

FRASER, TRENHOLM & Co.

UNE COMPAGNIE ANGLO-SUDISTE[©]

Serge Noirsain



George A. Trenholm (1807-1876). Siège de la compagnie Fraser & Trenholm à Liverpool, 10 Rumfolt Place.
<http://liverpoolhistorysocietyquestions.wordpress.com/2011/06/26/914/>

Sauf mentions spécifiques, cet article est issu du livre *George Trenholm, Financial Genius of the Confederacy* (1999) d'**Ethel Nepveux**, la descendante directe de George Trenholm.

Fraser & Trenholm de Liverpool était la branche européenne de la compagnie d'import-export dirigée par George Alfred Trenholm. En 1824, le décès inopiné de son père survient alors que sa famille traversait une crise financière, et le jeune George abandonne ses études pour subvenir aux besoins des siens. Il avait seize ans lorsque John Fraser de Charleston l'engage comme commis dans sa compagnie d'import-export. La curiosité naturelle de George Trenholm, la qualité de son éducation et son aptitude à assimiler rapidement les arcanes du commerce international le hissent progressivement dans le cercle des « décideurs » de la compagnie. En 1835, il en devient un membre à part entière et, trois ans plus tard, accède au statut d'associé. Entre-temps, les milieux affairistes de la Caroline du Sud l'avaient jugé assez compétent pour lui confier la direction de la Banque de Charleston puis celle de la compagnie ferroviaire *Louisville, Cincinnati & Charleston R.R.*

Durant les années 1840-1850, Trenholm acquiert des biens immobiliers, spéculé avec bonheur sur la vente de terrains à bâtir et est élu président de la Banque de Charleston et de sa Chambre de Commerce. Il s'investit dans le développement des lignes ferroviaires et s'immisce dans la vie politique locale. En 1850, sous son impulsion, la compagnie John Fraser s'est imposée dans le monde de l'import-export et, à la veille de la guerre civile, elle traitait jusqu'à 20 000 balles de coton en une matinée. L'ardeur avec laquelle Trenholm défend le libre-échange se traduit bientôt par des propos sécessionnistes qui, en 1852, le mènent à la Chambre des représentants de la Caroline du Sud. Après le décès de John Fraser et par respect pour lui, Trenholm ne modifie pas le nom de sa compagnie. Il était pourtant devenu l'actionnaire majoritaire d'un trust associant les intérêts de Fraser à la compagnie Trenholm Brothers (sa branche new-yorkaise dirigée par James T. Welsman) et à la compagnie Fraser & Trenholm de Liverpool, administrée par Charles K. Prioleau, le fils d'un éminent juriste de Charleston.



Ethel Nepveux entourée de Serge Noirsain et de Gérard Hawkins. 2001©
En arrière-plan, la photo de son ancêtre, George Trenholm.

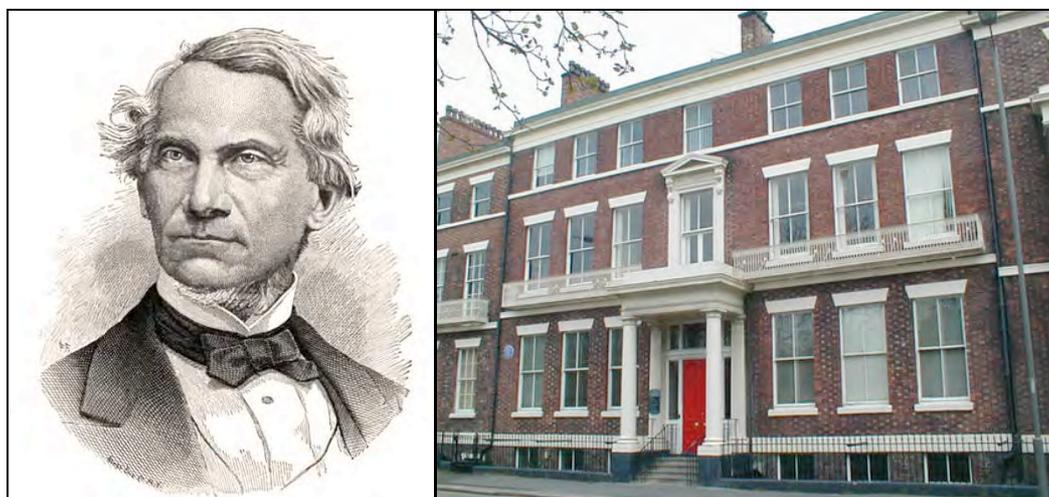
Welsman et Prioleau étaient des associés à part entière de l'empire Trenholm. Cet empire, dont Trenholm tirait les ficelles, possédait un patrimoine mobilier et immobilier puissant et diversifié. Outre des parts dans d'autres entreprises, il comprenait des bâtiments commerciaux et privés, une flotte marchande, des plantations et des esclaves produisant une partie du coton que John Fraser expédiait en Europe. Trois ans avant le déclenchement des hostilités par les Confédérés, Trenholm incitait déjà, mais en vain, les Etats esclavagistes à s'industrialiser et à développer leur réseau ferroviaire.

