



Par Gérard Hawkins

INTRODUCTION

A l'aube de la guerre civile américaine, Richmond diffère totalement des autres villes sudistes en raison de sa spécificité industrielle. Cependant, si l'on considère que ses usines et manufactures recourent à de la main-d'œuvre servile, elle n'est pas vraiment comparable aux cités industrielles du Nord. Vers le milieu du XIX^e siècle, Richmond se trouve confrontée à un avenir incertain - la recherche d'un équilibre entre deux types de sociétés, que la révolte de Nat Turner et le raid de John Brown compromettent davantage.¹ Dans son ouvrage *At the falls: Richmond, Virginia, its People*, Marie Tyler-McGraw écrit : *Diversifiée et grouillante d'activités, Richmond était sur le point de devenir le cœur du grand drame sudiste. Nulle part ailleurs, cette tragédie ne se mesura plus clairement et plus explicitement qu'au sein de la Tredegar Iron Works.*² En effet, au-delà de sa contribution unique à l'effort de guerre confédéré par la fourniture de munitions et de produits métallurgiques divers, la Tredegar Iron Works, l'incontestable Vulcain de la Confédération, procura aux armées en gris plus de la moitié des pièces d'artillerie produites par l'ensemble des fonderies du Sud durant le conflit fratricide.

¹ L'esclave noir Nat Turner naît en 1800. Influent parmi ses pairs, il est un peu à l'image de John Brown dans la mesure où, lui aussi, se croit appelé à remplir une mission divine. En août 1831, ébranlé par une vision, il se lance avec ses amis dans une rébellion ouverte contre ses maîtres et les contremaîtres des plantations voisines du comté de Southampton en Virginie. Le massacre de 55 Blancs se déroule au cours de plusieurs jours de folie meurtrière. Turner et 56 de ses acolytes sont rapidement appréhendés, puis jugés et pendus.

² Tyler-McGraw M.: *At the falls: Richmond, Virginia, its People*.

LA PERIODE “ANTEBELLUM” 1836-1861

La combinaison de la demande croissante de produits métallurgiques, de l'abondance de la force motrice hydraulique et de l'accès aisé aux matières premières contribue à l'émergence de l'industrie sidérurgique de Richmond au cours de la période dite « antebellum », c'est-à-dire celle qui précède la guerre civile américaine. Le développement du transport ferroviaire et fluvial par la Virginie promeut incontestablement Richmond en tant que centre industriel de premier plan. Au cours des années 1830, l'accroissement du nombre de voies ferrées génère un marché qui stimule l'investissement dans les fonderies et les laminoirs. Entre 1830 et 1837, sous l'impulsion des autorités virginienues, plus d'une vingtaine de compagnies de chemin de fer voient le jour. Durant cette décennie, six d'entre-elles entreprennent la construction de quelque 500 km de voies ferrées.

A cette époque, pour assurer la croissance industrielle de la ville, le canal James River & Kanawha est presque aussi vital que le rail. Prolongé entre 1835 et 1840 de Richmond à Lynchburg, puis en 1851 à Buchanan, ce chenal pénètre dans les montagnes Blue Ridge de la vallée de la Shenandoah et connecte les hauts fourneaux de la Virginie orientale au riche bassin houiller de Richmond ainsi qu'à la ville construite sur le bord du fleuve James. Au fil du développement du système ferroviaire virginien, le « cheval de fer » assure un complément aux barges fluviales tractées par des mules pour acheminer la fonte aux florissantes entreprises métallurgiques de la capitale.

Hormis la Virginie, les Etats du Sud avaient négligé de créer une véritable industrie houillère indispensable à la fabrication du fer. Des veines importantes de charbon bitumineux avaient été découvertes dans le Kentucky, le Tennessee et l'Alabama, mais les gisements de Midlothian situés à l'ouest de Richmond étaient les plus développés. Découvertes vers 1700, ces mines sont les premières à accéder à une production commerciale nationale en 1748. Un siècle plus tard, ce bassin houiller fournit l'énergie nécessaire aux forges et fonderies de la capitale virginienne. Pendant la guerre, environ 100 000 tonnes de charbon en seront extraites annuellement, dont la plus grande partie sera consommée directement par les appétits voraces de la Tredegar Iron Works. Vers 1860, Richmond devient le plus grand centre sidérurgique du Sud. Ses fonderies, ses ateliers d'usinage, ses forges et ses laminoirs représentent un investissement de plus de 800 000 \$, emploient plus de 1 500 ouvriers libres et serviles et manufacturent des produits finis d'une valeur annuelle de plus de 1 500 000 \$.³ Parmi ces entreprises, la Tredegar Iron Works émerge de loin au-dessus des autres.

