envoyé dire qu'à une heure indiquée il hisserait l'étendard Espagnol afin qu'elle pût descendre. C'est ce qu'il fit en effet, et la Reine fut tirée de sa position sans manquer à sa parole.

Après avoir visité le Rocher, nous traversâmes la ville et sortîmes sur le terrain neutre, d'où je revins complètement brisé après une promenade à cheval de quatre heures. Dans la partie sud, au pied d'un mur perpendiculaire, qui, en été, cache le soleil de bonne heure dans l'après-midi, se trouve la résidence d'été du Gouverneur, qui vient s'y réfugier pour s'y protéger contre la chaleur. Nous rencontrâmes Son Excellence et sa femme, qui étaient sorties pour visiter leur maison de campagne. Le Colonel Freemantle me dit que le Consul Espagnol, qu'il me montra comme nous passions devant l'Alameda, avait déclaré que j'étais Espagnol, ou du moins que mon père était un de ses compatriotes, puisqu'il était né dans la Catalogne, que je parlais le Catelan aussi bien que l'Anglais, et que mon nom était très-commun dans cette province.

Samedi 1^{er} Février. — J'ai assisté à une revue de cinq mille hommes environ à l'Alameda. Les tambours étaient recouverts d'étoffe noire et les ornements des officiers voilés d'un crêpe par respect pour la mémoire du Prince-Epoux.

Dimanche 2 Février. — J'ai reçu des lettres de N***, me disant que mon navire était incapable de tenir la mer. M. Yancey était décidé à m'envoyer, si je le voulais, celui qui venait d'être construit à Liverpool.

Mercredi 5 Février. — Un navire marchand des Etats-Unis vient d'entrer et a jeté l'ancre. Je suis prêt à prendre la mer. M. Joyce est venu à bord et s'est rendu ensuite à terre avec le Mécanicien pour se procurer du charbon. M. Joyce m'a envoyé dire qu'il ne pouvait pas en acheter, parce qu'on avait formé une ligue contre nous. J'ai envoyé le Premier Lieutenant vers le Gouverneur pour lui présenter les faits et pour lui demander de m'approvisionner dans les magasins publics. Il répondit que le charbon n'était pas sous son contrôle, que cet article regardait l'officier de marine, mais qu'il ne croyait pas qu'on pourrait m'en fournir. Il a exprimé son étonnement au sujet de la ligue des marchands. J'ai envoyé un certain nombre d'hommes à terre en permission.

Vendredi 7 Février. — Les hommes en permission sont restés plus longtemps qu'ils ne devaient le faire. Deux d'entre eux ont déserté et sont allés trouver le Consul des Etats-Unis. L'un d'eux a été presque assommé par ses camarades. Onze d'entre eux sont revenus trop tard à bord. J'ai reçu la visite d'un Lieutenant Espagnol, qui m'a été envoyé par le Commandant de Marine Espagnole d'Algésiras, pour me voir et me déclarer que le Consul des Etats-Unis s'était plaint au Gouvernement Espagnol que j'avais violé la neutralité de l'Espagne en capturant la barque *Neapolitan* à moins d'un mille et demi de Ceuta, sur la côte du Maroc, et que le Gouvernement avait donné des ordres à l'Amiral pour qu'il avisât à ce que les deux puissances belligérantes respectassent la neutralité Espagnole. Je lui déclarai que toute question qui pouvait se présenter à l'occasion d'une prise regardait seulement nos deux

Gouvernements, et que je ne reconnaissais pas à l'Amiral Espagnol le droit de se mêler de cette affaire. Le Lieutenant fut de mon avis. Toutefois je lui déclarai que je me ferais un plaisir de lui montrer que le Consul de Etats-Unis avait trompé le Gouvernement pour qu'il pût en informer l'Amiral. J'appelai alors mon secrétaire et je lui fis voir la déposition du Patron du bateau capturé; il y était déclaré que la prise avait été faite à cinq milles de Gibraltar! L'officier parut également étonné et satisfait et m'exprima son contentement.

Samedi 8 Février. — Ce matin, de bonne heure, la frégate Anglaise *Warrior* est entrée dans le port et a jeté l'ancre près de nous. J'ai envoyé un Lieutenant à son bord pour faire la visite et porter les compliments d'usage. J'attends l'arrivée d'un bâtiment chargé de charbon et consigné à M. Joyce, qui promet de nous approvisionner. Mon patron de chaloupe s'est sauvé aujourd'hui, et j'ai été ennuyé par un équipage ivre.

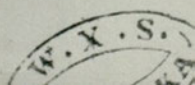
Dimanche 9 Février. — Je ne suis pas allé à l'église; je restai à bord pour être présent à l'émeute. Onze de mes vagabonds sont encore à terre. Nous apprenons que quelques-uns sont allés trouver le Consul des Etats-Unis et ont réclamé sa protection. Cet officier les a fait corrompre par un émissaire. J'ai écrit au Gouverneur pour accuser la conduite du Consul, et au Capitaine Warden pour lui demander que l'arsenal du Gouvernement m'approvisionnât de charbon.

A bord du steamer des E. C. *Sumter*.

Baie de Gibraltar,

10 Février 1862.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur de faire connaître à Son Excellence le Gouverneur de Gibraltar que je suis informé et convaincu que le Consul des Etats-Unis, en résidence à Gibraltar, a fait



travailler par ses émissaires plusieurs hommes de l'équipage de mon navire qui ont visité le rivage en permission, et les a détournés de leur obéissance par des moyens de corruption. L'inconvenance et l'illégalité d'une pareille conduite sont si manifestes, que je considère comme certain que Son Excellence interposera son autorité pour me protéger. La Grande-Bretagne, qui veut conserver une stricte neutralité dans la guerre engagée entre les Etats-Unis et les Etats Confédérés, est obligée, je le dis respectueusement, non-seulement de s'abstenir de tout acte qui porterait atteinte à la neutralité, mais encore de veiller à ce que toutes les personnes, quelles qu'elles soient, qui se trouvent dans ses possessions s'en abstiennent également. Aucun acte de guerre, qu'il soit commis de près ou de loin, ne doit donc être permis dans ses eaux, ni à l'une des parties belligérantes au détriment de l'autre, ni à aucun citoyen résidant sur son territoire. Son Excellence reconnaîtra sans doute, comme moi, la justice et la convenance de cette règle ainsi établie. Appliquons cette règle au cas présent : j'étais forcé, par des raisons d'humanité, d'envoyer mon équipage à terre, par petits détachements, afin de lui donner un peu d'exercice et de récréation, après un si long emprisonnement à bord de mon navire; alors mon ennemi le Consul des Etats-Unis a envoyé ses agents parmi mes hommes : par des raisonnements spécieux, il a essayé de leur faire désertier le navire et leur a conseillé de se réfugier sous le drapeau consulaire. Cette manœuvre réussit auprès des marins dont voici les noms : — Everett Salmon, John G. Jenkins, Thomas F. Kenny, et d'autres peut-être. Un acte de guerre se commet contre moi ici, sur un territoire neutre et la demeure ou le bureau du consul est devenu un camp hostile *quo ad hoc*. Il y a d'autant plus à reprendre à cette conduite que la plupart de ces hommes ne sont pas Américains de naissance. Son Excellence sait parfaitement, comme soldat, qu'aucun crime n'est plus hideux que celui que je viens de décrire. Car, lorsque deux armées ennemies sont en présence l'une de l'autre, sur le champ de bataille, tout coupable de ce genre, pris en flagrant délit, est sur-le-champ condamné à mort, non-seu-

lement parce que son crime est un acte de guerre, mais surtout parce que c'est un acte de guerre déshonorant. Un ennemi peut-il donc se permettre de faire, sur un terrain neutre, une chose qui l'exposerait à une mort infamante s'il était dans un autre endroit, à la portée de la puissance belligérante ennemie? Quand mes hommes arrivent dans un pays soumis à la juridiction de Son Excellence, je perds tout contrôle sur eux, et je dois m'adresser à ses employés pour les redemander. S'ils me quittent de leur propre volonté, peut-être n'y a-t-il aucun remède, car mon Gouvernement n'est pas reconnu, et il n'y a aucun traité d'extradition stipulé à cet égard. Mais, lorsque je leur permets d'aller à terre et de passer sous la juridiction d'un pouvoir neutre et ami, j'agis avec la juste espérance qu'ils seront à l'abri et sous la protection d'un drapeau neutre; je pense qu'il ne leur sera pas permis de s'enfuir chez mon ennemi; séduire, corrompre un marin, et cela peut-être même lorsqu'il est à moitié ivre, c'est la même chose que si on l'enlevait. Dans le cas présent, la violation d'une juridiction neutre est aussi complète que si le Consul s'était emparé de mes hommes par la force; car il est arrivé au même résultat en trompant et en affaiblissant son ennemi par stratagème; — et ce stratagème a été pratiqué par un belligérant contre son ennemi. Si cet acte avait été commis par un officier de terre ou de mer, en passant devant Gibraltar, tout le monde en aurait été surpris, tout le monde aurait crié contre une violation aussi flagrante du droit des gens. Le délit est-il donc moins grand lorsqu'il est commis par un Consul, qui est particulièrement protégé par les lois internationales comme étant un représentant de paix dont les attributions sont tout entières dans les relations commerciales. M. Sprague, le consul des Etats-Unis, est un homme dont j'ai entendu parler en termes flatteurs, et je lui fais peut-être injure en lui imputant la conduite que je viens de décrire; mais l'évidence s'est offerte à moi sous une forme assez plausible et je serais prêt à la démontrer si l'allégation venait à être réfutée. Dans le cas où cette épreuve pourrait avoir lieu à la satisfaction de Son Excellence, je croirais de mon devoir de demander que le

Consul fût suspendu de ses fonctions et que la question de lui retirer son Exequatur fût soumise au Gouvernement Britannique.

J'ai l'honneur d'être, etc., etc.

(Signé) R. SEMMES.

Au Capitaine J. Freeling, Col. Sec.

A bord du steamer des E. C. *Sumter*.

Baie de Gibraltar,

10 Février.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur de vous informer que j'ai fait tous mes efforts pour me procurer un secours de charbon sans obtenir aucun bon résultat. Les marchands Anglais et autres de Gibraltar, à l'instigation du Consul des Etats-Unis, m'a-t-on dit, sont sortis du terrain de la neutralité, en refusant de fournir, à aucun prix, du charbon au *Sumter*. Dans ces circonstances, j'espère que le Gouvernement de Sa Majesté ne fera aucune difficulté pour m'en fournir. D'après la dernière lettre du Comte Russel (31 Janvier 1862), il n'est pas incompatible avec la neutralité de permettre à un belligérant de s'approvisionner de charbon dans un port Anglais : en d'autres termes, cette fourniture a été classée parmi les choses inoffensives. Alors, peu importe que ce soit un particulier ou le Gouvernement qui fasse la fourniture, quand même le marché me serait ouvert. A plus forte raison le Gouvernement peut-il parfaitement me procurer cet approvisionnement, lorsque le marché m'est fermé. En effet, supposons que je sois arrivé dans le port à bout de toutes provisions et que la même entente illégale m'ait fermé le marché, le Gouvernement Britannique laisserait-il mon équipage mourir de faim ? Supposons que je commande un bâtiment à voiles, que je sois arrivé ici démâté et que l'arsenal du port soit le seul endroit où je puisse faire réparer mes avaries, me refuseriez-vous un mât ? Et si vous ne pouvez me refuser un mât, d'après quel principe me refuserez-vous du charbon, puisque votre Gouvernement a déclaré ces deux articles également inoffensifs. La véritable question n'est pas de savoir si

c'est le Gouvernement ou un particulier qui peut me fournir cet objet; elle est tout entière dans ces mots : L'article est-il offensif ou inoffensif? Le Gouvernement ne peut me fournir de la poudre — pourquoi? Ce n'est pas parce que je puis recourir au marché, mais parce que la poudre est un article de guerre. Un fait de ce genre se produisit dernièrement lorsque j'abordai à Cadix. Mon vaisseau fut admis dans un dock du Gouvernement pour être réparé, d'abord parce que les réparations étaient inoffensives, et ensuite parce qu'il n'y avait point de dock particulier à Cadix. Or, ici, l'article dont j'ai besoin est inoffensif, et je ne puis en trouver dans le débit particulier. Pourquoi le Gouvernement ne pourrait-il pas me le fournir?

Pour conclure, je demande respectueusement que vous me procuriez cinquante tonnes de charbon que je vous payerai en argent; ou encore, si vous le préférez, je déposerai cet argent chez un agent qui pourra, sans difficulté, je pense, acheter la même quantité aux particuliers pour remplacer dans l'arsenal de Sa Majesté la provision que j'y aurai prise.

J'ai l'honneur d'être, etc., etc.

(Signé) R. SEMMES.

Au Capitaine R. Warden, officier supérieur de la Marine,
Gibraltar.

Lundi 10 Février. — **** J'ai reçu la visite du Capitaine Cochrane, du *Warrior*, fils de feu le Comte Dundonald qui fit du bruit pendant la guerre de 1812 et qui se distingua au service de l'Amérique du Sud. J'ai écrit la lettre suivante : —

- A bord du steamer des E. C. *Sumter*.

Baie de Gibraltar,

10 Février 1862.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur de vous informer que j'ai fait payer aujourd'hui au Consul d'Espagne en cette ville, le mon-

tant du billet que j'ai souscrit pour le navire sous mes ordres, pendant qu'il était dans le dock de Caracca.

J'ai l'honneur, etc...

(Signé) R. SEMMES.

Au Capitaine du Port, à Cadix.

Mardi 11 Février. — **** Cinq hommes aux arrêts! Le diable semble s'être introduit dans l'équipage. Je devrais serrer un peu le frein.

Mercredi 12 Février. — **** Je suis passé chez le Gouverneur pour avoir une explication avec lui au sujet de mes déserteurs. Il a allégué qu'en l'absence de tout traité à ce sujet, il ne pouvait me livrer aucun fugitif qui n'était pas disposé à se rendre. Pendant que je me trouvais avec lui, on lui a annoncé, par le télégraphe, l'arrivée du *Tuscarora*. Ce navire est entré dans le port et a jeté l'ancre tout près de nous, vers midi. Sa grande vergue est baissée, et ce déguisement a pour but de le faire ressembler à un steamer marchand. J'ai vu aussi le Capitaine Warden à terre. Il m'a appris qu'il s'était adressé à Londres par le télégraphe au sujet de l'approvisionnement de charbon que je demandais aux docks du Gouvernement.

Jeudi 13 Février. — Dans la matinée, une barque a abordé le *Tuscarora* et a emporté ses vergues de misaine. Plus tard, dans la journée, le *Tuscarora* a envoyé son canot sur le sol Espagnol, près San Roque. Plusieurs vaisseaux sont venus dans le port chercher un abri contre la brise. Parmi eux, il y a un vaisseau de ligne Français et un bateau de haut bord à hélice. L'humidité de la température me tient enfermé dans ma cabine; aussi, j'ai eu le temps de faire de tristes réflexions en songeant à mon pays, à la guerre et à l'avenir du Sud.

Vendredi 14 Février. — **** Vers midi, le *Tuscarora* est passé devant notre mouillage pour aller jeter l'ancre à Algésiras.

Samedi 15 Février. — C'est aujourd'hui l'anniversaire de ma démission de Commandant de la marine des Etats-Unis. Quelle année pleine d'événements vient de s'écouler ! Les Etats du Nord ont engagé une guerre frénétique et barbare contre treize Etats qui comptent 9,000,000 d'âmes : ils ont méprisé cette parole de Madison : « S'il « est un principe qui ne doit jamais être mis en question « dans les Etats-Unis, c'est celui qui donne à chaque Gou- « vernement le droit d'abolir un vieux Gouvernement et « d'en établir un nouveau. Ce principe n'est pas seule- « ment écrit dans toutes les archives publiques ; il est au « fond du cœur de tout Américain ; il a été scellé avec le « sang de plusieurs légions de martyrs ; c'est le seul « droit légal auquel les Etats-Unis doivent leur existence « comme nation. » — Lettres d'Helvidius, n° 3. Et quelle porte cette guerre a ouverte aux misères privées ! Elle a réduit d'innombrables familles à une ruine complète, à la désolation la plus terrible.

J'ai dégradé mon indigne sergent et j'ai nommé un corporal à sa place. Le Parlement Britannique s'est réuni le 6, et nous avons dans les journaux d'aujourd'hui l'adresse à la Reine, ainsi que les discours du Comte de Derby et de Lord Palmerston. D'après le ton général de toutes ces feuilles, nous ne serons pas encore reconnus pour le moment. Les Anglais disent que cette guerre n'est point leur affaire et que nous devons soutenir la lutte. Astucieuse Grande-Bretagne ! Elle voit que nous sommes capables de soutenir la lutte, et alors son but le plus cher sera atteint sans qu'elle ait exposé ni son sang ni son argent.

Dimanche 16 Février. — **** J'ai reçu la visite du Capitaine de la frégate *Scylla*.

Lundi 17 Février. — **** J'ai visité le *Warrior*. Le Gouverneur et sa suite, un grand nombre d'officiers de terre et de mer, des bourgeois et des dames avaient pris rendez-vous pour le visiter en même temps. Le *Warrior* est une merveille comme vaisseau de construction moderne, et, comme premier essai, c'est un succès. C'est une monstrueuse forteresse flottante et imprenable; il amènera une révolution dans les constructions navales. Avec ce seul navire je pourrais détruire toute la flotte Yankee qui bloque nos ports, et c'est la meilleure raison que je puisse donner pour démontrer la nécessité d'une révolution dans les constructions maritimes. Le Gouvernement a refusé du charbon de ses docks, et il faut que je prenne des arrangements pour en faire venir de Cadix. Le vaisseau de ligne à vapeur le *London* est arrivé.

Mardi 18 Février. — Le steamer de la malle de Southampton est arrivé; il apporte des nouvelles de Londres du 12. La défaite et la mort du Général Zollicoffer sont confirmées.

Mercredi 19 Février. — J'ai fait une visite au Capitaine Warden, et j'ai eu avec lui une conversation au sujet du blocus que fait le *Tuscarora*. J'ai appelé son attention sur les signaux et sur les communications que le *Tuscarora* entretient avec Gibraltar par des barques. Je lui ai donné avis que, si le *Tuscarora* sortait, je réclamerais le droit de partir le premier. Le *Warrior* a gagné le large. J'ai compris, d'après le ton des journaux Anglais, qu'il n'y avait point de chance pour notre reconnaissance immédiate, et j'ai envoyé à Cadix pour du charbon.

Jeudi 21 Février. — **** Les journaux disent qu'il y a sept vaisseaux Yankees à notre poursuite — quatre steamers et trois voiliers; trois de ces steamers étaient à Ténériffe vers le 11 Janvier. Nous sommes informés par un rapport que notre Officier Payeur et notre ex-Consul Tunstall sont

prisonniers à Tanger! J'ai reçu une lettre du Capitaine Warden par laquelle il m'apprend que le Gouverneur a défendu à tous les vaisseaux du port de faire des signaux, et interdit au *Tuscarora* toute communication avec le port par des canots, tant qu'il restera dans les eaux Espagnoles, etc., etc.

Samedi 22 Février. — Le rapport de l'emprisonnement illégal, à Tanger, de l'Officier Payeur Myers et de M. Tunstall est confirmé.

CHAPITRE X.

L'affaire de Tanger — Loyauté des Consuls des Etats-Unis — Un acte arbitraire — Emprisonnement de deux Confédérés — Réclamation du Capitaine Semmes — Pas de résultats — La force armée de l'*Ino* — Émeute — Encore la neutralité — Intelligence du Foreign Office — *Le Harvest Home* — Réunion.

Le double emprisonnement dont il a été question à la fin du chapitre précédent est, dans l'histoire du *Sumter*, un épisode qui demande quelque chose de plus qu'une simple remarque. Quand la nouvelle de cet acte parvint en Angleterre, elle y excita l'attention publique au plus haut degré, non-seulement parce que ce fait révélait quelques phases curieuses de la façon dont on appliquait la loi de « stricte neutralité, » mais encore parce qu'elle donnait une excellente idée de la loyauté merveilleuse de l'un des consuls des Etats-Unis. Nous avons déjà montré plus haut la conduite zélée des agents Consulaires du Nord.

Il a été prouvé qu'à Maranham, à Cayenne, à Paramaribo, à Cadix et à Gibraltar, les consuls Yankees avaient toujours agi d'après ce grand principe, que tout Confédéré était l'ennemi naturel des Etats-Unis et un rebelle bon à prendre. Non contents d'émettre cette opinion, ces messieurs prirent pour tâche d'endoctriner les personnages officiels des différents pays dans lesquels ils étaient établis et cherchèrent à les convertir à leurs idées. Dans certains cas ils réussirent assez pour occasionner des contra-

riétés énormes au Capitaine Semmes; et, s'ils échouèrent dans le plan qu'ils avaient conçu de convaincre les autorités que le *Sumter* était un navire de pirates, ils arrêtaient au moins à apporter du retard dans les approvisionnements nécessaires que le Capitaine avait le droit de demander comme officier au service d'un pays qui a été reconnu belligérant.

Le Consul de Tanger alla cependant bien au delà de ses collègues, car il demanda et obtint l'arrestation et l'emprisonnement d'un officier et d'un citoyen des Etats Confédérés. M. Myers, Payeur du *Sumter*, et M. Tunstall, citoyen du Sud, avaient été envoyés de Gibraltar à Cadix par le Capitaine Semmes pour faire provision de charbon. Le vaisseau sur lequel ils s'embarquèrent toucha à Tanger, et les deux Américains descendirent à terre pour visiter la curieuse et vieille cité Mauresque. Ils ne furent pas plutôt débarqués que le Consul des Etats-Unis se hâta de courir chez les autorités, dénonça ses ennemis et demanda leur arrestation, en disant qu'il y était autorisé par le traité stipulé avec les Etats-Unis. Après avoir vainement demandé qu'on prît l'avis des Puissances Chrétiennes, les autorités effrayées acquiescèrent à cette demande et on s'empara des deux Confédérés, qui furent chargés de chaînes et gardés prisonniers dans la maison du Consul. A la première occasion, ils envoyèrent une dépêche au Capitaine Semmes, et celui-ci, avec sa promptitude accoutumée, expédia tout d'abord la lettre suivante au Gouverneur de Gibraltar : —

A bord du steamer des E. C. *Sumter*.

Baie de Gibraltar,

22 Février 1862.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur de réclamer les bons offices de Son Excellence le Gouverneur de Gibraltar, pour une affaire

qui m'est tout à fait personnelle. Mercredi dernier, pour des affaires concernant mon navire, j'ai envoyé d'ici, sur un steamer Français en route pour Cadix, mon Payeur, M. Henri Myers, et M. T. T. Tunstall, citoyen des Etats Confédérés et ex-Consul des Etats-Unis à Cadix. Le steamer ayant abordé à Tanger, ces deux messieurs allèrent à terre pour y passer le temps d'arrêt momentané qu'ils devaient subir dans ce port; mais ils furent arrêtés par les autorités à l'instigation du Consul des Etats-Unis, et faits sur-le-champ prisonniers. Un billet du Payeur Myers m'informe qu'ils sont tous deux chargés de fers et maltraités de la façon la plus barbare.

J'ai appris, en outre, que le prétexte dont on a usé pour faire cette arrestation illégale a pour base le traité d'extradition passé entre le Maroc et les Etats-Unis. Malheureusement, je n'ai pas en ma possession une copie de ce traité, mais je présume qu'il pourvoit seulement, selon l'usage habituel, à l'extradition des criminels et rien de plus. Je n'ai pas besoin de dire à Son Excellence que des traités semblables ne sont jamais applicables aux coupables politiques, et c'est dans cette seule catégorie, je crois, que le Consul des Etats-Unis peut avoir la prétention de classer ces deux messieurs. Un fait de ce genre ne se serait certainement pas produit dans un pays civilisé; le trop peu scrupuleux Consul des Etats-Unis a abusé honteusement de l'ignorance du Gouvernement Marocain. Je pense que le Gouvernement Britannique a un agent consulaire en résidence à Tanger, et un mot, de ce personnage pourrait sans doute rétablir les faits dans leur ordre naturel; il s'ensuivrait naturellement l'élargissement des deux prisonniers. Et c'est afin d'intéresser cette personne à cette tâche d'humanité et de générosité que je m'adresse à Son Excellence, pour qu'elle daigne, par une dépêche, exposer les faits à M. Hay et réclamer son intervention. Si le représentant Britannique éprouvait quelques scrupules, à cause de sa position officielle, il pourrait agir dans son caractère privé de gentleman. Le Gouvernement Marocain n'hésiterait pas un instant, s'il comprenait parfaitement les faits et les principes relatifs au cas présent, s'il savait que les principales puissances Européennes ont

reconnus Etats Confédérés comme belligérants dans la guerre qu'ils soutiennent contre les Etats-Unis, et que, dès lors, un acte de guerre de la part des citoyens des États Confédérés n'est ni un crime politique ni même un crime dont une puissance neutre puisse se préoccuper. Quand même il en serait autrement, on n'a jamais prétendu appliquer un traité d'extradition dans un cas semblable.

J'ai l'honneur d'être, etc...

(Signé) R. SEMMES.

Au Capitaine S. Freeting, Col. Sec.

Cette lettre n'eut aucun succès, car la plus stricte neutralité fut une barrière qui empêcha les autorités Britanniques de se mêler dans une intervention quelconque. Alors le Capitaine Semmes mit sous pli la protestation formelle qui suit, et l'envoya au Gouverneur de Tanger :

A bord du steamer des E. C. *Sumter*.

Baie de Gibraltar,

23 Février 1862.

A SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR DE TANGER,

Maroc.

J'ai l'honneur d'informer Votre Excellence que j'ai reçu la nouvelle de l'arrestation opérée par le Gouvernement Marocain, à Tanger, sur la personne de M. Henry Myers, Officier Payeur de mon bâtiment et sur celle de M. T. T. Tunstall, citoyen des Etats Confédérés, jadis Consul des Etats-Unis à Cadix. J'ai appris en outre que ces messieurs étaient chargés de fers et traités avec la plus grande inhumanité. Je ne comprends nullement sur quoi peut reposer cet emprisonnement illégal, quoique je sache parfaitement qu'il a été demandé par le Consul des Etats-Unis, sous je ne sais quel prétexte de droit d'extradition stipulé par traité. Un mot ou deux suffiront pour rétablir les faits dans leur sens véritable. Votre Excel-

lence doit bien certainement savoir que toutes les puissances de l'Europe ont reconnu les Etats Confédérés comme belligérants dans la guerre qu'ils soutiennent contre les Etats-Unis ; alors le Payeur de mon bord n'a pu se trouver coupable d'aucun délit politique ou autre, et aucune puissance neutre ne pourrait être compétente dans le cas présent. Comme je viens de l'établir, les puissances neutres de l'Europe ont véritablement et expressément reconnu aux Confédérés le droit de combattre contre les Etats-Unis. En conséquence, aucun traité d'extradition ne peut être appliqué au Payeur Myers. M. Tunstall n'étant lié envers les Etats Confédérés ni par le service militaire ni par le service maritime, ne peut pas plus que le Payeur Myers être passible des termes d'un tel traité. C'est pourquoi je réclame respectueusement au nom de mon Gouvernement, et conformément aux lois et coutumes des nations, que ces deux citoyens des Etats Confédérés soient mis en liberté.

J'ai l'honneur d'être, etc.

(Signé) R. SEMMES.

Déterminé à remuer ciel et terre, le commandant du *Sumter* chercha à intéresser le Chargé d'Affaires de Sa Majesté Britannique au sort des deux prisonniers, comme on le verra par la lettre qui suit : —

A bord du steamer des E. C., *Sumter*.

Baie de Gibraltar,

23 Février 1862.

MONSIEUR, — Puis-je vous demander la grâce d'un acte officieux en ma faveur dans une question d'humanité, en vous priant de remettre à l'officier compétent la communication ci-jointe par laquelle je réclame l'élargissement, des prisons de Tanger, du Payeur de mon bord et de M. T. T. Tunstall, citoyens des Etats Confédérés. On doit avoir évidemment pesé sur les autorités Mauresques par de fausses représentations

sur l'honorabilité et la conduite de ces deux messieurs. J'ai appris que le Consul des Etats-Unis avait réclamé leur emprisonnement en vertu d'un traité d'extradition. Vous reconnaîtrez bien certainement l'absurdité d'un pareil droit. Nous sommes reconnus belligérants; nos actes de guerre sont donc légaux aux yeux de tous les neutres, et on ne peut prétendre qu'aucun officier de mon bord, en faisant un acte de guerre quelconque contre les Etats-Unis, ait commis un délit pour lequel le Maroc pourrait être compétent et contre lequel il pourrait user des termes d'un traité d'extradition.

J'ai l'honneur, etc..

(Signé) R. SEMMES.

A M. John Hay Dummond Hay, C. B.,
Chargé d'affaires de S. M. B. à Tanger,
Maroc,

Le 24, M. Hay répondit, et l'extrait suivant de sa communication fera voir très-clairement à quel point de vue il envisageait cette affaire : —

« Vous devez savoir, » écrivait-il, « que le Gouvernement
« de Sa Majesté Britannique a résolu d'observer une stricte
« neutralité dans le conflit actuellement engagé entre les Etats
« du Nord et ceux du Sud; il est donc du devoir des officiers
« de Sa Majesté d'éviter tout ce qui pourrait ressembler à une
« intervention dans une question qui intéresse l'un et l'autre
« parti et qui ne regarde en rien le Gouvernement Britannique.
« Quoique je ne refuse pas de remettre votre lettre aux auto-
« rités Mauresques, je crois de mon devoir de vous déclarer
« formellement que je n'ai nullement l'intention d'exprimer
« mon opinion sur la marche que doit suivre le Maroc dans
« l'affaire dont parle votre lettre. »

Le Capitaine Semmes répondit immédiatement à cette dépêche, et sa lettre est remarquable par la manière aisée dont il traite la question de neutralité; il discuta ce sujet

avec beaucoup d'habileté et se résuma en ces termes : —

« Après plus ample information, j'ai appris que je m'étais
 « trompé en supposant tout d'abord que ces deux gentlemen
 « avaient été arrêtés sur une demande d'extradition (je n'ai
 « malheureusement pas une copie du traité passé entre le
 « Maroc et les Etats-Unis). Il paraît qu'ils ont été arrêtés par
 « les soldats Mauresques, sur la réquisition du Consul des
 « Etats-Unis, qui les réclamait comme appartenant à sa juri-
 « diction en leur qualité de citoyens des Etats-Unis, en vertu
 « d'un traité commun à ce que l'on appelle les peuples policés
 « et les peuples non policés. Cet état de choses ne doit en rien
 « altérer le raisonnement applicable à cette affaire. Si le Maroc
 « suit le *status* adopté par l'Europe à l'égard des Etats Con-
 « fédérés, il doit rester neutre entre les deux parties belligé-
 « rantes et ne doit pas se permettre de décider de la nationa-
 « lité des citoyens de l'une ou l'autre de ces puissances, ni de
 « traiter toute autre question de guerre qui ne toucherait pas
 « à ses propres intérêts. Il n'a donc pas le droit d'accorder à
 « un citoyen des Etats Confédérés la qualité de citoyen des
 « Etats-Unis ; n'ayant pas ce droit par lui-même il ne peut pas
 « le transférer par traité au Consul des Etats-Unis. »

Toutefois cette communication ne produisit pas d'effet, et un autre événement eut lieu à Tanger. La frégate *Ino*, des Etats-Unis, n'eut pas plus tôt appris la nouvelle de la capture faite par le Consul qu'elle accourut à Tanger, envoya à terre un canot avec des hommes armés, et s'empara des prisonniers ; cette démarche ne put pas toutefois se terminer aussi tranquillement que l'eussent désiré les Yankees ; la population Chrétienne, exaspérée par cette arrestation, se révolta bien vite, et l'on put craindre que les quarante hommes de l'*Ino* ne fussent pas en état de conserver leur prise. Mais alors on ressentit les effets de l'assistance des puissances neutres : leurs représentants, et M. Drummond Hay en tête, vinrent en aide aux ravis-

seurs, calmèrent la foule, empêchèrent l'émeute qui menaçait, et permirent aux marins des Etats-Unis d'emmener les deux Confédérés à bord de l'*Ino*.

Le Capitaine Semmes, trouvant qu'il ne pouvait rien faire directement avec les autorités de Tanger, en référa à M. Mason, le Commissaire Confédéré à Londres, et ce gentleman fit de sérieuses représentations au Foreign-Office; les faits suivants montreront les résultats qu'il obtint.

Ce fut le 28 Février que les captifs furent définitivement enlevés d'un territoire neutre par une force armée appartenant à un navire ennemi. Le 8 Mars, M. Mason fut informé par le Sous-Secrétaire d'Etat que le Gouvernement Britannique était persuadé qu'ils avaient été relâchés. Le 6 Mars, deux jours avant que M. Mason eût reçu cette information, l'*Ino*, qui était revenu à Cadix, transporta les deux malheureux prisonniers à bord du navire marchand *le Harvest Home*, qui les conduisit dans une prison des Etats-Unis.

Voilà l'histoire du différend de Tanger — question qui, à cette époque, fit beaucoup de bruit en Europe, et qui laissera une profonde impression sur les esprits du Sud.

CHAPITRE XI.

« Le pauvre vieux *Sumter* » — On abandonne le navire — Ce qu'il advint du *Sumter* — Rapport officiel — On l'échappe belle — Voyages du Capitaine Semmes — On entre en marché pour l'*Alabama*.

Pendant ce temps le *Sumter* avait continué à chercher du charbon; enfin il obtint la promesse d'une provision. Il arriva cependant que cette provision si longtemps et si ardemment désirée ne fut jamais demandée.

Les jours du *Sumter*, comme croiseur, étaient comptés. Il était loin d'être un bâtiment neuf lorsqu'il fut converti en vaisseau de guerre par le Capitaine Semmes; la tâche laborieuse qu'il avait remplie pendant les sept mois qu'il tint la mer avait été trop forte pour ses faibles moyens, et il n'était pour ainsi dire plus qu'une ruine; enfin il succomba bravement; il fut examiné par ses officiers et déclaré impropre à la mer. Le 24 Février le Capitaine Semmes inscrivit le passage suivant dans son journal : —

« LE PAUVRE SUMTER DOIT ÊTRE ABANDONNÉ. NOUS
« AVONS RENDU AU PAYS QUELQUES SERVICES, PUISQUE NOUS
« AVONS COUTÉ AUX ETATS-UNIS UN MILLION DE DOLLARS D'UNE
« MANIÈRE OU DE L'AUTRE ! »

Il leur coûta certainement cette somme. Dix-huit vaisseaux capturés, dont sept furent brûlés avec leur chargement et deux laissés en consignation, représentaient

déjà un grand dommage. Ajoutez à cela les sommes dépensées à notre poursuite, les droits énormes d'assurance, les dépenses occasionnées par la nécessité de faire entrer les marchandises par les derrières des Etats-Unis, et les frais qu'il fallait faire pour mettre à la mer un vaisseau portant les couleurs de ces Etats; alors vous aurez un dommage que comblera difficilement un million de dollars.

Sa carrière était finie; mais on ne fut pas longtemps à lui trouver un successeur qui, sous le même commandement, devait accomplir des exploits qui effacèrent les siens. Les événements qui eurent lieu entre l'abandon du *Sumter* et l'apparition de l'*Alabama*, qui devait avoir une carrière si aventureuse, sont indiqués dans le rapport officiel que le Capitaine Semmes adressa au Secrétaire de la Marine à Richmond.

Nassau, Nouvelle-Providence,

Du 15 au 20 Juin 1862.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur de vous informer de mon arrivée dans votre ville pour le 8 du mois prochain, dans vingt jours au plus; j'arrive de Londres. J'ai trouvé ici les Lieutenants Maffit et Sinclair, et j'ai reçu du premier votre lettre du 29 Mai, renfermant une copie de la dépêche que vous m'aviez adressée le 2 Mai. Comme vous pouvez facilement le supposer d'après ma présence en ces lieux, l'original de cette dépêche ne m'est pas parvenu, ni même aucun renseignement à ce sujet n'est arrivé jusqu'à moi. Comme vous l'aviez prédit, j'ai été forcé d'abandonner le *Sumter*, parce que j'étais bloqué par l'ennemi dans un endroit où il m'était impossible de faire exécuter les réparations nécessaires pour le mettre en état de reprendre la mer. Pendant les quelques jours qui suivirent mon arrivée à Gibraltar, je conservai l'espoir que je pourrais gagner un port Anglais ou un port Français où j'aurais pu trouver les moyens de faire exécuter ces réparations. Je fis racommoder

mes bouilleurs et hâter tous les préparatifs pour mon départ; par suite de la coalition que les marchands de charbon formèrent contre moi, je ne pus faire ma provision, et les steamers ennemis le *Tuscarora* et le *Kearsage*, avec le sloop l'*Imo*, arrivèrent aussitôt pour me bloquer. Malgré leur présence, j'aurais fait tous mes efforts pour prendre la mer; mais je découvris bientôt dans mes chaudières de plus grandes avaries qui se produisirent dans les circonstances suivantes : — Un steamer Anglais étant arrivé à Liverpool avec un excédant de charbon à bord, offrit de m'approvisionner. Alors je lâchai la vapeur pour m'approcher de lui; mes chaudières avaient des fuites tellement grandes que, même avec la plus faible pression, elles éteignirent un des fourneaux. Je fus obligé pour cette raison de laisser échapper la vapeur; et, après un examen des chaudières fait par un conseil de surveillance, je fus convaincu qu'elles étaient tellement détériorées qu'elles étaient tout à fait hors de service. On reconnut que l'on devait, soit remplacer les chaudières, soit enlever les anciennes pour en renouveler entièrement les arches et d'autres parties importantes; mais ce travail ne pouvait être fait que dans les ateliers d'un constructeur; or, je ne pouvais avoir ces facilités à Gibraltar. Dans cet état de choses, il était nécessaire, d'après mon avis, ou d'abandonner le navire ou de le vendre. Je ne pouvais pas penser à y rester plus longtemps dans des conditions semblables avec mon équipage et mes officiers. Cependant je sentais que la responsabilité de cet acte était très-grande; jugeant alors qu'il serait plus respectueux pour l'administration qu'elle retomât sur une autorité plus élevée que la mienne, j'écrivis les faits à l'Honorable James M. Mason, notre commissaire à Londres, en lui demandant d'assumer la responsabilité du désarmement du vaisseau (1). M. Mason répondit promptement; aussi,

(1) Voici la lettre à M. Mason : —

A bord du steamer des E. C. *Sumter*,
Baie de Gibraltar,
3 Mars 1862.

MONSIEUR, — J'ai eu l'honneur de vous adresser un mot hier pour

quelques jours après, je renvoyais et je payais entièrement tout l'équipage, excepté dix hommes; je détachai aussi tous les offi-

vous prier de prendre la responsabilité de me donner l'ordre de désen-
 parer le *Sumter*, afin que mes officiers et moi nous puissions retourner
 dans les Etats Confédérés pour prendre une part plus active à la
 guerre. Je joins aujourd'hui la copie d'une lettre qui m'a été adressée
 à ce sujet par les officiers de ce navire; elle vous montrera qu'il
 n'y a nulle différence d'opinion entre nous quant à la politique et à
 la convenance de la démarche que je fais en ce moment. Chaque maille
 nous apporte la nouvelle que l'ennemi nous serre de toutes parts, et
 il me semble que nous aurions besoin de chaque bras, de toute notre
 énergie, et de toutes nos ressources pour nous défendre. Le plus que
 nous pourrions espérer faire en restant où nous sommes, serait peut-
 être d'occuper l'attention d'un autre steamer ennemi. Un steamer res-
 tera toujours pour surveiller notre navire, quel que soit l'état dans le-
 quel il se trouve, et probablement on en laisserait deux pour pro-
 longer le blocus si les officiers restaient à son bord. L'ennemi, ayant
 à flot plus de trois cents vaisseaux armés, ne serait guère affaibli s'il
 avait un steamer de moins sur mer. Je n'insisterais pas tant sur ce
 point si j'étais certain d'avoir des nouvelles du Secrétaire de la Marine
 à une époque raisonnable; mais mes dépêches sont sujettes à être
 prises, comme ce malheur arrive souvent aux siennes, et bien des
 mois peuvent donc s'écouler avant que je puisse recevoir ses ordres.
 Je comprends sans peine que, dans des circonstances ordinaires, vous
 puissiez hésiter à me donner cet ordre; mais il y a des cas où l'on
 doit assumer quelque responsabilité, et j'avance respectueusement que
 celui-ci en est un. Si l'on désenpare le *Sumter* sans un ordre du Dé-
 partement de la Marine, nous devons prendre l'un ou l'autre la res-
 ponsabilité de cet acte. Or, comme je vous l'ai déclaré dans ma der-
 nière lettre, il me semble que vous plutôt que moi pouvez assumer
 cette responsabilité, puisque vous êtes un haut fonctionnaire du Gou-
 vernement, tandis que je ne suis qu'un simple employé de l'Adminis-
 tration. La question des dépenses doit être aussi prise en grande con-
 sidération, car les dépenses du navire, en agissant avec la plus grande
 économie, sont, en nombre rond, de 4,000 dollars par mois. Si vous
 vous décidez à me donner cet ordre, faites-moi la faveur de me le
 télégraphier en ces termes: « Votre demande est accordée; agissez
 en conséquence. » Écrivez-moi aussi par la malle, car la liquidation
 des affaires durera plusieurs jours, et j'aurai amplement le temps de
 recevoir votre lettre avant de partir pour Londres.

J'ai l'honneur d'être avec respect, etc.

(Signé) R. SEMMES.

A l'Honorable Jas. Mason. Com., etc.,
 Londres.

ciers, excepté le Midshipman Armstrong et un second. Je mis le vaisseau sous la garde d'Armstrong; je lui donnai, pour lui et son petit équipage, de l'argent et des provisions pour dix mois, et je partis pour Londres, tandis que la plupart des officiers se mettaient aussi en route pour les Etats Confédérés. A mon arrivée à Londres, je reconnus que l'*Oreto (Florida)* avait été envoyée quelques semaines auparavant dans ce port; or, le Commandant Bullock m'apprenant qu'il avait vos ordres pour commander le second vaisseau qu'il faisait construire, j'en avais pas d'autre alternative que de retourner dans les Etats Confédérés pour prendre vos instructions. Je dois dire que le Commandant Bullock m'a proposé de se mettre entièrement sous mes ordres et même de m'abandonner le commandement du vaisseau qu'il construisait; mais je ne me sentais pas le droit de m'immiscer dans vos ordres. Tandis que j'étais à Londres, j'appris qu'un certain nombre de steamers se préparaient à forcer le blocus avec des armes, etc., et au lieu de renvoyer de suite mes officiers dans les Etats Confédérés, je leur ai laissé des hommes pour se charger de ces vaisseaux; car je compris que, dans les circonstances actuelles, c'était le meilleur service qu'ils pouvaient rendre au Gouvernement. Je suis venu ici moi-même (avec mon Premier Lieutenant et mon Chirurgien) comme passager sur le steamer Anglais *Melita* chargé d'armes, etc... pour atteindre le même but. Il est heureux que j'aie fait ainsi ces arrangements, car un grand nombre de mes officiers restent encore à Londres, et je pourrais les garder ici pour les prendre avec moi, en exécution de votre ordre du 2 Mai qui m'assigne le commandement de l'*Alabama*. Pour obéir à cet ordre, je reviendrai en Angleterre par le premier paquebot, lorsque les efforts réunis du Commandant Bullock et les miens seront nécessaires pour terminer les préparatifs de ce navire. Je prendrai avec moi le Lieutenant Kell, le Chirurgien Galt et le Lieutenant d'infanterie de marine Howell — M. Howell et le Lieutenant Stribling sont arrivés dans ce port quelques jours avant moi sur le steamer Anglais *le Bahama*, venant de Hambourg, et chargé d'armes, etc., pour la Confédération. Sur les sollicitations pressantes du Lieutenant Commandant Maffit, j'ai

enfin permis au Lieutenant Stribling de rester en qualité de Premier Lieutenant à bord de la *Florida* ; et comme les officiers de la *Florida* ne sont pas encore arrivés, la place de M. Stribling à bord de l'*Alabama* sera remplie par le Midshipman Armstrong, élevé en grade.

Ce sera sans doute une affaire délicate et qui demandera beaucoup d'adresse que de faire sortir en toute sûreté l'*Alabama* des eaux Anglaises sans éveiller de soupçons ; car M. Adams, l'envoyé du Nord, et ses nombreux satellites, sont excessivement vigilants dans leur espionnage. Nous ne pouvons naturellement penser à l'armer dans un port Anglais. Cette opération doit être faite dans un rendez-vous concerté, où sa batterie et la plus grande partie de son équipage seront envoyés sur un bâtiment marchand.

L'*Alabama* sera un beau navire, tout à fait capable de tenir tête à un sloop ennemi du genre du *Dacotah*, de l'*Iroquois*, du *Tuscarora*, etc. ; et je me sentirai beaucoup plus indépendant avec lui dans la haute mer que je ne l'étais réellement à bord du *Sumter*. J'ai bonne opinion de votre idée qui me fait songer aux Indes Orientales pour station de croisière, et j'espère être dans ces mers, sur le passage des bâtiments de commerce ennemis, en Octobre ou en Novembre prochains ; alors je pourrai offrir encore de riches « holocaustes » sur l'autel des libertés de notre pays.

Le Lieutenant Sinclair m'a informé que vous aviez dit, dans une conversation qu'il a eue avec vous, que je pouvais disposer du *Sumter*, soit en le désarmant, soit en le vendant, selon que je le jugerais convenable ; à moins de recevoir de vous des ordres contraires, j'en disposerai en le vendant à mon arrivée en Europe. Comme la guerre doit probablement continuer encore deux ou trois ans, ce serait une dépense inutile de garder plus longtemps sur ses ancres un vaisseau d'une si petite valeur. Je ferai remettre à l'*Alabama* ses chronomètres, ses cartes marines, etc., et j'enverrai à ce vaisseau ce qui reste d'officiers et d'hommes d'équipage.

Pour terminer, laissez-moi vous remercier bien sincèrement et de cette nouvelle preuve de votre confiance et de votre bonne

intention, puisque vous me citez comme un des « Capitaines » dans le nouveau Bill de Marine. J'espère que je me montrerai digne de ces marques de votre approbation.

(Signé) R. SEMMÉS.

A l'Hon. S. R. Mallory,
Secrétaire de la Marine.

CHAPITRE XII.

Le nouveau navire — *Aide-toi et Dieu t'aidera* — On s'établit à bord — Prix — Lois de la neutralité — Caution nécessaire — Le 29 Juillet — Un déjeuner — La scène change — En mer — La poursuite — Trop tard.

Le navire que le Capitaine Semmes devait commander, avait été expressément construit pour la marine Confédérée par MM. Laird et fils, de Birkenhead. C'était un rapide petit sloop à vapeur et à hélice, de 1,040 tonnes, nullement recouvert de fer, comme on l'a bien à tort supposé, mais construit entièrement en bois, sur des bases étroites et communes; en le faisant, on avait moins songé à sa force qu'à sa rapidité. Toute sa longueur était de 220 pieds; la longueur de la quille de 210 pieds; la largeur de bau de 32 pieds, et il mesurait 18 pieds du pont à la quille. Il portait deux magnifiques machines horizontales; elles avaient été construites par la même maison, et chacune d'elles était d'une force de 300 chevaux; les soutes à charbon étaient disposées de façon à contenir environ 350 tonnes.

L'*Alabama*, ou plutôt le « N° 290, » comme on devrait encore l'appeler, était gréé comme une barque, sa drisse dormante était faite entièrement de cordes métalliques; il réunissait ainsi la force et la légèreté au plus haut degré possible. Son jeu ordinaire de voiles se composait des voiles carrées habituelles au mât de misaine, de la voile d'étai de hune d'avant avec le foc, des grands et

principaux huniers d'avant de la grande voile, voile royale et sans pareille, et du pic avec foc au mât d'artimon. Quelquefois le jeu était changé, comme lors de son entrée à Cherbourg, quelques moments avant la fin de sa carrière si remplie d'événements. Une vergue de voile carrée fut hissée à travers le mât d'artimon et les vergues ; et l'*Alabama* prit pour un moment l'apparence d'un vaisseau complètement gréé. Ce n'était cependant qu'une ruse temporaire et ses voiles habituelles de croisière étaient semblables à celles qui sont ordinairement en usage sur des vaisseaux de son espèce.

Un peu en avant du mât d'artimon était placé l'appareil du gouvernail, une grande roue double, qui portait cette inscription significative : « AIDE-TOI ET DIEU T'AIDERA : » devise qui, dans la position de l'*Alabama*, avait beaucoup plus de signification que de semblables légendes n'en ont généralement. Devant le tuyau et près du centre du navire était le pont, que l'on avait garni de chaque côté avec les deux principales embarcations, le cutter et la chaloupe ; un gig et une baleinière étaient suspendus aux daviers avec un petit « dingy » de chaque côté du pont de quart, au-dessus du gouvernail. Le pont principal était percé pour douze canons, et on avait préparé une place pour mettre deux forts canons à pivots par le travers. Ses lignes étaient magnifiques ; on pouvait admirer ses fines courbes étincelantes, son avant de logement et son arrière elliptique. La disposition des cabines était peut-être un peu exigüe ; mais, dans un si petit navire, bâti uniquement pour marcher rapidement, et non pour procurer du bien-être à des hommes, ce défaut ne pouvait être évité. La cabine de poupe, demi-circulaire, était naturellement destinée au Capitaine, avec un petit salon de réception qui s'ouvrait à tribord. En avant de ce logement venait le capot d'échelle, et plus loin encore le carré des offi-

ciers, ou salle à manger, des officiers supérieurs; de chaque côté, il y avait de petites cabines pour les lieutenants, le chirurgien et les autres officiers. Après avoir traversé le carré des officiers, le visiteur entra dans la batterie ou timonerie réservée à tribord aux aspirants, à bâbord aux mécaniciens. Ensuite venait la chambre de la machine, qui occupait un espace extraordinaire pour un vaisseau de la grandeur de l'*Alabama*; puis les soutes à charbon, etc., et enfin le pont d'avant ou le gaillard d'avant, qui pouvait contenir 120 hommes. La partie la plus basse du navire était divisée en trois compartiments d'une dimension à peu près égale. Le dernier, celui de l'arrière, était réservé aux provisions; celui du milieu contenait les foyers et les fourneaux, et celui d'avant était occupé par la cale, les magasins du maître d'équipage et ceux du charpentier.

Tel était l'*Alabama*, ou plutôt, comme on l'a longtemps appelé, le « N° 290. » Si l'on considère les circonstances particulières dans lesquelles il fut construit, les nombreuses exigences auxquelles il fallut satisfaire et la perfection de la main-d'œuvre dans tout le navire, le prix de sa construction et de son armement peut être regardé comme merveilleusement raisonnable. La dépense du constructeur pour la coque, les espars, les voiles, les embarcations, les câbles et tout le gréement, sauf l'armement, fut de 47,500 livres sterling (1,175,000 francs.) A cela il faut ajouter le prix de ses canons 2,500 l. st. (62,500 fr.); les réservoirs pour magasins 616 l. st. (15,380 fr.), et les petites armes 600 l. st. (15,000 fr.), ce qui forme un total de 51,716 l. st.; soit en monnaie d'Amérique, 250,305.44 dollars (1,322,900 fr.). Il ne faut pas croire cependant qu'en quittant le chantier de construction de MM. Laird, l'*Alabama* avait son gréement complet. Les ordres les plus sévères avaient été donnés au Capitaine

Bullock et au Capitaine Semmes d'éviter de faire tout ce qui aurait pu être considéré comme une infraction soit à la loi municipale, soit à la stricte neutralité de l'Angleterre, et, comme le « Foreign Enlistment Act » défendait clairement l'équipement des vaisseaux de guerre pour le service d'un belligérant, il était nécessaire que le nouveau croiseur quittât l'Angleterre sans être armé, et courût le risque d'être pris jusqu'à ce qu'il eût pu trouver un endroit sûr pour prendre son armement à son bord.

C'était là naturellement une opération délicate qui demandait le secret le plus rigoureux, afin que les croiseurs des Etats-Unis ne pussent, en aucune façon, se trouver à même de fondre sur leur nouvel ennemi, avant qu'il se fût mis, jusqu'à un certain point, en état de se défendre. Ce n'était pas là, d'ailleurs, la seule cause qui réclamait toute la prudence des Confédérés. La carrière du *Sumter* avait donné au Capitaine Semmes une idée plus claire que celle qu'il avait probablement auparavant de la signification précise du mot neutralité, lorsqu'on l'appliquait à la guerre actuelle ; et il ne devait pas courir le risque d'une détention semblable à celle que l'on infligea, à Tanger, à un officier de son bord. La loi dans le cas actuel pouvait être — et il le croyait certainement — assez claire ; mais il était inutile de tenter ceux qui devaient l'interpréter. Les affaires récentes de l'*Alexandra*, de l'*El Tousson*, et de l'*El Monassir* ont montré d'une façon péremptoire que son calcul était assez juste.

Donc la plus grande retenue, qui a si régulièrement distingué les hommes du Sud dans la lutte, fut très-religieusement observée à propos de l'*Alabama*. Il était naturellement impossible de cacher complètement aux recherches actives des espions de M. Adams le fait de sa destination. Ils soupçonnaient bien que le navire qui marchait si rapidement à son achèvement dans le chantier de

MM. Laird était destiné au service des Etats Confédérés ; mais, en dehors de cela, ces rusés gentlemen furent en défaut. Toutefois ils en savaient assez, et à la demande de M. Adams un ordre fut envoyé aux autorités de la Douane de Liverpool de s'emparer du navire et l'empêcher de prendre la mer.

Heureusement pour le futur croiseur Confédéré, ses amis veillaient aussi, et la nouvelle de la saisie projetée fut promptement annoncée à Birkenhead. Il était alors nécessaire d'agir avec promptitude, et les derniers préparatifs furent poussés avec une extrême rapidité. Enfin, à 9 h. 1/4 du matin, le 29 Juillet 1862, l'ancre fut levée pour la première fois depuis qu'il était à flot, et le « N° 290 » descendit lentement la Mersey ; il jeta l'ancre cette après-midi dans la Baie de Moelfra.

Cette sortie elle-même ne put s'effectuer sans une prudence incroyable, et il fut nécessaire de jeter un bandeau sur les yeux qui étaient constamment ouverts pour surveiller chaque mouvement du navire si fortement soupçonné ; on annonça qu'il sortait uniquement pour une petite course d'essai ; et, afin de donner un semblant de vérité à ce prétexte, auquel son état inachevé prêtait même une sanction *primâ facie*, on réunit à bord une joyeuse compagnie. Un certain nombre de dames, des amis et des connaissances des constructeurs égayèrent avec leurs brillantes toilettes son pont grossier et inachevé, et parurent garantir suffisamment le retour du vaisseau dans le port. Une collation fut servie dans la cabine ; des drapeaux décorèrent les sièges improvisés à la hâte sur le gaillard d'arrière, et tout semblait inviter à prendre part à la fête.

Tout à coup le spectacle changea. A un signal donné par l'*Alabama*, un petit remorqueur à vapeur vint se ranger bord à bord, et, au grand étonnement des visiteurs,

on pria poliment tous les convives de se rendre à l'autre bord. Délivré de sa joyeuse cargaison, l'*Alabama* vit bientôt commencer sa transformation. Déjà la collation avait été desservie; les bancs, les drapeaux, et tout le reste des ornements de la fête disparaissaient rapidement. Les préparatifs se prolongèrent bien tard dans la soirée et se continuèrent le lendemain. Enfin, à 2 h. du matin, le 31 Juillet, on leva l'ancre de nouveau; et, avec une forte brise du S.-O., le « N° 290 » partit ostensiblement pour un voyage à Nassau, Iles Bahamas.

Il partit juste à temps. La saisie devait avoir lieu le matin même. Au moment où le « N° 290 » levait son ancre, « une immense dépêche pour le service de Sa Majesté » descendait vers Liverpool portée à grande vitesse par le courrier du Nord-Ouest. Elle ordonnait aux autorités de la Douane de mettre l'embargo sur le navire. La matinée était déjà un peu avancée lorsque les employés gaulonnés d'or vinrent chercher leur prise; ils s'en retournèrent grandement désappointés, si l'on doit en croire les apparences, mais peut-être n'étaient-ils pas intérieurement tout à fait aussi désespérés qu'une bonne nation neutre aurait dû l'être après cette mauvaise chance et cette triste méprise.

Deux jours après, un autre acteur parut sur la scène. Comme son compatriote de Tanger, le commandant de la frégate des Etats-Unis le *Tuscarora* avait senti la trace d'une proie de valeur et s'était précipité vers la Mersey avec toute la rapidité de ses voiles et de sa vapeur, pour s'assurer de la prise. Mais comme il arrivait à la Baie de Moelfra le « N° 290 » était déjà en route depuis deux jours. Le tour était joué, et l'unique ressource du Yankee désespéré était alors de gronder le pauvre Comte Russell qui certainement n'avait pas été un agent bien complaisant dans la fuite de l'audacieux petit croiseur Confédéré.

CHAPITRE XIII.

Le « N° 290 » à la mer — Le rendez-vous — Petits contre-temps — Bonnes qualités du nouveau navire — Près d'être découverts — Le Capitaine — Terceire — Inquiétudes au sujet de l'équipage — On arme et on fait du charbon — On arrive à ses fins — Prêts pour la croisière.

Le « N° 290 » remonta rapidement, sous le coup de vent du S.-O., le Canal Saint Georges et passa l'île de Man et Ailsa Crag jusqu'à ce que les colonnes de la Chaussée des Géants commençassent à apparaître confusément à travers la pluie battante; il vira de bord, mit sa grande hune au mât et envoya à terre un canot monté par le pilote et le Capitaine Bullock, qui, jusqu'alors avait commandé le navire. Il fut alors remis aux soins du Capitaine J. Butcher, qui commandait en dernier lieu un navire de la Compagnie Cunard. Ses autres officiers provisoires étaient: — le Premier Lieutenant, J. Law, de Savannah, Georgie; le second, M. G. Townley Fulham, de Hull, Angleterre; le Chirurgien D. H. Llewellyn, d'Easton, Wilts; le Payeur, C. R. Yonge, de Savannah, Georgie; et le Mécanicien en chef, J. Mc Nair, Anglais. L'équipage, dont la plus grande partie avait été prise à bord dans la Baie de Moelfra comptait environ soixante-dix matelots et mousses; ils avaient été embarqués pour un voyage présumé; car le capitaine Confédéré se fiait à l'amour des aventures qu'on ren-

contre chez les Anglais, pour les amener à se rembarquer lorsque la véritable destination du navire serait révélée.

Le « N° 290 » dit adieu au rivage Irlandais, et prit sa course pour Terceira, une des Açores, où il devait trouver son transport, et recevoir à bord les canons et les autres munitions de guerre que le respect pour les lois Anglaises l'avait empêché d'embarquer à Liverpool. Pendant cette course qui dura neuf jours, le vent ne cessa de souffler fortement du Sud et de l'Ouest; la mer était houleuse, mais le navire marchait avec une vitesse qui dépassait treize nœuds à l'heure. Ce ne fut pas cependant sans un certain risque que l'on conserva cette vitesse. Parmi d'autres dangers moins sérieux, le quartier d'avant fut envahi par une forte mer, et le navire faisait voir clairement qu'il ressentait la vitesse avec laquelle on le poussait. Mais les accidents de cette nature étaient d'une petite importance si on les compare à la précieuse valeur du temps. Une fois parti, la nouvelle de sa fuite devait s'être répandue rapidement dans tout le royaume. Le premier bruit de cette affaire devait entraîner les vaisseaux de l'ennemi à sa poursuite, et, en retardant d'une heure le moment où il devait atteindre sa destination pour se mettre en état de se défendre, il pouvait rencontrer un navire des Etats-Unis, et la carrière du nouveau croiseur serait terminée avant d'être commencée. Aussi le « N° 290 » marchait-il avec fracas à une grande vitesse; et, le 10 Août, on cria « Terre! » du mât de misaine, et il entra dans Porto Praya à Terceira.

Pendant ce voyage d'épreuve le nouveau navire avait montré ses splendides qualités à la mer, et c'est de cela que dépendait surtout l'extraordinaire succès de sa carrière. Il n'était naturellement pas dans les meilleures conditions pour aller à voiles, puisqu'il était tout neuf, mais il sortit cependant de cette épreuve de la façon la

plus glorieuse; il y avait dans ses mouvements une rapidité et une facilité que l'on trouve rarement réunies. Tout le monde arriva à Terceira dans les meilleures dispositions d'esprit; on était enchanté du nouveau navire.

La baie de Porto Praya, dans laquelle le « N° 290 » jeta l'ancre n'est pas d'une grande étendue, mais elle offre un excellent mouillage aux vaisseaux; elle est protégée contre tous les vents, excepté ceux de l'Est. Trois ou quatre petits forts bordent le rivage, mais ils semblent n'avoir jamais été armés, et tombent en ruines. La baie elle-même est retirée et ne présente pas de grands moyens de subsistance; les fruits et les légumes y sont en assez grande abondance; mais l'eau y est très-rare, et le bœuf un luxe — qu'on ne peut se payer qu'en le faisant venir d'Angra, située de l'autre côté de l'île. Les officiers, cependant, furent reçus avec bienveillance, et bien traités par les habitants; tout ce que l'endroit offrait de meilleur fut mis à leur disposition.

Comme le navire Confédéré attendu n'était pas encore arrivé, le Capitaine Butcher et ses officiers devinrent assez inquiets: les jours s'écoulaient, et aucun signal ne l'annonçait. Le 13 Août, ils sentirent renaître leurs espérances, en entendant crier: « Une voile! » mais le nouvel arrivant était tout simplement un schooner baleinier Yankee qui venait de Provincetown; et l'indiscrétion de l'un des hommes du navire leur causa une plus grande anxiété encore qu'auparavant; car il avait laissé entrevoir la véritable nature et les projets du « N° 290 »; et comme le schooner des Etats-Unis partit précipitamment après avoir appris cette nouvelle, on tira de ce départ subit un présage de malheur.

Enfin, le 18, on aperçut une grande barque qui gouvernait sur le brick; et, lorsqu'elle s'approcha, on reconnut que c'était le navire désiré, l'*Agrippine*, de Londres,

Capitaine Mc Queen, avec un chargement de munitions de guerre, de charbon, de provisions de toutes sortes, et six canons de 31. Une fois la barque amarrée le long du sloop, on se hâta de transborder la cargaison. Les équipages des deux navires étaient activement occupés à cette opération, lorsque, le 20 Août, la fumée d'un autre steamer se montra à l'horizon. Ils craignaient que le nouveau venu ne fût un vaisseau de guerre des Etats-Unis, parti à la recherche du navire Confédéré en fuite, et ils cessèrent quelques instants leurs travaux. Enfin ils reconnurent son numéro, et trois bravos chaleureux, poussés par l'équipage du « N° 290 », souhaitèrent la bienvenue au Capitaine Semmes et autres officiers de l'ancien *Sumter* qui arrivaient sur le *Bahama*, Capitaine Tessier.

Le Capitaine Semmes s'était embarqué à bord du *Bahama* à Liverpool; dans la matinée du Mercredi, 13 Août, il avait rejoint ce vaisseau sur un remorqueur à vapeur, car le *Bahama* était descendu vers l'embouchure de la Mersey quelques heures auparavant. Le Capitaine Bullock, qui, comme nous l'avons dit, avait vu le nouveau navire en sûreté lorsqu'il l'avait quitté à la Chaussée des Géants, et qui était venu raconter le commencement heureux de l'expédition, accompagnait le Capitaine Semmes sur le *Bahama*, où se trouvaient aussi des marins embarqués, comme ceux du « N° 290 », pour un voyage présumé, car on espérait les amener à se joindre au nouvel équipage lorsque le vaisseau serait bien en commission.

Comme le remorqueur nous quittait pour retourner au port, — écrit le Capitaine Semmes, — l'équipage nous salua de trois chaleureux hourras auxquels nous nous empressâmes de répondre. Après un voyage de sept jours, nous aperçûmes l'île de Terceire et ensuite le port de Praya, qui se trouve à l'extrémité orientale de l'île; c'était

le rendez-vous convenu. Comme nous approchions du port, nous cherchâmes avec des yeux avides le « N° 290 » et son compagnon *l'Agrippine*, qui lui avait été expédié de Londres avec son armement complet. A notre grande satisfaction, nous découvrîmes bientôt les espars, puis les coques des deux navires qui se balançaient gracieusement dans la baie ; leur rapprochement nous indiqua que l'on transbordait la batterie, des autres agrès, etc.

Vers 11 h. 30 du matin, nous entrâmes dans ce port, et nous fûmes immédiatement abordés par le Capitaine Butcher ; il nous dit qu'il avait déjà pris à bord les gros canons et une grande quantité des provisions du Payeur, etc. Comme le port est ouvert à l'Est, et comme le vent soufflait du N.-E. en chassant dans le bassin une grande houle qui rendait la position des deux vaisseaux très-difficile, j'ordonnai qu'ils me suivissent tous les deux à la baie d'Angra, où nous jetâmes l'ancre à 4 h. du soir. Nous amenâmes les deux navires bord à bord, et nous commençâmes à décharger les deux canons supplémentaires.

Après avoir montré le nouveau navire aux marins que j'avais à bord du *Bahama* (trente-sept en tout), je leur adressai la parole pour leur dire qu'ils étaient libérés du contrat qu'ils avaient signé à Liverpool, et parfaitement libres de disposer d'eux-mêmes ; je les invitai ensuite à venir avec moi à mon bord. Je leur parlai de la guerre, je leur expliquai le but de la croisière que j'allais faire et leur dis un mot des primes qui leur étaient offertes en argent sur les prises, etc. Cette après-midi, la moitié environ s'est embarquée ; les autres se sont retirés, peut-être pour obtenir de meilleures conditions. Il y a sans doute parmi eux quelques meneurs qui influencent leurs décisions. J'ai fait transporter mon bagage à bord, et j'ai dormi pour la première fois sur mon nouveau navire. J'ai

été averti par les autorités qu'Angra-Occidental n'était pas un port d'entrée et que nous devons nous éloigner vers Angra-Oriental.

Jeudi 21 Août. — Beau temps clair. Je suis charmé de l'apparence de Terceira. Chaque pied carré de son sol semble cultivé de la façon la plus soignée; ses petits champs sont divisés par des haies dont les tiges ressemblent à celles de la canne à sucre. Ses maisons blanches à un étage sont très-serrées au milieu de tous ces terrains cultivés et indiquent une grande activité dans ce paradis primitif, si éloigné du monde et si peu fréquenté par le commerce. Le vent est disposé à tourner vers le S.-E.; ce changement nous gênera encore, et je suis naturellement très-inquiet. J'ai reçu une lettre (ou plutôt c'est le Capitaine Butcher, qui est encore de nom commandant du navire) du Consul Anglais, par laquelle on nous informe que les autorités insistent encore pour que nous allions à Angra-Oriental. J'ai répondu que nous étions entrés pour prendre du charbon à une barque qui était avec nous, et que, le temps paraissant beau, nous irions en mer, en dehors de la lieue marine, achever notre approvisionnement. Je savais qu'ils me soupçonnaient d'armer et de faire du charbon; alors je me suis rendu devant cette démarche afin de les tranquilliser, puisqu'ils craignaient que je ne violasse leur neutralité.

Nous naviguâmes le long de l'île — accompagnés du *Bahama* et de la barque qui se tenait à bord avec nous; — nous hissâmes les affûts des canons, et nous montâmes autant de pièces qu'il fut possible de le faire; nous retournâmes dans l'après-midi; et, à la nuit, nous jetâmes l'ancre à Angra-Oriental, avec la barque qui était toujours à nos côtés. Nous fûmes hélés, en passant, et accablés de grandes vociférations proférées en très-mauvais Anglais ou en Portugais, nous ne saurions le dire au juste, et un coup

de canon fut tiré sur nous. Le *Bahama*, qui nous suivait, partit au loin et courut une bordée à terre et une autre en mer pendant la nuit; nous continuâmes notre course et nous jetâmes l'ancre vers 8 h. 30 du soir. Vers minuit je fus réveillé d'un profond sommeil dans lequel j'étais tombé par suite de la fatigue et des exercices du jour, et j'appris de l'officier de quart, qui me parla avec le plus grand calme, que le schooner de guerre tirait sur nous. Comme j'étais certain qu'ils ne tiraient pas sur moi, mais qu'ils faisaient feu seulement à mon intention, peut-être pour me faire peur et m'empêcher d'entrer dans le port, j'ordonnai à l'officier de ne pas faire attention à ces démonstrations. Dans la matinée nous apprîmes que l'officier avait eu une fausse alarme, et que les coups de feu avaient été tirés par le steamer de la malle pour faire embarquer ses passagers.

J'ai eu une conversation avec le vieux second maître d'équipage, qui a consenti à venir avec moi; il se servira de tous les moyens possibles pour m'amener les meilleurs marins sur lesquels il peut avoir de l'influence.

Vendredi 22 Août. — Le vent du S.-O. nous promet une journée calme qui nous laissera continuer notre besogne. J'ai appelé tous les hommes à 6 h. du matin pour commencer le chargement du charbon. A 7 h., des employés de la Douane et le Consul Anglais sont venus à bord; notre chargement de charbon a été suspendu jusqu'à ce que les deux vaisseaux eussent été visités par la Douane. Nous avons perdu une couple d'heures à recevoir cette visite, mais j'ai été satisfait d'apprendre, en fin de compte, que nous pouvions rester tranquillement dans le port et continuer notre approvisionnement de charbon, etc.

Nous avons mis en place le reste des canons. Nous

avons préparé et chargé ceux qui étaient rayés, ouvert un baril de cartouches et fait à la hâte beaucoup d'autres préparatifs de défense pour le cas où l'on essaierait de s'emparer du navire. A 11 h. 30 du matin, nous signalâmes le *Bahama* et nous l'abordâmes, il était sur ses ancres. A la nuit le temps devint pluvieux, et comme une grosse mer entraînait dans le port, nous avons éloigné la barque pour qu'elle prît son ancrage. Pendant la nuit, elle a traîné son ancre et nous avons été obligés d'envoyer du monde à son bord pour en lâcher une autre qui l'empêchât d'approcher du rivage. Il y eut ce soir, à bord de la barque, une véritable rixe, qui se termina par une bataille générale; les marins s'étaient enivrés, je ne sais de quelle façon.

Samedi 23 Août. — Matinée nuageuse et pluvieuse. Il nous a été impossible d'amener la barque à notre bord et de continuer le chargement du charbon avant 9 h. du matin. Cependant nous nous empressons de terminer cet ouvrage et nous espérons avoir fini à la nuit. Nous avons toutes sortes de natures à bord; mais l'équipage travaille tout à fait de bon cœur; de temps en temps il se trouve cependant un ivrogne ou un paresseux. Les rusés coquins! ils croient que je suis à leur merci pour former un équipage; ils résistent et cherchent à faire une bonne affaire avec moi.

On a mis la batterie en ordre et calfaté l'écrou de la grande pompe qui fuit quand le bâtiment est en marche. J'ai fait faire quelques commandements actifs à mes officiers pour les occuper. J'ai reçu à bord une grande quantité de provisions et de légumes frais pour l'équipage. On trouve dans cette île tous les fruits de la zone tempérée et un grand nombre de ceux de la zone torride. On nous a apporté des ananas, des poires, des prunes et des melons.

Nous avons fini de charger le charbon, à l'exception de

sept ou huit tonnes; mais on a travaillé jusqu'à 9 h. du soir, et les hommes sont réellement épuisés de fatigue. J'ai fait éloigner la barque et j'ai résolu de sortir avec le charbon que j'avais à bord, car, pour prendre le reste, il nous faudrait attendre jusqu'à Dimanche.

CHAPITRE IV.

Dimanche 24 Août — Bien à flot — Prise du commandement — Le pavillon blanc — Mission de l'*Alabama* — Le Loup de mer moderne — Aux pompes — Vent fort — Une chasse infructueuse — A court de bras — L'*Ocmulgee*.

Ce Dimanche semblait tout d'abord destiné à devenir un jour remarquable dans les annales du nouveau croiseur Confédéré.

La matinée du Dimanche 24 Août trouva le bâtiment à flot tout prêt à prendre la mer ; la délicate opération du transbordement des munitions dans une rade ouverte avait été parfaitement conduite ; nous avions à bord une provision de charbon suffisante pour quelques semaines de vapeur modérée, et six de nos canons étaient montés, tout prêts à tonner au premier moment. Le commencement de la matinée fut employé à laver les ponts qui étaient couverts d'une épaisse couche de charbon, et on s'en acquitta aussi bien que les circonstances le permettaient. Vers midi, cette besogne était terminée et nous étions tout prêts à prendre la mer. Alors on consacra quelques instants à l'opération non moins nécessaire du dîner ; puis, à midi, nous chauffâmes ; l'ancre fut levée et le « N° 290 » prit la mer avec le *Bahama* qui lui tenait encore compagnie.

Pendant quatre ou cinq milles, les deux vaisseaux continuèrent silencieusement leur course jusqu'à ce qu'ils fussent tout à fait au delà de la lieue marine de neutralité dont on ne se souvenait que trop. Alors les quatre cloches résonnèrent au gaillard d'avant; l'équipage fut appelé à l'arrière; toutes les têtes se découvrirent; les hommes se rendirent en grand uniforme sur le pont de quart, et le Capitaine Semmes commença d'une voix claire et ferme, mais pas tout à fait exempte d'émotion, la lecture de la commission que lui avait donnée le Président pour commander le sloop à vapeur des Etats Confédérés *l'Alabama*.

Sur ces entrefaites, le drapeau Anglais qui avait été porté par ce vaisseau pendant les jours d'incognito, fut lentement descendu sur le pont, et l'on vit trois petits pelotons noirs monter rapidement au sommets des mâts et au bout de l'artimon de *l'Alabama*. Le canon tonna au gaillard d'avant de tribord au moment où la lecture finissait. Les trois petits pelotons se déchirent; une longue flamme se déroule au mât principal; la croix rouge de Saint Georges flotte à l'avant, et le drapeau blanc de la Confédération avec sa croix bleue étoilée qui se détache sur le fond rouge de l'angle, flotte gracieusement au sommet du mât. Au même moment, la petite musique commence à jouer les airs entraînants de *Dixie* et trois hourrahs retentissants éclatent sur la mer étincelante.

Jusqu'à-là tout allait bien et donnait de l'espoir; l'enthousiasme du moment avait amené de la rougeur aux joues et une larme dans les yeux de plus d'un des loups de mer usés par le temps qui se trouvaient dans le petit équipage. Mais l'enthousiasme passe rapidement en ce siècle de calcul, et le bruit du dernier hourrah s'était à peine perdu dans la brise d'été que le tableau changea, et que le véritable esprit du dix-neuvième siècle reprit son influence. La cérémonie du pavillon et de la prise de

commandement terminée, le Capitaine Semmes appela tous ses hommes sur le gaillard d'arrière et leur parla comme il avait parlé auparavant à l'équipage du *Bahama*, en les invitant à s'embarquer avec lui sur l'*Alabama* pour faire croisière.

Ceux qui entendirent l'allocution disent qu'elle était des plus entraînant et pleine d'effet. Le Capitaine avoua franchement que le but principal de l'*Alabama* était de faire des avaries au commerce ennemi. Mais ce ne devait pas être là son unique but. La prudence était nécessaire et l'*Alabama* ne pouvait pas se battre contre un vaisseau de cinquante canons; mais lorsqu'il trouverait l'occasion d'engager un combat à armes égales, il serait prêt à l'accepter. « Faites-moi voir une fois, » dit-il en terminant, « que vous êtes habiles à vous servir de vos armes, et « soyez certains qu'alors je vous donnerai bientôt l'oc-
« sion de montrer au monde de quel bois vous êtes
« faits. »

Cette allocution fut saluée par un hourrah général, et alors arriva le quart d'heure inquiétant. « On peut supposer, » écrit le Capitaine Semmes, en rapportant les événements de ce jour mémorable, « que j'étais très-inquiet sur le résultat de cette démarche, car la direction de mon vaisseau en dépendait complètement; » et les hommes savaient cela aussi bien que le Capitaine. Ils ne se faisaient d'ailleurs aucun scrupule d'user de tous les avantages de leur position. « Le marin moderne, » continue le Capitaine Semmes, « a beaucoup changé de nature. Il cherche chicane pour être payé comme un grigou; il semble avoir perdu son insouciance et son amour des aventures. » Quelque vraie que puisse être cette dernière phrase, la justesse de la première fut amplement démontrée ce jour-là. Jack tripota, marchand et insista avec persistance sur les prix que la position nécessiteuse et pressante de son

Capitaine lui permettait de dicter; et le Capitaine Semmes fut obligé de consentir aux chiffres exorbitants de 120 francs par mois pour les matelots, 150 francs pour les officiers subalternes, et 175 francs pour les chauffeurs! « J'étais enchanté, » écrit-il, « de les tenir même à ces conditions, car j'avais peur qu'ils ne me demandassent en outre une forte prime. »

Il était très-curieux de voir le contraste que présentait cette scène avec l'enthousiasme qui avait précédé et avec le spectacle courageux, entraînant et insouciant qui suivit. Ces hommes, qui résistaient ainsi pour les derniers sous qu'ils espéraient arracher au besoin pressant de celui qui les employait, étaient les mêmes qui se précipitèrent aveuglément dans l'action engagée avec le *Hatteras*; qui plus tard encore sortaient tranquillement d'un port sûr avec un vaisseau avarié pour combattre un ennemi parfaitement gréé et d'une force supérieure, et qui, enfin, lorsque leur navire déchiré par les boulets coulait sous leurs pieds, s'assemblèrent autour du capitaine qui avait été poussé à ce rude combat pour l'implorer de ne pas se rendre.

Enfin l'affaire s'arrangea et on embarqua un équipage de quatre-vingts hommes; c'était peut-être davantage que le Capitaine Semmes ne l'avait lui-même espéré, mais c'était encore vingt-cinq en moins de ce qu'il aurait fallu pour remplir convenablement et défendre le navire. Toutefois le capitaine fut obligé de se contenter de ce nombre, en pensant qu'il trouverait peut-être, sur les prises qu'il ferait, quelques volontaires qui complèteraient son équipage. Pendant la soirée, on fut très-occupé à préparer la répartition de la paye qu'ils voulaient envoyer à leurs femmes, à leur payer leur solde à l'avance, et à leur faire de petites traites sur des agents de Liverpool. Ce ne fut qu'à 11 h. du soir que cette besogne fut termi-

née ; alors les Capitaines Bullock et Butcher prirent définitivement congé du bâtiment et retournèrent à bord du *Bahama*, qui ramena le reste des deux équipages à Liverpool. Le croiseur Confédéré restait seul sur le vaste Océan, et il était enfin en route pour sa course aventureuse.

Aussitôt que les deux steamers se furent quittés, on fit voile à bord de l'*Alabama*. Les feux furent éteints ; on tendit les voiles de la hune d'avant et de misaine ; la proue du navire fut tournée vers le N.-E. ; et, à minuit, le Capitaine Semmes put quitter le pont ; l'émotion et les fatigues de la journée l'avaient épuisé. Il se rendit dans sa petite cabine pour prendre quelques heures de repos.

Cependant il ne put guère goûter les douceurs du sommeil. L'*Alabama* ne fut pas plutôt en marche, que le vent commença à souffler fortement et se changea bientôt en une belle tourmente. On eut ensuite quelques-uns de ces vilains quarts d'heure si fréquents sur mer et si communs dans le Nord Atlantique ; le bâtiment roulait sur les vagues, ballotté d'une façon effrayante ; ajoutez à cela les nombreux désagréments qui accompagnent toujours un premier départ. Ces ennuis, comme on peut bien le supposer, étaient encore augmentés par le désordre qui régnait sur le navire ; car on s'était pressé de transborder les approvisionnements de l'*Agrippine* et du *Bahama* sur l'*Alabama*. Chaque objet était perdu au milieu des autres. Le navire lui-même était sale et fort peu en équilibre ; ses ponts de dessous étaient partout embarrassés d'articles de toute espèce. Pas un objet n'était serré ou en place ; rien n'était arrangé ou mis en sûreté. Les caisses à munitions de réserve, les coffres de mer, les bagages et les meubles des cabines roulaient çà et là au risque de détruire la vaisselle et les autres marchandises fragiles, au risque même de briser les membres des matelots. Et pour couronnement, on reconnut bientôt que les ouvrages supé-

rieurs du navire, qui avaient été calfatés sous l'atmosphère humide d'un hiver Anglais, s'étaient ouverts à chaque jointure sous le soleil si chaud des Açores. Le bruit des pompes (que l'on espérait avoir entendu pour la dernière fois lorsque le pauvre petit *Sumter*, hors de service, avait été désemparé), ce bruit continuel vint se joindre pendant toute la nuit, comme un triste accompagnement, aux craquements du navire qui fatiguait et aux sauvages hurlements d'une tourmente de l'Atlantique.

Telle fut la première nuit de l'*Alabama* en mer. Le lendemain, le vent soufflait encore, et sa violence contraria beaucoup les efforts énergiques du Premier Lieutenant, qui, tandis que le Capitaine Semmes s'efforçait de goûter un sommeil de quelques heures, cherchait à son tour à apporter un peu d'ordre dans le chaos du navire et essayait de donner à l'*Alabama* la tournure et les dehors d'un vaisseau de guerre bien commandé. Le Mardi, le navire se calma, quoique la mer fût encore agitée. Les voiles de hunes et de perroquets furent tendues et le propulseur, qui avait été dérangé et laissé en mouvement, fut sorti de l'eau.

Alors on passa plusieurs jours à remettre les choses en ordre; on fit descendre les boulets de réserve et placer les étaux pour les canons à pivot; on examina et arrangea les magasins; on plaça les meubles, les bagages et les autres articles qui, jusqu'alors, avaient assez bien occupé le pont d'en bas. En d'autres termes, on nettoya tout et on mit le navire sur la défense en cas d'aventure.

Le Vendredi 29 Août, ces préparatifs étaient presque entièrement terminés, lorsque, de bonne heure dans la matinée, le cri « Une voile ! » se fit entendre pour la première fois de la grande vergue du perroquet de hune de l'avant de l'*Alabama*. Le navire vira de suite dans la direction indiquée; et, après une longue chasse, il arriva à

la nuit à cinq ou six milles de la voile étrangère. Le vaisseau était un brick, et, en l'approchant, l'*Alabama* arbora les couleurs Espagnoles. Le brick ne répondit pas, et le croiseur tira un coup à poudre pour lui ordonner d'indiquer sa nationalité. Mais l'étranger continua opiniâtrément sa route sans nous répondre, et on se demanda s'il fallait en venir aux mesures extrêmes. Cependant, après un sévère examen de toutes les diverses indications par lesquelles un marin peut juger de la nationalité d'un navire presque aussi bien que par la vue de ses couleurs, on conclut qu'en tout cas il n'était pas Américain; et le Capitaine Semmes, qui voulait prendre le vent et faire route à toute vitesse vers l'Ouest, ordonna d'abandonner la chasse; l'*Alabama* alors reprit de nouveau sa course.

Le lendemain, Samedi 30 Août, les préparatifs de la batterie étaient terminés; les canons à pivots étaient montés et tout prêts pour l'action. Les hommes furent alors partagés entre les différents postes et rassemblés par quarts. En prenant une demi-douzaine des sous-officiers pour compléter le service du canon rayé, il restait juste assez de bras pour faire manœuvrer le navire. Ce résultat était satisfaisant; et, après les rudes travaux qui nous avaient pris cinq jours depuis notre départ de Terceire, nous avions obtenu quelques succès sous le point de vue de l'ordre et du bien-être; c'était peut-être plus qu'on n'aurait pu l'espérer d'abord.

Le Dimanche 31 Août, fut un jour de repos que tout le monde à bord accueillit fort bien. Le seul événement de la journée fut une courte chasse donnée à un brick qui courait sous le vent. On le héla avec les couleurs Françaises; il était Portugais. Pendant cette journée, l'*Alabama* accomplit une bonne marche dans la direction de l'Ouest, avec ses voiles de perroquet gonflées par une forte brise qui venait en plein tribord; à minuit, tout

allait bien. Le navire était soutenu par un vent de babord. Le lendemain, il passa la plus grande partie du temps à se tenir tranquillement sur ses focs, avec son avant vers le Sud-Ouest, tandis que l'équipage était occupé à terminer les dispositions de la batterie et à enlever du pont et des bastingages les ordures qui s'y étaient accumulées; à 3 h. de l'après-midi, le navire mit de nouveau à la voile et partit dans la direction du Nord-Ouest.

Le Mardi 5 Décembre, l'*Alabama* était entré dans le 38^e degré de latitude, et la température était changée. Les quelques navires qu'il avait hélés étaient tous sous pavillon neutre. Ce jour-là, cependant, comme il donnait la chasse à un brick qui, grâce à sa rapidité extraordinaire, pouvait se permettre de nous montrer les talons, un vaisseau fut signalé au large. Le croiseur Confédéré vira de bord dans la direction indiquée. En approchant de ce navire, on vit qu'il avait mis en panne avec sa hune au mât; et, en regardant de plus près, on reconnut que c'était un baleinier.

Les couleurs Anglaises furent hissées à bord de l'*Alabama*, et un « hourrah » fut réprimé à grand'peine, quand les Etoiles et les Rayures s'élevèrent, pour nous répondre, sur le pont de l'étranger. Arrivés à distance d'abordage, nous envoyâmes un canot à bord de la prise, et la pavillon rouge hissé sur l'*Alabama* fit place au drapeau Confédéré, lorsque l'officier qui abordait l'étranger montait sur son pont. Ce navire était l'*Ocmulgee*, d'Edgartown; son capitaine, nommé Abraham Osborn, était un spécimen achevé du véritable Yankee. On prit naturellement possession de son vaisseau, et l'équipage fut amené à bord de l'*Alabama* pour être mis aux fers. Une bonne provision de gréements, dont nous avons grand besoin, du bœuf, du porc et d'autres petits articles furent trans-

bordés sur le navire vainqueur. Un feu fut alors hissé au mât, son timon fut amené droit sous le vent, et un équipage de prise placé à son bord; ainsi équipé, l'*Ocmulgee* fut abandonné à son sort, et il navigua de conserve avec l'*Alabama* pendant la nuit.