Lorsque le gouvernement provisoire de la Confédération s'installe à Montgomery (Alabama), il savait que son existence dépendrait de sa faculté d'importer massivement tout ce qui faisait défaut dans le Sud, et de sa reconnaissance par les principaux gouvernements européens. Plutôt que de chercher à s'attirer leurs bonnes grâces par des considérations socioculturelles en harmonie avec la presse et l'idéologie européenne, en substance celle de Proudhon, le gouvernement confédéré commet deux erreurs monumentales. D'abord en laissant son vice-président, Alexander Stephens, proclamer le 21 mars 1861 que « *l'esclavage est la cause immédiate de notre rupture avec l'Union et de la présente révolution (sécession). Le Nègre n'est pas l'égal du Blanc, sa subordination à une race supérieure correspond à sa condition normale et naturelle.* »

Trop vaniteux ou trop impliqué dans cette idéologie pour en adoucir les termes, Jefferson Davis envoie en Europe un premier trio de commissionnaires qui accumulent les maladresses en insistant lourdement sur l'appartenance des Africains à une « sous-race humaine ». Dans son ouvrage « *Secret History of Confederate Diplomacy Abroad* », l'historien américain W.C. Davis souligne l'incroyable stupidité des premiers délégués confédérés en Europe et notamment celle de William Yancey qui s'ingénie à vouloir faire admettre le bien-fondé de leur « Cause » en raison de l'infériorité raciale des Noirs. Nous traitons ces sujets en profondeur dans nos articles : ***L'esclavage dans la pensée sudiste*** et ***Les Visées expansionnistes du Sud esclavagiste***, accessibles sur ce site. Connaissant la vie de Trenholm et son habileté en termes de stratégie commerciale, il ne se serait jamais commis dans de telles vociférations, inhérentes aux fanatiques et aux prétentieux. Le jugement porté sur ces délégués se fonde sur leur rappel dans le Sud, par Jefferson Davis, à la suite de leurs propos intempestifs.

En avril 1861, un comité d'hommes d'affaires de Charleston propose au constructeur naval britannique John Laird et à la compagnie Fraser & Trenholm de Liverpool de créer une ligne maritime entre ce port et la Caroline du Sud. Ce projet envisageait la constitution d'un capital de 150 000 \$ et la construction de trois vapeurs de 1 800 tonnes capables de transporter 4 000 balles de coton. Le coût de ces bâtiments se serait élevé à 47 000 £ pièce.¹ Peu après le déclenchement des hostilités par les esclavagistes sudistes, la compagnie Trenholm & Brothers de New York déplace son siège aux Bahamas et ouvre une filiale aux Bermudes. Trenholm suggère ensuite aux membres du gouvernement confédéré d'acheter la dizaine de steamers que la compagnie britannique des Indes Orientales liquidait pour 10 millions de dollars. En dépit de l'évidente nécessité d'acquérir d'urgence une flotte commerciale, Jefferson Davis et ses ministres méprisent sa proposition, à l'exception du vice-président Stephens et de Judah Benjamin, futur ministre des Affaires étrangères de la Confédération.