Ce site métallurgique trouve son origine dans un petit atelier qui possédait une forge et un laminoir construits au milieu des années 1830, sur une étroite langue de terre encaissée entre le fleuve James et le canal James River & Kanawha, au sud-ouest de Richmond. La Tredegar Iron Co. est fondée en 1836 par Francis B. Deane Jr, un opérateur virginien expérimenté dans la gestion des hauts fourneaux, et un groupe d'entrepreneurs de Richmond, intéressés par le développement des chemins de fer locaux. En 1837, la compagnie s'agrandit en acquérant la Virginia Foundry Co. voisine, les deux entreprises possédant des synergies complémentaires. Ses activités principales consistent pour l'essentiel, en la production de pièces pour locomotives et wagons : essieux, bogies, roues et engrenages. La Tredegar Iron Co. débute toutefois dans une conjoncture économique défavorable. La crise financière de 1837 freine la croissance du

³ Dew C.B. : *Ironmaker to the Confederacy*, p.3.

secteur ferroviaire, avec en corollaire la chute du prix du fer sur le marché américain. La société accuse le coup, ses ventes se réduisant peu à peu à une peau de chagrin. En 1841, criblée de dettes, l'entreprise est au bord de la faillite, ce qui contraint ses actionnaires à réorganiser sa gestion. C'est dans ce contexte morose que le dynamisme, l'esprit d'entreprise et l'ascendante notoriété d'un certain Joseph Anderson attirent l'attention des patrons de la Tredegar Iron Co. qui l'engagent au mois de mars comme agent commercial.

Joseph Reid Anderson voit le jour le 16 février 1813 à Walnut Hill, dans le comté de Botetourt en Virginie orientale. Il fréquente l'école de Fincastle puis est admis à l'Académie militaire de West Point, d'où il sort quatrième de sa promotion en 1836. Il sert brièvement comme sous-lieutenant dans le 3^e régiment d'artillerie de l'armée américaine puis est affecté à des tâches plus techniques jusqu'à sa mutation dans le corps du génie. Ses missions le conduisent successivement à Washington, D.C., à Fort Monroe et à Fort Pulaski. Son enthousiasme pour une carrière militaire s'estompe néanmoins peu après son mariage en mai 1837, avec Sarah Eliza Archer de Norfolk. En septembre de la même année, il démissionne de l'armée.

Fin 1837, le service des travaux publics de l'Etat de Virginie l'embauche comme adjoint de l'ingénieur responsable de la construction de la voie rapide reliant Staunton à Winchester. Cette nouvelle fonction stimule l'intérêt d'Anderson pour d'autres projets de plus grande envergure. Son engouement pour l'essor économique de la Virginie le conduit à siéger à la commission des routes et de la navigation fluviale, qu'il soutient inlassablement afin de promouvoir le développement de canaux et de chemins de fer. Il adhère au parti whig, mais en 1856, il passe au parti démocrate, estimant que les Whigs se soucient peu des intérêts économiques du Sud et encore moins de l'esclavage. De 1847 à 1860, Anderson est élu au conseil municipal de Richmond. En 1852, il accède à la Chambre des représentants. L'année suivante, il y est réélu, de même qu'en 1857, mais est battu en 1859. Sur ces entrefaites, plus précisément en 1841, Anderson entre à la Tredegar Iron Co., bien décidé à assainir les finances de la société. En 1842, Francis Deane démissionne de son poste de directeur et est remplacé par John F. Tanner, le surintendant de l'atelier de laminage. Grâce à la bonne gestion d'Anderson, la compagnie décroche rapidement des contrats avec l'U.S. Navy pour la fourniture de câbles, de chaînes, de canons et de munitions.