Le lendemain matin, une autre voile était en vue; alors on mit le feu à la prise, et l'*Alabama* recommença la chasse, après avoir pris sur l'*Ocmulgee* trente-six prisonniers, ainsi que les provisions et les gréements mentionnés ci-dessus. Le nouveau vaisseau pourchassé était Français, en destination de Marseille; cette déposition vérifiée, l'*Alabama* fut dirigé vers le N. 1/2 O.; et deux heures après, il était en vue de l'île de Florès.

CHAPITRE XV.

Rassemblement — Prisonniers débarqués — Le *Starlight* — Sainte-Croix — Romanesque procession nocturne — L'alerte — Trois sacrifices en un jour — Capture du *Weather Gauge* — L'*Altamaha* — Signal — Le *Benjamin Tucker* — Incendie — Le *Courser* — Exercice du tir — La *Virginia* — L'*Elisa Dunbar*.

Depuis le 7 Septembre jusqu'au 18, l'*Alabama* eut beaucoup de besogne. Il faisait prise sur prise, et le journal du Capitaine Semmes, comme on le verra, est surtout rempli de chasses heureuses.

Dimanche 7 Septembre. — Je me suis dirigé vers l'île de Florès. A onze heures du matin, j'ai réuni l'équipage pour la première fois, et j'ai fait lire le Règlement, qui a été écouté avec une grande attention. A 3 h. 30 du soir, après être suffisamment approché de la ville de Lagens, située dans la partie nord de l'île, j'ai envoyé à terre tous les prisonniers. Ils se sont engagés sur parole et je les ai fait transporter par les trois baleinières du vaisseau capturé l'*Ocmulgee*; à 4 h. du soir, nous avons tendu nos voiles sur la bordée de tribord pour gouverner en avant sur un schooner qui s'avavançait vers l'île. Lorsqu'il fut à un mille de notre navire, nous arborâmes le pavillon Anglais. Le vaisseau chassé ne montrant pas ses couleurs, nous avons tiré le canon d'avant. Comme il ne faisait pas encore attention à nous et cherchait au

contraire à nous dépasser, nous avons tiré un second coup contre son avant. Il ne mit encore pas en panne et ne montra pas ses couleurs ; nous tirâmes encore un coup entre son mât d'avant et son mât de misaine ; alors il hissa les couleurs des Etats-Unis d'Amérique. J'envoyai un canot à son bord pour en prendre possession. Le Capitaine étant venu à bord avec ses papiers, nous vîmes que ce navire était le *Starlight*, de Boston, allant de Fayal à Boston, *viâ* Florès. Il avait des passagers, entre autres des dames. J'ai mis un équipage de prise à son bord et j'ai fait amener sur l'*Alabama* tous les matelots des Etats-Unis, sept en tout, y compris le Capitaine. On les a mis aux fers, et j'ai commandé à la prise de rester près de nous pendant la nuit. Quelques nuages sombres planent sur l'île, mais le vent est léger et la mer calme.

Parmi les papiers saisis se trouvaient deux dépêches adressées aux Swards, père et fils, pour les informer de ce que nous avons fait à Terceire. Cette petite embarcation était partie de Boston six jours avant que nous ne quittassions Liverpool sur le *Bahama*. Comme les gens se rencontrent d'une singulière façon en pleine mer ! Le maître était le plus habile spécimen de patron Yankee que j'aie jamais vu ; il était âgé de vingt-sept à vingt-huit ans. Il avoua qu'il avait eu l'intention de traverser le feu de mes batteries, et il maudissait beaucoup la guerre, etc., etc.

Lundi 8 Septembre. — **** Je me suis dirigé de nouveau, avec la prise, du côté de la ville de Sainte Croix. J'ai fait descendre le canot et j'ai envoyé les prisonniers à terre avec une lettre adressée au Gouverneur. Pendant ce temps, le Gouverneur lui-même vint à notre bord avec plusieurs habitants de la ville et nous offrit l'hospitalité de l'île ; en retour, je lui donnai l'espérance que ses concitoyens qui étaient à bord du *Starlight* n'avaient eu à subir aucun désagrément de la prise du navire.

Dans l'après-midi, nous donnâmes la chasse et nous montrâmes les couleurs Anglaises à un brigantin Portugais. Puis nous virâmes de bord et nous chassâmes dans la direction du Nord-Ouest une barque que nous atteignîmes au coucher du soleil. C'était la barque baleinière l'*Ocean Rover*, de Massachussetts, partie depuis quarante mois et portant un chargement de 1,100 barils d'huile. Nous la fîmes mettre en panne pour la nuit et nous permîmes au capitaine, aussi bien qu'à son équipage, de gagner, à force de rames, le rivage de Florès dans les six baleinières qu'il avait avec lui. La mer était calme, un vent léger soufflait du rivage et la lune était presque à son plein; aussi quelle romanesque procession nocturne!

Mardi 7 Septembre. — **** Je fus réveillé dans le quart de minuit, n'ayant pris que trois heures de sommeil, après une journée fatigante et pleine d'émotions; on me dit qu'une grande barque était près de nous. Nous étions alors en panne avec nos deux prises. Nous fîmes tourner le navire très-tranquillement et nous donnâmes la chasse. Le navire poursuivi courut sous notre vent, quoique nous l'eussions pris en proue, et au jour nous hissâmes le drapeau Anglais. Comme la barque ne répondait pas, nous tirâmes un coup à poudre. Comme elle ne voulait pas encore montrer ses couleurs, nous tirâmes un coup sur son arrière; elle était alors à deux milles de nous. Cette décharge la décida à montrer les couleurs des Etats-Unis, qui flottèrent à son mât; j'envoyai un canot à son bord pour en prendre possession. C'était l'*Alert*, de New-London; elle avait quitté le port depuis seize jours, en destination, *viâ* des Iles Açores et du Cap-Vert, pour l'Océan Indien. Nous prîmes à son bord des vêtements de dessous pour nos marins qui en avaient grand besoin.

Vers 9 h. du matin, nous mîmes le feu au *Starlight*;

à 11 h., à l'*Ocean Rover*; et à 4 h. du soir, à l'*Alert*. Nous abordâmes ensuite un brick baleinier Portugais, dont je fis venir le patron à bord avec ses papiers. Comme ils étaient parfaitement en règle, je le relâchai au bout de quelques minutes. J'ai envoyé à terre le capitaine et l'équipage de l'*Alert*; ils sont partis dans leurs propres canots quatre par quatre et sont allés au village situé à l'extrémité nord de Florès.

« Une voile ! » à 5 h. du soir. Nous fîmes voile et donnâmes la chasse à un schooner vers le N.-E. Il nous attendit tout d'abord; mais, à notre approche, il vira vent arrière et essaya de fuir. Nous lui avons montré les couleurs des Etats-Unis, qu'il avait aussi hissées, mais il se méfiait de nous. Un coup tiré à poudre le ramena bien vite et le fit mettre en panne. J'envoyai un canot à son bord et je pris possession du schooner le *Weather Gauge*, de Provincetown, sorti depuis six semaines. Les deux dernières prises nous ont donné beaucoup de journaux du Nord, qui vont jusqu'au 18 Août. * * * * *

Samedi 13 Septembre. — Nous avons donné la chasse à un navire signalé à l'avant; après l'avoir atteint et mis en panne avec un coup à poudre, nous reconnûmes que c'était le brick baleinier l'*Altamaha*, de New Bedford, sorti depuis cinq mois. Rien à prendre. Nous le capturâmes et nous plaçâmes un équipage de prise à son bord; puis nous fîmes voile pour donner la chasse à une barque sous le vent. * * * * *

Dimanche 14 Septembre. — **** La nuit dernière, à 11 h. 1/4, je fus réveillé pour apprendre qu'un grand navire était près de nous. Je me précipitai sur le pont, fis tourner le bâtiment et donnai la chasse; le navire étranger était alors à deux milles ou deux milles et demi de nous, et presque dans la direction dû vent. Nous mîmes toutes voiles dehors, serrâmes notre vent et peu à

peu nous fîmes sortir l'étranger du vent pour le prendre en proue. Nous tirâmes un coup à poudre qu'il dédaigna. Nous continuâmes de le héler, et lorsque nous fûmes arrivés sur sa barre du vent, à une distance d'un demi-mille environ de son bord, nous tirâmes un second coup, qui l'amena rapidement avec sa grande voile de hune au mât. J'envoyai une embarcation à son bord en donnant l'ordre à l'officier qui la commandait d'allumer un feu dans le cas où ce bâtiment serait Américain : quelques minutes après que l'officier fut arrivé à bord de l'étranger, on hissa un fanal à son grand mât. Je restai à côté de lui jusqu'au jour, et le capitaine fut amené à bord. Ce vaisseau était un baleinier des Etats-Unis, le *Benjamin Tucker*, de New Bedford, sorti depuis huit mois, et portant environ 340 barils d'huile. Il avait trente hommes d'équipage. Je fis amener tout le monde à bord, prendre son savon et son tabac et mettre le feu au navire. Ensuite nous fîmes voile au S.-E.

Lundi 15 Septembre. — **** J'ai fait calfater les ponts, qui sont déjà tout entr'ouverts. Nous avons aperçu l'île de Florès du sommet du mât assez tard dans la soirée. J'ai exercé les hommes aux postes et j'ai engagé un des prisonniers du dernier vaisseau capturé — c'est un Hollandais.

Mardi 16 Septembre. — **** Au jour, on aperçut un schooner à l'avant de tribord. Je lui donnai la chasse, et à 7 h. 30 je le fis mettre en panne avec un coup à poudre. J'envoyai ensuite une embarcation à son bord, tandis qu'il montrait les couleurs des Etats-Unis. C'était le schooner baleinier *le Courser*, de Princetown, Massachusetts; nous en prîmes possession : c'était une prise de plus. Nous nous dirigeâmes alors vers l'île de Florès, qui était à quatre ou cinq milles, et nous envoyâmes à terre tous les prisonniers des trois dernières prises en leur fai-

sant monter leurs propres baleinières, qui étaient au nombre de huit. Ils étaient soixante-huit prisonniers en tout. Vers 5 h. du soir, après avoir amené la prise à huit ou dix milles du rivage, je fis mettre en panne et j'ordonnai d'appeler tous les hommes à leurs postes; le navire capturé allait servir de cible. On tira trois coups par canon. Le résultat fut assez joli, si l'on songe que ces mains inexpérimentées pointaient un canon pour la première fois. Nous criblâmes la cible, et il y eut réellement une série de bons coups. A la nuit, nous fîmes voile vers l'Ouest.

Mercredi 17 Septembre. — **** A 7 h. 30 du matin nous donnâmes la chasse à un navire qui se tenait à l'avant de tribord, et nous l'atteignîmes à midi; alors nous prîmes possession de la barque baleinière des Etats-Unis *Virginia*, partie depuis vingt et un jours de New Bedford. J'ai reçu des journaux jusqu'au 28 Août. Nous avons tiré de la prise une grande provision de savon, de chandelles, etc., etc., et, après avoir amené les prisonniers à bord, nous mîmes le feu à leur navire; nous déployâmes ensuite nos voiles et nous partîmes vers le N.-O.

Jeudi 18 Septembre. — **** J'ai donné la chasse à une barque qui, en découvrant nos intentions, a mis toutes ses voiles dehors et a essayé de s'échapper. Nous l'atteignîmes à 2 h. de l'après-midi, après une chasse d'environ trois heures. Nous hissâmes le pavillon Anglais, mais elle refusa de nous répondre. Nous tirâmes le canon du tribord d'avant, et nous hissâmes notre propre pavillon; alors elle raccourcit ses voiles et mit en panne. J'envoyai un équipage de prise à son bord, aussitôt qu'elle eut montré le pavillon des Etats-Unis, et je fis venir le patron à bord. C'était la barque baleinière *l'Elisha Dunbar*, de New Bedford, depuis vingt-quatre jours dehors. Comme

le vent soufflait très-fort et menaçait de se changer en ouragan, nous prîmes tous les prisonniers à bord dans l'espace de deux heures, et nous mîmes le feu à la barque. Alors nous serrâmes les ris des voiles de hunes, plaçâmes la voile de fatigue de devant avec les bonnettes, et nous marchâmes sous le vent, en courant des bordées à tribord entre le Sud et l'Est.

CHAPITRE XVI.

Coups de vents successifs — Quartiers incommodes — Le temps se calme — Le vent recommence — L'*Emily Farnum* et le *Brilliant* — Chargement neutre — Rançonné — Incendie — Le *Wave Crest* — Le *Dunkirk* — Fraude religieuse — Prise d'un déserteur — Cour martiale — Le *Tonawanda* — Précautions — Le *Manchester* brûlé — Espoir — Séparation — Le *Lamplighter* — Ouragan — Grand danger — Un tourbillon — Passage heureux.

Après cette série de bonnes fortunes qui nous avaient amené tant de prises, et qui avaient permis à l'*Alabama* de détruire pour plus de 230,000 dollars de biens des Etats-Unis — somme presque égale au prix net de sa valeur — après ces belles journées, on commença à jouir d'un moment de répit. Alors des coups de vent déchainés des différents points du ciel soufflèrent avec plus ou moins de violence pendant sept ou huit jours et nous forcèrent très-souvent à mettre en panne. La mer était houleuse; nous nous tenions sous nos voiles de hunes bien serrées et sous nos voiles de fatigue prises de ris.

Il y eut des moments bien durs pour les prisonniers; ils étaient pressés tous pêle-mêle sur le pont sans autre abri qu'une tente provisoire goudronnée qui les protégeait contre les averses d'un orage sans pitié; les ouragans encombraient le pont tantôt d'eau salée et tantôt d'eau douce, selon que les fortes rafales de pluie s'abat-

taient sur nous, ou que la mer, toute resplendissante d'une lumière phosphorescente, sautait, en bondissant, par-dessus les bordages supplémentaires. Le pont d'évitage était déjà tout occupé par l'équipage de l'*Alabama*; les malheureux prisonniers étaient forcés de se contenter de leur misérable position, de se consoler avec l'espoir qu'un vaisseau avec chargement neutre pourrait tomber comme eux sur la mauvaise fortune et leur offrir l'occasion d'être engagés sur parole pour être libres de retourner à terre.

Comme le soleil traversait la ligne du méridien, le temps se calma un peu, et le 25 Septembre le rendit tout à fait beau et serein; alors l'équipage fut occupé à calfater les ponts qui avaient laissé filtrer l'eau pendant les coups de vent. Les ouragans furent remplacés par une série de vents calmes et légers, et l'on mit à profit le répit que le temps nous accordait pour exercer l'équipage aux canons et aux petites armes.

Le mauvais temps revint avec le commencement du mois suivant. Le 2 Octobre fut réellement un vilain jour; le ciel était couvert d'épais nuages tout noirs, et un vent du N.-E. qui venait de Terre-Neuve soufflait avec furie. Il fut impossible de faire aucune observation, car des nuages épais cachaient complètement le soleil, et comme le navire se trouvait dans le Gulf-Stream, tout ce que nous pouvions faire était de deviner notre position à trente ou quarante milles près.

Le 3, le temps se calma, et la fortune sourit de nouveau à l'*Alabama*. Le quart du matin n'était pas encore terminé, lorsque deux voiles furent signalées, l'une à l'avant, l'autre debout sous le vent; chacune d'elles fut hélée et prise tour à tour. La première était l'*Emily Farnum*, de New-York, allant à Liverpool, et la seconde le *Brilliant*, sorti du même port pour Londres, avec un chargement important de grains et de farine.

Le chargement de l'*Emily Farnum* était propriété neutre; le navire fut relâché comme parlementaire, et les prisonniers du *Brilliant* furent transportés à son bord, ainsi que ceux des autres prises qui se trouvaient sur l'*Alabama*. Ce changement, comme on peut bien se le figurer, devait sembler assez agréable à de malheureuses créatures qui avaient été exposées pendant près de trois semaines à toutes les vicissitudes d'un automne dans le Nord Atlantique. Cet embarquement terminé, on permit à l'*Emily Farnum* de continuer son chemin. Le *Brilliant* fut alors dépouillé de tout ce qui pouvait servir à ses vainqueurs, livré aux flammes et abandonné à son malheureux sort (1). Grâce aux journaux pris à bord de ce bâtiment, l'équipage de l'*Alabama* apprit de bonnes nouvelles : — les victoires des Confédérés dans la Virginie et l'heureuse arrivée du steamer à hélice le *Florida* dans un port Confédéré. Ces deux navires avaient encore apporté à l'*Alabama* une autre bonne fortune, quatre nouvelles recrues, qui, par suite du nombre trop restreint de l'équipage, étaient pour nous d'une valeur plus grande que les navires eux-mêmes.

La barque *Wave Crest*, de New-York, et partie de ce port pour Cadix avec un chargement de grains, devint ensuite la première victime de l'*Alabama*, le 7 Octobre, et, comme elle n'avait aucune preuve de la neutralité de la propriété de son chargement, elle fut condamnée et in-

(1) Un des officiers de l'*Alabama* a écrit ce qui suit dans son journal particulier : —

« Cet acte paraissait une monstruosité : brûler un chargement pareil à celui du *Brilliant*, lorsque je songeais à la façon dont les ouvriers du Lancashire auraient dansé de joie, si cette cargaison leur avait été partagée ! Je n'ai jamais vu brûler un navire avec plus d'éclat ; les flammes enveloppèrent entièrement ses mâts, sa coque et ses agrès en quelques minutes ; ce spectacle était aussi grandiose qu'effrayant. »

cendrée après avoir servi quelque temps de cible aux coups de ses vainqueurs. Elle jetait encore une brillante lumière, lorsqu'un autre bâtiment fut signalé; et, à 9 h. 30 du soir, par une belle nuit éclairée, un coup à poudre, tiré de l'*Alabama*, amena le petit brigantin le *Dunkirk*, de New-York, pour Lisbonne, chargé aussi de grains. Une embarcation fut envoyée vers lui et ses papiers furent remis par-dessus bord à l'un des officiers de l'*Alabama*. On ne trouva aucune preuve de neutralité; et, avant minuit, il n'était plus qu'un débris enflammé, tandis que son Capitaine et son équipage étaient prisonniers à bord du steamer Confédéré.

Le *Dunkirk* a droit à une mention particulière, pour deux raisons. En cherchant dans ses papiers, on reconnut qu'indépendamment de sa cargaison apparente, il portait encore ce que l'on pourrait appeler une espèce de contrebande religieuse. On trouva sur lui quelques exemplaires du Nouveau Testament en Portugais, ainsi que plusieurs brochures écrites dans la même langue et réunies en gros paquets; sur un de ces paquets, on lisait l'inscription suivantes : — « BROCHURES PORTUGAISES; de la part de la « Société Américaine des Brochures. » Elles seront distribuées « aux passagers Portugais et données sur le rivage aux « visiteurs qui viendront de terre; et, lorsque vous serez « dans le port, veuillez, s'il vous plaît, les exposer sur la « table de la cabine, afin que tous ceux qui viendront puis- « sent les voir et les lire. Mais ayez soin de n'en point « emporter à terre, car les lois ne le permettent pas. »

Toutefois, il semblerait que les marins du brigantin s'étaient trouvés froissés de la conscience de MM. les membres de la Société des Brochures qui s'étaient inclinés devant la majesté de la loi; car une plume avait soigneusement biffé cette dernière phrase. Un peu plus bas, sur ce même paquet, on lisait : — « Vous êtes prié de ra-

« conter (par écrit si cela est nécessaire) tout ce qui pour-
« rait arriver d'intéressant au sujet de la distribution :
« prenez aussi toutes les commandes de Bibles et en-
« voyez-les à John S. Peerin, Agent Maritime, Société Bi-
« blique de New-York, N° 7, Beckman Street. »

L'autre fait digne d'être noté à propos du *Dunkirk* est une nouvelle prise faite à son bord. Un des sept matelots qui avaient déserté le *Sumter* lorsqu'il était à Cadix fut trouvé parmi son équipage. Cet homme, dont le nom est George Forrest, fut de suite reconnu; et, deux jours après son arrestation à bord du vaisseau ennemi, une cour martiale composée du Premier Lieutenant (président); du second lieutenant le plus ancien; du maître, du mécanicien en chef, et du lieutenant des soldats de marine, avec le secrétaire du Capitaine pour avocat général, s'établit sur le carré des officiers pour juger le prisonnier accusé de désertion. Les preuves étaient, naturellement, assez évidentes; l'individu fut trouvé coupable, et condamné à perdre toute paye, tout argent de prise, tout ce qui lui était dû enfin; on le força en outre à remplir son premier engagement de service, en renonçant à sa paye et à toute rétribution; on devait lui donner seulement ce qui serait nécessaire pour payer ses vêtements, et on lui accorda enfin quelque argent de poche.

Dans cette même après-dînée, un autre navire fut signalé et pourchassé; au coucher du soleil, l'*Alabama* l'atteignit et lui fit amener son pavillon; c'était un beau paquebot, le *Tonawanda*, de Philadelphie, appartenant au service de Liverpool entrepris par la maison Cope; il allait de Philadelphie à Liverpool avec un chargement de grains et soixante-quinze passagers. Dans ces circonstances, il y avait lieu d'être très-embarrassé; sur les soixante-quinze passagers, on comptait trente femmes et même davantage. Que faire d'une telle prise? On le savait à peine.

Il était naturellement impossible de prendre les prisonniers à bord ; cependant le Capitaine Semmes n'était guère disposé, et cela se comprend, à abandonner un si beau bâtiment s'il pouvait trouver un moyen d'arranger les choses, sans renoncer à détruire l'étranger. Alors on résolut de mettre à son bord un équipage choisi, espérant que sous peu un autre vaisseau de moindre valeur ou protégé contre la destruction par un chargement neutre, pourrait avoir la chance de se faire prendre, et fournir une belle occasion pour renvoyer les prisonniers.

En conséquence on prit au Capitaine une rançon de 80,000 dollars, comme mesure de précaution, pour le cas où l'on serait forcé de laisser aller le vaisseau sans autres pourparlers. Alors un maître de prise fut placé à bord du *Tonawanda* qui reçut l'ordre de naviguer de conserve, et le vaisseau vainqueur partit à la chasse d'un brick qui fut bientôt hélé ; mais il était Anglais. On enleva cependant encore quelque chose à la prise ; ce n'était rien moins qu'un nègre intelligent et bien élevé, nommé David White ; il était esclave d'un des passagers et il fut transféré sur l'*Alabama* comme garçon de la table des officiers, où il resta jusqu'à l'événement de Cherbourg ; il n'était nullement disposé, autant que l'on peut en croire ses paroles, à regretter d'avoir changé de maître.

Le lendemain, comme surcroît de sûreté, le patron du *Tonawanda* fut amené en otage à bord du navire Confédéré, tandis que les deux prisonniers des deux derniers bâtiments brûlés étaient transportés sur la prise. Les deux vaisseaux croisèrent ainsi de compagnie pendant deux ou trois jours — espace de temps fort ennuyeux pour l'équipage et pour les passagers du malheureux *Tonawanda*. Ils passaient la plus grande partie de leur temps à interroger avec ardeur les divers points de l'horizon, espérant que quelque vaisseau de guerre de leur nation

pourrait se montrer en vue et les délivrer de leur désagréable position. Cependant ils n'eurent pas ce bonheur ; et, le 11 Octobre, on augmenta encore leur nombre en envoyant avec eux l'équipage du *Manchester*. Lorsque ce beau navire des Etats-Unis, allant de New-York à Liverpool, fut livré aux flammes, comme tant d'autres, son incendie ne soulagea nullement l'inquiétude des prisonniers du vaisseau épargné ; car ils pensaient qu'un sort semblable pourrait bientôt arriver à leur propre navire, si le hasard n'intervenait pas pour empêcher ce désastre.

Enfin, le 13 Octobre, l'émotion fut éveillée à bord des deux navires et les espérances des passagers du *Tonawanda* se changèrent en fièvre lorsqu'ils aperçurent un grand bâtiment qui n'avait que les voiles de hune. La grande facilité avec laquelle il marchait sous voiles semblait indiquer clairement à l'œil exercé d'un marin que ce devait être ou un baleinier ou un vaisseau de guerre. A bord de l'*Alabama* la première supposition était celle qui souriait le plus et nous espérions un nouveau feu de joie entretenu par ces tonnes d'huile qui donnent des flammes si brillantes. Les prisonniers du *Tonawanda* étaient naturellement portés à souhaiter que ce fût un vaisseau de guerre ; et des considérations de prudence purent difficilement les empêcher de faire éclater toute leur joie lorsque l'étranger s'approcha de nous, car la longue flamme qui flottait orgueilleusement à son mât semblait leur assurer que leurs espérances étaient réalisées.

Mais tout le monde fut également désappointé. Le grand vaisseau à la marche aisée n'était ni plus ni moins qu'un simple bâtiment marchand Espagnol qui s'appropriait cet ornement distinctif des vaisseaux de guerre plutôt par faituité que par étiquette. Alors on remisa de nouveau les canons de l'*Alabama* qui avaient été débarrassés de leurs amarres et chargés, et l'équipage fut renvoyé des postes.

D'un autre côté, les passagers et les prisonniers désespérés du *Tonawanda*, voyant s'évanouir ce rêve de protection qu'ils avaient si tendrement caressé, agitaient leurs poings vers l'Espagnol et descendaient digérer le mieux qu'ils pouvaient leur pénible désappointement.

Cependant ce temps d'attente eut une fin, et la bonne fortune se présenta à eux sous la forme d'un coup de vent menaçant. Les apparences du ciel étaient si mauvaises que le Capitaine se décida à ne pas courir le risque de se séparer du vaisseau pour perdre à tout jamais cette prise embarrassante, mais assez importante. En conséquence, après avoir accepté une caution de rançon s'élevant à 80,000 dollars, il renvoya le patron sur son vaisseau et le *Tonawanda*, au milieu des enthousiastes démonstrations de joie des passagers pressés à son bord, mit à la voile pour ne plus reparaitre.

Le vent devint alors plus fort et se changea en un ouragan assez violent. Toutefois, pendant les deux jours suivants, il n'empêcha pas l'*Alabama* de chasser et de prendre, le 15 Octobre, la barque des États-Unis le *Lamplighter*, de Boston, allant de New-York à Gibraltar, avec un chargement de tabac, qui, cependant, comme on le reconnut ensuite, n'avait jamais été destiné à adoucir l'ennui des soldats Anglais qui tiennent garnison sur ce rocher peu agréable. La mer était terriblement houleuse, et les embarcations eurent beaucoup de peine pour aborder la barque et pour ramener les prisonniers, etc. Cependant elles y réussirent. Enfin le malheureux vaisseau fut livré aux flammes ; après avoir brûlé violemment pendant un moment, il coula à fond, l'avant le premier, en laissant derrière lui un nuage odorant qui fit presque regretter à ses destructeurs l'œuvre qu'ils venaient d'accomplir. Alors on reconnut que les prisonniers qui avaient tout dernièrement relâché, devaient être bien heureux de

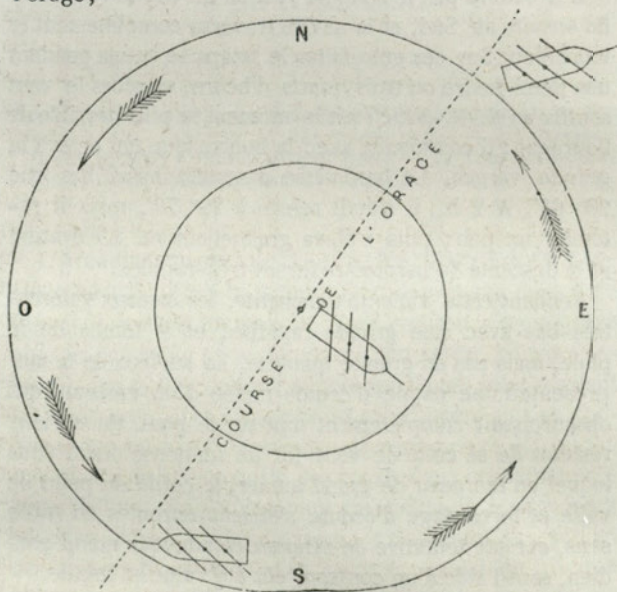
n'avoir pas été condamnés à affronter sur le pont de l'*Alabama* le coup de vent qui lui arriva. Le 17 Octobre, le mauvais temps était au pire et pendant quelques heures l'*Alabama* fut exposé à un ouragan en règle. L'orage ne dura pas longtemps ; mais, pendant quatre heures, il se déchaîna avec furie. Nous n'avions pas encore senti sa plus grande violence, et le bâtiment portait encore sa grande voile de hune dont les ris étaient pris, avec la grande voile de fatigue également carguée ainsi que la voile d'étai du mât de hune d'avant, lorsqu'une bourrasque plus forte que les autres fit faire un brusque effort au grand bras supplémentaire. En un clin d'œil il fut brisé en deux. La grande vergue n'étant plus supportée par le bras, et se trouvant pressée par toute la force de la voile et de la hune alors tendue, voltigea en avant et en l'air, jusqu'à ce qu'elle fût presque repliée en deux. Alors un fort craquement se fit entendre, et la grande voile partit au loin en mettant la voile de hune en morceaux avec un bruit pareil à celui du tonnerre.

Le navire était dans le plus grand péril, car il ne restait plus assez de toile pour soutenir son avant au vent contre la puissante pression de la voile d'étai du mât de hune d'avant ; d'un moment à l'autre il devait plonger dans les vagues, et être au moins démâté, sinon complètement inondé. Mais l'œil vigilant du chef hunier de misaine vit le danger que nous courions. Sautant vers la vergue de la voile d'étai, il coupa promptement la voile ; alors le navire délivré de la pression de l'avant, se remit de nouveau au vent.

La grande voile de fatigue était amenée, et fendue, il est vrai ; on hissa à sa place, pour le temps de l'orage, une petite voile de fatigue triangulaire. Même avec ce minimum de voilure, la terrible pression que l'ouragan exerçait sur les espars faisait entrer le navire dans l'eau

de plusieurs virures, et les matelots qui n'étaient pas occupés, ainsi que les mousses, furent attachés, par mesure de sûreté, sous les bordages supplémentaires; on plaça des garde-fous devant eux pour les empêcher de tomber sous le vent.

Le dessin suivant indique la course supposée de l'orage;



c'était évidemment un tourbillon, mais probablement d'un petit diamètre.

Autant qu'il était possible, dans ces circonstances terribles, d'évaluer l'étendue probable de ce tourbillon, nous pensons que son plus grand diamètre devait avoir cent soixante à deux cents milles environ, tandis que le dia-

mètre que l'*Alabama* paraît avoir passé était probablement de trente à trente-cinq ou peut-être quarante milles. La partie la plus violente de l'orage fut celle qui est représentée par la partie la plus basse du dessin. Le tourbillon marchait vers le N.-E., en suivant la direction indiquée par la ligne pointée.

L'*Alabama* prit le coup de vent au S.-O. ; le vent souffla ensuite au Sud, et le navire traversa complètement le tourbillon. Sur ces entrefaites le temps se calma pendant une demi-heure ou trois quarts d'heure, et alors le vent souffla au N.-N.-O. ; c'était le moment le plus terrible de l'ouragan ; il commença avec la bourrasque qui enleva la grande vergue. Le baromètre descendit aussi bas que 28° 64'. A 2 h., il s'était relevé à 29° 70', mais il tomba un peu ; puis s'éleva graduellement. L'élévation et la descente du baromètre furent très-rapides.

Pendant cette violente tourmente, les oiseaux volèrent très-bas avec une grande rapidité, et il tomba de la pluie, mais pas en grande quantité. La surface de la mer présentait une nappe d'écume mêlée d'un embrun, qui obscurcissait complètement tout sur le pont. Un curieux résultat de ce coup de vent fut un immense nœud dans lequel un morceau de grand hunier, la corde du point de voile et le cordage d'écoute s'étaient enroulés en mille sens, et toute tentative de dénouer ce nouveau nœud gordien, sans l'aide d'un couteau, eût été vaine et inutile.

Pendant cette terrible tempête, l'*Alabama* se comporta merveilleusement, prouvant ainsi qu'il était le navire le plus accompli qui ait jamais navigué.

Dans la soirée, l'orage s'était apaisé ; mais la mer s'élevait encore à une hauteur effrayante, et, le lendemain seulement, il fut possible de se mettre à réparer les avaries occasionnées par cette épreuve qui était bien la plus rude que l'*Alabama* eût encore essuyée.

CHAPITRE XVII.

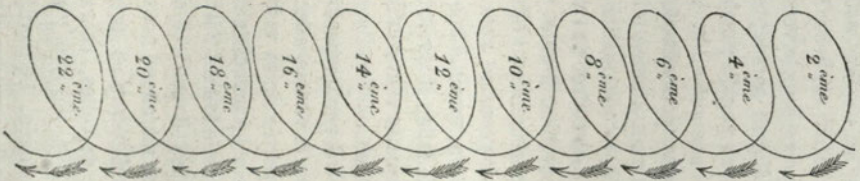
Pas de chance — Battu par la tempête — Orages continuels — Une prise — Les *Lafayette* — Une longue chasse — Le *Crenshaw* Neutre ou non? — Encore du gros temps — La *Lauretta* — Condamné — Le *Baron de Custine* — Relâché.

L'*Alabama* éprouva de nouveau les rigueurs de la mauvaise fortune. Pour la seconde fois, depuis son départ de Terceire, une quinzaine de jours environ s'écoula sans amener une seule prise. On devait, en vérité, ne pas s'attendre que le merveilleux succès qui l'avait suivi pendant les trois premières semaines de sa croisière pût se continuer. Du 1^{er} au 18 Septembre, il avait pris et détruit dix navires d'une valeur totale de près de deux cent cinquante mille dollars. Puis survint un intervalle de quinze jours pendant lequel un seul navire fut découvert en mer, et on lui permit de continuer sa route quand on vit que c'était un navire Français. Cette triste période passée, on arriva au 3 Octobre, qui amena le commencement d'une nouvelle série de bonnes fortunes. Pendant une quinzaine environ il réussit à capturer cinq autres navires d'une grandeur considérable, qui portaient pour la plupart des chargements de valeur. Dans cette quinzaine, on causa à la propriété des Etats-Unis des dommages qui s'élevèrent à plus d'un demi-million de dollars; il était tout naturel

qu'après un coup si splendide, la fortune ménageât pendant un instant ses faveurs. Aussi, pendant les dix à douze jours suivants, l'*Alabama* courut l'Océan sans succès, ballotté et battu par des coups de vent déchaînés tour à tour de tous les points de l'horizon avec la plus grande violence, comme nous l'avons vu dans l'ouragan du 16 Octobre. La saison, en effet, fut d'une rigueur des plus exceptionnelles, car le mois d'Octobre est généralement calme et beau. Un coup de vent en cette saison est un événement extraordinaire ; mais, pendant plus d'une semaine, les orages se succédèrent de la façon la plus terrible, et pendant trois semaines entières, le temps continua à être sombre, gros et triste. Les vents étaient forts et changeants ; la pluie battante et les nuages épais ; le ciel s'éclaircissait rarement assez pour permettre un instant d'observation.

Par moments, une ouverture dans sa sombre voûte promettait un changement qui devait amener quelque chose de meilleur ; mais une heure ou deux suffisaient pour dissiper ce commencement d'espérance. Avec ce temps contraire, l'*Alabama* éprouva des ennuis encore plus grands ; car le violent courant qui semblait s'établir continuellement dans la direction de l'Ouest, chassait par le travers le vaisseau en dehors de sa route à raison de soixante ou soixante-dix milles par jour. Pendant ce temps, le baromètre sauta de 28° 64 à 29° 70. Une chose digne de remarque, c'est que les vents paraissaient se succéder l'un à l'autre avec une singulière régularité, ils changeaient, à heure aussi fixe que possible, une fois tous les deux jours ou tous les deux jours et demi. La direction suivie par ces orages successifs fut toujours la même, et il était rare que le vent restât stationnaire sur un point quelconque pendant huit ou dix heures de suite.

Enfin la tempête s'apaisa le 23 Octobre et la bonne for-



Ce dessin représente le nombre de fois que le vent a tourné en cercle depuis que nous atteignîmes la première fois le voisinage des bancs de Terre-Neuve. Il n'est pas cependant strictement exact, le vent ayant changé neuf fois en vingt jours. — *Journal*, 22 Octobre.

tune de l'*Alabama* parut revenir avec ce temps plus favorable. Dans l'après-midi, les nuages s'entr'ouvrirent et donnèrent le temps d'observer la latitude ; cette opération était à peine terminée, que le cri : « Une voile ! » se fit entendre du haut du mât de misaine ; un beau brick apparut flottant sous voiles avec la proue sous le vent ; il courait sous les huniers dont les ris étaient serrés ; et alors on reconnut que c'était un vaisseau Anglais ; mais, quoiqu'il ne fût pas destiné à devenir une prise, la déviation de l'*Alabama* occasionnée par cette poursuite fut des plus favorables pour le croiseur. Il avait à peine loffé de nouveau, après s'être assuré de la nationalité du brick, lorsque le cri bien-aimé se fit entendre de nouveau, et la barre fut mise pour la poursuite. Bientôt le nouveau bâtiment pourchassé devint parfaitement visible du banc de quart : c'était un grand navire courant vers le Nord et vers l'Est à forces de voiles. Il s'avançait d'une façon bien déterminée en craquant sous la toile ; il avait même son grand mât de perroquet, quoique le vent soufflât encore à peu près comme dans un ouragan.

La direction du vaisseau étranger formant une diagonale avec celle de l'*Alabama*, la vitesse avec laquelle il marchait l'amena bientôt à portée de la voix ; selon la coutume on usa de ruse pour lui arracher l'aveu de sa nationalité. Le drapeau choisi cette fois fut l'étendard bleu d'Angleterre ; les Etoiles et les Rayures qui flottèrent gaiement au sommet du navire marchand nous donnèrent bientôt sa réponse. Le navire Fédéral se précipitait en avant sous sa masse écrasante de voiles, courant sous le vent tout droit par le travers de la route de l'*Alabama*.

Mais la scène était déjà changée. Le pavillon Yankee était à peine hissé, que le signal trompeur descendit du mât de pavillon de l'*Alabama*, et les plis blancs du drapeau Confédéré se déroulèrent au vent. Un éclair, un jet de

fumée blanche qui tourbillonna un moment à bord du croiseur pour s'évanouir bientôt en nombreuses guirlandes, et la bruyante détonation d'un coup de canon tiré par l'*Alabama* firent signe au malheureux Yankee de mettre en panne. En un clin d'œil, tout fut confusion à bord du bâtiment marchand. Les voiles et les drisses furent abandonnées au milieu du tumulte, et l'énorme nuage de voiles sembla se rétrécir et se recroqueviller; on eût dit que le vaisseau repliait ses ailes, comme un oiseau estropié; la voile de hune du mât de misaine pendait soumise en attendant les ordres du vainqueur.

Les Confédérés reconnurent que c'était le *Lafayette*, de Boston, en destination de Belfast, avec un entier chargement de grains, etc. Sur sa nationalité, il n'y avait naturellement pas de doute; mais alors s'éleva une difficulté au sujet de la propriété du chargement; il fut nécessaire d'employer quelques heures à des recherches patientes avant que le Capitaine Semmes pût prendre une résolution sur la marche qu'il avait à suivre. Enfin on décida que la réclamation du droit de neutralité n'était qu'un pur masque pour s'abriter contre la prise; à 10 h. du soir, le bâtiment fut formellement condamné, l'équipage transféré sur l'*Alabama*, et la prise incendiée et abandonnée à son sort.

Ce qui suit est le memorandum du Capitaine Semmes sur les chefs de la condamnation : —

AFFAIRE DU LAFAYETTE

Bâtiment et cargaison condamnés; j'ai considéré le chargement de ce bâtiment comme propriété ennemie, quoique les expéditeurs eussent prétendu qu'ils avaient acheté la cargaison en condition de neutralité. Ces conditions *ex parte* sont précisément celles que tout négociant sans scrupule préparerait pour tromper son ennemi et mettre sa propriété à l'abri d'une

capture. Il y a deux maisons qui expédient dans le cas actuel : la Maison Craig et Nicoll et la Maison Montgomery Frères ; MM. Craig et Nicoll disent que le grain qu'ils ont fourni appartient à MM. Shaw et Finlay et à MM. Hamilton, Megault et Thompson, tous de Belfast, c'est-à-dire de la ville où ce bâtiment était en destination ; mais le grain ne leur est pas consigné, et ils ne pouvaient pas en demander la possession par le bulletin de chargement, car celui-ci était souscrit à ordre et laissait ainsi le contrôle entre les mains des expéditeurs. En outre, les expéditeurs, au lieu d'envoyer leur grain comme chargement sur un vaisseau commun, se soumettaient aux propriétaires, en payant le chargement, en frétant le vaisseau tout entier, et en convenant d'un prix pour le paiement du chargement. Si cette propriété avait été *bonâ fide* la propriété réelle des diverses parties de Belfast nommées dans les dépositions, elle leur aurait été sans aucun doute souscrite par un bulletin de chargement qui les aurait autorisées à en réclamer la possession, et la convention pour le navire aurait été que les souscripteurs et les propriétaires payeraient le chargement sur délivrance. Quand même la cargaison aurait été achetée, comme le prétendent MM. Craig et Nicoll, par les parties nommées, puisqu'ils ne la leur ont pas souscrite et qu'ils ne leur ont pas délivré le bulletin formel de chargement transmettant la possession, la propriété reste entre les mains de Craig et Nicoll, et, comme telle, elle est sujette à être prise. Le chargement que MM. Montgomery ont essayé de couvrir est expédié par Montgomery frères de New-York, et ensuite souscrit à Montgomery Frères de Belfast ; le titre de la propriété, autant que cela est indiqué sur le bulletin de chargement, est aussi au nom de cette maison, ou de la maison succursale de New-York. En outre, les simples papiers de formalités d'un vaisseau et d'une cargaison ne prouvent rien, à moins qu'ils n'aient été établis convenablement ; et, dans le cas actuel, le patron du bâtiment, quoiqu'il soit en partie propriétaire du vaisseau, devait, en acceptant un chargement en temps de guerre, être informé de toutes les circonstances qui s'y rattachent concernant la propriété ; mais il ne savait rien, excepté

ce qu'il apprit par les papiers du bord. C'est pourquoi ces certificats furent déclarés frauduleux, et le bâtiment, aussi bien que le chargement, condamné. 3° Phillimore 610-612, il est dit : — « Que si les marchandises partent au compte de l'expéditeur, ou sont souscrites à son ordre ou possession (comme dans le cas actuel), la propriété n'est pas dessaisie *in transitu*. » Les marchandises expédiées par Craig et Nicoll furent consignées à leur ordre, comme on l'a vu.

Quant à celles de Montgomery, voyez 3° Phillimore 605; il y est dit : — « Que si une personne est associée à une maison de commerce établie en pays ennemi, elle est, quant aux affaires et au commerce de cette maison, condamnée comme ennemie, et sa part est sujette à être confisquée comme telle, malgré sa résidence en pays neutre. » De plus, la propriété souscrite à Montgomery Frères, même en admettant que la maison de Belfast ne soit pas associée à la maison de New-York, est sujette à la même accusation, comme dans le cas de Craig et Nicoll; car, quoique la propriété soit déclarée appartenant à une personne de Sligo, il n'y a pas de bulletin de chargement parmi les papiers autorisant cette personne à en réclamer la possession. C'est pourquoi la valeur n'est pas dessaisie *in transitu*.

3° Philimore, 599, il est dit : « Une seconde preuve est toujours nécessaire lorsque le patron ne peut pas prêter serment sur le droit de la propriété » (comme dans le cas actuel). Or, comme je ne puis pas envoyer mes prises pour être mises en adjudication, je dois, par nécessité, condamner dans tous les cas où « d'autres preuves » sont nécessaires, puisque la supposition de « nouvelles preuves » provient de la présomption que la neutralité du chargement n'est pas suffisamment établie; donc, comme la neutralité de la propriété ne résultait pas pleinement de la teneur des papiers du bâtiment et de la déposition du patron, j'avais le droit d'agir sur la présomption d'une propriété ennemie.

A minuit; le *Lafayette* n'offrait plus qu'une faible

clarté dans le lointain; mais cet événement forma un sujet de discussion pour les deux jours suivants, surtout lorsque, d'après les journaux trouvés à bord, on put s'assurer que la nouvelle des prises faites sur les bancs de Terre-Neuve était déjà parvenue aux Etats-Unis et que les croiseurs Yankees devaient être naturellement en pleine poursuite contre nous.

Toutefois, le 26 Octobre remplit l'équipage de l'*Alabama* d'une ardeur nouvelle. Le temps était devenu d'une splendide clarté, le vent qui soufflait de l'Est était léger et le navire glissait doucement et rapidement avec les bonnettes dehors sur la longue et douce houle qui seule restait pour raconter les violents coups de vent de la dernière quinzaine. Chacun jouissait de ce changement soudain; la sévère discipline du bâtiment de guerre fut même pendant un moment relâchée dans une certaine mesure; les officiers et les hommes de l'équipage s'abandonnaient au plaisir complet de cette période de soleil et de tranquillité qui leur venait après un long intervalle de ténèbres et d'orages. Seul, le matelot de quart, monté sur les vergues des hunes de misaine, parcourait encore l'horizon avec autant d'ardeur que jamais et restait à la recherche des prises. A midi, sa vigilance fut récompensée par l'apparition d'une voile à bâbord; en un moment tout fut de nouveau tumulte et agitation à bord. Aussi rapidement qu'il est possible de le dire, « les cerfs-volants » furent serrés, les vergues brassées, et le navire partit en chasse sous une forte bouline.

Mais l'étranger se trouvait en ce moment tout à fait dans la direction du vent et était éloigné de quatre ou cinq milles. L'*Alabama* volait à travers les ondes en faisant rejaillir l'écume par-dessus son avant effilé; il se mettait à l'œuvre comme s'il eût connu d'avance l'ouvrage qu'il avait à faire; il était ardent à la poursuite. Mais la

voile étrangère allait presque aussi vite, si ce n'est aussi vite, que lui, et sa position aussi éloignée dans la direction du vent lui donnait un immense avantage. Le jour aussi approchait de sa fin et le ciel commençait à se couvrir de certains nuages qui donnaient tous les signes d'une nuit sombre, peut-être même orageuse. Si le vaisseau poursuivi pouvait seulement soutenir sa marche jusqu'à la nuit il était sauvé; déjà les espérances d'une nouvelle prise commençaient à s'évanouir, et les ardents spéculateurs qui se tenaient sur le gaillard d'avant attendaient l'ordre d'échanger la barre et d'abandonner la chasse.

Sur le gaillard d'arrière aussi, l'idée que cette chasse était sans espoir gagnait tous les esprits. On disait que ce n'était pas la peine de tenir plus longtemps le navire hors de sa direction. Mais l'*Alabama* ne devait pas laisser s'échapper une seule chance de prise; et, avant d'abandonner tout à fait la poursuite, il fut décidé qu'on essayerait d'abord l'effet d'un ou deux coups de canon dans la voilure de l'étranger. Un faible cri d'applaudissement rapidement réprimé par la voix des officiers s'éleva parmi l'équipage ardent qui se tenait sur le gaillard d'avant. lorsque le premier canon à pivot fut dégagé et chargé, et lorsqu'une minute après le brillant éclair, accompagné de son jet de blanche fumée, s'élança de l'avant du croiseur; alors la bruyante détonation d'un calibre de 32 fit retentir le commandement de mettre en panne.

Il y eut un moment d'attente pendant lequel tout le monde retint son souffle, et il s'éleva un second murmure d'applaudissement lorsqu'on vit les voiles de l'étranger frémir un instant dans le vent; le vaisseau pourchassé était effrayé; il arriva au vent et se tint immobile avec les Etoiles et les Rayures qui flottaient à son sommet. Après une heure de course, l'*Alabama* était bord à bord avec

l'étranger et avait pris formelle possession du schooner des Etats-Unis le *Crenshaw*, allant de New-York à Glasgow, et depuis trois jours en mer.

Alors commença une nouvelle recherche sur la nature du chargement. Des notes furent encore une fois prises avec soin, de peur qu'une propriété neutre *bonâ fide* ne fût comprise dans le sort qui devait arriver à la capture ennemie. Enfin le cas fut décidé contre le vaisseau et le chargement; en conséquence, tous les deux furent livrés aux flammes; la déclaration suivante fut faite par le Capitaine Semmes sur les divers chefs qui motivèrent sa décision : —

AFFAIRE DU SCHOONER LE CRENSHAW.

Ce vaisseau a été pris sous le pavillon de l'Amérique du Nord; il avait à bord un registre Américain; — il n'y a rien à débattre à propos du vaisseau. On a essayé de couvrir le chargement, mais sans obtenir de succès. Les expéditeurs sont: Francis Macdonald et C^o de la ville de New-York; et M. James Hutchison, également de New-York, a déposé devant le consul Anglais que les marchandises spécifiées sur les bulletins, qui sont joints au chargement, avaient été chargées à bord du schooner *Crenshaw* pour le compte de sujets de S. M. Britannique, et que lesdites marchandises étaient entièrement, et *bona fide*, la propriété de sujets Anglais. Aucun sujet Anglais n'est nommé dans la déposition, et par conséquent une personne étrangère est désignée pour réclamer sous ce couvert. De plus, même en admettant que les marchandises aient été achetées au compte de personnes Anglaises, l'expéditeur ne s'est pas dessaisi de la possession d'une convention propre sous un bulletin convenable de chargement. La propriété est souscrite à l'ordre de l'expéditeur, ce qui la laisse entièrement en son pouvoir; et ayant quitté le port de New-York comme étant sa propriété, le titre ne peut être changé, tandis que la propriété est *in transitu*.

Quant au premier point — relatif à l'omission faite de désigner quelque propriétaire Anglais de la propriété — voyez

3° Phillimore 596, il y est dit : — « Si les papiers et le chargement d'un navire, dans un voyage d'un port ennemi, sont inscrits pour compte neutre, c'est une manière si générale qu'elle ne désigne aucune destination, et, sous une pareille désignation, personne ne peut dire que le chargement lui appartient, ni se donner droit à sa possession comme étant sa propriété, etc. »

Et quant au second point relatif à l'omission faite par l'expéditeur, de se dessaisir du titre et du pouvoir de la propriété par un bulletin en règle de chargement — voyez 3° Phillimore 602-12, comme suit, savoir : « Dans les chargements ordinaires de marchandises qui ne sont pas réglés par les principes précédents, la question d'intérêt de la propriété roule sur des circonstances et des distinctions minutieuses, le principe général étant que, si elles partent pour le compte de l'expéditeur ou sont soumises à son ordre ou pouvoir, la propriété n'est pas changée *in transitu*, etc. »

Lundi 27 Octobre. — Un autre coup de vent! Dans le milieu du quart de la nuit dernière, le baromètre a commencé à descendre, et de 3 cette après-midi il était tombé à 29.33, où il est resté stationnaire pendant un moment; puis il a recommencé à s'élever lentement, et il était à 29.45 à 8 h. du soir. Le vent a commencé à souffler vivement du Sud et s'est élevé graduellement vers l'Ouest; le baromètre est monté lorsque le vent est arrivé à peu près à O.-S.-O. Pendant la première partie du coup de vent, nous avons eu un temps très-épais et de fortes rafales de pluie qui s'éclaircirent vers la tombée de la nuit avec le vent de O.-S.-O.

Au milieu d'une forte rafale de vent et de pluie, et avec une grosse mer, nous aperçûmes un brick qui était bord à bord avec nous dans nos propres eaux; mais, comme nous étions en bordées inverses, nous augmentâmes bien-

tôt la distance qui nous séparait l'un de l'autre. Alors nous mîmes en panne sous les voiles de hune, dont les ris étaient pris dans l'amure de tribord. Arrivés à un degré environ au Sud du Banc de Saint Georges, nous jetâmes la sonde à 7 h. du soir, sans fond à quatre-vingt-cinq brasses. Lat. 39.47 N.; longit. 68.06 O., un peu plus de deux cents milles de New-York.

Mardi 28 Octobre. — Temps nuageux, vent léger venant du Nord et tirant vers l'Est. La mer est grosse par suite des effets du coup de vent d'hier; elle continue toute la journée à nous rouler et à nous ballotter; elle inonde continuellement le pont. Dans le quart du matin nous avons aperçu un brick qui s'en allait vers le Sud. Comme il était à distance et marchait dans une mauvaise direction nous ne l'avons pas poursuivi. Bientôt après on signala vers l'Ouest un autre navire qui se tenait dans notre direction. Le Capitaine ordonna de marcher pour aller vent debout contre lui, et à 11 h. du matin, après l'avoir approché à une distance d'un demi-mille, nous hissâmes le pavillon bleu Anglais. Le navire étranger faisant voir les couleurs des Etats-Unis, nous déployâmes les nôtres et le mîmes en panne avec un coup de canon. Nous amenâmes le patron à bord avec ses papiers. Puis, trouvant le chargement condamnable, nous fîmes venir l'équipage à bord, mîmes le feu au navire, et continuâmes notre course.

La prise était la barque *Lauretta*, de Boston, partie de New-York pour Madère et la Méditerranée. Nous avons reçu les journaux jusqu'au 24. La nouvelle de nos prises (jusqu'au *Brilliant*) paraît avoir fait naître de grandes appréhensions pour la sûreté du commerce de New-York.

AFFAIRE DE LA LAURETTA.

Ce vaisseau étant sous pavillon Américain et portant un registre Américain, aucune discussion ne s'élève sur le navire. Il y a deux expéditeurs du chargement, MM. Chamberlain, Phelps et C^o, et M. H. J. Burden, tous les deux de la ville de New-York. Chamberlain, Phelps et C^o expédient 1,424 barils de farine et une masse de douves de tonneaux pour être remis à Gibraltar ou à Messine, à leur propre ordre, et 225 barils de clous pour être déposés à Messine, à Mariano Castarelli. Le bulletin de chargement pour la farine et les douves porte l'inscription suivante, au sujet de laquelle on a prêté serment devant notaire : « État, Ville, et Comté de New-York ; Louis Contencin ayant prêté fidèlement serment, dit être commis de Chamberlain, Phelps et C^o..... » Et dans le bulletin de chargement, cette partie est la propriété de sujets du Roi d'Italie. Ce certificat n'est d'aucune valeur ni d'aucun effet, à cause de sa généralité ; il ne désigne personne comme propriétaire de la marchandise, et personne ne pourrait la réclamer d'après ce certificat. Voyez 3^o Phillimore 596. Plus loin la propriété est souscrite à l'ordre de l'expéditeur. C'est pourquoi le titre lui reste et ne peut être changé *in transitu*. Voyez 3^o Phillimore 610-12. La destination éventuelle de cette propriété montre aussi que c'était une propriété en marché. Elle devait être remise à Gibraltar ou à Messine, comme l'expéditeur pourrait le décider — probablement d'après avis par steamer, avant que le navire eût atteint sa destination. Il devait s'arrêter, comme nous l'avons vu, à Madère, ce qui devait donner amplement le temps de se décider.

Le bulletin de chargement des 225 barils de clous a une suscription semblable ; seulement on a ajouté que la propriété appartient à des sujets du Roi d'Italie. On n'a pas prêté serment que ce bien appartint à Castarelli, le consignataire, et, autant que cela paraît, Castarelli est l'agent de l'expéditeur ; il doit recevoir cette consignation pour le compte de l'autre. Toutefois, malgré une consignation en bonne règle par un navire ennemi envers un neutre, la propriété est propriété de l'ennemi, à

moins que le contraire ne soit démontré. La consignation seule ne prouve pas que la propriété est reportée sur Castarelli, et le certificat ne l'indique pas comme étant le propriétaire. Castarelli pouvait demander la possession des marchandises d'après la consignation; mais il ne pouvait en revendiquer la possession comme sa propriété d'après le certificat. Aucune évidence ne montre donc qu'il n'est pas tout simplement l'agent de l'expéditeur. Ce qui rend cette considération encore plus claire, c'est que si les marchandises avaient réellement appartenu à Castarelli, ce point aurait été déclaré dans le certificat. Pourquoi dire que les marchandises appartenaient à des « sujets du Roi d'Italie, » si le consignataire était le véritable propriétaire?

Les biens expédiés par H. J. Burden consistent en 998 balles de farine et 290 boîtes de harengs et sont consignés à Charles B. Blandy Esq., à Funchal, Madère. Le chargement fait par J. H. Burden fut ainsi déclaré par-devant le consul Anglais à New-York : « Que la majeure partie des marchandises spécifiées dans le bulletin de chargement y joint était expédiée par H. J. Burden sur la barque la *Lauretta* pour et sur le compte de H. J. Burden, sujet de S. M. Britannique. » Or, Burden peut être un très-bon sujet de S. M. Britannique, mais il s'inscrit comme habitant le n° 42 de Beaver Street à New-York, et il semble perdre de vue le fait que son domicile étant établi dans le but de faire le commerce en pays ennemi, il devient un ennemi, *quoad* toutes les affaires qu'il a dans ce pays. De plus, si M. H. J. Burden, l'expéditeur, n'est pas la même personne que H. J. Burden pour lequel les biens sont réclamés, alors il n'y a rien dans les papiers qui démontre que les biens reviennent à ce dernier, puisqu'il est prouvé que le consignataire Charley H. Blandy, Esq., est son agent. La présomption en l'absence de preuves est que le consignataire est l'agent de l'expéditeur.

*Mercredi 29 Octobre ****.* — A 10 h. du matin, en panne; ensuite nous avons mis le navire sous vapeur, chassé et rejoint une barque Hollandaise; vers la nuit nous avons atteint le brigantin des Etats-Unis *Baron de Cus-*

tine, venant de Bangor, avec des bois d'écarrissage pour Cardenas. Le navire étant vieux et de peu de valeur, je le relâchai sans condition de rachat et le convertis en bâtiment parlementaire; j'envoyai à son bord quarante-cinq prisonniers, les équipages des trois derniers vaisseaux incendiés.

CHAPITRE XVIII.

Désappointement — Dérouté — Le *Levi Starburck* — Légumes frais — Nouvelles — L'autre côté de l'affaire — Bonté récompensée — Le *T. B. Wales* — Une famille — Volontaires — Vaisseau de guerre bien construit.

Le mois d'Octobre qui venait de commencer continuait à nous amener un temps rude et orageux. L'*Alabama* était encore à deux cents milles de New-York, et il parut qu'il était nécessaire de faire un changement dans ses plans. Depuis qu'il était parti pour sa croisière aventureuse, le Capitaine Semmes avait toujours eu l'intention de faire son apparition devant ce port qui est bien le plus important de tous ceux que possède l'ennemi; s'il n'était pas assez fort pour menacer positivement la place elle-même, il voulait cependant faire quelques prises en vue de la principale ville du Nord. C'est pourquoi ce fut pour lui un singulier désappointement de se voir joué par une succession continuelle de vents hostiles et de courants contraires : les brillants succès qu'il avait eus jusqu'alors, puisqu'il avait capturé vingt et un vaisseaux et détruit des marchandises pour un million de dollars, semblaient même pouvoir à peine compenser l'échec de son projet favori.

Toutefois, il devint bientôt évident que le projet de faire

une apparition devant New-York devait être abandonné pour le moment, et, le 50 Octobre, le mécanicien en chef fut consulté sur la quantité de charbon qui restait dans les soutes. La réponse fut mauvaise. Il ne restait plus de combustible que pour quatre jours ; il était clair que si le navire se fût trouvé plus près qu'il ne l'était de l'endroit désigné, cette petite quantité de charbon n'aurait été qu'un faible secours pour oser s'aventurer dans une entreprise si dangereuse. Le projet fut donc abandonné avec répugnance, les feux réduits, le propulseur relevé de nouveau, et le navire marcha sous voile vers le Sud-Est pour faire du charbon.

L'*Alabama* était alors en dehors de la route des navires de commerce, et pendant quelque temps il découvrit à peine une voile. Le 2 Novembre, cependant, amena une nouvelle prise ; c'était le *Levi Starbuck*, parti depuis cinq jours de New Bedford pour la pêche à la baleine et allant vers le Pacifique, où il devait rester trente mois. Comme tous les baleiniers, il portait un équipage plus nombreux que les autres bâtiments d'un égal tonnage, et vingt-neuf prisonniers furent transférés sur l'*Alabama*. En s'engageant dans une croisière aussi longue, il s'était parfaitement approvisionné de tout le nécessaire, et le vainqueur put prendre à son bord différents objets dont il commençait en quelque sorte à manquer complètement, après le gros temps qu'il avait éprouvé.

Parmi les dépouilles du *Levi Starbuck*, une superbe collection de choux et de raves, tout fraîchement emportés de leur sol natal, constitua une trouvaille des plus estimées ! En vérité, ils étaient pour nous d'une valeur sans pareille. L'*Alabama* avait passé soixante-dix jours en mer, et, pendant presque toute cette période, son équipage avait vécu entièrement de provisions salées. Jusqu'alors, heureusement, ce régime n'avait produit aucun

mauvais effet; mais les légumes frais vinrent de la façon la plus heureuse éloigner tous les dangers du scorbut, ce fléau de l'existence du marin, auquel les provisions salées nous auraient exposés si nous y avions été condamnés plus longtemps.

En vérité, si l'on ne savait pas combien le changement de régime est nécessaire pour la santé de l'équipage d'un navire, on aurait trouvé assez plaisante la joie avec laquelle des hommes qui, pendant les six derniers mois, avaient détruit presque journellement, et pour des millions, des biens de toute nature et des chargements de la plus grande valeur, saluaient maintenant un sac ou deux de raves, et quelques modestes feuilles de choux. Mais l'abstinence a de singulières vertus; et, pour enseigner la véritable valeur des bonnes choses de cette vie, il y a peu de recettes plus effectives qu'un voyage de quelques mois sur le gaillard d'avant d'un vaisseau de guerre en croisière.

Outre les choux et les raves qui arrivaient si à point, d'autres dépouilles du *Levi Starbuck* contribuèrent encore à la distraction des hommes du navire. Le navire Fédéral était approvisionné de journaux qui passèrent vivement de main en main, et dans le carré des officiers et dans la chambre des matelots; ils apportèrent un changement agréable dans nos sujets de discussion qui avaient été épuisés et usés pendant tous ces tristes jours et toutes ces nuits orageuses remplies d'aventures et d'accidents. Les journaux du *Starbuck* donnaient des nouvelles du pays Yankee jusqu'au 28 Octobre, et l'article le moins important ne fut certainement pas celui qui parlait de l'agitation causée parmi l'ennemi par la petite embarcation dont les officiers plaisantaient alors gaiement sur la consternation que leur navire avait fait naître et sur les mesures énergiques qui devaient être prises pour le détruire.

Ce n'était certes pas un amusement à dédaigner de lire les paroles pleines de colère des journaux Yankees, et les rapports étrangement exagérés des déprédations du terrible « pirate » Confédéré. Il était quelquefois difficile de reconnaître les événements dont ils parlaient sous les magnifiques embellissements qu'on y avait ajoutés en les rédigeant. Quelquefois aussi, une exclamation de dégoût échappait à quelque officier, plus excité ou moins philosophe que ses camarades, lorsque, la tête à moitié enlevée dans une large feuille mal imprimée et sentant mauvais, il lisait tout haut, pour l'édification des hommes de l'équipage, les injures dont on accablait le navire et les officiers, ou les paragraphes qui dénonçaient la barbarie avec laquelle nos malheureux prisonniers étaient traités pendant leur séjour à bord. Parmi les individus qui montraient ainsi leur véritable nature en insultant et dénigrant des hommes qui, quoique ennemis, s'étaient efforcés, tandis qu'ils les avaient en leur pouvoir, d'alléger autant qu'il leur était possible les duretés inévitables de la captivité, nous signalerons le patron du *Brilliant* ; il obtint un prix d'honneur qui n'a rien d'enviable ; avec quels grossiers mensonges il payait ses vainqueurs de leur bonté ! Aussi plus d'une fois, dans le carré des officiers et dans la Sainte Barbe de l'*Alabama*, on jura que si ce monsieur retombait entre nos mains, on aurait la sagesse de ne plus dépenser de la politesse envers quelqu'un qui savait si peu l'apprécier.

L'affaire du *Levi Starbuck* fut réglée d'après la manière habituelle, et l'*Alabama* marcha de nouveau sous voiles ; le 5 Novembre, on doubla Bermude, « le séjour paisible, » mais à une trop grande distance pour voir la terre.

Samedi 8 Novembre. — **** Vers le milieu de la veillée, on signala une voile — un schooner qui se tenait au Sud. En haut tout le monde pour virer lof sur lof.

(1 h. 30 du matin), et nous donnâmes la chasse. Au point du jour, lorsque le navire poursuivi était à cinq milles à la proue sous le vent, nous aperçûmes un bâtiment qui se tenait au Nord-Est. Nous abandonnâmes la chasse du schooner pour nous mettre à la poursuite du navire. A 10 heures du matin, cette nouvelle proie était à un mille de nous ; elle arbora les couleurs des Etats-Unis, et alors nous la mîmes en panne avec un coup de canon et un changement de pavillon ; nous envoyâmes un canot et nous amenâmes le patron à bord. C'était le vaisseau *T. B. Wales*, de Boston, venant de Calcutta pour Boston. Comme il n'y avait aucune revendication de propriété neutre parmi les papiers, et comme le patron n'avait aucune connaissance à ce sujet, si ce n'est que la graine de lin appartient au propriétaire du bâtiment, nous condamnâmes et le navire et la cargaison. Une grande partie du chargement était consignée aux Frères Baring, de Boston ; parmi les biens à leur adresse se trouvaient 1,704 sacs de salpêtre — contrebande de guerre qui aurait condamné tout le bien des Barings, quand même la preuve de la propriété eût été trouvée à bord, ce qui n'était pas le cas.

Nous sommes embarrassés de deux femmes et de quelques enfants ; car le patron avait sa femme avec lui, et un passager, qui se trouvait sur le navire, était aussi accompagné de son épouse. Je les placerai sur le carré des officiers, car j'ai deux chambres d'apparat préparées pour elles. Pauvres femmes ! Elles souffrent pour les fautes de leurs méchants compatriotes qui soutiennent une guerre meurtrière contre nous ! * * * * *

A la nuit, une voile fut signalée par le matelot de quart, et un feu apparut bientôt dans le lointain, mais nous ne parvînmes pas à prendre le navire. Enfin, après avoir transporté les prisonniers de la prise à bord et enlevé la

grande vergue du navire ennemi pour remplacer la nôtre, qui a été emportée pendant l'ouragan du 16 du mois dernier, nous incendiâmes la prise et nous continuâmes notre course. Neuf hommes de l'équipage de ce vaisseau s'engagèrent comme volontaires, et furent embarqués comme faisant partie de notre propre équipage — acquisition d'une plus grande valeur que la prise elle-même.

Dimanche 9 Novembre. — Mon ménage ressemble tout à fait à une famille, grâce à la présence des femmes et au joyeux babil des enfants. Nous avons eu un Dimanche tranquille, rien ne s'est montré en mer.

Pendant quelque temps, à partir de cette époque, les jours calmes furent les plus nombreux. L'*Alabama* était alors dans la région des vents alizés, mais il se passa du temps avant qu'ils n'aient bien pris. Du 9 Novembre, en lat. 27°52 N., long. 58°24 O., au 15 Novembre, en lat. 21° N., long. 57°49 O., le vent continua d'être léger et variable, soufflant même quelquefois, pendant plusieurs heures, directement du Sud. Le 15 Novembre, le mousson du N.-E. paraît s'être bien établi, et, depuis cette époque, le beau temps et des brises favorables furent à l'ordre du jour.

Dimanche 16 Novembre. — Magnifique temps clair, avec un mousson modéré venant du S.-E. Les vêtements en laine deviennent insupportables. A 11 h. du matin, nous avons réuni l'équipage et inspecté le navire. Dimanche tranquille; rien en vue; notre vaisseau commence à avoir tout à fait l'air d'un bâtiment de guerre; sa batterie est disposée dans le plus bel ordre; ses ponts sont propres, son extérieur est fraîchement peint, ses mâts sont grattés, etc., etc., et l'équipage est bien discipliné. Jusqu'à présent, je n'ai jamais vu un équipage

mieux disposé ni ayant plus d'ordre. Tous les hommes sont bien entrés dans la bonne voie.

Lundi 17 Novembre. — **** Nous courons au-devant du vent avec les bonnettes de chaque côté. A 2 h. de relevée, nous passons l'île de la Dominique à un demi-point de l'avant à tribord.

CHAPITRE XIX.

La Martinique — Nouvelles du pays — Salutations amicales — Mutinerie — L'ordre est rétabli — Le *San Jacinto* — Infraction à la neutralité du port — Promptes mesures — Attente — Prêt au combat — Succès — On ferme une écurie vide — Tentation — La *Clara L. Sparks* — Radoub — Une cour martiale — Acquiescement.

Le 18 Novembre amena de nouveau le Capitaine Semmes en vue de la Martinique, qu'il avait visitée avec le *Sumter* juste douze mois auparavant. On dirigea le navire vers la pointe Nord de l'île à environ 4 h. du matin. L'hélice fut abaissée et la vapeur s'éleva; le jour commençait à poindre lorsque l'équipage de l'*Alabama* commença à virer de bord. A 10 h. du matin, on doubla Saint Pierre et on jeta l'ancre dans le port de Fort de France.

L'*Alabama* retrouva là son fidèle compagnon l'*Agrippine*, dont il s'était séparé à Terceire le 24 Août. En quittant ce port, ce navire était retourné à toute vitesse à Cardiff, d'où il avait de nouveau fait voile pour le rendez-vous donné à la Martinique. Il était alors tout prêt à reprendre la mer, et avait fait préparer une nouvelle provision de charbon pour l'*Alabama*, car il attendait son arrivée depuis huit jours. Outre cette provision de charbon bien nécessaire, l'*Agrippine* apportait un petit courrier pour les officiers de l'*Alabama*, qui reçurent ainsi des

nouvelles de leurs amis du pays ; c'était la première fois depuis plus de trois mois.

L'ancre ne fut pas plutôt jetée, qu'un lieutenant fut envoyée à terre pour faire, selon l'usage, la visite de cérémonie au Gouverneur. Cet officier était porteur d'une lettre qui informait Son Excellence de l'arrivée du steamer Confédéré l'*Alabama* dans les eaux Françaises. Quelques heures après, on rapporta une réponse courtoise qui accordait à l'*Alabama* l'hospitalité du port. Des officiers de santé visitèrent le bâtiment, et on prit des arrangements pour faire établir un fonds de provisions fraîches et d'autres articles qui étaient nécessaires après cette longue croisière. Les politesses que reçut l'*Alabama* ne furent pas limitées aux seules autorités de la ville ; presque tout le monde nous prodiguait des saluts enthousiastes : les divers cercles furent mis à notre disposition, et des invitations sans nombre nous arrivèrent de tous côtés.

Il aurait peut-être mieux valu pour la discipline de l'*Alabama* que l'accueil fait à son équipage eût été, en quelque sorte, moins cordial. Fatigués de leur longue détention et poussés, comme le marin semble toujours l'être en arrivant dans le port, à faire une « bonne bamboche, » beaucoup de ces hommes succombèrent aux douceurs de l'hospitalité des estimables habitants de l'île. Toutefois ce résultat fut surtout facilité par les efforts du déserteur Forrest. Cet homme avait sans doute le dessein bien arrêté de fomenter une révolte à bord, et, avec ce projet en tête, il fit en sorte de se glisser pardessus le bord sans être aperçu ; il nagea vers un canot et revint à bord avec une grande quantité de spiritueux, qu'il distribua sur le gaillard d'avant. Il en résulta un désordre qui prit un aspect sérieux et qui, sans l'énergie et la promptitude des moyens employés pour le faire

cesser, aurait pu avoir des résultats très-embarrassants.

Le capitaine de l'*Alabama*, cependant, n'était pas homme à se laisser intimider ou à se laisser surprendre. Aussitôt que le désordre lui fut rapporté, les tambours battirent aux champs et la partie sobre de l'équipage fut de suite commandée pour s'emparer des émeutiers. Mis aux fers doubles et inondés, d'une façon suffisante, avec des baquets d'eau froide que leurs camarades leur jetaient sur la tête en riant, les malheureux révoltés reprirent bientôt leur bon sens et l'ordre fut rétabli. Le meneur Forrest fût alors hissé dans le gréement d'artimon pendant plus de deux heures et demie pour y attendre la punition de son crime.

Le jour suivant amena une nouvelle apparition d'Etoiles et de Rayures; mais, cette fois, ce drapeau flottait au mât d'artimon d'un steamer fortement armé, qui parut de bonne heure dans la matinée et se tint à bâbord. L'*Alabama* fut de suite préparé pour l'action; et, comme mesure de précaution, ses fonds furent envoyés à terre; car on ne savait pas ce qui résulterait de l'engagement qui allait avoir lieu, selon toute probabilité. Cependant la lutte ne put être engagée. Les négociants, croyant évidemment que le Capitaine Semmes était à leur merci et devait payer trois fois les intérêts pour se dessaisir de son trésor, refusèrent de faire quoi que ce soit à un taux plus bas que cinq pour cent. L'officier qui avait été envoyé à terre ne voulut pas signer ce contrat et l'argent fut rapporté à bord. Cette aventure fut heureuse; car, lorsque la véritable nature du vaisseau étranger put être établie, on reconnut que c'était le vapeur des Etats-Unis *San Jacinto*, de quatorze canons, savoir : douze pièces de 38 et deux canons de 11 pouces d'épaisseur; il était, par conséquent, trop fort pour que l'*Alabama* pût se hasarder à tenter une attaque contre lui. Cette

remarque venait seulement d'être faite lorsque les négociants apparurent apportant une réduction dans leurs prix pour prendre soin du trésor Confédéré; mais le moment de chance avait disparu, et ils furent forcés de s'en retourner les mains vides comme ils étaient venus. Sur ces entrefaites, les autorités de l'île s'étaient mises à l'œuvre pour empêcher toute violation de la neutralité dans leur port. Un canot fut envoyé au *San Jacinto* avec l'ordre ou de venir à l'ancre; et, dans ce cas, il devait rester dans le port vingt-quatre heures après le départ de l'*Alabama*; ou de reprendre la mer et de croiser au delà de la limite de la ligne maritime du port. Le Capitaine des Etats-Unis préféra la seconde condition. Alors le *San Jacinto* mit sa barre à bâbord, tourna lentement et se porta à la distance désignée du rivage. Arrivé là, il manœuvra lentement en arrière et en avant dans l'espérance d'arrêter son petit ennemi, si celui-ci se hasardait à quitter son mouillage.

Pendant que le croiseur des Etats-Unis se soumettait ainsi aux ordres du Gouverneur, la canonnière Française *Fata* avait reçu des instructions pour faire vapeur; elle quitta bientôt son poste, prit position à côté de l'*Alabama*, et se déclara prête à accorder ses services pour les pourparlers qui pourraient s'engager entre les deux vaisseaux ennemis. Son capitaine et ses officiers offraient amicalement leur aide et indiquaient, sur la carte marine, les meilleurs moyens d'échapper au steamer Fédéral, dont la supériorité en grandeur et en poids mit fin à toute idée d'attaque, quoiqu'il se trouvât encore des hommes sur l'*Alabama* qui ne pouvaient abandonner l'espérance qu'en sortant du port il serait très-facile de l'attaquer.

Cependant la vigilance des autorités qui avaient défendu toute espèce de communication entre le *San Jacinto* et le rivage ne pût empêcher le Yankee d'établir un

système de signaux par lesquels il pouvait être informé de tous les mouvements du steamer Confédéré qu'il considérait, sans aucun doute, comme sa proie. Deux de ses canots, on le découvrit plus tard, étaient placés en observation pendant la nuit, et le croiseur s'était mis en rapport avec le patron du navire Yankee qui se trouvait dans le port et qui devait donner le signal du départ de l'*Alabama*.

A la brune, les préparatifs du Capitaine Semmes furent terminés. Les fonds que les négociants de la Martinique avaient laissé glisser entre leurs doigts trop entr'ouverts furent envoyés en sûreté à Liverpool. Les provisions nécessaires étaient à bord. Le pont était préparé pour l'action ; toutes les lumières étaient soigneusement éteintes ; chaque homme se tenait à son poste ; alors l'*Alabama* quitta tranquillement son mouillage et fit vapeur avec grande prudence à travers le port en se dirigeant vers la pleine mer.

Il y eut un moment de grande anxiété lorsque l'*Alabama* glissa silencieusement, au milieu des eaux du port, en se rapprochant à chaque instant de son puissant ennemi. Celui-ci, lorsque l'obscurité lui avait dérobé la vue du navire Confédéré, s'était placé au milieu même de l'entrée du port et surveillait ardemment la proie désirée. Bientôt l'*Alabama* reconnut que ses mouvements étaient suivis par les espions de l'ennemi, et une série de signaux partis du vaisseau Yankee qu'il avait laissé à l'ancre avait évidemment pour but d'avertir le *San Jacinto* de la tentative d'évasion. A chaque instant on s'attendait à voir l'éclair d'une décharge, à entendre le rauque mugissement d'un coup de canon ; les canonniers se tenaient à leurs pièces toutes chargées et toutes prêtes à répondre vivement. Pas un mot ne fut prononcé sur le pont rempli cependant d'hommes et d'officiers ; le silence était si profond

que les battements de l'hélice de l'*Alabama* qui tournait lentement dans l'eau semblaient résonner aux oreilles comme le bruit du tonnerre. Mais les minutes s'écoulèrent et la bordée attendue ne vint jamais. Les yeux attentifs des vigies ne pouvaient distinguer aucun mouvement du *San Jacinto*. Ou il s'était trompé sur les signaux de ses alliés qui restaient à terre, ou, par une étrange fatalité, ces signaux lui avaient complètement échappé : l'*Alabama* continua sa course sans être inquiété, et, à 8 h. 20, moins d'une heure après son départ, il se considéra comme tout à fait hors de danger.

Les canons furent alors rentrés et amarrés; l'ordre fut donné aux mécaniciens d'activer les feux et de donner pleine vapeur; les hommes furent appelés au sifflet, et l'*Alabama*, rompant le silence dans lequel il s'était enveloppé à l'arrière et à l'avant pendant une heure, partit joyeusement sur les vagues bouillonnantes, dans la direction de l'île de Blanquilla, à raison de quatorze nœuds à l'heure. On apprit, par la suite, que, malgré toute sa vigilance et tous ses signaux préparés d'avance, le *San Jacinto* avait complètement ignoré la fuite de son agile ennemi; il resta positivement quatre jours et quatre nuits à monter soigneusement la garde devant l'écurie d'où le coursier s'était enfui.

Le matin du 21 Novembre trouva l'*Alabama* en vue des Hermanas, et à 1 h. 10 du soir, nous arrivâmes en vue de l'île de Blanquilla, lieu du rendez-vous donné à l'*Agripine*. Déjà vers 9 h. du matin on avait aperçu à bâbord ce petit navire qui courait à toute vitesse vers l'ancre désigné. Les deux vaisseaux arrivèrent dans le courant de l'après-midi; l'*Alabama*, qui était beaucoup plus rapide que son transport, fut le premier à jeter l'ancre, et l'*Agripine* aborda quelques instants après.

Comme les deux vaisseaux s'approchaient du rivage, ils

découvrirent un schooner qui était à l'ancre dans la petite baie, et qui, à l'approche des étrangers, hissa les Etoiles et les Rayures. Surpris par un canot envoyé de l'*Alabama*, il montra qu'il était le schooner baleinier des Etats-Unis *Clara L. Sparks*, de Provincetown; grands furent et le chagrin et l'étonnement du malheureux patron, lorsqu'il aperçut le drapeau blanc de la Confédération flottant au mât du nouveau venu.

Nous étions fortement tentés de nous en emparer et de le livrer aux flammes, mais le Capitaine Semmes voulait sérieusement éviter tout chef possible de plainte en ce qui concernait une atteinte au droit des neutres. Il arriva heureusement pour le *Clara Sparks* que l'on aperçut quelques pâtres de Venezuela qui menaient une misérable existence dans l'île aride devant laquelle il était à l'ancre; alors, s'emparer du vaisseau dans ces circonstances, aurait pu probablement être regardé comme une violation des privilèges de la neutralité. Il fut donc décidé que l'on n'inquiéterait pas le navire; et son patron fut informé, à son grand soulagement et à sa grande joie, qu'aussitôt que les affaires de l'*Alabama* seraient terminées, il serait libre de continuer sa route. Pendant ce temps, néanmoins, il était absolument nécessaire de ne pas le laisser partir, car il aurait pu récompenser la générosité de ses vainqueurs en informant leurs ennemis de l'endroit où ils se trouvaient. Des ordres furent donc donnés pour que le patron et le second du schooner montassent tous les soirs à bord de l'*Alabama*, et y restassent jusqu'au matin; pendant le jour il leur était permis de retourner à bord, et de reprendre leurs affaires.

Le Samedi 27 Novembre, à 8 h. du matin, commença le transbordement du charbon; les hommes travaillèrent en groupes, et se relevèrent toutes les deux heures; à la nuit, environ soixante-dix tonnes étaient déjà chargées à bord.

Le vent était assez fort pour soulever légèrement la mer et il faisait frotter assez fortement les deux bâtiments l'un contre l'autre, car ils s'étaient placés bord à bord pour le transbordement du charbon. Mais, malgré la brise, la journée était si chaude qu'elle empêcha le Capitaine Semmes de retourner à terre, quoiqu'il eut bien envie, après une détention à bord de plus de trois mois, de poser le pied sur la terre ferme. Plusieurs des autres officiers, cependant, visitèrent l'île qu'ils trouvèrent assez aride; les trois pâtres qui formaient toute la population du pays soutenaient leur existence en élevant quelques chèvres. Ils devaient réellement mener une vie de privations, car l'île produisait à peine les moindres choses; les sources y étaient extrêmement faibles et leur eau si saumâtre qu'elle était à peine propre à l'usage de l'homme.

Quoique ce soit aujourd'hui Dimanche — écrivit le lendemain le Capitaine Semmes dans son journal — je ne considère pas comme une violation des devoirs Chrétiens de continuer à faire le charbon, car nous sommes exposés à être surpris à chaque instant et à voir nos projets déjoués.

L'équipage de l'*Alabama* pensait également ainsi. Il travailla gaiement tout le jour, et le chargement fut terminé à 11 h. 30 du matin le Lundi. L'*Alabama* avait alors à bord environ 285 tonnes de charbon, car l'*Agrippine* lui en avait fourni à peu près 200 tonnes. En estimant sa consommation à seize tonnes par jour, et cette quantité devait lui donner une force modérée de vapeur, il avait donc dans ses soutes du combustible pour dix-huit jours environ.

Cet important ouvrage terminé, la première chose à faire fut de descendre la grande vergue et de la remplacer par celle que l'on avait prise au bâtiment *T. B. Wales*. Ce travail occupa la plus grande partie du 25, et le Capitaine

Semmes ordonna alors de déblayer la calle pour faire un fond de provisions ; car aucune occasion ne s'était encore offerte, depuis le chargement précipité accompli devant Terceire, pour s'assurer de l'exacte quantité de provisions salées et d'autres choses nécessaires que portait le navire. Des escouades d'hommes en permission furent aussi envoyées à terre pour courir un peu sur la *terra firma* — amusement auquel ceux des officiers dont on pouvait se passer n'étaient que trop contents de se joindre.

Le Mercredi 26 Novembre vit tous ces arrangements terminés, et le dernier détachement d'hommes en permission revint à bord après avoir fait la course de récréation. L'*Alabama* était alors prêt à se remettre en croisière ; mais avant de quitter Blanquilla, il avait à faire un acte de justice. Pendant l'après-midi, on réunit un conseil de guerre pour juger Georges Forrest, le marin qui avait d'abord déserté le *Sumter*, et qui, depuis sa reprise, avait été condamné à faire un service extraordinaire, à abandonner toute paye, tout droit de prises, etc. On l'accusait, en ce moment, d'avoir cherché à exciter l'équipage à la révolte, et d'avoir procuré, dans ce but, les liqueurs avec lesquelles les émeutiers du 18 Novembre s'étaient enivrés.

La culpabilité fut clairement prouvée, et, après délibération, le Conseil rendit un jugement qui condamnait le coupable à perdre tout droit de prises, et à être honteusement renvoyé du navire. Pendant la soirée, à 7 h. 1/4, tout le monde fut rassemblé à l'arrière pour entendre la lecture de cette sentence ; alors, après une courte allocution pleine d'effet du Capitaine Semmes, on apprit au prisonnier qu'il était renvoyé du service Confédéré avec la tache de l'infamie sur le front, et qu'il serait placé par-dessus le bord dans le canot qui devait le transporter au rivage.

Cette cérémonie terminée, et le vaisseau débarrassé de l'incorrigible coquin qui l'avait si longtemps déshonoré,

les hommes furent renvoyés à leurs occupations, et l'on hâta les préparatifs du départ. L'*Alabama* avait déjà été précédé par l'*Agrippine*, dont trois hommes s'étaient engagés comme volontaires à la place des trois matelots du steamer, et, au retour du canot, on ne perdit pas un seul instant à remettre le croiseur dans sa route. Le capitaine et le second du schooner Yankee furent relâchés, et l'*Alabama* se porta au large sous une petite voile.

CHAPITRE XX.

Encore en mer — Nettoyage du bâtiment — Tarif de la paye — Une prise opportune — Le *Parker-Cook* — Une décision — Le repos d'une bonne nuit — Sang-froid — Au milieu des berceaux de jasmains — A la recherche d'une riche prise — La *Mina* — « Grâce à l'*Alabama*. »

L'*Alabama* était alors à la recherche d'un steamer Californien, et il était tout à fait probable qu'en agissant ainsi il pouvait aller au-devant d'un combat. Cependant, si tel devait être le résultat de notre croisière, nous ne voulions faire aucune disposition pour l'éviter. Le navire était en commission depuis trois mois, et quoique plusieurs hommes de son équipage eussent d'abord été des individus fort grossiers — et nous devons surtout citer les mousses qui avaient été ramassés dans les rues de Liverpool, et qui sont notés par le Capitaine Semmes comme les jeunes coquins les plus incorrigibles — ces quatre-vingts jours d'une discipline soutenue et bien conduite avaient fait des merveilles, donné le goût de l'ordre à ces éléments grossiers; et ces matelots de marine marchande, ramassés çà et là à tout hasard, entraînés par la perspective d'une haute-payé ou d'aventures émouvantes, formaient un équipage aussi bien dressé et aussi bien discipliné que celui de certains vaisseaux de guerre qui auraient fait deux fois plus de service.