Quand le premier cabinet rebelle prend ses fonctions à Montgomery, son ministre du Trésor, Christopher Memminger, obtient des banques sudistes un prêt de 15 millions de dollars. Ce fut insuffisant et, en mai 1861, il sollicite l'intervention de Trenholm auprès de tous les organismes financiers pour recueillir davantage de fonds. Durant l'été 1861, Memminger n'avait toujours pas émergé de ses difficultés et il joua encore sur le charisme de Trenholm pour inciter les milieux financiers à accepter les emprunts de l'Etat confédéré. Comme sa poursuite de l'effort de guerre et la construction de navires exigeaient des sommes colossales et qu'il ne pouvait rien acheter à l'étranger sans le concours d'une banque britannique, le gouvernement rebelle recourt naturellement à Trenholm et à ses associés britanniques de Liverpool. En mai ou juin 1861, Memminger fait déposer 500 000 \$ chez John Fraser & Co. qui les transmet à sa filiale de Liverpool. L'exécutif confédéré attend jusqu'au 10 janvier 1862 pour lui proposer de devenir le dépositaire officiel de ses avoirs en Europe, ce qu'elle accepte le 14 mars, moyennant une commission de 0,5 % sur toutes les transactions. Ce taux correspondait à celui que pratiquait les banques britanniques pour des services analogues aux Etats-Unis.



**Christopher G. Memminger (1803-1888), ministre des Finances confédérées (1861-1864).
Résidence de Charles K. Prioleau à Liverpool. (Liverpool History Society)**

Le rôle de Fraser & Trenholm de Liverpool consistait à prendre en dépôt les liquidités sudistes transférées en Grande-Bretagne, à avaliser les dépenses des agents confédérés, à affréter des cargos pour le transport de leurs marchandises et à leur avancer des fonds. Cette compagnie assumait également le rôle d'agent commercial du gouvernement sudiste en négociant son coton sur les marchés européens. Pour éviter de

¹ S.R. Wise, *Lifeline of the Confederacy, Blockade Running during the Civil War*, p. 9, University of South Carolina, 1988.

trop se départir de ses espèces, Memminger recourait habituellement à un jeu d'écriture pour entretenir et financer les agents confédérés à l'étranger. Il donnait des garanties à la compagnie John Fraser de Charleston qui, en retour, délivrait des lettres de change négociables auprès de sa branche britannique. En 1861 déjà, l'agent confédéré Caleb Huse écrivit au secrétaire à la Guerre que Fraser & Trenholm lui avait permis de réaliser des opérations dans lesquelles aucune autre banque européenne se serait impliquée².

A l'instar de quelques autres compagnies maritimes sudistes, celle de Trenholm s'investit immédiatement dans les opérations des forceurs de blocus. Il ne s'agissait pas d'une démarche improvisée car, près d'un an avant la proclamation du blocus par Lincoln, la compagnie John Fraser de Charleston avait déjà lancé une ligne maritime entre Liverpool et Charleston. Trenholm annonça du reste que sa flottille compterait bientôt un sixième cargo capable de contenir environ 4 000 balles de coton. Deux mois avant l'agression sudiste sur Fort Sumter, la succursale de Liverpool avait expédié deux de ses vapeurs à Charleston, les *Condor* et *Nashville*, avec une cargaison de matériel militaire. Le 18 septembre 1861, un autre bâtiment appartenant à Trenholm, le *Bermuda*, en l'occurrence le premier à franchir le blocus nordiste, débarqua en Géorgie un stock d'armes d'une valeur de 100 000 \$.³

Durant le conflit, le secrétaire de la Marine fédérale, Gideon Welles, accusa systématiquement la compagnie de Trenholm de protéger ses cargos en les plaçant sous le pavillon britannique. D'après le consul américain à Liverpool, Thomas Dudley, la flotte de Fraser & Trenholm aurait importé pour plus de 4 500 000 \$ de coton au Royaume-Uni. C'est avec ces fonds que les agents sudistes acquirent des tonnes d'équipements pour leurs armées. C'est aussi grâce à la complicité de Fraser & Trenholm de Liverpool que le Sud finança la quasi-totalité des forceurs de blocus et des navires de guerre de haute bord qu'il mit et tenta de mettre en service. Outre son rôle d'intermédiaire, Fraser & Trenholm joua celui de conseiller auprès de James Spence et de Colin McRae qui gèrent les dépenses confédérées en Europe.