En 1843, les tentatives d'Anderson d'établir un marché permanent avec le gouvernement pour la fourniture de pièces d'ordnance de la Tredegar subissent un revers majeur. Après avoir accepté 60 des 100 canons commandés en 1842, le département de la Marine rejette les 40 pièces restantes lorsque cinq d'entre elles éclatent au banc d'épreuve. Anderson essaye bien de persuader la marine d'accepter le solde de canons intacts, mais sans succès. Il se met alors en quête des raisons pour lesquelles ses produits ont failli. Des expériences entreprises avec plusieurs types de fonte de haute qualité provenant du comté de Botetourt et différentes sortes de charbon aboutissent rapidement à ce qui semble être une combinaison idéale pour produire du métal à canon : la fonte des hauts fourneaux *Cloverdale* et *Grace* - appartenant à son frère John - et le charbon des mines Black Heath du comté de Chesterfield, près de Richmond. Utilisant cette composition, les ouvriers de la Tredegar coulent quelques pièces d'ordnance expérimentales qui, selon Anderson, persuaderont les autorités de Washington de se raviser et de donner une seconde chance à son entreprise.

Le « désastre de 43 » comme appelé à l'époque, a comme corollaire de sérieuses frictions entre Anderson et les actionnaires de la Tredegar Iron Co. L'ambitieux agent

avait déjà fait part de son mécontentement quant à la détermination de ses fonctions. En outre, Il déplore l'ingérence des administrateurs de l'entreprise dans sa gestion courante des affaires technico-commerciales. L'épisode des 40 canons rejetés par la marine l'incite à faire pression sur eux pour obtenir une révision drastique de son contrat. En novembre 1843, las de leurs tergiversations, Anderson loue le complexe sidérurgique de la Tredegar pour une période de cinq ans et un loyer annuel de 8 000 \$. Son frère John, propriétaire des deux hauts fourneaux de Botetourt, lui prête suffisamment d'argent pour qu'il puisse compléter la transaction. Débarrassé de ses détracteurs, Anderson mise sur son intuition. En accordant une attention particulière aux méthodes de coulée et en utilisant uniquement de la fonte provenant des hauts fourneaux *Cloverdale* et *Grace*, il parvient à rétablir et à maintenir la réputation de ses produits. En décembre 1844, le bureau de l'Ordonnance de l'armée passe à la Tredegar une commande de 60 canons lourds et l'année suivante, celui de la marine en acquiert 112. Entre 1844 et 1860, la Tredegar livre un total de 881 pièces d'artillerie au gouvernement fédéral sans qu'aucune d'entre elles ne soit recalée au banc d'essai.⁴

Anderson prend le contrôle de la Tredegar Iron Works à un moment où l'économie reprend de l'essor. Le lancement de nouvelles lignes ferroviaires en Virginie est du pain bénit pour son entreprise qui acquiert de nouveaux clients pour ses produits de laminage en Nouvelle-Angleterre, à New York et en Pennsylvanie. Anderson attaque agressivement le marché du Sud en vendant des barres de fer, des rails et des crampons aux compagnies de chemin de fer ainsi que des machines à vapeur aux planteurs de canne à sucre de la Louisiane. La vente de canons reste soutenue grâce à la contribution d'un nouveau client important. Durant les mois tendus des négociations sur le compromis de 1850⁵, la Caroline du Sud collecte des fonds pour se procurer un nombre considérable de canons de siège et d'artillerie côtière. Ses responsables de l'ordonnance s'enquière auprès d'Anderson de la disponibilité de ces armes et, lorsque ce dernier leur donne l'assurance que cette commande peut être exécutée sans délais, il décroche le contrat. Entre 1850 et 1851, la Tredegar leur livre un total de 64 pièces d'artillerie.

Quelques mois avant l'expiration de son bail de location de cinq ans, Anderson décide de prendre le contrôle permanent de la Tredegar. Le 4 avril 1848, il achète la totalité du complexe métallurgique à ses propriétaires pour la somme de 125 000 \$ payable en six annuités. La conjoncture économique du moment est cependant volatile. La mise en service de 900 km de voies ferrées, financée en grande partie par le conseil d'administration des travaux publics de Virginie, accroît la demande en rails et en matériel roulant mais à la fin des années 1840 et début 1850, les profits sur ces produits sont fortement réduits. En cause, le coût élevé du transport vers les marchés du Nord et la concurrence impitoyable de l'industrie sidérurgique britannique qui inonde les Etats-Unis de fer laminé à bas prix. Dans ce contexte difficile, la Tredegar Iron Works abandonne la production de rails pour se focaliser sur celle de crampons et de barres de fer commerciales.