Aussi tous ces hommes étaient décidés et ardents; ils voulaient se frotter avec l'ennemi. Toutefois on devait veiller à ce que la force relative des deux vaisseaux ne fût pas trop disproportionnée; la rencontre d'un bâtiment des Etats-Unis d'une force égale à la nôtre aurait été saluée avec joie par tout le monde du bord.

Il y eut une grande animation à bord de l'*Alabama* le surlendemain de son départ de Blanquilla; car on crut à la possibilité d'une rencontre. Il était encore de bonne heure dans la matinée lorsqu'un navire fut signalé à l'avant; il marchait vent debout; bientôt on découvrit que ce navire étranger était un grand steamer à roues, gréé comme une barque, et se dirigeant vers l'*Alabama*. Il était d'une taille considérablement supérieure à la nôtre, mais on résolut de voir au moins de quoi il était fait, et on loffa l'*Alabama* au vent, tandis que l'on se préparait à baisser le propulseur pour mettre le navire sous vapeur. On s'aperçut bientôt que l'étranger continuait tranquillement sa course, sans faire la moindre attention à nos manœuvres; et comme il était assez clair qu'aucun vaisseau ennemi, si supérieur en taille, ne voudrait perdre une occasion si séduisante, on comprit parfaitement que l'étranger devait être nécessairement un bâtiment neutre, et probablement un vaisseau de guerre à vapeur Français, en destination pour la Martinique. Alors le propulseur fut laissé où il était, et l'*Alabama* reprit de nouveau sa course.

A 9 h. du même matin, la côte de Porto Rico était en vue, et, quelques heures après, l'*Alabama* entra dans le Passage d'Anglesey en raccourcissant ses voiles; il agissait ainsi pour permettre à une barque de le rejoindre, car il voulait s'assurer de sa nationalité. Cette barque, qui était Anglaise, fit abaisser son pavillon en passant devant les Etoiles et les Rayures qui flottaient au haut de

l'Alabama. Or, comme ce salut n'était réellement pas destiné au navire Confédéré, mais bien à ses ennemis, il nous sembla tout naturel de ne pas y répondre.

Comme le Passage d'Anglesey est la route ordinaire des navires marchands des Etats-Unis, on était presque certain d'y rencontrer au moins un croiseur établi en faction pour les protéger. On exerça donc une active surveillance et on espéra de nouveau une rencontre avec les Yankees. Rien cependant n'apparut à l'horizon; et l'attention de *l'Alabama* fut presque entièrement consacrée, pendant ce jour, aux affaires purement intérieures.

Aujourd'hui—écrit le Capitaine Semmes, dans son journal — c'est le grand jour de lessive du bâtiment. Le premier lieutenant, sans s'inquiéter davantage du Passage d'Anglesey, ni des voiles étrangères, etc., est occupé de ses brosses et de son sable. * * * * *

Aujourd'hui, j'ai donné au Payeur un ordre qui l'autorise à payer les salaires convenus avec l'équipage devant Terceire; savoir : —

		Dollars.	Francs.
Capitaine d'armes	par mois	29 04	450 »»
Contre-maitre.....	—	29 04	450 »»
Commis des vivres.....	—	29 04	450 »»
Sergent d'armes.....	—	26 62	437 50
Armurier.....	—	29 04	450 »»
Cuisinier.....	—	26 62	437 50
1 ^{er} maître d'équipage	—	29 04	450 »»
2 ^e d° d°	—	26 62	437 50
Maitre canonnier	—	29 04	450 »»
Maitre charpentier.....	—	29 04	450 »»
Maitre voilier.....	—	26 62	437 50
Quartier-maitre.....	—	26 62	437 50
Canonniers de pont.....	—	26 62	437 50
Patrons de chaloupe.....	—	26 62	437 50
Quartier-maitre du gaillard d'avant	—	26 62	437 50

		Dollars.	Francs.
Quartier-maitre des huniers.....	—	24 20	125 »»
Quartier-maitre du gaillard d'arrière	—	24 20	125 »»
Contre-maitre de la cale.....	—	24 20	125 »»
Servant de chambre.....	—	24 20	125 »»
Servant du carré des officiers.....	—	24 20	125 »»
Matelots.....	—	21 78	112 50
Autres matelots.....	—	19 36	100 ½ »»
Soldats de marine.....	—	14 94	82 50
Mousses.....	—	9 68	50 »»
Chauffeurs.....	—	33 88	175 »»
Ajusteurs.....	—	24 20	125 »»

Dimanche 30 Novembre. — J'ai réuni et inspecté l'équipage. A 9 h. du matin, j'ai envoyé une embarcation à bord d'un schooner Espagnol parti depuis vingt jours de Boston, en destination de Saint Domingue. Il m'a remis des journaux du 13 Octobre. Quelques instants après, une autre voile se montra sous le vent; elle se dirigeait vers la côte. Nous courûmes sur elle, et lorsqu'on fut à une distance convenable, je fis hisser les couleurs des Etats-Unis. L'étranger répondit avec les mêmes couleurs. Alors, suivant notre coutume habituelle, nous arborâmes notre propre pavillon et nous tirâmes à poudre. Ce seul coup lui fit mettre la barre au vent. Nous envoyâmes aussitôt une embarcation à son bord. C'était la barque *Parker Cook*, de Boston, et allant de Boston aux Cayes. Elle arrivait à merveille, car nous étions complètement à court de provisions, tandis qu'il y en avait à revendre à son bord. Nous lui enlevâmes une grande quantité de viande de porc, des fromages, du biscuit, etc., et à 10 h. du soir, nous illuminâmes les rives de Saint Domingue avec un bûcher payé par ces méchants individus qui seraient bien aises de voir une autre révolution de Saint Domingue dans notre malheureux pays.

Pendant l'après-midi, le temps devint menaçant et le vent souffla très-fort en soulevant une grosse mer. Comme nous étions dans la Baie de Samana, je me sentis un peu inquiet en voyant le navire aller à la dérive un peu trop près du rivage. Il y a pour un Commandant des sujets d'inquiétude que les autres officiers entrevoient à peine. Notre prise a été brûlée devant le Cap Raphaël. Je ne rentrai dans ma cabine que vers minuit : je fus appelé deux heures après, lorsqu'on eut parcouru la distance prescrite. Je retournai à mon hamac, et je venais de tomber dans le bien-être d'un sommeil réparateur, lorsque l'officier de quart descendit en grande hâte pour m'annoncer qu'un grand vaisseau se dirigeait sur nous en droite ligne. Nous avons mis la barre au vent ; or, comme la lune était descendue et que la nuit était obscure, j'en conclus que l'étranger était tout près de nous. J'ordonnai immédiatement que l'on carguât la grande voile de hune ; et, en jetant à la hâte quelques vêtements sur mes épaules, je courus sur le pont. D'un coup d'œil je vis que le danger était passé, car l'étranger était en arrière du bau et courait sous le vent. Nous virâmes de bord, et nous le suivîmes.

Lundi 1^{er} Décembre. — Un rude vent alizé avec des nuages à rafales. Un tourbillon est passé près de nous. Nous n'eûmes que le temps de serrer les bonnettes qui avaient été mises pour chasser le désagréable étranger de la nuit dernière, celui qui avait troublé mon repos. Le vaisseau pourchassé était un brick Espagnol. * * * * *

La terre est en vue à bâbord, et à midi le cap est droit sur l'avant.

Mardi 2 Décembre. — Nous courons vers la terre et nous sommes en face la Grange à midi. La nuit passée, à dix heures, une voile a été signalée à bâbord, près de l'arrière ; elle descendait sous le vent comme nous. Nos feux étaient allumés et nous nous trouvions en pleine vue

au large ; j'appelai tout le monde aux postes, et je fis préparer le bâtiment pour l'action ; on tourna sur bâbord et on chargea les canons. Comme l'étranger se rangeait à peu près sur notre travers, à une distance d'environ huit cents yards, nous vîmes que c'était un fort steamer, sous vapeur, avec toutes ses bonnettes de chaque côté. Il fallait prendre une détermination ! Nous n'avions pas de vapeur et notre propulseur était relevé !

Quelques minutes cependant mirent fin à notre indécision. Les paisibles mouvements du steamer qui marchait sans resserrer ses voiles et, autant que nous pouvions le voir, sans faire de préparatifs de combat, indiquaient clairement que ce n'était pas un ennemi, mais probablement un vaisseau de guerre de la marine Espagnole allant de Saint Domingue à Cuba. Ma première intention fut de me mettre bord à bord avec lui et de lui parler ; dans ce but, je fis tendre la voile de misaine et les voiles de perroquet d'artimon. Mais l'étranger nous eut bientôt laissés fort loin en arrière, et il était hors de vue longtemps avant que nous ayons pu chauffer et baisser le propulseur pour la course.

Vers 3 h. de l'après-midi, nous aperçûmes l'île de la Tortue. On signale une voile sur le devant de tribord ; elle se dirige, dit-on, par notre avant dans la direction de bâbord. Mais combien les vigies sont stupides ! La première chose que nous reconnaissons, c'est que ce navire est au large à tribord, serrant notre vent, et qu'il a été tout le temps à tribord. Je suis rentré à la nuit dans ma cabine, espérant prendre un peu de repos, car je suis resté debout la plus grande partie de la nuit dernière. Mais j'étais à peine déshabillé et j'allais me mettre sur mon lit de camp (10 h. du soir) lorsque l'officier de quart descendit en grande hâte pour me dire qu'un grand bâtiment courait sur nous ; — nous avons

mis la barre au vent; — on croit, dit-il, que c'est un steamer. Immédiatement je donnai l'ordre à l'officier de faire tendre les voiles; puis je montai sur le pont; et, au premier coup d'œil, je reconnus que ce navire était un brick qui s'éloignait de nous, et qu'il était à quelque distance en arrière.

Je redescendis, et cette fois je réussis enfin à me mettre dans mon lit; mais je fus bientôt réveillé pour apprendre qu'un navire, avec une voilure très-blanche, courait sur nous un peu en avant de nos eaux. Je montai sur le pont et je fis de nouveau mettre les voiles en leur plein; nous courûmes sous une voilure modérée pour voir approcher l'ennemi. La nuit est à la bourrasque; il tombe des averses, et le vent est fort; à 1 h. 30 du matin, l'étranger était près de nous, alors nous lui parlâmes. C'était un petit schooner — blanc comme le sont presque tous les schooners des Indes Occidentales — mais il était Espagnol. Je rentrai dans ma cabine à 2 h., et au point du jour on m'apporta la nouvelle qu'il y avait deux navires en vue. A 7 h. du matin, l'un d'eux était à la distance des signaux, et il me fallut de nouveau sortir. Cette nuit donnera une idée de la façon dont je dormais ordinairement pendant mes croisières.

Mercredi 3 Décembre. — Nous croisons aujourd'hui à la faveur d'un temps très-beau et très-clair, dans le passage situé entre Saint Domingue et Cuba. Nous avons fait montrer les couleurs à deux vaisseaux neutres, et à midi nous sommes partis pour l'extrémité orientale de Cuba. Où peuvent donc être tous les croiseurs de l'ennemi, puisque les passages importants que nous avons traversés sont laissés sans défense? Ils sont allés, je suppose, à la poursuite de l'*Alabama!*

A 10 h. du soir, grâce à un brillant clair de lune, on aperçut une barque tout près de nous, et on tira un

coup à poudre pour la faire mettre en panne; puis nous virâmes de bord. Comme elle dédaignait notre signal, j'ordonnai qu'on tirât un boulet au-dessus de sa coque. Cette décharge produisit l'effet désiré, notre coup passa, — comme nous l'apprîmes ensuite, — entre son étai de misaine et son mât de misaine. C'était la barque Française le *Feu Sacré*, allant de Port au Prince à Falmouth (1). Lorsque nous demandâmes à son patron pourquoi il n'avait pas mis en panne au premier coup, il répondit qu'il était Français et qu'il n'était en guerre avec personne! **** A minuit nous virâmes sur le cap Mayzi.

Jeudi 4 Décembre. — **** Nous allons au large et nous revenons devant le Cap Mayzi, en attendant notre ami de Californie, qui a du quitter Aspinwall le 1^{er}, et qui passera par ici aujourd'hui ou la nuit prochaine. Les feux sont préparés pour nous donner de la vapeur au premier signal. Plusieurs voiles sont passées pendant la journée. J'ai exercé l'équipage à la batterie au coucher du soleil. Il fait une belle nuit claire, mais il souffle un vent un peu trop fort du N.-E. Nous sommes en panne au large, en face du Cap Mayzi. Tout le monde est surexcité au plus haut degré et il y a un grand nombre de vigies volontaires. Quant à moi, j'ai mis le bâtiment dans la position la plus convenable, et je suis rentré à 10 h. du soir, après avoir donné l'ordre de ne pas m'appeler pour un vaisseau à voile. J'ai passé une bonne nuit et pris du repos, ce dont j'avais grand besoin.

Vendredi 5 Décembre. — Il fait une très-belle matinée bien claire : la partie occidentale d'Haïti est en vue, quoi-

(1) D'après le journal d'un officier du bord, le patron de ce navire se plaignit vivement d'avoir été dérangé par des vaisseaux des Etats-Unis; il avait pris l'*Alabama* pour le navire des Etats-Unis le *Wyoming*.

que éloignée de quatre-vingt-dix milles. Pendant cette matinée embaumée, j'ai beaucoup goûté les chants joyeux de notre canari. C'est un petit prisonnier fait à bord d'un baignier; et quelquefois, le matin de très-bonne heure, je me figure que « je suis dans les bosquets de jasmins, » respirant l'odeur des fleurs et écoutant les accents de ces chanteurs sauvages si ordinaires dans notre cher pays du Sud. Que Dieu daigne débarrasser promptement notre patrie des hordes cruelles et fanatiques qui la désolent maintenant sous les vains prétextes de liberté et de gouvernement libre !

Si les steamers de Californie prennent encore cette route, le steamer du 1^{er} doit avoir été retardé, ou alors il est passé devant nous la nuit dernière. Plusieurs voiles sont en vue, mais je ne puis pas quitter maintenant ma position pour les héler, dans la crainte de manquer mon but principal. A midi, un schooner eut la fantaisie de se jeter sur notre route, sans qu'il fût nécessaire de lui donner la chasse. Je l'amenai bien vite; il était propriété des Etats-Unis. C'était le *Nina*, de Baltimore, et parti de ce port pour Port-Marie dans la partie septentrionale de la Jamaïque. Comme son chargement était Anglais, je le relâchai sous une caution de 15,000 dollars. Il était de quatre-vingt-dix tonnes, et avait treize ans. Je le gardai près de moi jusqu'au coucher du soleil, et alors je lui permis de partir, après avoir envoyé à son bord les prisonniers de la barque *Parker Cook*.

Notre espoir de prendre le steamer Californien est bien diminué depuis que le second du schooner nous a assuré que les steamers ne suivaient plus cette route, mais que ceux qui partaient prenaient le Passage d'Anglesey, et ceux qui revenaient le golfe de la Floride. Cependant

je veux attendre encore un jour ou deux pour m'assurer si je n'ai pas été trompé.

Samedi 6 Décembre. — **** A 9 h. du matin, on a relevé le propulseur et fait voile vers le N.-E. Le steamer Californien, qui vient de partir, doit être aujourd'hui devant le Cap, s'il prend réellement ce chemin; je veux donc garder le Cap en vue toute la journée. Je glane le paragraphe suivant, dans une lettre de New-York, publiée par le *Baltimore Sun*, pris à bord du schooner la *Nina* :—

« Pendant la semaine dernière, les embarquements de
« grains ont été faits presque entièrement sur des navires
« étrangers; car le drapeau Américain est pour le mo-
« ment en défaveur, grâce aux croisières du steamer
« rebelle l'*Alabama*. »

CHAPITRE XXI.

Le jour de bonheur de l'*Alabama* — Lutte de vitesse — On gagne — L'*Ariel* — Prise — Prisonniers de guerre — Argent de prise — Encore en recherche — Avaries à la machine — Un dilemme — La fièvre jaune — On abandonne l'*Ariel* — En réparation.

C'était un Dimanche ! le jour heureux de l'*Alabama*, le jour particulièrement destiné à être marqué à la craie blanche dans les annales du navire. La matinée fut calme ; le navire avait pris sa plus paisible allure du jour du Seigneur ; et rien ne pouvait faire présager ce qui allait suivre, si ce n'est quelques groupes isolés de marins qui discutaient assez vivement, tout en interrogeant l'horizon du regard et en discutant les chances d'une riche capture avant la fin du jour.

Aussi la matinée parut-elle longue et ennuyeuse ; mais bientôt le cri : « Une voile ! » parti du haut du mât produisit une heureuse diversion. A ce cri l'agitation succède au calme, tout le monde est sur le qui-vive, tout le monde écoute avec anxiété la vigie qui a signalé la voile et qui commence à la distinguer d'une façon assez nette pour qu'il lui soit possible de donner sur son compte les détails les plus exacts et les plus minutieux. C'est un steamer, et un grand steamer encore ! Cette nouvelle est accueillie avec une joie qui fait naître chez tous les plus

grandes espérances. Un brigantin gréé — un steamer à hélice — c'est parfait tout cela! Cette description annonce exactement un steamer Californien. Encore quelques minutes et il sera décidé de son sort. Depuis un moment l'*Alabama* avait coquettement replié ses voiles; les feux étaient largement fournis de combustible; le propulseur fut aussitôt baissé, et la proue du bâtiment tournée de façon à couper la marche au vaisseau signalé. Alors commença une chasse régulière qui fut prompte et opiniâtre; les deux steamers avaient mis toutes leurs voiles dehors; l'énorme balancier de l'étranger se dessinait de mieux en mieux sur l'azur des flots qu'il battait puissamment avec ses roues; le pont était couvert de passagers; on remarquait un grand nombre de dames, dont les toilettes fraîches et gracieuses attiraient les regards. Mais que voit-on briller à l'extrémité du pont et au-dessus de toutes ces têtes? Ce sont des baïonnettes; déjà l'on aperçoit les hommes qui les portent; ils sont rangés comme pour une manœuvre ou pour une bataille. Plus de doute, c'est un détachement d'infanterie de marine des Etats-Unis!

L'*Alabama* se rapproche toujours de sa puissante proie; il marche dans un morne silence, qui est rompu parfois par le grincement terrible de ses six canons de trente-deux; l'équipage impatient se tient derrière les sabords; il est tout prêt à faire feu. Au-dessus, se balance le gros canon à pivot; tandis qu'au haut du mât de misaine flotte le drapeau étoilé et rayé, qui commande à l'étranger de hisser ses couleurs.

Comme toujours la ruse fut des plus heureuses. Au moment où les deux vaisseaux se croisèrent, l'*Alabama*, qui passait à l'arrière du steamer étranger, s'aperçut que ce dernier arborait le pavillon des Etats-Unis. A cette vue, on ordonna de faire disparaître les couleurs Yankees et

d'arborer, à leur place, le blanc pavillon de la Confédération; ensuite on tira un coup à poudre pour inviter le vaisseau poursuivi à se rendre. Se rendre semblait être, je puis le dire, la dernière idée qui pût lui venir à l'esprit. En effet, il avait déjà gagné de l'avance sur le croiseur Confédéré; et, se fiant à sa vitesse bien éprouvée, il continuait sa course avec résolution sans aucun égard pour l'avertissement de l'*Alabama*. La fumée noire et épaisse qui sortait de sa cheminée, en gros nuages, la rotation rapide de ses aubes, tout témoignait des efforts qu'il faisait pour se soustraire à la poursuite.

Cette lutte de vitesse ne pouvait durer longtemps. Depuis que le vaisseau Fédéral avait viré de bord, l'*Alabama* avait eu le temps de se convaincre de son infériorité comme marcheur; ainsi donc, au lieu de renouveler l'avertissement obligeant, mais inoffensif qui avait été dédaigné, on décida d'employer des arguments plus touchants, et le capitaine ordonna de tirer à boulet.

Le canon de chasse fut pointé et le navire fit une embardée pour un moment afin de permettre aux canonniers de préciser leur tir.

Un instant après l'*Alabama* tira un second coup, et presque aussitôt on entendit une décharge d'un de ses canons de flanc. L'enthousiaste chef de cette batterie n'avait pu être maître de lui; il n'avait pu attendre qu'on lui eût donné l'ordre de tirer; il reçut nécessairement une réprimande officielle, et l'officier du gaillard d'arrière le punit pour sa précipitation. Heureusement que cette précipitation elle-même empêcha ce coup irrégulier de faire aucun mal; mais la première décharge avait produit plus d'effet, comme on put le reconnaître à l'éclat de bois qui vola du mât de misaine du steamer ennemi. L'obus l'avait frappé en plein corps et presque coupé en deux, après avoir rasé la cheminée. Il ne fit explosion qu'après être

tombé dans la mer ; et ce fut heureux pour le steamer, dont le pont était en ce moment couvert de monde. Dieu sait les terribles ravages qu'il y aurait produits !

Ce second avis fut écouté avec plus de déférence que le premier ; les roues du vaisseau, qui marchaient si bien naguère, cessèrent aussitôt de tourner ; le grand balancier resta en équilibre à mi-vent, et le steamer se rendit à son ennemi. Une chaloupe se détacha de l'*Alabama* et vint aborder le vaisseau capturé ; c'était bien, comme on l'avait deviné, le steamer de la malle, l'*Ariel*, allant de New-York à Aspinwall. Il avait à bord quarante soldats, qui allaient rejoindre leurs bataillons, et plusieurs officiers, tant de la marine que des armées de terre. Parmi eux se trouvait le Commandant Sartori, qui allait prendre le commandement du *Sainte Mary* ; le reste des passagers, au nombre de cinq cents environ, se composait en grande partie de femmes et d'enfants.

L'*Alabama* était alors embarrassé de son acquisition, et on délibéra longtemps pour savoir ce qu'il fallait en faire eu égard à son importance et aussi à son incommodité. Mais le premier soin à prendre était de s'occuper d'une chose plus pressante ; on envoya un équipage de prise à bord de l'*Ariel*, et on transféra ensuite sur l'*Alabama* les principaux objets trouvés dans le vaisseau capturé, les journaux du bord, trois grands coffres de numéraire, un canon rayé de 24, 125 carabines neuves, 16 sabres, et environ 1,000 gargousses. Les soldats et les officiers demeurèrent prisonniers sur parole ; les premiers furent désarmés, et tous s'engagèrent à ne reprendre les armes contre les Confédérés que lorsqu'ils auraient été échangés régulièrement.

La tâche du Capitaine Semmes était bien loin d'être accomplie. Restait le vaisseau avec ses cinq cents passagers, femmes et enfants. Que faire de tout ce monde si

embarrassant? Brûler le navire? C'était impossible, les flancs de l'*Alabama* n'auraient jamais pu contenir tous les prisonniers, quand même on les aurait empilés en tas dans la cale. Il n'y avait que deux partis à prendre, relâcher sur rançon le vaisseau capturé, ou le garder jusqu'à ce qu'on trouvât un meilleur expédient pour se tirer d'embarras. Le Capitaine Semmes se décida pour le dernier parti; il retint donc près de lui le capitaine de l'*Ariel* et il ordonna à l'équipage de prise qu'il avait envoyé à son bord de marcher de conserve avec l'*Alabama* pendant la nuit.

Après ces sages dispositions, le hardi croiseur se dirigea, par un vent favorable, vers sa station en dehors du Cap; il cherchait encore avec anxiété le vaisseau de retour qui aurait été une proie bien autrement précieuse que celle qui était en son pouvoir. Le lendemain, dans l'après-midi, on prit la précaution de désemparer l'*Ariel*; la bonnette de la chambre de la machine et celle de la soupape furent supprimées et envoyées à bord de l'*Alabama*; on le mit également dans l'impossibilité de se servir de ses voiles pour le cas où l'*Alabama* serait obligé de s'éloigner un moment à la poursuite du steamer de retour.

Ce bâtiment ne parut point. On résolut donc d'envoyer l'*Ariel* dans le port de Kingston, à la Jamaïque, pour y faire débarquer les passagers; on devait ensuite ramener le steamer pour le brûler en pleine mer, après avoir pourvu cependant l'*Alabama* de toutes les choses dont il manquait. Il fallut donc rendre au steamer capturé les parties de la machine qui lui avaient été enlevées la nuit précédente; on fit ensuite voile vers la Jamaïque en suivant la route qu'avait dû prendre, selon toute vraisemblance, le steamer Californien.

Le lendemain, la matinée fut très-belle; le croiseur

doubla l'île de Navaze vers 2 h. 30 du soir, et cinq heures plus tard les deux steamers étaient en vue de la pointe Est de la Jamaïque. Vers 7 h. 1/2, l'*Alabama* était à neuf milles environ du phare de la Pointe Morant, il commençait à marcher moins vite pour permettre à sa prise de le suivre plus facilement.

C'est alors que survint un incident très-fâcheux qui aurait pu avoir les plus graves résultats, si l'attention et l'habileté eussent fait défaut au croiseur. Vers 8 h., la chasse fut donnée à un brick, sur lequel on tira tout d'abord à poudre. Aussitôt qu'on eut envoyé une chaloupe pour l'aborder et pour faire examiner ses papiers, le mécanicien de l'*Alabama* monta sur le pont pour annoncer qu'il était, pour le moment, impossible de se servir de la machine par suite du relâchement subit des soupapes. Il fallait au moins vingt-quatre heures, au dire du mécanicien, pour réparer le dommage. En apprenant cette nouvelle malencontreuse, le capitaine s'empessa de regarder du côté du brick; sa surprise et son dépit furent grands quand il le vit continuer tranquillement sa course, comme s'il n'avait pas entendu l'ordre qu'il avait reçu de mettre en panne.

La situation était critique. On ne pouvait ni faire un pas ni tirer sur le brick qui fuyait, de peur d'atteindre la chaloupe qui le poursuivait ardemment. La nuit était avancée, l'obscurité complète. Qu'advierait-il si la chaloupe se laissait entraîner par son ardeur et poussait trop loin la chasse? C'est pourtant ce qui devait fatalement arriver; car la chaloupe croyait toujours qu'elle serait soutenue par l'*Alabama* aussitôt que celui-ci connaîtrait la tenacité du brigantin. L'*Ariel*, de son côté, pouvait avoir compris la situation du Capitaine Semmes; il pouvait saisir cette occasion favorable pour lui montrer son gaillard d'arrière, et emporter avec lui l'équipage de prise, comme un cheval

indompté emporte le cavalier maladroit qui l'a imprudemment enfourché.

Il y eut un moment plein d'anxiété, et le Capitaine Semmes fut grandement soulagé, ainsi que tous ceux qui étaient dans le secret, lorsqu'on entendit d'assez près un bruit cadencé de rames; la chaloupe revenait après avoir gagné de vitesse le brick, qui n'avait pas pu lui échapper, par suite de l'insuffisance du vent trop léger pour lui.

On reconnut bientôt que le brick capturé avait été construit dans un des Etats Allemands, et qu'il sortait de Kingston. D'après son rapport, cette dernière ville était cruellement ravagée par la fièvre jaune : ce renseignement changea complètement les plans de l'*Alabama*. L'intention du Capitaine Semmes avait été d'abord de débarquer ses nombreux prisonniers au port de Kingston; c'était le seul moyen de s'en débarrasser, à moins qu'il ne préférât les renvoyer avec leur vaisseau; mais il ne pouvait jeter des centaines de femmes et d'enfants au milieu de ce terrible fléau qu'on nomme la fièvre jaune; c'eût été un acte de barbarie dont le Capitaine Semmes était tout à fait incapable; à son grand regret, il fut donc obligé de renoncer à ses projets sur Kingston; il dut se priver également du plaisir qu'il avait espéré se donner, en faisant un feu de joie du splendide steamer qui était tombé entre ses mains. A quelque chose malheur est bon : les passagers de l'*Ariel*, ainsi que ses propriétaires, durent à la fièvre jaune de n'être pas abandonnés sur les plages de Kingston.

Une fois qu'il fut décidé qu'on relâcherait l'*Ariel*, il importait d'exécuter cette résolution le plus promptement possible. Comme nous l'avons déjà dit, si le vaisseau capturé s'apercevait de la position avariée de son vainqueur, il pouvait s'en aller tranquillement en emmenant l'équipage de prise pour se dédommager de sa détention. Le secret pou-

vait bien être révélé d'un moment à l'autre ; c'est pourquoi on envoya de nouveau une chaloupe à bord de l'*Ariel*, pour avertir le patron de ce navire, qui fut agréablement surpris de cette détermination inattendue.

Quelques petites difficultés s'élevèrent au sujet de la rançon à prélever ; mais des deux côtés on désirait intérieurement arrêter au plus vite les termes de la transaction. Le chiffre fut donc fixé à 261,000 dollars. — C'était une jolie somme, en vérité, mais nullement exorbitante, si l'on considère la valeur du vaisseau.

L'engagement une fois bien et dûment signé, et rangé parmi les papiers de ce genre, le Capitaine Semmes respira plus librement ; il était satisfait de s'être heureusement tiré d'une situation aussi difficile ; ce fut pour lui une légère compensation apportée au désappointement qu'il avait éprouvé lorsqu'il s'était vu forcé d'abandonner sa prise. Les deux navires reprirent alors leurs équipages respectifs, tandis que les marins, les soldats et les passagers de l'*Ariel* se félicitaient hautement de la conduite calme, régulière, et respectueuse de leurs désagréables hôtes. Ce fut donc après un échange de compliments que les deux ennemis se séparèrent courtoisement ; l'*Ariel* courut vers le S.-S.-O., tandis que l'*Alabama*, dont on réparait la machine, prenait la pleine mer à quelque distance de la Jamaïque, en s'éloignant autant que possible du passage des vaisseaux de commerce pour tout le temps que devaient durer ses réparations.

CHAPIRE XXII.

Encore prêt — Temps sombre — Vent du Nord — L'*Arcas* — Le deuxième jour de Noël en mer — La guerre — Le levain du Roc de Plymouth — Sur l'île abandonnée — On épisse la grande vergue — A la recherche des coquillages — Rude service — Aux fers — Bonne discipline — Un phénomène — Le nouvel an — Un souvenir — Encore en mer.

L'émouvant épisode de l'*Ariel* fut suivi d'un autre tout à fait pauvre d'incidents, mais nullement dénué ni d'intérêt, ni d'anxiété pour les marins de l'*Alabama*. Depuis le point du jour jusqu'à la nuit, les coups de marteau et le cri aigu de la lime résonnèrent sans cesse dans la chambre de la machine; car le mécanicien et tout son état-major travaillaient sans relâche pour réparer les avaries de la machine. L'ouvrage fut plus long qu'on ne l'avait prévu, et ce ne fut que dans l'après-midi du troisième jour que le dégât fut enfin réparé, et que l'on put déclarer l'*Alabama* en état de reprendre en toute sûreté sa carrière de destruction.

Sur ces entrefaites on avait fait une surveillance plus active que jamais au haut des mâts. Il y avait encore quelque chance — mais bien peu, il est vrai — de rencontrer à son retour le steamer Californien que l'on avait attendu si longtemps et avec tant d'anxiété; en outre, il était plus

nécessaire que jamais de prendre garde d'être surpris par les croiseurs ennemis que l'on pouvait bien croire en force considérable quelque part dans le voisinage.

Toutefois, le Nord de la Jamaïque, où se trouvait alors l'*Alabama*, l'avant tourné vers la côte, avec une légère voilure pendant le jour et la grande voile de hune au mât pendant la nuit, paraissait très-peu fréquenté par les vaisseaux de tous pays, et le croiseur put continuer ses réparations sans qu'il fût besoin de les interrompre, soit pour aller en chasse, soit pour faire l'appel aux postes. D'ailleurs, un moment de repos était peut-être nécessaire après les travaux pénibles des journées précédentes. Dans tous les cas, c'était, pour le Capitaine Semmes, un grand et réel bienfait; car l'inquiétude continuelle et les constants appels de nuit qui le faisaient accourir sur le pont par le vent et par la pluie avaient agi d'une façon très-sérieuse sur la constitution de cet officier qui n'avait jamais été robuste; aussi, pour le moment, était-il forcé de garder le lit; un refroidissement subit lui avait donné une forte fièvre.

Dans la soirée du Vendredi 12 Décembre, les réparations de la machine étaient terminées; et l'*Alabama* se trouvait, à la nuit, à peu près en face de la petite ville de Sainte Anne. Ce soir-là, l'équipage fut exercé aux postes; et le lendemain après un nettoyage complet, le navire prit sa direction à l'ouest de la Jamaïque faisant route pour un autre rendez-vous, où il devait prendre du charbon et tous les articles dont il avait besoin.

Samedi 13 Décembre. — **** Rien en vue! et je ne veux rien voir pour le moment, si ce n'est le steamer Californien qui revient; car il est de toute nécessité que je fasse la course que j'ai en vue sans être découvert. J'aurais bien désiré toucher aux Iles Caïmans pour avoir des

fruits et des légumes à donner à l'équipage, mais je m'en abstiens pour ne pas être signalé. * * * * *

Lundi 15 Décembre. — Fort vent alizé; le bâtiment se balance sur ses huniers; ce qui n'est pas très-agréable; car tantôt nous descendons sous le vent alizé qui dure toujours, et tantôt nous allons contre lui en faisant force vapeur. Mais, avec l'aide de Dieu, j'espère frapper un coup de quelque importance et sortir sain et sauf du Golfe.

Mercredi 17 Décembre. — Le vent a soufflé très-fort pendant la nuit; il était au N.-E. et parfois au N. Aujourd'hui il souffle modérément du N.-N.-E.; c'est probablement un vent du Nord de la côte d'Amérique modifié par sa rencontre avec le vent alizé du N.-E. Les nuages prennent mauvaise tournure; ils sentent l'hiver. Nous avons pris les ris à la tombée de la nuit. * * * * * La bourrasque a duré toute la journée, et nous avons eu une grosse mer, qui a fait rouler et tanguer notre navire. Le temps est nuageux et sombre; le vent siffle et mugit à travers les agrès assez fort pour donner des idées noires. Voilà quelques-unes des consolations d'un voyage en mer, et nous en avons eu notre part sur l'*Alabama*.

Jeudi 18 Décembre. — La bourrasque continue; on ne voit que des nuages épais dans toutes les directions; ils obscurcissent tellement le ciel que nous ne pouvons prendre la hauteur du méridien. Nous avons eu un rayon de soleil vers 12 h. 9. Lorsque le navire est dans une position incertaine, il faut voir comme, vers midi, le marin surveille avec ardeur et émotion les nuages qui passent dans le ciel! mais il faut voir aussi comment ces nuages resserrent quelquefois sans pitié leurs masses épaisses, juste au moment critique, pour cacher à la vigie cette face du soleil qu'il épiait au passage. Quelquefois nous avons assez de simplicité pour garder un

moment rancune à cette nature inanimée — faibles mortels que nous sommes !

La bourrasque nous a poussés tellement loin, que le vent, d'après sa direction actuelle, ne nous permettra plus longtemps de nous mettre par le travers du passage du Yucatan; aussi, à 2 h. du soir, nous virâmes vers le S.-E. Le temps est encore chargé dans l'après-midi; une pluie légère tombe par intervalles. Ce matin, la mer était très-mauvaise; le navire roulait si fortement qu'il me réveillait très-souvent, quoique je fusse couché sur un cadre. L'eau sautait par-dessus les ponts, et se précipitait par torrents en bas du capot d'échelle, que nous étions obligés de tenir ouvert pour ne pas être asphyxiés.

Vendredi 19 Décembre. — La bourrasque continue avec la ténacité d'un vent du Nord. Nous en sommes au troisième jour. Ce temps n'est qu'un avant-goût de celui auquel nous devons nous attendre, lorsque nous serons dans le Golfe du Mexique. Nous courons maintenant dans le Golfe d'Honduras, et il n'y a qu'une petite langue de terre entre les deux.

Samedi 20 Décembre. — Voilà un triste jour comme on en voit souvent; continuel changements de vent et de temps. Ce matin, le vent venait du N.-E., quelques nuages couraient dans le ciel. Le soleil était brillant, mais obscurci de temps en temps. Vers 9 h. du matin une masse de nuages commença à s'élever au Nord; et, à 11 h. 30, nous avions un ciel terriblement surchargé, et de fortes rafales de pluie. Je me dirigeai vers le Cap Catoche et je fus grandement désappointé de ne pouvoir prendre la hauteur du méridien, surtout après les promesses que le temps nous avait faites ce matin. Vers 11 h. 30 nous aperçûmes la terre — deux îles, selon le signalement du matelot qui était au haut du mât. A 4 h.

du soir on jeta la sonde par vingt-huit brasses. Le temps menace d'amener une bourrasque. A 6 h., nous primes deux ris aux huniers, et nous jetâmes la sonde par vingt-cinq brasses. J'essayerai de faire mon chemin en tournant le Cap, pour me porter peu à peu vers l'Ouest. Le fond paraît net et sûr; cependant, c'est une rude besogne de chercher en tâtonnant son chemin dans l'obscurité et dans des eaux inconnues.

Dimanche 21 Décembre. — La nuit dernière, nous avons doublé le Cap Catoche avec un plein succès, en traînant la sonde tout autour à une profondeur de vingt-cinq à trente brasses; pendant toute la nuit, nous avons couru le long de la côte avec la même profondeur: notre direction était O. et S.-O. Nous jetions la sonde toutes les heures. Le vent soufflait comme une demi-bourrasque et le temps paraissait menaçant. Ce matin, le vent tirait davantage vers l'est; enfin il s'apaise un peu. Le ciel a encore une apparence d'hiver, et le soleil répand une lumière lugubre à travers un voile à moitié transparent de tristes nuages gris. A 11 h. du matin j'ai réuni l'équipage, et, à l'heure du méridien, nous avons vu passer un grand steamer qui gouvernait vers l'Est. C'était probablement un vaisseau de guerre Français venant de la Vera Cruz.

Lundi 22 Décembre. — Nous avons couru pendant la nuit dans une direction O.-S.-O., en suivant une ligne de sondages qui donnaient très-régulièrement vingt brasses. A 9 h. du soir, nous étions à vingt milles environ des Arcas, et nous jetâmes l'ancre dans vingt brasses d'eau pour y passer la nuit.

Mardi 23 Décembre. — A 9 h. du matin j'appelai tous les bras pour lever l'ancre, et à 10 h. nous étions en marche, gouvernant O.-S.-O.; à l'heure du méridien, je reconnus que nous étions à six milles au nord des

Arcas, et je changeai notre direction vers le S.-O. ; à 1 h. 30 du soir nous avons les îles Arcas à un demi-point de l'avant de tribord, avec une distance de douze milles ; au coucher du soleil, nous jetâmes l'ancre dans onze brasses d'eau, avec la pointe Sud des Arcas portant N.-N.-O. Dans le courant de l'après-midi, notre vaisseau à charbon, auquel j'avais donné l'ordre de me rejoindre ici, était signalé par la vigie ; il nous rejoignit à l'ancre quelques minutes après que nous y étions arrivés.

Mercredi 24 Décembre. — Dans l'après-midi, nous sortîmes du havre pour examiner les entrées et l'ancre. Les dangers sont tous visibles, et il est nécessaire de prendre uniquement garde aux récifs qui s'enfoncent sous l'eau en différents points. Il y a un récif sous-marin vers l'ouest à partir de l'île du Nord. Mais, comme les autres, il est assez visible et il n'y a point de danger à redouter en l'approchant. Les Arcas forment trois quais bas, figurant un triangle ; celui du Nord est la plus grande île. Nous avons trouvé, dans cette dernière, une hutte, un bateau tiré sur le sable, un filet et d'autres objets qui semblent nous annoncer des pêcheurs ou des chasseurs de tortues ; mais comme la saison n'est pas propice pour ces sortes de chasses, les engins avaient été vraisemblablement oubliés depuis quelque temps. Beaucoup d'oiseaux, appartenant à la famille des mouettes, étaient les seuls êtres vivants que l'on trouvait dans l'île ; on en voyait de vieux et de jeunes ; quelques-uns pondaient encore et faisaient éclore des petits. Ils ne paraissaient pas avoir peur de mes hommes ; ils se laissaient prendre à la main ou assommer avec des bâtons. On trouvait de la végétation dans la plus grande île ; c'était un épais tapis de choux marins, mais il n'y avait pas un seul arbrisseau. Dans les eaux transparentes qui recouvraient le récif sous-marin, on trouva une grande quantité de corail vif de

toute beauté. Il y en avait, ma foi, une belle petite provision. Dans la matinée, nous nous mîmes en marche et nous jetâmes l'ancre par neuf brasses sous la partie méridionale de la plus grande île ; puis nous amarrâmes le navire avec une haussière tendue vers le Nord.

Nous entrâmes par le détroit du S.-E., qui sépare l'île du Sud de celle du Nord. La barque nous suivait ; mais elle entra par le passage du S.-O., qui sépare l'île du Sud de l'île de l'Ouest, et jeta l'ancre un peu au S.-E. de notre navire. L'ancrage où nous sommes est ouvert un peu au S.-E., mais ce vent ne souffle pas en cette saison ; et d'ailleurs il ne chasserait probablement pas beaucoup de mer contre l'*Alabama*. Nous nous trouvons très-bien pour cette nuit dans ce gentil petit réduit.

Jeudi 25 Décembre. — Jour de Noël ! C'est le second Noël depuis que nous avons quitté nos foyers sur le *Sumter*. L'an dernier, nous luttions contre les orages du Nord Atlantique, près des Açores ; maintenant nous sommes gentiment à l'ancre aux Arcas ; et combien d'heures pleines d'événements se sont écoulées depuis ce jour ! Notre pauvre peuple a été terriblement éprouvé par cette cruelle et impitoyable guerre ; il a supporté des privations et des souffrances qu'un immense patriotisme a pu seul lui faire accepter. Il vivra dans l'histoire comme un peuple digne d'être libre ; et les générations futures seront étonnées de la folie et du fanatisme, de la méchanceté et du manque de principes déployés dans cette guerre par la population puritaine du Nord, et l'on peut ranger dans cette catégorie les neuf dixièmes de la population native des Etats du Nord, tellement le levain du « Roc de Plymouth » a corrompu toute la masse. Un peuple qui n'a pas la moindre charité Chrétienne, et dont la majorité ne connaît pas l'honnêteté, ne peut qu'être abandonné à sa propre folie par un Dieu juste et bienveillant.

Notre équipage fête Noël en se rendant à terre, ce qui paraît lui faire grand plaisir. C'est, en vérité, très-agréable de se promener, même dans un espace aussi borné que les Arcas, après avoir été ballotté en mer dans un continuel état d'émotion pendant plusieurs mois consécutifs. Hier je touchai terre pour la première fois depuis mon départ de Liverpool, qui eut lieu le 8 Août dernier, et je n'étais resté qu'une semaine à Liverpool après un voyage de trois semaines. Depuis les Bahamas, en résumé, sur cinq mois je n'ai passé qu'une semaine à terre. Mes pensées, en ce tranquille jour de Noël, dans ces îles abandonnées, se tournent naturellement vers ma chère famille. Je ne puis qu'espérer et la confier à la protection de la Providence toute miséricordieuse. La seule chose qui indique ce soir à bord que c'est un jour de fête, c'est « que l'on épisse la grande vergue, » ou, en d'autres termes, que l'on fait une distribution extraordinaire de grog à « Jack. »

Vendredi 26 Décembre. — **** Il fait beau, mais le baromètre est descendu d'un dixième de pouce aujourd'hui; il est maintenant (7 h. du soir) à 29.96. Dans vingt-quatre heures je commencerai à demander un vent du Nord. Aujourd'hui nous avons calfaté nos ponts, qui laissaient fuir, et j'ai envoyé la chaloupe pour aider à lestèr la barque. Je me suis promené dans les îles, et je me suis amusé à chercher des coquillages le long de la baie. On en trouve de très-jolis spécimens qui ressemblent à ceux de la côte de la Floride; mais ils ne sont pas plus grands que la « conque commune, » qui est fort rare. Nous ne nous sommes pas gênés avec les filets à tortues trouvés dans la hutte: nous les avons tendus; jusqu'à présent nous n'avons pris que deux ou trois de ces animaux. Je suis allé aujourd'hui dans l'île Sud, d'où l'on tire le lest. Cet îlot est exclusivement habité par la frégate

au noir plumage, tandis que l'îlot du Nord paraît être partagé entre le fou blanc (dont les bords inférieurs des ailes sont noirs) et le guerrier noir; ces colons semblent vivre chacun chez eux. Les oiseaux pondent et couvent encore.

Samedi 27 Décembre. — Le baromètre s'est de nouveau élevé, et le temps est toujours beau. On leste la barque; on inspecte et on met en place le mât de hune et les agrès inférieurs; on calfate les ponts. J'ai fait une promenade dans l'île du Nord au coucher du soleil. C'est une triste récréation quand la nouveauté n'en fait plus le mérite! la marche y est très-fatigante; ajoutez à cela l'odeur et la saleté des fous qui y pullulent.

Dimanche 28 Décembre. — Le temps est nuageux; le vent vient du N.-E. A 8 h. 30, un schooner est signalé dans la direction du N.-O. : c'est la première voile que nous ayons vue, et c'est un spectacle tout à fait inattendu à cette époque de l'année. Après que nous eûmes armé et équipé le canot, pour aborder le navire quand il mettrait en panne en vue du pont, on fut convaincu que la vigie s'était trompée, et que le navire supposé était probablement un nuage qui courait à l'horizon, car il disparut subitement.

A 11 h. du matin, je réunis l'équipage, et je fis l'inspection du navire. Voilà un jour du Seigneur bien tranquille! Au coucher du soleil je me promenais dans l'île, n'ayant que les fous pour compagnons, le ressac de la mer pour musique et le sable pour parquet. Le temps s'éclaircit à la tombée de la nuit; il fait une brise fraîche du N.-N.-E. Quelques-uns des hommes sont fatigués de ce service; le premier maître d'équipage a demandé la permission de retourner en Angleterre avec la barque. Je la lui ai naturellement refusée. Des croisières continuelles, des veilles contre les surprises de l'ennemi, des provisions salées et aucun des plaisirs d'un port — ces plai-

sirs si chers au cœur d'un marin — voilà probablement ce à quoi la plupart d'entre eux ne s'attendaient guère. Une bonne discipline et beaucoup de travail vont guérir ce mal du pays.

Lundi 29 Décembre. — Temps clair et beau. Au jour j'ai fait amener la barque bord à bord et commencer l'approvisionnement de charbon. Un matelot s'est enivré aujourd'hui et a pris son sac pour aller à bord de la barque dans le but de retourner en Angleterre. Je l'ai mis aux doubles fers. Plusieurs de mes gaillards croyaient sans doute qu'ils s'embarquaient sur une espèce de corsaire, où ils auraient du bon temps et de la liberté plus qu'ils n'en voudraient. Ils ont été cruellement désappointés, car je les ai tenus d'une main ferme, et j'ai maintenant un vaisseau de guerre bien discipliné. La punition est toujours à la poursuite et sur les talons du délit. J'ai passé trois ou quatre mois à leur appliquer ce régime. Mais si l'on considère que mon petit royaume se compose de cent dix des plus insoucians buveurs des cabarets de Liverpool, on avouera que je n'y ai pas mis trop de temps.

Mardi 30 Décembre. — Le ciel est toujours très-beau. Il souffle une brise modérée de l'E.-S.-E. Nous achevons de faire le charbon et nous menons la barque au large dans l'après-midi. Les préparatifs de notre expédition sur les côtes de l'ennemi sont terminés ; j'aurais dû dire plutôt contre l'ennemi qui est sur nos propres côtes, car il nous bloque partout. Un brick fut signalé aujourd'hui au S.-E. Il s'approcha des îles en louvoyant à tribord, jusqu'à ce qu'il fût visible pour les matelots du pont ; puis il vira de bord ; c'était probablement un navire Français qui revenait de la Vera Cruz, en se dirigeant de l'Est sur les bancs. J'ai fait ma promenade habituelle ; à la tombée de la nuit, le ciel prit un aspect tout à fait lugubre ; il s'obscurcit au-dessus de nos têtes, tandis que l'Ouest était

encore éclairé par les rayons du soleil couchant; mais il n'y avait pas un seul nuage au firmament. Tout individu qui aurait rencontré un spectacle semblable sous une autre latitude se serait cru à la veille d'un orage; mais j'attribue ce phénomène à la réflexion des eaux vertes du banc. Nous avons enlevé les vieux œufs des nids des fous, et leurs fécondes pondeuses nous en fournissent maintenant de tout frais. Nous ne pouvons prendre de poisson qu'à l'amorce. Nous n'avons pas un meilleur succès avec nos filets à tortues.

Mercredi 31 Décembre. — Le temps a été excellent pendant toute la journée, quoique nous ayons eu un fort ressac; ceci nous indique qu'il y a une bourrasque quelque part dans le voisinage, probablement vers le Nord, le long de la côte du Mexique, à l'Ouest de notre mouillage. Le vent est au N.-N.-E., il est modéré; le baromètre a monté toute la journée, il est maintenant (4 h. du soir) à 30° 15'; ainsi nous ne sentirons probablement pas la bourrasque dans ces parages.

Jeudi 1^{er} Janvier 1863. — Le premier jour de l'an! Qu'amènera cette nouvelle année? Le Tout-Puissant, dans ses sages desseins, cache les événements futurs aux yeux des mortels, et tout ce que nous pouvons faire est de bien remplir notre rôle. Nous confions le reste à la Providence. Le succès, en règle générale, arrive à celui qui est vigilant et actif. En ce premier jour de l'an nous devons jeter un coup d'œil en arrière pour voir comment nous avons employé l'année qui vient de s'écouler; nous avons reconnu les erreurs que nous avons commises, et les fautes dont nous avons été coupables, afin de pouvoir à l'avenir éviter les unes et corriger les autres.

Le vent fut assez frais pendant la nuit passée, mais nous ne sentimes nullement la bourrasque; aujourd'hui tout est calme et le temps est redevenu beau. On calfate et on

peint toujours. La première opération semble une interminable plaisanterie, car nous avons bien peu de calfats. Dans l'après-midi, un brick s'avança vers l'île et vint assez près de nous pour qu'il fût possible de le voir du pont. Il courait vers l'Est, et venait probablement de la Vera Cruz.

Vendredi, 2 Janvier. — Le vent de l'Est a été frais tout le jour et a chassé la mer sur notre mouillage; comme nous étions en travers du courant, le navire a été mis un peu en mouvement. On calfate, on peint, on goudronne, et on reprend les enfléchures des haubans. Nous avons commencé à condenser l'eau afin d'approvisionner la barque pour son retour en Angleterre. Il faut que je prenne la mer Jeudi; mais je crains que nous n'ayons pas fini de calfater. L'expédition de Banks doit être réunie devant Galveston, et le temps est d'un grand prix pour nous si nous voulons frapper un bon coup avant que tout ne soit débarqué. Mes hommes se révoltent un peu. J'ai été obligé aujourd'hui d'envoyer dans la cale un garnement qui avait été insolent.

Samedi 3 Janvier. — Voilà aujourd'hui une bourrasque à laquelle j'espérais échapper, tant il est rare de rencontrer ici des coups de vent dans cette saison de l'année. Nous avons viré vent arrière à quarante-cinq brasses de chaque chaîne, et nous avons six brasses d'eau à l'arrière (il y en a neuf où sont les ancres); nous plongeons en poupe sur le ressac, car il n'y a qu'une distance de cent pieds entre nous et lui, ce qui me fait naturellement éprouver un peu d'inquiétude. Nous sommes exposés aux vents du S.-E., quoiqu'ils soufflent sur le banc venant de terre. Cependant l'eau est profonde et la terre éloignée; un bras de mer considérable nous sépare du rivage. J'ai donné l'ordre d'allumer les feux sous la seconde chaudière pour être prêts contre les accidents. Les Arcas sont un vilain petit ancrage pour les grands navires; cette rade

ouverte offre seulement un bon abri contre le vent du Nord. Il y a un très-petit bassin entre les deux récifs qui descendent de l'île du Nord, mais les tout petits navires pourraient seuls s'y tenir en sûreté contre les vents du Nord et du Sud ; partout ailleurs ils seraient plus ou moins exposés au vent de l'Ouest.

Dimanche 4 Janvier. — Temps clair ; il fait un vent frais du S.-E. qui se dissipe dans l'après-midi. Comme nous voulons partir ce soir, nous avons continué à prendre nos sacs de charbon sans faire la réunion ordinaire du Dimanche. Je suis occupé avec les marins, comme c'est l'habitude dans de pareilles circonstances ; j'envoie leur paye dans leur famille, etc. Le temps semble présager un vent du Nord ; aussi j'ai donné l'ordre au mécanicien de continuer sa vapeur pour le moment.

Lundi 5 Janvier. — Le vent n'a pas soufflé la nuit dernière comme je m'y attendais. Ce matin il a changé encore de direction. Je ne puis attendre plus longtemps le vent du Nord (1) et je dois me mettre en marche. A 11 h. du matin je repris ma course et sortis du mouillage sous vapeur. J'ai fait lâcher la vapeur, lever le propulseur et mettre le vaisseau sous voiles.

(1) Un des officiers de l'*Alabama* a écrit dans son journal qu'en prévision de la proclamation de Lincoln, une pierre tumulaire, formée d'une planche de quatre pieds de long sur deux de large, fût envoyée à terre et placée sur le plus haut tertre de la grande île. Sur cette pierre tumulaire on lisait l'inscription suivante, tracée en grosses lettres noires qui se détachaient sur un fond blanc : « A la mémoire d'Abraham Lincoln, Président des anciens États-Unis, qui mourut d'une attaque d'apoplexie négrophile. 1^{er} Janvier 1863. — N^o 290. » Sur un morceau de papier placé à l'abri du mauvais temps était écrit en Espagnol : « Prière à celui qui trouvera cette tablette d'être assez bon pour la faire tenir au Consul des États-Unis dans le premier port qu'il touchera. » Cette plaisanterie fut conçue et exécutée par les officiers de la timonerie.

CHAPITRE XXIII.

Nouvelle mission — Expédition du Général Banks — A Galveston — Le Dimanche 11 Janvier — Une petite erreur — On se prépare au combat — L'*Hatteras* — Un combat dans l'obscurité — Vif et décisif — Soumission — Délivrance de l'équipage — Coulé — Événements imprévus — Hors du nid de frelons.

Contrairement à ses goûts habituels, le principal désir de l'*Alabama*, en partant pour sa nouvelle croisière, était d'atteindre sa destination sans rencontrer un seul vaisseau. Il était alors engagé dans une expédition d'une espèce tout à fait différente de celles qui l'avaient occupé jusqu'alors. Dans son allocution devant Terceire, lorsqu'il prit le commandement du navire, le Capitaine Semmes avait promis à ses hommes de les conduire au combat aussitôt qu'ils seraient assez bien disciplinés et assez exercés pour faire face à l'ennemi. Ce temps était venu ; alors, laissant de côté pour quelque temps le rôle tout spécial qu'il s'était donné en essayant de détruire aussi rapidement que possible le commerce de l'ennemi, l'*Alabama* se mit résolument en route à la recherche d'un combat.

La grande expédition du Général Banks, qui a été le sujet de tant de réflexions dans les Etats-Unis, et dont les journaux avaient depuis longtemps donné connaissance au croiseur Confédéré, semblait présenter la chance la

plus favorable possible pour tenter une pareille entreprise. L'expédition devait être tout naturellement accompagnée d'un ou même de plusieurs vaisseaux de guerre, mais la flotte principale semblait devoir être composée de transports qui seraient encombrés par les soldats de l'ennemi; et si l'*Alabama* était victorieux dans la lutte qu'il voulait engager, ces transports constitueraient une prise d'une importance plus réelle que tout le grain et toute l'huile qu'on ait jamais vus dans la cale d'un vaisseau marchand.

L'entreprise était certainement audacieuse. Courir, avec un seul sloop légèrement armé, sur une côte bloquée au Nord et au Sud par des centaines de vaisseaux de guerre et dans l'intention bien arrêtée d'y rencontrer une escadre qui, selon toute probabilité, était quatre ou cinq fois plus forte que notre navire, c'était pour l'équipage un acte d'une hardiesse presque naturelle, et cette expédition était en parfaite harmonie avec le reste de la carrière de l'*Alabama*. La suite montrera tous les dangers de cette entreprise et fera voir en même temps combien étaient sans fondement les lâches imputations lancées contre le courage et la vaillance de l'équipage par les infâmes organes de la presse du Nord. Les qualités ou les dispositions guerrières du croiseur Confédéré ne pourraient plus être mises en question après une preuve aussi concluante.

Pendant cinq jours, l'*Alabama* continua avec résolution sa course vers Galveston, où il pensait rencontrer la flotte qu'il cherchait. Enfin, le Dimanche 11 Janvier, — son plus beau jour! — le moment si ardemment désiré arriva,

A midi — écrit le Capitaine Semmes — nous étions juste à trente milles de Galveston, et je m'arrêtai avec l'inten-

tion ou de conserver seulement les vaisseaux en vue à une grande distance, sans me laisser voir moi-même, ou de jeter l'ancre hors de vue jusqu'au lever de la lune, ce qui devait avoir lieu vers onze heures et demie, pour courir alors sus à l'ennemi et me jeter, comme je l'espérais, sur « l'expédition de Banks. » Grâce cependant à une petite négligence de la vigie, nous nous laissâmes tellement approcher, sans les voir, des vaisseaux alors à l'ancre au large de la barre, que nous fûmes découverts avant que nous ayons pu virer de bord; car nous avions immédiatement repris le large, dans l'espérance d'échapper à la vigilance de l'ennemi.

Nous avons trouvé trois vaisseaux qui avaient mis en panne à quelque distance de la barre — l'un d'eux avait de forts espars, et notre vigie le prit pour une frégate à voiles; mais nous avons appris depuis que c'était le steamer *Brooklyn*, cette vieille connaissance qui nous avait donné la chasse lorsque nous étions sur le *Sumter*. Les deux autres étaient des steamers que l'on supposa être des vaisseaux à hélice. Quelques minutes après, on reconnut que l'un des steamers faisait de la vapeur; et, une heure et demie plus tard, on cria qu'il se mettait en mouvement pour courir sur nous.

J'abaissai le propulseur et j'ordonnai que l'on préparât de la vapeur en attendant l'approche de l'ennemi qui s'avança très-lentement; il paraissait faire une reconnaissance de notre navire tout en marchant avec grande précaution.

Pendant tout ce temps, nous nous tenions loin de la barre, sous les voiles de hune; l'étranger s'avançait vers nous, poupe en avant. Je faisais parfois mouvoir très-peu mon navire à l'aide de la machine, soit pour attirer l'ennemi — car naturellement je supposais qu'il était Américain — et pour l'entraîner loin des deux autres, afin

qu'en cas de combat ceux-là ne pussent pas entendre notre canonnade, soit pour user le temps jusqu'à la nuit noire, afin de pouvoir alors serrer les hunes et me trouver sur lui en si peu de temps qu'il lui serait impossible de remarquer ma manœuvre ou de prendre la fuite ; car je craignais qu'il n'essayât d'échapper, s'il me voyait tourner sur lui dans l'intention de le poursuivre.

L'ennemi s'approcha de si près de nous que nous n'avions pas à craindre de le perdre de vue ; et, aux premières ténèbres de la nuit, je mis le point de voile, ferlai mes hunes, et fis battre le branle-bas, en retournant subitement sur mes pas dans la direction de l'étranger. Il avançait tout à fait sans défiance, et lorsqu'il fut à portée de la voix, il nous héla en ces termes : —

« — Oh ! du navire ? »

« — Le *Petrel*, vaisseau de Sa Majesté Britannique. Oh ! du navire ? »

Mais il ne fit aucune réponse à cette demande, et, quoique nous la répétâmes plusieurs fois, il n'y répondit jamais.

Pendant ce colloque, je m'efforçais de me placer en enfilade par l'arrière de l'étranger ; mais il prit bien soin de ne pas me laisser faire, et me présenta sa bordée. Cette manœuvre me fit assez comprendre que c'était un ennemi ; alors, m'approchant à deux cents yards environ, j'ordonnai au Premier Lieutenant de répéter la question : « Oh ! du navire ? » Et cette fois il répondit.

Nous entendîmes parfaitement qu'il était une chose quelconque des Etats-Unis, mais nous ne pûmes distinguer son nom. J'ordonnai alors au Premier Lieutenant de lui dire que nous étions le steamer des Etats Confédérés l'*Alabama*, et je fis ouvrir immédiatement le feu par notre batterie de tribord. Il répondit une minute ou deux après, et c'est ainsi que l'action fut engagée.

Nous continuâmes à courir bord à bord à une distance qui variait de deux cents à cinq cents yards, en faisant tous les deux un feu bien nourri d'artillerie et de mousqueterie. Enfin, après treize minutes, l'ennemi tira ses deux canons de l'avant ou de tribord, et fit voir une lumière au-dessus de son pont pour indiquer qu'il était percé.

Nous cessâmes aussitôt le feu et nous nous approchâmes encore plus près de lui pour lui demander s'il se rendait et s'il avait besoin de secours. A ces deux questions, il répondit affirmativement; et immédiatement nous lui envoyâmes nos embarcations d'arrière, qui, avec les quatre autres qu'il portait, furent activement employées à transporter son équipage à notre bord. Cette opération ne fut terminée qu'au moment où le bâtiment coulait (1).

(1)

CONSULAT DES ETATS-UNIS.

Kingston, Jamaïque,

21 Janvier 1863.

MONSIEUR, — C'est un triste devoir pour moi d'informer le Département de la Marine de la destruction du steamer des Etats-Unis l'*Hatteras*, qui était sous mon commandement; il a été coulé bas par le steamer rebelle l'*Alabama*, dans la nuit du 11 courant, au large des côtes du Texas. Voici les causes de ce désastre : —

Dans l'après-midi du 11 courant, à 2 h. 30 du soir, tandis que j'étais à l'ancre, avec la flotte du Commodore Bell, devant Galveston, Texas, je reçus par signaux, du vaisseau des Etats-Unis le *Brooklyn*, l'ordre de donner la chasse à un navire qui était au sud-est. Je levai immédiatement l'ancre, et je courus à toute vitesse dans la direction indiquée. Quelques instants après, on put apercevoir le vaisseau étranger du pont de l'*Hatteras*, et on acquit la certitude que c'était un steamer. Je communiquai ce renseignement au vaisseau-pavillon par signaux. Je continuai la chasse et je gagnai bientôt du terrain sur le vaisseau suspect. Connaissant le peu de rapidité de l'*Hatteras*, je pensai de suite qu'on usait de subterfuge, et j'ordonnai que le vaisseau fût préparé pour l'action et que tout fût disposé pour une attaque déterminée et pour une défense vigoureuse.

Lorsque je fus à quatre milles environ du navire, je remarquai qu'il

Cette prise était la chaloupe canonnière des Etats-Unis l'*Hatteras*, Lieutenant Commandant H. C. Blake. Cet of-

avait cessé de faire vapeur et qu'il était sur sa bordée, en nous attendant. Il était près de sept heures et la nuit était complète; mais, malgré l'obscurité, je compris, d'après le caractère général du navire et d'après ses manœuvres, que j'aurais bientôt à combattre le steamer rebelle l'*Alabama*. Ne pouvant me servir que de quatre canons par chaque côté de l'*Hatteras* — deux petits de 32, un canon rayé Parrot de 30, et un canon rayé de 20 — je résolus de m'approcher de l'étranger, afin que mes canons pussent se trouver à portée s'ils devenaient nécessaires.

J'arrivai à portée de la voix — à soixante-quinze yards environ — et je fis demander : « Quel steamer ? » On me répondit : « Navire de Sa Majesté Britannique le *Petrel*. » Je dis alors que je voulais envoyer un bateau à son bord, et immédiatement je donnai l'ordre de le faire. Sur ces entrefaites, les vaisseaux avaient changé de position; l'étranger cherchait à se poster de manière à faire un feu d'enfilade. Presque aussitôt que le coup de sifflet eut ordonné au canot de partir, le bâtiment étranger nous cria cette fois : « Nous sommes le steamer confédéré l'*Alabama*, » et cette déclaration fut accompagnée d'une bordée. Au même instant, je fis répondre à son feu. Ne connaissant que trop les endroits vulnérables de l'*Hatteras*, j'espérais, en engageant le combat avec l'*Alabama*, pouvoir le prendre à l'abordage et débarrasser ainsi la mer de cette embarcation de pirates. Je fis de suite vapeur sur l'*Alabama*, mais, grâce à la grande rapidité de l'ennemi et à la difformité de la carène de l'*Hatteras*, défaut qui naturellement ralentissait notre marche, il lui fut facile de déjouer ma tentative et de s'échapper lorsque j'arrivai à trente yards seulement de lui. A cette distance, nous échangeâmes des coups de fusil et des coups de pistolet. Le feu continuait avec une grande vigueur des deux côtés. Enfin, un obus entra par le travers du navire dans la cale, où il mit le feu; et, au même instant, pour ne pas dire à la fois, un second obus arriva par la première ouverture; il fit explosion dans une chambre voisine en y mettant également le feu; un autre entra dans le cylindre, en remplissant de vapeur la chambre de la machine et le pont. Il me fut alors impossible de manœuvrer le navire ou de faire travailler les pompes, qui seules pouvaient éteindre le feu.

Avec un navire incendié en deux endroits, loin de tout secours humain, en face d'un naufrage sans espoir, le balancier enlevé par un coup de feu et la machine rendue inutile, je continuai cependant un feu très-vif dans le double espoir de désemperer l'*Alabama* et d'attirer l'attention de la flotte de Galveston, qui était seulement éloignée de vingt-huit milles.

On me rapporta bientôt que les obus avaient pénétré à la ligne de

ficier vint à bord après que son équipage y eut été transporté, et il me remit son épée; je lui dis alors : —

flottaison, en déchirant des feuilles entières de fer, et que les flots se précipitaient dans le navire; il était complètement inutile d'essayer de porter remède au mal, car le navire s'enfonçait rapidement. En apprenant cette triste vérité et en remarquant que l'*Alabama* était sur son avant de bâbord, complètement en dehors de la portée de nos canons, et tout prêt sans doute à faire un feu d'enfilade sur mon pont, je sentis que je n'avais pas le droit de sacrifier inutilement et sans résultat aucun la vie de tous ceux qui étaient sous mon commandement.

Pour empêcher que le feu ne fit sauter l'*Hatteras*, car l'incendie faisait beaucoup de progrès partout, j'ordonnai que la soute aux poudres fut inondée. Puis on tira un coup de canon sous le vent. L'*Alabama* demanda si nous désirions de l'aide, et nous répondîmes affirmativement.

L'*Hatteras* s'enfonçait; pour sauver la vie de mes officiers et de mes hommes, j'ordonnai que l'armement de bâbord fût jeté par-dessus bord. Si je n'avais pas agi ainsi, je suis sûr que le navire aurait coulé en engloutissant bien des braves cœurs et bien des existences précieuses. Après un retard considérable, causé par la nouvelle qu'un steamer accourait de Galveston, l'*Alabama* nous envoya enfin du secours, et j'ai le plaisir d'informer le Département de la Marine que tous les hommes vivants furent transportés sains et saufs de l'*Hatteras* sur l'*Alabama*.

Deux minutes après que nous avons quitté son pont, l'*Hatteras* coula, l'avant le premier, avec sa flamme à la tête du mât, avec tous ses mousquets et ses munitions de toute sorte; l'ennemi ne put, grâce à la rapidité du désastre, nous enlever une seule arme.

La batterie dont l'*Alabama* se servit contre l'*Hatteras* comptait neuf canons, savoir : six longs de 32, un de 100, un de 68, et un canon rayé de 24. La grande supériorité que l'*Alabama* avait sur nous avec sa puissante batterie et ses machines au-dessous de la ligne de flottaison, n'échappera pas au Département, qui connaît la construction de l'*Hatteras*, et sait parfaitement qu'il était incapable de combattre un vaisseau de guerre construit en règle.

La distance qui séparait l'*Hatteras* de l'*Alabama* pendant l'action varia de vingt-cinq à cent yards. Près de cinquante coups furent tirés de l'*Hatteras*, et je présume que l'*Alabama* en tira davantage.

Je désire signaler la façon efficace et active avec laquelle le Sous-Officier Porter, Capitaine d'armes, a rempli son devoir. La conduite de l'Aide Chirurgien Edward S. Matthews, qui, pendant et après l'action, a donné tous ses soins aux blessés, mérite mon entière recommandation. Je veux aussi appeler l'attention du Département sur le second Maître de branle-bas, M. Grath, qui remplissait temporairement

« Je suis charmé de vous voir à bord de l'*Alabama*, et nous nous efforcerons de vous faire passer votre temps aussi agréablement que possible. »

Voici l'armement de l'*Hatteras* :

Canons de 32.....	4
Canons de 30 rayés.....	2
Canon de 20 d°.....	1
Canon de 12 Howitzer.....	1
	8
Total.....	8

les fonctions de canonnier. L'obscurité de la nuit et la construction particulière de l'*Hatteras* sont cause que je puis parler seulement de la conduite de ces officiers, qui attirèrent mon attention toute spéciale; mais, d'après le caractère de la lutte et le nombre des avaries causées à l'*Alabama*, je n'ai personnellement aucune raison de croire qu'aucun officier ait manqué à son devoir.

Je ne puis trop louer les matelots de l'*Hatteras*. Leur enthousiasme et leur bravoure étaient dignes d'un meilleur sort.

Je joins ici le rapport de l'Aide-Chirurgien E.-S. Matthews, et vous y verrez que nous avons eu cinq hommes blessés et deux tués. Ceux qui manquaient, il faut l'espérer, ont pu rejoindre la flotte de Galveston.

Je communiquerai au Département, dans un rapport séparé, mes mouvements et mes commandements depuis l'époque de notre transport sur l'*Alabama* jusqu'au jour où la prochaine malle partira d'ici pour les Etats-Unis.

Je suis très-respectueusement votre obéissant serviteur,

H.-C. BLAKE,

Lieutenant-Commandant.

A l'Honorable Gideon Welles,
Secrétaire de la Marine,
Washington.

Pour plus amples renseignements sur ce combat, voir, à l'Appendice, le journal de l'un des plus jeunes officiers de l'*Alabama*.

L'armement de l'*Alabama* était ainsi composé : —

Canons de 32.....	6
Canon de 100 rayé.....	1
Canon de 24 d°.....	1
Obusier de 8 pouces.....	1
	<hr/>
Total.....	9

Il y avait une grande inégalité en notre faveur dans le poids du métal ; mais cet avantage fut grandement compensé par le loyal combat que nous offrions à l'ennemi en nous approchant si près de lui, que ses petits canons étaient presque aussi puissants que des plus grands.

Le tonnage de l'*Hatteras* était de onze cents tonnes ; son matériel, son fer et ses compartiments étaient imperméables à l'eau ; il était âgé de dix-huit mois. Son équipage comptait cent huit hommes et dix-huit officiers ; le nôtre était de cent onze hommes et vingt-six officiers.

Les accidents furent peu importants des deux côtés : à bord de l'ennemi, il manquait deux hommes (chauffeurs), qui probablement furent tués dans la chambre des chaudières ; il y avait aussi trois blessés, l'un grièvement, et les deux autres légèrement. A notre bord, nous avions seulement deux hommes légèrement blessés.

Une heure après l'action, et tandis que je m'éloignais sous vapeur, on me rapporta qu'un bateau monté par un sous-officier et cinq hommes, qui étaient descendus de l'*Hatteras* avant que nous n'eussions ouvert le feu sur lui pour aborder le *steamer de Sa Majesté Britannique le Petrel*, avait disparu et pris la fuite. Comme la mer était calme, et comme le vent soufflait doucement vers le rivage, éloigné de neuf milles seulement, ce bâtiment atteignit probablement la rive en cinq ou six heures. La nuit fut claire et étoilée, et il ne lui fut sans doute pas dif-

ficile de trouver sa route; sans cela, je serais revenu en arrière pour me mettre à sa recherche; mais je n'aurais guère espéré les rencontrer ni les apercevoir pendant la nuit. Le temps resta calme, et le vent souffla vers la terre pendant toute la nuit.

J'ai reconnu que Galveston avait été repris par nos soldats, et que le *Brooklyn*, ainsi que quatre sloops à vapeur de l'ennemi, s'était éloigné du port en attendant un renfort de trois autres vaisseaux de la Nouvelle-Orléans pour canonner la place. Ainsi il n'y eut pas « d'expédition de Banks, » et ses transports pesamment chargés de troupes ne purent nous attaquer. Sans la négligence de notre vigie, nous serions entrés pourtant dans ce nid de frelons !

CHAPITRE XXIV.

Encombré de prisonniers — Poursuite d'un ami — A la Jamaïque — Réception enthousiaste — Repos à terre — Un speech — On lève l'ancre — Une prise — Affaire du *Golden Rule* — Rétablissement de la discipline — Capture du *Chastelain* — Saint Domingue — Le *Palmetto* — Les hommes du jour aux Etats Unis.

Le petit jour de fête, c'est-à-dire de combat, était passé, et l'*Alabama* retournait à ses occupations qui consistaient à inquiéter le commerce de l'ennemi. Nous courions vers la Jamaïque, car le Capitaine désirait se débarrasser le plus tôt possible de la nichée de prisonniers qui encombraient ses ponts et qui causaient naturellement de grands dérangements aux matelots et aux officiers. Ces derniers surtout étaient serrés de la façon la plus désagréable, et le Capitaine leur avait donné l'exemple de l'abnégation en abandonnant sa chambre d'apparat au Lieutenant Blake, Commandant de l'*Hatteras* coulé à fond.

On peut supposer que dans ces circonstances l'*Alabama* ne désirait pas trop augmenter le nombre de ses passagers involontaires ; toutefois le devoir était le devoir ; et lorsque, le lendemain de l'engagement, on signala une voile, la chasse fut faite comme d'habitude, et l'attente générale fut de nouveau excitée au plus haut degré à la seule pensée de cette prise. Vers 2 h. 1/2, l'*Ala-*

bama était à la distance des signaux du bâtiment pourchassé, déjà il s'apprêtait à lui faire la demande habituelle, lorsque l'on découvrit que la barque « étrangère » n'était rien moins que son vieux et fidèle transport l'*Agrippine*; l'*Alabama* reprit alors sa course; mais il s'amusa bien de cette méprise qui lui avait fait chasser ainsi son ami le plus intime.

Une semaine s'écoula sans amener aucun événement intéressant; nous faisons route vers la Jamaïque, en recevant tout le long du chemin une série de bourrasques plus ou moins fortes, qui, dans l'état d'encombrement du navire, n'étaient rien moins que désagréables. Le 20 Janvier, nous étions en vue de la terre un peu avant le point du jour. Nous passâmes devant Portland à 3 h. du soir environ, et nous arrivâmes en face du phare de Plum Point à 4 h. 1/2. Les couleurs Françaises furent alors déployées en cas d'accident et on tira un coup de canon pour demander un pilote. Vers 6 h. 1/2, cet important personnage fit son apparition à notre bord, et trois quarts d'heure après l'*Alabama* était en sûreté dans le port de Port Royal.

Mercredi 21 Janvier. — Nous avons trouvé plusieurs vaisseaux de guerre Anglais — le *Jason*, le *Challenger*, le *Greyhound*, etc., etc., dont tous les Commandants sont venus nous faire visite. J'ai vu le Commodore Dunlop ce matin, et j'ai demandé au Gouverneur, par son entremise, la permission de mettre mes prisonniers à terre, ce qui m'a été accordé de suite. J'ai pris des arrangements pour faire du charbon; on approvisionnera le navire et on réparera les avaries. Dans l'après-midi je suis allé à Kingston et, de là, vers les montagnes avec M. Fyfe.

Jeudi 22 Janvier. — J'ai fait en voiture une délicieuse promenade de dix milles sur une belle route, naturellement macadamisée. Je suis monté ensuite à cheval, et, la

bride à la main, j'ai couru à travers les plus pittoresques régions montagneuses ; là on peut admirer de charmantes vallées, des précipices à pic, des torrents impétueux et une végétation luxuriante, etc. J'allai ainsi à Flamstead, la résidence du Révérend M. Fife, qui revint bientôt de la ville et me reçut avec la plus cordiale hospitalité (1). J'ai passé une journée délicieuse et calme, en allant à Flams-tead et en me promenant dans l'après-midi le long des sentiers sinueux de la montagne. La Jamaïque, c'est-à-dire la partie Sud, est un véritable désert, et la ville de Kingston une ruine. La population nègre y est paresseuse, prodigieuse et très-sujette à des maladies inflammatoires ; pas de moralité — grossières superstitions, etc.

Vendredi 23 Janvier. — Je suis allé à cheval à Blocksburgh. J'y ai passé un jour et une nuit, et j'ai visité en route le cottage à l'Anglaise du Capitaine Kent, absent pour le moment ; il doit être en Angleterre. J'ai reçu la visite de quelques dames à Blocksburgh pendant la soirée.

Samedi 24 janvier. — Je suis retourné à la ville aujourd'hui par le chemin du féérique petit cottage de M. Mais. Cette habitation est tenue dans l'ordre le plus gracieux et représente un paysage parfait. En arrivant à la ville je vis que mes amis avaient bienveillamment inséré une note dans les journaux pour informer le bon public que je serais à la Bourse à midi, etc., etc. Je fus obligé

(1) Aussitôt que notre arrivée fut connue, l'enthousiasme le plus grand régna partout. Il est impossible de décrire l'accueil hospitalier que nous avons reçu ; tout le monde a mis sa maison à notre disposition. A 9 h. du soir, les visiteurs arrivèrent en foule, et tous nous exprimèrent leurs sympathies les plus sincères et les plus encourageantes pour notre cause ; ils parlèrent de notre avenir en termes pleins d'espérance. Le même enthousiasme dure toujours ; des visiteurs de tout sexe et de toute classe viennent à bord. Les officiers et les matelots vont à terre et reçoivent les marques d'attention les plus flatteuses.

de m'y rendre et j'adressai au peuple un discours qui fut bien reçu. Je suis retourné à bord dans la soirée.

Dimanche 25 janvier. — Nous avons engagé des ouvriers pour que le navire soit prêt à prendre la mer ce soir. J'ai rendu mes visites aux Capitaines Anglais, que j'ai trouvés tous très-agréables. J'ai réglé les comptes du navire et j'ai fait ramener à bord la partie ivre de mon équipage, avec l'aide de la police. Trois hommes ont sauté en plein jour dans un canot pour aller à terre et ont essayé de se sauver; mais nous les avons poursuivis et repris. Tout l'ouvrage est terminé; les feux sont allumés à 5 h. du soir; à 8 h. 1/2 nous sortions du port sous vapeur.

Lundi 26 janvier. — A 10 h. 30 du matin, on signala une voile, que nous atteignîmes à 1 h. 20 du soir. C'était le *Golden Rule*, allant de New-York à Aspinwall. Je le capturai et le brûlai, car aucun certificat n'établissait la neutralité du chargement. Ce navire avait à bord des mâts, des espars, et une collection complète de gréements pour le brick des Etats-Unis le *Bainbridge*, forcé tout dernièrement d'abattre ses mâts dans une bourrasque qui le mit en péril à Aspinwall. Neuf prisonniers. Vers 6 h. du soir la prise était toute en flammes, alors nous reprîmes notre course.

AFFAIRE DU GOLDEN RULE.

Aucun certificat n'établit qu'une partie de la cargaison soit propriété neutre. Les seules lettres de chargement trouvées à bord sont conçues dans les termes suivants: — Marcial et C^o, à Gregorio Miro et C^o, 2069.28 dollars; chargement assuré contre les risques de la guerre.

Keeler et Vonhiss à John Wilson, 724.20 dollars. Consigné à l'ordre et pour le compte et aux risques de « celui que cela peut concerner. »

Woolsey, consigné à ordre. Montant non déclaré, et pas de lettre d'avis.

Bernes à Field. Montant non déclaré et pas de lettre d'avis.
Herques et Maseras à Juan Melendez. 41.58 dollars.

F. Heurias à Gillas. Montant non déclaré et pas de lettre d'avis.

Le *Golden Rule* nous fournit une provision de journaux qui contenaient de bonnes nouvelles en abondance; ainsi l'*Alabama* put apprendre et la fuite heureuse de son frère croiseur le steamer *Florida*, de Mobile, et les avaries que la canonnière des Etats-Unis *Monitor* avait reçues dans une bourrasque, pendant sa traversée le long de la côte. On apprit encore une bonne nouvelle : l'insuccès complet d'une attaque contre Vicksburg.

On passait alors assez de temps à rétablir la discipline qui avait été un peu ébranlée par notre court séjour à Port Royal : on infligea de justes punitions pour les différents délits qui y avaient été commis. Cependant, si l'on considère les rudes fatigues que ces hommes avaient endurées sans faire un seul « tour » à terre, ces fautes ne devaient pas paraître trop nombreuses; quelques-uns des officiers inférieurs furent dégradés, et plusieurs petites punitions furent infligées à des marins. Enfin, le 31 Janvier, la cour martiale qui avait été occupée à cette besogne désagréable, mais nécessaire, termina ses séances et fut dissoute.

Sur ces entrefaites, une autre prise était tombée entre les mains de l'*Alabama* : c'était le brick des Etats-Unis, le *Chastelain*, de Boston, venant de la Martinique et de la Guadeloupe en destination de Cienfuegos. Le lendemain, après avoir livré sa prise aux flammes, l'*Alabama* arriva à Saint Domingue, où il jeta l'ancre à quelque distance de la ville vers 6 h. du soir.

Il y avait deux autres vaisseaux dans ce port : l'un était

un brick de New-York, sous couleurs Anglaises. Il n'y avait pas longtemps que l'ancre était jetée, lorsqu'on reçut la visite du Capitaine du Port ; c'était une ancienne connaissance du Capitaine Semmes ; il avait piloté vers l'île le brick *Porpoise* à l'époque où ce dernier officier était Premier Lieutenant à bord de ce navire. Il parut très-satisfait de renouveler connaissance avec l'ancien Premier Lieutenant, et il s'offrit pour remettre au Gouverneur la lettre par laquelle le Capitaine Semmes demandait qu'on lui permit de débarquer ses prisonniers.

Il revint bientôt avec un commandant de la marine Espagnole, et il annonça que la permission était accordée. Les prisonniers furent donc envoyés à terre ; mais ils en revinrent bientôt quelque peu tristes, car ils rapportaient la nouvelle qu'il n'était permis à personne de débarquer pendant la nuit. Le Capitaine, cependant, désirait beaucoup partir ; il adressa donc une lettre aux autorités, qui permirent avec courtoisie que les prisonniers fussent envoyés, pour la nuit, sur un navire du Gouvernement qui se chargea de les mettre à terre dans la matinée.

Cette affaire réglée, l'*Alabama* partit de nouveau en course. Il venait de déployer pour la première fois à Saint Domingue le drapeau de la jeune République.

La seule émotion des quelques jours suivants fut causée par la crainte d'un incendie. En effet, le 2 Février, nous fûmes pendant quelque temps très-inquiets. Le feu fut allumé par la négligence du quartier-maitre de la cale, qui viola ouvertement les règlements écrits du navire en pénétrant avec une lumière découverte dans la chambre des liqueurs ; aussitôt qu'il eût commencé à tirer son alcool, les vapeurs de l'esprit s'enflammèrent subitement et mirent le vaisseau pendant quelques minutes dans un péril imminent. Le danger cependant fut de courte durée ; car le Capitaine se trouvait alors sur le pont, et de suite il

donna l'ordre de battre aux postes ; avant même que l'on ait pu obéir à cet ordre, le feu était éteint, et tout le monde à bord en fut quitte pour la peur. Cependant le coupable quartier-maître de cale dut payer sa faute, et sur-le-champ il fut mis aux doubles fers.

Le 3 Février amena une petite prise ; c'était le schooner des Etats-Unis, le *Palmetto* allant de New-York à San Juan de Porto Ricco, avec un chargement mêlé de provisions. Lui aussi voulait se donner des droits à l'immunité en prétextant la neutralité de son chargement ; mais les recherches amenèrent bientôt sa condamnation, et après que l'on eut pris à son bord une grande quantité de biscuits et de fromages, on transporta son équipage sur l'*Alabama*, et on brûla schooner et cargaison.

AFFAIRE DU PALMETTO.

Le schooner était des Etats-Unis, comme l'indiquaient son registre et son pavillon. Le chargement était fait par Herques et Maseras, de New-York, pour Vincente frères, de San-Juan, Porto Rico. Il n'y avait à bord ni affidavit ni certificat de propriété neutre, et le chargement aurait été condamné pour ce seul motif. En outre, comme il était à bord d'un navire ennemi, on doit présumer qu'il était propriété ennemie tant que le contraire n'a pas été démontré par une preuve convenable faite sous serment. Le patron fut interrogé, et il déclara qu'il n'avait pas connaissance de la propriété du chargement ; et cependant il était agent et affrèteur du vaisseau, en même temps que patron. La correspondance trouvée à bord, c'est-à-dire une lettre des expéditeurs au consignataire, déclare que le chargement est embarqué, les deux tiers au compte du consignataire, et un tiers au compte des expéditeurs ; alors, quelles que puissent être les relations d'affaires entre les deux maisons, consignataire et expéditeur sont partenaires, en ce qui concerne *quoad* ce chargement ; et la maison qui a expédié les biens se trouvant en pays ennemi, la part de l'autre parte-

naire est condamnable malgré sa résidence dans un pays neutre. Voir 3° Phillimore, 605; et la *Vigilantia*, 1 Rob., p. p. 4-14, 19; et la *Susa*, ib. p. 255.

Plusieurs jours se sont écoulés sans aventure d'aucune sorte; la monotonie des bourrasques et des temps calmes fut seulement rompue par la lecture des vieux journaux que nous donna le schooner *Hero*, de Yarmouth; ces feuilles nous apprirent les résolutions « courroucées » qui venaient d'être prises par la Chambre de Commerce de New-York au sujet de l'*Alabama*; une autre nouvelle d'une importance bien plus considérable — le *Vanderbilt* et le *Sacramento* devaient tous les deux faire voile, vers la fin de Janvier, pour se mettre à la poursuite du croiseur Confédéré.