Il n'est pas possible d'énumérer tous les actes philanthropiques de George Trenholm et de Charles Prioleau, le gestionnaire de sa succursale de Liverpool, vis-à-vis des Etats confédérés parce que, souvent, ils restaient très discrets. Le 6 août 1862 par exemple, Trenholm recourt à ses fonds personnels pour acquérir le terrain sur lequel le département de la Guerre érigea le fameux arsenal d'Atlanta, qui alimenta les armées de l'Ouest jusqu'à sa destruction par Sherman, en 1864. Fin 1863 et début 1864, Trenholm achète la manufacture de revolvers Spiller & Burr pour la déplacer à Columbia, en Caroline du Sud, afin de l'éloigner des forces ennemies.⁴

La correspondance privée de Charles Prioleau révèle que Trenholm incita sa branche de Liverpool à offrir le steamer *Alexandra* à la Marine confédérée pour le convertir en bâtiment de guerre. La compagnie Fraser & Trenholm assura également un service postal d'une étonnante régularité entre l'Europe et la Confédération via les Bahamas et les Bermudes. L'attribution de fonds aux services secrets confédérés en Europe et au Canada ressortissaient théoriquement au président confédéré mais, comme ces liquidités sortaient fréquemment des caisses de l'agence de Liverpool, Trenholm et Prioleau étaient forcément tenus au courant des opérations en cours ou envisagées dans ces deux régions. Tous deux s'investirent notamment dans un projet qui visait à attirer dans le Sud quelque 30 000 immigrants polonais, une manœuvre dont l'objectif réel était de renforcer les rangs de l'armée rebelle par des immigrés de fraîche date.⁵

Memminger avait essayé de stabiliser l'inflation de la monnaie confédérée en multipliant les emprunts afin de réduire le trop grand nombre de billets de banque en

² *Official Records of the Union and Confederate Armies (ORA)*, Série I, vol. IV-1, p. 345.

³ *Official Records of the Union and Confederate Navies (ORN)*, Série I, vol. I-6, p. 265.

⁴ W.A. Albaugh & E.N. Simmons, *Confederate Arms*, p. 198, New York, 1957.

⁵ C.S. Davis, *Colin McRae, Confederate Financial Agent*, pp. 61-73, Tuscaloosa, 1961.

circulation. Vers la mi-novembre 1863, les six plus puissants banquiers sudistes forment un comité dont ils confient la présidence à Trenholm. Leur objectif était de convaincre Memminger de créer un système de taxation plus rigoureux pour éradiquer l'érosion de leur devise. Lorsqu'en février 1864, le Congrès autorise Memminger à émettre de nouveaux billets de banque correspondant au tiers de la valeur des anciens, l'opinion publique se dresse contre lui et il donne sa démission quatre mois plus tard.⁶

Sollicité en raison de son expérience financière et de son statut de grand patron de la compagnie Fraser & Trenholm de Liverpool durant toutes ces années, Trenholm consent à prendre la relève le 18 juin 1864, mais n'entre en fonctions que le 20 juillet et avec réticence parce qu'il savait que ses chances de réformer l'économie de son pays étaient dérisoires. Robert G.H. Kean était le chef des services administratifs du département de la Guerre et, dans le cadre de ses fonctions, il rencontra fréquemment Trenholm. Il prétend que si celui-ci avait su à quel point la situation du Trésor était désastreuse, il n'aurait jamais accepté d'endosser une telle responsabilité.⁷ Succession ô combien difficile car, en novembre 1864, le discours de Trenholm au Congrès sur l'état des finances n'apporte aucune note optimiste. Les grandes réformes monétaires qu'il préconise étaient assez analogues à celles qu'avait voulu imposer son prédécesseur.⁸

Pour réduire la dette confédérée, Trenholm préconise de diminuer le nombre de billets en circulation, propose des taxes plus lourdes, encourage les planteurs à vendre leur coton au gouvernement confédéré pour intensifier ses exportations et recommande à la population d'échanger ses liquidités pour des bons du Trésor.⁹ Dans un premier temps, le *Mercury* de Charleston, de Robert B. Rhett, d'ordinaire si vindicatif à l'égard de Jefferson Davis et de sa clique, commente élogieusement les réformes préconisées par Trenholm. D'autres journaux, comme les *Sentinel*, *Courrier* et *Enquirer* de Richmond, le *Daily Chronicle* d'Augusta, les *Triweekly Guardian* et *Daily South Carolinian* de Columbia et le *Republican* de Savannah partagent le même enthousiasme à son sujet. Ces « lendemain qui chantent » sont illusoires car le programme de taxation qu'envisage Trenholm fait hurler les foules, et le Congrès ne l'écoute pas.¹⁰