Pour faire face à ses lourdes obligations financières, Anderson se résout à entrer en partenariat avec plusieurs capitalistes afin d'améliorer la gestion de son laminoir et de développer la production de matériel ferroviaire. En 1853, le financier Charles Morriss est le premier à investir dans la société, suivi deux ans plus tard par John F. Tanner, le

⁴ Dew C.B. : *Ironmaker to the Confederacy*, p. 12.

⁵ Le compromis de 1850 fut un ensemble de cinq projets de lois séparées que le Congrès américain adopta en septembre 1850 dans le but de désamorcer la confrontation politique qui existait entre les Etats libres et esclavagistes au sujet du statut des territoires acquis après la guerre américano-mexicaine de 1846-1848.

bras droit d'Anderson, qui acquiert les trois quarts du laminoir de l'usine. Sous sa diligente direction, cette unité de la Tredegar opère sous le nom de Morriss, Tanner & Co. Anderson s'associe également à John Souther et Zerah Colburn, deux fabricants de matériel roulant qui s'impliquent immédiatement dans la construction de nouveaux ateliers de fabrication et de finition de chaudières de locomotive. Matthew Delaney est nommé responsable des halls d'usinage et des fournitures ferroviaires. Son fils Alexander accroît la vente de locomotives grâce à la conception de nouveaux modèles. Par la suite, la compagnie Tredegar Locomotive Works deviendra le plus grand fabricant de locomotives du Sud et produira quelques 70 machines jusqu'en 1860. Anderson loue également un terrain qui lui appartient à Lewis D. Crenshaw qui y installe une filature de laine. Jusqu'en mai 1863, la Crenshaw Woolen Mills sera l'un des principaux pourvoyeurs de tissus en laine pour la confection d'uniformes confédérés. Pendant plus d'une décennie, la Tredegar investit des capitaux dans plusieurs hauts fourneaux de Virginie orientale, notamment les *Rebecca*, *Catawba*, *Cloverdale* et *Grace* situés dans le comté de Botetourt, à une courte distance de l'usine de Richmond. En juillet 1854, Anderson vend la moitié de la fonderie à son neveu Francis Glasgow, ainsi qu'à Matthew Delaney et William Steptoe. Le partenariat Anderson, Delaney & Co. ainsi formé requinque l'outil de travail et en augmente la capacité.

L'usine adjacente à la Tredegar, connue sous le nom d'Armory Mill⁶, avait été construite à la fin des années 1840 pour laminier des rails de chemin de fer sur la propriété donnée en location par la Virginia State Armory⁷. Anderson avait acquis des parts dans ce projet et en avait été brièvement le président. En 1848, il abandonne ce poste à son beau-père, le Dr Robert Archer qui, entre-temps avait quitté l'armée et déménagé à Richmond. Au début des années 1850, Robert Archer et son fils, Robert Jr transforment l'usine en atelier de production de barres de fer commerciales et, pendant cette décennie, exploitent le site sous le nom de R. Archer & Co.

Les manipulations financières qu'Anderson effectue au cours des années 1850 aboutissent à la formation d'un nouveau partenariat en 1859. En effet, l'homme d'affaires est impatient de consolider les opérations de fonderie, d'usinage et de laminage de son site. Les différents pactes d'alliance conclus à la hâte au début de ces années avaient fragmenté la gestion de l'entreprise métallurgique et n'avaient été que des arrangements improvisés pour lui permettre de résoudre des difficultés financières et techniques passagères. Le nouvel accord permet de fusionner le contrôle des différentes divisions de la Tredegar et de l'Armory Mill en une entité nouvelle : la J.R. Anderson & Co. dont Joseph Anderson devient le président. Selon les clauses du contrat signé le 1^{er} janvier 1859, Joseph met en caution la fonderie et les ateliers de la Tredegar ainsi que ses intérêts propres dans le laminoir. Peu après, John Tanner lui revend sa part dans le laminoir et investit la recette de cette transaction dans la nouvelle société. Le père et le fils Archer achètent l'Armory Mill, injectant de ce fait un capital substantiel dans le patrimoine de l'Anderson & Co. En concluant astucieusement des partenariats à des moments critiques, Anderson avait accumulé suffisamment de capital pour faire face à ses obligations contractuelles. Il avait également évité la plupart des écueils financiers auxquels étaient confrontés ses concurrents. En 1859, la consolidation des divers départements de la Tredegar Iron Works représente la victoire culminante de dix-huit années d'efforts du brillant homme d'affaires pour rétablir sa maîtrise sur la plus

⁶ La manufacture de l'Arsenal.