Dimanche 15 Février. — Journée sombre et triste; le vent du Nord est presque aussi fort qu'une bourrasque, et l'*Alabama* fait jaillir l'eau, en courant sous le vent avec les voiles de hune dont on avait pris les ris.

Ce Dimanche orageux — écrit le Capitaine Semmes — est le second anniversaire de ma démission de commandant de la marine des Etats-Unis, et naturellement il a éveillé en moi de nombreux souvenirs. J'ai de plus en plus raison, à mesure que le temps s'écoule, de me féliciter de la prompte détermination qui m'a fait quitter le service d'une majorité corrompue et fanatique. D'ailleurs, à cette époque, ce parti n'avait-il pas déjà foulé aux pieds la Constitution? Ne s'était-il pas déjà révélé de la façon la plus agressive et la moins scrupuleuse? N'avait-il pas déjà donné de justes motifs d'alarme?

Mais que dirons-nous de sa conduite depuis cette époque? Si l'historien remplit fidèlement son devoir, la

postérité sera effrayée de la méchanceté et de la corruption des hommes du Nord et de l'Ouest! Alors on se demandera avec étonnement comment, en si peu de temps, il fut possible à des hommes de tomber dans une telle infamie et d'y tomber si profondément.

Voici le secret : les hommes politiques sont devenus des tripoteurs de fonds publics, et les ambitieux des usuriers et des escrocs : or, sachez maintenant que l'on peut ranger dans ces deux catégories presque toute la population Yankee : tel est, de nos jours, « le Roc de Plymouth ; » il a ses Beechers dans la chaire, et ses Lincolns sur le fauteuil de Washington ! Il a ses Sumners et ses Lovejoys dans le Congrès, ses Simmonses *et id genus omne* dans les adjudications !

CHAPITRE XXV.

On ne se laisse pas facilement jouer — Deux prises — *L'Olive Jane*
Le Golden Eagle — Salut au pavillon blanc — Terreur — Obsti-
nation — *Le Washington* — *Le William Edward* — La patience
récompensée — Affaire du *John S. Parks*.

Une semaine s'est écoulée sans amener d'événement digne d'être rapporté; toutefois, le Samedi 21 Février, nous fîmes une chasse animée. A 8 h. du matin, quatre navires étaient signalés en vue. Le premier que l'on aperçut était trop en avant et trop sous le vent pour que l'on prit la peine de le poursuivre; alors on fit voile dans la direction des deux autres, et on remarqua bientôt qu'ils échangeaient des signaux en tout hâte. Leur conversation terminée, ils se séparèrent et se jetèrent au large en prenant chacun une direction différente. C'était évidemment pour partager l'attention de l'*Alabama*, qui était alors en pleine chasse.

Mais l'*Alabama* n'était pas si facile à leurrer. Le Capitaine remarqua d'abord le bâtiment qui paraissait le plus lent, et qui, par conséquent, promettait une chasse plus facile, puis il fit marcher la vapeur tandis que le navire poursuivait sa course; une fumée noire s'échappait déjà de la cheminée et le propulseur commençait à tourner, lorsqu'on arriva à portée de la voix du navire poursuivi. On tira une gargousse à poudre comme d'habitude; mais

l'étranger poursuivait opiniâtrément sa route ; il avait évidemment résolu, dans le cas où il ne pourrait pas échapper lui-même, de faire de son mieux pour accroître les chances de son compagnon.

Mais cette détermination chevaleresque ne servit à rien. Un second coup de canon tiré par le croiseur suivit de très-près le premier, et cette fois le commandement de mettre en panne eut un accompagnement énergique ; un boulet alla siffler à travers les agrès du vaisseau poursuivi. Trouvant alors que son ennemi devenait réellement sérieux, le navire abandonna la partie, et mit en panne avec les couleurs des Etats-Unis à son sommet. Après avoir placé un équipage de prise à son bord l'*Alabama* vira et partit à toute vitesse dans la direction du second navire, qui faisait de son mieux pour échapper ; il était en ce moment éloigné de quinze milles ; mais l'*Alabama* donna toute la force à sa vapeur et il vola sur l'eau avec une rapidité trois fois plus grande que celle du vaisseau poursuivi ; enfin, après deux heures de course, il faisait mettre en panne le second navire, qui amena les Etoiles et les Rayures à son mât.

Après un rapide examen des papiers, on fut convaincu que le droit à la propriété neutre de la cargaison n'était nullement appuyé d'une preuve péremptoire. Alors l'équipage de l'*Olive Jane* (1) fut transporté sur l'*Alabama*, et la barque livrée aux flammes, tandis que le vainqueur revenait en arrière, et allait à la rencontre de son autre prise. Après avoir parlé avec le patron de la prise, on reconnut qu'on avait capturé le vaisseau des Etats-Unis le *Golden Eagle*, allant de l'île d'Howland, dans l'Océan Pacifique, à Cork pour y recevoir des ordres.

(1) De Boston, venant de Bordeaux, en destination de New-York, avec un chargement de vins Français et de brinborions.

On lit les détails suivans sur ces deux navires dans le journal du Capitaine Semmes : —

AFFAIRE DE L'OLIVE JANE.

Sous couleurs et avec registre des Etats-Unis — allant de Bordeaux à New-York — cargaison généralement consignée à des maisons de New-York, à l'exception de cinq articles qui sont consignés à ordre; mais dans les papiers il n'y a rien qui puisse établir les droits de propriété Française, pas même en faveur de ces derniers articles; et *non constat* que le chargement ne soit pas Américain, et que la consignation n'ait été faite ainsi pour lui donner une apparence de propriété Française, jusqu'à ce que la marchandise ait atteint sa destination. Alors le véritable propriétaire pourra la réclamer par un bulletin de chargement en règle, qui lui aura été envoyé par steamer. En tout cas, la loi dit que toute propriété trouvée à bord d'un ennemi est propriété ennemie, jusqu'à ce que le contraire ait été prouvé par une preuve convenable; et aucune preuve n'a été présentée dans le cas actuel. Le patron, puisqu'il était propriétaire du quart de la barque, devrait être bien renseigné sur sa cargaison, etc.; mais il ne sait rien, si ce n'est que l'un des expéditeurs — un Français — lui a consigné en son nom quarante fûts de vin valant peut-être vingt dollars chacun.

Navire et chargement condamnés.

AFFAIRE DU GOLDEN EAGLE.

Vaisseau sous couleurs et avec registre des Etats-Unis. Il allait de San Francisco à Cork, *via* Ile d'Howland, avec un chargement de guano pour la société Américaine de guano. Chargement consigné à « ordres. » En conséquence, il n'est pas question de la propriété.

Vaisseau et cargaison condamnés.

Dans la matinée du 23 Février, quatre bâtiments furent signalés en vue ; mais lorsqu'on les hêla, tous prouvèrent qu'ils étaient sous la protection de pavillons neutres. Toutefois l'un d'eux, un navire Français, allant de Buenos-Ayres au Havre, délivra l'*Alabama* de deux prisonniers Français, un artiste et son fils, qui avaient été pris à bord de l'une des dernières prises. Un des autres navires — le *Prince de Galles*, allant de Melbourne en Angleterre, abaissa son pavillon devant les couleurs Yankees déployées par l'*Alabama* ; mais celui-ci ne voulut pas prendre pour lui un compliment destiné à un autre ; il descendit les Etoiles et les Rayures et hissa ses propres couleurs. A peine ce changement de couleurs était-il terminé que l'on remarqua un grand tumulte à bord du navire Anglais ; passagers et matelots se précipitaient sur le pont pour voir le fameux navire Confédéré. Le salut qui avait été adressé au premier drapeau fut renouvelé avec une réelle bonne grâce et accompagné des démonstrations les plus vives de tous ceux qui étaient à bord ; les hommes poussaient des hurrahs, et les dames agitaient leurs mouchoirs en l'honneur du brave petit croiseur dont ils avaient tant entendu parler.

Le lendemain, l'*Alabama* était dans le voisinage de la traversée de la 30^e parallèle par le San Roque et les navires des Etats-Unis en destination des Indes ; les voiles furent raccourcies, et la vigie redoubla d'attention, mais, jusqu'au coucher du soleil, on ne vit rien en mer ; enfin on cria : « Une voile ! » et le croiseur Confédéré, en s'approchant de l'étranger, déploya les couleurs Yankees, mais on lui répondit avec le drapeau tricolore. A 9 h. 30 du soir, un autre navire fut signalé en vue, mais il n'y eut pas encore de prise, quoiqu'il fût nécessaire de tirer deux gargousses, de chasser pendant trois quarts d'heure et de crier longtemps, en Anglais et en Français, pour forcer le

navire à mettre en panne. Lorsque, enfin, le capitaine marchand obéit au commandement, on vit que le brick était Portugais ; il allait de Pernambuco à Lisbonne. L'officier envoyé pour héler l'étranger trouva tout à son bord dans la plus étrange confusion. L'équipage était si alarmé que ni le patron, ni les maîtres, ni les matelots n'avaient l'air de savoir ce qu'ils faisaient. Leur terreur était en effet si grande que, lorsqu'on leur demanda l'explication de leur singulière conduite, ils répondirent qu'ils avaient été trop effrayés pour mettre en panne!

Le 25 Février fut un jour bien pauvre ; deux vaisseaux seulement se montrèrent en vue, l'un était Hollandais et l'autre Anglais. Le patron du dernier demanda de sang-froid à l'*Alabama* s'il voulait bien emmener en Angleterre un matelot Anglais renvoyé ! Le lendemain matin, un autre patron d'un navire Anglais nous fit encore une demande semblable. — Tous les deux, naturellement, reçurent un beau refus. Le 26, treize voiles au moins furent signalées par la vigie de l'*Alabama*, mais aucune ne déploya le drapeau Yankee. La seule émotion du jour fut occasionnée par une obstinée petite barque Hambourgeoise qui refusa de montrer ses couleurs tant que le croiseur Confédéré ne fut pas, pour ainsi dire, sur elle ; et même alors il fut encore nécessaire de tirer un coup à poudre pour l'amener.

Après avoir rencontré tous ces vaisseaux neutres, l'*Alabama* tomba enfin sur une prise. Dans la matinée du 27 Février, il captura le navire des Etats-Unis le *Washington* ; ce bâtiment était la propriété de l'ennemi ; mais comme il portait une cargaison de guano des îles Chinchas, cargaison inscrite au compte du Gouvernement Péruvien et consignée à ses agents à Anvers, il fut relâché contre une rançon de 50,000 dollars. Lorsque les prisonniers qui étaient à bord de l'*Alabama* eurent été trans-

férés à bord du *Washington*, les deux navires se séparèrent, et celui des Etats-Unis reprit sa route en se réjouissant de ce que la cargaison neutre qu'il portait l'avait sauvé du feu. Deux jours après on fit une autre prise. Le 1^{er} Mars, en effet, on atteignit le *Bethia Thayer*, de Rockland, Maine; mais, comme le *Washington*, il avait à bord du guano, propriété du Gouvernement Péruvien, et il fut relâché sur une caution de 50,000 dollars.

Quelques instants après on signala une barque suspecte qui portait le drapeau Anglais au sommet du mât. L'*Alabama* mit aussitôt tous ses points de voile, tandis que l'étranger faisait la même manœuvre, et les deux bâtiment se précipitèrent ensemble sous un vent frais du S.-O. Cette poursuite fut très-animée : elle dura sept heures; enfin l'*Alabama* s'approcha peu à peu de l'embarcation suspecte, et à 4 h. 30 du soir il put la hêler. Le navire Confédéré hissa le drapeau des Etats-Unis et s'annonça sous un faux nom. La barque répondit qu'elle était le *William Edward*, venant de Bahia, en destination de Liverpool. Après plusieurs autres communications qui convinquirent l'*Alabama* que la barque était Anglaise, le croiseur déclara son véritable nom et permit au *William Edward* de continuer sa route. A la tombée de la nuit, on donna la chasse à un autre bâtiment, qui fut bientôt amené; mais c'était encore un navire Anglais, le *Nil*, venant de Akyab et allant à Londres. Son patron informa l'officier d'abordage qu'un vaisseau de guerre des Etats-Unis, probablement l'*Ino*, était dans le Sud Atlantique à la recherche de l'*Alabama*!

Le 2 Mars, au point du jour, on aperçut, à travers une atmosphère brumeuse, une voile qui gouvernait lentement sur le croiseur. Le Confédéré attendit patiemment, car un léger vent du Sud amenait l'étranger vers lui; sa patience fut récompensée; à 6 h. du matin l'officier d'a-

bordage prenait possession du vaisseau le *John S. Parks*, de Hallowall, Maine. Le patron, sa femme et l'équipage furent transportés sur le croiseur, ainsi que diverses munitions et plusieurs provisions : puis, après que le Capitaine Semmes eût soigneusement examiné les papiers de la prise, on livra aux flammes cet infortuné numéro trente-cinq de la liste fatale de l'*Alabama*. Quant à la cargaison du *John S. Parks*, on essaya d'en justifier la neutralité; aussi, comme les extraits suivants le montreront, le Capitaine Semmes établit à ce sujet la plus minutieuse enquête : —

AFFAIRE DU JOHN PARKS.

Navire avec un registre et sous pavillon des Etats-Unis. Cargaison : vieux sapin blanc, chargé à bord dans le port de New-York. Le chargement était expédié par Edward F. David, qui semblerait être, d'après la déclaration du patron, un grand marchand de vieilleries; il est consigné à MM. Zimmermann, Faris et Comp., à Montevideo ou Buenos-Ayres. On a trouvé annexé à ce bulletin de chargement un acte que l'on dit être un affidavit juré devant « Pierrepont Edwards; » cet individu se décore du titre de *vice-consul*. Au-dessus de son nom, on lit : « Pour le consul; » d'après ces termes, il semble agir pour le consul et non pour lui comme « vice-consul (1). »

(1) Extrait d'une lettre prise sur la barque l'*Amazonian*. Cette lettre était envoyée par M. Edward F. Davidson à MM. Zimmerman, Faris et C*, de Montevideo :

« Vous apprendrez de Londres la perte du navire *John S. Parks* et le paiement de l'assurance de sa cargaison; le fret est assuré ici à la Compagnie du Great Western, qui a trente jours après l'attestation du Capitaine pour payer la perte. Le Capitaine Cooper est arrivé à Portland et s'est rendu chez lui, à Hallowall. La Compagnie exige une copie de l'attestation faite à Londres; cette copie doit être certifiée par le Consul; je l'ai fait demander. Mais j'ai prié le Capitaine de venir ici pour cette affaire, et je ne crois pas devoir attendre de Londres la réception de ce document. »

Celui qui a prêté serment est le sieur Joseph H. Snyder, qui dit habiter n° 120, Pearl Street, à New-York. Il a déclaré que le chargement a été expédié par Edward F. Davidson, « pour et au compte de John Fair et Comp. de Londres, etc. » D'abord, voyons la forme de l'affidavit. Un vice-consul est une autorité qui agit à la place d'un consul, lorsque ce dernier est absent de son poste; et lorsque le cas se présente, il signe comme vice-consul; alors ses actes prennent autorité *proprio vigore* et non pas comme émanant du consul. De plus, le Patron ne pouvait justifier ce document, ce qu'il aurait dû faire pour le rendre valable; — il déclare qu'il ne peut dire si c'est là une fraude ou non. « Même, comme cela a été dit, lorsque les papiers trouvés à bord sont une preuve convenable de la neutralité du chargement, ils ne sont de fait une preuve réelle qu'autant qu'ils sont convenablement justifiés, car, par eux-mêmes, des papiers ne prouvent rien, ils ne sont qu'une lettre morte, s'ils ne sont pas appuyés par les serments de certaines personnes qui peuvent leur donner validité. » 3^e Phillimore, 394. De plus, « Valin sur l'Ordonnance » s'exprime ainsi : « En outre, comme les pièces régulières trouvées à bord peuvent encore avoir été concertées par fraude, il a été établi par arrêt du conseil en date du 26 Octobre 1692, que les dépositions contraires des hommes de l'équipage capturé détruiraient la valeur de ces pièces. » Cette dernière autorité est expresse sur ce point, que des papiers trouvés à bord d'un navire ne peuvent pas inspirer de confiance, s'ils sont contredits par le serment de quelque personne de l'équipage, et je considère qu'il en est de même lorsque l'équipage ne peut justifier ces papiers. Car si c'eût été une transaction *bona fide*, le premier devoir de la partie intéressée était d'amener le Patron devant le Consul pour qu'il fût témoin de la prise de la déposition, et pour qu'il pût justifier « l'acte » dans le cas où son navire serait pris. Mais pourquoi M. Snyder faisait-il cet affidavit? Ce n'était pas lui l'expéditeur, mais bien Davidson, un marchand de vieux; si, en effet, Davidson a vendu ces vieilleries, il doit savoir à qui il les a vendues, et il était la seule personne qui pût témoigner du fait. De plus, le Patron dit que Snyder a acheté ces rebuts

à Davidson ; c'est du moins ce que le patron a appris de son propre frère, qui est le propriétaire du navire. S'il en est ainsi, Snyder, étant le propriétaire de ces rebuts (que ce soit pour son propre compte ou pour le compte d'un étranger, peu importe), était par là même le véritable expéditeur, et ce n'était pas Davidson ; Snyder était la seule personne qui pût consigner aux consignataires, soit en son propre nom, soit au nom de son patron, si lui n'était qu'un agent. Mais le bulletin de chargement et la lettre de Davidson aux consignataires montrent que Davidson était et l'expéditeur et le consignataire. Le navire était aussi frété par Davidson, qui a payé à l'avance 13,000 dollars comme prix du fret et qui a exigé que le propriétaire du bâtiment l'assurât par une police contre les risques de la mer et de la guerre ; et cette police était payable à Davidson en cas de perte. Deux questions s'élèvent au sujet de cette police : 1° si la propriété était neutre *bona fide*, la cargaison elle-même était aussi assurée à Londres, pourquoi la clause de la guerre était-elle mentionnée ? et 2° pourquoi Davidson faisait-il faire la police payable entre ses mains ? S'il avance l'argent du fret sur le crédit de la maison de Londres, il n'a aucun intérêt à se faire assurer ici ; et si la pacotille appartenait réellement à la maison de Londres, si on devait la livrer à leurs associés ou à leurs agents au port de remise, pourquoi Davidson payait-il le fret d'avance ? Puisque Snyder a acheté la marchandise à Davidson, pourquoi Snyder n'aurait-il pas fait l'avance pour son patron, tandis que c'est Davidson ? On doit en conclure, ce me semble, que Davidson expédiait les marchandises pour son propre compte à des agents entre les mains desquels il n'avait ni fonds ni crédits, et comme ce lot pouvait ne pas être vendu comptant, le navire ne pouvait payer son fret, s'il n'était pas payé à l'avance ? De plus, le navire avait une destination éventuelle. Il devait aller soit à Montevideo, soit à Buenos-Ayres, selon que les consignataires trouveraient cela plus avantageux pour eux. Voilà qui a parfaitement l'air d'une chasse à la vente. Mais, bien mieux, Davidson avait préparé une lettre régulière de consignation pour Zimmermann, Faris et Comp. ; cette lettre

accompagnait le certificat du consul, et en même temps il écrit une autre lettre, dans laquelle il dit : « La cargaison du *John S.-Parks* sera certifiée par le Consul Britannique comme étant « propriété de sujets Anglais. Vous verrez que c'est un très-« bon chargement, et je vous recommanderai les prix les plus « élevés. » Comment Davidson est-il intéressé dans le prix que ce chargement rapportera s'il appartient, comme on le prétend, à la maison de Londres? Si Davidson a vendu à Snyder, et si Snyder est l'agent de la maison de Londres, Davidson a eu encore bien moins d'intérêt dans cette affaire. On lit d'ailleurs dans la même lettre la remarque suivante : — « MM. Harbeck « et Comp. ont une nouvelle barque à Portland, l'*Anne Sher-* « *wood*, pour laquelle ils ont réuni en petits lots un charge- « ment de vieilleries d'une valeur de 20,000 dollars. J'ai essayé « d'en faire un chargement pour vous les envoyer (au compte « John Fair et Comp. de Londres?); mais ils veulent vous « prendre vingt-cinq dollars d'intérêt et dix-huit de fret paya- « bles chez vous (au port?), ce qui est trop. Si jè puis arran- « ger cette affaire dans de bonnes conditions, je le ferai pour « continuer notre correspondance avec H. et Comp. »

Cette lettre semble indiquer que Zimmerman, Faris et Comp., sont les consignataires favoris de Davidson, et que non-seulement il leur consigne ses propres rebuts (car il faut se souvenir qu'il est marchand de rebuts), mais encore qu'il cherche à les favoriser en leur procurant d'autres consignations. Il se peut que Davidson de New-York, John Fair et Comp. de Londres, et Zimmermann, Faris et Comp., de Buenos-Ayres, soient très-intéressés dans cette affaire de rebuts, et qu'ils essayent de protéger leur commerce avec le nom de la maison de Londres. Il se peut encore que Davidson soit le seul propriétaire ou un associé de Zimmermann, Faris et Comp. Dans l'un et l'autre cas, la marchandise est condamnable, puisqu'elle est expédiée par une maison de commerce d'un pays ennemi. Navire et chargement condamnés.

CHAPITRE XXVI.

Désagrémens de la vie en mer — Une chasse vigoureuse — Le *Punjau* est rançonné — Rafales de pluie — Un Extra — Le *Morning Star* — Cargaison neutre — Le *Fairhaven* — L'*Ino* en recherche — Le *Charles Hill* — La *Nora* — L'eau de feu — Moralité commerciale — La *Louisa Hatch* — Noirs soucis — Difficultés à faire du charbon en mer — Fernando de Noronha.

Le Capitaine Cooper, du *John Parks*, sa femme et deux neveux, eurent le bonheur de n'être pas condamnés à une longue captivité. Les restes enflammés de leur malheureux navire étaient encore en vue, lorsqu'une barque Anglaise se rangea bord à bord avec l'*Alabama*; alors on eut bientôt fait un arrangement avec le patron, qui emmena tout le monde en Angleterre.

Pendant longtemps nous fûmes obligés de faire comme les Anglais, c'est-à-dire de nous contenter du temps pour unique diversion dans la monotonie ennuyeuse d'un voyage sans aventures. Cependant, si de bons coups de vent peuvent compter comme sujets de distraction, l'*Alabama* n'eut pas le droit de se plaindre, car le navire roula et s'agita sur des mers houleuses d'une façon qui éprouva beaucoup son malheureux Capitaine, alors bien souffrant.

La bourrasque continue toujours, — écrivait le Capitaine Semmes le 11 Mars. — Vent E.-N.-E. Pendant quatre

jours nous avons été roulés et ballottés; le vent mugit jour et nuit à travers nos gréements, et notre repos est plus ou moins troublé par le mouvement du navire. La vie sur mer me devient de plus en plus désagréable. Le fait est que j'ai atteint un âge où les hommes désirent le calme et le repos. Pendant cette guerre, mes services appartiennent à mon pays, et il ne faut pas que je pense au repos; mais je suis convaincu que la fin de la croisade Abolitionniste n'est pas très-éloignée de nous. L'ennemi, si l'on en croit tous les symptômes, est sur le point d'être battu complètement. La juste Providence punira sans doute les méchants et les fanatiques qui nous ont déclaré cette guerre cruelle et injuste, et elle le fera d'une façon qui avertira et qui étonnera les nations de la terre. La déloyauté et la méchanceté qu'ils ont montrées sous toutes leurs formes devront enfin causer leur ruine totale. Les Etats Yankees subissent maintenant une épreuve à laquelle ils ne songeaient guère au commencement de leur croisade sacrilège contre les habitants du Sud.

Le 12, le navire était à quatorze degrés de l'équateur, mais le temps était encore très-froid; tout le monde portait ses vêtements de laine et couchait sous une paire de couvertures. Le ciel est toujours gris et surchargé; de temps en temps nous avons une petite averse et une forte brise; le baromètre descend continuellement; enfin, le 14 Mars, il était à 29° 96'; c'est à peu près le niveau ordinaire des vents alizés.

Cette nuit amène cependant quelque soulagement à notre tristesse. Il était juste minuit, lorsque le cri électrisant : « Une voile près du bord ! » retentit. En moins de cinq minutes, l'*Alabama* était à portée de voix d'un grand bâtiment allant droit sur le vent du N.-O.

« Oh! du navire? Quel est ce navire? » fit entendre bruyamment le porte-voix de l'*Alabama*. Mais on ne fit

aucune réponse. Nous hélâmes de nouveau, pas encore de réponse. Ce navire étrange continue sa course sans faire attention à quoi que ce soit ; son immense coque nous présentait une masse sombre lorsqu'il passa presque à portée de harpon de l'*Alabama* pour disparaître de nouveau dans l'obscurité, comme un fantôme à qui l'on aurait parlé et qui se serait évanoui.

Mais l'*Alabama* aurait pu amener le « vaisseau fantôme » lui-même, s'il avait essayé de passer sans répondre lorsqu'on le hélait. « Matelots, virez de bord ! » cria-t-on vivement, tandis que l'écho du second appel retentissait encore ; on mit la barre, et l'avant de l'*Alabama* tourna dans la direction que l'étranger venait de prendre ; avec les ris enlevés de ses huniers, il partit en chasse comme un levrier derrière un lièvre.

Pendant qu'on faisait voile et qu'on tournait le vaisseau à l'avant, l'étranger avait pris trois milles d'avance ; car il glissait rapidement sous une forte brise. Pour qu'une chasse soit sérieuse, dit le proverbe, il faut qu'elle soit longue. Mais les magnifiques qualités voilières de l'*Alabama* se firent bientôt sentir, et trois heures après avoir mis la barre, nous étions à quelques cents yards de l'étranger, qui mit alors en panne au premier appel des canons de l'avant du croiseur.

C'était le vaisseau des Etats-Unis le *Penjaub*, de Boston, allant de Calcutta à Londres avec un chargement Anglais à bord, comme on en fut convaincu par les affidavits assermentés trouvés dans les papiers, par la nature du voyage — d'un port Anglais à un autre — et par la cargaison composée de chanvre de l'Inde et de graine de lin ; il fut relâché sur une caution de 55,000 dollars, et le reste des prisonniers du *John Parks* fut transporté à son bord, pour être conduits dans leur pays.

Le 21 Mars amena un changement de temps et de fortes rafales de pluie. Tout le monde se réjouit beaucoup de ce changement, écrivit le Capitaine Semmes, qui raconte ensuite tout le plaisir qu'il éprouva, lui aussi, en entendant le bruit du tonnerre pour la première fois depuis bien des mois; les officiers et les matelots pataugèrent les pieds nus sur le pont, en s'amusant « comme de jeunes canards, » et en faisant honneur à la première forte pluie qu'ils voyaient tomber depuis un temps considérable.

Dans la matinée du Lundi 23 Mars, on signala une voile que l'on atteignit vers midi; c'était le navire des Etats-Unis le *Morning Star*, allant de Calcutta à Londres. Ce bâtiment portait aussi une cargaison neutre, bien et dûment prouvée par des certificats légaux; on le relâcha de suite sous rançon. Une seconde prise qui tomba le même jour entre les mains de l'*Alabama* fut moins heureuse que le *Morning Star*; c'était le schooner des Etats-Unis le *Kingfisher*, de Fairhaven (Massachussetts), depuis quelques mois dehors, et en voyage pour la pêche à la baleine. Heureusement pour lui qu'il avait tout récemment déchargé, sur un autre vaisseau, son second chargement d'huile; il pouvait alors se vanter de n'avoir qu'une vingtaine de barils, qui furent de suite livrés aux flammes, ainsi que le malheureux vaisseau.

Le *Kingfisher* nous donna une nouvelle qui procura une immense satisfaction à tout le monde de l'équipage. Il nous dit que le sloop de guerre des Etats-Unis l'*Ino* était à l'ancre à l'Ascension, que le *Kingfisher* l'y avait laissé une quinzaine de jours seulement auparavant. C'est ce même vaisseau qui a prêté, il y quatorze mois à peine, son secours à cette prise digne d'un pirate, l'arrestation de MM. Myers et Tunstall sur un terrain neutre; tout l'équipage se réjouissait en espérant qu'on pourrait bientôt se frotter avec lui et lui faire payer l'outrage qu'il avait

commis. Si l'*Alabama* ne demandait pas mieux que de combattre le premier navire venu, celui-là était bien le vaisseau des Etats-Unis qu'il aurait rencontré avec le plus de plaisir.

Nous devons noter ici une curieuse circonstance qui se rattache à ce schooner; son patron était, d'après son récit, un des trois habitants de sa ville natale qui, dans la dernière et fatale élection du Président des Etats-Unis, votèrent pour le candidat du Sud, Breckinridge.

Deux autres navires furent capturés le lendemain — l'un était le *Charles Hill*, de Boston, allant de Liverpool à Montevideo, et l'autre la *Nora*, également de Boston, allant de Liverpool à Calcutta. Tous les deux élevèrent des prétentions à la neutralité de la cargaison; et, comme d'habitude, à la suite d'un examen sérieux, on reconnut qu'ils n'avaient rien qui ressemblât à un témoignage réel.

AFFAIRE DU CHARLES HILL.

Vaisseau sous pavillon et avec registre des Etats-Unis chargé de sel (valant à Liverpool six schillings la tonne), frété en partie par H. E. Falk, pour aller de Liverpool à Montevideo ou à Buenos-Ayres. Aucun droit à la neutralité de la cargaison. Vaisseau et chargement condamnés.

AFFAIRE DE LA NORA.

Vaisseau sous pavillon des Etats-Unis, chargé de sel, frété en partie par W. N. de Mattos, de Londres, pour aller à Calcutta. Dans le bulletin de chargement la cargaison est consignée « à ordre, » et au dos du bulletin on lit cette inscription : —

« Je certifie par les présentes que le sel expédié à bord de la *Nora* est la propriété de W. N. de Mattos, de Londres; que ledit W. N. de Mattos est sujet Anglais, et qu'il l'était à l'époque du chargement.

« (Signé) H. E. FALK,

« Agent de W. N. de Mattos. »

Au-dessous de la signature on lit : « R. C. Gardner, Maire, » ce qui est sensé représenter la signature du Maire de Liverpool. Comme cette déclaration n'est pas sous serment, et comme il n'y a pas de sceau sur l'acte, ce document n'est même pas un affidavit *ex parte*. Navire et chargement condamnés.

On enleva quelques provisions importantes aux deux navires et les prisonniers (entre autres une femme), furent transférés sur l'*Alabama*; on mit le feu aux prises le soir du jour qui suivit leur capture. Souvent, lorsqu'on abordait des prises, les marins arrivaient d'une façon ou d'une autre à découvrir leurs liqueurs fortes; aussi nous avons eu ce soir beaucoup d'hommes ivres à bord de l'*Alabama*. Malheureusement les coupables n'étaient que trop souvent les meilleurs matelots du navire. On pouvait leur confier tout ce que l'on voulait, excepté du rhum ou du whisky, car ils ne pouvaient résister à une tentation de cette sorte; le service de l'abordage ne leur offrait que trop souvent l'occasion de satisfaire leurs vrais goûts de marin. Cependant, si les prises pouvaient tirer quelque vengeance, en créant ainsi un désordre momentané parmi leurs vainqueurs, elles nous dédommagèrent amplement, ce jour-là, en venant accroître d'une demi-douzaine de matelots l'équipage de l'*Alabama* qui était plus qu'au complet, quoiqu'il eût renvoyé déjà des hommes dans leur pays.

L'extrait suivant d'une lettre trouvée à bord du *Charles Hill* peut jeter quelques lumières sur les prétentions de ce vaisseau, qui réclamait la protection de la neutralité : —

AU CAPITAINE F. PERCIVAL.

CHER MONSIEUR, — J'ai lu vos lettres datées de Philadelphie. Comme un corsaire a brûlé plusieurs vaisseaux Américains, il serait

bon que votre chargement fût inscrit sur le bulletin comme étant propriété Anglaise et que votre cargaison fût certifiée par le Consul Anglais, etc.

Après avoir traversé l'Equateur pendant la nuit du 29 au 30 Mars, l'*Alabama* éprouva une série de temps calmes et humides. Un jour, il chassa un vaisseau par un brouillard si épais, qu'à une distance de un ou deux milles il le perdit plusieurs fois de vue pendant une heure entière. Il faisait encore ce temps brumeux et désagréable, lorsque dans la nuit du 4 Avril nous rencontrâmes un navire des Etats-Unis, la *Louisa Hatch*, abondamment chargé de l'article qui était de la plus grande valeur pour l'*Alabama* — le charbon. Un examen de ses papiers amena le résultat suivant : —

AFFAIRE DE LA LOUISA HATCH.

Navire sous pavillon des Etats-Unis. Dans ses papiers on trouve un engagement daté de Londres du 1^{er} Janvier 1863, et passé entre John Pirie et C^o, d'une part, et William Grant, le patron, de l'autre. D'après cet acte, le navire était frété pour prendre du charbon à Pointe de Galles, Ceylan ou à Singapore. Sans qu'il y ait eu aucun transfert de ce contrat, autant qu'on peut en juger, le navire semble avoir été chargé pour des personnes tout autres que celles qui étaient désignées. L'un des expéditeurs est un certain J. R. Smith, qui se déclare agent de H. Worms, de Cardiff. D'après le bulletin de chargement, le navire doit se rendre à Pointe de Galles pour remettre son charbon à la Compagnie des Messageries Impériales. Sur le dos du bulletin de chargement on lit le certificat suivant : — « Je certifie
« que la cargaison mentionnée ci-contre est propriété Française;
« elle a été expédiée par ordre et pour le compte des Messa-
« geries Impériales. » Le certificat est signé par M. Smith; mais il n'est pas sous serment, pas plus que l'ordre ni la copie de l'ordre qui dit d'expédier ce chargement au compte des Messageries Impériales. Comme le navire n'était pas frété par un agent de cette Compagnie, et comme le charbon n'avait pas

été expédié par un de ses agents, puisque Smith est l'agent de Worms, et que Worms n'est pas déclaré comme un agent de la Compagnie, on doit supposer que la Compagnie avait consenti à payer tant par tonne de charbon déposé dans ses magasins, et que la propriété restait aux expéditeurs jusqu'à la délivrance de la marchandise. En l'absence de preuve contraire, toute marchandise qui se trouve à bord d'un bâtiment Américain est Américaine; on doit supposer qu'elle était expédiée en Orient par le propriétaire, ou par son agent de Cardiff; or nous avons vu que, pour ce cas, il n'y avait pas de témoignage légal, puisque le certificat non assermenté de M. Smith n'était même pas un affidavit *ex parte*. Vaisseau et cargaison condamnés. Valeur approximative de la cargaison à Cardiff, 2,500 dollars. Prix du charbon au Brésil, 15 à 17 dollars la tonne.

L'*Alabama* s'éloigna ensuite avec sa prise dans la direction de Fernando de Noronha, où il voulait prendre à bord une nouvelle provision de charbon. La course fut assez contrariée par les vents légers et changeants qui régnaient encore, et comme si cet ennui n'eût pas été assez grand, la fortune nous envoya pendant quatorze milles à la poursuite d'un navire que l'on supposait être un baleinier Yankee; mais, lorsqu'on l'eut rejoint, on ne trouva qu'un pauvre petit Portugais peint en vert.

De la pluie — de la pluie — de la pluie!!! Le soleil se montre quelquefois pendant une heure ou deux, mais toujours quelques minutes trop tôt ou quelques minutes trop tard pour qu'il soit possible de faire des observations météorologiques; puis il se retire derrière les masses épaisses de nuages qui dérobent l'horizon tout entier derrière une pluie torrentielle. Et pendant ce temps, chaque mille de latitude devenait de la plus grande importance; l'*Alabama* s'en allait lentement et à tâtons, pour ainsi dire, vers le

Sud et vers l'Est ; il était à la recherche de la petite île, où il devait prendre ses provisions, et il pouvait à chaque instant la dépasser sans la voir ! Quelles épreuves pour des hommes pressés dans leur étroite prison flottante et qui désirent se voir encore à l'œuvre !

Enfin la patience fut vaincue, on ne pouvait supporter plus longtemps cet état de choses sans tenter un effort pour en sortir. On essaya résolûment de faire du charbon en marche, en pleine mer ! On mit sous vapeur l'*Alabama*, qui prit le vaisseau capturé en remorqué, et on descendit deux canots pour faire ce travail ; mais ce projet, tout hardi et tout ingénieux qu'il était, fut bientôt reconnu impraticable. Les canots parvenaient à se faire charger par le charbonnier capturé, et alors il fallait les retenir le long de l'*Alabama* ; mais la plus petite vitesse qu'on pouvait donner au steamer était encore trop grande pour les canots. Aussi, chaque fois qu'ils étaient remplis, on était forcé d'arrêter la machine, ce qui occasionnait un autre embarras.

Tous ces arrêts et tous ces départs — dit le Capitaine Semmes — eurent d'abord pour résultat de casser nos amarres de remorque, et il fallut beaucoup de temps pour refaire une amarre solide ; aussi, après une nuit sans sommeil que je passai dans mon lit à essayer de dormir, malgré la demi-douzaine de stentors que l'on aurait crus sur le pont rivalisant d'ardeur pour rendre la nuit affreuse, j'envoyai dire de remonter les canots et de continuer la course vers Fernando de Noronha sans aucune interruption.

Au jour nous doublâmes la pointe de l'île à une grande distance trente-huit ou quarante milles, et dans l'après-midi, à 2 h. 30, nous étions au S. O. $\frac{1}{2}$ S. de la pointe, avec l'extrémité N. E. de l'île du Rat, au N. E. par E. $\frac{1}{2}$ E. ; profondeur de l'eau treize brasses et demie. La prise est

encore près de nous. Sans notre vapeur nous serions descendus à la dérive vers le S.-O.; car toute la journée a été à peu près calme. Fernando de Noronha, située sur le passage du commerce du monde entier est l'endroit le plus visité de la terre. C'est un rocher irrégulier, pittoresque, volcanique, planté au milieu de l'Océan, recouvert d'un agréable tapis de verdure et garni d'arbres d'une certaine grandeur. La majeure partie de l'île est cultivée en petites fermes, etc. Il y fait horriblement chaud quand le soleil luit et même quand il ne luit pas. A la nuit nous amenâmes la prise le long de notre bord, et nous recommençâmes à faire le charbon.

CHAPITRE XXVII.

Un employé dans l'embarras — Encore à terre — Un déjeuner — A cheval — Vent fort — Pris dans le filet — Captures faciles — Le *Kate Cory* — Le *Lafayette* — Un gouverneur poli — Le *Louisa Hatch* et le *Kate Cory* sont brûlés — Débarquement des prisonniers — Las d'attendre — Une rixe — On quitte de nouveau le port.

Samedi 11 Avril. — Vents légers et variables, frais et accablants; thermomètre 83°. La nuit dernière les deux navires se tenaient l'un contre l'autre; mais ils furent si rudement maltraités et nous avons reçu tant d'avaries (nos canots d'avant ont été écrasés et notre grande vergue de hune emportée), que nous avons été obligés d'emmener la prise au large et de continuer de faire le charbon au moyen de nos bateaux.

Les autorités n'ayant hissé aucunes couleurs, nous n'avons pas mis les nôtres aujourd'hui. Nous avons reçu ce matin la visite de deux habitants de l'île; ils apportaient une lettre du Gouverneur en réponse à celle que je lui avais fait adresser par le Payeur au sujet des approvisionnements. Leur interprète m'apprit très-naïvement qu'il était Allemand; qu'il avait été condamné à être déporté de Rio ici, et qu'il avait un an et demi à servir. Il me conta cela pendant que mon domestique débouchait une bouteille de Champagne. Le faussaire (car tel était

cet individu) prit un verre de vin avec le reste de la société! Le Gouverneur m'informe que je pourrai me procurer des provisions de bœuf, de porc frais, de volailles, etc., et qu'il sera bien aise d'échanger ces articles avec moi contre de la farine, du vin, du sucre et du café. J'étais heureux de voir qu'il ne soulevait pas la question de neutralité, quoiqu'il eût été sans doute informé, par l'équipage d'un bateau côtier qui avait pris ce renseignement à notre bord, que le navire qui était avec moi était une prise. Il me pria courtoisement de venir à terre. Pendant la nuit (1 h.) il y eut une alarme causée par un steamer étranger que l'on aperçut tournant la pointe de l'île du Rat. Je fis appeler tout le monde aux postes, préparer la batterie, éteindre les feux et tenir les chaînes toutes prêtes pour échapper. Il s'avança à un mille de nous et nous pensions qu'il avait l'intention de venir jeter l'ancre, mais il continua sa course vers le Sud, et le coup de sifflet renvoya tout le monde en bas, car les hommes étaient très-fatigués de la besogne que leur donnait le charbon: ils n'avaient pas pris plus d'une demi-heure de repos pendant l'opération du chargement.

Dimanche 12 Avril. — Les exigences de la guerre me forcent à travailler aujourd'hui pour approvisionner le vaisseau de charbon. Le temps est clair et très-chaud le matin, il est nuageux à midi, et il a plu pendant plusieurs heures.

Ce matin j'ai visité l'île en compagnie du Chirurgien, et je me suis rendu auprès du Gouverneur. Le ressac était trop violent pour aborder, mais nous avons rencontré, à quelque distance du rivage, un « bolsa » qui nous conduisit très-adroitement à travers le ressac; il était monté par trois ou quatre individus tout nus; deux d'entre eux n'avaient même pas de caleçons autour des reins. Tous étaient, ma foi, de beaux gaillards bien taillés. Nous

avons trouvé des chevaux qui nous attendaient et nous avons fait environ un mille vers le village pour gagner la résidence du Gouverneur — un Major de l'armée du Brésil; nous avons traversé un immense tourbillon de sable que nous ne pensions guère rencontrer sur ce rocher volcanique.

Le Gouverneur était à déjeuner, et il nous força de nous asseoir à sa table; on nous servit un second déjeuner et il nous tint compagnie avec sa femme — une maîtresse vive et animée — sa jolie petite fille, qui est complètement blanche, et le *padre*. Après le déjeuner nous fûmes présentés à un certain nombre d'individus, qui semblaient être les notables du pays et qui étaient venus d'aussi bonne heure pour nous voir. Après avoir fumé et causé pendant un moment, nous remontâmes à cheval pour parcourir l'île.

Il y avait tout au plus vingt minutes que nous étions en selle, lorsqu'une de ces averses si imprévues dans ce pays nous surprit tout à coup et nous fit prendre un bain complet. Nous reçûmes d'autres averses pendant la journée, mais elles furent amplement compensées en ce sens que le soleil se cacha tout le temps. Nous passâmes à l'ombre du pic gigantesque, et bientôt nous eûmes atteint le sommet de l'île qui s'étend en une vaste plaine des plus belles et des plus productives; elle mesure deux ou trois cents acres. Le sol est pétri d'une argile ferrugineuse de la plus riche espèce et recouvert de vignes sauvages, de blé Indien, de plantations de coton, et de fèves de la plus belle végétation, etc., etc. Nous nous arrêtâmes quelques minutes pour examiner une manufacture de manioc. En continuant notre promenade nous traversâmes une petite forêt bien touffue, pour aller vers une plantation de cocotiers qui se trouve à la partie Sud-Ouest de l'île; là, nous rencontrâmes le melon d'eau sur son sol

de prédilection — le sable. Bientôt nous fûmes obligés de chercher un abri contre une forte pluie, et cet endroit nous fournit de très-beaux raisins. Tandis que nous attendions la fin de cette averse, j'engageai la conversation avec le Gouverneur sur différents sujets; je lui parlai de l'état des races mêlées au Brésil et d'autres choses semblables. L'île est pour le moment un bijou de beauté pittoresque; elle est traversée et coupée par des vallées, des rochers et des petits torrents, etc., etc. C'était alors le milieu de la saison des pluies. A notre retour, les petits sentiers des montagnes s'étaient changés en ruisseaux où les eaux murmuraient et bourdonnaient dans leur course rapide. J'ai saisi une bonne occasion pour informer Son Excellence que mon transport était une prise, ce qui ne lui causa aucun déplaisir. Nombre de déportés : 1,000. Population totale de l'île : 2,000. Le Gouverneur nous a dit qu'il était notre meilleur ami, etc., etc. Je suis retourné à bord à 5 h. du soir.

Lundi 13 Avril. — Un nouveau jour de pluie; il tombe des averses très-fortes, cependant nous continuons à faire notre charbon. Le vent vient du N.-E. et, quoiqu'il soit léger, la mer est grosse. Le mauvais temps a duré tout le jour, et, comme la nuit se présentait sous des apparences menaçantes, j'ai fait venir tout le monde de la prise à bord, afin qu'on n'eût rien à craindre, si elle était poussée vers la terre. J'ai fait chauffer et préparer la chaîne pour la fuite, car je craignais réellement d'être obligé de partir; mais le navire tint bon toute la nuit, qui fut très-sombre; — forte pluie et mer houleuse.

Mardi 14 Avril. — Ce matin, le vent vient de l'O.-S.-O.; le temps est toujours chargé. Nos amis du rivage sont encore venus ce matin; on apporte les provisions fraîches qui avaient été commandées pour l'équipage. Tout est très-cher ici. La viande coûte quarante cents la livre;

mais mon équipage a été si longtemps au régime salé, que la viande fraîche est devenue nécessaire comme antiscorbutique. J'ai vendu quarante tonnes de charbon, au moins, à un schooner Brésilien, et on m'a proposé d'acheter la prise, que j'ai offerte pour 20,000 dollars; ce n'est presque rien; mais cette somme a paru leur faire peur; ils disent qu'il n'y a pas tant d'argent que cela dans tout Fernando de Noronha. Nous avons continué notre approvisionnement de charbon.

Mercredi 15 Avril. — Temps clair et léger vent de l'Est. Ce matin nous avons fini de faire le charbon. Vers 11 h., deux embarcations, envoyées par deux bâtiments qui étaient au large, arrivèrent dans le port; leurs équipages se rendirent à bord de notre prise et ensuite à terre. Quoique l'on ait dit aux deux maîtres que nous étions l'*Iroquois*; ils parurent comprendre tout de suite leur véritable position, et ils se hâtèrent de se mettre hors de danger. Il nous fallut plus d'une heure pour chauffer et lever l'ancre, et si, pendant ce temps, les patrons des embarcations avaient ramé vers leurs vaisseaux pour les faire approcher du rivage et entrer dans la lieue marine, ils aurait pu tout sauver. Nous leur donnâmes la chasse et nous les atteignîmes tous les deux à la partie Sud de l'île vers 3 h. 1/2 du soir environ; nous les capturâmes, puisqu'ils étaient tous les deux en dehors de la lieue marine. Le premier était le brick le *Kate Cory*, de Westport, et l'autre la barque *Lafayette*, de New Bedford. On brûla la barque et on amena le brick à l'ancre; il était alors 7 h. du soir. Nous jetâmes la sonde par treize brasses sur un banc de la pointe Sud, où nous trouvâmes un brisant qui sortait de l'eau à une distance de deux milles et demi à trois milles. Il y a aussi devant la Pointe de Tabacco un récif d'une longueur d'un demi-mille. Nous n'avons pas vu d'autres écueils.

A propos de ces prises, nous prenons le récit suivant dans le journal particulier de l'officier de l'*Alabama* qui fut constitué maître de prise à bord de la *Louisa Hatch* :—

« Le 15 Avril, vers midi, deux vaisseaux furent signalés au Sud, avec un bord à terre et un bord au large; ils avaient très-peu de voiles dehors. A 12 h. 30, on aperçut deux canots qui ramaient vers nous; ils demandèrent le nom de mon navire, et le port d'où je venais, etc... Je leur dis la vérité. L'individu qui commandait le second bateau s'informa ensuite si ce steamer de guerre n'était pas l'*Alabama*; je lui répondis : « Certainement non; c'est l'*Iroquois*, steamer des Etats-Unis. » « Avez-vous des nouvelles de l'*Alabama*? » « Oui, nous avons appris qu'il était allé aux Indes Occidentales, à la Jamaïque, ou à Costa Rica, etc. » On engagea ensuite la conversation, et je sus que ce canot appartenait aux deux vaisseaux qui étaient au large. Leurs navires étaient tous les deux des baleiniers; ils relâchaient pour faire des provisions; mais en voyant le steamer, ils avaient eu des doutes sur sa nationalité, et ils s'étaient alors adressés à moi pour obtenir les renseignements nécessaires. La conversation s'anima bientôt; mon but était de les retenir le plus longtemps possible afin de permettre à l'*Alabama* de commencer la chasse avant que les baleiniers n'eussent pris l'alarme, car j'étais certain qu'on faisait des préparatifs pour aller à leur rencontre.

« Je priai alors les maîtres de monter à bord de mon navire; et ils y consentirent de tout cœur; ils étaient éloignés de nous d'une longueur de navire, lorsqu'un cri d'alarme fut poussé par le timonier qui montait le premier canot. Il dit à son équipage : « Au large, matelots, au large: il y va de votre vie! » Avec quelques coups vigoureux et habiles, il tourna l'avant de son bateau et se dirigea vers le rivage; l'autre canot le suivit; mais on lisait le plus grand étonnement sur le visage de tous les hommes des deux équipages. Comme l'individu qui commandait l'autre canot demandait à grands cris la cause de cette étrange conduite, le timonier du premier bateau se contenta de répondre : « Là! là! » en montrant un petit drapeau Confédéré

d'environ quinze pouces de long sur six pouces de large, que j'avais par inadvertance laissé flotter à la gaffe; on avait descendu la gaffe, et le petit pavillon avait été employé comme penon, pour indiquer la direction du vent, etc. Aussitôt que leurs hommes l'eurent aperçu, ils redoublèrent d'efforts pour gagner la rive. L'un des patrons criait qu'il avait parlé à un vaisseau une semaine auparavant et qu'il en avait reçu des nouvelles de paix; mais cette déclaration n'inspira aucune confiance. Aussitôt qu'ils furent partis, j'envoyai un bateau à l'*Alabama* pour l'informer de la nature de mes visiteurs. A 2 h. 15 on vit l'*Alabama* se mettre en route et sortir sous vapeur de son ancrage; il courait vers les deux bâtiments.

« Comme la plus grande île s'élevait entre le lieu des manœuvres de l'*Alabama* et le mouillage de la *Louisa Hatch*, je ne pus voir de mes propres yeux l'abordage des prises. Mais à 5 h. 30 je remarquai une épaisse colonne de fumée qui, vers le soir, se changea en une lueur rougeâtre; et cet incendie ne nous laissa aucun doute sur le sort des baleiniers. A 7 h. du soir, j'aperçus l'*Alabama* qui tournait l'extrémité nord de l'île avec un vaisseau en remorque; ils jetèrent tous les deux l'ancre à 7 h. 30. Le lendemain matin, j'appris que les prises étaient la barque *Lafayette*, de New Bedford, et le brick *Kate Cory*, de Westport. La barque fut brûlée et le brick conservé, car on avait l'intention d'y envoyer tous les prisonniers que nous avions à bord; ils étaient au nombre de 140, y compris les femmes de service; mais après avoir communiqué avec les autorités, on résolut de les débarquer dans l'île, et un schooner Brésilien s'engagea à les transporter à Pernambuco. Alors on envoya au Brésilien des provisions pour vingt et un jours et ensuite les prisonniers engagés sur parole.

« On passa le reste de la journée à transporter des provisions pour le steamer. Le lendemain au soir, les prises le *Louisa Hatch* et le *Kate Cory* laissèrent aller leurs câbles au large. Lorsqu'elles furent à cinq milles de la terre on les livra toutes les deux aux flammes; M. Evans, l'officier chargé du brick, revint à bord longtemps après moi, car un fort courant de l'Ouest rendait très-difficile l'entrée du port.

« On peignit et on nettoya le navire jusqu'au 22, et à 9 h. 30, nous nous mîmes en route, en gouvernant et en croisant vers Bahia, où nous arrivâmes le 11 Mai, après avoir brûlé quatre bâtimens entre Fernando et Bahia.

« La nouvelle de nos exploits au large des îles nous avait précédés à Bahia, mais on avait amplifié et embelli tout cela *ad libitum*. Le schooner Brésilien avait quitté Noronha la veille de notre départ. Le Gouverneur de Pernambuco a envoyé trois vaisseaux de guerre aux îles pour faire respecter la neutralité Brésilienne, qui, d'après les rapports des Yankees, avait été violée sans scrupule. Non contents de cela, les représentans Américains sont parvenus à obtenir le rappel du Gouverneur, dont le seul crime était de nous avoir laissé jeter l'ancre au large des îles — crime dont il était nécessairement innocent, puisqu'il n'aurait pas été en son pouvoir de nous empêcher de le faire si nous avions insisté.

« Tandis que nous étions à Bahia on me montra une lettre que le patron de l'une des barques baleinières envoyait à un agent, dans laquelle il lui disait qu'il n'épargnerait ni son argent ni son temps pour amener devant la justice l'homme qui l'avait si cruellement trompé, dût-il aller le chercher au bout du monde. Cette phrase avait trait à mon faux renseignement sur l'*Alabama*, car je lui avais dit que c'était le steamer des Etats-Unis l'*Iroquois*, et non le steamer des Etats Confédérés l'*Alabama*. Voyez l'ingratitude des gens!!! »

Le 16 Avril, le Capitaine Semmes reprend son journal en ces termes : — Temps clair, vent léger du Sud et de l'Est. Notre pavillon, qui était, la nuit dernière, une flamme lugubre, est aujourd'hui une grande colonne de fumée qui nous annonce à vingt-cinq ou trente milles à la ronde. Ma première intention était d'embarquer sur le brick capturé tous mes prisonniers, qui se montent à cent dix environ; mais le Gouverneur m'ayant permis de les débarquer, je suis occupé aujourd'hui à leur faire prendre terre avec leurs bagages et leurs provisions; je renvoie en

même temps les prisonniers du *Louisa Hatch*. Soleil très-chaud. Le Gouverneur m'a fait une visite ce matin et m'a prié de lui écrire au sujet des prises que j'ai faites hier une lettre dans laquelle je lui annonçais ce double fait (il fut satisfait de ma dépêche, ou du moins il n'y fit aucune objection). Il voulait que j'établisse qu'elles avaient été faites au delà de la lieue marine et que je demandasse en même temps la permission de débarquer les prisonniers, de façon à ce que nos rapports prissent un caractère officiel ; je le fis très-volontiers.

Vendredi 17 Avril. — Le temps est toujours très-chaud. Vent léger du S.-E. ; ciel nuageux. On est occupé à recevoir et à arrimer les provisions ; on remplace le charbon consumé et on fait les préparatifs généraux pour prendre bientôt la mer. Le débarquement d'un si grand nombre de prisonniers au milieu d'une si petite population a occasionné une agitation très-grande, et les Brésiliens, d'ailleurs faciles à s'animer, discutent chaleureusement entre eux et avec les Capitaines Yankees la question de la guerre d'Amérique. Plusieurs voiles ont été signalées aujourd'hui comme d'habitude. L'après-midi fut pluvieuse et la pluie tomba toute la nuit. Vers le soir, j'ai envoyé les prises le *Louisa Hatch* et le *Kate Cory* à une lieue au delà des îles pour les faire incendier. J'ai pris quatre recrues sur le *Louisa Hatch*, beaucoup d'autres matelots m'offrirent leurs services, mais les cadres sont pleins.

Samedi 18 Avril. — Matinée nuageuse, il fait un léger vent du S.-E. J'ai fait desserrer les voiles aujourd'hui. J'attends avec anxiété l'arrivée de l'*Agrippine*, mon vaisseau de provisions, qui avait reçu l'ordre de se rendre ici. Je suis aussi inquiet que si ma soute à charbon était vide ; car il doit avoir deux canons à bord, et ces pièces augmenteraient singulièrement ma batterie.

Dimanche 19 Avril. — Pluie le matin avec une légère

brise. Nos tuyaux à vapeur furent beaucoup et je crains que ces fuites ne nous causent des embarras. Chaque fois que nous chauffons et que nous donnons un peu de pression, nous nous apercevons qu'une grande quantité d'eau chaude coule dans la cale; les fuites ont produit huit pouces d'eau hier dans l'espace de douze heures, et par malheur ces tubes sont placés si bas dans le fond du navire qu'il est impossible de les atteindre pour les inspecter ou pour les réparer sans les soulever. Le Gouverneur m'a envoyé un beau coq d'Inde et des fruits, et sa dame un bouquet de roses. Les roses étaient fraîches; elles m'ont donné le mal du pays pendant un instant.

Lundi 20 Avril. — Journée triste, lourde et pluvieuse; à certains moments la pluie tombe par torrents comme c'est l'habitude dans ces contrées. Nous sommes encore sur nos ancrs, attendant l'*Agrippine*. Elle doit être partie de Cardiff depuis trente-cinq jours; la pluie cessa dans l'après-midi; il ne tomba plus qu'une averse d'un moment; mais le triste voile de nuages ne s'est pas entr'ouvert et nous avons eu une forte brise du S.-E. pendant quatre ou cinq heures, ce qui indique, dans cette latitude, l'approche des vents alizés.

Mardi 22 Avril. — Matinée claire, vent léger du S.-E. Après la pluie, l'île s'épanouit dans toute sa fraîcheur et dans toute sa verdure; tandis que mes yeux se promènent sur les verts coteaux, je songe à mon pays, au repos, à la tranquillité et à la paix; je ne crois pas que tout cela soit bien éloigné. Frais vent alizé dans l'après-midi. Vers la nuit, le steamer Brésilien fit voile avec un chargement des prisonniers de l'*Alabama*.

Mercredi 22 Avril. — Ciel nuageux, rafales qui annoncent la pluie. A 9 h. 30 je me mis en route sous vapeur et je me dirigeai vers l'Est. Je coupai quatre bateaux baleiniers, afin que les habitants des îles pussent s'en dis-

puter les morceaux, et il fallait voir comme ces bons naturels partirent bientôt en chasse. J'ai fait vapeur en plein Est pendant quarante-cinq milles environ, et j'ai laissé ensuite descendre la vapeur; on mit alors le navire sous voiles. Aucun bâtiment au large.

CHAPITRE XXVIII.

Une curieuse prise — *La Nye* — *Le Dorcas Prince* — Un anniversaire — *L'Union Jack* et le *Sea Lark* — Dans le port de Bahia — Explications — Rencontre inattendue — *Le Georgie* — Un petit jour de fête — Diplomatie — Encore la neutralité — La nostalgie.

Une curieuse prise tomba ensuite entre les mains de l'*Alabama*, ce destructeur infatigable ! C'était une barque baleinière, la *Nye*, de New Bedford, dehors depuis onze mois, sans avoir une seule fois relâché dans un port ! Trois mois avant qu'on ne lançât l'*Alabama*, cette patiente petite barque s'était mise en mer, recueillant de côté et d'autre le plus de combustible possible pour son propre bûcher funéraire ! Quel voyage pour une si triste fin !

Parmi son équipage, qui fut transporté à bord du vainqueur, se trouvait un lieutenant d'infanterie de marine de l'Etat de Pensylvanie ; il servait à bord du baleinier en qualité de commis aux vivres !

Ce fut ensuite le tour du *Dorcas Prince*, de New-York ; il allait de ce port à Shanghai ; sa cargaison consistait principalement en charbon ; ce chargement était sans doute destiné aux vaisseaux de guerre des Etats-Unis qui croisaient dans les mers des Indes Orientales, supposition qui donna tout naturellement un plus grand charme au feu

de joie qu'on alluma ensuite à son bord, selon la coutume ; car parmi les papiers on ne trouva aucun acte établissant la neutralité du chargement.

Samedi 2 Mai. — Ce jour est un anniversaire pour moi — écrit le Capitaine Semmes — c'est l'anniversaire de mon mariage. Hélas ! c'est le troisième que je vois depuis que j'ai été séparé de ma famille par cette guerre des Yankees. Et la destruction de cinquante de leurs vaisseaux n'a été qu'une petite vengeance pour cette grande privation qu'ils m'ont infligée !

Deux nouvelles victimes furent ajoutées aujourd'hui à la longue liste de l'*Alabama* : c'étaient la barque l'*Union Jack*, de Boston, et le vaisseau *Sea Lark*, de New-York. Ils partagèrent le sort des cinquante autres qui les avaient précédés. Le premier de ces deux bâtiments ajouta trois femmes et deux enfants en bas âge à la trop nombreuse colonie du sexe faible qui encomrait déjà l'*Alabama*.

On ne trouva aucune réclamation de propriété neutre parmi les papiers de ces deux navires, excepté toutefois à propos d'un certain Allen Hay, qui expédiait cinq caisses de biscuit et dix barils de beurre à bord de l'*Union Jack*. Le sieur Thomas W. Lielie prêta serment à ce sujet devant le Consul Anglais résidant à New-York et certifia que lesdits articles étaient expédiés « pour et au compte de Sa Majesté Britannique. » Ce certificat n'était d'aucune valeur à cause de sa nature vague et indéfinie, comme cette question a déjà été décidée dans d'autres cas. Une réclamation de propriété doit désigner le propriétaire et ne pas affirmer que telle chose appartient à des sujets d'une nation en général. Il faut désigner quelqu'un qui ait droit à la possession des biens d'après le bulletin de chargement. Le certificat fut donc mis de côté et le chargement condamné.

Outre les femmes et les enfants, l'*Union Jack* nous

fournit encore un prisonnier d'une rare espèce dans la personne du Rév. Franklin Wright, ancien éditeur d'un journal religieux; il venait d'être nommé Consul à Foo Chow. L'entrée du digne clergyman dans ses nouvelles fonctions fut pour le moment renvoyée aux calendes; car on lui confisqua ses lettres de créance et tous les autres papiers administratifs qui étaient en son pouvoir. Ainsi, Foo Chow devait donc se passer pendant quelque temps des avantages que procure la présence d'un fonctionnaire des Etats-Unis.

Lundi 11 Mai. — J'ai montré les couleurs des Etats-Unis à un brick Espagnol. Dans l'après-midi je suis entré et j'ai jeté l'ancre dans le port de Bahia. Pour tout vaisseau de guerre, je trouvai simplement dans le port un steamer Portugais; depuis plusieurs mois, on n'y avait pas vu un seul vaisseau de guerre Yankee; l'officier de santé est venu à bord à la tombée de la nuit. L'*Agrippine* n'est pas ici, je commence à craindre que quelque malheur ne lui soit arrivé.

Mardi 12 Mai. — Ce matin le Président m'a envoyé un messenger avec le numéro du *Diario de Bahia* du 8 Mai. Ce journal renferme à mon adresse une espèce de proclamation ou de demande du Président de Pernambuco, qui m'invite à quitter Fernando de Noronha dans les vingt-quatre heures. Voilà sans doute le résultat de certaines assertions complètement fausses qui furent propagées dans Pernambuco par les prisonniers Yankees que j'y avais envoyés. On prétend que j'ai violé la neutralité de l'île, etc. J'ai répondu au Président qu'il n'y avait pas la moindre vérité dans toutes ces déclarations, et que j'avais au contraire montré tout le respect possible pour la neutralité du Brésil. Le Président répondit à ma communication en m'informant qu'on m'accorderait l'hospitalité du port; mais le porteur de la lettre saisit cette occasion pour me

dire qu'il espérait que je ne m'arrêterais pas plus de trois ou quatre jours, car le Président avait peur de se trouver compromis d'une façon quelconque. Le patron d'une barque Anglaise est venu m'informer qu'il avait du charbon et des provisions pour le steamer Confédéré le *Japon*, qui devait arriver ici le 6 courant.

Mercredi 13 Mai. — Ce matin, de bonne heure, on aperçut un steamer qui se tenait à l'ancre à un demi-mille de nous environ. A 8 h. du matin, lorsque nous hissâmes nos couleurs, nous le vîmes, à notre grande surprise et notre grande joie, arborer aussi le pavillon Confédéré. Nous échangeâmes alors les signaux convenus; puis j'envoyai une embarcation à son bord, et nous apprîmes bientôt que c'était le *Georgia*, Lieutenant Commandant Maury : Chapman et Evans, deux de mes Lieutenants du *Sumter* étaient à son bord. Le *Georgia* était parti d'Angleterre le 2 Avril, il s'était armé au large d'Ushant. Notre navire est encombré de visiteurs depuis que nous sommes entrés.

Jeudi 14 Mai. — A midi un quart, sur l'invitation du chef d'exploitation de la ligne du chemin de fer, je partis sur un remorqueur avec un certain nombre des officiers du *Georgia* et de l'*Alabama* pour faire, sur la ligne, une excursion qui fut des plus agréables; nous traversâmes tout le port de Bahia, dont la ville basse borde la mer, tandis que la ville haute s'étend sur le sommet d'une montagne semi-circulaire; l'espace qui sépare les deux parties de la ville est planté d'arbres et d'arbrisseaux. Les maisons sont blanches pour la plupart et un grand nombre d'entre elles sont très-pittoresques. L'embarcadère est une grande et magnifique construction en fer qui s'élève au milieu d'une grande place. Le chemin de fer lui-même est un ouvrage très-solide. Nous traversâmes pendant vingt-quatre milles le pays le plus pittoresque; presque partout

le chemin de fer est bordé par la baie et des lagunes ; on voit çà et là de belles petites vallées qui présentent, des deux côtés, leurs plantations de cannes à sucre et de coton. A notre retour, on nous servit un magnifique déjeuner, où l'on fit couler le Champagne. Nos hôtes furent pleins d'attentions et d'amabilités. Nous ne retournâmes à bord qu'à la nuit, après avoir passé une journée très-agréable. Les sujets Anglais qui résident ici sont très-prévenants pour nous. Notre patron du remorqueur, un ancien marin de la Tamise, gouvernait parmi les chaloupes et les vaisseaux avec une habileté qu'on ne rencontre que chez les hommes de la Tamise. Le steamer de la malle Française est entré aujourd'hui : il nous apporte la nouvelle que le *Florida* est à Pernambuco.

Vendredi 15 Mai. — Ce matin une personne en costume bourgeois est montée à bord en me disant que le Président lui avait ordonné de demander à voir ma commission. Je lui répondis que rien ne m'empêchait de montrer ma commission, mais que ce devait être à un officier de mon rang, et que cet officier devait venir à bord en uniforme. J'ajoutai que je ne montrerais ma commission à aucune personne qui viendrait à bord en habits bourgeois, qui m'apporterait un simple message verbal, et qui n'aurait aucun titre qui témoignât de son rang, etc. Je lui fis cependant remarquer que ce serait avec un très-grand plaisir que j'irais voir moi-même M. le Président pour lui montrer ma commission. Il accepta promptement cette proposition ; on fixa l'heure de l'entrevue, et j'allai à terre accompagné de mon *aide* ; je causai longuement et agréablement avec le Président ; cet homme peut avoir trente-cinq ans ; il est grand et délicat ; ses yeux et ses cheveux sont noirs.

Nous avons discuté différents points relatifs aux droits des neutres et des belligérants, etc., et j'ai saisi cette oc-

casion pour lui renouveler l'assurance que je lui avais déjà donnée dans ma lettre, c'est-à-dire que j'avais eu les plus grands égards pour les droits de la neutralité du Brésil pendant ma visite à Fernando de Noronha, etc. Je lui demandai ensuite de me donner, à moi et au *Georgia*, la même hospitalité qu'il accorderait à un croiseur Fédéral; j'ajoutai cependant que je pouvais lui dire, comme si je parlais à un simple particulier, que nous avions droit à toutes les sympathies du Brésil, etc.

J'obtins de lui que le *Georgia* pourrait faire du charbon par ses chaloupes, car le port s'opposait à ce que les deux navires fussent amenés bord à bord. Il paraissait désirer que notre séjour fût aussi court que possible, pour que nous ne pussions compromettre en aucune façon la neutralité des eaux Brésiliennes. Il me dit que mes matelots s'étaient très-mal conduits à terre, et en effet je le savais déjà. Je lui répondis qu'il m'obligerait beaucoup en faisant arrêter les coupables et en les faisant mettre aux fers. Ce soir nous avons été traités d'une façon splendide à la résidence de M. Ogilvie, où nous avons rencontré toute la société Anglaise de la ville.

Samedi 16 Mai. — Aujourd'hui le vaisseau (le *Castor*) qui faisait du charbon au *Georgia* a reçu l'ordre de s'éloigner et de suspendre l'opération; le Consul Yankee a affirmé au Gouvernement que le charbonnier avait des munitions de guerre à bord.

Dimanche 17 Mai. — Dans la matinée un officier est venu à bord pour me lire une dépêche officielle. Le Président m'exprimait tout son déplaisir de ce que je restais si longtemps dans le port, et il m'ordonnait de prendre la mer dans les vingt-quatre heures. La même dépêche fut communiquée au *Georgia*. Je répondis que le Gouvernement lui-même était la cause de notre retard, car il nous avait empêchés de prendre à un vaisseau le charbon que

nous lui avons acheté ; j'ajoutai que je pourrais prendre la mer vingt-quatre heures après que cette défense aurait été levée, etc., etc. Des dames et des messieurs Anglais ont visité le navire cette après-midi ; nous avons été, d'ailleurs, encombrés tout le jour par des visiteurs de toutes sortes.

Mardi 19 Mai. — Ce matin, je fus demandé à terre par le Président ; je m'y rendis bientôt et nous eûmes une discussion longue et animée. Il déclara qu'il avait certaines preuves de ce qui avait été avancé par le Consul des Etats-Unis ; qu'il était certain que le vaisseau charbonnier, le *Castor*, avait été envoyé ici pour nous rencontrer ; que, dans ces circonstances (comme le vaisseau était encore accusé d'avoir des munitions de guerre à bord, il était de son devoir de nous empêcher de prendre le charbon du *Castor*, mais que nous avons libre accès au marché, etc. Le Consul lui avait dit aussi que j'avais rembarqué un des prisonniers après l'avoir débarqué ; le fait est que beaucoup d'entre eux s'offrirent de bon cœur, mais je refusai d'en prendre un seul, parce que mon équipage était complet. Dans l'après-midi, j'ai adressé une lettre au Président, et j'ai insisté sur le droit que nous avons de prendre le charbon du *Castor*.

Mercredi 20 Mai. — Ce matin, on nous avait promis, du rivage, des chalands pour faire du charbon ; mais pas un seul n'est encore venu — midi et demi. Vers le soir, un bateau vint à notre bord, et nous chargeâmes le charbon pendant la nuit. Le lendemain, nous prîmes notre course, et nous sortîmes sous vapeur.

Dimanche 24 Mai. — J'ai réellement le mal du pays pendant cette calme matinée de Dimanche. Voilà deux longues années que je suis loin de ma famille, et rien n'indique encore que la guerre va finir. Au contraire, les Yankees paraissent devenir de plus en plus furieux, et

rien ne pourra les soumettre, si ce n'est une invasion ou peut-être encore la destruction de leur commerce ; mais pour faire cela, je le crains, nous sommes encore trop faibles. Si nous pouvons prendre et garder le Kentucky, les choses changeront de face. Allons, sacrifions nos désirs mutuels sur l'autel de notre patrie, car sans patrie nous ne pouvons avoir de foyer.

CHAPITRE XXIX.

Deux de plus — Le *Gildersliene* et la *Justina* — Affaire du *Jabez Snow* — La barque l'*Amazonian* — Débarrassé des prisonniers — Un mot — Le *Talisman* — Sous faux pavillon — Le *Conrad* — Une plus noble destinée — Rebaptisé — Le *Tuscaloosa* est commissionné — A court de vivres.

Le 25 Mai nous amena la capture du navire le *Gildersliene* et de la barque *Justina*. La dernière, ayant un chargement neutre, fut rançonnée pour 7,000 dollars; mais le premier fut condamné et brûlé après un examen des papiers qui se termina par la décision suivante : —

AFFAIRE DU GILDERSLIENE.

Vaisseau sous pavillon et avec registre des Etats-Unis. Charte-partie avec MM. Halliday, Fox et C^e, de Londres qui se déclarent marchands et affréteurs pour un voyage à Calcutta et ensuite à Londres ou à Liverpool. Chargement pris à Sunderland et consistant en charbon; on dit qu'il est expédié pour le service de la Compagnie Péninsulaire et Orientale, mais on n'affirme pas qu'il soit à son compte ni à ses risques et périls. Aucun certificat, aucune preuve de propriété; vaisseau et cargaison condamnés. Le patron ne sait rien au sujet de la propriété, si ce n'est ce qui est inscrit sur les papiers.

Vendredi 29 Mai. — Nous avons fait une bonne petite chasse, la nuit dernière, vers 2 h. du matin, mais nous avons obtenu un meilleur succès que les deux nuits précédentes, puisqu'à 7 h. 30 du matin nous avons atteint et capturé le vaisseau *Jabez Snow*, de Rocheport, Maine. Au point du jour ce navire était à quatre milles de nous environ, nous hissâmes nos couleurs et nous tirâmes un coup de canon. Il ne montra aucune couleur et il fallut un second coup de canon pour le faire mettre en panne : il montra enfin son pavillon. Nous enlevâmes de son bord une grande quantité de provisions et de cordages, et nous transbordâmes l'équipage vers le coucher du soleil pour incendier aussitôt la prise. Nous avons trouvé à bord une lettre dont l'auteur disait aux vaisseaux Américains qu'ils étaient menacés du feu « par ces pirates (en « termes plus polis on les appelle Corsaires), que nos « bons amis les Anglais sont si disposés à laisser sortir « clandestinement de leurs ports, pour qu'ils viennent « fondre sur notre commerce. » Cette lettre était datée de Boston, 28 Novembre 1862.

AFFAIRE DU JABEZ SNOW.

Vaisseau sous pavillon des Etats-Unis avec une cargaison de charbon, allant de Cardiff à Montevideo. Sur le bulletin de chargement on lit ce qui suit : « Nous certifions que le chargement de charbon du *Jabez Snow* est, *bonâ fide*, la propriété « de MM. Wilson, Holt, Lane et C^e; que ces Messieurs sont « sujets Anglais et marchands, et que ces charbons sont pour « leur propre usage.

« INO POWELL ET FILS. »

Comme on n'avait pas prêté serment, ce certificat n'ajoutait aucune force au bulletin de chargement; car tout bulletin de chargement est un certificat pour lequel on n'a pas prêté serment au sujet des faits qu'il contient. Comme les papiers ne

contenaient aucune preuve juridique qui pût contredire cette supposition ; que toute propriété trouvée sous le pavillon ennemi est la propriété de l'ennemi, et comme le Patron, qui était l'affréteur et l'agent du navire, et qui, par conséquent, aurait dû connaître tout ce qui concernait les transactions dans lesquelles il se trouvait engagé, jura qu'il n'avait aucune connaissance personnelle du propriétaire de la cargaison, en dehors de celles qu'il avait recueillies des papiers du bord, la cargaison et le bâtiment furent condamnés comme prises de guerre. On découvrit à bord une lettre du Patron à ses propriétaires ; elle était datée de Penrith Roads, 19 Avril 1863 ; mais elle ne fut pas produite par le Patron ; on y lisait ce passage significatif : —

« Mes bulletins de chargement sont attestés par le Maire
« comme si la cargaison était sérieusement et de *bonâ fide* pro-
« priété Anglaise. Cela me sera-t-il de quelques secours si je
« viens à être surpris par un pirate du Sud. C'est ce qui reste
« à savoir. »

Cette lettre semble montrer que le Patron s'était procuré l'attestation mentionnée ci-dessus pour protéger son navire contre une capture ; elle n'était donc pas un acte spontané des propriétaires neutres qui eussent voulu protéger la cargaison ; le chargement et le fret du voyage avaient été assurés contre les risques de la guerre et le navire payait la somme de l'assurance. Wilson, Holt, Lane et C^e ne firent aucune démarche pour mettre la cargaison à l'abri de la saisie, et cependant ils étaient les seuls individus qui pouvaient faire le serment. L'agent qui expédiait le charbon pour le compte de cette maison, et qui établit le certificat mentionné ci-dessus, ne devait naturellement savoir qu'une chose : c'est que la marchandise était expédiée par ordre de son supérieur. Alors pourquoi Wilson, Holt, Lane et C^e se sont-ils abstenus de faire le serment nécessaire pour protéger la cargaison ? Ils auraient dû s'efforcer de protéger soit eux-mêmes, soit ceux qui assuraient ; cependant ils n'en ont rien fait. Selon toute probabilité, ils étaient les agents d'une maison Américaine, et ils ne pouvaient pas, en conscience, faire le serment exigé par la loi.

La prise suivante fut l'*Amazonian*, de Boston, allant de New-York à Montevideo. Elle fut capturée le 2 Juin après une longue chasse; deux coups à poudre ne suffirent même pas pour l'amener; on lui envoya un ordre plus énergique, et une décharge du canon rayé l'eut bientôt convaincue qu'il lui était impossible de fuir.

AFFAIRE DE LA BARQUE L'AMAZONIAN.

Navire sous pavillon des Etats-Unis; chargement assorti à bord, destination de New-York à Montevideo. On élève deux chefs de prétentions à la neutralité de la propriété : — 1° vingt caisses de vernis et cinquante barils d'huile sont réclamés comme étant expédiés pour « compte de MM. Galli et C^e, sujets Français; » 2° M. Craig a prêté serment à ce sujet par-devant notaire; mais cela n'affirme pas que la propriété appartienne à MM. Galli et C^e; ce serment prouve tout simplement que cette partie de la cargaison est « pour leur compte. » Il n'y a pas de preuve réelle de la véracité de la déclaration, et le patron ne savait rien à ce sujet.

L'*Alabama* fut bien heureux de rencontrer, le lendemain de sa dernière prise, un brigantin Anglais, dont le capitaine était tout disposé à débarrasser l'*Alabama* des prisonniers qui l'encombraient. Le cadeau que lui fit le Capitaine Semmes, en lui offrant un des plus beaux chronomètres de sa collection de prises, l'avait amené à ces bonnes intentions. On transborda aussitôt les prisonniers, qui se montaient à quarante, et on leur donna des provisions en quantité suffisante pour huit jours; alors l'*Alabama* respira de nouveau en toute liberté; il était soulagé de son désagréable fardeau.

Il sera peut-être instructif (et c'est assurément l'annotation la plus amusante que nous puissions faire aux prétentions de neutralité sur laquelle on insiste avec tant de

bruit) de citer le passage suivant d'une lettre trouvée à bord d'un des bâtiments récemment capturés. Elle est datée de New-York, 7 Avril, et adressée à un correspondant de Buenos-Ayres : —

« Lorsque vous expédiez sur des navires Américains, il serait bon d'avoir une attestation de propriété Anglaise, signée par le Consul Britannique et attachée au bulletin de chargement ou à la facture d'expédition; alors, si le navire tombe entre les mains des corsaires, cet acte sauvera la cargaison et le navire, selon toute probabilité. Un navire Américain, qui a tout récemment rencontré l'*Alabama*, a été relâché sur un certificat du Consul Anglais qui disait que la plus grande partie du chargement était propriété Anglaise. Si vous expédiez sur un vaisseau neutre, nous sauvons 5 p. 0/0 d'assurances de guerre. »

Une autre prise, le *Talisman*. C'est un beau navire de 1,100 tonnes, sous pavillon et registre des Etats-Unis; aucune réclamation à la neutralité de la propriété de la cargaison; avant que la lueur de son bûcher funéraire ait disparu de l'horizon, un autre navire était en vue. Le nouveau venu avait tellement l'air Américain que, malgré le pavillon Anglais qui flottait à son sommet, on résolut de l'amener et de l'aborder. Il avait été Américain à son origine; mais ses propriétaires étaient des hommes prudents; autant qu'on pouvait en croire ses papiers, il avait été régulièrement transporté sous pavillon Britannique — humiliation peut-être pour l'orgueilleuse « nation Yankee, » mais bonne précaution contre une capture; toutefois, si le croiseur Confédéré avait pu l'envoyer dans un port pour le faire juger et examiner attentivement, on aurait probablement reconnu que le transfert n'était après tout qu'une blague.

Ainsi on relâcha « l'Anglais, » qui consentit toutefois à débarrasser l'*Alabama* des prisonniers et d'une femme

récemment pris à bord du *Talisman*. Une semaine plus tard, nous trouvâmes un second exemple d'un transfert pareil, motivé sans doute par la peur; l'ancienne barque Yankee, le *Joseph Hall*, de Portland, Maine, avait cherché une sûreté humiliante sous un nom nouveau, l'*Azzopadi*. Le *Joseph Hall* s'était fait « Anglais. » Il venait de Port Louis, Ile de France.

Hélas! que d'humiliation pour les Etoiles et les Rayures. La coque de l'*Azzopadi* n'était pas encore hors de vue que le clipper Yankee *Challenger*, jadis fameux, se tenait humblement, avec sa grande voile de hune au mât, à cette même place qui avait vu son compatriote subir pareille pénitence; il réclamait aussi l'immunité sous le nom de *Queen of Beauty* et sous pavillon Anglais.

L'impatient équipage de l'*Alabama* commençait à croire que le pavillon de son ennemi avait enfin disparu de la surface de l'Océan, lorsqu'une barque aventurière fut signalée avec l'ancienne bannière à son sommet. C'était le *Conrad*, de Philadelphie, allant de Buenos-Ayres à New-York, en partie chargé de laine, dont la propriété, selon l'usage, était réclamée comme neutre. Après examen on reconnut que la réclamation avait été évidemment fabriquée. Voici les faits : —

AFFAIRE DU CONRAD.

Vaisseau sous pavillon et registre Américains. Un certain Ch. Thomas Armstrong, qui se dit sujet Anglais et établi à Buenos-Ayres, a fait serment par-devant le Consul Anglais qu'une partie de cette laine lui appartenait et que l'autre partie était la propriété de Don Frédéric Elortando, citoyen de la République Argentine. Il est possible que cette assertion soit ou ne soit pas vraie, mais le patron ne peut certifier ce document; car il n'était pas présent quand on le dressa, et il ne sait rien à ce sujet. En outre, le commerce de l'Amérique du Nord avec

Buenos-Ayres est si fort que l'on peut supposer, par le fait même que cette laine allait à New-York dans une barque Américaine, qu'elle était Américaine; car elle courait ainsi le danger d'être capturée; notre présence dans ces mers étant bien connue à Buenos-Ayres, lorsque la barque en partit. On peut donc supposer que le certificat est une manœuvre pour couvrir la cargaison. M. Armstrong est un frère ou un associé de quelque maison Américaine. Vaisseau et chargement condamnés.

AUTRE EXAMEN DE L'AFFAIRE DU CONRAD.

D'après un examen de la correspondance qui fut apportée à bord lorsque les papiers du navire eurent été inspectés, on reconnut que M. Armstrong, celui qui expédiait une partie de la cargaison, avait juré devant son consul que lui, et un certain Don Frederico Elortando, étaient les propriétaires de la marchandise, et il a juré devant le Consul des États-Unis qu'il était le seul propriétaire de cette même marchandise. L'un ou l'autre de ces deux serments est nécessairement faux. Bien mieux; tandis que la marchandise est consignée sur le bulletin de chargement à Simon de Visser, Esq., on voit par les lettres de MM. Kirkland et Von Sachs, que ce sont MM. Kirkland qui sont consignataires. Ces lettres ne font aucune mention d'une propriété en commun avec Armstrong, mais elles parlent de la consignation comme étant tout entière leur propriété.

Quoique condamné comme tant d'autres de ses compatriotes, le *Conrad* ne devait pas mourir. Un sort plus noble lui était réservé : — il devait avoir l'insigne honneur de porter le jeune et fier pavillon auquel il s'était rendu; il devait naviguer sous un nom nouveau, comme compagnon de son vainqueur. Le Lieutenant en second Lowe fut désigné pour en prendre le commandement, avec le Maître en second Sinclair et deux maîtres. Les deux canons rayés pris sur le *Talisman* furent montés à son bord, et on lui donna des mousquets, des revol-

vers et des munitions de guerre. La barque ainsi transformée tira son premier coup de canon et éleva à son sommet le pavillon Confédéré; puis, au milieu d'une explosion de hurras que son propre équipage et celui de son compagnon firent retentir dans les airs, elle s'élança de nouveau dans la vie, comme étant le sloop de guerre des Etats Confédérés, le *Tuscaloosa*.

L'*Alabama* était alors en destination du Cap de Bonne-Espérance, où son fidèle transport, l'*Agrippine*, devait de nouveau le rejoindre. Le 29 Juin, cependant, lorsqu'on fut au 26° 01' lat. S. et au 28° 29' long. O., on découvrit qu'une grande partie de la provision du pain avait été mangée par des charançons et qu'il n'en restait plus assez pour le voyage; il était donc nécessaire d'aborder dans un port plus rapproché; le navire fut dirigé vers Rio-Janeiro.

CHAPITRE XXX.

Insulte au drapeau Yankee — Beau temps — *L'Anna F. Schmidt* — « Oh ! du navire ? » — *L'Express* — Provision de pain — La Baie de Saldanha — Visiteurs de la campagne — Funérailles — La prise du *Tuscaloosa* — Une prise à la hauteur du Cap — La *Sea Bride* — Le navire est encombré — Sympathie.

Dimanche 28 Juin. — Ce soir, à 4 h. 30, un grand vaisseau amena après un coup à poudre, ou plutôt il parut venir de son plein gré; car il gagnait évidemment de vitesse sur nous, et, lorsque nous tirâmes, il était à une très-grande distance. Aussitôt qu'il eut mis en panne, il alluma un petit fanal bleu, et comme notre canot portait aussi un fanal, en se rendant à force de rames vers lui, il en alluma un second. Il nous dit ensuite qu'il n'aurait pas mis en panne s'il n'avait pas cru que nous étions en détresse. L'officier d'abordage nous le signala comme étant le navire des Etats-Unis le *Dacotah*, et demanda à voir les papiers du bord, qui lui furent refusés; le Patron déclara que nous n'avions pas le droit de les voir. En apprenant le véritable nom du navire (le *Vernon*), en voyant qu'il venait de Melbourne pour Londres, et en reconnaissant par lui-même que c'était réellement un navire Anglais, un de ces paquebots de Melbourne construits comme des frégates, l'officier d'abordage revint sur l'*Alabama*, et l'étranger reprit sa course; celui-ci était

déjà à une grande distance de nous, lorsque je reçus le rapport de l'officier d'abordage. Toutes ces circonstances m'empêchèrent de lui donner une autre chasse, pour appuyer mes droits de recherche, comme navire d'une puissance belligérante : *cui bono*, d'ailleurs, si le vaisseau était réellement Anglais? Il est vrai qu'on peut capturer un vaisseau neutre qui s'oppose à l'examen des papiers, mais je ne pouvais prendre que pour détruire, et je n'aurais pas brûlé un vaisseau Anglais (si j'avais été certain de sa nationalité), quand même le Patron aurait continué à refuser de montrer ses papiers. Je ne voyais pas non plus que le pavillon des Etats Confédérés eût à se venger d'une insulte, car l'insulte (si c'en était une), avait été adressée au drapeau Yankee. Selon toute probabilité, le navire était un paquebot, un paquebot-poste sans doute, dont le Patron ignorait les lois et les droits des belligérants.