Tandis que Trenholm s'appliquait à revitaliser les finances nationales, sa branche de Liverpool s'investissait dans la construction d'une flotte commerciale pour le Sud. En février 1864, l'exécutif confédéré avait adopté le « Nouveau Plan » préparé par financier Colin McRae, le surintendant des finances confédérées en Europe. Il consistait à permettre à Richmond d'exercer un monopole d'Etat sur tout l'import-export et plus particulièrement sur celui du coton. Comme les premiers résultats avaient été excellents, les ministres confédérés de la Guerre et de la Marine sollicitent la mise en service d'encore plus de forceurs de blocus pour expédier du coton au profit exclusif de leur département.

Ils intéressèrent quelques compagnies maritimes britanniques dans ce « Nouveau Plan », mais c'est surtout Fraser & Trenholm qui supporta le poids financier de cette nouvelle aventure. Elle aurait pu rapporter gros si la guerre s'était prolongée de quelques mois, mais l'effondrement de la Confédération interrompit le regain de son essor commercial. Le 15 décembre 1864, Charles Prioleau, le « patron » de la compagnie Fraser & Trenholm de Liverpool, se trouve dans l'obligation de payer 295 000 £ (1 475 000 \$) pour 14 nouveaux steamers qui ne lui avaient pas encore ramené une seule cargaison de coton.

Une semaine plus tard, Prioleau écrit à l'agent sudiste Caleb Huse de suspendre tous les contrats en cours. Ses dépôts aux Bahamas et aux Bermudes regorgeaient de marchandises et de matériel militaire que les forceurs de blocus ne réussissaient plus à

⁶ R.C. Todd, *Confederate Finance*, p. 79, Athens, 1954.

⁷ R. Kean, *Inside the Confederate Government*, p. 184, New York, 1957.

⁸ Todd, *Confederate Finance*, pp. 114-15.

⁹ H. Cochran, *Blockade Runners of the Confederacy*, p. 60, New York, 1958.

¹⁰ Todd, *Confederate Finance*, pp. 127, 153-54, 173, 192.

écouler dans le Sud en raison de l'efficacité du blocus fédéral. Le 21 février 1865, six semaines après la fermeture du dernier port confédéré, Prioleau fait savoir à Huse que son gouvernement lui devait 645 550 £ (3 230 000 \$) et que l'envoi de 20 000 balles de coton lui était indispensable pour éviter la banqueroute.

L'armée fédérale captura George Trenholm lors de sa fuite aux côtés de Jefferson Davis et ne le libéra qu'en septembre 1866, lorsque le président Andrew Johnson (successeur de Lincoln) lui eut accordé son « pardon ». Une formalité que n'importe quel Sudiste, à l'exception de quelques personnalités notoires, pouvait accomplir pour récupérer ses droits civiques. Entre-temps, le secrétaire d'Etat nordiste, Seward, avait intenté une action en référé contre la compagnie John Fraser de Charleston en invoquant l'assistance qu'elle avait portée aux insurgés. Il obtient ainsi la vente de tous ses biens.

Quoique ruiné, Trenholm avait néanmoins mis de côté un « bas de laine » qui consistait en des pièces et des lingots d'or avec lesquels il relança quelques-unes de ses affaires. Il mourut en 1876 en laissant derrière lui une marque indélébile dans l'histoire du commerce américain au XIX^e siècle. Quant à la compagnie Fraser & Trenholm de Liverpool, elle affronta le même désastre financier que la plupart des firmes qui s'étaient compromises financièrement dans le trafic d'armes et de matériel militaire avec les Confédérés. Durant les six derniers mois du conflit, Richmond avait en effet contracté plus de 45 millions de dollars de dettes que ne reconnut pas le gouvernement fédéral.