⁷ L'arsenal de l'Etat de Virginie.

importante entreprise privée de Richmond. En outre, en tant qu'actionnaire principal, il se réserve les deux tiers des profits futurs de la société.

Sous la houlette d'Anderson, en 1860, la Tredegar Iron Works devient le plus grand centre métallurgique du Sud. Nul ne le décrit mieux que l'historien Charles Dew dans son magistral ouvrage *Ironmaker to the Confederacy* : *L'usine était bâtie de façon compacte sur un terrain de cinq hectares, encaissé entre le fleuve James et le canal James River & Kanawha. Le long du canal, à l'extrémité orientale de l'usine, se situait le laminoir de l'Armory Mill. Il possédait neuf fours de puddlage et quatre fours de réchauffage servant à fabriquer le fer qui alimentait deux trains de laminage, capables de produire jusqu'à 6 000 tonnes de barres de fer et de rails par an. Toujours le long du canal, l'espace entre l'Armory Mill et l'usine de la Tredegar proprement dite, était occupé par une grande bâtisse et plusieurs baraquements où séjournèrent les esclaves. À l'ouest de ces logements se trouvait le vaste laminoir de la Tredegar, qui comprenait neuf fours de puddlage, sept fours de réchauffage et trois trains de laminage d'une capacité annuelle de 8 000 tonnes de fer forgé. À côté du laminoir se situait l'usine de crampons, une structure de trois étages qui abritaient les machines de façonnage, un atelier de fabrication de tonneaux et un grenier de stockage pour les modèles en bois. Alimenté directement par des barres de fer provenant du laminoir, ce bâtiment pouvait produire quotidiennement 15 tonnes de crampons pour rails de chemin de fer et plaques de blindage. Au sud du laminoir, jusqu'au fleuve James, s'étalait un ensemble de structures comprenant le parc de machines-outils, les forges et la fonderie. Dans cette dernière, des ouvriers qualifiés faisaient fondre un mélange de fer spécial dans deux grands fours, préparaient les moules et coulaient les tubes de canons dont la taille variait du petit obusier de montagne de quelques centaines de kilos au gros canon de défense côtière de dix tonnes. Dans l'atelier voisin, ces canons étaient tournés, alésés, rayés et finis. Une fonderie à usage général, une autre pour les roues de locomotives et de wagons ainsi qu'une petite fonderie de bronze complétaient ce complexe.*

*Un atelier entièrement équipé était connecté à la fonderie pour usiner les roues de wagons et les essieux. À la limite occidentale du site, un vaste immeuble de trois étages, de 50 m de long sur 15 m de large, abritait l'atelier des locomotives. On y construisait, ainsi que dans l'annexe voisine de même taille, des motrices à vapeur et des moteurs de toutes descriptions. Dans la menuiserie attenante, les ouvriers façonnaient une multitude d'accessoires en bois pour les scieries, les usines à sucre et les wagons de fret. Enfin, divers bâtiments alloués au département des forges délimitaient le sud de l'usine de la Tredegar. La chaudronnerie était installée dans un bâtiment de 50 m de long. La forge, de dimension semblable, possédait 25 fourneaux et plusieurs marteaux-pilons. Alimentés par la force motrice hydraulique fournie par le canal James River & Kanawha, les fours et les laminoirs consommaient annuellement 12 000 tonnes de fonte, 16 000 tonnes de charbon bitumineux et nécessitaient 150 000 briques réfractaires. Du cuivre, du bois et d'autres matières premières étaient également stockées en quantités plus réduites. À l'aube de la guerre civile, l'ensemble de l'usine représentait un investissement d'environ 450 000 \$. À cette époque, la Tredegar Iron Works était le plus grand employeur industriel de Richmond, utilisant environ 800 ouvriers libres et esclaves, un chiffre respectable surpassé seulement par trois autres sites métallurgiques aux États-Unis.*⁸

A suivre ...

⁸ Dew C.B. : *Ironmaker to the Confederacy*, pp. 19-20.