Lat. 26° 35', long. 32° 59' 30'', courant S.-E., trente milles; roulis et tangage, ce qui me cause de grands désagréments. Le fait est que je deviens trop vieux pour aimer les rudes habitudes de la mer. Les jeunes gens sont quelquefois contents d'être un peu maltraités par une bourrasque, mais quand on a dépassé la première période de la vie, on préfère le calme et le repos.

Mardi 30 juin. — Le mauvais temps de la semaine dernière semble toucher à sa fin, il s'est dissipé tout seul; ce matin nous avons joui d'un soleil bienfaisant et d'une atmosphère brillante et agréable. Les pigeons du Cap sont fidèles à leur nature; ils sont presque tous partis. Il y a encore un peu d'agitation sur la mer, et le navire roule en faisant craquer ses cloisons comme à l'ordinaire. Vent modéré de l'Est.

Le 2 Juillet nous amena une autre prise : l'*Anna*

F. Schmidt, du Maine, allant de Boston à San Francisco, et un autre prudent Yankee transformé en Anglais. On signala ensuite un grand vaisseau qui courait sous le vent avec toutes les voiles dehors; il répondit à l'appel de l'*Alabama* par un coup de canon tiré de son bâbord d'avant.

C'était un vaisseau de guerre; on l'aurait compris à sa réponse, si la coupe de ses puissantes vergues et de ses espars élevés n'avait pas été assez apparente. Un ennemi peut-être! A cet espoir de combat, quoiqu'il eût devant lui un navire d'une taille au moins double de la sienne, l'*Alabama* vole en avant à toute vitesse de voile et de vapeur, et le voilà en chasse! La mer était calme, quoiqu'il y eût une forte brise; quelques instants après, l'impertinent petit croiseur se rangeait le long de la belle frégate; dix gueules noires grimaçaient par les sabords de chaque côté de l'étranger!

« Steamer des Etats Confédérés l'*Alabama*! » cria-t-on du gaillard d'arrière, au moment où les deux navires volaient sur l'eau, bord à bord. « Oh! du navire? »

Alors on reconnut qu'il ne devait pas y avoir de combat ce jour-là. Le navire chassé se contenta de répondre laconiquement : « Vaisseau de Sa Majesté Britannique, le *Diomède*; » puis il continua sa route, labourant l'eau sous la terrible pression des voiles qui faisaient plier les espars comme des baleines, et il fut bientôt hors de vue : il remplissait évidemment quelque ordre qui ne permettait aucun retard.

Cette déception fut un peu compensée, deux jours après, par la prise du beau navire l'*Express*, de Boston, se rendant de Callao à Anvers avec un chargement de guano; voici les détails : —

AFFAIRE DE L'EXPRESS.

Vaisseau sous pavillon et registre des Etats-Unis; cargaison de guano, expédié par Senan, Valdeavellano et C^o à Callao, et consignée à J. Sescou et C^o à Anvers. Au dos de ce bulletin de chargement on lit l'inscription suivante : —

« Nous, soussigné, chargé d'affaires et Consul de France à Lima, certifions que le chargement de mille soixante-douze tonnes de guano spécifié au présent connaissement est propriété neutre.

« Fait à Lima le 27 Janvier 1863. »

(Au bas, la signature et le sceau du Consul.)

Cette attestation n'a aucune valeur comme preuve, pour deux raisons : 1^o elle n'est pas certifiée par serment; 2^o elle affirme simplement que la propriété est neutre (la plus grande partie du moins, elle ne parle pas du guano en sacs), et ne désigne pas le propriétaire ou les propriétaires. Un Consul peut donner un témoignage authentique par son sceau, mais lorsqu'il sort de ses fonctions habituelles de Consul et devient témoin, il doit donner son témoignage sous serment, comme les autres témoins. Aussi cette attestation n'est même pas un affidavit *ex parte*. Si la marchandise avait été au nom de l'expéditeur ou du consignataire, il aurait été tout aussi facile de le dire que de faire ce certificat; à quoi sert cette simple déclaration que la marchandise est neutre? — la loi, qu'un Consul et surtout un chargé d'affaires est supposé connaître, la déclare insuffisante. La conclusion de ces deux faits — savoir : qu'il n'y avait pas de serment prêté et qu'il n'y avait pas de nom mentionné, — semblerait être que le Consul a donné une espèce d'attestation de complaisance sur la demande d'une personne qui déclarait que la propriété était neutre; c'est peut-être pour cette raison que personne n'a prêté serment. Or, comme on peut supposer légalement que les marchandises trouvées sur un navire de l'ennemi appartiennent à l'ennemi, à moins qu'elles n'aient un caractère qui témoigne bien clairement de leur neutralité, en désignant le *propriétaire réel* par des preuves justificatives convenables; et comme, ni le bulletin de chargement,

ni le certificat qui, n'étant pas sous serment, n'est que la simple déclaration d'un fait, et n'a pas plus de valeur qu'un bulletin de chargement; ni le témoignage du patron qui ne sait rien (voir sa déposition), sauf ce qui lui a été dit par l'expéditeur ne sont pas des preuves justificatives convenables, le navire et la cargaison sont tous les deux condamnés. Il faut convenir que dans le cas actuel une Cour de Prises demanderait peut-être « d'autres preuves; » mais comme je ne puis le faire, et comme un caractère bien distinct de neutralité ne couvre pas la marchandise, je dois agir dans le sens de la loi. Sect. 3^e Philimore, 596. La charte-partie déclare les affréteurs J. Sescou et C^o, d'Anvers, comme agents du Gouvernement Péruvien. Mais s'il en est ainsi, pourquoi le chargement n'a-t-il pas été certifié par le Gouvernement, comme pour le *Washington*, qui fut pris et relâché sous rançon par l'*Alabama*? Le maître jure que *les expéditeurs lui ont dit* que la cargaison leur appartenait; et si le Gouvernement Péruvien doit avoir recours à un fonctionnaire Français pour avoir un certificat, alors pourquoi ne le fait-il pas sous serment, et pourquoi n'a-t-il pas déclaré sa véritable propriété, ce qui l'aurait protégé?

L'*Alabama* gouvernait de nouveau vers le Cap; car l'*Anna Schmidt* lui avait fourni une provision suffisante de pain pour finir la traversée en petites rations. Il y arriva le 29 Juillet et il jeta l'ancre dans la Baie de Saldanha vers 1 h. 45 du soir.

Jeudi 30 Juillet. — La nuit dernière, le ciel et l'atmosphère étaient d'une clarté étrange. Je suis débarqué ce matin, à 8 h., pour faire inspecter mes chronomètres. C'était la première fois que je mettais le pied sur le sol de l'Afrique. Saldanha est une place triste, déserte; le rivage ne présente que du sable et des rochers; on n'y voit point d'arbres, mais seulement quelques tapis de verdure. On aperçoit trois ou quatre fermes çà et là sur les collines. Ici, les fermiers sont pour la plupart éleveurs.

Le bétail y est beau et bon ; beaucoup de chèvres broutent l'herbe des collines, et l'élevage des brebis s'y pratique sur une grande échelle, car le mouton y est très-beau. On y trouve beaucoup de petits chevreaux. Nous avons eu une grillade de venaison pour déjeuner. Les petites îles de la baie abondent en lapins, et il y a de belles chasses aux faisans dans les vallées. Quelques officiers sont déjà sortis pour prendre un peu de mouvement et pour se payer le luxe d'une partie de chasse.

Vendredi 31 Juillet. — J'ai fait un tour à terre et je me suis promené autour de quelques beaux champs d'orge. Le sol ressemble à nos terres chaudes de la Floride et produit beaucoup. On calfate et on peint le navire. On trouve en abondance des plantes sauvages en fleurs, d'énormes blocs de granit étendus sur le sable, des hauteurs, des tertres, etc.

Samedi 1^{er} Août. — Je suis retourné à bord à 2 h. du soir après avoir fait une promenade sur le rivage. J'ai rencontré à terre des fermiers qui venaient dans une voiture à quatre chevaux pour visiter le navire. Ils m'apportaient un paon sauvage qui n'était pas tout à fait aussi gros que le dindon sauvage de notre pays, et qui n'avait pas le plumage aussi brillant que celui du paon domestique. Le schooner l'*Atlas* est arrivé cette après-midi ; il m'a remis des lettres de quelques marchands du Cap, qui m'offraient leurs services pour me fournir du charbon, etc. Comme le vaisseau repartait immédiatement, je saisis cette occasion pour écrire au Gouverneur, Sir Philip E. Wodehouse, afin de l'informer de ma présence ici.

Dimanche 2 Août. — Les habitants disent que cet hiver a été remarquable par sa douceur ; ils n'ont eu que très-peu de bourrasques. Beaucoup de gens de la campagne sont accourus de près et de loin et sont venus à bord aujourd'hui pour visiter le navire.

Lundi 3 Août. — Aujourd'hui nous avons encore reçu d'autres visiteurs qui sont venus, les uns dans leurs voitures de campagne et les autres à cheval. Tous parlent le Hollandais, et il est rare d'en trouver un qui parle l'Anglais. Quoiqu'il y ait près d'un demi-siècle que l'Angleterre a pris possession de cette colonie, la langue Anglaise n'a fait que peu de progrès; car les enfants sont élevés par des maîtres d'école Hollandais. Les journaux sont, pour la plupart, imprimés en Hollandais. J'ai remarqué surtout un jeune *boer* intelligent (d'environ vingt-trois ans); il n'était jamais monté à bord d'un navire. Il était enthousiasmé de cette construction toute nouvelle pour lui. Quelques-unes des femmes étaient de grosses jeunes filles Hollandaises au teint vermeil; leurs mains larges et rudés, leurs saluts et leurs révérences gauches montraient qu'elles étaient d'honnêtes filles, élevées dans les fermes voisines et habituées à traire les vaches et à battre le beurre. Aujourd'hui, pendant ma promenade, j'ai vu un géranium sauvage. Au coucher du soleil, un canot ramena à notre bord le corps du troisième aide mécanicien Cummings, qui s'est tué par accident avec son fusil.

Mardi 4 Août. — Dans l'après-midi, à trois heures, le cortège funèbre partit du rivage avec le corps du mécanicien; on le porta à un cimetière particulier éloigné d'environ un mille et demi, et on l'enterra avec les honneurs dus à son rang; le Premier Lieutenant dit lui-même l'office des morts. C'est le premier décès à bord du navire.

Mercredi 5 Août. — A 6 h. du matin nous levâmes l'ancre et nous sortîmes de la baie sous vapeur, en nous dirigeant vers le Cap; à 9 h. 30 on signala une voile à un point de l'avant de bâbord; à 10 h. 30 je l'atteignis et j'envoyai aussitôt un bateau vers le sloop Confédéré le *Tuscaloosa*, pour amener à bord le Lieutenant Lowe. Il me rapporta qu'il avait pris, le 31 Juillet, le vais-

seau Américain *Santee* venant de l'Est, et chargé de riz, que l'on déclara propriété Anglaise; il était en destination de Falmouth. Il le relâcha sous une rançon de 150,000 dollars. J'ordonnai au Lieutenant Lowe de se diriger vers la Baie de Simon pour faire des approvisionnements. Je me suis dirigé ensuite vers la ville. A 12 h. 30 j'aperçus une barque à deux points de l'avant de tribord; j'appuyai la chasse, et vers 2 h. du soir j'atteignis et fis mettre en panne le navire pourchassé, qui portait les couleurs des Etats-Unis. La chasse fut vigoureuse et la barque n'était pas à plus de cinq ou six milles du rivage lorsque nous l'abordâmes. Le patron aurait pu se sauver s'il s'était dirigé directement vers la terre; mais nous avons couru sur lui sous couleurs Anglaises, et il ne soupçonna que trop tard la nature de notre navire. Le Consul des Etats-Unis protesta de suite contre notre violation des eaux Britanniques (!). Le gouvernement télégraphia à l'Amiral (Walker), qui était à la Baie de Simon, pour lui dire d'envoyer un vaisseau de guerre; vers 10 h. du soir, le steamer de Sa Majesté le *Valorous*, Capitaine Forsyth, entra et jeta l'ancre. Je correspondis avec le Gouverneur au sujet de la prise, et je crois qu'il fut satisfait de la distance. Je mis un équipage de prise à bord du navire capturé (*Sea Bride*), et je lui dis de se mettre un bord à terre et l'autre bord au large, en attendant d'autres ordres. Aussitôt que nous eûmes jeté nos ancres, nous fûmes assaillis de visiteurs.

*Jeu*di 6 Août. — Malgré le mauvais temps, le navire a été encombré de visiteurs pendant toute la matinée et ma cabine a été constamment remplie de gens empressés qui venaient me serrer la main et m'exprimer leur sympathie pour ma cause. Pendant la nuit le tonnerre et les éclairs annoncèrent un orage qui partit du S.-E. pour éclater au N.-O. Le vent s'éleva d'abord très-doucement;

mais il se fraîchit bientôt, et le matin il se changea en une bourrasque qui nous amena des averses de pluie et de grêle. Je communiquai avec le navire capturé, et je donnai l'ordre au maître de prise, pour le cas où il serait poussé au large par la bourrasque, de se trouver à la Baie de Saldanha le 15 du mois. Le Capitaine Forsyth, du *Valorous*, est venu à bord et je lui ai rendu sa visite.

Vendredi 7 Août. — Je me serais mis en route pour la Baie de Simon ce matin, si la bourrasque ne m'avait retenu. Le vent souffle fortement du N.-E. ; on voit d'épais nuages qui montent au-dessus de la Table, de la colline du Lion, etc. Ils forment un très-beau spectacle avec ces eaux agitées et remplies de navires qui tiennent leurs vergues supérieures abaissées, et avec la ville à moitié enveloppée de vapeurs légères, etc. De hardis marins croisent dans la baie pendant toute la bourrasque, les ris de leurs voiles sont pris ; ils ont des ancres et des câbles tout prêts pour porter du secours aux vaisseaux qui pourraient en avoir besoin. La nuit dernière, dans le premier quart, une voile fut signalée vers le rivage, tout près du phare. Elle tirait le canon d'alarme. Deux ou trois bateaux partirent aussitôt à son secours. Le matin, on nous dit que c'était un brick Brésilien et que l'équipage avait été sauvé. La bourrasque fait rapidement entr'ouvrir le brick.

CHAPITRE XXXI.

Naufragés — On l'échappe belle — Respect aux eaux neutres — Au Cap — Brouillard épais — Temps lourd — Etes-vous un vaisseau de guerre? — Fermeté et obstination — La ville de Simon — Faux rapports — Un peu de repos — Filouterie du pays — Un spectacle nocturne — Vers l'Océan Indien — La barque l'*Amanda*.

Samedi 8 Août. — La bourrasque s'est apaisée pendant la nuit dernière, mais il y a encore une forte brise; la mer est houleuse. Pendant la nuit, un brick de Brème a fait naufrage en vue de Point Monille. Nous avons entendu ses coups de canon, et j'ai craint tout d'abord que ce ne fût notre prise; cependant je ne pouvais pas comprendre comment mon maître de prise aurait commis une faute semblable, lui qui connaissait ce que pourrait nous amener un coup de canon. Le mauvais temps a diminué la foule des visiteurs. Toutefois, quelques habitants viennent encore à notre bord, ils nous demandent des autographes, et regardent notre navire avec curiosité. Nous terminons nos préparatifs et nous faisons des vivres. Notre prise n'a pas paru aujourd'hui; elle se rendra le 15 à la Baie de Saldanha.

Dimanche 9 Août. — Le temps est beau. A 6 h. du matin, nous sortions de la baie et nous courions sous vapeur vers le Cap en suivant la côte. Nous donnâmes la chasse à deux navires qui étaient en vue de l'entrée de False-Bay.

Lorsque nous les atteignîmes, nous reconnûmes que l'un était un navire Anglais et l'autre une barque Américaine. Cette dernière fut abordée, mais, lorsque j'eus pris ma hauteur et calculé ma position, je dus malheureusement reconnaître que j'étais d'un mille ou d'un mille et quart en dedans de la ligne tirée depuis le Phare du Cap jusqu'à la pointe opposée de la baie, et par conséquent dans les limites des eaux neutres. Sur ces entrefaites, le patron de la barque était venu à bord; alors je l'informai du fait. Je lui dis de retourner à son bâtiment et d'en reprendre possession, car je n'avais aucun droit sur lui; c'est ce qu'il fit au plus vite, et quelques minutes après nous avions remonté la baie sous vapeur. Le navire que nous abordâmes était le *Martha Wenzell*, de Boston, allant d'Akyab à Falmouth. A 2 h. du soir je jetai l'ancre dans la Baie de Simon, et un Lieutenant du vaisseau-pavillon de l'Amiral Walker vint à notre bord.

Lundi 10 Août. — Beau temps. J'ai fait une visite à l'Amiral Walker à sa résidence même. Il m'a présenté à sa famille, avec laquelle j'ai passé une demi-heure fort agréable. J'ai donné à cette aimable société quelques aperçus généraux sur notre lutte et sur notre guerre. J'ai dîné à bord de la chaloupe canonnière Chinoise *Kwang-Tung*, Commandant Young. C'est un des bâtiments à vapeur à roues construits par Laird pour la flotte du Capitaine Sherrard Osborn. Le Capitaine Bickford du *Narcissus*, et le Lieutenant Wood étaient du diner.

Mardi, 11 Août. — Beau temps. J'ai visité le vaisseau-pavillon du Contre-Amiral Sir Baldwin W. Walker, ensuite le *Kwang-Tung*. On calfate et on radoube le navire. Beaucoup de visiteurs à bord.

Mercredi 12 Août. — Vent frais du S.-E. Photographes et visiteurs à bord. Le *Kwang-Tung*, avec la famille de l'Amiral à son bord, a fait une promenade en mer pour

essayer ses machines qui venaient d'être réparées. Le vent devient plus frais et se change en bourrasque vers la nuit.

Jeudi 13 Août. — Temps nuageux, bourrasque modérée qui souffle au S.-E. Le *Tuscaloosa* est prêt à prendre la mer, mais il est retenu par le mauvais temps. J'ai dîné chez le Contrè-Amiral Walker avec le Gouverneur Sir Philip Wodehouse et sa femme. Mes matelots font le diable à quatre comme d'habitude. Ils parviennent à faire entrer des liqueurs à bord du navire et la boisson les rend insubordonnés et intraitables. Nous sommes obligés d'en mettre quelques-uns aux fers. Le matelet Weir, que j'avais fait quartier-maître, s'est sauvé, avec deux des servants et deux mousses de couleur. Ces derniers furent repris et ramenés à bord.

Vendredi 14 Août. — Nous avons aujourd'hui un épais brouillard et un temps calme. Le *Tuscaloosa*, qui est parti au point du jour, a jeté l'ancre à quatre ou cinq milles du port. La malle Anglaise est arrivée au Cap aujourd'hui. Elle nous apporte la nouvelle que Lee a envahi le Maryland et la Pensylvanie. Nous avons terminé ce soir nos réparations.

Samedi 15 Août. — Nous étions prêts à nous remettre en route ce matin, mais nous avons été retenus par un brouillard épais, jusqu'à 11 h. Comme nous nous approchions du Cap, une autre masse de brouillard s'éleva rapidement pour nous envelopper pendant une couple d'heures. A 2 h. 30 nous abordâmes une barque Anglaise. A trois heures nous laissâmes descendre la vapeur et nous levâmes le propulseur. Temps menaçant, baromètre 29° 80'. Nous avons pris un ris aux voiles de hune. A 11 h. du soir, un steamer est passé tout près de nous sous notre vent. Les vents légers et le temps lourd durent depuis plus d'une semaine; nous avons eu une brise carabinée du N.-O. vers le 22 Août pendant près de deux jours entiers.

Mardi 25 Août. — Matinée lourde et nuageuse. Un rayon de soleil m'a permis de prendre la latitude à midi. Notre alambic fonctionne mal ; la dernière provision d'eau est si salée qu'elle est à peine potable. Quel malheur pour nous si nous ne pouvons le faire réparer au Cap, car nos réservoirs ne peuvent contenir de l'eau que pour huit jours, et nous n'avons pas de place pour arrimer des barils, si ce n'est sur le pont, pêle-mêle avec les canons : Alors j'ai résolu d'aller à Angra Pequena, où j'espère trouver mon équipage de prise ; de là je pourrai retourner à la Baie de Simon, pour voir de suite ce qu'il est possible de faire. J'ai froid, j'ai la fièvre, mais, tout malade que je suis, je ne puis ni me reposer ni rester tranquille ; les exigences du devoir sont inexorables et incessantes.

Jeudi 27 Août. — Belle matinée. J'ai mis à la voile de bonne heure et je me suis dirigé vers la terre ; j'espérais pouvoir prendre la latitude à midi et courir ensuite sur un ancrage, mais un sinistre brouillard que nous avons remarqué planant au-dessus de la terre quelques instants auparavant nous enveloppa tout à coup vers 8 h., et il devint si épais que nous avions de la peine à voir à cent yards, n'importe dans quelle direction ; un vent frais souffle du Sud ; temps humide et désagréable ; la pluie dégoutte sur les agrès. Nous avons mis en panne et nous attendions avec impatience que le brouillard tombât, mais les heures s'écoulèrent l'une après l'autre sans amener de changement. Nous piquâmes six et sept heures, et le brouillard paraissait au contraire devenir plus épais et le vent plus fort ; j'ai fait virer de bord pour éloigner l'avant du navire du rivage. Je suis rentré dans ma cabine suprêmement dégoûté. A 1 h. 30 on m'éveille pour me dire qu'il y a un schooner tout près de notre bord. Il courait sur nous. Alors on serra la grande hune et on envoya un bateau pour amener le patron à bord. Il allait comme nous

à Angra, et il consentit à nous y piloter. Nous étions aujourd'hui à midi, d'après notre calcul, à l'O.-S.-O. de la Pointe Pedestal (Angra); à une distance d'environ dix milles. Le brouillard a duré jusqu'à 4 h. du soir. Aussitôt qu'il se fut dissipé, nous tournâmes le navire vers la terre que nous allions probablement apercevoir bientôt, lorsque le brouillard reparut et plongea tout dans une obscurité complète. Le navire reprit le large et se tint un bord vers la mer et l'autre bord vers la terre pendant toute la nuit : le temps était orageux.

Vendredi 28 Août. — Matinée nuageuse, demi-bourrasque. A 8 h. 50 nous avons pris un ris à la hune, le schooner est en vue sous le vent. A 9 h. 30 on cria : « Terre ! » et bientôt on distingua la côte. Mon soi-disant pilote ne put s'y reconnaître tant que le schooner qui avait pris l'avance ne nous eut pas indiqué notre position. Je partis sous le vent, et je le suivis, en me dirigeant vers la Baie de Sheerwater, où je jetai l'ancre; mon pilote ne m'est d'aucun secours, il semble connaître très-imparfaitement la localité. Presque aussitôt que j'eus jeté l'ancre, un bateau sortit de la lagune et se dirigea vers nous; nous y reconnûmes de suite quelques hommes de notre équipage de prise de la *Sea Bride*.

En effet, le *Tuscaloosa* et la prise étaient restés tous les deux pendant trois jours dans le port d'Angra Pequena. Vers midi, nous levâmes de nouveau l'ancre pour entrer dans la lagune, et nous jetâmes l'ancre près de la *Sea Bride* par sept brasses. Beaucoup d'officiers sont allés ce soir rendre visite au *Tuscaloosa*, sans doute avec l'intention de boire un bon coup d'eau fraîche. J'ai envoyé ma cruche pour en avoir ma part, car j'ai le gosier desséché; c'est l'effet de l'eau salée que nous avons bue pendant ces trois derniers jours. Nous sommes dans une eau calme, dans un gentil petit port, et j'espère prendre ce que je n'ai

pas pris depuis plusieurs jours — une bonne nuit de repos. Il serait difficile de trouver un site plus désert et plus triste, on ne voit que la terre et le roc, mais pas un brin d'herbe. D'ailleurs, il ne pleut jamais ici, et c'est par conséquent un pays de guano. Nous avons passé devant un banc de guano dans l'île d'Halifax. Il y avait là quelques ouvriers et aussi une véritable armée de pingouins qui marchaient la tête haute, selon leur coutume.

Samedi 29 Août. — Nous prenons à bord de la farine de la *Sea Bride* et de l'eau du schooner — 1,500 gallons qui nous permettent de croiser une vingtaine de jours; l'après-midi, nous avons jeté un filet que nous avons emprunté et nous avons pris une grande quantité de poissons.

Dimanche 30 Août. — A 10 h. 30 j'ai réuni l'équipage et j'ai fait débarquer James Adams, O. S., renvoyé par sentence de la cour martiale et condamné à perdre sa paye et son argent de prise.

Lundi 31 Août. — A 7 h. du matin nous nous mîmes en route et sortîmes du port.

L'*Alabama* fut alors mis à l'épreuve par les fortes bourrasques qui règnent pendant l'hiver dans le voisinage du Cap. Le 7 Septembre—écrit le Capitaine Semmes— la nuit agitée et mauvaise; la bourrasque continuait et même augmentait de plus en plus. La mer était brusque et saccadée. Parfois le roulis et le tangage étaient extrêmement violents. Ils faisaient frapper très-souvent mon lit contre les poutres qui étaient au-dessus de ma tête, et alors je me réveillais. On a embarqué une grande quantité d'eau par le grand piston du propulseur. Le pont de la cabine laisse fuir l'eau.

Mardi 8 Septembre.— Temps nuageux, le soleil brille faiblement à travers la masse grise des nuages. La bour-

rasque continue. Le vent (E.-S.-E.) n'a pas varié d'un cheveu depuis seize heures. Le baromètre descend peu à peu. Le navire roule et plonge dans la mer; il a un air triste et désolé. Je suis suprêmement dégoûté de la mer et de tout ce qui s'y rattache. D'ailleurs j'ai passé l'âge où les hommes peuvent endurer les rigueurs et les désagréments de la mer. Les courses en mer sont bonnes pour un homme fort, hardi, plein d'espérances, bref, pour un jeune homme, et pour tout individu qui est dans la force de l'âge; pour moi, le mugissement même du vent qui siffle à travers les agrès, le roulis, le tangage, le ciel surchargé, et le mauvais temps me donnent des idées noires. Ce jour est un double anniversaire dans ma vie. Ce fut le 8 Septembre que je reçus ma première nomination pour le service de mer (1826); et ce fut le 8 Septembre que la division de Norton livra la bataille de Moline del Ray (1847). Les Etats-Unis ont donné de belles pages à l'historien depuis ce dernier événement! Que de faiblesse humaine, que de méchanceté et que de folie n'a-t-on pas vues pendant cette guerre? Mais les gens du Nord recevront leur récompense.

La semaine suivante ne nous donna qu'une seule émotion. Un obstiné patron Hollandais refusa résolument de mettre en panne. Voici le récit de cette affaire d'après le journal de l'un des officiers de l'*Alabama* : —

Vers le soir du 10 Septembre le vent baissa beaucoup, à 8 h. 30 une voile était en vue à l'avant. Immédiatement nous tournâmes au vent et nous appuyâmes la chasse. A 9 h. 45 on tira un coup de canon pour faire mettre en panne le vaisseau chassé. Il continua sa course. A 10 h. 35, nous allions bord à bord et l'officier du pont le hêla en ces termes : — « Oh! du navire? » Pas de réponse. « Mettez en panne, je veux envoyer un canot à votre bord. » « Qu'avez-vous besoin que je mette en

panne? » « C'est mon affaire. » « Êtes-vous un vaisseau de guerre? » Le Capitaine Semmes qui était irrité, répondit : « Je vous donne cinq minutes pour mettre en panne. » « Vous n'avez pas le droit de me faire mettre en panne, si vous ne me dites pas qui vous êtes. » « Je vous ferai savoir qui je suis! » et se tournant vers l'officier de quart, il ajouta : « Chargez ce canon à boulet et tirez sur cet individu — il est assez stupide pour être un ennemi. » « Dites-moi qui vous êtes? » cria le patron du navire. « Si vous n'êtes pas en panne dans cinq minutes, je tirerai sur vous. » S'adressant alors à l'officier de quart, le Capitaine Semmes ajouta : « Lieutenant, le canon est-il prêt à faire feu? » « Oui, Capitaine. » « Alors tenez-vous à la pièce pour tirer au premier signal. »

Le patron du navire commençant à croire que la chose était sérieuse, lâcha une bordée de jurons des mieux épicés. Cette petite fureur une fois calmée, il hissa sa grande voile et mit en panne. Alors le Capitaine Semmes me donna l'ordre d'aller à bord voir quel était ce navire, car la répugnance avec laquelle il avait mis en panne nous donnait des soupçons.

Lorsque j'abordai, le second me rencontra près du capot d'échelle; alors il m'introduisit auprès d'un grand et gros gaillard qui était le Patron. Je lui demandai avec la plus grande douceur : « Quel est ce navire? » « Qui êtes-vous? » dit-il à tout hasard. « Capitaine quel est ce navire? » répétai-je. « Je ne vous le dirai pas! » Telle fut la réponse polie de ce monsieur. « Capitaine, quel est ce navire? » « Êtes-vous un vaisseau de guerre? » « Certainement! » « Qui êtes-vous? » Alors je lui articulai de la façon la plus distincte et avec le plus grand sérieux possible : « Nous sommes.... nous sommes le steamer l'*Iroquois*, des Etats-Unis, Capitaine Palmer, en croisière; maintenant j'ai quelque chose de plus à vous dire; je suis venu

à bord pour faire des questions, et non pour en recevoir; en outre, je vous ai demandé trois fois qui vous êtes et je n'ai pas reçu de réponse; ainsi donc descendez dans la cabine avec moi et produisez les papiers du navire. »

Il descendit dans la cabine en grommelant; je le suivais, et je venais d'ôter ma casquette lorsqu'il hurla : « Qui êtes-vous? Êtes-vous Anglais? Dites que vous êtes un vaisseau de guerre Anglais et je vous laisserai voir mes papiers. » Je lui dis alors : « Capitaine, ou vous êtes fou, ou vous croyez que je le suis. Nous avons tiré un coup de canon, et tout individu d'un peu de bon sens aurait compris que c'était pour dire de mettre en panne, surtout quand deux puissances maritimes sont en guerre. On vous dit donc de mettre en panne, on monte à votre bord et on vous fait une question. Au lieu de répondre, vous demandez, comme un furieux : « Qui êtes-vous? » Je vous réponds que nous sommes le steamer l'*Iroquois*, des Etats-Unis; et alors vous venez me crier : « Êtes-vous Anglais? Dites-moi que vous êtes un vaisseau de guerre Anglais! » C'est absurde tout cela!

« Monsieur l'officier, » hurla-t-il! « fou! bon sens! absurde!!! Par Dieu, monsieur, si un vaisseau de guerre Anglais était ici, un Yankee n'oserait pas mettre le pied sur mon pont; qui êtes-vous enfin? » « Capitaine, » lui dis-je, « il est temps que cette comédie finisse. Ecoutez-moi bien et regardez attentivement cette pendule; il est onze heures moins douze minutes; je veux voir vos papiers et je vous donne deux minutes pour les produire. Si à onze heures moins dix minutes les papiers n'ont pas été présentés, je prendrai des mesures qui les mettront bien vite en mon pouvoir. »

Et je m'assis. Le digne patron me fit alors question sur question, mais je ne daignai pas lui donner de réponse. Enfin il ne restait plus que quelques secondes lorsque le

patron furieux tira sa clef, ouvrit son coffre-fort, et me présenta les papiers. En les examinant, je reconnus que le navire était le *Flora*, de Liverpool, allant de Manille à Liverpool avec une cargaison variée.

Tandis que je regardais les papiers, le patron m'accablait d'une interminable kyrielle de questions, mais je ne répondis pas; je lui rendis tout simplement son journal en lui faisant remarquer qu'il avait causé aux deux navires un retard bien inutile? « N'avez-vous pas de nouvelles, Capitaine? » lui demandai-je ensuite. « Oui, j'ai des nouvelles; et des nouvelles que trois ou quatre d'entre vous voudraient connaître, mais qu'un autre aimerait autant ne pas savoir. Seulement je voudrais vous voir, mes Yankees, tous plongés dans quaranté brasses de profondeur avant de vous les dire. » « Allons, Capitaine, ne soyez pas si rude; vous savez ce qui est écrit dans la Bible. » Alors il commença à me parler de la mauvaise traversée qu'il avait faite jusqu'ici; il avait toujours eu des vents contraires depuis qu'il avait quitté Manille; chaque fois qu'il avait fait toute voile pour une brise favorable le vent durait seulement quelques heures, et revenait ensuite en proue; maintenant, comme le temps était mauvais, il avait considérablement resserré ses voiles, et il ne marchait presque plus lorsque nous l'abordâmes. « Arrêté, et par un Yankee encore! » s'écria-t-il. « Oh! voilà quelque chose que je n'oublierai pas de sitôt! »

Je ne pus m'empêcher de rire en voyant l'air de majesté offensée qu'il prit pour dire cela. Je lui souhaitai meilleure traversée, et je retournai à bord. J'ai appris ensuite par un homme de l'équipage de mon canot que la *Flora* avait été vue ou abordée deux jours auparavant par un steamer qui avait deux mâts et une longue cheminée; le patron supposa que c'était un navire Confédéré, quoiqu'il lui eût montré les couleurs Yankees.

Mercredi 16 Septembre. — A 3 h. du soir, nous doublâmes le Cap de Bonne-Espérance, et nous nous dirigeâmes sous vapeur vers le mouillage du Cap que nous atteignîmes vers 4 h. 30. Le *Vanderbilt* était parti depuis Vendredi, et on nous dit qu'il avait mis en panne près du Cap, pendant un jour ou deux. Je suis grandement troublé par les nouvelles du pays; Vicksburg et Port Hudson sont pris; l'armée de Rosecrans marche vers le Sud, Lee a repassé le Potomac. Notre pauvre peuple paraît terriblement accablé par les hordes du Nord.

Mais nous combattons jusqu'à la fin, et la fin sera ce qu'ordonnera la Providence, qui est toute sagesse.

Jeudi 17 Septembre. — Je suis allé voir l'Amiral et j'ai reçu la visite du Capitaine du *Narcissus*.

Depuis que je suis parti, le Consul des Etats-Unis a fait sur mes opérations plusieurs faux rapports à l'Amiral; mais je pus en détruire l'effet par des explications loyales. J'ai passé une demi-heure bien agréable avec l'Amiral et avec sa femme. Comme il n'y a plus de charbon ici, car le *Vanderbilt* a tout emporté, j'ai pris des arrangements pour qu'on m'en envoyât du Cap.

Samedi 19 Septembre. — Le steamer *Kadie* est arrivé du Cap avec du charbon pour moi. Nous le hélâmes à bord et nous commençâmes à charger. Je suis allé à terre et j'ai déjeuné avec le Capitaine Bickford. J'ai envoyé par la malle des lettres en Angleterre. Les hommes en permission sont ivres; quelques-uns seulement sont revenus. J'ai dîné chez l'Amiral; la société était charmante; il n'y avait que des officiers de marine, les Capitaines des vaisseaux présents, le Capitaine-Surintendant de l'arsenal du port, etc. Après dîner, les dames parurent dans le salon et firent un peu de musique.

Dimanche 20 Septembre. — On a penché le navire pour

arriver au cuivre qui est autour de la pompe, il était usé. Je suis allé sur le rivage à 9 h. 1/2, et j'ai fait une longue promenade, je suis entré chez le Capitaine de port et j'ai visité l'église — le Père Kiernan disait la messe. C'est un prêtre Irlandais d'un esprit sérieux et simple : l'église est pittoresque et petite ; elle est bâtie sur la colline. L'assistance était peu nombreuse et composée principalement de soldats et de matelots — c'était un marin qui servait la messe. J'y ai vu le Capitaine Coxon et deux des Lieutenants de l'escadre. Les hommes en permission reviennent en foule aujourd'hui, leur bourse est vide sans doute.

Lundi 21 Septembre. — Au jour on amena de nouveau le navire contre notre bord et on recommença à charger le charbon ; dans l'après-midi, je suis allé rendre visite aux dames qui se trouvaient chez l'Amiral, et je me suis promené dans le grand jardin qui se termine par un ravin au fond duquel coule un petit torrent rapide.

Mardi 22 septembre. — Beaucoup de marins en permission sont encore à terre. Le Consul Yankee, sans aucun scrupule, comme toujours, cherche à les faire désertier. Nous avons fini ce soir de charger le charbon.

Mercredi 23 Septembre. — On remet en état les mâts de hune de misaine. Une vingtaine d'hommes sont encore absents. Quelques-uns sont ramassés par la police de la ville de Simon, qui espère quelque récompense. Les aubergistes du port viennent à bord présenter des notes de nourriture. Naturellement je n'écoute pas leurs réclamations. Je sais fort bien que « Jack » et ces fripons s'entendent toujours pour chercher à soutirer l'argent des navires.

Le procédé est assez simple : L'aubergiste donne à « Jack » un verre ou deux de mauvaise liqueur et peut-être un repas ou deux, puis ils conviennent l'un et l'autre

que le matelot signera une reconnaissance qui se monte à vingt fois la valeur de ce qu'il a reçu. L'aubergiste fripon augmente ainsi, par cette surcharge exorbitante, les chances qu'il courait déjà ne n'être jamais payé, et il n'a pas le droit de se plaindre lorsqu'il donne de la tête contre un Capitaine qui est disposé à protéger ses marins contre de pareilles extorsions. Comme je connaissais bien les coquins, je ne les laissais pas me tromper.

Jeudi 24 Septembre. — J'attends pour voir si j'aurai la chance de reprendre mes déserteurs du Cap. On m'informe par le télégraphe qu'il est inutile d'attendre plus longtemps : la police ne veut pas agir. Les autorités ont donc refusé de permettre que je fasse reprendre mes hommes — quatorze en tout ! c'est assez pour faire tort à mon équipage. Voilà encore une de ces remarquables interprétations de la neutralité comme John Bull sait en trouver, et il a un talent tout particulier pour cela. On m'informe du Cap par le télégraphe que les vaisseaux qui sont arrivés apportent la nouvelle que le *Vanderbilt* était depuis deux jours en vue du Cap Aguthas et de la Pointe Danger. Comme nous sommes dans la pleine lune je ne voudrais pas qu'il me bloquât dans la Baie de Simon ; il faudrait peut-être que j'y restasse jusqu'à ce que j'eusse une nuit obscure, et comme je suis prêt à prendre la mer, ce retard serait ennuyeux. Aussi, comme la bourrasque s'apaisa vers 9 h. du soir, je donnai l'ordre de chauffer et à 11 h. 1/2 nous levâmes nos ancres.

Le calme n'était qu'apparent ; nous étions à peine en route que la bourrasque se déchainait avec une plus grande violence que jamais ; nous fûmes obligés de lutter de toute la force de nos grandes chaudières ; le vent soufflait d'une façon terrible ; cependant nous forçâmes le navire à faire cinq à six nœuds à l'heure.

Rien ne pourrait surpasser l'aspect singulier du spectacle que nous avons, tandis que nous luttions en pleine lune contre une bourrasque de nuit. Les montagnes voisines et les hautes terres qui se confondaient dans le lointain avec l'atmosphère brumeuse perdaient leurs cimes blanches dans des nuages floconneux qui restaient aussi immobiles que des bancs de neige auxquels ils ressemblaient beaucoup ; un vent froid prêtait encore à l'illusion. Les eaux furieuses de la baie s'élançaient dans toutes les directions et rejaillissaient parfois jusque sur notre bord ; le ciel était parfaitement clair, on ne voyait nulle part aucun nuage, excepté ceux qui semblaient empilés sur les montagnes. Une brillante pleine lune répandait ses rayons douteux sur tout le panorama, et sa lueur faisait paraître les distances doubles. Voilà des choses dont on doit se souvenir ! Ajoutez à cela le disque de lumière qui tourne sur le Cap d'une façon régulière pour éclairer ce vieux promontoire si fameux.

Nous doublâmes le Cap vers 3 h. du matin ; alors je rentrai dans ma cabine pour prendre un peu de repos avant que les épreuves d'un nouveau jour ne recommençassent.

Vendredi 25 Septembre. — J'ai ouvert la prison comme d'habitude en allant en mer. Il faudra plusieurs jours, je le crains, pour faire oublier les grogs à l'équipage et pour lui faire reprendre ses bonnes habitudes et son entrain.

Pendant les quinze jours suivants les fortes bourrasques qui règnent presque toujours dans les latitudes supérieures de l'Océan Indien firent faire à l'*Alabama* 2,400 milles de sa route. Deux jours plus tard, il était en vue de l'île Saint Paul, à une distance de 2,840 milles. Encore deux jours et nous aurons assez couru vers l'Est. Nous recommencerons alors à virer vers le Nord — ce « Nord si favorable. »

Quelques petits extraits donneront une idée suffisante de cette course : —

16 *Octobre*. — Lat. 35°23; long. 89°55; aucune observation sur la marée; distance: 135 milles. La bourrasque qui nous força de mettre en panne pendant dix heures a commencé le jour de notre travail; le baromètre est à 29°57, et il ne bouge pas. Nous courons sous le vent avec la voile de misaine dont on a pris un ris. La bourrasque a augmenté dans l'après-midi; entre midi et une heure, elle soufflait d'une façon terrible, toute la mer n'était qu'une nappe d'écume. Les vagues menaçaient de sauter par-dessus le bord, cependant nous courions sous le vent à raison de quinze nœuds environ, et cette grosse mer était accompagnée de rafales de neige et de nuages sombres et menaçants; on ne voit pas souvent un spectacle plus triste. Les pigeons du Cap voltigent autour de nous, ils se posent sur le gouvernail avec autant de sérénité que si les éléments étaient calmes. Le baromètre est resté à 29°57 pendant le coup de vent, qui a duré sept heures, depuis 12 h. jusqu'à 7 h. du soir. Il n'a pas varié de l'épaisseur d'un cheveu pendant tout le temps que la bourrasque s'est déchainée avec une violence toujours croissante du S.-O. à l'Ouest. Pendant tout ce temps nous filions environ onze nœuds, et naturellement le tourbillon devait avoir cette rapidité; il était éloigné de nous de 150 à 200 milles. A 7 h. du soir, le mercure commença à monter lentement, et à 8 h. il était à 29°60; le temps était bien moins menaçant et les rafales n'étaient plus ni si fréquentes ni si violentes. En vérité, lorsque notre fameux navire s'élance en avant sous une de ces énormes vagues de l'Océan Indien, on dirait que c'est un simple petit bateau.

Il est à remarquer que c'est à la même époque qu'un tourbillon nous a surpris en vue des bancs de Terre-Neuve.

18 *Octobre*. — Les observations ont été tout particulièrement difficiles à faire la semaine dernière. Tantôt de fortes vagues s'élevaient entre l'observateur du point et l'horizon, et il était impossible de voir le soleil; tantôt c'était un nuage qui venait à son tour cacher le soleil; tantôt, lorsque l'horizon était bien clair, il fallait prendre les plus grandes précautions pour se tenir contre le fort roulis du navire et pour conserver l'équilibre; quelquefois même on perdait le point de vue, parce qu'on était forcé tout à coup d'abandonner l'instrument pour saisir un agrès ou prendre un point d'appui afin de ne pas rouler sur le pont.

Quelles épreuves amères pour la patience d'un homme même aussi patient que moi! C'est peut-être à cause de ces orages qui les ont secoués sur mer que les marins sont si calmes et si tranquilles à terre. Ils en arrivent à haïr toute espèce de mouvement, soit physique, soit moral.

Enfin nous étions sortis de la région des bourrasques éternelles et nous avons passé les limites des acalmies du Sud, l'*Alabama* s'élança alors dans le vent du S.-E. Le 26 Octobre, comme il s'approchait de la Ligne, une barque Anglaise lui apprit que le sloop des Etats-Unis le *Wyoming* était en croisière dans les Détroits de la Sonde avec un schooner à trois mâts. Ce sloop était à peu près de la taille du croiseur Confédéré, et l'espoir d'un combat flatta de nouveau l'ardeur guerrière des officiers et des matelots. Leur impatience était grande, lorsqu'enfin le vent alizé nous quitta et que des vents légers et variables commencèrent à se jouer de nouveau de l'ardent croiseur.

Nous approchions lentement des Détroits; des navires qui passaient nous assurèrent encore de la présence de l'ennemi au même endroit. Leurs rapports allaient même jusqu'à prétendre que ce vaisseau avait été envoyé là par

le Consul des Etats-Unis de Batavia, à la recherche de l'*Alabama* lui-même.

Enfin, le 6 Novembre amena une autre prise, la première depuis que nous avons quitté le Cap de Bonne-Espérance, c'est-à-dire depuis près de six semaines. C'était la barque *Amanda*, allant de Manille à Queenstown pour prendre des ordres.

Voici les détails relatifs à cette prise : —

AFFAIRE DE LA BARQUE AMANDA.

Navire sous pavillon et registre des Etats-Unis. Cargaison, sucre et chanvre. Charte-partie pour aller en Europe ou aux Etats-Unis. Sur chacun des trois bulletins de chargements se trouve le certificat suivant du Vice-Consul Anglais de Manille : —

« Je certifie, par les présentes, que MM. Ker et C^e, les expéditeurs des marchandises spécifiées dans cette note de chargement, sont des sujets Anglais établis à Manille, et que, d'après les factures d'expédition, ladite marchandise est expédiée par ordre et pour le compte de MM. Halliday, Fox et C^e, sujets Anglais, de Londres, en Angleterre. »

Comme personne n'a prêté serment, ce certificat est naturellement sans valeur, et la présomption de la loi prévaut ; savoir : « que toute propriété trouvée sous le drapeau de l'ennemi est propriété de l'ennemi, » jusqu'à ce que le contraire soit prouvé par un témoignage compétent et digne de foi, fait sous serment, certifié régulièrement par un consul ou tout autre fonctionnaire. Navire et chargement condamnés.

CHAPITRE XXXII.

Nouveau théâtre de la croisière — Affaire du *Winged Racer* — Une bonne chasse — Le *Contest* — En vigie — Pour ne pas être trompé — Pas de prise — Condore — Une Colonie Française — Salutations amicales — Ile des Singes — Loin du foyer — Sauterelles sifflantes — Pourquoi l'on ne trouve jamais de singe mort — Vers le pays — Rareté des vaisseaux Yankees.

Le 8 Novembre, l'*Alabama* était en vue de la terre; après avoir mouillé pendant une nuit à quelque distance de Flat Point et envoyé une embarcation à terre, dans le vain espoir de trouver dans ces villages Malais une provision quelconque de vivres frais, il leva l'ancre et reprit la mer sous vapeur.

Mardi 10 Novembre. — Nous avons passé entre les îles de Beezee et de Sonbooko; elles sont toutes les deux élevées et pittoresques; le canal qui les sépare a un mille de large; on voit quelques villages sous les bosquets de cocotiers dans la première île. Les naturels viennent tout nus dans la baie pour nous regarder. Nous avons traversé le Détroit de la Sonde vers 2 h. du soir en passant à l'Ouest de Thwart-the-Way.

Aussitôt sortis du Détroit, à peine avais-je commandé la direction que nous aperçûmes un navire qui avait l'air d'un clipper; il était sous ses voiles de hune et se dirigeait vers l'île du Nord. Nous lui donnâmes la chasse,

quoique nous fussions au milieu d'une rafale de pluie; quinze ou vingt minutes plus tard, nous étions assez près de lui pour lui faire montrer ses couleurs. Il était des Etats-Unis; c'était le *Winged Racer* que nous avons chassé hors du Détroit. Nous le capturâmes et nous l'envoyâmes à l'ancre à trois milles de l'île du Nord (l'île marquait à peu près O.-S.-O.) Puis nous remontâmes dans la même direction et nous jetâmes l'ancre tout près de lui. En travaillant beaucoup, nous avons pris à son bord, vers 2 h. du matin, tout ce qui nous manquait. Après avoir mis, sur leur propre demande, cet équipage et celui de l'*Amanda* dans les embarcations de la prise, nous mîmes à la voile à 4 h. du matin, et nous fîmes vapeur, au jour, pour nous éloigner des côtes. Nous fîmes assez heureux pour trouver de la volaille, des fruits et des légumes à bord d'un bateau de provisions Malais, qui faisait le commerce des fournitures de vivres. Ce bateau nous dit que, lorsqu'il avait quitté Angra, deux jours auparavant, le *Wyoming* y était encore. Je brûlai le navire capturé.

AFFAIRE DU WINGED RACER.

Navire sous pavillon et registre des Etats-Unis; pas de prétention à la neutralité de la cargaison parmi les papiers; en destination de New-York.

Navire et chargement condamnés.

Mercredi 11 Novembre. — On aperçut le North Watcher presque au point du jour; voyant alors que, si je conservais la même vitesse, j'arriverais au Détroit de Gaspar d'assez bonne heure dans la soirée et que je serais obligé de jeter l'ancre jusqu'au jour, j'ordonnai qu'on arrêtât la vapeur; nous faisons des préparatifs pour relever le pro-

pulseur, lorsqu'on signala sur bâbord d'avant une voile à tribord. On reconnut bientôt que ce navire paraissait en désordre et qu'il était évidemment des Etats-Unis. Nous restâmes au large quelque temps pendant qu'il passait sur notre avant, et quand il fut à une distance convenable nous lui montrâmes les couleurs des Etats-Unis. Il répondit en déployant le même pavillon. Alors je tirai un coup de canon et hissai nos propres couleurs (un drapeau neuf). Au lieu d'obéir à ce signal qui lui disait de mettre en panne, il fit voile et prit la fuite. Nous rallumâmes aussitôt les feux; car la vapeur était complètement arrêtée, et nous appuyâmes la chasse. Le navire poursuivi était alors à quatre milles de nous, et pendant longtemps c'est à peine si nous gagnâmes quelque chose sur lui. Nous tirâmes un boulet rayé sur son arrière, mais il ne daigna pas faire attention à cette décharge. Enfin, après une chasse animée d'une heure et demie (car on fut obligé de changer les canons et d'envoyer les hommes à l'arrière pour orienter le navire et lui donner toute vapeur) nous nous approchâmes assez près pour lui tirer un boulet de 32 entre ses mâts; alors il resserra ses voiles, arriva au vent et mit en panne. Si le vent avait été très-frais (il soufflait alors une bonne brise), il nous aurait probablement échappé. C'était le clipper le *Contest*, allant de Tokohama (Japon) à New-York. Nous le capturâmes et nous jetâmes l'ancre en pleine mer par quatorze brasses d'eau; nous enlevâmes ensuite de la prise les provisions dont nous avons besoin. Tout notre monde était revenu à bord à la tombée de la nuit; alors on découvrit que la prise traînait son ancre, et qu'elle fuyait si rapidement, grâce à la brise qui avait fraîchi, qu'un bateau qui avait été envoyé pour l'aborder et pour y mettre le feu, godilla, jusqu'à ce que l'officier nous perdit presque de vue; craignant alors que, s'il continuait d'avancer,

il ne nous perdit complètement de vue dans une rafale de pluie, il revint à bord de l'*Alabama*. Nous chauffâmes immédiatement et nous levâmes l'ancre pour nous diriger vers la prise; nous envoyâmes ensuite à son bord l'équipage d'un canot pour y mettre le feu.

AFFAIRE DU CONTEST.

Vaisseau sous pavillon et registre des Etats-Unis, et pas de réclamation au sujet du chargement.

Vaisseau et chargement condamnés.

Nous pensions qu'en apprenant l'arrivée de l'*Alabama*, le *Wiomyng*, si réellement il était près du Détroit, se dirigerait de suite vers le Détroit de Gaspar pour chercher son ennemi, et le Capitaine Semmes résolut de prendre le Yankee entre deux feux. Il partit donc en avant pour aller croiser pendant quelques jours dans la Mer de Java, un peu à l'Est du Détroit. Une semaine s'écoula sans amener aucun fait digne d'être rapporté. Enfin un changement arriva.

Jeudi 19 Novembre. — A 3 h. 30 du soir, nous abordâmes le vaisseau anglais *Avalanche* (transféré), parti depuis deux ou trois jours de Singapore; il avait des journaux d'Angleterre du 10 Octobre — des nouvelles de quarante jours! Nous fûmes satisfaits de ce qu'elles nous apprirent, et nous ressentîmes une grande joie au sujet de notre victoire de Chickamanga. On dit que plusieurs navires Américains ont désarmé à Singapore, et qu'il y a stagnation générale dans le commerce Américain. Ce navire est venu jeter l'ancre à deux milles de notre arrière, et nous envoyâmes à son bord les prisonniers du *Contest*, car le patron a consenti à les prendre, contre un chrono-

mètre que je lui envoyai. Il les mettra probablement à terre à la Pointe d'Angra. Nous hissâmes d'abord le pavillon Hollandais, et nous envoyâmes à son bord un Allemand qui était avec nous, un Second Maître; le Patron, quand on lui dit que nous étions un vaisseau de guerre Hollandais, s'écria : « Oh! ça ne prend pas; j'étais à son bord, à Liverpool, quand on l'a lancé! »

Vendredi 20 Novembre. — Nous avons descendu et gréé le canot, puis nous l'avons envoyé aborder deux barques; elles nous annoncèrent qu'il y avait quatre navires Américains à Bankock, et qu'ils y restaient, craignant de nous rencontrer. Il y avait aussi un navire Américain à Manille.

Samedi 21 Novembre. — A 3 h. du soir, j'ai mis à la voile avec un vent du S.-O.

Dimanche 22 Novembre. — A 3 h. du matin, on abaissa le propulseur, et nous avançâmes sans vapeur; nous passâmes à quatre milles environ de l'île de la Direction vers 5 h. 15 du soir.

Lundi 23 Novembre. — A 8 h. du matin, nous doublâmes Seraia.

Jeudi 26 Novembre. — Lat. 5.36, long. 111.42, à cinquante milles d'un endroit dangereux, vers lequel le courant nous entraîne. Pas moyen de jeter l'ancre. 47 brasses. Après midi, le calme continuait toujours; nous laissâmes aller une bouée dans 50 brasses d'eau—bourbeuse— et nous virâmes à 150 brasses.

Vendredi 27 Novembre. — Midi. Nous luttons sans espoir contre le courant. Le calme de la mort règne par ici. Nous sommes obligés de revenir à la bouée.

Dimanche 29 Novembre. — Ce matin, après cinq jours d'un calme semblable à celui du tombeau, nous essayâmes le mousson, qui souffla légèrement, et, à 9 h. du matin,

nous nous mêmes en route en nous dirigeant vers le N.-O.

Jeudi 3 Décembre. — Au point du jour, on aperçut un petit navire à l'ancre près de l'entrée du port de l'île de Condore; il avait les couleurs Françaises, et des tentes et d'autres indices annonçaient que c'était un vaisseau de guerre. J'envoyai un canot reconnaître les eaux. Le canot revint à 1 h. du soir avec le commandant du vaisseau, qui était un vaisseau de guerre Français. Je fus tout étonné d'apprendre que nous étions arrivés dans des eaux civilisées, et que l'île de Condore était occupée par des Français. Il y avait une petite garnison de 50 ou de 60 hommes dans le village, situé sur la côte Est. Les officiers Français disaient que les naturels s'étaient révoltés tout dernièrement, et que, pour cette raison, nous ne pourrions nous procurer que très-peu de fruits et très-peu de légumes, car la plupart des naturels s'étaient sauvés dans les montagnes. Je fis lever l'ancre et j'entrai dans le port avec le navire Français, qui me montra poliment le chemin; il jeta l'ancre par neuf brasses. Nous tournâmes le navire, de façon à présenter notre bordée de bâbord à tout ennemi qui pourrait être disposé à violer la neutralité. Ensuite, pour économiser le charbon, on laissa éteindre tous les feux. Deux vaisseaux, allant sous le vent, passèrent en vue dans la journée; ils s'écartaient prudemment de la route pour reconnaître l'île dans cette mer incertaine.

Vendredi 4 Décembre. — Le port est pittoresque, les côtes s'élèvent brusquement de la mer à la hauteur de 1,800 pieds. Elles sont couvertes d'une verdure épaisse depuis le bord de l'eau jusqu'à leur sommet. Les herbes sont d'une belle taille; le sol est très-riche, mais il y a peu de terres cultivées, car les pentes des montagnes sont trop rapides. Les Français ont bâti en pierres sèches

trois espèces de huttes sur le rivage Nord, et deux grossières jetées qui servent de quais. C'est là que je débarquai pour régler mes chronomètres. Je trouvai un Français en faction et trois ou quatre marins Chinois qui taillaient du bois et couvraient une hutte avec du chaume. Ici, comme sur le Continent, les Français font des esclaves de leurs prisonniers de guerre. L'île est sous le commandement d'un enseigne de vaisseau.

Le Commandant de la Jonque est un Midshipman, de sorte que nous voilà parmi de grands dignitaires ! Je suis débarqué à midi, sur une plage sablonneuse bien agréable de la rive Sud pour prendre la latitude, qui est $8^{\circ}39'10''$. J'ai vu les ruines de la chaumière d'un Français qui est enterré tout près de là ; son nom est gravé sur l'écorce d'un arbre de la rive. Voilà un pittoresque lieu de sépulture, au milieu de ces ombrages éternels et du murmure endormant de l'Océan.

Samedi 5 Décembre. — Je me suis amusé ce matin à examiner de vieux babouins qui étaient assis sur le sable du rivage et qui semblaient considérer le navire avec grande attention. Beaucoup de ces caricatures de l'homme habitent ces îles. Hier, comme un bateau abordait au rivage, on aperçut un grand nombre de jeunes singes qui gambadaient sur le sable, mais un des vieux vint les rapeler, et ils disparurent bientôt tous dans l'épaisseur du bois. J'ai rendu ma visite au Commandant Français ; il est à bord d'une misérable embarcation du pays, d'environ 40 tonnes. J'ai envoyé une embarcation au village situé à l'Est, pour rendre visite au Gouverneur et pour lui demander si nous pourrions avoir des fruits et des légumes. Le canot revint à la tombée de la nuit ; le village est tout simplement un port militaire, car les naturels qui l'habitent, sauf quelques prisonniers ou esclaves, se sont enfuis vers les montagnes et on ne peut avoir de vivres. La ré-

sidence du Gouverneur est une cabane, couverte de chaume comme toutes les autres maisons, dont la construction est faite sans soin et sans goût. On aperçoit quelques morceaux de terres cultivées, qui produisent du riz, des fruits, du coton; ce dernier ne promet pas beaucoup. Les singes détruisent les rizières. On trouve ici beaucoup de beaux pigeons de toutes sortes; leur plumage est magnifique et leur chair très-grasse. L'espèce commune a le dos vert et les ailes dorées. Cette île doit être un paradis pour les singes, tellement la nourriture qui leur plaît est abondante dans les forêts, dont chaque arbre porte un fruit ou une amande d'une espèce quelconque. Les officiers Français avaient entendu dire et croyaient que nous coulions ou brûlions tous les vaisseaux que nous prenions avec tout le monde à bord; aussi ils reçurent d'abord le Payeur un peu froidement, mais ils devinrent très-affables quand ils apprirent que nous étions des Chrétiens et que nous ne commettions pas le meurtre en gros.

Dimanche 6 Décembre. — Un autre Dimanche de solitude — de solitude, quoique au milieu de cent cinquante personnes! Nous sommes séparés de la patrie par la moitié de la circonférence du globe. Une des sensations les plus fréquentes et les plus désagréables que j'aie éprouvées depuis que je suis entré dans la Mer de Chine, c'est le sentiment accablant de la grande distance qui nous sépare de la patrie, c'est le caractère complètement étranger de tout ce qui m'entoure, comme si j'étais entré dans une autre planète!

Lundi 7 Décembre. — Le Commandant de l'île, M. Bizot, est venu me voir aujourd'hui. C'est un aimable et intelligent jeune homme de 24 à 25 ans, qui se montra très-bienveillant et qui m'exprima sa sympathie pour notre cause. Sa position est flatteuse pour un homme de son âge et de son rang; il paraît qu'il est entré en fonctions

avec zèle et orgueil. Il m'a donné une carte de l'île dressée l'an dernier. Les Français sont en possession de cette colonie depuis deux ans et demi. Il me demanda pourquoi j'avais hissé le pavillon Anglais en jetant l'ancre la première fois, et il parut surpris que nous n'eussions pas entendu dire que cette île appartenait aux Français ; car la prise de possession avait été notifiée à toutes les puissances. Je lui dis en plaisantant que j'avais eu quelque envie d'en prendre moi-même possession, mais que les Français avaient pris l'avance sur moi. Il m'apportait un présent qui fut très-bien accueilli, c'était un *cochon*. Il me donna encore quelques fruits et me dit qu'il partagerait avec moi son champ de pommes de terre. Les provisions fraîches sont si rares ici que je crains que mon généreux ami ne se soit volé lui-même. Il me dit qu'il avait au village cent cinquante forçats et qu'il avait l'intention d'en bien profiter pour faire construire des magasins, des habitations, etc. Les chasseurs ont rapporté à bord aujourd'hui une chauve-souris des Indes Orientales, autrement nommée Vampire ; elle mesurait deux pieds dix pouces d'envergure ; sa tête ressemblait à la tête d'un chien ou d'un loup plutôt qu'à celle de tout autre animal ; ses dents étaient très-pointues et très-fortes. Parmi les curiosités de l'île on cite une espèce de sauterelles dont le sifflet est presque aussi fort que celui d'une locomotive.

Mardi 8 Décembre. — Le Commandant de la Jonque est venu à bord et m'a donné deux poules. Les singes sont très-grands et très-féroces. Ils ne se sauvent pas de l'homme ; — ils vont au contraire tourner autour de lui pour lui faire des grimaces tout en baragouinant. Un officier en a tué un qui, en mourant, porta vivement ses mains sur sa blessure et poussa des cris perçants comme une créature humaine. Il fut enterré dans le sable par ses compagnons, mais la sépulture ne fut pas entièrement

achevée, parce que ceux qui y travaillaient furent interrompus. Voilà pourquoi nous ne trouvons jamais un singe mort, pas plus, comme dit le proverbe Singalais, qu'un corbeau blanc, ou qu'un cocotier droit. On a apporté aujourd'hui à bord un curieux produit de l'île : c'est une espèce de légume qui ressemble, à s'y tromper, à un beau cigare de la Havane ; sa chair est ligneuse et recouverte d'une écorce lisse, sa couleur est celle du tabac foncé. L'arbre le produit tel qu'on nous le montra, et ce n'est ni une cosse ni un fruit. On se demande quel est son usage ou sa vertu. Nous n'avons pas eu de succès avec nos engins de pêche ; car ici tous les poissons sont des sauteurs, et ils sautent hors du filet.

Mercredi 9 Décembre. — La chaleur excessive et l'humidité du climat de ce pays sont énervantes. Nous commençons déjà à sentir les mauvais effets de cette température qui pèse sur nous comme un bain de vapeur, et nous ne nous sentons aucune envie de prendre de l'exercice ; une promenade d'un demi-mille environ nous abat complètement.

Jeudi 10 Décembre. — A 2 h. 30 du soir, un steamer Français traverse le Passage pour aller vers le Sud. Je fus ensuite informé par le Gouverneur que c'était le paquebot-poste venant de Saïgon et allant à Singapore. Les habitants de Saïgon nous attendent.

Vendredi 11 Décembre. — Dans l'après-midi, le Commandant et le Chirurgien vinrent à bord : ils nous apportaient un *bœuf* et des légumes.

Dimanche 13 Décembre. — L'équipage a dîné aujourd'hui du bœuf du Commandant ; c'était la première viande fraîche qu'il mangeait depuis notre départ de la ville de Simon, près de trois mois ! et cependant nous n'avons aucun malade ! Ce qui nous vaut cela, c'est la bonne eau, la tempérance, une discipline sévère et, partant, la satisfac-

tion de tous et un travail modéré et continuel. Les hommes ont fait plusieurs promenades à terre ; mais il leur a été impossible de s'enivrer. Ce matin, le Commandant m'a envoyé une noix de coco. Ce jeune Français est plein d'attention pour nous.

Lundi 14 Décembre. — Aujourd'hui nous faisons un batardeau de trois pieds pour arriver à remplacer le cuivre autour du tuyau de décharge du piston. Cette opération est tout à fait simple et facile à faire. Nous sommes prêts pour la mer. La nouvelle de « notre présence » est arrivée probablement à Singapore dans la soirée de Samedi, et il n'y a que deux jours de marche de Singapore ici pour un steamer rapide ; ainsi, tandis que l'ennemi, s'il y en avait un à Singapore, vient de ce côté, nous devons partir de l'autre pour aller chercher du charbon et des vivres.

Mardi 15 Décembre. — Au jour nous mîmes à la voile, et nous sortîmes du port. Comme la brise était très-légère et que le navire était près du rivage, il nous fut difficile de tourner la pointe de l'île ; nous en passâmes à la longueur d'un navire. Je fus tout agité pendant quelques minutes, mais on marcha toujours, et nous reçûmes une légère brise qui nous envoya bientôt en avant et nous mit hors de danger.

Nous voilà donc encore une fois en mer, avec notre avant tourné vers l'Ouest, vers la patrie ! Retournerons-nous jamais dans ce cher pays que nous avons quitté depuis trois ans et dont le souvenir nous a émus si souvent ? Que nous est-il réservé ? Un combat ? Un naufrage ? Tous les deux peut-être, ou ni l'un ni l'autre ? Quand nous arriverons dans le Nord Atlantique, sera-ce encore la guerre, sera-ce la paix ? Quand seront calmées les passions diaboliques du Nord ? Voilà des questions qui nous intéressent. Mais la Providence, dans sa sagesse, a, d'une main amie, caché la réponse derrière le voile du Destin. Une longue

croisière ne serait guère fructueuse dans ces mers chaudes. Le commerce de l'ennemi est maintenant d'une petite importance par ici ; il est réduit probablement à vingt ou à trente bâtimens par an ; et ces quelques voiles peuvent facilement nous éviter en prenant les différens passages de l'Océan Indien, qui sont si nombreux et si séparés. Le commerce sur les côtes étrangères, entre deux ports de la Chine, par exemple le commerce de Calcutta encore et celui de l'Australie, non-seulement peut nous échapper, mais encore se trouve presque hors de notre atteinte, car nous ne pourrions que rançonner les navires ; tous leurs chargemens sont neutres ! c'est-à-dire *les chargemens de ceux qui peuvent en trouver, et maintenant ils ne sont pas en grand nombre*. En outre, ici, on ne peut ni croiser ni chasser avec succès ; on n'y serait même pas en sûreté pour son propre compte, car il serait impossible d'y trouver du charbon. Nous pourrions peut-être nous approvisionner une fois tous les trois mois dans quelque port Anglais. Dans les autres ports on se liguera probablement contre nous, à l'instigation du consul Yankee. J'irai tenter encore une fois la chance autour du Cap de Bonne-Espérance, et du côté de Bornéo ; de là peut-être irai-je aux Barbades pour faire du charbon ; ensuite... (?) Si la guerre n'est pas terminée, mon navire aura besoin d'aller en chantier, car une grande partie de son cuivre devra être remplacée ; presque tout a été détruit par une croisière continuelle ; les chaudières devront être enlevées et réparées ; et ce travail ne peut se faire convenablement qu'en Europe. Nos jeunes officiers, qui avaient trouvé le changement si agréable lorsqu'ils débarquaient de notre étroit vaisseau pour courir dans les plaines et dans les forêts de Condore, avec leurs fusils et leurs armes, s'étaient tellement attachés à cette petite île qu'ils l'ont quittée avec regret.

CHAPITRE XXXIII.

En Orient — Aor — Marins nomades — Soupçons — A Singapore — Une ville active — Marchands Chinois — Whampoa et C^e — Machines à calculer — En route — Le *Martaban* de Maulmain — Transformation — Le *Texan Star* — La vérité — Malacca — La *Sonora* — Au Cap.

L'*Alabama* gouvernait alors vers Singapore, et pendant trois ou quatre jours il continua sa course sans rencontrer aucun incident qui méritât d'être cité d'une façon toute particulière. Le 19 Décembre, il jeta un instant l'ancre dans la baie située au S.-E. de l'île d'Aor, qui se fait remarquer par ses collines élevées et couvertes de verdure usqu'à leurs sommets, et qui n'est réclamée par aucune nation Européenne.

Dimanche 20 Décembre. — Comme c'est Dimanche aujourd'hui et que le temps est encore lourd et menaçant, j'ai résolu d'attendre jusqu'à demain pour prendre ma course vers Singapore. Le temps s'éclaircit cependant ce matin et le baromètre remonte. Plusieurs îles qui nous étaient cachées hier sont visibles aujourd'hui. Pulo Aor a une apparence gentille et pittoresque. Des naturels viennent à bord avec de maigres provisions de volailles, d'œufs et de noix de coco. Ils sont plus grands que les naturels de Condore, plus robustes et mieux développés

aussi, mais leurs physionomies ne sont pas très-prévénantes. Le Gouverneur est d'un âge mûr ; il a l'air grossier ; sa taille est plus qu'ordinaire ; il me montra quelques papiers sales et huileux : c'étaient les recommandations des visiteurs qui m'avaient précédé ; il me pria de lui donner aussi mon petit tribut pour sa collection, mais je refusai nettement : je ne savais rien sur le compte de cet individu ! Leurs canots sont légers et gracieux. Quelquefois ces embarcations représentent un véritable tableau, car ceux qui les montent sont vêtus d'habits à grands ramage éclatants, lorsqu'ils ne se contentent pas du costume primitif. Nous avons entendu leurs tams-tams et leurs banjoes hier dans la soirée, mais nous préférerions de beaucoup à leur musique le chœur de quelques grenouilles, qui ont par ici des accents plus délicats et plus aigus que leurs pareilles de chez nous. Les habitants des îles ne sont rien moins que des marins nomades ; ils mènent une vie paresseuse, vagabonde, et leurs actes sont toujours marqués au coin de la fourberie. Ils ont un beau physique, comme on peut bien le supposer d'après leur existence en plein air ; car ce genre de vie leur donne un exercice salubre ; ils ne sont pas accablés de travail, puisque Mère Nature les nourrit d'elle-même et qu'il ne leur faut pas beaucoup plus de vêtements qu'ils n'en ont apporté avec eux dans le monde.

Dans l'après-midi, quelques officiers visitèrent le rivage, où ils furent bien reçus. On pouvait compter là quatre-vingt-dix à cent naturels : hommes, femmes et enfants ; et il y en avait probablement encore autant de l'autre côté de l'île, car il y a un village au S.-O. pour l'époque des moussons. Ils semblent avoir beaucoup de volailles, et ils sont très-habiles comme pêcheurs. Ils jouent — toute chose ressemblant au travail étant hors de question. L'île paraît avoir été, dans l'origine, une

masse solide de rochers ; les murs rocheux de montagnes jaillissent à plusieurs endroits du milieu d'une épaisse forêt, et peu à peu, suivant que le temps et les éléments en ont dégradé une partie, des plantes et des arbres y ont pris racine, jusqu'à ce que l'île fût devenue ce qu'elle est aujourd'hui, une masse luxuriante de végétation. On voit de beaux bateaux soigneusement hissés sur la rive ; ils sont assez grands pour une embarcation de pirates ; ce à quoi ils sont probablement destinés ; il y a quelques anneaux près de la porte du chef. Le cocotier a escaladé les pentes des montagnes ; il agite ses rameaux penniformes sur les crêtes les plus élevées. Voilà de la nourriture, des cordages et de la lumière pour les naturels ! Dans cette île, on remarque plusieurs petites vallées délicieuses, parmi lesquelles sont bâties des cabanes couvertes de chaume. Pour la partie animale de notre être, la vie que mènent ces naturels est plus agréable que celle de beaucoup d'autres peuples : ils ont peu de besoins, qui sont d'ailleurs facilement satisfaits ; leur travail n'est pas trop fatigant, et leurs goûts simples se contentent des plaisirs qu'ils rencontrent.

Pluie, pluie dans l'après-midi. Les sommets des montagnes sont privilégiés ; ils reçoivent les plus belles averses. Et maintenant, à Singapore, si Dieu le permet !

Lundi 21 Décembre. — A 3 h. 30 du matin nous nous mîmes en route, sous vapeur et sous voile, et nous gouvernâmes S.-E. 32 milles $1/2$, S. 18 milles et S.-O. 14 milles. Le temps devient très-lourd ; il tombe une forte pluie, qui plonge tout dans une obscurité complète et nous oblige de venir dans 10 brasses $1/2$ du côté de la pointe Nord de l'île Bintang, et à 11 milles, par le calcul, du phare de Pedra Branca. C'est ainsi que nous devons faire la guerre aux éléments aussi bien qu'à l'ennemi. Au point du jour on aperçut un steamer de belle taille sur

notre avant de bâbord; il était aussi en destination de Singapore et il jeta l'ancre près de nous. Comme le temps s'éclaircit un peu à midi, nous prîmes le point, puis nous repartîmes avec un pilote Malais, et nous jetâmes l'ancre en vue de Singapore, à 5 h. 30 du soir.

Mardi 22 Décembre. — A 9 h. 30 du matin, un pilote est venu à bord; nous sommes entrés dans le nouveau port le long du dépôt de charbon, et nous avons commencé à charger le charbon. Singapore est tout à fait une grande ville qui semble prospérer. Il y a beaucoup de vaisseaux dans le port. La campagne est belle, elle produit de beaux fruits en abondance. Les environs de la ville s'embellissent chaque jour; on y voit des maisons pleines de goût et des terrains bien cultivés. Les Anglais qui habitent ici appellent Singapore le Madère de l'Orient; ils font allusion à sa salubrité. Il y a vingt-deux vaisseaux marchands Américains dans le port, presque tous sont désemparés! Le *Wyoming* était ici il y a vingt jours. Il partit pour aller au Détroit de Rhio, où il resta quelques jours. Nous avons terminé de charger le charbon la nuit dernière, l'opération n'a pas demandé plus de dix heures. J'ai reçu des vivres.

Mercredi 23 Décembre. — Temps variable; des averses de pluie le matin et forte pluie dans l'après-midi. J'ai visité la ville et je fus aussi étonné de sa nombreuse population que de l'activité qu'on y rencontre. Il y a dans l'île de Singapore, entre 80,000 et 100,000 Chinois, qui habitent presque toute la ville, 11,000 à 15,000 Malais, et environ 1,500 Européens. Singapore est un port libre. C'est un grand entrepôt de commerce. Les produits de l'Orient y arrivent en masse pour être ensuite expédiés dans toute l'Europe.

Le commerce est presque exclusivement entre les mains des Chinois, qui sont aussi les artisans et les travailleurs

de l'endroit ; les rues sont encombrées de piétons et de véhicules, parmi lesquels on remarque le char élevé tiré par le bœuf ou plutôt par le buffle, et les fiacres, dont on compte presque neuf cents. Le canal est rempli de bateaux du pays, qui sont d'une coupe excellente, et les magasins regorgent de marchandises. L'argent paraît y être abondant et les objets très-chers. On achève une église gothique pleine de goût et surmontée d'un grand clocher, qui semble un phare remarquable. On termine aussi le quartier des officiers sur une colline qui domine la ville. A deux milles au-dessus de la ville il y a des casernes pour trois ou quatre régiments, mais elles sont toujours vides ; il y a aussi un palais de justice.

La multitude que l'on rencontre dans les rues offre toutes les variétés de la race humaine, toutes les teintes possibles, et tous les costumes ; parmi ceux-ci on remarque surtout les turbans éclatants et les jaquettes fantaisistes du Mahométan, de l'Indou, etc. Les artisans et les hommes de peine sont tous presque nus ; ils ne portent qu'un drap ou un petit pantalon roulé autour de la ceinture. L'individu le plus magnifiquement vêtu de la population est décidément le noir de jais, qui porte un manteau blanc flottant et un turban moucheté. La classe élevée des marchands Chinois est excessivement polie et semble être intelligente. J'ai visité l'établissement de Whampoa et C^o. Whampoa est d'une taille plus que moyenne ; il est fort, il a une grosse tête bien développée. On m'a dit que dans certaines années ses bénéfices se montaient à un million et un million et demi de francs. Il était dans un petit bureau sombre, mal éclairé et situé au rez-de-chaussée ; on voyait devant lui une machine Chinoise pour calculer, et il s'amusait à faire courir ses doigts sur ces nombreuses petites billes rattachées par des fils métalliques comme un joueur le fait quelquefois avec ses échecs. Sur la de-

mande de la personne qui était avec moi, je le priai de multiplier un nombre de quatre chiffres par un autre de trois, et l'opération fut terminée avant que je n'eusse écrit le résultat. Leurs têtes rasées et leurs longues queues qui tombent quelquefois jusqu'à terre leur donnent une curieuse apparence. Les ateliers sont situés sur la rue; on peut voir au-dedans des créatures laborieuses et à demi nues qui travaillent avec autant d'art que des castors et qui paraissent ne jamais se fatiguer.

Parmi toute cette population active, je n'ai vu qu'une seule femme dans les rues, et encore elle était de la basse classe. J'ai dîné à la campagne avec M. Beaver. Le trajet se fit par une bonne route flanquée de grandes forêts et bordée d'arbres, parmi lesquels on voyait le grand, l'élané, le gracieux palmier de bétel. Le jardin botanique est sur une hauteur; et il offre une belle vue sur la ville et sur la mer; il est disposé avec goût et orné d'arbres, d'arbrisseaux et de fleurs. Une troupe de musiciens vient jouer là plusieurs fois la semaine, et les gens de la ville y vont pour entendre le concert. A quelques milles au delà de la ville, toute l'île est une jungle, dans laquelle on trouve beaucoup de tigres du Bengale. On dit qu'en moyenne ces terribles animaux prélèvent sur la population un homme et demi par jour. J'ai visité l'atelier où l'on prépare l'opium. Il paye un droit énorme.

Toutes ces beautés ne peuvent, dit-on, réconcilier les dames Européennes avec ce pays. L'éternelle chaleur de l'été et l'humidité des nuits les accablent, et comme leurs maris passent toute la journée à leurs affaires, elles ne peuvent que soupirer après leur patrie. La vie paraît assez agréable aux hommes. Le Gouverneur de la « Colonie des Détroits » est un colonel.

Jeudi 24 Décembre. — Temps nuageux; cinq de mes hommes ont déserté la nuit dernière. Le *Kwang-Tung*

s'est mis en route à 8 h. 1/2 du matin, nous l'avons suivi et nous avons gouverné vers le Détroit de Malacca. Plusieurs voiles en vue ; pilote Malais à bord. Nous avons bien vite dépassé le *Kwang-Tung*. Vers 1 h. du soir, nous tirâmes un coup de canon et nous fîmes mettre en panne une barque Américaine qui était sous couleurs Anglaises, avec le nom de *Martaban*, de Maulmain, à son arrière. Lorsque l'officier me rapporta que ce vaisseau avait été construit en Amérique, qu'il avait un registre Anglais et que le Patron refusait de venir à bord, je me rendis moi-même à son bord pour examiner l'affaire. Comme il n'y avait pas de bulletin de vente, car la transaction était récente, et comme le Patron et le Second étaient Américains, je ne doutai nullement que le transfert ne fût frauduleux, je le capturai et le brûlai. Aucun papier du bord, sauf le bulletin ordinaire, n'avait trait au chargement, qui consistait en riz ; il était expédié à Maulmain par un M. Cohen et consigné à ordre à Singapore, où le navire se rendait. Naturellement, dans de pareilles circonstances, le chargement eut le même sort que le navire. Lorsqu'on interrogea le Patron Pike sous serment, il avoua que le transfert était une feinte préparée pour mettre le vaisseau à l'abri de nos coups. A 11 h. du soir, on avança pour jeter l'ancre à quatre milles de Malacca environ, par quinze brasses d'eau, afin de débarquer les prisonniers.

L'officier qui aborda la prise rapporte ainsi son entrevue avec le patron : —

Je fus envoyé à bord pour examiner ses papiers. La barque était de construction Américaine ; elle avait un drapeau neuf Anglais et sur son arrière on lisait : « *Martaban*, de Maulmain. » Nous savions que beaucoup de vaisseaux Yankees avaient été transférés à des proprié-

taires Anglais, et naturellement ils devaient porter un pavillon Anglais; mais ici une question s'éleva: — N'y avait-il pas quelque fraude dans le cas actuel? En m'approchant du *Martaban*, je vis qu'il était fraîchement peint; je ramai le long de son bord et sous son arrière, et je reconnus que le nom nouveau était écrit sur un autre qu'on ne pouvait plus lire. Je remarquai en outre que les quatre dernières lettres de Maulmain avaient été faites beaucoup plus récemment que les autres; aussi je résolus d'examiner les papiers de la façon la plus minutieuse. En arrivant à bord, je m'informai de la santé du Capitaine, et j'exprimai le désir de faire quelques recherches sur le navire. Le Patron déclara avec la plus grande affabilité qu'il était d'ailleurs tout prêt à me procurer les renseignements nécessaires, et il me dit en même temps que je trouverais « tout en règle, » que ce navire était le *Martaban* de Maulmain, Capitaine Pike, allant de Maulmain à Singapore, avec un chargement de riz. Je demandai la permission de visiter les papiers du vaisseau, et on me l'accorda promptement. En conséquence, le registre, le bulletin de chargement et la liste de l'équipage furent rapidement produits, et je les examinai tous sans même omettre le certificat du patron. Mais tout cela ne faisait que confirmer ce que je savais déjà. J'adressai quelques questions au Capitaine, et en ajoutant ses réponses aux renseignements des papiers, voici ce que j'appris: — La barque avait été construite comme propriété Américaine, elle était restée plus de cinq mois à Maulmain, et elle avait été transférée le 10 Décembre, après qu'elle eût pris son chargement un jour seulement avant son départ; le Capitaine n'avait à bord ni certificat, ni bulletin de vente, ni enfin aucun papier concernant le transfert. De plus, ce même Capitaine était Américain et avait commandé la barque avant son transfert.

Je repris le registre et je l'examinai de très-près ; alors je remarquai quelque chose qui en premier lieu avait échappé à mon attention ; ce registre avait été tenu d'abord au crayon, et on l'avait ensuite repassé à l'encre. Aucun patron ne l'aurait, j'en suis certain, disposé ainsi ; reprenant ensuite la liste d'équipage, je fis une seconde découverte ; tous les noms avaient été écrits par la même main, depuis celui du maître jusqu'à ceux des mousses. Or, je savais bien que quelques hommes de l'équipage, et surtout les maîtres, savaient écrire, et je reconnus bientôt qu'un des maîtres savait se servir d'une plume ; car je me fis montrer le livre de loch, où il avait signé son nom. S'il avait été incapable d'écrire, la croix habituelle aurait été apposée auprès de son nom. Je fus alors convaincu que les papiers étaient faux. Je dis donc au Capitaine de prendre ses papiers et de se rendre à bord de l'*Alabama* ; mais il refusa formellement de faire cette démarche à moins d'y être contraint par la force ; il déclara que « c'était là un affront que ce drapeau (en montrant les couleurs Anglaises qui flottaient à son mât) ne supporterait pas. » Comme il refusait toujours d'aller à bord de notre navire, je pris possession de son bâtiment, en attendant la décision du Capitaine Semmes.

Puisque la montagne ne voulait pas aller vers Mahomet, Mahomet alla vers la montagne ; en effet, après avoir appelé de mon canot un homme que je plaçai à la roue, je renvoyai le canot à l'*Alabama* avec un rapport sur les papiers et je demandai d'autres instructions. A ma grande surprise, le Capitaine Semmes vint lui-même. En s'arrêtant à l'escalier de bord, il dit au Capitaine qu'il était venu pour examiner les papiers de son vaisseau. Le Capitaine Pike y consentit et nous entrâmes dans la cabine. Lorsque les papiers furent produits, j'indiquai quelques-unes des

contradictions et des irrégularités qu'ils contenaient.

Le Capitaine Semmes interrogea vivement le Capitaine Pike et demanda surtout les documents additionnels qui prouvaient la légalité du transfert. On n'en produisit aucun ; alors le Capitaine Semmes continua son interrogatoire avec un talent qu'un avocat seul peut avoir (car le Capitaine Semmes non-seulement a étudié le droit, mais l'a pratiqué). Les réponses ne firent que convaincre le Capitaine Semmes que ce qu'il avait soupçonné était vrai, c'est-à-dire que le vaisseau naviguait sous un faux pavillon et qu'il était en fin de compte un vaisseau Américain.

Tout naturellement le Capitaine Pike protesta, et le Capitaine Semmes lui répondit en donnant l'ordre de détruire le vaisseau. Tandis que le Capitaine Semmes retournait vers l'*Alabama*, je donnai l'ordre que le drapeau Anglais fut descendu, et je commandai aux officiers et à l'équipage d'empaqueter leurs effets et de se tenir prêts à se rendre à bord de notre navire. Le premier Lieutenant de l'*Alabama* fut détaché avec des canots qui emportèrent quelques provisions ainsi que les matelots de la prise.

A 5 h. 20 je mis le feu au navire, et à 5 h. 30 je regagnai notre vaisseau. Le steamer *Kwang Tung* fut signalé près de notre prise pendant qu'elle brûlait. Nous virâmes ensuite dans la direction de Malacca, avec l'intention de mettre nos prisonniers à terre.

Vers 7 h. 30, M. Smith, le secrétaire du Capitaine, et moi-même, nous fîmes descendre le maître d'équipage et un matelot dans la timonerie ; après leur avoir fait prêter serment, nous apprîmes les détails particuliers suivants :— Ils s'étaient embarqués, les uns à Hong-Kong et les autres à Singapore, à bord du *Martaban* qui était alors un navire Américain, nommé le *Texan Star*, de Galveston ou de Boston (car il avait deux registres Américains) ; il avait

quitté Maulmain sous le nom de *Texan Star* et en partant il avait hissé les couleurs Américaines. Le nom de *Martaban* de Maulmain avait été peint par le neveu du capitaine deux jours après la sortie du port; le pavillon Anglais avait été hissé la première fois lorsque l'*Alabama* parut en vue. Ils n'avaient signé aucun acte à Maulmain; on n'avait pris aucun arrangement avec l'équipage pour le faire servir sur un navire Anglais; tout le monde croyait réellement que le navire était toujours Américain. Le maître d'équipage fit encore quelques aveux, qui furent présentés au Capitaine Semmes avec les dépositions précédentes. Après avoir fait venir le Capitaine Pike, le Capitaine Semmes lui posa les questions suivantes : —

— Quel est votre nom?

— Samuel B. Pike.

— Où êtes-vous né?

— A Newbury Port, Massachussetts.

— Etes-vous naturalisé citoyen d'un Gouvernement étranger?

— Non.

— Combien de temps avez-vous commandé le *Martaban* primitivement le *Texan Star*?

— Deux ans et demi.

— Dans quelle partie des Etats-Unis le *Texan Star* a-t-il été enregistré?

— Il a été construit et enregistré à Boston.

— N'a-t-il qu'un registre en Amérique?

— Il y a eu changement de propriétaire, et, par conséquent, il a deux registres Américains.

— Quels étaient ses propriétaires à la seconde inscription en Amérique?

— John Alkerm, Samuel Stevens, George L. Rogers et moi-même.

— Quelle part aviez-vous dans le vaisseau ?

— Un sixième.

— A quelle époque êtes-vous sorti pour la dernière fois d'un port des Etats-Unis ?

— Il y a eu un an au mois de Juillet dernier.

— On déclare dans le registre Anglais actuel que M. Mark Currie en est le propriétaire ?

— Oui.

— Déclarez-vous sous serment que cette vente a été faite *bona fide* ?

— Je ne déclare pas cela.

— Saviez-vous qu'on la faisait dans l'intention de mettre tout simplement le navire à l'abri d'une capture ?

— Oui, je savais cela.

Cette déposition termina l'incident ; il ne nous en fallait pas davantage. Les aveux détruisaient tout doute qui aurait pu s'élever au sujet de la légalité de la destruction d'un navire sous pavillon Anglais. Notre triomphe fut complet lorsqu'on trouva la copie d'une lettre que le Capitaine Pike adressait à ses propriétaires ; il leur disait qu'il « avait pris des précautions telles qu'elles tromperaient Semmes et tous les Confédérés. » Si le *Texan Star* avait échappé, combien aurait-on vanté la ruse du Yankee ! Les habitants de Boston ont offert un chronomètre en or au patron de la barque l'*Urania*, qui fut assez hardi pour arborer le pavillon Américain sur un navire Américain dans un port neutre (Le Cap), tandis que l'*Alabama* s'y trouvait ; et si le *Texan Star* avait échappé à l'*Alabama*, la présidence, au moins, ou une statue en marbre, ou une inscription en lettres d'or, ou quelque autre témoignage d'admiration aussi ridicule aurait été sans doute réservé au brave patron du navire ; sa ruse ingé-

nieuse aurait été transmise par l'histoire à la postérité Yankee!

Le 25 Décembre, le Capitaine Semmes reprend son journal en ces termes : — Au jour, j'envoyai à terre les prisonniers du *Texan Star* avec une lettre pour le Commandant. Malacca est un joli petit village. De notre ancrage il paraît un point dans la mer. On voit à l'arrière-plan une colline pittoresque, sur laquelle sont situés le fort et le phare. Le mât est décoré d'oriflammes et de pavillons en l'honneur du jour de Noël. Deux canots portant des officiers et des sujets Anglais s'éloignèrent du rivage et vinrent nous voir pendant quelques minutes. Nous nous mîmes en route à 9 h. 30 sous vapeur; et, la nuit, nous jetâmes l'ancre près de Parceelar Hill dans 25 brasses d'eau.

Samedi 26 Décembre. — A 6 h. du matin, nous levâmes l'ancre et nous nous portâmes au large vers le phare flottant. On signala bientôt deux navires paraissant Américains qui se tenaient à l'ancre sur notre avant; je fis courir vers le premier qui refusa de montrer ses couleurs : j'envoyai un bateau à son bord, et on reconnut que c'était le vaisseau Américain la *Sonora* venant de Singapore. Nous le capturâmes et nous fîmes vapeur vers le second, qui refusa aussi de montrer ses couleurs. Quand nous eûmes envoyé un canot à son bord, on vit que c'était le navire Américain le *Highlander*, venant aussi de Singapore. Nous le capturâmes. Ces deux bâtiments étaient très-grands, ils jaugeaient l'un et l'autre plus de mille tonnes. Ils étaient sur lest en destination d'Aycaab, pour y prendre du riz. A 10 h. du matin, après avoir renvoyé, sur leur demande, les équipages des deux prises dans leurs propres embarcations, nous incendiâmes les navires et nous nous éloignâmes sous vapeur. Nous pas-

sions devant le phare flottant à 11 h. du matin, alors je renvoyai le pilote.

Du 26 Décembre au 13 Janvier, l'*Alabama* poursuivit courageusement son voyage, sans rencontrer beaucoup d'aventures. Pendant ce temps on ne vit que quatre voiles qui étaient sous pavillons neutres. Le dernier jour de l'année 1863, on entra dans l'Océan Indien du Nord, et l'avant du vaisseau fut encore une fois tourné dans la direction du Cap.

CHAPITRE XXXIV.

L'Emma Jane — Quilon — L'alarme — Débarquement des prisonniers — Johanna et Mohilla. — Autorités bienveillantes — Esclavage — Un monarque commerçant — L'illusion et la réalité — Cousins germains du Sultan — Les jardins du Prince — Sympathie musulmane — Encore en mer.

Le 14 Janvier, tandis que l'*Alabama* suivait paresseusement le courant dans la direction Nord-Est près de la côte de Malabar, on aperçut un navire qui se dirigeait vers lui. Le pavillon des Etats-Unis — leurre fructueux — fut aussitôt hissé, et l'étranger montra les mêmes couleurs. Un coup de canon amena le navire Yankee, et l'*Alabama* prit sur-le-champ possession de l'*Emma Jane*, de Bath, Maine, en destination de Bombay à Amherst, sur lest. A 8 h. 30 du soir, la prise fut livrée aux flammes.

A cette époque, le croiseur éprouva une série de calmes et suivit le courant plutôt qu'il ne marcha avec ses voiles. Le 16 Janvier, on aperçut les Monts Ghaut, et le Capitaine Semmes écrivit ce qui suit dans son journal :

Samedi 16 Janvier. — A midi, je découvris la ville de Quilon et j'avançai vers l'Est 1/2 Sud du côté de la ville d'Angenga, qu'on aperçut vers 2 h. du soir. A 4 h. 30 j'arrivai en face du fort et j'envoyai un Lieutenant à terre pour voir où l'on pourrait débarquer les prisonniers.

Dans la soirée, le fils du premier magistrat vint à bord, et j'arrangeai cette affaire avec lui. Comme Angenga ne fait pas de commerce avec l'étranger, et comme il n'y avait aucun navire en vue, il semblait difficile que les prisonniers pussent en sortir par mer; mais mon visiteur déclara qu'ils pourraient aller à Cochin par les lagunes, et qu'à Cochin, situé à soixante-quinze milles au Nord, on trouvait toujours un moyen quelconque pour atteindre Bombay et d'autres ports. Il me dit que des canots du pays allaient tous les jours d'Angenga à Cochin, et que si j'envoyais à terre les provisions nécessaires pour les prisonniers, son père ferait en sorte de les faire partir. Après la tombée de la nuit, j'envoyai un Lieutenant à terre avec mon visiteur pour terminer cette affaire avec le père; mais comme le canot restait trop longtemps, comme nous entendions des coups de pistolet et des coups de fusil, et comme il y avait du ressac, je commençai à être inquiet, et j'envoyai le Premier Lieutenant dans un autre canot pour voir ce qui se passait. Le magistrat en chef était seulement allé à l'adoration publique, et telle était la cause du retard du canot. Les deux bateaux revinrent vers 11 h. 30 du soir.

Dimanche 17 janvier. — Au jour, j'envoyai tous mes prisonniers à terre, où ils furent débarqués en présence de la moitié du village, après que les bateaux du pays leur eurent fait traverser le ressac; et, à 9 h. 30, nous nous mêmes en route. La ville d'Angenga était jadis d'une certaine importance; c'était un port commerçant qui expédiait les produits du pays, de l'huile de cocotier, du poivre, etc. Mais les affaires ont pris maintenant la route de sa rivale plus prospère, — Cochin, qui est à cinquante milles environ de Travancore, la résidence du Rajah. On communique par eau entre les deux villes, et le voyage se fait généralement (en canots) la nuit, pour éviter la

chaleur du soleil. Les naturels sont presque aussi noirs que les Africains, mais leurs cheveux ne sont pas laineux, et ils ont des traits Européens. Beaucoup d'entre eux ont visité la rade ce matin. Tous étaient des gaillards bien développés ; ils ne portaient guère d'autre vêtement qu'un linge autour des reins. Ils sont actifs et bavards. Lorsqu'ils montent leurs étranges pirogues, ils forment un véritable tableau.

Le 17 Janvier, l'*Alabama* quitta Angenga, et, le 21, il arriva sans autre aventure à l'île de Minicoy ; après trois semaines de beau temps, il était à quelque distance de l'île de Comoro.

Mardi 9 Février. — A 3 h. 30 du matin, nous passâmes en vue de l'extrémité N.-E. de Comoro. Au jour nous vîmes les îles de Johanna et de Mohilla. A 1 h. 3/4 du soir nous jetâmes l'ancre à trois quarts de mille environ du rivage. J'envoyai le Payeur à la ville pour acheter des vivres. Dans l'après-midi, je fus visité par plusieurs pirogues qui portaient de grandes perches amarrées en travers des plats bords, et attachées à leur drôme pour maintenir sa stabilité ; ceux qui les montaient étaient pour la plupart de robustes nègres tout nus. Beaucoup d'entre eux parlaient un peu l'Anglais. Un dignitaire de leur église vint à bord m'apporter les compliments du Grand Marabout, et on prit des arrangements avec lui au sujet des vivres. L'un de ses compagnons me demanda à quelle puissance belligérante j'appartenais, au Nord ou au Sud ? « Au Sud, » répondis-je. « Alors, » reprit-il, « vous appartenez au parti qui soutient l'esclavage ? » « Oui, » lui dis-je, « nous appartenons au pays où l'homme noir est mieux traité que dans toutes les autres contrées du monde. » Le prêtre, me voyant disposé à répondre plus longuement, vint à mon aide, et me dit : « Oh ! d'ailleurs, nous sommes aussi, nous, des propriétaires d'esclaves, car nous sommes

Mahométans, et nous n'avons pas de préjugés à ce sujet ; notre seul ennui, c'est que nous ne pouvons avoir assez d'esclaves. Les Anglais, qui n'ont aucune autorité sur nous, car notre pays est indépendant, sont assez forts pour se mêler des affaires de tout le monde, et pour nous dire de ne plus amener d'esclaves du continent. Les esclaves eux-mêmes viendraient avec plaisir vers nous, car ils sont bien mieux traités ici que par leurs chefs naturels, qui se font continuellement la guerre et se font esclaves l'un de l'autre. »

Celui qui me donnait ces renseignements était lui-même un nègre d'Afrique pur sang ; il était aussi noir que l'as de pique, mais il portait un turban d'une blancheur immaculée, une robe flottante et la large veste des Mahométans.

Mercredi 10 Février. — J'ai reçu la visite du Drogman du Roi, qui venait présenter ses respects aux autorités ; il nous annonça qu'il était charmé de nous voir à Johanna. Dans le courant de la conversation, il fut bien aise de dire que notre navire lui était bien connu et que la nouvelle de notre apparition au large du Cap, quelques mois auparavant, avait chassé tous les baleiniers Yankees, dont plusieurs avaient l'habitude de stationner dans ces parages. « Le Roi Abdallah, » dit-il, « réside dans la partie Est de l'île, et il serait venu vous voir lui-même s'il n'avait pas été si occupé à faire mettre en place un moulin à cannes, qu'il a reçu tout dernièrement de l'île de France. »

L'île est un bel endroit pittoresque. On aperçoit une véritable montagne dans l'intérieur des terres et les plus hautes parties de Johanna sont très-boisées ; les versants de la montagne sont en quelques endroits tellement escarpés, que le sommet de quelques arbres touche le tronc et les racines des autres.

La population est un mélange d'Arabes et de nègres. Ce

petit peuple est intelligent et actif; non-seulement il avait entendu parler de la guerre d'Amérique, mais il disait encore qu'il en ressentait le contre-coup; car il était obligé de payer beaucoup plus cher les principales marchandises qu'il faisait venir, et surtout le coton. On prétend ici que nous avons chassé tout le commerce Yankee. Le Sultan est un jeune homme de vingt-huit ans; il a un harem ordinaire composé seulement de cinq femmes.

Jeudi 11 Février. — J'ai visité la ville pour régler mes chronomètres. La ville se trouve à $44^{\circ} 26' 30''$ N., juste $30''$ plus bas que ne l'a placée le Capitaine Owen. Vue de l'ancrage, elle forme un tableau pittoresque avec ses maisons de pierre, son grand minaret, et ses deux forts, dont l'un est perché sur une colline qui domine la ville, tandis que l'autre est sur le bord de la mer; mais cette illusion est brutalement dissipée lorsqu'on débarque; car on arrive sur une plage de rochers et de cailloux, en traversant un ressac considérable même par le temps le plus calme. Le rivage était couvert des vêtements des hommes du navire qu'on avait lavés dans la matinée, et beaucoup de vagabonds de toutes couleurs, excepté de la race Caucasique, se tenaient par là en regardant curieusement tous ces objets. La ville est dans un état de délabrement et de saleté incroyable; les rues ont cinq pieds de large, et on dirait qu'on a pris soin de les rendre tortueuses.

C'était le second jour du jeûne du Ramadan, et des groupes d'oisifs étaient réunis dans les étroits portiques pour lire le Coran. La langue qui est particulière à l'île est très-douce et très-agréable à l'oreille. Nous avons visité l'une des principales maisons. Les murs sont percés d'une multitude de petites niches, où l'on met tout pêle-mêle, les tasses à café, les ornements, etc. Autour de la chambre sont rangées un certain nombre de couches.

Une foule d'enfants sales et à demi vêtus se rassembla

autour de nous ; mais aucune femme ne se montra. Nous prîmes notre point au milieu de la multitude, et tous furent très-polis et très-doux pour nous ; nous retournâmes à bord vers 5 h. du soir, après avoir examiné le genre de vie extérieure que l'on pouvait voir à Auzuan. La vie intérieure était naturellement hors de notre portée et de notre vue.

En montant sur le pont, ce matin, je fus frappé de la beauté pittoresque des collines ; leurs sommets et leurs versants étaient brillamment éclairés par les rayons du soleil qui laissaient dans l'ombre les vallées et les ravins. Le soir, je suis endormi par le mugissement que la mer fait entendre vers la plage. Qu'il est délicieux d'aspirer le parfum de la terre qui nous arrive sur les ailes chargées de rosée de la plus douce des brises. Ceux qui m'accompagnaient à terre paraissaient tristes et accablés — la nature n'avait pas de charmes pour eux — car ils ne pouvaient trouver de liqueur ! Si je devais rester longtemps ici, je les enverrais à terre par punition.

Vendredi 12 Février. — C'est aujourd'hui le Dimanche des Mahométans, mais ils ne l'observent pas si sévèrement que les Puritains. Nous avons reçu un certain nombre de visiteurs à bord, entre autres plusieurs princes, cousins germains du Sultan ; l'un d'eux est le Commandant en chef de l'armée. Il m'a parlé de l'affaire du *Dale*. Il y a deux ans, deux baleiniers Yankees entrèrent dans le port. L'un d'eux obtint des vivres pour la somme de deux cent cinquante dollars, en disant aux marchands qu'il était trop pauvre pour les payer en argent et qu'il leur donnerait une traite sur le Consul de Zanzibar. Ils y consentirent, mais le patron mit à la voile pendant la nuit sans donner le billet. Les habitants s'emparèrent alors de l'autre Capitaine et l'amenèrent à terre, pour le garder comme otage tandis que son vaisseau se mettrait à la poursuite du fu-

gitif pour lui réclamer le billet qu'il avait promis. Toutefois, quelques heures après, ils relâchèrent le Capitaine. Le *Dale* vint la saison suivante, et demanda vingt-cinq mille dollars, en menaçant de brûler la ville si cette somme ne lui était pas payée. On ne put la réunir, et il est probable qu'il n'aurait pas été possible de la trouver dans l'île. Les Yankees mirent alors le feu à l'une des extrémités de la ville, canonnèrent le fort, causèrent des dégâts de toutes sortes, et se retirèrent. C'est à peu près la forme usuelle de plaintes des maîtres d'équipage Yankees à leur Gouvernement. Je donnai à chacun des princes une montre prise sur les Yankees et un colis de papier blanc. Ils paraissaient très-désireux d'avoir des parures pour leurs femmes; mais je leur dis que cet article n'était pas notre spécialité et que nous n'étions pas des baleiniers Yankees.

Samedi 13 Février. — Je suis allé de nouveau à la ville aujourd'hui; j'ai visité les habitations de deux des princes: tout y était sale, quoiqu'ils eussent la prétention de mettre des colliers partout. Une houri noire fut placée auprès de moi pour m'éventer. On nous servit du sirop de rose. J'allai dans le jardin du prince: c'est un magnifique désordre de cocotiers, d'arbres de bétel, d'orangers, de mangos, de rizières, de champs de pommes de terre et de fèves, le tout entremêlé de cotonniers. Deux ou trois cabanes d'esclaves s'élevaient çà et là, avec des murs de pierres sèches qui bordaient des chemins et des sentiers tortueux. Comme nous sortions, nous vîmes quelques-uns des habitants qui faisaient leurs prières du soir. Les naturels nous accueillirent partout avec les salutations les plus amicales, et le cadi, un vieillard vénérable, me souhaita un heureux retour dans mon pays.

Samedi 14 Février. — J'ai reçu aujourd'hui la visite des princes et d'autres principaux personnages. Le Grand Marabout est venu me voir dans l'après-midi. C'est un

homme de belle apparence — Arabe de naissance — au front bien développé, aux manières aisées et convenables. Il portait un sabre, et ses serviteurs lui témoignaient le plus grand respect. Il exprima la plus grande sympathie pour notre cause, et me dit qu'il prierait Allah pour nous. Les baleiniers Yankees leur volaient invariablement quelques esclaves. Il me dit qu'ils ne pouvaient pas facilement se passer des baleiniers, car ils entretenaient tout le commerce de l'île et apportaient à ses habitants les choses de première utilité.

Lundi 15 Février. — J'ai reçu à bord des bœufs et des fruits ; nous avons payé nos mémoires, et ces braves gens prirent affectueusement congé de nous. A midi, nous sortîmes de notre ancrage sous vapeur, au milieu des hourras poussés, à la véritable manière Anglaise, par les nombreux bateliers qui nous entouraient.

CHAPITRE XXXV.

Un homme à la mer — Vent fort — Trois ans — Epuisement — Encore le Cap — Capture du *Tuscaloosa* — Vers l'Europe — Nouvelles de la guerre — Exploits de l'*Alabama* — Affaire du *Rockingham* — La dernière prise — Le *Tycoon* — Dans le canal — A Cherbourg.

Depuis le milieu du mois jusqu'au 28 Février, il y eut très-peu d'émotion à bord de l'*Alabama*; ce jour-là, la monotonie habituelle de la vie que l'on passe à bord d'un vaisseau de guerre fut rompue par le cri : « Un homme à la mer ! » On mit de suite en panne; mais, avant qu'on eût pu descendre un canot à la mer, un brave matelot, nommé Michael Mars, sauta par-dessus les bastingages, nagea au secours de son compagnon et réussit heureusement à lui sauver la vie.

Le 3 Mars, nous vîmes des pigeons et des albatros — premiers indices de terre du Cap; et, le 4, le Capitaine écrivit ce qui suit : —

La bourrasque continue toujours, mais elle diminue rapidement; la mer n'est pas aussi agitée, quoique le fracas du ressac gronde de temps en temps et quoique les vagues inondent encore le pont. Il y a aujourd'hui trois ans que j'ai quitté ma famille à Washington. C'était le jour où la grande république de Washington fut humiliée par l'installation d'un Président qui n'est qu'un vulgaire démocrate.

Les grands événements auxquels, par une singulière destinée, il fut appelé à prendre part, n'ont pas même pu lui faire dépouiller le vieil homme, le saltimbanque. Ces trois années d'inquiétudes, de veilles, de dangers et d'émotions ont fait de moi un vieillard et ont miné ma santé. Le repos m'est désormais nécessaire si je veux vivre encore quelque temps. Mon navire est fatigué, comme son Commandant, et il aura besoin d'une inspection générale quand on pourra le mettre dans les Docks. Toutefois j'ai harassé et affaibli l'ennemi; j'ai peut-être ainsi travaillé à l'indépendance de mon pays, cette Confédération chérie! et si mes faibles services acquièrent une certaine importance, je serai amplement récompensé.

L'*Alabama* continuait sa course au milieu des bourrasques; les cordages craquaient et les chaînes du gouvernail étaient brisées.

Enfin, le 11 Mars on aperçut le Cap, mais on fut encore ballotté jusqu'au 20. La bourrasque nous entraînait à raison de dix ou douze nœuds à l'heure, et le vaisseau ne put être signalé qu'en arrivant à un mille de terre.

En entrant dans la Baie de la Table, le Capitaine Semmes reçut la nouvelle de la capture du *Tuscaloosa*, et il écrivit aussitôt une dépêche à l'Amiral Walker à ce sujet (1).

On quitta le Cap le 25 Mars et l'avant du vaisseau fut tourné vers l'Europe. Le 29, le Capitaine Semmes écrivit ce qui suit dans son journal : —

J'ai enfin le temps de lire les derniers journaux que j'ai reçus au Cap. Le Gouvernement et le peuple Yankee, et avec eux une grande partie de la presse et du peuple Anglais, paraissent avoir brusquement changé d'opinion; ils disent que nous serons battus et que la guerre doit bientôt

(1) Pour les renseignements sur cette capture voir l'Appendice.

se terminer par notre soumission ! M. Lincoln parle déjà des conditions que nos Etats devront subir pour rentrer dans l'Union corrompue — réorganisation des Etats par un dixième de la population. Véritablement les illusions que les hommes conservent sur cette guerre sont absurdes ! Aucune puissance terrestre ne peut soumettre les Etats du Sud, quoique quelques-uns d'entre eux aient été assez pusillanimes pour se mettre du côté des Yankees, et pour faire la guerre à leurs frères. L'histoire leur infligera le stigmatisme des traîtres et des lâches. Quant au ton de la presse Anglaise, je n'en suis point surpris. L'Angleterre est trop riche pour être généreuse. Notre guerre est pour elle une véritable partie de boxe ; elle y assiste en spectateur avide comme « le peuple assistait dernièrement au combat de King et de Heenan. Hourrah pour celui-ci ! Bravo pour celui-là ! »

Du 29 Mars au 22 Avril il n'arriva aucun événement digne d'être noté d'une façon spéciale. Toutefois, le 16, on apprit, par un Capitaine de navire Français, qu'il n'y avait pas de bâtiments Américains aux Iles Chinha, quoique en Juillet 1863 il y eut en cet endroit de soixante-dix à quatre-vingts voiles Américaines. Cette remarque peut donner une idée de la terreur qu'inspirait l'*Alabama*.

La nuit du 22 Avril fut employée à donner la chasse à un navire étranger, qu'on atteignit au point du jour le lendemain ; il répondit au drapeau des Etats-Unis arboré par l'*Alabama* en hissant les mêmes couleurs ; l'*Alabama* l'aborda et en prit possession ; c'était le *Rockingham*, chargé de guano ; il servit d'abord de cible et fut ensuite livré aux flammes. La cargaison fut réclamée comme propriété de parties neutres ; alors le Capitaine Semmes examina les papiers, et, à ce sujet, il écrivit ce qui suit dans son journal : —

AFFAIRE DU ROCKINGHAM.

Vaisseau sous pavillon et registre des Etats-Unis. Il vient de Callao, en destination de Cork, avec un chargement de guano. On dit que le guano est expédié par la Compagnie de consignation de guano en Angleterre. Un certain Joseph A. Danino, qui signe pour Danino et Moscosa, certifie que le guano appartient au Gouvernement Péruvien; et le Vice-Consul de Sa Majesté Britannique, à Lima, certifie que ledit Joseph A. Danino s'est présenté devant lui, et a « volontairement déclaré » que cette signature était la sienne; en outre que le chargement mentionné ci-dessus est, de bonne foi, la propriété du Gouvernement Péruvien.

Comme c'est le seul certificat de la neutralité de la cargaison trouvé parmi les papiers, et comme personne n'a prêté le moindre serment au sujet de ce certificat, il n'y a aucun témoignage. Le bâtiment étant la propriété de l'ennemi, et la cargaison étant supposée aussi être la propriété de l'ennemi, par le fait même qu'elle est trouvée à bord du navire, il était obligatoire pour les parties neutres, s'il y en a dans ce cas, que leur propriété fût attestée par des certificats assermentés; et ce principe de droit est si bien connu que l'absence d'un serment paraîtrait prouver une tentative de fraude.

Navire est chargement condamnés.

Cette prise fut suivie de celle du *Tycoon*, qui eut lieu le 27 du même mois; et comme on n'éleva aucune prétention à la neutralité de la cargaison, le navire fut brûlé. Ce fut la dernière des prises de l'*Alabama*. Il héla encore dix-neuf vaisseaux avant d'arriver à Cherbourg, mais aucun d'eux ne faisait voile sous les Etoiles et les Rayures. Si l'on n'a pas oublié que le brave croiseur détruisit au moins soixante-cinq navires Américains, on ne s'étonnera plus que le drapeau Américain fût devenu le *rara avis* des hautes mers.

Du 25 Mai au 10 Juin, l'*Alabama* fit voile vers le Nord ; à cette dernière date il était en face du Lizard et abordé par un pilote du canal. « J'éprouvais, — écrit le Capitaine Semmes, — un grand soulagement de l'avoir à bord, car j'étais tout à fait épuisé par le froid et la fièvre ; j'étais si mal hypothéqué qu'il m'était impossible de m'exposer aux intempéries de l'air et de passer la nuit. Ainsi, grâce à la Providence, nous avons conduit la croisière de l'*Alabama* à bonne fin. »

Le Capitaine Semmes ne pensait guère, lorsqu'il traçait ces lignes, que les jours de croisière de son navire devaient sitôt finir. L'*Alabama* entra à Cherbourg dans la matinée du 11. Deux jours après, on reçut la nouvelle que le *Kearsage* y arriverait sous peu, nouvelle qui fut confirmée le jour suivant par l'apparition de ce navire.

CHAPITRE XXXVI.

Le *Kearsage* — Branle-bas — La cuirasse — Etat de l'*Alabama* — Hors du port — Le *Deerhound* — Allocution du Capitaine — Force des combattants — Plan de combat — L'engagement — Feu vif — Graves avaries — On coule — Fin de l'*Alabama* — A l'eau — Courageuse conduite du chirurgien Llewellyn — Le *Deerhound* porte secours — Les canots de l'ennemi — L'esprit révélateur.

Il était écrit que l'*Alabama* ne verrait jamais les ports de son pays !

Les derniers passages du Journal du Capitaine Semmes sont d'un intérêt trop grand pour que nous nous permettions d'y rien retrancher avant d'arriver au récit du mémorable duel qui termine l'histoire d'un navire dont le renom, court comme sa carrière, peut défier celui de tout vaisseau qui a déployé ses voiles en pleine mer. L'*Alabama* jette un lustre même sur l'héroïque histoire des Etats Confédérés.

Le Mardi 14 Juin, le Capitaine Semmes écrivait : —

« Grande émotion à bord. Le *Kearsage* a fait son apparition à l'entrée Est de la jetée, vers 11 h. du matin. J'envoyai immédiatement à terre l'ordre de charger le charbon (100 tonnes), puis je fis abattre les vergues du mât d'artimon ainsi que les vergues de perroquet, et je me préparai au combat.

« Mercredi 15 Juin. — L'Amiral envoya son aide de camp me dire qu'il considéra ma demande de répara-

tions comme non avenue, puisque j'embarquais du charbon, ce à quoi j'accédai. Nous commençâmes à charger le charbon dans l'après-midi. Le *Kearsage* est encore au large; il ne lui a pas été permis de recevoir à bord les prisonniers que j'avais débarqués. J'avais protesté contre cette mesure par une lettre adressée à l'Amiral. J'ai envoyé par la malle un mot à l'enseigne Barrow, et je l'ai informé que j'avais l'intention de sortir pour attaquer l'ennemi aussitôt que j'aurais fini mes préparatifs. J'ai envoyé également par M. Bonfils un billet au Consul des Etats-Unis pour lui faire connaître la même décision. Mon équipage paraît être dans d'excellentes dispositions; les officiers et les matelots sont à la fois calmes et résolus. La lutte sera sans doute acharnée et opiniâtre; mais les deux navires sont de force tellement égale qu'il ne m'est pas permis de refuser le combat. Que Dieu défende le bon droit et qu'il soit tout miséricordieux pour les âmes de ceux qui succomberont! La mort menace peut-être plusieurs d'entre nous! »

On a nié que le capitaine du *Kearsage* eût envoyé un cartel au capitaine de l'*Alabama*. Il est vrai que le Capitaine Semmes lui-même n'en dit rien. Voici ce qui eut lieu — dans un but tout particulier, il ne peut pas y avoir de doute — le *Kearsage*, comme on l'a rapporté, entra dans la rade par l'extrémité Est, « le Mardi vers 11 h. du matin; il la traversa et en sortit par l'Ouest sans y jeter l'ancre. » Nous citons les propres paroles d'un capitaine de la marine Française qui parle de ce qu'il a vu. Tout le monde conviendra que, pour des hommes courageux, une démarche pareille devait être considérée comme un cartel. C'était plus qu'un cartel — c'était un défi. L'officier que nous avons cité ajoute « que tout le monde pouvait alors apercevoir sa cuirasse extérieure. » Il est aisé

de prévoir les événements quand ils ont eu lieu ! Pour un œil exercé, le *Kearsage* paraissait énorme, il est vrai, dans sa partie du milieu, mais il était impossible de distinguer s'il était fortifié de façon à résister aux boulets. Les officiers de l'*Alabama* affirment formellement que de leur navire on ne pouvait apercevoir l'armure du *Kearsage*. Le bruit courut à terre que ses flancs étaient blindés d'une façon toute particulière, mais c'était une rumeur vague et sans consistance, à laquelle un homme expérimenté ne devait pas ajouter foi. De plus, un an avant cette rencontre, le *Kearsage* avait jeté l'ancre assez près du vaisseau monté par le Capitaine Semmes pour que celui-ci pût l'examiner à fond. Il avait vu dans cette circonstance que son ennemi n'avait pas de défense artificielle. Il croyait donc que les bruits qui couraient sur son blindage et sur son armure n'étaient que des cancons de port, comme il en avait tant entendu pendant ses croisières.

Or le *Kearsage* était un vieil ennemi, depuis longtemps à la chasse du croiseur Confédéré, et son apparition produisit, comme le Capitaine Semmes l'écrivit, une grande émotion à bord de l'*Alabama*. Nous avons une remarque à faire ici : il ne faut pas oublier ce que les officiers et les matelots du célèbre vaisseau Confédéré avaient enduré pendant l'espace de deux ans. N'étaient-ils pas restés sans demeure et sans espoir de pouvoir regagner leurs foyers ? N'avaient-ils pas été continuellement encombrés de prisonniers qui dévoraient leurs vivres ? Et, d'ailleurs, ils n'avaient jamais eu de grandes provisions. L'*Alabama* ne pouvait séjourner dans un port que le temps strictement nécessaire, comme le faucon quand il se perche sur une branche, et, semblable à cet oiseau qui plane dans les régions les plus élevées, il était obligé pour sa sûreté et pour ses affaires, de garder la pleine mer. Faire maigre

chère, poursuivre, fuir, capturer des prises, les détruire, est-ce là une vie que des hommes courageux continueraient de bon cœur? Ils étaient soutenus, eux, par la conviction intime de la grandeur du service qu'ils rendaient à leur pays. Ils savaient qu'ils causaient un dommage terrible à leur colossal ennemi. Ils étaient peut-être soutenus encore par la conviction que l'audace sans égale de leur capitaine avait fait plus de tort aux Etats-Unis que les opérations de plusieurs milliers d'hommes. Mais leur vie était misérable, leur travail accablant; il faudrait, pour qu'on pût mener longtemps une existence pareille sans se plaindre et sans désirer la diversion causée par les combats, avoir une imagination qui permit d'envisager ce devoir rigoureux et monotone comme une étoile toujours visible, qui n'est jamais obscurcie par le moindre nuage. De plus, ils avaient pu lire les reproches que leur adressaient les habitants de la terre ferme qui avaient tout le confortable chez eux. On leur donnait le nom de pirates et d'autres épithètes aussi méprisantes. Les exécérations d'une certaine partie de la presse Française et Anglaise et de toute la presse des Etats-Unis les poursuivaient à travers l'Océan. Mais c'est à peine s'ils entendaient parler de leur pays. Le Sud était une contrée inconnue comparativement au reste du monde. L'opinion parlait très-haut en Europe; ils savaient pourtant qu'ils servaient fidèlement, loyalement, glorieusement leur pays, au milieu des cruelles privations qu'ils enduraient. L'absence de tout bien-être, soit physique, soit moral, contribuait à les rendre plus sensibles aux virulentes critiques provenant même d'ennemis avérés et criards.

Ce fut cette disposition d'esprit, partagée par tout l'équipage, qui causa cette émotion à bord de l'*Alabama*, quand le *Kearsage* entra dans la rade et en sortit. Enfin le voici venu le jour du combat! Telle était la pensée de

chaque homme à bord. N'était-ce pas glorieux et chevaleresque pour ces hommes de livrer et d'accepter un combat qu'ils avaient cherché partout? Ils croyaient à la victoire; mais la défaite elle-même devenait la justification de leur longue carrière, et ils accueillirent gaiement la chance qui venait s'offrir à eux.

Le Capitaine Semmes savait bien qu'en demandant à faire du charbon dans un port neutre il renonçait par cela même à tous les autres bénéfices de l'hospitalité. L'Amiral du port se plut à le lui faire voir. Un duel n'est pas une chose impopulaire en France. La perspective d'un combat entre deux navires de guerre, en apparence de force égale, aurait suffi pour faire disparaître tous les scrupules qui retenaient encore la majorité des Français; ils se trouvaient trop heureux d'assister à un engagement entre des Fédéraux et des Confédérés; ces derniers d'ailleurs sont aussi populaires en France qu'en Angleterre, pour ne rien dire des sympathies qu'excitait l'*Alabama*. Les officiers Français convinrent avec le Capitaine Semmes que les manœuvres du *Kearsage* étaient une insulte et un défi évident, et que l'*Alabama* ne pouvait faire moins que de sortir pour avoir une rencontre avec lui. Nous avons pris soin de montrer que le Capitaine Semmes, qu'il sût ou non intérieurement si les chances étaient égales, faisait du moins ses efforts pour se le persuader. Il savait que son adversaire était plus fort par son navire, son artillerie et son équipage; mais « je ne savais pas, » dit-il, « qu'il était encore bardé de fer. » Personnellement, il désirait le combat; les instigations d'un équipage plein d'enthousiasme, et qui, d'un cri unanime, demandait le combat, aussi bien que les avis bienveillants des officiers étrangers devaient être pris en considération. Ceux qui se hasardent à lui jeter le blâme au visage, maintenant que les résultats de l'affaire sont connus, ne de-

vraient-ils pas, en toute justice, se mettre pour un instant à sa place ? Le Président Davis peut déplorer la perte d'un vaisseau qui rendit de grands services, mais nous ne doutons pas qu'il n'approuve les belles paroles avec lesquelles l'honorable M. Mason justifia le Capitaine Semmes, et ne se réjouisse d'apprendre que l'homme qui était l'âme du navire ait été épargné pour rendre encore d'autres services à la Confédération.

Le Dimanche 19 Juin au matin, l'*Alabama* sortit du port de Cherbourg, sous vapeur, par la passe Ouest, et gouverna droit au *Kearsage*. Il était accompagné du vaisseau Français cuirassé la *Couronne*. Le mauvais temps des derniers jours avait fait place à une douce brise. Le calme de l'Atlantique, un ciel serein, tout était éminemment propice à l'entreprise qu'on allait tenter. Les habitants de Cherbourg étaient sur les hauteurs qui dominent la ville et le long des bastions et du môle. Nul tournoi chevaleresque ne peut se vanter d'avoir été honoré d'une plus grande foule de spectateurs. Il se trouva heureusement qu'un yacht à vapeur Anglais, le *Deerhound*, était dans le port à ce moment, avec son propriétaire M. John Lancaster et sa famille à bord. Le *Deerhound* suivit l'*Alabama* à une distance respectueuse, ce fut le témoin le plus rapproché du combat. Quelques pilotes Français se tenaient aussi près que la prudence le leur permettait. Arrivé à la limite fixée par les lois de la neutralité, l'*Alabama* se sépara de son escorte, et la *Couronne* alla se placer à une lieue du rivage.

Abandonné à lui-même, l'*Alabama* fit ses derniers préparatifs pour le combat qui allait s'engager. Rassemblant alors tout son monde sur le pont, le Capitaine Semmes leur parla en ces termes : —

« OFFICIERS ET MATELOTS DE L'*Alabama*,

« Voici enfin une nouvelle occasion de vous mesurer avec votre ennemi — c'est la première qui se présente depuis que vous avez coulé l'*Hatteras*, et cependant vous avez parcouru le monde entier; on peut dire sans exagération que vous avez détruit, ou forcé de se retirer sous la protection de pavillons neutres, la moitié des bâtiments de commerce de l'ennemi qui couvraient les mers de leurs voiles au commencement de la guerre. C'est là un exploit dont vous devez vous enorgueillir à juste titre, et votre patrie reconnaissante ne l'oubliera pas. Le nom de votre navire est devenu célèbre parmi tous les peuples civilisés. Ce nom sera-t-il terni par une défaite? C'est impossible! Souvenez-vous que vous êtes dans le Canal Anglais, le théâtre des exploits de vos ancêtres, et n'oubliez pas qu'en ce moment l'Europe entière vous contemple. Le drapeau qui flotte au-dessus de vos têtes est celui d'une jeune République. Il défie celui de son ennemi, en tous lieux, et toutes les fois qu'il le rencontre. Montrez au monde que vous savez le défendre. Matelots, à vos postes (4)! »

(4) Ces paroles rendent fidèlement l'allocution prononcée par le Capitaine Semmes en cette occasion, les versions diffèrent sur la façon dont elle fut reçue. Voici celle du Capitaine Semmes : —

« L'équipage ne prononça pas une seule parole; seulement, lorsque je dis qu'une défaite pouvait ternir le nom du vaisseau, on entendit ces seuls mots : « *Jamais! jamais!* »

Il fallut trois quarts d'heure à l'*Alabama* pour se mettre à portée du *Kearsage*, et alors il ouvrit vivement le feu à la distance d'un mille. Le *Kearsage* prit son temps pour répondre. Dix minutes plus tard, le feu était engagé des deux côtés.

D'après la déclaration du Capitaine du *Kearsage*, sa batterie se composait de sept canons, savoir : Deux de 11 pouces Dahlgrens — pièces d'artillerie très-puissantes ; quatre de 32, et un petit canon rayé de 28. Il commença l'action avec un équipage de 162 hommes, tant officiers que matelots.

L'armement de l'*Alabama* consistait en un canon rayé Blakeley de 7 pouces, un canon à pivot non rayé de 8 pouces, six de 32, également non rayés sur le côté. L'équipage de l'*Alabama* ne se montait pas à plus de 120 hommes. Le récit du Capitaine Winslow est erroné sur ce point, car il porte l'équipage de l'*Alabama* à 150 hommes, tant officiers que matelots. L'*Alabama* avait une formidable pièce à bord ; c'était un canon rayé Blackeley ; mais il n'avait pas de boulets d'acier.

On verra par là qu'il y avait inégalité entre les deux antagonistes. Le Capitaine Winslow a dit que l'*Alabama* avait un canon de plus que le *Kearsage*, mais ses deux grands Dahlgrens rétablissaient bien la balance. Et si l'on veut apprécier impartialement les moyens des deux navires, on devra reconnaître qu'avec sa machine détériorée l'*Alabama* se trouvait dans une condition d'infériorité réelle ; on n'avait pu faire réparer à Cherbourg son doublage en cuivre, qui s'étaït en éventail, et qui gênait sérieusement la marche du navire. Il avait été également impossible de faire réparer complètement les bouilleurs, qui n'avaient été que rapiécés pour être en état de faire le service de chaque jour ; aussi ils n'inspiraient guère de confiance au mécanicien. D'un autre côté, le *Kearsage*

était un vaisseau de premier ordre, très-facile à conduire. Il montra bientôt qu'il pouvait surpasser de vitesse le croiseur Confédéré. En somme, l'*Alabama* était en lice quand il aurait dû être dans les docks ; il s'avança pour combattre quand sa machine était hors de service, et il eut l'héroïsme de se décider à l'action quand il n'avait pas la force de choisir sa manière de combattre. Après quelques manœuvres, la position du Capitaine Semmes devint difficile. Le *Kearsage* se plaça à cinq cents mètres de l'*Alabama*, et, comme il était bien protégé par sa cuirasse, il prit son temps et tira à coup sûr.

Le Capitaine Semmes avait une grande confiance dans la puissance de son canon rayé Blakeley, et nous croyons que cette confiance ne doit pas être ébranlée. Il voulait avancer à une petite portée de son ennemi, afin de pouvoir se servir de cette pièce avec quelque succès, mais toutes les tentatives qu'il fit pour se rapprocher persuadèrent le *Kearsage* que l'*Alabama* voulait combattre à l'abordage. Or, comme l'ennemi avait l'avantage de la vitesse, il choisit sa distance et fit tout son possible pour ôter aux Confédérés l'espoir d'aborder.

Il entra dans le plan du Capitaine Semmes de tenter l'abordage à un moment ou à l'autre, si le sort du combat ne pouvait être décidé promptement par l'artillerie. Le Capitaine Winslow, de son côté, avait évidemment résolu de se soustraire à l'ancien mode des rencontres navales, il voulait combattre seulement à la nouvelle manière ; la puissance supérieure de sa machine lui permit de choisir. Quand l'*Alabama* reçut sa blessure mortelle, il avait perdu tout espoir. On doit considérer la respectueuse distance que le *Kearsage* garda jusqu'à la fin du combat, et la persistance de son feu tant qu'on put apercevoir les bords du navire qui coulait. Alors on comprendra que c'était une résolution bien arrêté chez le Capitaine Winslow

de combattre seulement avec son artillerie, de façon à éviter tous les dangers qu'il aurait pu courir s'il avait laissé approcher son ennemi. Peu de personnes nieront qu'il rendait là un grand hommage à l'équipage Confédéré et que sa manœuvre était des plus prudentes.

L'équipage de l'*Alabama*, matelots et officiers, était si pressé d'en venir aux mains que le massacre commença et que le pont fut bientôt couvert de sang. Cependant son tir était rapide et admirable. Il a été dit à la Chambre des Lords, par un personnage qui n'est autre que le Duc de Somerset, que le feu de l'*Alabama* était réellement mauvais et qu'il toucha le *Kearsage* trois fois seulement pendant l'action. Le Capitaine Winslow dit lui-même que le *Kearsage* fut touché, tant par des boulets que par des bombes, vingt-huit fois en tout, c'est-à-dire une fois par cinq coups. Aucun marin ayant la moindre notion d'un combat naval ne critiquera l'exactitude de ce tir. Si les bordages du *Kearsage* avaient été nus comme ceux de l'*Alabama*, peut-être l'affaire se serait-elle terminée autrement. Le Capitaine Semmes s'aperçut cependant que la coque de l'ennemi rebondissait chaque fois qu'elle était frappée et qu'elle résonnait fortement. Cette remarque lui fit ordonner de ne tirer que des boulets pleins. Comme l'*Alabama* n'était nullement cuirassé, sa coque fut percée et il montra bientôt une large trouée dans son arrière. Son canon à pivot était un très-bon point de mire pour l'ennemi, et une bombe qui fit explosion à cet endroit tua ou blessa la moitié des hommes de la pièce. Les deux navires lâchèrent leur bordée de tribord, et décrivirent un cercle pour conserver leur position respective ; ainsi, pendant une heure on continua une manœuvre qui était monotone pour le spectateur, et qui ne diminuait pas d'une façon appréciable la distance qui séparait les deux vaisseaux. Le Capitaine Semmes se tenait sur le banc de

quart quand le chef mécanicien lui cria que le vaisseau allait couler. Le Premier Lieutenant, M. Kell, fut envoyé en bas pour inspecter le dommage ; il revint en disant que le vaisseau coulait. Le Capitaine Semmes ordonna aussitôt de marcher et de se diriger vers la terre, mais l'eau montait rapidement et les foyers furent bientôt éteints. Le feu de l'*Alabama* avait cessé, il était évident pour tout le monde à bord que le navire était perdu. Continuer le feu plus longtemps, c'eût été vouloir satisfaire une rancune absurde, et il n'était pas dans la nature d'un marin tel que le Capitaine Semmes d'agir ainsi. Loin de là, il ne songeait alors qu'au salut de son équipage et il commanda d'amener le pavillon Confédéré.

On a beaucoup parlé de quelque chose qui aurait ressemblé à une révolte de l'équipage au moment où l'on abaissa la bannière du Sud. On a dit que tout le monde avait prié le Capitaine d'éviter cette honte à son équipage ; on a dit encore qu'un certain quartier-maître avait tiré son coutelas en défiant qui que ce fût d'amener le pavillon, et qu'il fut dramatiquement menacé d'un pistolet par M. Kell, le Premier Lieutenant, qui l'aurait ainsi ramené à l'ordre. Le fait est que le drapeau descendit tranquillement et convenablement. Tout le monde à bord voyait bien qu'il n'y avait plus d'espoir et qu'on agirait contre les lois de l'humanité en mettant en péril la vie des blessés.

La haine que tout l'équipage ressentait pour les Yankees devint plus forte que jamais lorsque les hommes furent obligés de disputer leur vie à la mer ; chacun se dirigea pour ainsi dire instinctivement du côté opposé au vaisseau qui s'approchait pour porter secours. Un matelot hélé par le *Kearsage* refusa poliment la main qu'on lui tendait et se dirigea vers le drapeau neutre. Les hommes nageaient comme si l'ennemi avait encore été à leur poursuite et personne n'était là pour leur porter

secours. Quand les canots du *Kearsage*, qui furent si tardivement mis à la mer, arrivèrent enfin pour remplir le devoir qui les réclamait, ils trouvèrent plusieurs pauvres matelots qui se maintenaient difficilement à la surface. Bon nombre d'entre eux, officiers aussi bien que matelots, qui furent hissés dans les canots par l'ennemi, lorsqu'ils eurent débarrassé leurs yeux de l'eau salée qui les aveuglait et lorsqu'ils reconnurent où ils étaient, sautèrent par-dessus le bord, préférant courir n'importe quel péril plutôt que d'accepter l'hospitalité des Fédéraux; leur haine pour le drapeau de la vieille Union et leur affection pour leur Capitaine paraissent avoir été leurs principaux mobiles en cette circonstance. Quand ils furent à bord du *Deerhound*, leur premier soin fut de s'informer si le Capitaine Semmes était sauvé.

Le Capitaine Semmes affirme qu'on tira encore plusieurs coups de canon contre l'*Alabama* après qu'il eut amené son pavillon. Nous ne voulons pas nous charger de soutenir une accusation pareille. Toutefois, des officiers Français affirment que le *Kearsage* tira encore au moins cinq coups de canon contre le croiseur Confédéré après qu'il eut amené son pavillon. Nous croyons que le Capitaine Winslow ne nie pas ce fait, mais il soutient qu'il ne savait pas que l'*Alabama* s'était rendu. Dans sa lettre au *Daily News* il déclare que, s'il a commis cette faute, c'est qu'il était en train de « bavarder. » Nous employons ses propres expressions.

Le premier maître de l'*Alabama*, M. Fullom, fut dirigé vers le *Kearsage* sur le « dinky » pour demander qu'on envoyât immédiatement du secours afin de sauver les blessés; ce secours fut promis; mais l'accomplissement de cette promesse se fit attendre, comme nous l'avons déjà dit; et nous croyons qu'on pourra prouver que les circonstances furent les seules causes de ce retard. Le

Capitaine Winslow parla en termes très-bienveillants de celui qui fut son camarade dans des temps meilleurs, alors qu'on disait encore « l'Union » sans que ce mot parût une dérision ; le Capitaine Semmes avait servi en effet sur le même vaisseau que le Capitaine Winslow quelques années auparavant. Pendant l'absence de M. Fullom, l'*Alabama* avait sombré ; mais tous les blessés avaient été déposés dans la baleinière pour être transportés à bord du *Kearsage*. On offrit au chirurgien de l'*Alabama* (un Anglais, M. David Herbert Llewellyn, fils d'un bénéficiaire d'une cure du Witshire, et filleul du dernier Lord Herbert de Lea) de prendre place à bord de ce bateau, mais il refusa en disant qu'il ne voulait pas mettre en danger la vie des blessés, et il périt avec l'*Alabama*. Le reste de l'équipage était déjà parti à la nage. Sur ces entrefaites, M. Lancaster s'était dirigé vers le *Kearsage* pour lui demander la permission de l'aider à sauver l'équipage, et il fut bientôt près des naufragés, auxquels il jetait des amarres ; il recueillit dans son canot plusieurs hommes épuisés. On compta dix-neuf noyés, parmi lesquels se trouvaient un officier (M. Llewellyn), le charpentier et l'aide mécanicien ; vingt-huit hommes (dont sept tués) furent mis hors de combat. Les vainqueurs, dans ce mémorable combat naval, ne purent prendre une épave de l'*Alabama* ; le Capitaine et ses officiers jetèrent leurs épées dans les flots, et les hommes emportèrent leurs avirons au fond de leurs canots. Un même esprit, — l'esprit de l'indomptable Confédération du Sud, les animait tous. Pas un seul homme de ceux qui pouvaient se soutenir sur les flots ne se dirigea vers le *Kearsage* !

Ainsi périt l'*Alabama*. Il eût été glorieux pour lui de vaincre, mais ce n'est pas une honte pour son nom que le sort lui ait été contraire. Il lutta contre un ennemi plus fort que lui : il est vrai que de braves commandants n'ont

pas l'habitude de faire attention à ces choses-là. Une telle fin et ses brillants antécédents ont rendu fameux son nom et celui de son capitaine. Son pavillon n'était-il pas « un météore? » Il ressuscitera « toujours terrible et brûlant, » c'est très-probable; car l'esprit audacieux dont le vaisseau n'était que le corps matériel existe toujours, et il se prépare à s'offrir de nouveau pour le servir sur mer au pays qu'il s'est choisi.

FIN.

APPENDICE.

N° 1.

PRISES DU *SUMTER*.

ABBY BRADFORD.

Envoyé à la Nouvelle-Orléans. Repris par l'ennemi.

De New-York; allant de New-York à Puerto Cabello. Capturé le 23 Juillet 1861, au N.-E. de La Guayra, Venezuela.

ALBERT ADAMS.

Envoyé à Cienfuegos. Dégagé par le Capitaine-Général de Cuba.

De Massachussetts. Capturé le 5 Juillet 1861, à 4 lieues au large de Cienfuegos.

ARCADE.

Brûlé.

Du Maine; allant de Portland, Maine, à la Guadeloupe. Capturé le 26 Novembre 1861 par le 20° 27' lat. N., et 57° 13' long. O.

BEN DUNNING.

Envoyé à Cienfuegos. Dégagé par le Capitaine-Général de Cuba.

Du Maine. Capturé le 5 Juillet 1861 à 4 lieues au large de Cienfuegos.

CUBA.

Envoyé à Cienfuegos. Repris par l'ennemi.

Du Maine; allant de la Trinité aux Ports Anglais. Capturé le 4 Juillet 1861 par le 21° 29' lat. N., et 81° 06 long. O.

DANIEL TROWBRIDGE.

Brûlé.

Du Connecticut; allant de New-York à Demerara. Capturé le 27 Octobre 1861 par 17° 54' lat. N. et 56° 30' long. O.

EBENEZER DOBGE.

Brûlé.

Du Massachussetts; allant de New Bedford dans l'Océan Pacifique du Sud. (Baleinier.) Capturé le 8 Décembre 1861 par 30° 87' lat. N., et 51° 49' long. O.

GOLDEN ROCKET.

Brûlé.

De Bangor, Maine. Capturé le 3 Juillet 1861 par 21° 29' lat. N., et 84° 06' long. O. Estimé 33,000 dollars.

INVESTIGATOR.

Relâché sur rançon.

Du Maine; allant d'Espagne à New Port, Galles. Capturé le 18 Janvier 1862, dans le Détroit de Gibraltar. Estimé 15,000 dollars.

JOSEPH MAXWELL.

Envoyé à Cienfuegos. Dégagé par le Capitaine-Général de Cuba.

De Pensylvanie. Capturé le 27 Juillet 1861 à 7 milles de Puerto Cabello.

JOSEPH PARKES.

Brûlé.

De Massachussetts; allant de Pernambuco à Boston. Capturé le 25 Septembre 1861 par 6° 20' lat. N., et 42° 24' long. O.

LOUISA KILHAM.

Envoyé à Cienfuegos. Dégagé par le Capitaine-Général de Cuba.

De Massachussetts. Capturé le 26 Juillet 1861 à 5 milles de Cienfuegos.

MACHIAS.

Envoyé à Cienfuegos. Dégagé par le Capitaine-Général de Cuba.

Du Maine; allant de la Trinité aux Ports Anglais. Capturé le 24 Juillet 1861, par 21° 29' lat. N., et 84° 06' long. O.

MONTMORENCY.

Relâché sur rançon.

Du Maine; allant de New Port, Galles, à Saint Thomas. Capturé le 25 Novembre 1861 par 18° 30' lat. N., et 58° 40' long. O. Estimé 20,000 dollars.

NAIAD.

Envoyé à Cienfuegos. Dégagé par le Capitaine-Général de Cuba.

De New-York. Capturé le 6 Juillet 1861 à 5 milles de Cienfuegos.

NEAPOLITAN.

Brûlé.

De Massachussetts; allant de Messine à Boston. Capturé le 18 Janvier 1862 dans le détroit de Gibraltar.

VIGILANS.

Brûlé.

Du Maine; allant de New-York à l'île de Sombrero. Capturé le 3 Décembre 1861 par 29° 10' lat. N., et 57° 22' long. O. Estimé 40,000 dollars.

WEST WIND.

Envoyé à Cienfuegos. Dégagé par le Capitaine Général de Cuba.

De l'île de Rhode. Capturé le 6 Juillet 1861 à 5 milles au large de Cienfuegos.

PRISES DE L'ALABAMA.

ALERT.

Brûlé.

De New London; allant de New London dans l'Océan Indien. (Baleinier.) Capturé le 9 Septembre 1862 au large de Florès. Estimé 20,000 dollars.

ALTAHAMA.

Brûlé.

De New Bedford; venant de New Bedford. (Baleinier.) Capturé le 13 Septembre 1862 par 40° 34' lat. N., et 33° 24' long. O. Estimé 3,000 dollars.

AMANDA.

Brûlé.

Des Etats-Unis; allant de Manille à Queenstown. Capturé le 6 Novembre 1863 par 7° lat. S., et 103° 19' long. E. Estimé 104,442 dollars.

AMAZONIAN.

Brûlé.

De New-York; allant de New-York à Montevideo. Capturé le 2 Juin 1863 par 15° 09' lat., et 55° 04' long. Estimé 97,665 dollars.

ANNA F. SCHMIDT.

Brûlé.

Du Maine; allant de Boston (via Saint Thomas) à San Francisco. Capturé le 2 Juillet 1863 par 26° 14' lat., et 37° 41' long. Estimé 350,000 dollars.

ARIEL.

Relâché sur rançon.

De New-York; allant de New-York à Aspinwall. Capturé le 7 Décembre 1862 au delà du Cap Maysi. Estimé 261,000 dollars.

BARON DE CUSTINE.

Relâché sur rançon.

Allant de Bangor à Cardenas. Capturé le 29 Octobre 1862 par environ 39° 18' lat. N., et 69° 12' long. O. Estimé 6,000 dollars.

BENJAMIN TUCKER.

Brûlé.

De New Bedford; venant de New Bedford. (Baleinier.) Capturé le 14 septembre 1862 au large de Florès. Estimé 18,000 dollars.

BETHIA THAYER.

Relâché sur rançon.

Du Maine. Capturé le 1^{er} Mars 1863 par 29° 50' lat. N., et 38° 31' long. O. Estimé 40,000 dollars.

BRILLIANT.

Brûlé.

De New-York; allant de New-York à Liverpool. Capturé le 3 Octobre 1862 par 39° 58' lat. N., et 50° long. O. Estimé 164,000 dollars.

CHARLES HILL.

Brûlé.

De Boston; allant de Liverpool à Montevideo. Capturé le 23 Mars 1863 par 1° 22' lat., et 26° 08' long. Estimé 28,450 dollars.

CHASTELAINE.

Brûlé.

De Boston; allant de la Martinique à Cienfuegos. Capturé le 27 Janvier 1863 par 17° 19' lat. N., et 72° 21' long. O. Estimé 10,000 dollars.

CONTEST.

Brûlé.

Des Etats-Unis; allant de Yokohama (Japon) à New-York. Capturé le 11 Novembre 1863 par 4° 48' lat. S., et 103° 49' long. E. Estimé 122,815 dollars.

COURSER.

Brûlé.

De Provincetown; venant de Provincetown. (Baleinier.) Capturé le 16 Septembre 1862 au large de Florès. Estimé 7,000 dollars.

CRENSHAW.

Brûlé.

De New-York; allant de New-York à Glasgow. Capturé le 26 Octobre 1862 par 40° 41' lat. N., et 64° 32' long. O. Estimé 33,869 dollars.

DORCAS PRINCE.

Brûlé.

De New-York ; allant de New-York à Sanghaï. Capturé le 26 Avril 1862 par 7° 36' lat. et 31° 57' long. Estimé 44,108 dollars.

DUNKIRK.

Brûlé.

De New-York ; allant de New-York à Lisbonne. Capturé le 7 Octobre 1862 par environ 41° lat. N., et 53° long. Estimé 25,000 dollars.

ELISHA DUNBAR.

Brûlé.

De New Bedford ; venant de New Bedford. (Baleinier.) Capturé le 18 Septembre 1862 par 39° 50' lat. N., et 38° 25' long. O. Estimé 23,000 dollars.

EMILY FARNUM.

Chargement neutre. Relâché sur rançon.

De New-York ; allant de New-York à Liverpool. Capturé le 3 Octobre 1862 par 39° 88' lat. et 50° long. O.

EMMA JANE.

Brûlé.

Du Maine ; allant de Bombay à Amherst (sur lest). Capturé le 14 Janvier 1804 par 7° 57' lat. S., et 76° 09' long. O. Estimé 40,000 dollars.

EXPRESS.

Brûlé.

De Callao ; allant de Callao à Anvers. Capturé le 6 Juillet 1863 par 28° 28' lat., et 30° 20' long. Estimé 121,300 dollars.

GILDERSLIENE.

Brûlé.

De Londres ; allant de Sunderland à Calcutta. Capturé le 25 Mai 186 par 12° 04' lat. N., et 33° 40' long. Estimé 62,783 dollars.

GOLDEN EAGLE.

Brûlé.

Des Etats-Unis ; allant de San Francisco (via île d'Howland), à Corck. Capturé le 21 Février 1863 par 29° 28' lat. N., et 44° 58' long. O. Estimé 61,000 dollars.

GOLDEN RULE.

Brûlé.

De New-York ; allant de New-York à Aspinwall. Capturé le 26 Janvier 1863 au large de la Jamaïque. Estimé 112,000 dollars.

HATTERAS.

Coulé.

Canonnière de la marine des Etats-Unis. Coulée le 11 Janvier 1863 au large de Galveston. Estimée 160,000 dollars.

HIGHLANDER.

Brûlé.

Des Etats-Unis; allant de Singapore à Aycaab (sur lest). Capturé le 26 Décembre 1863. Estimé à 75,963 dollars.

JABEZ SNOW.

Brûlé.

De Cardiff; allant de Cardiff à Montevideo. Capturé le 29 Mai 1863 par 12° 54' lat. N., et 33° 18' long. Estimé 72,881 dollars.

JOHN A. PARKS.

Brûlé.

Du Maine; allant de New-York à Montevideo. Capturé le 2 Mars 1863 par 29° 23' lat. N., et 37° 47' long. Estimé 66,157 dollars.

JUSTINA.

Rançonné.

Des Etats-Unis. Capturé le 23 Mai 1863 par 12° 04' lat., et 33° 10' long. Estimé 7,000 dollars.

KATE CORY.

Brûlé.

De Wesport (Baleinier). Capturé le 18 Avril 1863 par 4° 08' lat., et 32° 01' long. Estimé 10,568 dollars.

KINGFISHER.

Brûlé.

De Massachussetts; allant de Fair Haven à la pêche de la baleine. Capturé le 3 Mars 1863 par 2° 08' lat. N., et 26° 08 long. O. Estimé 2,400 dollars.

LAFAYETTE (1).

Brûlé.

De New-York; allant de New-York à Belfast. Capturé le 23 Octobre 1862 par 39° 34' lat. N., et 63° 26 long. O. Estimé 110,337 dollars.

LAFAYETTE (2).

Brûlé.

De New Bedford (Baleinier). Capturé le 15 Avril 1863 par 4° 08' lat., et 32° 01' long. Estimé 20,908 dollars.

LAMPLIGHTER.

Brûlé.

De Boston; allant de New-York à Gibraltar. Capturé le 13 Octobre 1862 par 41° 32' lat. N., et 54° 17' long. O. Estimé 117,600 dollars.

LAURETTA.

Brûlé.

De Boston; allant de New-York à Madère et dans la Méditerranée. Capturé le 28 Octobre 1862 par 39° 18' lat. N., et 67° 33' long. O. Estimé 32,880 dollars.

LEVI STARBUCK.

Brûlé.

De New Bedford; allant de New Bedford dans l'Océan Pacifique. (Baleinier.) Capturé le 28 Octobre 1862 par 36° 13' lat. N., et 66° 01' long. O. Estimé 25,000 dollars.

LOUISA HATCH.

Brûlé.

De Rochland; allant de Cardiff à Pointe de Galles. Capturé le 4 Avril 1863 par 3° 12' lat., et 26° 09' long. Estimé 38,315 dollars.

MANCHESTER.

Brûlé.

De New-York; allant de New-York à Liverpool. Capturé le 11 Octobre 1862 par 41° 08' lat. N., et 55° 26' long. O. Estimé 164,000 dollars.

MORNING STAR.

Relâché sous caution.

De Boston; allant de Calcutta à Londres. Capturé le 23 Mars 1863, par 2° 08' lat. N., et 26° 08' long. O. Estimé 61,750 dollars.

NORA.

Brûlé.

De Boston; allant de Boston à Calcutta. Capturé le 25 Mars 1863 par 1° 22' lat. et 26° 08' long. Estimé 76,636 dollars.

NYE.

Brûlé.

Barque baleinière de New Bedford; venant de New Bedford. Capturée le 24 Avril 1863 par 5° 45' long. et 31° 53' lat. Estimé 31,127 dollars.

OCÉAN ROVER.

Brûlé.

De Massachussetts; parti de Massachussetts, revenant de la pêche à la baleine. Capturé le 8 Septembre 1862 au large de Florès. Estimé 70,000 dollars.

APPENDICE.

OCMULGEE.

Brûlé.

D'Edgartown. Capturé le 5 Septembre 1862, par environ 37° 20' lat. N., et 28° 08' long. O. Estimé 50,000 dollars.

OLIVE JANE.

Brûlé.

Des Etats-Unis; allant de Bordeaux à New-York. Capturé le 21 Février 1863 par 29° 28' lat. N. et 44° 58' long. O. Estimé 43,208 dollars.

PALMETTO.

Brûlé.

De New-York; allant de New-York à San Juan, Porto-Rico. Capturé le 3 Février 1863 par 27° 18' lat. N., et 6° 16' long. O. Estimé 18,430 dollars.

PARKER COOK.

Brûlé.

De Boston; allant de Boston aux Cayes. Capturé le 30 Novembre 1862 par 18° 59' lat. N., et 68° 45' long. O. Estimé 10,000 dollars.

PUNJAUB.

Relâché sous caution.

De Boston; allant de Calcutta à Londres. Capturé le 15 Mars 1863 par 8° 36' lat. N. et 31° 43' long. O. Estimé 55,000 dollars.

ROCKINGHAM.

Brûlé.

Des Etats-Unis; allant de Callao à Cork. Capturé le 23 Avril 1864 par 15° 52' lat. S. et 31° 44' long. O. Estimé 97,878 dollars.

SEA LARK.

Brûlé.

De New-York; allant de New-York à San-Francisco. Capturé le 3 Mai 1863 par 9° 39' lat. S., et 32° 44' long. O. Estimé 550,000 dollars.

SONORA.

Brûlé.

Des Etats-Unis; allant de Singapore à Aycaab, sur lest. Capturé le 7 Septembre 1863 au large de Malacca. Estimé 46,545 dollars.

STARLIGHT.

Brûlé.

De Boston; allant de Fayal à Boston. Capturé le 7 Septembre 1862 au large de Florès. Estimé 4,000 dollars.

TALISMAN.

Brûlé.

De New-York; allant de New-York à Shanghai. Capturé le 5 Juin 1863 par 14° 36' lat. et 36° 26' long. Estimé 139,195 dollars.

TEXAN STAR.

Brûlé.

Des Etats-Unis; allant de Maulmain à Singapore. Capturé le 24 Décembre 1863 au large de Malacca. Estimé 97,628 dollars.

TONAWANDA.

Relâché sur rançon.

De Philadelphie; allant de Philadelphie à Liverpool. Capturé le 9 Octobre 1862 par 40° 03' lat. N., et 54° 38' long. O. Estimé 80,000 dollars.

TYCOON.

Brûlé.

Des Etats-Unis; allant de New-York à San-Francisco. Capturé le 25 Avril 1864 par 11° 16' lat. et 32° 06 long.

UNION.

Relâché sur rançon.

De Baltimore; allant de Baltimore à la Jamaïque. Capturé le 5 Décembre 1862 au large du cap Mayzi. Estimé 1,500 dollars.

UNION JACK.

Brûlé.

De Boston; allant de Boston à Shanghai. Capturé le 3 Mai 1863 par 9° 39' lat. et 32° 44' long. Estimé 77,000 dollars.

VIRGINIA.

Brûlé.

De New Bedford; allant de New Bedford, à la pêche de la baleine. Capturé le 17 Septembre 1862 par 40° 03' lat. N., et 32° 46' O. Estimé 23,000 dollars.

T. B. WALES.

Brûlé.

De Boston; allant de Calcutta à Boston. Capturé le 8 Novembre 1862 par 29° 15' lat. N., et 57° 57' long. O. Estimé 245,625 dollars.

WASHINGTON.

Relâché sous caution.

De New-York; allant des Iles Chinha à Anvers. Capturé le 27 Février 1863 par 30° 19' lat. N., et 40° 01' long. O. Estimé 50,000 dollars.

APPENDICE.

WAVE CREST.

Brûlé.

De New-York; allant de New-York à Cardiff. Capturé le 7 Octobre 1862 par environ 41° lat. N., et 53°. Estimé 44,000 dollars.

WEATHER GAUGE.

Brûlé.

De Provincetown; venant de Provincetown. (Baleinier.) Capturé le 9 Septembre 1862 au large de Florès. Estimé 10,000 dollars.

WINGED RACER.

Brûlé.

Des Etats-Unis; allant de Manille à New-York. Capturé le 10 Novembre 1863 dans le Détroit de la Sonde. Estimé 150,000 dollars.

N° 2.

CROISIÈRES DU SUMTER.

PARTI DE LA NOUVELLE-ORLÉANS LE 30 JUIN 1861, ARRIVÉ A GIBRALTAR

LE 18 JANVIER 1862

Année 1861	Degrès de Latitude	Degrès de Longitude	Année 1861	Degrès de Latitude	Degrès de Longitude
Juill. 1	26 18 N.	87 23 O.	Oct. 1	7 39 N.	45 55 O.
2	23 04	86 13	2	8 19	46 23
3	21 29	84 06	3	8 30	46 21
4	Pas d'observation.		4	8 55	46 58
5	A la hauteur des Jardinelles.		5	9 13	47 21
6	A Cienfugos (Cuba).		6	8 31	47 08
7	Dito ditto.		7	8 13	47 13
8	Au large des Caymans.		8	8 52	46 44
9	Au large de la Jamaïque.		9	7 21	46 30
du 10	Pas d'observation.		10	6 22	45 48
au 16			11	6 38	45 13
du 16	A Sainte Anne (Curaçao).		12	6 56	44 41
au 24			13	7 04	44 47
du 24	Au large de et à Puerto Cabello.		14	8 31	45 46
au 27			15	9 36	48 11
28	Au large de l'île de la Tortue.		16	10 22	50 05
du 29 au	A Port d'Espagne.		17	11 37	51 49
5 Août			18	13 01	53 12
Août 6	9 14 N.	59 10 O.	19	13 33	53 46
7	8 31	56 12	20	13 46	54 06
8	7 19	53 34	21	14 00	54 07
9	6 10	50 48	22	14 21	54 16
10	4 29	48 25	23	14 36	54 37
11	2 38	47 48	24	15 20	54 51
12	4 10	49 37	25	16 54	55 30
13	4 56	50 55	26	18 13	56 04
14	4 49	51 19	27	17 54	56 30
15	A Cayenne.		28	17 03	57 07
16			29	16 54	57 33
17	5 56		30	16 40	58 16
18	A la hauteur de l'embouchure du Surinam.		31	16 54	57 59
du 19	A Paramaribo.		Nov. 1	16 52	57 25
au 31			2	16 32	56 55
Sept. 1	Pas d'observations.		3	16 35	57 38
2	4 50	50 20	4	16 43	57 45
3	3 05	48 44	5	17 10	59 06
4	00 44	47 12	6	16 39	59 54
5	1 03	44 48	7	16 00	60 46
du 6	A Maranham.		8		
au 15			9	15 08	61 54
16	00 17 S.	42 59	du 10	A la Martinique.	
17	2 19 N.	41 29	au 23		
18	3 38	40 37	24	16 12	
19	4 33	40 41	25	18 11	58 48
20	4 46	41 00	26	20 07	57 12
21	5 12	41 09	27	22 22	56 27
22	5 37	42 12	28	24 22	57 12
23	5 25	42 19	29	25 51	57 36
24	6 35	42 27	30	27 16	58 29
25	6 20	42 27	Déc. 1	27 38	58 20
27	6 24	43 10	2	28 12	58 09
28	6 10	44 20	3	29 10	57 22
29	6 53	45 08	4	30 03	55 09
20	7 33	45 28	5	30 19	53 02
			6	29 35	52 02

Année 1861	Degrés de Latitude	Degrés de Longitude	Année 1861	Degrés de Latitude	Degrés de Longitude
Déc. 7	29 27 N.	51 35 O.	22	Pas d'observations.	
8	30 57	51 49	23	36 29 N.	32 32 O.
9	31 35	51 14	24	27 31	31 30
10	32 39	49 47	25	36 08	28 42
11	32 48	49 32	26	35 09	25 56
12	33 28	47 03	27	35 00	22 49
13		44 47	28	35 17	20 53
14	33 49	44 47	29	35 43	18 59
15	34 00	42 05	30	35 39	17 33
16	33 24	40 43	31	35 22	16 27
17	33 24	40 00	1862		
18	33 53	38 43	Janv. 1	35 53	13 14
19	34 30	36 40	2	35 52	9 36
20	34 17	35 31	3	35 49	7 00
21	35 17	35 05			

Le 4 Janvier, le SUMTER arriva à Cadix et en partit le 17 pour Gibraltar. Il entra dans ce port le lendemain, et fut alors déclaré hors de service.

CROISIÈRES DE L'ALABAMA.

Année 1862	Degrés de Latitude	Degrés de Longitude	Année 1862	Degrés de Latitude	Degrés de Longitude
Août 25	39 15 N.	26 30 O.	Oct. 1	40 27 N.	46 31 O.
26	39 39	26 07	2	40 à 40 30	48 à 48 20
27	39 59	24 31	3	39 58	50 00
28	34 58	21 30	4	39 52	50 41
29	38 56	19 23	5	40 19	51 14
30	37 23	19 06	6	41 02	53 50
31	Par ap- proxim. 36 23	21 54	7	Pas d'observations.	
Sept. 1	35 33	22 17	8	41 00 DR	55 43 DR
2	35 29	24 22	9	40 03 N.	54 38 O.
3	36 16	25 56	10	41 13	53 45
4	37 22	28 08	11	41 08	55 26
5	Pas d'observations.		12	41 42	56 48
6	Au large de Florès.		13	Par ap- proxim. 40 30	59 28
au 11	40 17	34 05	14	41 21	59 31
12	40 34	35 24	15	41 32	59 17
13	40 12	33 02	16	42 16 DR	59 18
14	40 03	32 46	17	42 06 DR	59 46
15	Au large de Florès.		18	Par ap- proxim. 41 25 O.	59 10
16	40 03	32 46	19	40 21	62 08
17	39 50	35 25	20	40 28	62 10
18	38 32	35 03	21	40 18	62 40
19	37 20	36 26	22	Par ap- proxim. 40 16	64 17
20	36 35	36 58	23	39 34	63 26
21	35 21	37 26	24	40 04	62 03
22	34 43	38 38	25	39 57	63 18
23	34 52	48 28	26	40 11	64 32
24	34 59	41 10	27	39 47	68 06
25	33 35	41 36	28	39 18	67 35
26	37 12	43 13	29	Pas d'observations.	
27	37 40	42 00	30	39 18	69 12
28	37 09	42 13	31	37 51	67 25
29	38 39	45 03			
30					

Année 1862	Degrés de Latitude	Degrés de Longitude	Année 1863	Degrés de Latitude	Degrés de Longitude
Nov. 1	36 15 N.	65 55 O.	Fév. 1	24 08 N.	68 18 O.
2	36 13	66 01	2	26 17	68 6
3	35 17	67 11	3	27 18	68 10
4	34 27	63 30	4	28 00	64 11
5	31 34	61 27	5	27 10	61 30
6	29 03	61 22	6	25 44	60 32
7	29 03	59 22	7	26 36	60 13
8	29 15	57 57	8	25 41	58 48
9	27 51	58 24	9	24 51	57 53
10	25 40	57 50	10	24 32	56 53
11	24 05	57 36	11	24 52	56 34
12	22 58	57 37	12	25 15	56 36
13	22 08	57 43	13	26 08	55 32
14	21 11	57 49	14	27 09	53 17
15	10 40	58 24	15	28 29	50 07
16	18 00	59 27	16	28 45	48 57
17	15 51	60 20	17	28 11	45 01
18	13 15	63 01	18	28 15	44 37
21	12 10	64 35	19	28 04	44 29
22			20	28 32	45 05
25	A l'île de Blanquilla.		21	29 28	44 58
26	13 12	65 30	22	29 33	44 57
28	16 19	66 06	23	30 21	43 55
29	17 45	67 15	24	30 32	42 50
30	18 59	68 45	25	30 22	41 03
Déc. 1	19 40	69 49	26	30 23	40 42
2	20 04	71 50	27	30 19	40 01
3	20 12	72 58	28	30 07	39 38
du 4	A la hauteur du Cap Mayzi,		Mars 1	29 50	38 31
au 12	la Jamaïque, et Cuba.		2	29 25	37 47
13	18 47	78 27	3	28 42	36 59
14	18 16	80 43	4	27 02	35 44
15	18 39	83 06	5	26 04	35 23
16	19 16	84 10	6	24 09	32 20
17	19 18	04 25	7	24 30	35 12
18	19 47	85 46	8	22 36	34 32
19	20 00	85 31	9	20 22	33 53
20	21 20	86 32	10	18 26	33 17
21	22 06	88 40	11	16 18	32 36
22	21 26	91 15	12	13 57	31 47
23	20 18	91 50	13	11 31	31 25
du 24	Aux Arcas.		14	9 24	31 48
au 31			15	8 36	31 43
1863			16	7 46	30 21
Janv. 1	Aux Arcas.		17	7 53	30 34
au 5			18	7 14	29 26
6	21 11	93 13	19	5 59	28 01
7	22 35	94 26	20	4 32	27 00
8	24 36	94 45	21	2 47	26 23
9	26 19	94 11	22	2 11	26 24
10	27 45	94 42	23	2 08	26 08
11	28 51	94 55	24	1 41	26 13
12	28 03	93 08	25	1 22	26 08
13	27 05	90 37	26	1 12	26 32
14	25 58	88 58	28	Pas d'observations.	
15	26 16	88 35	29	00 46 N.	26 19
16	23 43	87 35	30	00 18	26 10
17	21 45	85 34	31	00 34 S.	25 35
18	19 50	82 51		00 39	25 19
19	18 30	80 34	Avril 1	1 00	23 20
20			2	2 10	26 02
25	A Port-Royal.		3	2 52	25 58
26	17 50	74 52	4	3 12	26 09
27	17 19	72 21	5	3 25	27 04
28	17 56	70 28	6	3 48	28 00
29	A Saint Domingue.		7	3 57	30 07
30	19 31	67 38	8	4 01	31 17 DR
31	21 45	68 06	9	4 08	32 01

Année 1863	Degrès de Latitude	Degrès de Longitude	Année 1863	Degrès de Latitude	Degrès de Longitude		
Avril 10	A Fernando de Noronha.		Juill. 6	28 28 S.	30 20 O.		
au 22			7	29 45	27 36		
23		4 42 S.	51 49 O.	8	30 00	24 20	
24		5 45	31 53	9	29 57	21 16	
25		6 22	31 44	10	29 29	17 47	
26		7 36	31 57	11	28 00	15 12	
27		8 16	32 18	12	26 44	13 32	
28		8 19	31 40	13	28 13	13 27	
29		8 22	31 07	14	29 21	11 31	
30		9 02	31 39	15	30 07	8 06	
				16	30 39 DR	4 05	
Mai 1	9 17	32 17	17	30 16	00 20		
2	9 37	32 34	18	29 54	3 04 E.		
3	9 39	34 44	19	29 47 DR	5 32		
4	8 48	32 34	20	29 57	7 23		
5	10 06	32 45	21	30 43	10 19		
6	10 24	32 30	22	31 33	12 37		
7	12 08	33 07	23	31 59	14 12		
8	12 30	33 52	24	33 24	14 51		
9	12 55	34 49	25	33 56	15 34		
10	13 29	36 07	26	33 26	16 37		
du 11	A Bahia.		27	33 46	17 17		
au 21			28	33 46	17 31		
22		13 04	37 36	du 29 au	A la baie de Saldanha et au Cap.		
23		12 33	36 39	16 août			
24		11 34	34 54	17		34 03	17 11
25		12 04	35 10	18		33 24	16 56
26		11 39	34 47	19		32 52	17 09
27		12 15	35 05	20		32 45	16 55
28		12 54	35 18	21		33 14	15 41
29		13 31	35 38	22		32 13	16 08
30		14 19	35 36	23		31 43	15 30
31			24	31 24		14 34	
			25	31 18		13 37	
Juin 1	14 44	35 15	26	27 57	14 12		
2	15 01	34 56	27	Pas d'observations.			
3	15 09	35 04	du 28	A Angra Pequena.			
4	14 46	34 57	au 30				
5	14 35	36 26	31	26 51	14 40		
6	15 17	35 26	Sept. 1	Pas d'observations.			
7	16 07	35 37	2	28 37	10 13		
8	15 53	35 28	3	29 43	8 59		
9	16 55	35 36	4	30 04	8 46		
10	16 17	34 35	5	30 24	9 28		
11	15 32	33 46	6	30 35	11 16		
12	17 25	34 24	7	31 17	11 07		
13	19 21	35 37	8	31 41	11 16		
14	19 54	35 18	9	32 30	12 49		
15	22 38	35 11	10	33 16	15 20		
16	23 41	35 36	11	33 10	16 37		
17	23 54	35 53	12	33 43	16 03 E.		
18	24 16	37 15	13	33 51	17 34		
19	24 57	39 01	14	34 28	17 43		
20	25 48	40 18	15	34 26	17 30		
21	25 46	40 16	du 16	A la ville de Simon.			
22	25 53	40 21	au 24				
23	25 24	38 40	25	35 26	18 15		
24	25 19	36 36	26	37 28	17 58		
25	25 56	33 44	27	37 52	19 03		
26	26 40 DR	30 16	28	39 02	23 07		
27	26 01	28 29	29	39 02	27 20		
28	25 57	30 31	30	39 12	31 59		
29	26 35	32 59	Oct. 1	39 15	35 46		
30	25 56	35 12	2	38 27	39 02		
			3	38 46	42 49		
Juill. 1	25 38	36 38	4	38 43	46 56		
2	26 14	37 51	5	38 47	49 20		
3	26 31	37 33					
4	27 27	34 37					
5	27 58	31 43					

Année 1863	Degrès de Latitude	Degrès de Longitude	Année 1864	Degrès de Latitude	Degrès de Longitude
Oct. 6	38 44 S.	53 33 E.	Janv. 1	6 23 N.	93 35 E.
7	37 51	57 30	2	5 39	93 08
8	38 04	60 23	3	5 29	92 33
9	38 16	64 15	4	6 05	91 40 DR
10	38 16	68 57	5	6 29	90 37
11	38 28	72 40	6	6 07	88 40
12	38 46	77 12	7	5 39	87 22
13	38 15	80 29	8	5 22	84 53
14	37 47	83 42	9	5 05	82 09
15	35 23	89 55	10	5 14	79 59
16	35 23	89 55	11	5 49	78 25
17	32 59	93 28	12	7 26	76 02
18	30 59	96 17	13	7 33	76 1
19	28 26	98 43	14	7 57	76 09
20	25 33	99 42	15	8 25	76 03
21	22 41	100 12	16	A Quilon.	
22	21 13	100 10	17	8 40	76 32
23	18 52	100 10	18	8 31	76 30
24	15 45	101 25	19	8 05	75 03
25	12 26 DR	102 00 DR	20	7 29	74 28
26	10 27 S.	101 50 DR	21	Pas d'observations.	
27	9 55	101 51 E.	22	7 52	70 22
28	9 38	101 51	23	7 04	67 17
29	9 20	101 53	24	7 03	64 28
30	9 09	102 14	25	6 27	61 49
31	8 53	102 50	26	5 33	59 19
Nov. 1	8 55	103 51	27	5 01	56 36
2	9 30	103 28	28	4 02	53 46
3	9 17	103 31	29	2 43	51 00
4	8 31	103 06	30	0 50	48 42
5	7 22	103 15	31	1 31 S.	47 20
6	7 00	103 19	Fév. 1	3 15	46 13.
7	6 59	103 27	2	4 48	45 40
du 8	A la hauteur de la Pointe		3	6 47	44 44
au 10	Plate		4	8 24	44 26
11	4 48	106 49	5	10 18	43 47
12	4 19	108 00	6	10 42	44 00
13	3 59	107 25	7	10 44	43 50
14	3 44	109 5	8	10 45	43 42
15	3 03	109 27	du 9	Aux Iles Johanna et Mohilla.	
16	2 44	109 16	au 16		
du 17	A la hauteur de la Malaisie.		17	13 41	43 04
au 23			18	14 15	42 45
24	3 40	109 45	19	15 03	42 24
25	Approximativem. 3 50	Approximat. 110 30	20	16 00	41 45
26	4 36	111 42	21	17 02	41 31
27	4 51	111 54	22	18 43	41 20
28	4 51 N.	111 54	23	19 49	41 23
29	5 01	111 47	24	20 29	41 19
30	6 14	110 31	25	21 18	41 44
Déc. 1	7 30	108 42	26	23 36	41 15
2	8 30	107 15	27	25 31	40 00
du 3	A Cindore.		28	27 11	37 51
au 14			29	29 16	36 17
15	8 24	106 48	Mars 1	31 32	34 37
16	7 18	107 27	2	33 20	32 22
17	6 11 RD	106 12	3	35 05	29 49
18	4 48	105 10	4	35 11	23 28
du 19	A l'île d'Aor.		5	35 51	26 45
au 20			6	39 09	24 58
du 21	A la hauteur de Singapore.		7	35 10	24 03
au 26			8	35 49	21 39
27	4 08	100 11	9	35 46	20 29
28	4 46	99 40	10	35 42	20 13
29	5 29	98 16	11	35 08	18 21
30	5 39	96 40	12	33 57	17 06
31	A la hauteur de la pointe N. de Sumatra.		13	33 35	16 10
			14	34 03	15 20

Année 1864	Degrès de Latitude	Degrès de Longitude	Année 1864	Degrès de Latitude	Degrès de Longitude
Mars 15	33 48 S.	15 23 E.	Mai 1	2 25 S.	30 38 O.
16	32 50	16 31	2	00 13	30 41
17	33 10	16 22	3	1 43 N.	31 28
18	Pas d'observations.		4	3 30	32 38
19	32 37	15 55	5	5 06	34 19
20	33 51	17 31	6	7 15	36 07
du 21 au 24	Au Cap.		7	9 40	37 36
25	34 02	18 10	8	11 54	38 43
26	33 41	15 52	9	14 13	39 43
27	31 50	12 39	10	16 43	40 33
28	31 36	10 09	11	18 37	41 09
29	30 25	8 25	12	20 10	41 25
30	28 53	6 55	13	20 33	41 19
31	28 00	4 50	14	20 53	41 09
Avril 1	26 13	2 40	15	21 12	40 55
2	24 17	0 24	16	22 05	41 16
3	22 35	1 29 O.	17	22 57	41 50
4	21 01	3 13	18	24 23	41 57
5	19 37	4 44	19	26 32	41 50
6	18 41	4 22	20	28 04	41 33
7	17 15	3 44	21	29 24	40 42
8	17 42	5 50	22	30 25	39 54
9	18 00	8 53	23	31 39	38 39
10	18 12	11 47	24	33 13	36 49
11	18 25	14 42	25	35 51	35 41
12	18 47	17 13	26	37 43	33 53
13	18 55	19 43	27	38 42	32 50 DR
14	18 58	22 33	28	39 23	32 31
15	19 09	25 00	29	39 51	32 25
16	19 17	26 42	30	40 25	30 22
17	19 12	27 33	31	40 54	27 15
18	19 22	28 57	Juin 1	41 35	24 15
19	19 13	29 36	2	42 07	22 15
20	18 49	30 01	3	42 18	20 30
21	48 18	30 26	4	42 10	18 04
22	17 23	30 56	5	41 58	16 31
23	15 52	31 44	6	42 31	15 42
24	15 19	32 06	7	43 47	14 12
25	13 59	32 04	8	45 45	12 06 DR
26	13 05	32 22	9	47 34	9 07
27	11 16	32 06	10	49 18	6 03
28	10 05	31 46			
29	8 09	51 29			
30	5 26	30 12	11	Ce jour-là l'ALABAMA entra dans la rade de Cherbourg.	

N° 3.

DISCOURS DE M. LAIRD A PROPOS DE L'ALABAMA.

Nous allons reproduire ici intégralement le discours que M. Laird prononça dans la Chambre des Communes pendant la nuit du Vendredi qui suivit la perte de l'*Alabama*.

« Après la discussion qui s'est élevée au sujet de l'*Alabama*, je n'importunerai pas la Chambre avec des observations trop détaillées ; je veux seulement déclarer, d'après ce que je sais et ce que j'ai entendu dire, que depuis le jour où le navire a été complètement achevé, on l'a laissé ouvert, et que tout le monde a pu le visiter. (Applaudissements.) J'ajouterais encore que les Commissaires du Gouvernement avaient toutes facilités pour inspecter le navire pendant qu'il était en construction. Lorsqu'ils se présentèrent aux constructeurs, on leur montra le navire, et, chaque jour, les préposés de la douane étaient reçus à bord ; ils y étaient aussi quand le navire partit définitivement, et ils déclarèrent que tout était en règle. (Écoutez ! dit M. Bright.) Ils le suivirent jusqu'à ce que le remorqueur le livrât à lui-même, et ils ont été obligés de le déclarer eux-mêmes, il partit de Liverpool sans avoir en rien violé les lois établies. (Écoutez ! écoutez !) On a agité la question suivante dans cette discussion : Si un navire sans canons et sans armes est réputé dangereux, assurément des munitions de guerre de toute espèce et des canons rayés sont aussi dangereux (Applaudissements) et même plus dangereux. (Applaudissements.) J'ai pris des renseignements dans les bulletins d'inscription des douanes de Londres et de Liverpool, et j'ai pu me convaincre qu'il y a eu des envois considérables d'engins de guerre pour les Etats du Nord ; ils furent expédiés par les célèbres maisons Baring et Cie (Bruyants applaudissements et rires), Brown, Shippley et Cie, de Liverpool, et par bien d'autres encore que je n'ai pas besoin de mentionner plus particulièrement, mais dont les sympathies pour le Nord sont bien connues de cette Chambre. (Écoutez ! écoutez !) Si les honorables membres de Rochdale et de Bradford désirent connaître toute l'importance des envois d'engins de guerre qui furent fournis par ce pays aux Etats du Nord de l'Amérique, ils n'ont qu'à s'adresser à un parfait gentleman — le consul Américain à Liverpool — j'en suis certain, il leur fournira toutes sortes de renseignements avec beaucoup plus d'empressement qu'il ne le ferait pour moi et même pour d'autres. Le Consul inscrit le manifeste de chargement de chaque navire en lui octroyant une lettre de mer Américaine : il peut donc dire le nombre exact de canons rayés expédiés de ce pays aux Etats-Unis — ce renseignement, la Chambre, j'en ai la certitude, désirerait généralement le connaître. (Bruyants cris de : Écoutez !) Dans les cahiers des préposés de la douane, j'ai recueilli quelques indications détaillées sur les importations du Royaume-Uni pour les Etats de l'Amérique du Nord, depuis le 1^{er} Mai 1861 jusqu'au 31 Décembre 1863. Voici quelques chiffres : — 41,500 fusils (Écoutez ! écoutez !), 341,000 carabines, (Applaudissements.) 26,500 fusils à pierres, 49,982,000 capsules (Applaudissements et rires) et 2,250 sabres. D'après quelques renseignements que j'ai pu obtenir, tout me porte à croire que l'on peut ajouter un tiers et même une moitié aux nombres précédents pour d'autres articles semblables expédiés aux Etats du Nord comme objets de quincaillerie. (Écoutez ! écoutez !) J'ai de très-bonnes rai-

sons pour avancer qu'un vaisseau de 2,000 tonnes a été frété, il y a six semaines, dans le but avoué d'emporter un chargement de cette prétendue quincaillerie pour les Etats-Unis. (Applaudissements.) L'exportation n'a pas encore cessé. Du 1^{er} Janvier au 17 Mars 1863, les bulletins d'inscription des douanes montrent que 23,870 canons de fusil, 30,802 carabines et 3,105,800 capsules ont été chargés pour les Etats-Unis. (Ecoutez! écoutez!) D'où il résulte que si nous avons fourni aux Etats du Sud deux navires non armés, peu propres à faire la guerre; — des vaisseaux qui se sont fournis au dehors de leurs engins de guerre, — quelques personnes influentes de ce pays ont copieusement approvisionné les Etats du Nord. (Ecoutez! écoutez!) Pour justifier cette conduite, on est allé jusqu'à dire que, pendant la guerre de Crimée, les Américains s'étaient si bien conduits, que l'honorable membre de Bradford et le membre de Birmingham ont tous les deux loué leur manière d'agir à l'égard de notre propre Gouvernement. J'ai pourtant entendu dire qu'un navire partit des Etats-Unis pour Petropaulowski. (On crie : Le nom?) Si la Chambre veut bien me permettre de continuer, je citerai un extrait du *Times* écrit par son correspondant de San Francisco, à la date du 29 Janvier 1863 : —

* La question soulevée par l'*Alabama* prouve ce dicton que certains partis devraient avoir plus de mémoire. Pendant la guerre de Crimée, un vaisseau de guerre (appelé *l'Amérique*, si j'ai bonne mémoire) fut construit en Amérique pour le compte du Gouvernement Russe, et amené, dans l'Océan Pacifique, chargé d'armes et de munitions de guerre, par un officier de la marine des Etats-Unis. Cet officier le conduisit à Petropaulowski, où il servit contre l'escadre alliée; il est encore dans la marine Russe. (On crie : Non; et : Ecoutez! écoutez!) Nous ne fimes pas autant de bruit au sujet de cet acte d'hostilité commis par une puissance amie, acte que nous ne pouvions empêcher, que nos amis en font actuellement à propos de l'*Alabama*, dont notre gouvernement n'a pu empêcher la sortie d'Angleterre.

* *L'Amérique* était commandé par le Lieutenant Hudson; — si mes renseignements sont exacts, et je n'en doute nullement, il était alors, ou avait été peu auparavant Lieutenant dans la marine Américaine; c'était le fils d'un officier très-distingué, le Capitaine Hudson. Je sais aussi que, des doutes s'étant élevés sur la nature de ce navire, les vaisseaux de guerre Américains le protégèrent dans les différents ports où il se rendit; à son arrivée en Russie, le capitaine qui l'amena fut magnifiquement récompensé. (Ecoutez! écoutez!) Maintenant j'irai encore plus loin pour ce qui concerne les Etats-Unis. En 1861, peu après la déclaration de la guerre, un de mes amis, que je connais depuis de longues années, vint me trouver dans l'intention de faire construire des navires pour le compte du Gouvernement Américain, — le Gouvernement du Nord, bien entendu. (Ecoutez! écoutez!) Recherches, plans et devis furent donnés à mon ami par des agents de ce pays et transmis au Secrétaire de la Marine Américaine. Je lirai un extrait de la lettre que m'écrivit cet ami, à la date du 30 Juillet 1861. Elle vient de Washington : —

* Depuis mon arrivée, j'ai eu de fréquentes entrevues avec notre Département de la Marine, et je suis heureux de vous annoncer qu'il est disposé à faire construire un navire cuirassé hors du pays. (Ecoutez! écoutez!) Ce vaisseau est désigné pour un usage spécial et destiné à un but déterminé. Je vous envoie ci-inclus un memorandum que le Département m'a remis hier soir avec prière de vous l'envoyer par le steamer de la malle du lendemain et de vous demander une réponse immédiate. Si vous voulez construire un navire comme celui que l'on demande, envoyez-moi le prix et le temps qu'il vous faudrait avec les plans et les devis que vous jugerez à propos. » (Bruyants applaudissements.)

L'extrait du memorandum déclare que « le navire doit porter des canons, en un mot avoir tout un grément complet. » (Applaudisse-

ments et rires renouvelés.) Le 14 Août, je recus une autre lettre de la même origine. J'en extrais le passage suivant : —

« J'ai reçu ce matin une note du Sous-Secrétaire de la Marine dans laquelle il me dit : « J'espère que vos amis soumissionneront les deux bâtimens à vapeur cuirassés. » (Ecoutez! écoutez!)

La maison avec laquelle j'étais alors en relations, par suite de contrats nombreux conclus avec d'autres personnes, déclara qu'elle n'était pas en position d'entreprendre des commandes qui devaient être livrées dans un si court espace de temps. Voici la réponse : —

« J'ai envoyé votre dernière lettre, que j'ai reçue hier, au Secrétaire de la Marine, qui était très-désireux de vous voir construire ces vaisseaux cuirassés à l'épreuve du boulet; j'espère qu'il pourra maintenant vous décider à faire construire une ou plusieurs canonnières. » (Bruyants applaudissemens.)

Dans l'état actuel de la question Américaine, je pense qu'on me dispensera de nommer mon correspondant. (Ecoutez!) C'est, du reste, un parfait gentleman qui mérite toute sorte de respects. Si quelque membre de la Chambre le désire, je n'hésiterai pas à lui remettre toute la correspondance avec les lettres originales; je la remettrai aussi entre les mains du Premier Ministre de la Couronne, seulement à titre confidentiel, parce que ces lettres renferment des communications sur les intentions du Gouvernement Américain que certainement je ne divulguerai pas. Jamais je n'en ai parlé, jamais je n'y ai fait la moindre allusion. Mais, voyant que le Gouvernement Américain faisait tant de bruit et accusait d'autres puissances de violer ou d'é luder la loi, quoique en réalité elles ne l'aient pas fait, je pense qu'il n'est que loyal de donner ces explications. (Applaudissemens.) Comme je l'ai déjà dit, ce sont là des faits incontestables. (Ecoutez! écoutez!) Je ne crois pas pouvoir mettre au grand jour les documents auxquels je fais allusion, parce qu'ils m'ont été transmis confidentiellement, mais si quelqu'un de vous, Messieurs, éprouve le moindre doute sur la véracité de ce que je viens d'avancer, je remettrai ces pièces avec plaisir entre les mains du Président ou du Premier Ministre de la Couronne, et on verra qu'ils contiennent beaucoup plus que je n'en ai dit. (Applaudissemens.) Je ne désire pas occuper la Chambre plus longtemps, mais je dois dire ici que parler de liberté dans un pays comme les Etats du Nord de l'Amérique est une absurdité! Presque tous les dénonciateurs qu'on peut trouver dans ce pays sont utilisés. (Ecoutez! écoutez!) Je crois qu'il y a des espions dans les ateliers de mon fils à Birkenhead et dans tous les grands établissemens du pays. Des espions se sont attachés aux pas d'un de mes amis à la suite de quelques circonstances se rattachant à ces navires. Si c'est là de la liberté, mieux vaut rester dans notre situation actuelle. (Applaudissemens et rires.) Pour terminer, je relèverai une remarque que l'on a faite hier soir et qui s'applique à moi ou à quelqu'un de mes amis. (Ecoutez!) J'aime mieux que mon nom passe à la postérité comme constructeur d'une douzaine d'*Alabama*s que comme celui d'un homme qui cherche de sang-froid à soulever les masses (Bruyants applaudissemens) et qui vante les institutions de son pays, des institutions sans valeur, des institutions qui font de la liberté une utopie. (Applaudissemens.)

N° 4.

COMBAT AVEC L'HATTERAS.

Extrait du journal d'un officier de l'ALABAMA.

Dimanche 11. — Belle brise modérée de l'Est. Lu le règlement. Midi : dix-huit milles de Galveston. Pendant que j'écris ces lignes, on discute sur les probabilités d'un combat avant demain matin. 2 h. 25 du soir : légère brise ; voile signalée par la vigie sur l'avant. Peu de temps après, on en vit trois, et enfin on compta cinq navires : deux furent signalés comme des steamers. Chacun se réjouissait de l'espérance d'un combat ; on ne doutait nullement que ce ne fussent des vaisseaux de guerre — des vaisseaux qui faisaient le blocus, selon toute probabilité. Les matelots de babord vinrent sur le pont et commencèrent d'eux-mêmes à préparer les canons pour l'action. Ceux qui étaient de quart à babord étaient occupés à préparer le propulseur pour l'abaisser ; d'autres attachaient un câble à une bouée et la jetaient par-dessus l'avant ; les mécaniciens allumaient les feux pour avoir de la vapeur, les officiers examinaient leurs armes et discutaient sur la taille de leur adversaire ou de leurs adversaires. A 2 h. 30 on resserra les voiles et on vira vers le Sud. A 4 h. du soir, on annonça qu'un steamer quittait la flotte et se dirigeait sur nous. Nous coiffâmes le grand hunier et nous abaissâmes le propulseur ; à 4 h. 50 tout est prêt pour l'action. Le navire chassé porte N.-N.-E., il est à dix milles de nous. Crépuscule à 5 h. 45 ; nous serrâmes toutes les voiles. A 6 h. 20, on battit aux postes ; nous manœuvrâmes la batterie de tribord et nous chargeâmes les canons avec de petits obus de second calibre : nous virâmes en attendant le steamer ; on avait découvert que c'était un navire à roues à deux mâts ; il paraissait jaugeur 1,200 tonnes, mais, à la distance où il était avant la nuit, nous ne pouvions porter aucun jugement exact sur sa grandeur, etc.

A 6 h. 30 le steamer étranger hêla et demanda : « Oh ! du navire ? » Nous répondîmes (pour nous assurer de sa nationalité) : « Vaisseau de Sa Majesté Britannique, le *Pétrel* ! Oh ! du navire ? » Nous répétâmes la question deux ou trois fois, jusqu'à ce qu'on nous répondit : « Steamer des Etats-Unis... » — On n'entendit pas le nom ; toutefois, steamer des Etats-Unis

nous suffisait. Comme il ne nous restait plus aucun doute sur sa nature, à 6 h. 30 nous criâmes que notre vaisseau était « le steamer des États Confédérés l'*Alabama*, » en accompagnant la dernière syllabe de notre nom d'un obus tiré sur l'ennemi. Le signal donné, les autres canons reprirent le refrain, et une terrible volée de toute notre bordée fut lâchée contre ses flancs. Tous les obus frappèrent sa coque; et on entendit distinctement chaque coup à bord de notre vaisseau. On reconnut ainsi qu'il était blindé.

L'ennemi répondit et l'action devint générale. On fit des deux côtés un feu des plus animés; nos hommes criblaient l'ennemi comme si l'action avait dépendu de chaque individu, et il en était ainsi; des pistolets et des fusils rayés lançaient continuellement de notre pont des messagers de mort; la distance, pendant le moment le plus chaud du combat, n'était pas de plus de quarante yards! C'était un spectacle sublime quoique terrible: les canons vomissaient, dans l'obscurité de la nuit, des jets de flammes animées; nos projectiles mortels battaient l'ennemi avec une force que nous pouvions apprécier. Lorsque les obus, et surtout les obus à percussion, frappaient ses flancs, son bord était illuminé et montrait des fentes de cinq ou six pieds de long. Un boulet venait de frapper notre souche de cheminée et avait blessé un homme à la joue, lorsque l'ennemi cessa son feu et tira un coup de canon sous le vent, puis un second, puis un troisième... On ordonna de « cesser le feu. » Il était 6 h. 52. Un effroyable hurra commença à retentir à notre bord, et ce ne fut que lorsque chacun eût crié tout son soul, qu'on put obtenir le silence. Enfin, nous hélâmes le navire, qui déclara se rendre; il était tout en feu, et en même temps il était sur le point de couler à fond. Alors il envoya un canot à bord et nous livra la chaloupe canonnière des États-Unis, le *Hatteras*, de neuf canons: Lieutenant Commandant Blake; 140 hommes d'équipage. On descendit immédiatement les canots qu'on envoya à son secours; tout à coup on cria qu'un autre steamer se dirigeait sur nous. Les embarcations furent rappelées et hissées; mais on reconnut que c'était une fausse alarme. On renouvela l'ordre; alors le maître d'équipage et les seconds sifflèrent: « Tout le monde aux canots pour sauver les hommes! » Les prisonniers furent bientôt transportés sur notre navire — les officiers furent confiés à la garde du gaillard d'arrière, et les hommes mis aux fers simples. Les canots furent hissés, les canons rentrés et fixés, et la grande vergue épissée. Tout le monde fut sifflé; le navire ennemi coula à fond et nous partîmes tranquillement sous vapeur à 8 h. 30. L'affaire avait été réglée en moins de deux heures. Le fait est que, si nous n'avions pas eu les pri-

sonniers à bord, nous aurions juré que rien d'extraordinaire ne s'était passé : les hommes de quart à babord dormaient tranquillement dans leurs hamacs. La conduite de nos matelots fut réellement digne d'éloge; pas de trouble, pas de bruit — tous étaient résolus et déterminés. Le sang-froid qu'ils conservèrent était admirable, et de vieux vétérans n'auraient pas été plus calmes. Notre premier maître d'équipage était en ce moment-là dans toute sa gloire. On l'entendait crier, entre les coups de canon qui faisaient un bruit assourdissant : —

« Ecouvillonnez! » — « Chargez à cartouche! » — « Feu! les obusiers du second rang! » — « Ecartez-vous! » — « Bien; en arrière! » — « Gare! » — « Lâchez la traverse! » — « Bon! » — « Voilà! » — « Feu! » — « Ils en tiennent! » — « Dieu vous damne! vous avez tué votre cochon! » — « Ça vous coupe le sifflet! » — Etc., etc. Le second maître d'équipage paraissait également prendre plaisir à l'action. En pointant son canon sur l'ennemi, on l'entendait s'écrier à chaque coup : — « Voilà de la part de *la lie de l'Angleterre!* » — « Voilà une pilule Anglaise à avaler. » Les journaux de New-York avaient dit une fois que nos hommes étaient *la lie de l'Angleterre!* Tous les canons tiraient avec une égale précision. Nous fûmes touchés sept fois; un seul homme fut blessé pendant l'action, mais il ne reçut qu'une légère blessure à la joue. Un boulet toucha au-dessous de la ligne de flottaison, pénétra jusqu'à la carcasse intérieure et ricocha; un second coup rasa la cheminée; un troisième perça le flanc à travers le pont d'évitage et alla se loger dans le flanc opposé; un autre dans la chambre aux lampes; plusieurs se logèrent dans les soutes à charbon. En ramassant un obus, et en l'examinant, nous nous aperçûmes qu'il était rempli de sable au lieu de poudre. Le feu de l'ennemi fut principalement dirigé sur notre arrière, et ses boulets passaient assez fréquemment au-dessus de notre banc de quart, sur lequel se tenait notre capitaine; tandis que les projectiles sifflaient au-dessus de sa tête, il disait avec son sang-froid ordinaire : — « Visez bas! » — « Ne mettez pas toute la nuit à couler cet individu! » Pour nous, nous ne savions pas si ce navire était cuirassé ou non.

Lorsque le Commandant Blake rendit son sabre, il dit que « c'était avec un profond regret qu'il le faisait. » Le Capitaine Semmes fit claquer ses lèvres et l'invita à descendre dans sa cabine. Lorsque le Capitaine Blake eut décliné son rang au Capitaine Semmes, celui-ci lui abandonna son salon de réception pour son usage spécial. Les autres officiers furent casés d'après leurs rangs dans le carré des officiers et dans la timonerie, après s'être engagés sur parole, et l'équipage fut placé sur le pont d'évitage; nos hommes se gênèrent volontiers afin

que les prisonniers pussent être logés commodément. Il nous fut impossible de savoir les pertes exactes de l'ennemi; il avait une différence de dix-sept hommes dans le nombre des tués, et l'*Hatteras* avait à bord des hommes qu'il allait transporter sur un autre navire. La perte qu'il avoua était de deux morts et sept blessés. Seulement, tout juste avant l'action, il avait descendu un canot pour nous aborder; comme nous le présentions, et comme nous l'apprimes plus tard, ce canot rama vers la flotte et atteignit Galveston. En causant avec le Premier Lieutenant de l'*Hatteras*, j'appris qu'aussitôt que nous donnâmes notre nom et que nous envoyâmes nos premières bordées, toute la division d'arrière avait quitté ses canons, comme si elle avait été paralysée; et elle fut un moment avant de se remettre. La conduite de l'un de ses officiers fut lâche et honteuse au dernier point. Quelques-uns de nos obus traversèrent complètement le navire avant de faire explosion; d'autres éclatèrent dans l'intérieur, et allumèrent le feu en trois endroits différents, un boulet perça ses machines, et les mit complètement hors d'usage; une autre fit explosion dans la chambre à vapeur, et l'eau bouillante brûla tous ceux qui étaient là. Ainsi fut livré, à vingt-huit milles de Galveston, un combat de peu d'importance, il est vrai; mais enfin, c'était le premier engagé à bout de vergues entre deux vaisseaux en mer. L'*Hatteras* était inférieur à son ennemi par le poids des pièces seulement — ses canons étaient au nombre de neuf, savoir : quatre de 32, deux rayés de 30, qui portaient un boulet de 60 livres (conique), un rayé de 20, et deux petits canons de 12. Par suite des déclarations contradictoires des officiers, il nous fut impossible d'arriver à une estimation exacte de son équipage. Le nombre de nos prisonniers était de dix-sept officiers et de cent un matelots. Nous avons appris plus tard que l'*Hatteras* était un des sept vaisseaux envoyés pour reprendre Galveston, alors au pouvoir de nos troupes, et nous n'en savions rien. Nous avons découvert aussi que le vaisseau pavillon le *Brooklyn*, de vingt-deux canons, et l'*Onéida*, de neuf canons, se mirent à notre recherche. D'après leur récit sur la direction qu'ils prirent, ils ne peuvent manquer de nous avoir vus.

N° 5.

L'ALABAMA A LA BAIE DE LA TABLE.

(Extrait de l'ARGUS DU CAP.)

6 Août 1863.

Hier, vers midi, un steamer fut aperçu de la station des signaux de la colline du Lion. Le Gouverneur avait reçu, la veille, une lettre du Capitaine Semmes, datée de la Baie de Saldanha, et informant Son Excellence que le brave Capitaine avait mis son navire dans la Baie de Saldanha pour y faire des réparations. Cette lettre avait été rendue publique dans la matinée et n'avait pas causé peu d'émotion. La ville du Cap, cette ville si triste et si ennuyée pendant des mois, où l'on ne parlait que de banqueroutes — banqueroutes frauduleuses et banqueroutes inévitables — était alors toute en émoi, pleine de vie et d'animation. Les marches de la Bourse du Commerce étaient encombrées de marchands; des groupes d'habitants se rassemblaient aux coins des rues; les affaires étaient presque, pour ne pas dire tout à fait, suspendues. Tout ce qu'on put apprendre, en outre des renseignements contenus dans la lettre du Capitaine Semmes au Gouverneur, dont une copie avait été aussitôt envoyée au Consul des Etats-Unis, c'est que le schooner l'*Atlas* venait d'arriver de l'île Malagas, où il était aller porter de l'eau et des légumes aux hommes qui y ramassaient le guano. Le Capitaine Boyce, le patron de l'*Atlas*, annonça qu'il avait réellement vu lui-même le steamer l'*Alabama*; qu'une embarcation du steamer avait abordé son navire et qu'il était allé lui-même à son bord. Son récit sur le Capitaine Semmes confirme ce qu'on a dit de cet officier. Il a trouvé que le Capitaine était des plus polis et des plus convenables. Le Commandant de l'*Alabama* avait demandé au Capitaine Boyce de débarquer pour lui trente prisonniers dans la Baie de la Table, mais celui-ci n'avait pu satisfaire à sa demande. Le Capitaine Semmes lui dit aussi que le *Florida* était à peu de distance du Cap, et que l'*Alabama*, lorsqu'il serait réparé, peint et nettoyé, rendrait une visite à la Baie de la Table. Il comptait y arriver, disait-il, presque aussitôt que l'*Atlas*.

Quelques instants après l'arrivée de l'*Atlas*, un bateau amena de la Baie de Saldanha quelques-uns des prisonniers et un des hommes de l'équipage de l'*Alabama*, qui disait avoir quitté le navire. Tous les prisonniers se rendirent chez le Consul des Etats-Unis, mais ils ne purent ajouter beaucoup aux renseignements que nous avions déjà reçus. La nouvelle que l'*Alabama* viendrait dans la Baie de la Table et qu'il arriverait probablement vers quatre heures du soir, augmenta encore l'émotion. Vers midi, l'individu qui signale les navires du haut de la colline donna connaissance d'un steamer qui venait du N.-E. Etait-ce l'*Alabama* ou l'*Hydaspe*, allant des Indes, ou le *Lady Jocelyn*

venant d'Angleterre? Ces trois steamers étaient attendus d'un moment à l'autre. Une heure plus tard, on signala « AU N.-O. LE STEAMER CONFÉDÉRÉ L'ALABAMA ET UNE BARQUE FÉDÉRALE AU S.-E. » Ce fameux croiseur allait probablement faire une prise près de l'entrée de la Baie de la Table. Les habitants sortirent en toute hâte pour voir le steamer. Une multitude de curieux coururent en haut de la colline du Lion et sur le chemin de Kloof. Toutes les voitures furent préparées, et on ne marchandait pas leurs prix ; on les prenait sans s'inquiéter, du reste ; on se contentait de leur dire : « Au galop ! » La barque s'avavançait au S.-E., comme le guetteur l'avait annoncé, et le steamer arrivait au N.-O., ce qui nous fit croire que le chemin de Kloof était le meilleur point de vue. C'est vers cet endroit que nous ordonnâmes à notre cocher de courir ventre à terre. Il parcourut le premier mille assez rapidement ; mais la colline de Kloof, pendant les deux milles et demi suivants, est une véritable montée. Le cheval se fatiguait, aussi nous continuâmes la route à pied en allant aussi vite que possible ; et nous abandonnâmes la voiture, qui nous suivit tranquillement. Lorsque nous eûmes atteint le sommet de la colline, nous ne pûmes que voir un steamer à l'horizon, à une distance de dix-huit à vingt milles. Ce ne pouvait être l'*Alabama*, à moins qu'il n'eût repris la pleine mer. Il n'y avait pas de barque. Aussitôt que notre voiture eut atteint la crête de l'île, nous descendîmes la colline d'un train à nous rompre le cou, nous passâmes la Maison Ronde, et enfin nous arrivâmes près de Brighton ; quand nous eûmes tourné le coin, nous aperçûmes l'*Alabama* à cinquante yards du malheureux Yankee. Comme celui-ci venait en tournant du S.-E., il se trouvait à cinq milles de la baie environ ; le steamer descendit à sa rencontre. Le Yankee était évidemment pris par surprise. L'*Alabama* tira un coup de canon et l'amena. Lorsque nous aperçûmes pour la première fois l'*Alabama*, il eût été difficile de dire ce qu'il faisait ; la barque avait viré de bord, et l'*Alabama* se tenait immobile à distance. Le temps était très-calme et très-clair ; la mer était aussi unie, aussi transparente qu'une feuille de verre. La barque s'éloignait lentement du steamer avec quelques points de voile ; l'*Alabama* avait lâché sa vapeur, on aurait dit qu'il laissait partir la barque. Qu'est-ce que cela pouvait signifier ? Personne n'y comprenait rien. C'était pourtant l'*Alabama* ! « Le pavillon Confédéré, » disait-on, « flotte à son sommet ; et ce doit être là une barque du Nord, car voici les Etoiles et les Rayures qui montent à son grand mât. » Que pouvait signifier l'immobilité du croiseur, qui restait là « aussi paresseusement qu'un vaisseau peint sur une toile représentant l'Océan. » Ce que cela signifiait, on le vit bientôt ! Comme un chat qui surveille la souris choisie pour victime et qui joue avec elle, le Capitaine Semmes permit à sa prise de se retirer à quelques yards, et alors il fit dé nouveau vapeur pour courir sur elle. Il tourna d'abord autour du Yankee de la poupe à la proue, et de la proue à la poupe. On aurait fait cent milles pour voir la façon dont cette belle et insolente embarcation était manœuvrée. Elle tournait autour de la barque comme une toupie, en décrivant un véritable cercle et en laissant entre les deux bâtiments un espace de vingt yards au plus. Du haut de la colline, on aurait dit qu'il n'y avait pas d'eau entre les deux navires. Cette manœuvre terminée, il envoya un bateau avec un équipage de prise à son bord pour en prendre possession nom des Etats Confédérés ; puis il renvoya la barque

en pleine mer et gouverna vers le port. Nous nous dirigeâmes vers le chemin de Kloof pour aller voir le Capitaine Semmes à bord. En arrivant là, nous trouvâmes les hauteurs qui dominent la Baie de la Table couvertes de monde; le chemin de la Pointe Verte était bordé de voitures. Les fenêtres des villas, bâties au pied de la colline, étaient ouvertes jusqu'à la dernière, et des dames y agitaient leurs mouchoirs pour se joindre à l'enthousiasme général. Au-dessus des carrières, le long du cimetière Malais, de la colline de Gallow et de la Baie, on voyait des masses de personnes — un océan de têtes, aussi loin que l'œil pouvait regarder. Le long de Strand Street et d'Adderley Street, les toits de toutes les maisons qui dominent la Baie de la Table avaient été transformés en terrasses, où se rangeaient ceux qui ne pouvaient pas avoir de bateaux pour aller vers la Baie. Les jetées du Centre, du Nord, et du Sud, le port au charbon, tout était encombré! A la jetée centrale il était presque impossible de se frayer un chemin pour avoir un bateau. Néanmoins, notre tour arriva; nous trouvâmes un canot et nous partîmes au milieu d'une foule de dingies, de bateaux à charbon, de guigues, de bateaux pêcheurs; toutes ces embarcations portaient autant de monde qu'elles en pouvaient contenir. Presque toute la ville était sur la Baie; les clubs de rameurs en uniforme conduisaient les membres favorisés de leurs clubs respectifs. Ces équipages maniaient leurs rames deux fois plus rapidement que les autres: « Leur façon de ramer, dit notre « marinier, » est un avis, et il ne faut pas s'y tromper. » Avant d'arriver à bord, nous passâmes près du Capitaine Wilson, qui montait le bateau du port, et qui nous dit que la prise faite était la *Sea Bride*: « Il ne serait pas difficile, ajouta-t-il, d'apprendre du Capitaine Semmes lui-même toute l'histoire de la prise. » Nous passâmes devant la barque Fédérale l'*Urania*, qui était à l'ancre; cette petite embarcation, pour narguer le corsaire, avait eu le courage de déployer tous ses pavillons. Les Etoiles et les Rayures flottaient en défilé au sommet de son mât d'artimon, et son nom à la pointe de son grand mât. En arrivant à bord de l'*Alabama*, nous trouvâmes une douzaine de bateaux qui étaient arrivés avant nous, et nous n'étions pas à bord depuis cinq minutes, que le croiseur était entouré de presque tous les bateaux de la Baie de la Table; chaque canot qui arrivait poussait trois hourras chaleureux en l'honneur du Capitaine Semmes et de son équipage. Ces démonstrations de la part d'un peuple neutre ne sont peut-être pas convenables; mais ici nous ne discutons pas, nous rapportons ce qui s'est passé. On a applaudi, et on a applaudi avec frénésie encore! Était-ce en considération de tel ou tel parti? Non! nous croyons plutôt qu'on témoignait ce que l'on éprouvait pour l'adresse, le courage, l'audace de l'*Alabama*, de son Capitaine et de son équipage, qui sont maintenant un sujet d'admiration pour le monde entier.

Les visiteurs furent reçus par les officiers du navire de la façon la plus polie et sans aucune distinction. Ces Messieurs causaient librement et sans réserve de leurs exploits. On ne trouvait aucune forfanterie dans leur manière de répondre aux questions qu'on leur faisait. Ils forment le plus bel état-major que nous ayons jamais vu: la plupart sont des jeunes gens. Le navire a été si souvent décrit que tout le monde sait ce qu'il est aussi bien que nous qui l'avons vu. Nous aurions reconnu l'*Alabama* si nous étions arrivés à son bord au milieu de l'Océan, sans que personne fût là pour nous présenter l'un

à l'autre. Les canons seuls valent la peine qu'on se dérange; tout ce que l'on voit à son bord parle hautement en faveur de l'expérience et de la discipline du Commandant et de ses Officiers. Il est monté par un fort équipage composé de beaux gaillards à l'air souple, — vrai type des matelots des vaisseaux de guerre Anglais.

Le Second Officier nous dit que c'était la *Sea Bride* qu'ils avaient capturée, et il nous montra son ex-Capitaine, qui se tenait à l'arrière, où il causait avec des personnes qui s'étaient rassemblées autour de lui. « C'est notre cinquante-sixième prise, » nous dit-il; « nous l'avons envoyée au large avec dix de nos hommes comme équipage, et nous avons laissé quelques-uns de ses matelots à son bord. » Nous lui demandâmes comment il trouvait la Baie de Saldanha, et il nous répondit: « C'est un lieu charmant. Pourquoi n'y avez-vous pas établi la ville du Cap. » — « Parce que nous ne faisons jamais rien convenablement au Cap. » — « Ah! Monsieur, c'est une grande faute de laisser une si belle baie sans y établir les commodités d'un port. Elle vaut beaucoup mieux que la Baie de la Table. Nous nous y sommes bien amusés et nous y avons fait quelques bonnes parties de chasse. L'un de nous tira une autruche, une belle bête, mais elle s'échappa. Malheureusement nous y avons perdu un de nos officiers — un officier que nous respectons tous — un officier comme on n'en a jamais vu sur le pont de ce navire. Il était allé dans un bateau vers la baie pour tuer des poules sauvages; il prit son fusil par le canon et le tira vers lui; la détente partit, et la décharge lui traversa les poumons. On l'entendit crier: « Mon Dieu! » et il tomba aussitôt à la renverse; ce n'était plus qu'un cadavre. Si ce n'était cette circonstance, nous nous rappellerions toujours la Baie de Saldanha avec plaisir. Le canon était à un pouce de sa poitrine quand le coup partit. »

Après avoir entendu ce triste récit, nous traversâmes le pont pour causer un peu avec le prisonnier si récemment capturé. C'était un véritable stoïcien; il parlait de la perte de son vaisseau comme un philosophe. Il était appuyé contre une balustrade et se tenait droit devant la cabine. « Ce qui ne peut être empêché doit être supporté, » nous dit-il. Comme nous remarquions qu'une heure de plus l'aurait sauvé, il nous dit: « Oui, cela m'aurait sauvé; je n'avais pas la moindre crainte d'être capturé à cette extrémité du monde. Je n'aurais jamais supposé qu'il fût dans ces parages. Je nettoiais ma cabine lorsque mon second descendit pour m'apprendre qu'il y avait un steamer en vue. « C'est parfait, » lui dis-je, « c'est le steamer de la malle Anglaise; j'arriverai juste à temps pour envoyer mes lettres. » Il remonta et il revint quelques instants après en disant: « Il s'apprête à nous héler. » « Nous héler! » dis-je, « que diable a-t-il besoin de nous héler? » Et je montai sur le pont. Je regardai *cela* (il montrait le pavillon Confédéré), et je vis bientôt entre les mains de qui nous étions tombés. « Adieu, second, » lui dis-je, « nous ne serons pas longtemps ici. » C'est la seconde fois, Monsieur, que je suis pris dans un voyage au Cap. Je quittai New-York avec le *M. J. Calcon*, et je fus pris par le *Florida* à 33° O. et entre 28° et 29° N. Je retournai au pays et je quittai de nouveau New-York le 28 Mai, en ligne directe pour le Cap. » Ce gentleman se nomme M. H. Spaling.

La personne avec laquelle nous eûmes ensuite l'occasion de causer était le Premier Lieutenant. Ce gentleman, qui, soit dit en passant, a six pieds quatre pouces hors de ses souliers, nous fit faire le tour de

son navire avec un juste orgueil. Il nous montra les qualités particulières de ses magnifiques canons. L'un est de Blakeley ; c'est une arme terrible qui lance des obus coniques de 400 livres, et il nous dit : « Lorsque nous combattîmes l'*Hatteras*, ces obus coniques touchaient l'un après l'autre d'une jolie façon, et ils éclataient en éclairant tout son bord. » Nous avons remarqué que plusieurs matelots de l'équipage capturé étaient aux fers.

Nous fûmes ensuite introduits auprès du Capitaine Semmes, qui, jusqu'à ce moment, avait été occupé dans sa cabine avec M. W. J. Anderson, de la maison Anderson, Saxon et Co, au sujet de vivres que ces Messieurs doivent fournir au croiseur. Nous reçûmes un accueil très-cordial de ce brave gentleman, qui fit la remarque qu'à Bahía, comme partout, d'ailleurs, il avait été fort bien accueilli, ainsi que ses officiers, par les Anglais qui y résident. Nous avions toujours pensé que le Capitaine Semmes, du *Powhattan*, beau steamer des États-Unis, auquel nous avons été présentés quelques années auparavant par l'ancien Consul Américain, M. D. M. Huckins, était le Capitaine du *Sumter* et de l'*Alabama* ; mais nous reconnûmes que nous étions dans l'erreur ; et, comme nous en faisons la remarque au Capitaine, il nous dit : « Le Capitaine Semmes, du *Powhattan*, est de la même famille que moi — il est, en effet, mon cousin ; mais il était né dans le Nord ; ses intérêts sont de ce côté, et il est resté au service Fédéral. » Il nous pria de nous asseoir, et il nous dit qu'il serait heureux de nous donner tous les renseignements possibles ; qu'il n'avait pas de secrets ; que nous pouvions prendre des notes si nous le désirions. Il nous apprit qu'il avait capturé quinze vaisseaux depuis qu'il avait quitté Bahía. Nous lui dîmes que le Capitaine Bartlett, du navire *Fortuna*, avait déclaré que, le 2 Juillet, il avait rencontré un navire en feu. Nos lecteurs se rappellent les détails qui furent donnés à ce sujet immédiatement après l'arrivée de la *Fortuna*. Nous nous exprimions ainsi : « Le 2 Juillet, le Capitaine Bartlett aperçut de la fumée à l'horizon, et il crut d'abord que c'était la fumée d'un steamer. Plus tard, cependant, il remarqua une grande lueur qui se réfléchissait au ciel, et il pensa de suite que c'était un navire en feu. Alors il résolut de « faire une promenade au vaisseau », et il se dirigea vers l'endroit d'où provenait la lumière. Il était environ six heures : à deux heures du matin, le 3 Juillet, par le 25° 59' de latitude S. et 38° 20' de longitude O., la *Fortuna* arrivait à quarante yards d'un grand navire de 800 à 1,000 tonnes, qui était enveloppé de flammes depuis la proue jusqu'à la poupe. Il ne restait plus que sa coque ; tous ses agrès, mâts et ponts, avaient déjà été consumés. Comme la *Fortuna* se dirigeait vers les débris enflammés, elle fut rejointe par un autre vaisseau — l'*Oaks* — en destination de Calcutta, et les deux vaisseaux se parlèrent. Tout ce que le Capitaine Bartlett put apprendre du Capitaine de l'*Oaks*, c'est que, dans la soirée, vers six heures et demie, un vaisseau de guerre Anglais était passé devant lui en tirant deux coups de canon, d'où il conclut que l'équipage du vaisseau incendié avait été sauvé par ce vaisseau de guerre. » Le Capitaine Semmes dit que le Capitaine Bartlett avait tout à fait raison en supposant que c'était lui-même qui avait mis le feu au navire. C'était l'*Anna F. Schmidt*, allant de New-York à San-Francisco, avec une cargaison générale à bord ; mais en supposant que le vaisseau de guerre était venu au secours de l'équipage, il s'était complètement trompé. « Nous y mîmes le feu dans la

nuit, » dit le Capitaine Semmes, « et quelques instants après nous entendîmes deux coups de canon. Nous pensâmes que c'était un autre Yankee. Nous chauffâmes et nous tirâmes un coup de canon pour lui ordonner de mettre en panne. En abordant, nous trouvâmes que c'était la frégate de Sa Majesté *Dido*; nous ne l'avons pas capturée, Monsieur, » ajouta le Capitaine en riant; « nous n'avons jamais essayé de prendre une frégate de Sa Majesté. »

Nous lui répondîmes que nous mentionnerions ce fait, et nous le faisons en rapportant ses propres paroles. « Les matelots de la *Dido*, » continua le Capitaine, « nous demandèrent si nous avions mis le feu au vaisseau qui brûlait, je répondis : Oui ; et j'ajoutai que l'équipage était sain et sauf à notre bord. « Très-bien ! » cria-t-on, et nous nous séparâmes. C'était un vaisseau d'environ 1,000 tonnes. » Nous demandâmes au Capitaine Semmes s'il pouvait nous donner les noms des vaisseaux qu'il avait pris. Il répondit qu'il pouvait le faire ; — « car, » ajouta-t-il, « vous autres Anglais, vous n'êtes pas assez bons voisins pour me laisser amener mes prises dans vos ports afin de les faire juger, de sorte que je suis obligé d'installer moi-même une cour à mon bord, de juger chaque cas, et de condamner les vaisseaux que je prends. Quelques puissances Européennes se plaignent, je le sais, de ce que je brûle les navires ; mais puisqu'elles veulent garder la neutralité au point de me fermer leurs ports, que dois-je faire des vaisseaux que je prends ? Je suis bien forcé de les brûler ? » Il alla ensuite chercher son livre de notes et il nous dicta lui-même ce qui suit : « Voici les noms des navires que nous avons pris : — L'*Ocmulgee*, de 400 tonnes, 32 hommes à bord, brûlé. L'*Alert*, baleinier de 700 tonnes, brûlé. Le schooner baleinier le *Weather Gauge*, brûlé. Le brick baleinier *Altamaha*, brûlé. Le vaisseau baleinier *Benjamin Tucker*, brûlé. Le schooner baleinier, *Courser*, brûlé. La barque baleinière *Virginia*, brûlée. Le vaisseau le *Brilliant*, avec 1,000 tonnes de grains à bord, brûlé. L'*Emily Farnum*, pris et relâché comme bâtiment parlementaire ; nous avons un trop grand nombre de prisonniers, nous en mimes plusieurs à son bord et nous les renvoyâmes. Le *Wave Crest*, avec un chargement général à bord pour l'Europe, brûlé. Le brick *Dunkirk*, avec un chargement général à bord, brûlé. Le vaisseau *Tonawanda*, avec un chargement de prix à bord, relâché sur une rançon de 1,000 dollars. Le vaisseau *Manchester*, avec une cargaison de grains, brûlé. La barque le *Lamplighter*, avec un chargement assorti pour l'Europe, brûlée. La barque *Lafayette*, avec un chargement assorti, brûlée. Le schooner *Crenshaw*, avec un chargement assorti pour les Indes Orientales, brûlé. La barque *Lauretta*, avec un chargement assorti à bord pour l'Europe, brûlée. Le brick *Baron de Custine*, relâché sous caution. Le vaisseau baleinier *Levi Starbuck*, brûlé. Le *T. B. Wales*, de Calcutta à Boston, avec un chargement de prix à bord, brûlé. Le schooner l'*Union*, sur lequel nous trouvâmes quelques propriétés Anglaises, relâché sous caution. La barque *Martha*, de Calcutta aux Indes Orientales, avec un chargement assorti, brûlée. Le steamer de la malle l'*Ariel*, faisant le service entre New-York et Aspinwall. Malheureusement il s'en allait ! Si c'eût été à son retour, nous aurions trouvé à bord une grande quantité d'or ; — relâché sous caution. La chaloupe canonnière des Etats-Unis le *Hatteras*, qui sortit pour nous combattre ; elle avait le même nombre de canons et de matelots. Nos pièces étaient un peu plus fortes que

les siennes; mais nous égalisâmes les chances en la laissant arriver à trois cents yards. Nous la coulâmes en treize minutes, montre en main. La barque *Golden Rule*, avec un chargement assorti, brûlée. Elle appartenait à la même compagnie que l'*Ariel*. Le brick *Chastelaine*, brûlé. Le schooner *Palmetto*, brûlé. La barque *Olive Jane*, brûlée. Le *Golden Eagle* chargé de guano, brûlé. Le *Washington* venant du Pacifique avec du guano, relâché sous caution. Le *Bethia Thayer* des Indes Orientales, avec un chargement de prix à bord, relâché sous caution. Le *John A. Parker*, avec de la farine et des vieilleries, de Boston à Buenos-Ayres, brûlé. Le *Punjaub*, des Indes Orientales, sur lequel nous trouvâmes un chargement Anglais, relâché sous caution. Le vaisseau *Morning Star*, relâché sous caution. Le schooner baleinier *Kingfisher*, brûlé. Le vaisseau *Nora*, de Liverpool aux Indes Orientales, avec du sel à bord, brûlé. La barque *Lafayette*, brûlée. Le brick baleinier *Kato Cory*, brûlé. La barque baleinière *Nye*, brûlée. Le *Charles Hall*, venant de Liverpool, avec du charbon, brûlé. Le vaisseau *Louisa Hatch*, de Cardiff aux Indes Orientales, brûlé. Le vaisseau *Dorcas Prince*, avec un chargement général, brûlé. Le navire *Sea Lark*, avec un chargement général, venant des Indes Orientales, brûlé. La barque *Union Jack*, de Boston à Shanghai, brûlée. Nous primes à son bord un consul Yankee; il se rendait à Foochin. Nous le débarquâmes au Brésil. Le vaisseau *Gildersliene*, de New-York aux Indes Orientales, brûlé. La barque *Justina*, relâchée sous obligation pour ramener des prisonniers dans leur pays. Le vaisseau *Jabez Snow*, de New-York aux Indes Orientales, brûlé. La barque *l'Amazonian*, de Boston à Buenos-Ayres, brûlée. Le vaisseau *le Talisman*, de New-York aux Indes Orientales, brûlé. La barque *Conrad*, grée comme un croiseur Fédéral, bâtiment-transport d'un vaisseau de guerre, pris et coulé. Viennent ensuite la barque *Anna F. Schmidt*, déjà nommée, et la *Sea Bride* que nous avons vu prendre aujourd'hui. La valeur de ces prises est estimée à 4,200,000 dollars. »

Le consul Américain, M. Graham, a fait tenir à Son Excellence le Gouverneur une protestation contre la prise de la *Sea Bride*, protestation motivée sur ce fait que le navire était dans les eaux Britanniques au moment où il fut arrêté par l'*Alabama*. Son Excellence répondit à M. Graham que la décision de ce cas reposait uniquement sur les témoignages, mais qu'il verrait s'il n'y avait pas eu violation de la neutralité. Le capitaine de la *Sea Bride* dit qu'il est prêt à prouver qu'il était à deux milles et demi en dedans de l'île Robben.

N° 6.

CORRESPONDANCE CONCERNANT LE TUSCALOOSA.

Le Contre-Amiral Sir B. Walker au Secrétaire de l'Amirauté.

19 Août 1863.

I. Je vous prie de porter à la connaissance de Leurs Seigneuries les Commissaires de l'Amirauté les détails suivants, qui ont trait aux actes des vaisseaux de guerre des Etats Confédérés *le Georgia*, *l'Alabama* et son transport *le Tuscaloosa*, qui sont tout récemment arrivés au Cap de Bonne-Espérance.

II. Le 28 Juillet dernier un schooner Anglais arriva dans la Baie de la Table et annonça que la veille il avait été abordé par le steamer Confédéré *l'Alabama*, à quinze milles Nord-Ouest de la Pointe Verte. Les deux navires se quittèrent après avoir échangé quelques questions, et *l'Alabama* gouverna vers le Sud-Est.

III. En recevant cette nouvelle j'ordonne au Capitaine Forsyth, du *Valorous*, de se tenir prêt pour se rendre à tous les ports de cette Colonie où *l'Alabama* jetterait l'ancre afin de protéger les lois de la neutralité.

IV. D'après une lettre adressée au Gouverneur de notre Colonie par le Capitaine Semmes, lettre qui me fut télégraphiée le 4 courant, il résulte que *l'Alabama* s'était dirigé vers la Baie de Saldanha pour quelques jours et y avait jeté l'ancre le 29 Juillet.

V. Le 5 courant, j'appris, par un télégramme privé, que *l'Alabama* était à quelque distance de la Baie de la Table, et j'ordonnai au *Valorous* de se diriger immédiatement vers l'ancre; quelques instants après, un télégramme du Gouverneur m'annonça « que *l'Alabama* avait pris un navire (Américain) qui était en vue, et qui gouvernait vers la Baie de la Table. » Le *Valorous* atteignit, dix heures quinze minutes du soir, la baie où *l'Alabama* avait jeté l'ancre à trois heures, dans l'après-midi du même jour.

VI. Le Capitaine Forsyth m'informa que le transport avait reçu l'ordre du Capitaine Semmes d'aller à la Baie de Simon pour faire des provisions; mais j'appris que ce bâtiment avait été pris au large sur les côtes du Brésil, et qu'il n'avait pas été jugé par une Cour de Prises; je doutai si on devait le considérer comme un transport, car je pensais qu'il y avait là quelque ruse destinée à cacher le véritable caractère du navire. C'est pourquoi j'écrivis au Gouverneur de demander l'avis de l'Attorney général de la Colonie sur ce sujet: je joins ici cette correspondance.

VII. Le 8 Août le transport (une barque voilière) arriva dans la Baie de Simon. Comme l'officier qui l'avait abordé me rapporta que sa première cargaison (de la laine) était encore à bord, je compris qu'il y avait des motifs pour douter de sa véritable nature et j'appelai de nouveau l'attention du Gouverneur sur cette affaire. Je joins ici ma

lettre et sa réponse, et je vous prierai de soumettre à Leurs Seigneuries que cette faculté accordée à un Capitaine d'un vaisseau de guerre de faire de chaque prise « un transport » me paraît de nature à tromper et à éluder les lois d'une stricte neutralité; c'est un moyen d'amener les prises dans des ports neutres pour disposer de leurs chargements et pour faire des arrangements secrets qui pourraient ensuite être facilement effectués dans des endroits isolés.

VIII. L'*Alabama*, après être resté trois jours dans la Baie de la Table, se dirigea vers cet ancrage pour être calfaté et repeint. Il y arriva le 9 et en partit le 15. Le Capitaine Semmes était très-réservé et il disait qu'il était très-désireux de ne pas violer la neutralité des eaux.

IX. D'après la copie ci-incluse d'une lettre du Capitaine Forsythe au Gouverneur, il paraît que le navire *le Sea Bride*, capturé par l'*Alabama* en vue de la Baie de la Table, était en dehors de la juridiction du territoire neutre.

X. En approchant, le Capitaine Semmes donna la chasse à un autre navire Américain, le *Martha Wentzel*, qui se dirigeait vers la Baie de la Table. Lorsque je lui fis voir qu'il l'avait capturé dans des eaux neutres, il m'assura que c'était réellement sans le vouloir; comme il était à quelque distance de la côte il n'avait pas remarqué qu'il était dans l'intérieur d'une ligne imaginaire tirée du Cap de Bonne-Espérance au Cap Hanglip; mais en découvrant cette circonstance il ne retint pas le navire. Je considérai cette explication comme suffisante.

XI. Le transport *le Tuscaloosa*, qui avait été retenu par un fort vent du Sud-Est, se mit en route le 14 pour aller en mer; mais un brouillard épais lui fit jeter de nouveau l'ancre à une petite distance du phare de Roman Rock.

XII. L'*Alabama* ne prit à bord aucun charbon ni ici ni à la Baie de la Table; le 15, après avoir été calfaté, il reprit la mer avec le *Tuscaloosa*. Leur destination est inconnue.

XIII. Le 16, le steamer des Etats Confédérés *le Georgia*, commandant Maury, a jeté l'ancre dans cette baie. Il a demandé du charbon, des vivres et des réparations. Ce navire n'a pas rencontré l'*Alabama*.

XIV. On annonce que le *Florida*, autre steamer des Etats Confédérés, est au large de cette côte; il croise probablement pour arrêter le vaisseaux Américains qui reviennent de la Chine, car c'est dans ce but que ces vaisseaux viennent ici.

XV. J'ai appris, depuis le départ de l'*Alabama* et de son soi-disant transport, que quelques habitants avaient offert d'acheter le chargement de laine; mais comme leurs offres n'étaient pas satisfaisantes, elles ne furent pas acceptées. On dit que l'intention du Capitaine Semmes est de détruire le *Tuscaloosa* en mer.

L'*Alabama* est un steamer de 900 tonnes; il porte 150 hommes et 8 canons. Le *Georgia* est un steamer cuirassé d'environ 700 tonnes; il porte 5 canons et 110 hommes. Le *Tuscaloosa* est une barque à voiles de 300 tonneaux; il porte 2 petits canons et 10 hommes.

Le Capitaine Semmes, de la Marine des Etats Confédérés au Gouverneur Sir P. Wodchouse.

1^{er} Août 1863.

Le schooner caboteur *l'Atlas* m'offre l'occasion de communiquer avec le Cap, et j'en profite promptement.

J'ai l'honneur d'informer Votre Excellence que j'arriverai dans cette baie Mercredi matin pour faire quelques réparations nécessaires. Aussitôt que ces réparations seront faites, je reprendrai la mer. En attendant, Votre Excellence peut rester assurée que je ferai la plus stricte attention à la neutralité de votre Gouvernement.

Le Contre-Amiral Sir B. Walker au Gouverneur Sir P. Wodehouse.

7 Août 1863.

Le Capitaine Forsyth m'a informé que l'*Alabama* avait au dehors un transport capturé par le Capitaine Semmes sur la côte d'Amérique et commandé par un des lieutenants de l'*Alabama*. Ce bâtiment a reçu l'ordre d'aller à la Baie de Simon pour faire des vivres; puis-je demander que Votre Excellence soit assez bonne pour prendre l'opinion des juriconsultes à ce sujet. Ce vaisseau doit-il être considéré comme une prise, puisqu'il n'a jamais été jugé par une Cour de Prises? Les instructions, dont je joins ici copie défendent strictement que des prises faites par l'une ou par l'autre des parties belligérantes de l'Amérique soient admises dans nos ports.

Le Gouverneur Sir P. Wodehouse au Contre-Amiral Sir B. Walker.

8 Août 1863.

J'ai l'honneur d'accuser réception de la lettre de Votre Excellence en date d'hier. Je joins ici la copie d'une consultation donnée par l'Attorney général au sujet du navire dont vous parlez. Il doit être considéré comme transport, et non comme prise.

J'aurai soin de soumettre cette question au Gouvernement de Sa Majesté par la prochaine malle; mais, en attendant, je crois que Votre Excellence peut agir dans le sens de l'opinion de l'Attorney général à l'égard de tous navires qui entreront dans ces ports avec le caractère de prises converties en vaisseaux de guerre par les officiers de la Marine des Etats Confédérés.

Extrait des « Principes de Wheaton, sur le droit International. »

Ce qui constitue un navire de guerre a été déterminé par les Cours de Prises d'Angleterre, et par l'Acte du Parlement qui peut servir à l'interprétation de notre propre loi. Les dispositions sont les mêmes des deux côtés. Ainsi, il a été établi que lorsqu'un vaisseau était premièrement armé pour le commerce des esclaves et qu'on ajoutait des matelots à son bord, après capture, ni la commission de guerre ni l'armement additionnel n'en faisaient un vaisseau de guerre. Mais une commission de guerre est effective s'il y a des canons à bord; si ce navire, après la prise, est équipé en corsaire, il ne jouit plus de ses droits, quand même il naviguerait après reprise comme simple vaisseau marchand; car, lorsque le premier caractère d'un navire capturé a été effacé par sa conversion en bâtiment de guerre, la législation ne regarde pas plus loin; elle considère le titre du premier propriétaire comme nul. Lorsqu'il semble que le navire a été engagé dans le service militaire de l'ennemi, sous la direction de son Ministre de la Ma-

riue, c'est une preuve suffisante que c'est un vaisseau de guerre comme lorsque ce navire est armé et employé dans le service militaire de l'ennemi par ceux qui ont une autorité compétente pour l'employer ainsi, quoiqu'il ne soit pas régulièrement commissionné. Mais le simple emploi dans le service de guerre de l'ennemi n'est pas suffisant; s'il y a un titre d'autorité convenable dans la personne commandant le vaisseau qui doit être ainsi employé, et que les procédés n'infirmen en rien les apparences, la cour présumera qu'il est bien autorisé, et le commandant d'un seul vaisseau peut être supposé investi de cette autorité comme étant commandant d'une escadre.

*Le Contre-Amiral Sir B. Walker, au Gouverneur
Sir P. Wodehouse.*

8 Août 1864.

J'ai l'honneur d'accuser réception de la lettre de Votre Excellence en date de ce jour, lettre qui contient l'opinion écrite de l'Attorney général de cette colonie sur la légalité du soi-disant transport armé par l'*Alabama* et pour laquelle je vous prie de recevoir mes remerciements.

Le navire en question, appelé maintenant *le Tuscaloosa*, est arrivé ici ce soir, et l'officier de mon vaisseau pavillon qui l'a abordé a obtenu les renseignements suivants : —

Le *Tuscaloosa* est une barque de 500 tonnes qui porte deux petits canons rayés de 12 et 10 hommes d'équipage. Il a été pris par l'*Alabama* le 24 Juin dernier, en vue de la côte du Brésil. Le chargement de laine est encore à bord.

En admettant ce navire dans un port, on ouvre, je le crains, la porte à de nombreux navires qui pourront se trouver dans de semblables circonstances; on les appellera bâtiments-transports, avec l'intention d'échapper à la défense portée par les instructions de la Reine; et je vous ferai observer que le navire *Sea Bride*, capturé par l'*Alabama*, au large de la Baie de la Table, il y a peu de jours, ou toute autre prise, peuvent en quelque façon être appelés transports et rendre la défense tout à fait nulle et sans effet.

Je pense que, pour donner à un navire capturé la dénomination de vaisseau de guerre, il faut l'équiper en vaisseau de guerre et l'armer réellement, il ne faut pas lui mettre tout simplement quelques hommes et deux petits canons à bord (de fait, ce n'est pas autre chose qu'un équipage de prise); on cherche ainsi à déguiser sa véritable nature.

Or ce navire a encore son chargement de laine à bord, ce qui est inutile à un navire de guerre; son armement et son équipage sont tout à fait insuffisants pour tout autre service que celui d'une petite défense.

Si l'on considère toutes les circonstances du cas actuel, on verra que le navire est appelé transport dans le but d'éviter la défense de l'entrée du port qu'on refuse aux prises, et que si ceux qui l'ont capturé le voulaient, ils pourraient faire des arrangements pour disposer de sa cargaison, dont le transbordement, Votre Excellence ne manquera pas de le reconnaître, pourra être promptement effectué sur un point quelconque de la côte en dehors des limites de cette colonie.

Mon seul but, en appelant l'attention de Votre Excellence sur ce cas, est d'éviter toute violation de la neutralité.

*Le Gouverneur Sir P. Wodehouse au Contre-Amiral
Sir B. Walker.*

10 Août 1863.

J'ai l'honneur d'accuser réception de la lettre de Votre Excellence du 8 courant au sujet de laquelle j'ai consulté l'Atorney général.

Le caractère donné à la condition actuelle du *Tuscaloosa* est en quelque sorte défectueux; mais, comme il se rapporte à l'extrait de Wheaton, que je vous ai transmis dans ma dernière lettre, l'Atorney général est d'avis que, si le navire a reçu les deux canons de l'*Alabama* ou d'un autre vaisseau de guerre Confédéré, si la personne qui le commande a une commission de guerre, si cette personne est un officier de la marine Confédérée, dans chacun de ces cas, enfin, il peut être reconnu comme vaisseau de guerre; mais si tout cela lui manque, il doit être considéré comme prise et recevoir l'ordre de partir sur-le-champ.

*Le Contre-Amiral Sir B. Walker au Gouverneur
Sir P. Wodehouse.*

10 Août 1863.

J'ai l'honneur d'accuser réception de la lettre de Votre Excellence en date d'hier et relative à la barque Confédérée *Tuscaloosa* actuellement dans cette baie. Comme il y a deux canons à bord et un officier de l'*Alabama* pour commandant, le navire paraît rentrer dans l'interprétation des cas cités dans votre communication ci-dessus mentionnée.

Le Gouverneur Sir P. Wodehouse au Duc de Newcastle.

(EXTRAIT.)

19 Août 1863.

Je prends la liberté de saisir cette occasion pour faire savoir à Votre Grâce ce qui s'est passé ici lors de la visite du steamer des Etats Confédérés *Alabama*.

Le Mardi 4 courant, je reçus une lettre du commandant de ce navire datée de la Baie de Saldanha, le 1^{er} Août; il m'annonçait qu'il était entré dans cette baie pour faire certaines réparations, qu'il se mettrait en mer aussitôt qu'elles seraient achevées et qu'il respecterait strictement notre neutralité.

Lorsque cette nouvelle fut connue, le Consul des Etats-Unis vint me voir pour que je fisse saisir ou tout au moins partir immédiatement l'*Alabama*; mais comme le navire qui apporta la nouvelle annonça encore que l'*Alabama* entrait dans la Baie de la Table, je répondis que je ne pouvais pas saisir le navire, mais que je prendrais soin de veiller à l'observation des lois de la neutralité.

Le lendemain, vers midi, on rapporta de la station des signaux que l'*Alabama* gouvernait vers la Baie de la Table en venant du Nord, et qu'une barque Fédérale venait vers nous de l'Ouest. Quelques instants après, on annonça que cette dernière avait été capturée par son ennemie. Vers deux heures du soir, le Consul des Etats-Unis vint me déclarer qu'il avait vu que la prise avait été faite dans les eaux Bri-

tanniques; alors je lui dis qu'il devait faire sa déclaration par écrit et qu'on ferait une enquête; je demandai aussi par le télégraphe, au Commandant en Chef des forces navales, d'envoyer un bâtiment de guerre dans la Baie de Simon. L'*Alabama* laissa sa prise au large et jeta l'ancre dans la baie à trois heures trente minutes du soir; alors le Capitaine Semmes m'écrivit qu'il avait besoin de vivres et de réparations et me demanda la permission de débarquer trente-trois prisonniers. Après avoir communiqué à ce sujet avec le Consul des Etats-Unis, j'autorisai cette dernière demande et j'allai voir le Capitaine Semmes pour établir la nature et l'étendue de ses besoins, afin que je pusse être à même de juger du temps qu'il devait rester dans le port. Le même soir, il promit d'envoyer pour le lendemain matin une liste des provisions qui lui étaient nécessaires, et il m'annonça qu'il avait l'intention de se rendre en toute hâte à la Baie de Simon pour y effectuer ses réparations. Le matin suivant (6 Août), le *Payeur* vint me voir avec le marchand qui devait fournir les vivres et je lui accordai la permission de rester jusqu'au 7 courant à midi.

Le vaisseau de Sa Majesté arriva dans la nuit du 5 de la Baie de Simon. Pendant la nuit du 6, le temps devint mauvais; un navire fit naufrage dans la baie, et une mer houleuse empêcha l'*Alabama* de recevoir les vivres qui lui avaient été préparés. Dans la matinée du 8, le Capitaine Forsyth, du *Valorous*, et le Capitaine du Port insistèrent, sur ma demande, auprès du Capitaine Semmes pour qu'il quittât le port sans délai inutile; alors il prétendit que la mer continuellement houleuse et le retard qu'on avait apporté dans la réparation de ses fourneaux de cuisine, qui étaient à terre et qui n'avaient pas encore été renvoyés par le marchand, étaient les seules causes de la prolongation de son séjour; il dit d'ailleurs que son plus grand désir était de s'en aller le plus tôt possible. Il fit voile le Dimanche, entre sept et huit heures du matin, et sur sa route il prit un autre navire; mais, reconnaissant que cette capture avait été faite dans les eaux neutres, il relâcha immédiatement le navire.

Sur ces entrefaites, le Consul des Etats-Unis m'avait adressé, le 5 Août, une protestation écrite qui déclarait que la barque fédérale *Sea Bride* avait été capturée à environ quatre milles de la terre la plus rapprochée lorsqu'elle était déjà dans les eaux Britanniques; je lui promis que j'allais immédiatement faire une enquête. Le lendemain, le Consul renouvela sa protestation en l'appuyant d'un affidavit du maître de la prise. Celui-ci se réservait de prouver que la capture avait été faite à environ deux milles et demi de la terre, et les agents d'assurances des Etats-Unis firent, le même jour, une protestation semblable. Le 7, le Consul représenta que la prise avait été amenée la veille à un mille et demi du phare, et il considérait ce fait comme une violation de la neutralité, violation aussi évidente que si le navire avait été pris à cette distance; il me demanda d'en faire sortir l'équipage de prise pour le remplacer par des matelots du *Valorous*, ce que je refusai.

Pendant ce temps, j'étais allé à la recherche de renseignements authentiques sur les véritables circonstances qui avaient accompagné la capture, et plus particulièrement sur celles qui concernaient la distance réelle à laquelle elle avait été faite. J'obtins, par l'intermédiaire de l'Attorney général, la déclaration du gardien du phare de la Pointe Verte (elle était appuyée par le Receveur des Douanes); celle de l'homme de la station des signaux de la colline du Lion, et celle d'un batelier

expérimenté qui passait à ce moment entre le rivage et le navire. Le capitaine Forsyth, du *Valorous*, prit aussi des renseignements auprès du capitaine de l'*Alabama* et auprès du capitaine du port, et il m'en fit connaître le résultat; d'après toutes ces déclarations, j'arrivai à conclure que les navires n'étaient pas à moins de quatre milles de la terre, et, le 8, j'informai le Consul des Etats-Unis que, selon mon opinion, la prise ne pouvait pas être considérée comme illégale à cause de l'endroit où elle avait été faite.

Dans sa réponse du 10, le Consul s'efforçait de me montrer combien ma décision devenait insoutenable, si, en ces jours où l'artillerie a fait tant de progrès, je m'appuyais sur ce fait que les vaisseaux étaient à trois milles seulement de la terre. Ce passage est, je crois, d'une importance considérable, puisqu'il admet indirectement qu'ils n'étaient pas à trois milles seulement au moment de la prise, et j'espère que Votre Grâce entrera dans ma manière de voir. Ce n'était pas mon devoir d'aller plus loin, si je trouvais qu'on avait respecté la distance parfaitement établie antérieurement par les décisions du droit international.

Une question importante s'est élevée au sujet de l'*Alabama*, et il est à désirer que je sois informé aussitôt que possible des intentions du Gouvernement de Sa Majesté. Le Capitaine Semmes avait déclaré après son arrivée dans le port qu'il avait laissé au large une de ses prises précédentes, le *Tuscaloosa*, qu'il avait équipé et armé comme transport, et qu'il lui avait donné l'ordre de le rejoindre à la Baie de Simon, parce qu'il avait aussi besoin de vivres. Lorsque cette particularité arriva à la connaissance du Commandant en Chef des forces navales, il me demanda de lui donner l'avis des légistes et de lui dire si ce navire pouvait être considéré comme navire de guerre avant qu'il eût été jugé tout d'abord par une Cour de Prises; ou s'il ne devait pas être encore considéré comme prise, et si, pour cette raison, on ne devait pas lui défendre l'entrée de nos ports. L'Attorney général consulta la lettre du Comte Russell à Votre Grâce, en date du 31 Janvier 1862, ainsi que le droit international de Weather, et déclara substantiellement que le Capitaine Semmes avait le droit de convertir ce navire en bâtiment de guerre, et qu'il pouvait comme tel le faire admettre dans nos ports.

Le 8 Août, le navire entra dans la Baie de Simon. L'Amiral m'écrivit pour me dire que ce bâtiment avait reçu à bord deux petits canons rayés, un équipage de dix hommes et son ancien chargement de laine. Il doutait encore s'il pouvait le recevoir.

Le 10 Août, après avoir de nouveau consulté l'Attorney général, j'informai Sir Baldwin Walker que, si les canons avaient été placés à bord par l'*Alabama*, ou si ce navire avait une commission de guerre, ou s'il était commandé par un officier de la marine Confédérée, le bâtiment devait être considéré comme vaisseau de guerre et admis dans les ports avec ce caractère.

L'Amiral répondit affirmativement sur le premier et le dernier point, et le navire fut admis.

Le *Tuscaloosa* partit de la Baie de Simon dans la matinée du 14 courant; mais il fut pris dans le voisinage par un calme qui dura jusqu'au lendemain. Ce jour-là, enfin, il put partir vers midi. L'*Alabama* sortit le 15 avant midi; il ne fut permis ni à l'un ni à l'autre

navire de rester dans le port plus longtemps que ne le nécessita l'achèvement de leurs réparations.

Le 16, à midi, le *Georgia*, autre steamer Confédéré, arriva, pour faire des réparations, à la Baie de Simon, où elle est encore.

Avant de fermer cette dépêche, je désire demander d'une façon toute particulière des instructions sur un point que le Consul des Etats-Unis aborde dans sa lettre en date du 17 courant; savoir : Quelles mesures devrait-on prendre dans le cas où le chargement d'un vaisseau pris par une des parties belligérantes serait transbordé de la prise en pleine mer et amené dans un de nos ports sur un vaisseau Anglais ou sur un autre navire neutre.

Il est strictement interdit aux deux parties belligérantes par la lettre du Comte Russell aux Lords de l'Amirauté, en date du 1^{er} Juin 1861, d'amener leurs prises dans les ports Anglais, et je conçois qu'un Gouvernement Colonial doit donner force à cet ordre par tous les moyens qui sont à sa disposition, et enfin par des mesures extrêmes si elles devenaient nécessaires.

Mais cette lettre parle seulement des prises, c'est-à-dire, comme je le comprends, des navires eux-mêmes, et ne fait pas mention des chargements qu'ils peuvent porter. En pratique, la défense a été étendue aux chargements, et j'ai remarqué, dans une conversation que j'eus avec le Capitaine Semmes au sujet de nos règlements de neutralité, qu'il ne se croyait pas lui-même le droit d'en disposer, et que, par conséquent, il était forcé de détruire tout ce qu'il prenait. Mais j'avoue que je suis incapable de découvrir d'après quels titres légaux je puis fermer nos ports aux marchandises capturées achetées en mer et présentées à la douane dans la forme habituelle par un vaisseau neutre. J'ai consulté à ce sujet l'Attorney général et il n'est pas d'avis que les autorités de la Douane seraient coupables si elles faisaient une saisie dans de semblables circonstances. Or, comme il est très-probable qu'on essayera clandestinement d'introduire des chargements de cette espèce, je serais bien aise d'être informé le plus tôt possible de la conduite que je dois tenir à ce sujet pour me conformer aux instructions du Gouvernement de Sa Majesté.

Le Capitaine Semmes, de la M. des E. C. à Sir P. Wodehouse.

5 août 1863.

J'ai l'honneur d'informer Votre Excellence de mon arrivée dans cette Baie sur le steamer des Etats Confédérés l'*Alabama*, qui est sous mes ordres. Je suis venu pour prendre des vivres et faire des réparations; et, en attendant, je demande respectueusement la permission de débarquer au Cap trente-deux prisonniers que j'ai dernièrement pris à bord de deux navires ennemis détruits en mer.

Le Consul des Etats-Unis sera sans doute bien aise d'étendre à ses malheureux compatriotes l'hospitalité et l'appui que la loi réclame de lui.

Sir P. Wodehouse au Capitaine Semmes, de la M. des E. C.

5 Août 1863.

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre qui nous annonce

votre arrivée dans ce port, et de déclarer que je n'ai aucune objection à faire au débarquement des prisonniers retenus en ce moment à votre bord.

Je vous demanderai encore d'être assez bon pour détailler la nature et l'étendue des vivres et des réparations dont vous avez besoin, afin que je puisse être à même d'estimer le temps qu'il vous sera nécessaire de rester dans ce port.

Le Capitaine Semmes, de la M. des E. C., à Sir Wodehouse.

5 Août 1863.

J'ai eu l'honneur de recevoir votre lettre datée de ce jour, par laquelle vous me donnez la permission de débarquer mes prisonniers et me demandez d'établir la nature des vivres et des réparations dont je puis avoir besoin; en fait de vivres, j'aurais besoin de quelques provisions pour mon équipage, et la liste détaillée vous en sera remise demain par le Payeur; quant aux réparations, mes chaudières ont besoin de travaux en fer et mes cintres demandent à être calfatés, car ils sont complètement ouverts. Je me propose de prendre ici les matériaux nécessaires et de me rendre en toute hâte à la Baie de Simon pour y faire ces réparations.

M. Adamson au Capitaine Semmes, de la M. des E. C.

6 Août 1863.

Le Gouverneur de cette Colonie m'a ordonné de vous faire savoir qu'il a reçu du Consul des Etats-Unis, en résidence ici, une protestation dans laquelle ce Consul avance qu'une barque Américaine a été prise hier par le navire que vous commandez dans les eaux Britanniques, malgré la neutralité du Gouvernement Anglais, et qu'il réclame de lui la réparation dudit outrage.

Son Excellence sera donc bien aise de recevoir de vous toutes les explications que vous voudrez bien lui donner sur les circonstances qui ont accompagné cette capture.

Le Capitaine Semmes, de la M. des E. C., à M. Adamson.

Le Cap, 6 Août 1863.

J'ai eu l'honneur de recevoir votre communication datée de ce jour, par laquelle vous m'informez que le Consul des Etats-Unis en résidence ici a présenté à Son Excellence le Gouverneur une protestation dans laquelle il allègue qu'une barque Américaine a été prise hier, par le navire placé sous mon commandement, dans les eaux Britanniques, malgré la neutralité du Gouvernement Anglais; et, à ce sujet, vous me demandez de donner à Son Excellence tous les renseignements que je puis offrir.

J'ai l'honneur de dire tout d'abord qu'il n'est pas vrai que ladite barque ait été prise dans les eaux Britanniques, ni que j'aie violé la neutralité Anglaise. Elle a été capturée au delà de tout promontoire et à une distance de cinq à six milles de la terre la plus rapprochée. Comme je m'approchais de ce navire, j'appelai l'attention particulière de mes officiers sur la question de la distance, et tous sont d'accord

que la prise a été faite à deux ou trois milles en dehors de la lieue marine.

Le Consul des Etats-Unis à Sir P. Wodehouse.

4 Août 1863.

D'après des informations dignes de foi que j'ai reçues et que vous connaissez sans doute, un steamer appelé l'*Alabama* est actuellement dans la Baie de Saldanha, où il subit quelques réparations et où il débarque des prisonniers de guerre, etc.

Le navire en question a été construit en Angleterre pour fondre sur le commerce des Etats-Unis d'Amérique; il s'est échappé en faisant sa course d'essai, et il se déroba ainsi à l'obligation de 20,000 livres sterling que le Gouvernement Anglais exigeait en vertu de l'Acte d'Engagement à l'Etranger.

Or, comme votre Gouvernement a un traité d'amitié et de commerce avec les Etats-Unis, et comme il n'a pas reconnu comme gouvernement les individus qui se sont révoltés contre les Etats-Unis, ledit vaisseau devrait être saisi de suite et renvoyé en Angleterre, d'où il s'est échappé clandestinement. Si le Gouvernement Anglais était sincère lorsqu'il a exigé les obligations, il a dû sans doute vous donner des instructions pour le faire renvoyer en Angleterre à qui de droit. Toutefois, si, par inadvertance, vous n'avez pas reçu de pareilles instructions, et si vous refusiez de prendre la responsabilité de la saisie, je protesterais très-respectueusement contre la prolongation du séjour du navire dans un port de la Colonie.

Il a passé à la Baie de Saldanha quatre (six) jours déjà, et une semaine sur la côte; par cette infraction à la neutralité, il a perdu tout droit de rester une heure de plus ici. La peinture d'un vaisseau n'est pas comprise parmi les réparations nécessaires, et il n'y a pas de preuves qu'il ne puisse reprendre la mer; or, si on lui permet de se rendre dans d'autres ports après qu'il a méprisé la proclamation de neutralité de la Reine, on n'agira pas selon l'esprit et les intentions de ce document.

M. Adamson au Consul des Etats-Unis.

5 Août 1863.

Le Gouverneur m'a donné ordre de vous accuser réception de votre lettre en date d'hier, lettre qui est relative à l'*Alabama*.

Son Excellence n'a aucune instruction ni aucune autorité pour saisir ou retenir ce navire, et il désire que je vous fasse savoir qu'il a reçu une lettre du Commandant, en date du 4^{er} courant, par laquelle le Capitaine Semmes annonce que les réparations avancent et qu'aussitôt qu'elles seront achevées il reprendra la mer. Il ajoute encore que son intention est de respecter strictement le neutralité du Gouvernement Anglais.

La conduite que le Capitaine Semmes se propose de suivre ici est, dans l'opinion du Gouverneur, en conformité parfaite avec les instructions qu'il a lui-même reçues au sujet des vaisseaux de guerre et des corsaires appartenant aux Etats-Unis et aux Etats qui s'appellent les Etats Confédérés d'Amérique, lorsque ces vaisseaux entrent dans les ports Anglais.

Les rapports qu'on a reçus de la Baie de Saldanha portent le Gouverneur à croire que le navire quittera le port aussitôt que les réparations seront terminées; mais s'il recevait la nouvelle du contraire, il prendrait immédiatement les mesures nécessaires pour donner force aux règlements établis par le Gouvernement de Sa Majesté.

M. Graham (Consul des Etats-Unis) à Sir P. Wodehouse.

5 Août 1863.

Le steamer Confédéré l'*Alabama* vient de prendre une barque Américaine en vue de la Pointe Verte, c'est-à-dire environ à quatre milles de la terre la plus rapprochée (Ile Robben). J'ai vu la capture de mes propres yeux, comme cent autres l'ont vue aussi. Cet acte, commis à l'entrée de la Baie de la Table, et, par conséquent, dans les eaux Britanniques, est une insulte faite à l'Angleterre et une grave injure à l'adresse d'une puissance amie, les Etats-Unis.

Le Gouvernement Anglais s'est déclaré neutre entre le Gouvernement de mon pays et ses ennemis de l'intérieur, et cette neutralité ne peut pas être violée impunément par cette action hardie et audacieuse.

Le Gouvernement des Etats-Unis considérera sans doute cette affaire comme une de celles qui demandent une explication immédiate.

Je crois que vous ignorez cet événement et que même vous ne vous y attendiez guère, et j'espère que vous prendrez, pour punir cet outrage, toutes les mesures que les circonstances exigent.

Je suis, etc.

M. Rawson à M. Graham.

6 Août 1863.

Le Gouverneur m'a ordonné de vous accuser réception de votre lettre en date d'hier, lettre qui est relative à la prise de la *Sea Bride*, qui a été capturée en mer par l'*Alabama*, et je vous informe que Son Excellence ne perdra pas de temps pour prendre des renseignements exacts sur les circonstances de cette capture.

J'ai, etc.

(Signé) RAWSON W. RAWSON.

Secrétaire de la Colonie.

M. Graham à Sir P. Wodehouse.

6 Août 1863.

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre dépêche d'aujourd'hui.

Je prends la liberté de joindre ici un document que je recommande à toute l'attention de Votre Excellence; c'est l'affidavit du Capitaine Charles F. White, de la *Sea Bride*, qui proteste contre la prise de ladite barque, capturée dans les eaux Anglaises. Les points qu'il prit au moment de la capture montrent d'une façon péremptoire que la barque était dans les eaux neutres, puisqu'elle était à deux milles environ de l'Ile Robben. Cette déclaration est sans doute plus satisfaisante que le témoignage de tous ceux qui ont mesuré la distance à l'œil.

Je crois qu'il n'y a pas de loi qui définisse le mot « côte » autrement que la loi internationale; or, cette loi a toujours limité les eaux neutres à la distance de la portée des armes; cette distance, à l'invention de la poudre à canon, fut élevée à trois milles marins depuis la mer jusqu'à la côte; et, par ce même principe, depuis l'invention du canon rayé d'Armstrong, cette distance a été portée à six milles.

Toutes les eaux enfermées par une ligne tirée entre deux caps ou deux promontoires sont reconnues comme neutres par toutes les nations; et l'Angleterre est la première puissance qui a adopté cette règle, en appelant ces eaux « les chambres du Roi. » Si vous voulez consulter les « Principes de droit de Wheaton, » page 234, ou tout autre ouvrage sur le droit international, vous verrez posées et développées les règles que je rapporte ci-dessus.

Par le fait même que la prise n'a pas déjà été brûlée et que son sort est encore en suspens, on voit clairement que le Capitaine Semmes lui-même a des doutes sur la légalité de la prise et qu'il attend le consentement de Votre Excellence. Si vous décidez que la prise a été faite loyalement, vous assumerez une responsabilité que le Capitaine Semmes lui-même a refusé de prendre.

Affidavit de C. F. White.

Ce 6 Août 1863, A. D. comparut en personne par-devant nous, Walter Graham, Consul des Etats-Unis en résidence au Cap, le sieur Charles F. White, patron de la barque la *Sea Bride*, de Boston, venant de New-York, quidéclara sur affidavit que, le 3 du mois d'Août courant, il était en vue de la Montagne de la Table et se dirigeait vers la Baie de la Table; mais, le 4 courant, la nuit le força de s'éloigner. Le 5 courant il gouverna de nouveau vers l'ancrage, et, vers deux heures de relevée, il vit un steamer qui se dirigeait sur la barque; il supposa que c'était le paquebot-poste Anglais, mais, lorsque le steamer approcha, il reconnut que c'était le bâtiment à vapeur l'*Alabama*. Le Capitaine White reçut alors l'ordre formel de mettre en panne comme étant une prise de l'*Alabama*. Un coup de canon fut tiré, et, immédiatement après la demande, on tira un second coup. Deux canots furent descendus de l'*Alabama* et envoyés à bord de la barque. L'officier qui commandait les deux canots réclama les papiers du navire, que ledit patron fut forcé de porter à bord du steamer. Cela se passait vers trois heures moins un quart; ce patron et son équipage furent emmenés du bâtiment et placés comme prisonniers à bord de l'*Alabama*; officiers et matelots furent mis aux fers. La position de la barque, au moment de la capture, était celle-ci : — Le phare de la Pointe Verte portait : Sud par Est; et le phare de l'île Robben portait : Est.

Ledit patron proteste donc contre la capture illégale de son navire, qui se trouvait dans les eaux Britanniques au moment de la prise, comme on le voit d'après sa situation.

M. Graham à Sir P. Wodehouse.

7 Août 1863.

Comprenant, d'après votre lettre que j'ai reçue ce matin, que l'affaire de la *Sea Bride* est encore pendante, je joins ici l'affidavit du

premier officier de ce navire et celui du cuisinier et commis aux vivres; j'espère qu'ils jetteront une lumière de plus sur cette question.

D'après l'affidavit du premier officier, il paraît que la prétendue prise fut amenée à un mille et demi du Phare de la Pointe Verte, hier à une heure de relevée. Or, comme ce navire était alors sous la garde d'un équipage de prise, il y a là une violation de la neutralité aussi flagrante que si la capture avait été faite à la même distance de la terre.

En attendant votre décision au sujet de cette affaire, je demanderai très-respectueusement que l'équipage de prise qui est à bord de la *Sea-Bride* soit renvoyé et que le navire soit mis sous la garde d'un équipage du vaisseau de Sa Majesté, *Valorous*.

Affidavit de M. James Robertson.

Au jour et à la date ci-dessus comparut en personne, par-devant nous, Walter Graham, Consul des Etats-Unis d'Amérique au Cap, le sieur James Robertson, cuisinier et commis aux vivres du bâtiment Américain, la barque la *Sea Bride*, lequel James Robertson donna l'affidavit qu'il était à bord de ladite barque dans la nuit du cinquième jour d'Août, après que ladite barque a été capturée comme prise par le steamer Confédéré l'*Alabama*, et qu'un équipage eut été mis à bord; que vers deux heures moins cinq minutes du matin, le 6 courant, l'équipage de prise qui était à bord de ladite barque reçut, par un signal de l'*Alabama*, l'ordre de brûler la *Sea Bride*, et immédiatement tout le monde fut appelé pour exécuter cet ordre, que les voiles furent roulées, qu'un baril de goudron fut sorti de dessous le gaillard d'avant de perroquet et placé dans le gaillard d'arrière, qu'une caisse pleine de goudron, ainsi que d'autres combustibles et munitions, furent déposés sur la table de la cabine, mais que, lorsque ces arrangements furent terminés, un autre signal fut donné par l'*Alabama* pour contremander l'ordre qu'on avait donné de brûler ladite prise et pour dire de rester en vue de la terre jusqu'au jour; et ces ordres furent suivis.

Affidavit de John Schofield.

Au jour et à la date ci-dessus comparut en personne par-devant nous, Walter Graham, Consul des Etats-Unis d'Amérique au Cap, le sieur John Schofield, premier officier de la barque *Sea Bride*, de Boston, qui donna l'affidavit qu'il était à bord dudit navire à une heure de l'après-midi, le sixième jour du mois d'Août courant, tandis que ce bâtiment était au pouvoir d'un équipage de prise du steamer l'*Alabama*, qu'il prit les situations de ladite barque, qui étaient celles-ci: — Le Phare de l'île Robben portait Nord-Est par Nord et un demi-Nord, le Phare de la Pointe Verte portait Sud-Ouest et demi-Ouest. Il déposa aussi que l'officier qui commandait la barque vint à peu près au même moment sur le pont, frappa du pied comme s'il eût été contrarié de trouver le bâtiment si près du rivage, et donna l'ordre de l'éloigner, ce qui fut fait sur-le-champ.

M. Adamson à M. Graham.

7 Août 1863.

Le Gouverneur m'a ordonné de vous accuser réception de votre lettre d'aujourd'hui qui renferme deux affidavit relatifs à la *Sea Bride*, et je dois vous déclarer que Son Excellence n'est pas disposée à admettre que, par le fait que l'équipage de prise avait amené ce navire à un mille et demi du Phare de la Pointe Verte, « on aurait violé la neutralité, comme si la prise avait été faite à la même distance de la terre, » quoiqu'il soit défendu aux deux puissances belligérantes d'amener leurs prises dans des ports Anglais.

Monsieur le Gouverneur ne se croit pas le droit de prendre des mesures pour retirer l'équipage de prise de la *Sea Bride*.

M. Rawson à M. Graham.

8 Août 1863.

Quant à ce qui concerne la correspondance relative à la capture de la barque la *Sea Bride*, qui fut prise par le steamer des Etats Confédérés l'*Alabama*, j'ai reçu l'ordre du Gouverneur de vous informer que, d'après les meilleurs renseignements que Son Excellence a été à même de se procurer, on est arrivé à conclure que la prise ne peut pas être considérée comme illégale, et qu'il n'y a pas eu de violation de la neutralité Britannique à cause de la distance.

Son Excellence fera, par la prochaine malle, un rapport complet de cette affaire au Gouvernement de Sa Majesté.

M. Graham à Sir Wodehouse.

10 Août 1863.

Votre décision dans l'affaire de la *Sea Bride* m'est parvenue Samedi à quatre heures du soir. En me communiquant cette décision vous m'annoncez tout simplement que ce navire était, selon votre opinion, et d'après les témoignages portés devant vous, une prise légale de l'*Alabama*; mais vous omettez d'établir le principe de droit international qui a motivé votre décision, et vous négligez de me donner la preuve sur laquelle vous vous appuyez.

Dans ces circonstances, je ne puis faire vérifier ni réfuter ces témoignages, je ne puis non plus les transmettre textuellement au ministre Américain à Londres ni au Gouvernement des Etats-Unis à Washington.

Lorsque ce témoignage, *ex parte*, fut porté, on ne m'a pas invité à venir l'entendre; aussi, comme j'ignore sa teneur, je ne puis distinguer ce qui a été rejeté de ce qui a été accepté. Si vous avez décidé que les eaux neutres de la Colonie s'étendent seulement à une distance de trois milles de la terre, la nature de votre décision serait agréablement démontrée aux habitants de la ville du Cap, si un vaisseau de guerre Américain apparaissait sur la scène et offrait un combat à l'*Alabama*. Dans une telle lutte, engagée avec des canons qui portent à une distance de six milles (trois sur la terre), l'écrasement des édifices de la ville du Cap serait un excellent commentaire de votre décision.

Mais la décision a été rendue et ne peut être révoquée; aussi je puis me dispenser de dire des paroles inutiles. Ce jugement peut être cassé seulement par le Gouvernement que vous représentez, et il le sera probablement lorsque le Gouvernement des Etats-Unis réclamera une indemnité pour les propriétaires de la *Sea Bride*.

Un navire armé appelé le *Tuscaloosa*, qui a la prétention d'agir sous l'autorité des soi-disant Etats Confédérés, est entré dans la Baie de Simon le Samedi 8 courant. Ce vaisseau appartenait d'abord à des citoyens des Etats-Unis, et il a été capturé par l'*Alabama*, tandis qu'il faisait un commerce légitime. Il a été ensuite armé par l'*Alabama* pour fondre sur le commerce des Etats-Unis, et maintenant, sans avoir été jugé comme prise par aucune cour d'Amirauté d'aucun Gouvernement reconnu, il lui est permis d'entrer dans un port neutre avec son ancien chargement à bord et de violer ainsi la Proclamation de la Reine.

Par les présentes, je proteste de la façon la plus énergique contre cette façon d'agir, et je prétends que le navire doit être rendu à ses propriétaires légitimes. La capture de la *Sea Bride* dans des eaux neutres, avec l'affaire du *Tuscaloosa*, qui est aussi une prise, constitue la dernière et la meilleure démonstration qui ait été encore donnée de la neutralité Britannique.

M. Rawson à M. Graham.

10 Août 1863.

Le Gouverneur m'a ordonné de vous accuser réception de votre lettre datée d'aujourd'hui et de vous déclarer qu'en ce qui concerne la partie relative au *Tuscaloosa*, Son Excellence est encore en correspondance avec le Commandant en Chef des forces navales pour déterminer la nature de ce navire et les privilèges auxquels il a droit.

M. Graham à Sir Wodehouse.

12 Août 1863.

En recevant votre dernière communication datée du 10 courant, j'avais cru que c'était tout simplement un mot d'avis sur un sujet traité dans ma dernière lettre à Votre Excellence; aussi j'ai attendu avec anxiété une autre lettre du Secrétaire de la Colonie qui m'informerait du résultat de cette affaire. Ne recevant rien et apprenant que le *Tuscaloosa* devait prendre le large de la Baie de Simon aujourd'hui, j'ai demandé hier soir une injonction de la Cour suprême pour empêcher ce navire de partir avant que j'eusse pu prouver par des témoignages qu'il appartient à des citoyens de Philadelphie des Etats-Unis, et que son vrai nom est *Conrad*; il n'a jamais été jugé comme prise par aucune Cour d'Amirauté légalement constituée, et je suis, *ex officio*, l'agent légal de ses propriétaires et de toutes les autres personnes qui ont sur lui quelques intérêts. Je n'ai pas encore appris le résultat de cette démarche; et, craignant qu'un délai ne permette à ce navire d'échapper, j'insiste respectueusement auprès de vous pour qu'on le garde dans ce port jusqu'à ce que des mesures légales convenables aient été prises.

Je sais parfaitement que votre Gouvernement a accordé aux soi-disant Etats Confédérés les droits des puissances belligérantes et qu'il est tenu, en conséquence, de respecter la commission du Capitaine Semmes; mais l'Angleterre a refusé de reconnaître la Confédération comme une nation, et elle exclut ses prises de tous les ports du royaume Britannique; ainsi les prises doivent nécessairement retourner à leurs véritables propriétaires; elles doivent être abandonnées par le Capitaine Semmes aussitôt qu'elles entrent dans un port Anglais.

J'espère recevoir une réponse à cette lettre et à la précédente le plus tôt possible, et je crois que ma ténacité au sujet des droits de la neutralité ne vous semblera pas importune ni mes remarques inopportunes.

J'ai, etc.

M. Rawson à M. Graham.

12 Août 1863.

Le Gouverneur m'a ordonné de vous accuser réception de votre lettre datée d'aujourd'hui, et de vous informer que c'est hier seulement et bien tard dans la soirée que Son Excellence a reçu du Commandant en Chef des forces navales un rapport qui établit que le *Tuscaloosa* est dans des conditions telles qu'il a droit à être considéré comme navire de guerre.

Le Gouverneur ne pense pas que vous vous en rapportiez aux dispositions du droit international lorsque vous dites que les vaisseaux capturés, aussitôt qu'ils entrent dans un port neutre, retournent à leurs véritables propriétaires et sont abandonnés par ceux qui les ont pris. Son Excellence croit au contraire que les réclamations des puissances belligérantes au sujet des vaisseaux capturés peuvent être seulement connues et jugées par les Cours du pays des preneurs.

Le Gouverneur désire que j'ajoute qu'il n'a aucune objection à faire à la teneur de la correspondance que vous lui avez adressée à ce sujet, et qu'il est très-sensible à la courtoisie que vous avez montrée dans des circonstances toutes particulières!!! Il a la confiance que vous agirez toujours selon le strict sentiment de votre devoir à l'égard de votre pays.

M. Graham à Sir P. Wodehouse.

17 Août 1863.

J'ai tardé d'accuser réception de votre dernière lettre datée du 12 Août parce que certains événements transpiraient dans le public; mais ils sont maintenant assez vulgaires pour former le sujet d'une correspondance.

En décidant que le *Tuscaloosa* est un bâtiment de guerre, et par conséquent une prise, vous m'avez étonné, parce que je ne vois pas la nécessité de l'incompatibilité de ces deux choses. On a pris quatre canons à bord du *Talisman* (autre prise aussi) et on les a mis à bord du *Conrad* (*Tuscaloosa*), mais ce transbordement ne changeait la nature ni de l'un ni de l'autre navire, qui restent tous les deux des prises; car ni l'un ni l'autre ne pouvaient cesser d'être une prise tant qu'ils n'avaient pas été jugés par une Cour d'Amirauté du pays du

vaisseau preneur, et on ne prétendra pas que cela ait été fait. Donc, comme le *Tuscaloosa* était une prise, il lui était défendu, par la proclamation de la Reine, d'entrer dans la Baie de Simon, et il aurait dû recevoir l'ordre de s'éloigner de suite; mais il n'a pas reçu cet ordre. Accordons que la proclamation de Sa Majesté affirmait au Capitaine Semmes, comme belligérant, le droit de faire et de garder des prises en pleine mer, mais elle lui refusait aussi énergiquement le droit de garder ces prises lorsqu'il les amène dans les ports Britanniques. Or, s'il ne pouvait pas les garder en les amenant dans la Baie de Simon, quel autre pouvait les garder si ce n'est celui dont le droit de les garder était antérieur au sien, c'est-à-dire le propriétaire?

Le *Tuscaloosa* est resté sept jours dans la Baie de Simon avec sa première cargaison de peaux et de laine à bord; ce chargement, j'en suis informé par des personnes qui prétendent le savoir, a été acheté par des marchands du Cap; et s'il doit être débarqué directement ici de la prise, ou s'il doit être transbordé sur d'autres vaisseaux dans quelques ports retirés de la côte, au delà de cette colonie, pour être amené de là ici, la violation de la neutralité sera si palpable et si flagrante que le Gouvernement de Sa Majesté fera probablement justice aux prétentions des propriétaires, en leur accordant gracieusement et sur-le-champ ce qu'ils ont le droit de réclamer. Il éloignera ainsi tout motif de plainte. Si le chargement de la *Sea Bride* est traité de la même façon, comme j'ai tout lieu de le craindre, nos motifs de plainte seront encore plus grands lorsque ces négociations seront terminées; car celle-ci a été prise dans des eaux neutres, et le léger voile de neutralité sera complètement déchiré en lambeaux lorsque son chargement aura été vendu ici!

Le *Georgia*, steamer Confédéré, est arrivé hier dans la Baie de Simon, et le *Florida*, autre bâtiment de la même classe, est arrivé ou est attendu d'un moment à l'autre dans la Baie de Saldanha, où il peut rester une semaine sans que vous en soyez informé, car c'est un endroit très-reculé. L'*Alabama* est resté ici, dans la Baie de la Table, près de quatre jours, et dans la Baie de Simon six jours; et comme on a permis au *Tuscaloosa* de rester dans la Baie de Simon sept jours, je crains que le *Georgia* et le *Florida* ne rencontrent la même, pour ne pas dire une plus grande faveur. Dans ces circonstances, d'autres protestations de ma part paraîtraient inutiles, et je ne fais que rapporter ces faits dans l'intérêt de mon Gouvernement et des personnes qui occupent des fonctions diplomatiques.

M. Rawson à M. Graham.

19 Août 1863.

Le Gouverneur m'a donné l'ordre de vous accuser réception de votre lettre du 17 courant et de déclarer que, pendant ces transactions, il s'est efforcé de se conformer strictement aux désirs du Gouvernement de Sa Majesté: il suivra la même conduite dans toutes les affaires qui pourront se présenter à l'avenir.

Je dois ajouter que Son Excellence ne croit pas qu'il ait été permis, soit à l'*Alabama*, soit au *Tuscaloosa*, de rester dans les ports de la Colonie plus longtemps que ne l'exigeraient l'état de la mer et l'exécution des réparations dont ils avaient alors besoin.

Déclaration de Joseph Hopson.

Joseph Hopson, gardien du phare de la Pointe Verte, déclare ce qui suit : —

J'étais en vigie Mercredi dans l'après-midi, lorsque l'*Alabama* et la *Sea Bride* arrivèrent. Quand je les aperçus pour la première fois, le steamer venait par le Nord-Ouest de l'Île Robben, et la barque portait environ cinq milles Ouest-Nord-Ouest. Cette dernière arrivait avec toutes ses voiles dehors et marchait sous une bonne brise; je n'ai pas pris sa situation quand on a tiré le coup de canon.

Je crois qu'on a tiré deux coups de canon, mais je parle ici du dernier, le steamer passait alors à l'arrière de la barque, et s'en approchait par le côté de tribord. Il allait doucement en avant, et quelque temps après je vis que la barque tournait son avant dans la direction de l'Ouest. Un canot partit du steamer pour aborder. Les deux vaisseaux étaient alors à cinq bons milles du continent et réellement à cinq milles, si ce n'est à six, de la Pointe Nord-Ouest de l'Île Robben.

Déclaration de W. S. Field, Receveur des Douanes.

Mercredi dernier, dans l'après-midi, j'étais au vieux phare de la Pointe Verte, à deux heures de relevée; j'ai vu l'*Alabama* prendre la barque Américaine la *Sea Bride*, et je suis d'accord avec la déclaration ci-dessus quant à la position des navires et à la distance du rivage.

Je puis aussi faire remarquer que j'ai appelé l'attention du Colonel Bisselt et du gardien du phare Hopson sur la distance des navires au moment de la capture, car il était probable que nous serions appelés à donner notre témoignage dans cette affaire. Nous avons donc pris note de l'heure à laquelle elle eut lieu.

Déclaration de John Roe.

Hier, le 5 Août 1863, je revenais d'une chasse à la baleine dans la Baie de Hunts, lorsque je vis d'abord la barque la *Sea Bride* qui se dirigeait de l'Ouest sur le rivage. Je naviguais vers la Baie de la Table, et lorsque j'arrivai à quelque distance de la Baie des Camps je vis la fumée de l'*Alabama* à l'Ouest de l'Île Robben. Quand j'atteignis le phare de la Pointe Verte, le steamer se dirigeait vers la barque, qui était à cinq milles et demi environ à l'ouest de la Pointe Verte et à quatre milles et demi environ de la Pointe Ouest de l'Île Robben. Telle était leur position; j'étais tout près d'eux quand on tira le coup de canon.

Déclaration de l'employé des Signaux de la Station Télégraphique la colline du Lion.

Le Mercredi 5 Août 1863, j'aperçus la barque la *Sea Bride* vers sept heures du matin, à quinze ou vingt milles de la terre environ; elle se dirigeait sur la Baie de la Table, au Sud-Ouest. Il soufflait une légère brise du Nord-Ouest qui dura jusqu'au soir. Vers midi, j'aperçus le steamer à hélice l'*Alabama*, qui se dirigeait vers la baie de la Table en

venant de plein Nord, avec l'intention, selon toute apparence, de prendre le passage situé entre l'île Robben et la Baie de Blueberg. Il était alors à une distance de quinze à dix-huit milles.

Après avoir aperçu le steamer, je hissai la demande pour la barque, qui arbora le pavillon Américain, ce que je communiquai au bureau du Port; la barque était alors à huit milles de la Pointe d'Irville. Aussitôt que la barque eut hissé le pavillon Américain, le steamer tourna droit sur elle; le steamer était alors, sous toute apparence, à douze milles de la Pointe d'Irville, à quatre ou cinq milles environ en dehors de l'île de Robben et à sept milles environ de la barque.

Le steamer arriva alors dans les eaux de la barque en gouvernant bord à bord; cette dernière était à quatre bons milles de la terre ou du vieux phare et à cinq milles de l'île. Le steamer, après avoir tiré un coup de canon, arrêta la marche de la barque, et envoya plusieurs canots à son bord.

Après quoi la barque reprit de nouveau le large, tandis que l'*Alabama* entra dans la Baie de la Table.

Le Capitaine Forsyth à Sir P. Wodehouse.

6 Août 1863.

Suivant la demande que Votre Excellence m'a adressée, j'ai l'honneur de dire que j'ai reçu du Capitaine Semmes la déclaration de la position du steamer des Etats Confédérés, l'*Alabama* et de la barque Américaine la *Sea Bride*, lorsque cette dernière a été capturée hier dans l'après-midi.

Le Capitaine Semmes assure qu'au moment de la capture de la *Sea Bride*, le Phare de la Pointe Verte portait, du Sud-Est de l'*Alabama*, six ou six milles et demi environ.

Cette déclaration est appuyée par le témoignage du Capitaine Wilson, Capitaine du port de la Baie de la Table, qui a assuré qu'au moment de la capture de la *Sea Bride* il était à quelque distance de la Pointe Verte dans le bateau du Port et qu'on ne pouvait encore voir que le haut de la coque de l'*Alabama*.

Je suis d'avis que, si le Capitaine Wilson pouvait seulement voir cette partie de la coque du navire, c'est que l'*Alabama* devait être à la distance du rivage qui est déclaré par le Capitaine Semmes, et je suis par conséquent arrivé à conclure que la barque la *Sea Bride* était en dehors des limites établies lorsqu'elle fut capturée par l'*Alabama*.

Le Contre-Amiral Sir B. Walker au Secrétaire de l'Amirauté.

17 Septembre 1863.

A propos de mes lettres datées des 19 et 31 du mois dernier, lettres qui concernent le steamer des Etats Confédérés l'*Alabama* et ses prises, je me permets de joindre, pour l'édification de Leurs Seigneuries, la copie d'une déclaration qui m'a été expédiée par le Receveur des Douanes de la ville du Cap. D'après cette déclaration, le *Tuscaloosa* et la *Sea Bride* seraient allés à Ichaboe, une des dépendances de cette colonie.

II. L'*Alabama* est arrivé ici (le 10 Août) depuis que j'ai reçu le document mentionné ci-dessus; et, lorsque le Capitaine Semmes vint

me voir, je lui donnai connaissance de ce rapport en le priant de me dire s'il était exact. Je fus bien aise d'apprendre de sa bouche qu'il y avait erreur. Il expliqua franchement que la prise la *Sea Bride* avait d'abord jeté l'ancre dans la Baie de Saldanha par un temps violent et qu'elle fut rejointe par le *Tuscaloosa*; ces deux navires partirent ensuite pour Angra Pequena, situé sur la côte Ouest de l'Afrique, où l'*Alabama* les rejoignit bientôt. Le Capitaine Semmes vendit alors la *Sea Bride* et son chargement à un sujet Anglais qui réside dans la ville du Cap. Le *Tuscaloosa* avait débarqué un peu de laine à Angra Pequena, et il y prit du lest; mais, suivant la déclaration du Capitaine Semmes, il est encore commissionné comme transport. On verra donc combien le rapport ci-joint est erroné. Je n'ai pas de raison pour douter de l'explication du Capitaine Semmes, qui paraît tout à fait attentif aux instructions du Gouvernement de Sa Majesté et se montre surtout désireux de ne commettre aucune infraction à la neutralité.

III. L'*Alabama* est revenu ici pour prendre du charbon et des vivres et pour faire réparer ses appareils condensateurs.

IV. Dans une conversation que j'eus avec le Capitaine Semmes, j'ai appris qu'il s'était tenu au large du Cap pendant les cinq jours derniers, et comme le *Vanderbilt* a quitté ce port dans la nuit du 11 courant, je suis surpris qu'ils ne se soient pas cherchés l'un l'autre.

Le Duc de Newcastle à Sir P. Wodehouse.

4 Novembre 1863.

J'ai reçu votre dépêche du 19 Août dernier, dans laquelle vous soumettez à mon examen différentes questions qui se produisirent à l'arrivée au Cap de Bonne-Espérance des navires Confédérés le *Georgia*, l'*Alabama*, et de son soi-disant transport le *Tuscaloosa*.

Je vais commencer par vous transmettre les vues du Gouvernement de Sa Majesté sur ces questions.

On déclare que la capture de la *Sea Bride* par l'*Alabama* a été effectuée en dehors de la distance de trois milles du rivage. Cette distance doit être acceptée comme la limite de la juridiction territoriale, d'après le règlement actuel de droit international en vigueur sur ce point. Il paraît néanmoins que la prise, quelques instants après sa capture, a été amenée à une distance de deux milles du rivage, et, comme cela est contraire aux ordres de Sa Majesté, il aurait pu en résulter des raisons plausibles (si vous n'aviez accepté les excuses présentées par le Capitaine Semmes au sujet de cet acte peu convenable qu'il attribue à l'inadvertance) pour établir une violation de la neutralité d'après les principes que je vais vous expliquer.

Quant à l'*Alabama* lui-même, il est clair que ni vous ni aucune autre autorité du Cap ne pouvait exercer sur lui aucune juridiction; quels qu'aient été ses précédents, vous étiez obligé de le traiter comme un vaisseau de guerre appartenant à une puissance belligérante.

Quant au navire que l'on nomme le *Tuscaloosa*, je suis informé que ce bâtiment ne perdait pas le caractère d'une prise de l'*Alabama*, uniquement parce qu'il était, lorsqu'il fut amené dans les eaux Anglaises, armé de deux petits canons rayés, commandé par un officier, manœuvré par un équipage de dix hommes de l'*Alabama*, et employé comme transport du steamer que commande le Capitaine Semmes.

Il paraîtrait que le *Tuscaloosa* est une barque de 500 tonnes capturée par l'*Alabama* à quelque distance de la côte de Brésil le 21 Juin dernier, et amenée dans la Baie de Simon le 7 Août, et peut-être auparavant, avec son ancien chargement de laine à bord (l'un et l'autre étaient des objets de prise) et que rien, excepté les circonstances déjà rapportées, ne lui donne un caractère de vaisseau de guerre, autant que cela ressort des papiers que j'ai devant moi. Je ne suis pas appelé à expliquer que, dans le cas où un vaisseau recevrait une commission en règle comme vaisseau de guerre, après avoir été la prise d'un Gouvernement belligérant, et sans avoir été d'abord amené *infra præsidia* ou jugé par une Cour de Prises, le caractère de la prise, selon les ordres de Sa Majesté, se fonde ou ne se fonde pas sur la condition de bâtiment de guerre national, il me suffit de dire que la citation des livres de M. Wheaton avancée par l'Attorney général ne me paraît pas avoir un rapport direct avec le sujet.

Ici s'élève la question des chargements des vaisseaux capturés, question dont vous faites mention à la fin de votre dépêche. Sur ce point, je dois vous dire que les ordres de Sa Majesté s'appliquent autant au chargement des prises qu'aux bâtiments capturés eux-mêmes, de toute espèce, qui peuvent être amenés dans les eaux Britanniques par tout bâtiment armé ou tout corsaire de l'une ou de l'autre puissance belligérante. Il ne s'applique cependant pas à tous les articles qui peuvent avoir fait partie de ces chargements, si ces articles sont amenés dans un territoire soumis à la juridiction Britannique, non par des navires armés ou par des corsaires des parties belligérantes, mais par d'autres personnes qui peuvent avoir acquis ou qui peuvent réclamer un droit de propriété sur eux en raison des contrats passés avec ceux qui les ont pris.

Je crois qu'il est bon de faire remarquer que la troisième raison qui motive l'opinion de l'Attorney général n'est qu'une supposition (quoique ce fait n'ait été l'objet d'aucune recherche) lorsqu'il dit « qu'il n'y avait pas moyen de déterminer si le navire avait ou n'avait pas été judiciairement condamné par une Cour compétente. » Il fait encore une supposition lorsqu'il dit « qu'en admettant que ce navire ait été pris par un vaisseau de guerre des Etats Confédérés, la partie intéressée était en droit, en cas de contestation, de renvoyer le Gouvernement de Sa Majesté à une Cour de ses Etats pour le convaincre du vrai caractère du navire. » Ces suppositions cependant n'ont aucune consistance, car c'est le droit indubitable de Sa Majesté de décider, dans les limites de son propre territoire, si les ordres qu'elle a établis pour sauvegarder la neutralité ont été violés ou non.

Reste à savoir quelle conduite devaient suivre les autorités du Cap,

1^o Afin de s'assurer si le navire était, comme ce fait a été affirmé par le Consul des Etats-Unis, une prise non condamnée qui aurait été amenée dans les eaux Britanniques malgré la neutralité de Sa Majesté; et,

2^o Ce qu'on aurait dû faire si ce point avait été réellement établi.

Je crois que les allégations du Consul des Etats-Unis auraient dû être portées à la connaissance du Capitaine Semmes, tandis que le *Tuscaloosa* était encore dans les eaux Britanniques, et qu'on aurait dû prier ce Capitaine de déclarer s'il admettait ou non les faits qu'on pouvait alléguer. On aurait dû aussi se rendre auprès du Capitaine Semmes pour lui demander de produire les papiers du *Tuscaloosa*. Si ces

recherches avaient établi la preuve que le navire était réellement une prise non condamnée qui aurait été amenée dans les eaux Britanniques, malgré les ordres qui ont pour but de maintenir notre neutralité, je crois qu'en pareille circonstance la méthode la plus conforme à la dignité de Sa Majesté et la plus propre pour la défense de ses droits territoriaux aurait été d'empêcher tout contrôle sur le *Tuscaloosa* de la part de ceux qui l'ont pris et de retenir ce navire sous la juridiction de Sa Majesté jusqu'à ce qu'il ait été convenablement réclamé par ses premiers propriétaires.

Sir P. Wodehouse au Duc de Newcastle.

19 Décembre 1863.

J'ai eu l'honneur de recevoir la dépêche de Votre Grâce le 4 du mois dernier, et j'ai regretté d'apprendre que la conduite que l'on a tenue ici à l'égard du steamer Confédéré l'*Alabama* et de ses prises n'avait, à aucun égard, satisfait le Gouvernement de Sa Majesté.

Je dois toutefois prier Votre Grâce de croire que l'Attorney général et moi-même nous avons réglé notre conduite sur ce que nous pensions conforme aux ordres du Gouvernement de Sa Majesté et aux lois du droit international, autant que nous avons pu les préciser et les interpréter.

M. Denyssen a été si occupé des affaires qui le concernent depuis l'arrivée de la malle, que je n'ai pu encore discuter avec lui le contenu de votre dépêche; mais je crois qu'il faut néanmoins profiter de la première occasion pour représenter à Votre Grâce l'état d'incertitude dans lequel je me suis trouvé en recevant cette communication et pour solliciter des explications qui m'empêcheront de retomber dans l'erreur au sujet de ces différentes matières. En agissant ainsi, j'espère que vous serez disposé à être indulgent pour les difficultés qui doivent résulter de ce que l'une des deux puissances belligérantes est seulement reconnue comme nation.

Je conviens tout d'abord que j'ai donné lieu au mécontentement, lorsque je n'ai pas compris toute la portée de ce fait que la *Sea Bride*, le lendemain de sa capture, avait été à une petite distance du territoire Britannique.

Votre Grâce semble s'étonner de ce que j'aie accepté les excuses que le Capitaine Semmes me présenta à ce sujet. Vous me permettrez de remarquer que ce fait était complètement involontaire d'après l'avis du Consul des Etats-Unis lui-même. En effet, un de ses témoins a déclaré que « l'Officier qui commandait la barque vint à peu près au même moment sur le pont, frappa du pied, comme s'il eût été contrarié de trouver le bâtiment si près du rivage, et donna l'ordre de l'éloigner, ce qui fut fait sur-le-champ. »

J'avoue qu'après un pareil témoignage porté sur un fait semblable, je ne me croyais pas le droit d'ordonner au Commandant du vaisseau de Sa Majesté *Valorous* de prendre possession de la prise de l'*Alabama*.

La question du *Tuscaloosa* est bien plus importante et bien plus embarrassante; et tout d'abord laissez-moi établir qu'en ce qui concerne la demande qu'on aurait dû faire au Capitaine Semmes d'admettre ou de nier les allégations du Consul des Etats-Unis, il n'était pas nécessaire

de recourir à un pareil procédé. Les Confédérés n'ont fait aucun mystère des circonstances dans lesquelles le *Tuscaloosa* fut capturé. Ces faits n'ont pas été discutés. On nous demanda de déclarer quel était, dans ces conditions, son caractère réel. Nous avons eu recours alors à Wheaton, la première autorité sur le droit international qui se présentait à nous — autorité de la nation même qui souleva cette question — autorité que le Secrétaire des Affaires Etrangères a tout récemment citée dans les débats qui se sont élevés sur la question Américaine dans la Chambre des Lords.

Votre Grâce me laisse entendre que la citation de cette autorité, qui fut admise par l'Attorney général ne paraît avoir aucun rapport direct avec cette question.

Vous croirez assurément que ce n'est pas le manque de respect pour votre opinion, mais uniquement le désir d'éviter toute erreur à l'avenir, qui me fait avouer que je suis incapable de comprendre cette remarque, et, en l'absence de toute instruction sur ce chapitre, de voir de quel côté je dois chercher la loi qui se rapporte à cette affaire.

Ce paragraphe ne fait aucune distinction entre un navire avec chargement et un navire sans chargement; et Votre Grâce me laisse ignorer si le caractère de navire aurait changé dans le cas où le Capitaine Semmes se serait débarrassé du chargement avant de le faire admettre comme vaisseau de guerre. Certainement il était dans une condition qui, selon Wheaton, « le constituait navire de guerre. »

De même Votre Grâce établit « que, dans le cas où un vaisseau recevrait une commission en règle comme vaisseau de guerre après avoir été la prise d'un Gouvernement belligérant et sans avoir été d'abord amené *infra præsidia* ou jugé par une Cour de Prise, le caractère de la prise, selon les ordres de Sa Majesté, se fonde ou ne se fonde pas sur la condition de bâtiment de guerre national. »

Je me vois forcé de demander de nouveaux avis sur ce point, car il est tout à fait possible que je sois appelé à l'interpréter et à le mettre en pratique. J'ai déjà, par erreur, admis en apparence une prise Confédérée comme vaisseau de guerre. La principale autorité sur le droit international à laquelle je puis me rapporter est Wheaton, qui ne fait aucune distinction entre des vaisseaux de guerre et d'autres vaisseaux quand il les trouve en état de prises, et je désire que Votre Grâce sache que, ces jours derniers le Commandant d'un vaisseau de guerre des États-Unis m'a fait observer que, s'il avait la bonne fortune de prendre l'*Alabama*, il le convertirait en croiseur Fédéral.

J'espère que Votre Grâce verra combien il est à désirer que je sois entièrement informé des intentions du Gouvernement de Sa Majesté sur ces points et me donnera une réponse à cette dépêche aussitôt qu'il lui sera possible de le faire.

Le Contre-Amiral Sir B. Walker au Secrétaire de l'Amirauté.

5 Janvier 1864.

Je vous demande de vouloir bien porter à la connaissance des Lords Commissaires de l'Amirauté que la barque appelée le *Tuscaloosa*, qui porte le pavillon des Etats Confédérés de l'Amérique du Nord (voir ma lettre du 19 Août dernier) et qui se nomme transport de l'*Alabama*, est revenu à l'ancre le 26 du mois dernier, après avoir fait une croisière sur les côtes du Brésil.

II. Pour m'assurer du véritable caractère de ce navire, j'ordonnai à l'officier de mon vaisseau-pavillon, qui l'aborda, de questionner l'officier commandant, le Lieutenant Low, de l'*Alabama*; convaincu, par ses réponses, que le navire était encore une prise non condamnée faite par l'*Alabama* sous le nom du *Conrad*, de Philadelphie, je communiquai ces circonstances au Gouverneur, qui partagea l'opinion que j'avais qu'il devait être retenu, pour avoir violé la neutralité, sous le contrôle et sous la juridiction de Sa Majesté, jusqu'à ce qu'il ait été réclamé par ses propres propriétaires; je fis donc prendre possession du *Tuscaloosa* et j'informai en même temps le Lieutenant Low de la raison qui me faisait agir ainsi.

III. Le Lieutenant Low a rédigé une protestation écrite contre la saisie de son navire; je vous en donne ici copie; je joins également à ma dépêche la réponse du Gouverneur, pour l'édification de Leurs Seigneuries, ainsi que la copie de toute la correspondance qui a eu lieu à ce sujet.

IV. Le Lieutenant Low m'ayant informé qu'il attendait sous peu l'arrivée de l'*Alabama* dans ce port, je lui permis, ainsi qu'à son équipage, de rester pour le moment à bord du *Conrad*, mais je lui ai déclaré que, si l'*Alabama* ne revenait pas, je lui accorderais, ainsi qu'à ses officiers (un en tout, je crois!), le passage en Angleterre sur un des paquebots. Quant à l'équipage, il désire le renvoyer s'il ne trouve pas l'occasion de lui faire rejoindre l'*Alabama*.

V. Le navire en question est pour le moment amarré dans la baie, sous l'autorité d'un officier et de quelques hommes du vaisseau de Sa Majesté *Narcissus*; il y restera jusqu'à ce qu'il ait été convenablement remis à ses propriétaires légitimes, selon les ordres du Gouverneur.

Questions posées à l'Officier qui commandait ou qui avait la garde de la barque Tuscaloosa portant le drapeau des soi-disant Etats Confédérés d'Amérique.

Nom et nationalité du navire? — Le *Tuscaloosa*, Confédéré.

Nom et rang de l'officier commandant? — Lieutenant Low, précédemment à bord de l'*Alabama*.

Tonnage du navire? — 500 tonnes.

Nombre des officiers et des hommes à bord? — 4 officiers et 20 hommes.

Nombre et description des canons à bord? — 3 petits canons d'airain, 2 rayés de 12 et 1 autre à calibre lisse.

D'où vient-il? — De Sainte-Catherine, Brésil.

Sa destination? — En croisière.

Avec quelle intention ce navire est-il venu dans le port? — Pour faire des réparations et des vivres.

Est-ce le même bâtiment qui a été capturé par l'*Alabama* et qui vint ensuite dans ce port le 9 Août dernier? — Oui.

Quel était son nom quand il fut capturé par l'*Alabama*? — Le *Conrad*, de Philadelphie.

Quand fut-il capturé par l'*Alabama*? — Le 21 Juin 1863.

A quelle nation appartenait-il avant sa prise? — Aux Etats Fédéraux d'Amérique.

A-t-il été conduit devant une Cour d'Amirauté des Etats Confédérés, constituée selon la loi? — Non.

A-t-il été convenablement condamné comme une prise légale par une Cour de la puissance qui l'a capturé? — Non.

Comment le désigne-t-on maintenant? — Le transport de l'*Alabama*.

Quels sont les papiers qui le constituent la barque Confédérée le *Tuscaloosa*? — Le brevet du Lieutenant commandant le *Tuscaloosa* donné par le Capitaine Semmes. Les officiers ont aussi des brevets que leur a remis ledit Capitaine.

Est-ce que les papiers qui lui appartenaient avant sa capture par l'*Alabama* sont encore à bord? — Non.

Y a-t-il un chargement à bord et en quoi consiste-t-il? — Pas de chargement, rien que des provisions pour lest.

(Signé) JOHN LOW,

Lieutenant commandant de la barque
des Etats Confédérés *Tuscaloosa*.

(Signé) FRANCIS L. WOOD.

Lieutenant et officier détaché du vaisseau
de Sa Majesté *Narcissus*.

*Le Contre-Amiral Sir B. Walker du Lieutenant Low, de la Marine
des Etats Confédérés.*

27 Décembre 1863.

Comme il paraît que le *Tuscaloosa*, placé sous votre commandement, est un navire des Etats Fédéraux d'Amérique qui a été capturé par le bâtiment de guerre des Etats Confédérés l'*Alabama* et n'a pas été mis en adjudication devant aucune Cour de Prises compétente: comme c'est une prise non condamnée que vous avez conservée dans ce port malgré les ordres de Sa Majesté Britannique au sujet de la neutralité, j'ai l'honneur de vous informer que, en conséquence, je suis obligé de détenir le soi-disant *Tuscaloosa* (précédemment le *Conrad*) pour le rendre à ses anciens propriétaires, et je demande que vous soyez assez bon pour en remettre le commandement à l'Officier qui vous portera cette lettre.

Le Contre-Amiral Sir B. Walker à Sir Wodehouse.

18 Décembre 1863.

J'ai l'honneur d'informer Votre Excellence que, pour me conformer aux instructions reçues du Gouvernement de Sa Majesté par la dernière malle, j'ai saisi la barque *Tuscaloosa* (précédemment le *Conrad*, de Philadelphie), parce que c'est une prise non condamnée faite par le navire de guerre des Etats Confédérés l'*Alabama* et amenée, dans les eaux Britanniques, malgré les ordres de Sa Majesté au sujet de la neutralité; je l'ai fait avec l'intention de la rendre à ses premiers propriétaires.

Je suis prêt à la remettre au Consul des Etats-Unis du Cap ou à toute autre personne que vous désignerez pour la garder.

Je dois ajouter que le Lieutenant Low a abandonné le *Tuscaloosa*

(naguère le *Conrad*) en protestant verbalement, et lorsque j'aurai reçu cette protestation par écrit j'en transmettrai copie à Votre Excellence.

Le Lieutenant Low, de la M. des E. C., à Sir P. Wodehouse.

28 Décembre 1863.

Comme Officier commandant le bâtiment des Etats Confédérés le *Tuscaloosa*, transport du steamer des Etats Confédérés l'*Alabama*, je dois protester contre les mesures extraordinaires qui viennent d'être adoptées par les autorités Anglaises de cette Colonie contre moi et contre le navire placé sous mon commandement.

Pendant le mois d'Août dernier, le *Tuscaloosa* est entré dans la Baie de Simon. Non-seulement on lui a reconnu le caractère qu'il prétendait tenir légitimement et qu'il prétend encore avoir, c'est-à-dire qu'il est un bâtiment de guerre commissionné appartenant à une puissance belligérante, mais on lui a permis de rester dans le port pendant sept jours, d'embarquer des vivres et de faire des réparations avec la pleine et entière sanction des autorités.

On n'a pas dit qu'il était considéré comme une prise ordinaire, ni qu'il avait violé la neutralité. Et lorsqu'il partit ouvertement pour aller en croisière et faire un service actif, on ne lui fit pas savoir qu'à son retour dans un port d'une puissance amie, où il avait été reçu comme bâtiment de guerre, il serait considéré comme « une prise » qui aurait porté atteinte à la Proclamation de la Reine au sujet de la neutralité, et par conséquent qu'il serait saisi. Induit en erreur par la conduite du Gouvernement de Sa Majesté, je suis revenu à la Baie de Simon le 26 courant, parce que j'avais grandement besoin de réparations et de vivres; à ma grande surprise, je vois que le *Tuscaloosa* n'est plus considéré comme un bâtiment de guerre, et qu'il a été, comme je l'apprends, saisi par vos ordres pour être remis à la personne qui le réclame au nom de ses anciens propriétaires.

Le caractère du vaisseau, qui est celui d'un bâtiment commissionné des Etats Confédérés d'Amérique, n'a pas changé depuis sa première entrée dans la Baie de Simon, et comme il a été alors complètement reconnu par les autorités Britanniques qui commandent au Cap, comme on ne m'avait notifié ni publiquement ni autrement aucun avis d'opinion contraire, j'étais en droit d'espérer qu'il me serait encore permis d'entrer dans la Baie de Simon.

Je suis revenu en toute bonne foi dans cette baie pour des motifs nécessaires, et, en tout honneur, en toute bonne foi, vu le changement d'opinion ou de politique des autorités Britanniques, on aurait dû me demander de quitter de nouveau le port. Mais j'ai d'abord été induit en erreur et ensuite pris au piège par la marche que l'on a suivie à mon égard.

Ma position et le caractère de mon bâtiment seront certainement certifiés par mon Gouvernement. Je suis trop faible pour résister à l'affront qui est fait aux Etats Confédérés d'Amérique par les procédés de Votre Excellence.

Je demande cependant le relâchement de mon navire; et si cette demande n'est pas promptement accordée, je proteste formellement par les présentes contre la saisie, qui est faite dans des circonstances toutes spéciales.

M. Rawson au Lieutenant Low, de la M. des E. C.

29 Décembre 1863.

Le Gouverneur m'a ordonné de vous accuser réception de votre lettre en date d'hier par laquelle vous protestez contre la saisie du *Tuscaloosa*, dont vous représentez le caractère comme étant le même que lorsqu'il lui fut permis d'entrer dans la Baie de Simon au mois d'Août dernier, et je dois vous faire savoir à ce sujet qu'on a soumis au Gouvernement de Sa Majesté un rapport de tout ce qui se produisit à la première visite du *Tuscaloosa*, et que la saisie a été faite aujourd'hui d'après l'opinion qui fut exprimée sur ce rapport.

Votre protestation sera naturellement transmise à l'examen du Gouvernement de Sa Majesté.

Le Contre-Amiral B. Walker à Sir P. Wodehouse.

29 Décembre 1863.

Le Lieutenant Low, l'Officier du bâtiment de guerre des États Confédérés l'*Alabama* qui commandait naguère la barque le *Tuscaloosa* (autrement dit le *Conrad*, de Philadelphie), m'ayant envoyé une copie de la protestation qu'il a adressée à Votre Excellence contre la détention de ce bâtiment, je crois qu'il est bon que je joigne ici, pour votre édification, la copie de ma lettre au Lieutenant Low (1), dans laquelle j'explique les circonstances qui me déterminent à retenir le *Tuscaloosa*.

Sir P. Wodehouse au Duc de Newcastle.

11 Janvier 1864.

Je regrette beaucoup d'avoir à porter à la connaissance de Votre Grâce que le vaisseau-prise le *Tuscaloosa* est de nouveau entré dans la Baie de Simon, et que le Commandant des forces navales et moi, pour obéir aux ordres transmis à Son Excellence par l'Amirauté, et à moi par la dépêche de Votre Grâce en date du 4 Novembre dernier, nous avons cru qu'il était de notre devoir de prendre possession du navire et de le retenir jusqu'à ce qu'il ait été réclamé par ses premiers propriétaires. En conséquence, l'Amiral a envoyé un Officier et un détachement du vaisseau-pavillon pour saisir ce navire et pour remettre à son Commandant une lettre qui expliquait le motif de cet acte. Je joins ici la copie de la protestation qu'il m'a adressée à ce sujet et celle de la réponse que je lui ai faite (2). Ce n'est pas sans raison qu'il se plaint que le *Tuscaloosa* ait été saisi après avoir été tout d'abord reconnu comme un bâtiment de guerre. Mais ce n'est là que l'inévitable résultat des ordres du Gouvernement de Sa Majesté, qui a rejeté la conclusion à laquelle était arrivé la première fois son Officier subordonné.

Le Consul des Etats-Unis a été informé de ce qui s'était passé, mais il annonce qu'il ne peut prendre soin du navire pour le compte de ses

(1) Cette lettre n'est pas donnée dans le *Blue Book*.

(2) C'est cette lettre qu'on ne trouve pas dans le *Blue Book*.

propriétaires, et il exprime le désir qu'il reste à notre charge jusqu'à ce qu'il ait été remis en la possession de qui de droit. En conséquence, après avoir pris l'avis de l'Attorney Général, il fut convenu que le bâtiment resterait aux soins de Sir Baldwin Walker.

Je dois dire ici que cette saisie a été faite sans que l'Attorney Général en ait d'abord été prévenu. Je ne regardais pas cette formalité comme nécessaire. La question a été tranchée par le Gouvernement de Sa Majesté d'après les cas antérieurs. L'Amiral était d'avis que nous n'avions qu'à obéir aux ordres que nous avons reçus, et comme il donnait à entendre que son opinion était d'agir, je consentis à faire cette saisie.

Votre Grâce remarquera que, sur la demande des Officiers du *Tuscaloosa*, l'Amiral a permis à l'équipage de rester à bord en attendant l'arrivée prochaine de l'*Alabama*; car ils désirent retourner sur ce navire. Autrement j'aurais pensé qu'il était de mon devoir de leur accorder le passage en Angleterre aux frais du Gouvernement de Sa Majesté, qui, je pense, les renverra dans leur pays; et il est probable que si l'*Alabama* n'arrive pas bientôt, cet arrangement deviendra nécessaire.

Il me reste seulement à ajouter que j'ai pensé qu'il était convenable, après ce qui vient d'arriver, de donner à entendre au Consul des Etats-Unis que nous serions probablement dans la nécessité d'adopter des mesures semblables dans le cas où une prise non condamnée serait équipée en croiseur et amenée dans un de nos ports par un vaisseau de guerre Fédéral. Ci-joint la copie de toute la correspondance.

M. Rawson à M. Graham.

28 Décembre 1863.

Le Gouverneur m'a ordonné de porter à votre connaissance que le *Tuscaloosa*, qui est de nouveau entré dans la Baie de Simon, sera, d'après les instructions reçues tout dernièrement du Gouvernement de Sa Majesté, retenu sous le contrôle et sous la juridiction de Sa Majesté, jusqu'à ce qu'il ait été convenablement réclamé par ses premiers propriétaires.

M. Graham à Sir P. Wodehouse.

28 Décembre 1863:

J'accuse réception de votre lettre en date d'hier au sujet du *Tuscaloosa*.

En vertu de mes fonctions, comme Consul des Etats-Unis d'Amérique dans les possessions Anglaises du Sud de l'Afrique, j'ai le droit d'agir pour les premiers propriétaires du *Conrad*, ALIAS le *Tuscaloosa*, puisque ces dits propriétaires et leurs agents spéciaux sont absents. Je puis intenter une poursuite pour une chose (*in rem*) dans laquelle les droits de propriété de mes compatriotes sont engagés, sans avoir besoin pour cela d'une procuration spéciale de ceux pour lesquels j'agis; mais je ne puis recevoir aucune restitution effective d'une chose en litige sans une autorité spéciale. (*Voyez* les Statuts complets des Etats-Unis, vol. 1^{er}, p. 254, notes 2 et 3.) Dans ces circonstances, je demande seulement que le navire en question reste pour le moment, et jusqu'à ce

que les papiers authentiques et le pouvoir de l'Attorney aient été envoyés par les propriétaires, entre les mains et aux soins des officiers de marine de Sa Majesté. Mais si l'on venait plus tard à abandonner le navire à une autre personne qu'à ses véritables possesseurs, je désirerais être suffisamment averti, afin que je pusse prendre les mesures convenables pour protéger les intérêts de mes compatriotes absents.

Quant à ce qui concerne les biens des citoyens Américains qui furent saisis par la Douane, biens qui faisaient jadis partie du chargement de la *Sea Bride*, je demande qu'ils soient aussi conservés par le Gouvernement de la Colonie, comme appartenant à leurs possesseurs primitifs. Je recevrai avec grand plaisir un mot de vous à ce sujet.

Le Lieutenant Low, de la M. des E. C., à Sir P. Wodehouse.

14 Janvier 1864.

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre d'hier, par laquelle vous m'informez que c'est l'intention de Votre Excellence de demander au Commandant en Chef des forces navales de permettre que les armes et les munitions appartenant aux Etats Confédérés soient emmagasinées dans l'entrepôt de la ville de Simon.

En remerciant Votre Excellence de ses intentions, j'ai l'honneur de déclarer que, ces armes ayant été confiées à mes soins par le Capitaine Semmes, du steamer confédéré l'*Alabama*, je préférerais les remettre à ses agents qui habitent cette Colonie pour qu'ils puissent les emmagasiner d'après les réglemens habituels de la Douane, jusqu'à ce que j'aie reçu des instructions à ce sujet.

En outre, je demanderai respectueusement à Votre Excellence la permission de les faire descendre à terre, car j'ai l'intention de partir pour l'Angleterre par le premier steamer de la malle.

Je dois de plus remercier Votre Excellence au nom des officiers du *Tuscaloosa* pour l'offre que vous avez bien voulu faire de les aider à partir de la Colonie, et déclarer en même temps qu'ils ont déjà pris leurs arrangements.

M. Rawson au Lieutenant Low.

18 Janvier 1864.

Le Gouverneur m'a ordonné de vous accuser réception de votre lettre du 14 courant et de déclarer qu'il croit convenable que vous adhériez à la proposition qui a déjà été faite, c'est-à-dire que les canons et toute autre propriété appartenant à l'*Alabama* seraient déposés dans l'entrepôt de la ville de Simon. Ils seront alors soumis aux ordres qu'il plaira au Gouvernement de Sa Majesté de donner dans cette affaire.

J'ai aussi à vous transmettre la copie d'une lettre qui a été envoyée à Son Excellence par le Consul des États-Unis, et celle de la réponse qui y a été faite par les ordres du Gouverneur.

M. Graham à Sir P. Wodehouse.

16 Janvier 1864.

J'ai reçu le rapport de J. M. Hoets, Esquire, sur le *Tuscaloosa*, rapport contresigné par le Lieutenant Kennedy, du *Narcissus*, et j'en

ai remis une copie à l'Amiral Walter. On a joint à ce rapport une liste des articles réclamés par le Lieutenant Low, du *Tuscaloosa*, comme appartenant au steamer confédéré l'*Alabama*. Or, parmi les articles énumérés sur la liste, je vois trois canons de 12 et un autre plus petit canon d'airain pris sur la *Sea-Bride*, comme je puis le prouver par le témoignage d'un témoin compétent. Je demande donc que ces canons soient conservés pour leurs propriétaires de la même façon que le bâtiment : ne pouvant constater l'identité des autres articles de la liste en pleine connaissance de cause, je ne les réclame pas.

M. Rawson à M. Graham.

18 Janvier 1864.

Le Gouverneur m'a ordonné de vous accuser réception de votre lettre du 16 courant, et de vous déclarer que les causes dont vous parlez sont soumises au jugement du Gouvernement de Sa Majesté, qui donnera à ce sujet les instructions qu'il croira convenables.

Le Contre-Amiral Sir B. Walker au Secrétaire de l'Amirauté.

18 Janvier 1864.

A propos de ma lettre du 5 courant, j'ai l'honneur de soumettre à l'examen de Leurs Seigneuries la correspondance que j'ai échangée avec le Gouverneur de cette colonie au sujet du navire Américain le *Conrad*, de Philadelphie, aussi appelé *Tuscaloosa*.

II. Le Lieutenant Low, qui appartient au navire de guerre des Etats Confédérés l'*Alabama*, et qui commandait dernièrement le *Tuscaloosa*, après avoir payé et renvoyé son équipage, a quitté définitivement le navire le 9 courant, et je lui ai fait délivrer un permis de passage pour l'Angleterre, où il se rend sur le *Saxon*, avec son premier officier, M. Sainclair.

III. Le *Conrad* est maintenant confié aux soins d'un officier autorisé et de deux gardiens de bâtiment, en attendant qu'il ait été réclamé ou qu'on en ait disposé selon le bon plaisir du Gouvernement.

Le Contre-Amiral Sir B. Walker à Sir P. Wodehouse.

6 Janvier 1864.

En ce qui concerne la communication de Votre Excellence en date d'hier, j'ai l'honneur de vous informer que je prendrai des arrangements pour que l'on tienne en bonne garde le *Conrad*, de Philadelphie (le *Tuscaloosa*). On l'amènera dans la baie et on y mettra des gardiens de vaisseau jusqu'à ce qu'il ait été remis à ses possesseurs légitimes.

Le Lieutenant Low a demandé qu'il lui fût permis de rester pour le moment à bord du navire avec son équipage, car il espère que l'*Alabama* arrivera ici sous peu ; je n'ai fait aucune objection à cet arrangement.

Il y a quelques canons et d'autres articles à bord du *Conrad* que l'on dit appartenir à l'*Alabama* ; j'en ai déjà expédié une liste à Votre Excellence. Il faut voir comment on disposera de ces objets.

Je crois, comme mesure de précaution, qu'il serait convenable qu'une personne envoyée par le Consul des Etats-Unis visitât le *Conrad* pour voir l'état dans lequel il est au moment où il est placé sous la garde de l'Angleterre, afin de prévenir pour plus tard toute réclamation à ce sujet.

Le Duc de Newcastle à M. P. Wodehouse.

4 Mars 1864.

J'ai reçu vos dépêches des 11 et 19 janvier, dans lesquelles vous rap- portez les circonstances qui se rattachent à la saisie du vaisseau-prise Confédéré le *Tuscaloosa*, saisie faite sous l'autorité réunie du Comman- dant en Chef des forces navales et de la vôtre. Je dois vous ordonner de rendre le *Tuscaloosa* au Lieutenant des Etats Confédérés qui le commandait précédemment; dans le cas où le Lieutenant aurait quitté le Cap, vous garderez le navire jusqu'à ce qu'il puisse être remis à une personne qui tienne du Capitaine Semmes de l'*Alabama* ou du Gouver- nement des Etats Confédérés l'autorisation de le recevoir.

Je vous enverrai une nouvelle communication à ce sujet par la pro- chaine malle.

Le Duc de Newcastle à Sir P. Wodehouse.

10 Mars 1864.

Dans ma dépêche du 4 courant, je vous ordonnais de rendre le *Tuscaloosa* au Lieutenant des États Confédérés qui le commandait précédemment, ou, s'il avait quitté le Cap, de le garder jusqu'à ce qu'il pût être remis à quelque personne autorisée par le Capitaine Semmes de l'*Alabama* ou par le Gouvernement des Etats Confédérés.

Je dois dire maintenant que cette décision n'est pas fondée sur le principe général des réglemens en vigueur au sujet des prises faites par les croiseurs des deux parties belligérantes, mais sur les cir- constances particulières du cas actuel: on a permis au *Tuscaloosa* d'entrer dans le port du Cap et ensuite d'en partir, parce que les instructions du 4 Novembre n'étaient pas arrivées au Cap avant son départ. Le Capitaine de l'*Alabama* avait ainsi le droit de supposer qu'il pouvait également le faire entrer une seconde fois dans le même port, et il devient inutile de discuter si, à son retour au Cap, le *Tusca- loosa* gardait encore le caractère d'une prise ou s'il avait perdu ce caractère; il avait pris celui d'un transport de l'*Alabama*, et ce nou- veau caractère, convenablement établi et reconnu, lui avait donné droit aux mêmes privilèges qui pourraient être accordés à son vaisseau pre- nant l'*Alabama*.

En conséquence, le Gouvernement de Sa Majesté, vu les circonstances toutes spéciales de ce cas particulier, a cru que le *Tuscaloosa* devait être relâché; mais on doit avertir cependant le Capitaine de l'*Ala- bama* qu'il n'est pas permis aux vaisseaux de guerre belligérants d'amener des prises dans les ports Anglais, et que c'est au Gouverne- ment de Sa Majesté de décider à quel navire ce caractère appartient.

Pour terminer, je désire vous assurer que, ni dans cette dépêche, ni dans celle du 4 Novembre je n'ai voulu, en aucune façon, vous censurer pour la marche que vous avez suivie. Les questions que vous

avez été appelé à décider sont des questions difficiles ; on peut parfaitement avoir des doutes sur quelques points, et je ne suis nullement surpris que les conclusions auxquelles vous êtes arrivé n'aient pas toujours été celles qui ont été adoptées en pleine considération par le Gouvernement de Sa Majesté.

*Le Capitaine Semmes de la M. des E. C. au Contre-Amiral
Sir B. Walker.*

A bord du steamer des E. C. l'*Alabama* :
Baie de la Table.

24 Mars 1864.

MONSIEUR, j'ai été surpris d'apprendre, en arrivant dans ce port, la saisie faite par votre ordre sur la barque des Etats Confédérés le *Tuscaloosa*, transport de mon navire. Je regarde comme certain que vous ne l'avez saisi que par ordre du Gouvernement de votre pays, car aucune autre supposition ne s'accorderait avec la connaissance que j'ai de la droiture de votre caractère, puisque le *Tuscaloosa* a déjà été admis par vous comme un bâtiment-transport régulièrement commissionné, et puisqu'aucun fait nouveau ne s'est présenté pour modifier votre opinion.

Dans ces circonstances, je ne vous demanderai pas de rendre ce navire ; vous n'avez pas le pouvoir d'accéder à cette demande ; mais je me contenterai de joindre ma protestation au dossier de cette affaire pour qu'elle parvienne à la connaissance de votre Gouvernement.

Le Comte Russell, en prenant cette décision qu'il vous a communiquée, doit certainement avoir mal compris les faits ; car je ne pourrais concevoir qu'il soit capable d'appliquer mal à propos la loi.

Rétablissons brièvement les faits : — 1° Le *Tuscaloosa* était jadis le navire de l'ennemi le *Conrad*, que j'ai légalement capturé en pleine mer comme belligérant reconnu ; 2° je l'ai régulièrement commissionné comme bâtiment-transport du steamer des Etats Confédérés l'*Alabama*, qui était et est encore sous mon commandement, et, 3°, il est entré dans les eaux Anglaises sans avoir l'intention de violer les lois de la neutralité de Sa Majesté Britannique, et il y a été reçu avec hospitalité ; on n'éleva aucune question sur les droits qu'il avait d'entrer dans ces circonstances. Tels étaient les faits jusqu'au moment où le Comte Russell vous transmit ses ordres. Arrêtons-nous ici un moment, et voyons si nous pouvons tirer de ces faits ou de l'un d'eux des motifs qui puissent justifier la décision extraordinaire prise par le Comte Russell.

Mon droit de capture et la légitimité de la prise ne seront pas niés ; vous ne nierez pas non plus, vous, officier de marine, que j'avais le droit de lui donner une commission comme bâtiment-transport de mon navire, aussi bien qu'à tout autre navire venu légalement en ma possession. Vos Amiraux font cela journellement dans les stations éloignées ; et le transport, du moment où il reçoit son brevet, porte un pavillon et a droit aux indemnités et aux privilèges d'un navire de guerre, y compris le droit de capture.

On trouve dans votre propre loi de nombreuses décisions à ce sujet. En d'autres termes, c'est là un des modes reconnus de commissionner un bâtiment de guerre; il a été établi pour les besoins de la chose, et il est devenu une espèce de loi maritime commune, aussi incontestable que la loi écrite elle-même. La seule différence entre la commission d'un pareil vaisseau et celle d'un navire commissionné par l'autorité souveraine, c'est que les mots « bâtiment-transport » se trouvent dans la première commission et non dans la dernière. Comme j'avais commissionné régulièrement le *Tuscaloosa* en suivant la coutume reconnue par toutes les nations civilisées qui ont une marine, tout autre gouvernement que le mien pouvait-il s'informer de ses antécédents? Evidemment non. La seule chose qu'on pouvait exiger de lui, à son entrée dans un port étranger, c'était sa commission. Si elle émane d'une autorité compétente, vous ne pouvez faire une démarche de plus; le navire devient alors une partie du territoire du pays auquel il appartient, et vous ne pouvez exercer sur lui aucune juridiction, pas plus que sur ce territoire. Voilà ce qu'exigent la dignité et l'indépendance des nations; car ce serait une doctrine monstrueuse d'admettre qu'une nation pourrait s'informer à quel titre une autre nation possède ses vaisseaux de guerre. Et il ne peut y avoir de différence à cet égard entre des bâtiments-transports et des navires commissionnés. Le pavillon et la flamme se trouvent sur les deux, et tous les deux ils sont enlevés à une juridiction locale par des commissions compétentes. Par le même principe, vous pourriez vous être informé des antécédents de l'*Alabama* aussi bien que de ceux du *Tuscaloosa*. En vérité, vous aviez une meilleure raison pour rechercher les antécédents du premier, puisqu'on avait allégué qu'il s'était enfui d'Angleterre en violant votre Acte d'engagement à l'étranger. M. Adams, Ministre des Etats-Unis, a demandé que l'*Alabama* fût saisi; mais le Comte Russell, en contradiction évidente et flagrante avec sa décision dans le cas du *Tuscaloosa*, lui fit une réponse légale et convenable; il lui dit que l'*Alabama* était maintenant un navire de guerre et qu'on ne pouvait rechercher ses antécédents.

Une preuve suffira pour vous montrer combien votre position est insoutenable dans cette affaire : si vous admettez que la commission du *Tuscaloosa* émane d'une autorité compétente et qu'elle est dans la forme régulière (et je ne crois pas qu'il y ait lieu ici à contestation), le navire est un bâtiment de guerre aussi bien que le *Narcissus*, votre vaisseau-pavillon. Supposez que vous visitez un port Français et que l'Amiral du port vous ordonne d'abaisser votre pavillon par le motif que vous n'aviez pas un titre suffisant sur le navire avant qu'il fût commissionné, ou que vous n'avez pas payé celui qui l'a fait, ou que le constructeur avait un gage à donner, ou que vous l'avez pris sur les Russes et que vous ne l'avez pas fait juger par une Cour de Prises; que penseriez-vous du procédé? Et en quoi ce cas diffère-t-il de celui qui nous occupe aujourd'hui? Des deux côtés, une puissance ennemie veut s'informer des antécédents d'un bâtiment de guerre. Je dirai même que le cas est plus fort ici, si l'on admet que j'avais le droit de commissionner un bâtiment-transport; supposons que j'avais pris un navire Français et que je l'avais mis en commission; vous ne pourriez rien voir à cela, vous n'auriez aucun droit de me demander quelque chose à ce sujet, pourvu que j'eusse l'ordre de mon Gouvernement de faire la prise. Bref, vous n'auriez aucun droit de vous

mêler de cette affaire. Mon navire étant commissionné d'une façon régulière, je suis responsable de mes actes devant mon Gouvernement, et mon Gouvernement, dans le cas que nous avons supposé, serait responsable vis-à-vis de la France et non vis-à-vis de vous. Si ce raisonnement est juste et, avec tout le respect que je dois à Sa Seigneurie, je crois qu'il repose sur les principes les plus précis du Code international, il en résulte que le jugement d'une prise par une Cour de Prises n'est pas le seul mode de changer le caractère d'un navire capturé. Lorsque le maître d'un vaisseau preneur met sa propre commission à bord d'un navire semblable, c'est là un jugement dans sa forme la plus solennelle et un avertissement pour tout le monde. Par ce même principe, si un vaisseau ainsi commissionné était repris, la Cour de Prises de la puissance belligérante ne pourrait pas le rendre à ses possesseurs primitifs, mais elle devrait le condamner comme vaisseau de guerre ennemi, capturé à ceux qui l'avaient pris, car les Cours de Prises sont des Cours internationales et ne peuvent se mettre derrière le pavillon et la commission du croiseur.

En outre, à propos de cette question de jugement, votre lettre au Lieutenant Low, naguère Commandant du *Tuscaloosa*, suppose que, comme le *Tuscaloosa* n'était pas condamné, il était, par suite, la propriété de l'ennemi auquel il avait été pris. Une condamnation a en vue le profit des parties neutres et la sécurité des acheteurs; mais elle n'est jamais nécessaire contre l'ennemi. Son droit lui est enlevé par la force et non par un procédé légal; et la prise de possession de sa propriété *manu forte* est tout ce qu'on exige contre lui.

Le Comte Russell ayant méconnu ces principes évidents des droits des nations, et ayant reconnu ma commission, voyons ce qu'il décide.

Voici sa décision : Le *Tuscaloosa* est une prise; il est entré dans les eaux Britanniques en violant les ordres de neutralité de la Reine, donc il doit être rendu à son premier propriétaire. Le bâtiment n'est pas saisi et condamné pour avoir violé une loi municipale, comme fraude sur le revenu, etc., — car il n'aurait pu alors être saisi ou condamné sans l'intervention d'une Cour de justice; mais le bras fort d'un pouvoir exécutif m'arrache la prise et la rend très-froidement à l'ennemi. Il est admis que toutes les prises, comme les autres navires marchands, peuvent être saisies et condamnées pour violation de la loi municipale; mais ce n'est pas ici le cas. Toute l'affaire est dans le droit international. Or, d'après les principes les mieux établis, il est reconnu que les parties neutres n'ont pas le droit de s'interposer en aucune façon entre la prise et le prenant, excepté dans un cas particulier : c'est quand la prise a été faite dans les eaux neutres. Dans ce cas, et dans ce cas seulement, la Cour neutre peut connaître de la prise, et si l'allégation *infra terminos* est prouvée, la propriété peut être rendue à son premier propriétaire.

Si une prise légitime vient malgré la défense dans des eaux neutres, tout ce que ces parties neutres peuvent faire c'est de lui ordonner de partir, sans se mêler en aucune façon des affaires du preneur.

Il est admis que, si elle refuse obstinément de partir, ou si elle se conduit d'une façon peu convenable, on peut la forcer de partir, ou la saisir et la confisquer en punition de sa faute. Mais il n'y a pas d'excuse de cette façon à présenter ici. Pour montrer combien est sacré le droit de simple possession de la part d'un vaisseau-preneur, permettez-moi de citer l'une de vos propres autorités. A la page 42 du 1^{er} volume

de Phillimore, *Traité de droit international*, vous trouverez le passage suivant : — « En 1634, l'Angleterre et le Portugal conclurent un traité par lequel, entre autres choses, les deux nations s'engageaient mutuellement à ne pas souffrir que des navires ou des marchandises de l'un, pris par des ennemis et amenés dans les ports de l'autre, fussent détournés de leurs premiers possesseurs ou propriétaires. »

« Or je n'ai nul scrupule pour dire (remarque Lord Stowell en 1798) qu'il est impossible de mettre cet article littéralement en vigueur d'après la façon dont on comprend actuellement le droit des nations; car aucun pays ne peut intervenir pour arracher à une puissance belligérante des prises légalement faites. C'est peut-être ici le plus grand exemple qui puisse être cité de ce que les légistes en droit civil appellent *consuetudo obrogatoria*. »

Puisque telle est la nature de mon droit, il faudrait des raisons bien puissantes pour justifier celui qui m'en déposséderait par la force. Mais il n'y a pas de pareilles raisons ici; on ne prétend pas que le *Tuscaloosa* ait tenu une mauvaise conduite ici, à moins que l'entrée de ce croiseur Confédéré dans un port Anglais ne soit considérée comme une mauvaise conduite. Je l'ai déclaré au commencement de cette lettre, il n'avait pas l'intention de violer aucunement les ordres de la Reine. Son erreur, en conséquence (si erreur il y a), doit être considérée avec clémence et non avec dureté. Son erreur fut la vôtre et celle de Son Excellence le Gouverneur, aussi bien que la mienne. Nous étions tous d'accord, je crois, pour reconnaître qu'il était un navire légalement commissionné, et que sa commission donnait une fin de non-recevoir à toutes les recherches. En attendant, il s'avance en mer ainsi reconnu par les autorités de la Colonie, et le Gouvernement de votre pays rejette votre décision; le *Tuscaloosa* revient de bonne foi dans votre port pour y chercher une nouvelle hospitalité à l'abri des lois de la neutralité, et qu'arrive-t-il? Un officier Anglais, armé, et sous vos ordres, se rend à son bord, en fait sortir le Commandant et ses Officiers, et en prend possession sous prétexte qu'il a violé les ordres de la Reine, et cela sans qu'on l'ait averti de partir, sans qu'on lui ait donné un avis quelconque au nom de la loyauté, de la franchise et de la bonne foi. Je proteste très-respectueusement contre un procédé si rigoureux, si inattendu et si inhospitalier.

Mais il faut encore que je parle de la partie la plus extraordinaire du procédé. Non-seulement vous me dépouillez du droit que j'ai sur une prise, mais vous me dites que vous allez la remettre à l'ennemi. D'après quel principe cela peut-il se faire? Je serais bien embarrassé de le concevoir. Quoique un Gouvernement puisse, dans un cas extrême, confisquer une prise pour le Trésor public, il n'y a qu'un seul cas dans lequel la prise puisse être rendue à la partie belligérante adverse, et c'est celui qui est déjà mentionné plus haut, c'est quand une prise a été faite dans une juridiction neutre. Et ici on se base sur le motif de la nullité de la prise dès l'origine; on dit que la prise a été faite illégalement. Or, lorsque le navire se trouve dans la juridiction de la puissance neutre dont les eaux ont été violées, il n'y a qu'une seule marche à suivre. Le navire n'appartient pas à celui qui l'a pris, et comme il n'appartient pas à la partie neutre, il est tout naturel qu'il appartienne à la partie belligérante adverse, et il doit lui être remis. Mais il n'y a pas d'analogie entre ce cas et celui qui nous occupe. La prise ne peut pas être déclarée nulle. Mon droit est aussi bon contre

l'ennemi que si la condamnation avait été prononcée. Le navire ou m'appartient ou appartient au Gouvernement Britannique. S'il m'appartient, la justice exige qu'il me soit remis; s'il appartient (par voie de confiscation) au Gouvernement Britannique, pourquoi ce Gouvernement en ferait-il gratuitement cadeau à l'une des puissances belligérentes plutôt qu'à l'autre?

Je crois que mon Gouvernement envisage cette affaire sous le même point de vue que moi, et il est excessivement regrettable qu'un peuple qui lutte pour son existence même contre un peuple plus fort que lui doive avoir tant à se plaindre des dispositions inhospitalières d'un Gouvernement qui, s'il représente fidèlement les sentiments du peuple Anglais, devrait avoir pour lui au moins quelque sympathie et quelque bonté, et non de la rigueur et de la dureté.



N° 7.

DIMENSIONS DE L'ALABAMA.

Nous devons à l'obligeance de MM. Laird frères, de Birkenhead, communication des dimensions suivantes de l'*Alabama* : —

Longueur, environ.....	230	pieds.
Longueur entre les perpendiculaires.....	213	8»
Largeur de l'extrême bau.....	32	0»
Profondeur de la coque.....	19	9»
Tirant d'eau à son complet, avec environ 300 tonnes de charbon dans les soutes et des provisions à bord pour six mois de croisière.....	15	»

Machines : — Force de 300 chevaux.

Gréement : — Schooner à trois mâts, avec de longs mâts inférieurs et des vergues au grand mât et au mât de misaine.

La coque du vaisseau est en bois, l'agencement général et le choix des matériaux est le même que dans les navires de même classe de la Marine de Sa Majesté Britannique.

Le navire et les machines ont été entièrement construits par MM. Laird frères, dans leurs ateliers de Birkenhead.

FIN.

The first part of the report
 deals with the general
 situation of the country
 and the progress of the
 various departments.

The second part of the report
 deals with the details of the
 various departments and the
 progress of the work done
 during the year.

The third part of the report
 deals with the financial
 statement of the year and
 the balance sheet.

The fourth part of the report
 deals with the general
 remarks and conclusions
 of the year.

TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE I.

Pages

La question se décide — Point d'attaque imprévu — Le Capitaine Semmes — Instructions du Président — Création d'une marine — De l'ancien au nouveau Gouvernement — Une importante mission — Appelé au commandement du *Sumter* — Véritable caractère du « Pirate » Confédéré. 1

CHAPITRE II.

Le *Sumter*, ancien paquebot-poste de la Havane — Le Capitaine Semmes rejoint et prend le commandement — Transformation du navire — Retards ennuyeux — La guerre éclate — La rivière bloquée — Équipage du *Sumter* — On descend la rivière — Tentative — Pas de pilote — Acte énergique — Le *Sumter* est encore à l'ancre — Les phares sont éteints — Nouveaux bâtiments ennemis — Règlement du *Sumter* — La chasse — Déception de l'ennemi. 9

CHAPITRE III.

Commencement de la croisière — La première prise est le *Golden Rockett* — La prise incendiée! — Le *Cuba* et le *Machias* — Cienfuegos — Le *Ben Dunning* et l'*Albert Adams* — Trois d'un coup: le *West Wind*, la *Naiade*, et la *Louisa Kilham* — Une flotte de prises — On salue le drapeau Confédéré — A Cuba — Stricte neutralité — Un agent de prises — Le Capi-

taine Général de Cuba — Bâtiment repris par les Etats-Unis — Accident arrivé au Commandant — Coup de vent — A Curaçao — Le Gouverneur Hollandais — Un ancien Président dans une fâcheuse position — Le <i>Abby Bradford</i> — Venezuela — Port inhospitalier — Le <i>Joseph Maxwell</i> — Un patron rusé — Golfe de Bahia	16
--	----

CHAPITRE IV.

Émotion — On prend le taureau par les cornes — Le navire de S. M. Britannique le <i>Cadmus</i> — Commission du Capitaine Semmes — Encore en mer — Mauvais temps — Vent et courant contraires — Cayenne — Politesse Française — Vain espoir à Paramaribo — Chaude poursuite — Un Yankee loyal — Sécurité douteuse — Pour ne pas être battu — Encore en mer — La flèche du Parthe	33
---	----

CHAPITRE V.

Départ de Paramaribo — On passe l'Équateur — Jour de malheur — Sur un banc de sable — On l'échappe belle — Maran- ham — Protestation d'un Yankee — Courageuse assertion — Visite au Président — Nouvelles — Fausse alarme — On paye les mémoires — Un patriote — Encore en mer — Une prise — Le <i>Joseph Park</i> — Nouvelles du <i>Bull Run</i> — Un vilain anni- versaire.	42
---	----

CHAPITRE VI.

Mauvais temps — Une voile! — Une poursuite animée — Pas de prise — Coup de vent — Les vacances de « Jack » — Nouveau motif de croisière — Calme plat — Un Français éclairé! — Un événement prochain — Patience — Le <i>Daniel Trowbridge</i> — Un beau coup de filet — Cerné — Double réclamation — La revanche de la prise du schooner — Bonnes nouvelles du pays — Une excuse — Espoir de combat — On quitte la station des Indes Occidentales. — Un autre but — La Martinique.	52
--	----

CHAPITRE VII.

Un gouverneur Français — A l'Église — Visiteurs — Prison- niers relâchés — Difficulté à faire du charbon — Sympathie pour le Sud — Un verre de grog — Saint Pierre — Curiosité —	
--	--

<i>L'Iroquois</i> — Tentative d'intimidation — <i>L'Achéron</i> — Connaissance des Yankees sur l'observation de la neutralité — Mascara- rade — Préparatifs de combat — La lieue mariné — Insulte du <i>Trent</i> — Sur le qui-vive — Violation des droits — Audacieuse tentative — Succès.	62
--	----

CHAPITRE VIII.

Encore en mer — Deux prises — Le <i>Montmorency</i> — <i>L'Ar- cade</i> — A l'est! — Prise du <i>Vigilant</i> — Nouvelles du pays — Vilain temps — La baleine — <i>L'Ebenzer Dodge</i> — Aux fers — Un « cyclone » — Furieux coup de vent — Feu! — Noël — Pas de chance — Le bruit des pompes — Cadix.	90
---	----

CHAPITRE IX.

Port de Cadix — Congé — Autorités locales — Sagesse — La Reine d'Espagne — Entrée dans les Docks pour des réparations — Déserteurs — L'honneur du drapeau — Le <i>Neapolitan</i> — <i>L'Investigator</i> — Gibraltar — Visites officielles — En haut du ro- cher — Une légende — Encore la Neutralité — Diplomatie consu- laire — Bloqué — Le <i>Tuscarora</i> — Sept contre un.	101
---	-----

CHAPITRE X.

L'affaire de Tanger — Loyauté des Consuls des Etats-Unis — Un acte arbitraire — Emprisonnement de deux Confédérés — Ré- clamation du Capitaine Semmes — Pas de résultats — La force armée de l' <i>Ino</i> — Émeute — Encore la neutralité — Intelligence du Foreign Office — Le <i>Harvest Home</i> — Réunion.	130
---	-----

CHAPITRE XI.

« Le pauvre vieux <i>Sumter</i> » — On abandonne le navire — Ce qu'il advint du <i>Sumter</i> — Rapport officiel — On l'échappe belle — Voyages du Capitaine Semmes — On entre en marché pour l' <i>Alabama</i>	130
--	-----

CHAPITRE XII.

Le nouveau navire — *Aide-toi et Dieu t'aidera* — On s'établit

	Pages
à bord — Prix — Lois de la neutralité — Caution nécessaire	
— Le 29 Juillet — Un déjeuner — La scène change — En mer	
— La poursuite — Trop tard	145

CHAPITRE XIII.

Le « N° 290 » à la mer — Le rendez-vous — Petits contre-temps — Bonnes qualités du nouveau navire — Près d'être découverts — Le Capitaine — Terceire — Inquiétudes au sujet de l'équipage — On arme et on fait du charbon — On arrive à ses fins — Prêts pour la croisière.	151
---	-----

CHAPITRE XIV.

Dimanche 24 Août — Bien à flot — Prise du commandement — Le pavillon blanc — Mission de l' <i>Alabama</i> — Le loup de mer moderne — Aux pompes — Vent fort — Une chasse infructueuse — A court de bras — L' <i>Ocmulgee</i>	160
--	-----

CHAPITRE XV.

Rassemblement — Prisonniers débarqués — Le <i>Starlight</i> — Sainte-Croix — Romanesque procession nocturne — L'alerte — Trois sacrifices en un jour — Capture du <i>Weather Gauge</i> — L' <i>Altamaha</i> — Signal — Le <i>Benjamin Tucker</i> — Incendie — Le <i>Courser</i> — Exercice du tir — La <i>Virginia</i> — L' <i>Elisa Dunbar</i>	169
---	-----

CHAPITRE XVI.

Coups de vents successifs — Quartiers incommodes — Le temps se calme — Le vent recommencé — L' <i>Emily Farnum</i> et le <i>Brilliant</i> — Chargement neutre — Rançonné — Incendie — Le <i>Wave Crest</i> — Le <i>Dunkirk</i> — Fraude religieuse — Prise d'un déserteur — Cour martiale — Le <i>Tonawanda</i> — Précautions — Le <i>Manchester</i> brûlé — Espoir — Séparation — Le <i>Lamplighter</i> — Ouragan — Grand danger — Un tourbillon — Passage heureux.	176
--	-----

CHAPITRE XVII.

Pas de chance — Battu par la tempête — Orages continuels — Une prise — Les <i>Lafayette</i> — Une longue chasse — Le	
--	--

<i>Crenshaw</i> — Neutre ou non? — Encore du gros temps — <i>La Lau-</i> <i>retta</i> — Condamné — <i>Le Baron de Custine</i> — Relâché.	187
---	-----

CHAPITRE XVIII.

Désappointement — Dérouté — <i>Le Levi Starburck</i> — Légumes frais — Nouvelles — L'autre côté de l'affaire — Bonté récompensée — <i>Le T. B. Wales</i> — Une famille — Volontaires — Vaisseau de guerre bien construit.	202
---	-----

CHAPITRE XIX.

La Martinique — Nouvelles du pays — Salutations amicales — Mutinerie — L'ordre est rétabli — <i>Le San Jacinto</i> — Infraction à la neutralité du port — Promptes mesures — Attente — Prêt au combat — Succès — On ferme une écurie vide — Tentation — <i>La Clara L. Sparks</i> — Radoub — Une cour martiale — Acquiescement	209
--	-----

CHAPITRE XX.

Encore en mer — Nettoyage du bâtiment — Tarif de la paye — Une prise opportune — <i>Le Parker Cook</i> — Une décision — Le repos d'une bonne nuit — Sang-froid — Au milieu des berceaux de jasmins — A la recherche d'une riche prise — <i>La Mina</i> — « Grâce à l' <i>Alabama</i> . »	219
--	-----

CHAPITRE XXI.

Le jour de bonheur de l' <i>Alabama</i> — Lutte de vitesse — On gagne — <i>L'Ariel</i> — Prise — Prisonniers de guerre — Argent de prise — Encore en recherche — Avaries à la machine — Un dilemme — La fièvre jaune — On abandonne l' <i>Ariel</i> — En réparation	220
---	-----

CHAPITRE XXII.

Encore prêt — Temps sombre — Vent du Nord — <i>L'Arcas</i> — Le deuxième jour de Noël en mer — La guerre — Le levain du Roc de Plymouth — Sur l'île abandonnée — On épisse la grande vergue — A la recherche des coquillages — Rude service	
---	--

	Pages
— Aux fers — Bonne discipline — Un phénomène — Le nouvel an — Un souvenir — Encore en mer.	237

CHAPITRE XXIII.

Nouvelle mission — Expédition du Général Banks — A Galveston — Le Dimanche 11 Janvier — Une petite erreur — On se prépare au combat — <i>L'Hatteras</i> — Un combat dans l'obscurité — Vif et décisif — Soumission — Délivrance de l'équipage — Coulé — Événements imprévus — Hors du nid de frelons. .	250
---	-----

CHAPITRE XXIV.

Encombré de prisonniers — Poursuite d'un ami — A la Jamaïque — Réception enthousiaste — Repos à terre — Un speech — On lève l'ancre — Une prise — Affaire du <i>Golden Rule</i> — Rétablissement de la discipline — Capture du <i>Chastelain</i> — Saint-Domingue — Le <i>Palmetto</i> — Les hommes du jour aux États-Unis.	260
---	-----

CHAPITRE XXV.

On ne se laisse pas facilement jouer — <i>Deux pages</i> — <i>L'Olive Jane</i> — Le <i>Golden Eagle</i> — Salut au pavillon blanc — Terreur — Obstination — Le <i>Washington</i> — Le <i>William Edward</i> — La patience récompensée — Affaire du <i>John S. Parks</i>	269
---	-----

CHAPITRE XXVI.

Désagrémens de la vie en mer — Une chasse vigoureuse — Le <i>Punjaub</i> est rançonné — Rafales de pluie — Un extra — Le <i>Morning Star</i> — Cargaison neutre — Le <i>Fairhaven</i> — L' <i>Ino</i> en recherche — Le <i>Charles Hill</i> — La <i>Nora</i> — L'eau de feu — Moralité commerciale — La <i>Louisa Hatch</i> — Noirs soucis — Difficultés à faire du charbon en mer — Fernando de Noronha.	279
---	-----

CHAPITRE XXVII.

Un employé dans l'embaras — Encore à terre — Un déjeuner — A cheval — Vent fort — Pris dans le filet — Captures faciles — Le <i>Kate Cory</i> — Le <i>Lafayette</i> — Un gouverneur poli — Le <i>Louisa Hatch</i> et le <i>Kate Cory</i> sont brûlés — Débarquement	
---	--

	Pages
des prisonniers — Las d'attendre — Une rixe — On quitte de nouveau le port.	289

CHAPITRE XXVIII.

Une curieuse prise — La <i>Nye</i> — Le <i>Dorcas Prince</i> — Un anniversaire — L' <i>Union Jack</i> et le <i>Sea Lark</i> — Dans le port de Bahia — Explications — Rencontre inattendue — Le <i>Georgia</i> — Un petit jour de fête — Diplomatie — Encore la neutralité — La nostalgie	300
--	-----

CHAPITRE XXIX.

Deux de plus — Le <i>Gilderliene</i> et la <i>Justina</i> — Affaire du <i>Jabez Snow</i> — La barque l' <i>Amazonian</i> — Débarrassé des prisonniers — Un mot — Le <i>Talisman</i> — Sous faux pavillon — Le <i>Conrad</i> — Une plus noble destinée — Rebaptisé — Le <i>Tuscaloosa</i> est commissionné — A court de vivres.	308
--	-----

CHAPITRE XXX.

Insulte au drapeau — Sec — Beau temps — L' <i>Anna F. Schmidt</i> — « Oh ! du navire ? » — L' <i>Express</i> — Provision de pain — La Baie de Saldanha — Visiteurs de la campagne — Funérailles — La prise du <i>Tuscaloosa</i> — Une prise à la hauteur du Cap — La <i>Sea Bride</i> — Le navire est encombré — Sympathie	316
--	-----

CHAPITRE XXXI.

Naufragés — On l'échappe belle — Respect aux eaux neutres — Au Cap — Brouillard épais — Temps lourd — Etes-vous un vaisseau de guerre ? — Fermeté et obstination — La ville de Simon — Faux rapports — Un peu de repos — Filouterie du pays — Un spectacle nocturne — Vers l'Océan Indien — La barque l' <i>Amanda</i>	325
--	-----

CHAPITRE XXXII.

Nouveau théâtre de la croisière — Affaire du <i>Winged Racer</i> — Une bonne chasse — Le <i>Contest</i> — En vigie — Pour ne pas être trompé — Pas de prise — Condore — Une Colonie Française	
---	--

	Pages
— Salutations amicales — Ile des Singes — Loin du foyer — Sauterelles sifflantes — Pourquoi l'on ne trouve jamais de singe mort — Vers le pays — Rareté des vaisseaux Yankees.	342

CHAPITRE XXXIII.

En Orient — Aor — Marins nomades — Soupçons — A Singapore — Une ville active — Marchands Chinois — Whampoa et C ^e — Machines à calculer — En route — Le <i>Martaban</i> de Maulmain — Transformation — Le <i>Texan Star</i> — La vérité — Malacca — La <i>Sonora</i> — Au Cap	354
--	-----

CHAPITRE XXXIV.

L' <i>Emma Jane</i> — Quilon — L'alarme — Débarquement des prisonniers — Johanna et Mohilla. — Autorités bienveillantes — Esclavage — Un monarque commerçant — L'illusion et la réalité — Cousins germains du Sultau — Les jardins du Prince — Sympathie musulmane — Encore en mer.	368
---	-----

CHAPITRE XXXV.

Un homme à la mer — Vent fort — Trois ans — Epuisement — Encore le Cap — Capture du <i>Tuscaloosa</i> — Vers l'Europe — Nouvelles de la guerre — Exploits de l' <i>Alabama</i> — Affaire du <i>Rockingham</i> — La dernière prise — Le <i>Tycoon</i> — Dans le canal — A Cherbourg.	376
---	-----

CHAPITRE XXXVI.

Le <i>Kearsage</i> — Branle-bas — La cuirasse — Etat de l' <i>Alabama</i> — Hors du port — Le <i>Deerhound</i> — Allocution du Capitaine — Force des combattants — Plan de combat — L'engagement — Feu vif — Graves avaries — On coule — Fin de l' <i>Alabama</i> — A l'eau — Courageuse conduite du chirurgien Llewellyn — Le <i>Deerhound</i> porte secours — Les canots de l'ennemi — L'esprit révélateur.	381
---	-----

APPENDICE.

Prises du <i>Sumter</i>	395
Prises de l' <i>Alabama</i>	397



N° 2. Croisières du <i>Sumter</i>	403
— Croisières de l' <i>Alabama</i>	406
N° 3. Discours de M. Laird à propos de l' <i>Alabama</i>	411
N° 4. Combat avec l' <i>Hatteras</i>	414
N° 5. L' <i>Alabama</i> à la baie de la Table	418
N° 6. Correspondance concernant le <i>Tuscaloosa</i>	425
N° 7. Dimensions de l' <i>Alabama</i>	461

FIN DE LA TABLE.



11137