
Francia. Forschungen zur westeuropäischen Geschichte
Herausgegeben vom Deutschen Historischen Institut Paris
(Institut historique allemand)
Band 4 (1976)

DOI: 10.11588/fr.1976.0.48863

Rechtshinweis

Bitte beachten Sie, dass das Digitalisat urheberrechtlich geschützt ist. Erlaubt ist aber das Lesen, das Ausdrucken des Textes, das Herunterladen, das Speichern der Daten auf einem eigenen Datenträger soweit die vorgenannten Handlungen ausschließlich zu privaten und nicht-kommerziellen Zwecken erfolgen. Eine darüber hinausgehende unerlaubte Verwendung, Reproduktion oder Weitergabe einzelner Inhalte oder Bilder können sowohl zivil- als auch strafrechtlich verfolgt werden.

Buchhändler bei Druckern in Avignon sowie Verzeichnisse verbotener Bücher, die auf der Messe von Beaucaire beschlagnahmt wurden: in allen Fällen dominieren hier Wissenschaften, Künste, Literatur und Geschichte mit zusammen 70–80% der Titel, fast alles billige Raubdrucke von Pariser Bestsellern, während die theologisch-religiösen Traktate und Heiligenleben nicht einmal einen Anteil von 30% erreichen; der Markt dieser überwiegend ›aufklärerischen‹ Literatur war durchaus national, ja international, konzentrierte sich allerdings auf die städtischen Zentren. Avignon produzierte also Bücher für zwei ganz verschiedene Leserschichten, gerade die reicheren Drucker-Buchhändler verfügten über den größten Sortimentsanteil progressiver Schriften, deren Herstellung und Verkauf war hier wie anderswo auch eine Sache primär des Geschäfts, kaum aufklärerischer Gesinnung.⁶

Doch ob nun die konservativen oder die ›fortschrittlichen‹ Titel vorherrschten, eines wird deutlich: praktisch alle in Avignon hergestellten Raubdrucke (90% der gesamten Produktion) waren Bestseller, die Tatsache des Raubdrucks kann also die von Forschern wie Robert ESTIVALS und François FURET im Archiv des *Dépôt légal* schmerzlich vermißten Angaben zur Auflagenhöhe weitgehend ersetzen; ein Gesamtverzeichnis der Raubdrucke des 18. Jhs. und damit der tatsächlich meistgelesenen Schriften wäre eine historische Quelle von unschätzbarem Wert und würde es ermöglichen, nach der bisher in der Forschung überwiegenden statistischen Titelanalyse, welche Bücher sehr unterschiedlichen Erfolgs auf eine Ebene stellt, endlich quantifizierende Inhaltsanalysen der meistverbreiteten Bücher in Angriff zu nehmen. Es liegt auf der Hand, daß MOULINAS ein solches arbeitsaufwendiges Verzeichnis auch ›nur‹ für Avignon im Rahmen einer Dissertation nicht leisten konnte; doch schon daß er die Forschung auf diesen Weg hinweist, gibt seiner Arbeit grundsätzliche Bedeutung. Sie zeigt einmal mehr, daß die wohl fruchtbarsten und weitreichendsten Erkenntnisse zur französischen Buchgeschichte des 18. Jhs. zunächst nicht aus den Drucken selbst, sondern aus Handschriften, nicht aus französischen, sondern aus ausländischen Archiven an den Grenzen Frankreichs zu gewinnen sind; im Gang befindliche Auswertungen der riesigen Geschäftskorrespondenz der *Société typographique* von Neuchâtel durch Robert DARNTON werden das von Avignon aus gewonnene Bild bestätigen und ergänzen.

Rolf REICHARDT, Mainz

Heinz-Theo NIEPHAUS, Genuas Seehandel von 1745–1848. Die Entwicklung der Handelsbeziehungen zur iberischen Halbinsel, zu West- und Nordeuropa sowie den Überseegebieten, Köln-Wien (Böhlau) 1975, XVII–486 p. (Forschungen zur internationalen Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, hrsg. v. Hermann KELLENBENZ, Bd. 8).

L'ouvrage de H. Th. NIEPHAUS s'insère dans une série de travaux consacrés à l'étude des courants commerciaux et de leur évolution à la fin du 18^e et au début du 19^e siècle.

L'étude de N. s'intéresse plus particulièrement au développement des relations commerciales entre Gênes et la péninsule ibérique, l'Ouest et le Nord de l'Europe et

⁶ Robert DARNTON: *Underground Booksellers, a Fifth Column of the Old Regime?*, in: *Probleme des Übergangs vom Ancien Régime zur Revolution in Frankreich*, hg. von E. HINRICHS, E. SCHMITT u. R. VIERHAUS, Göttingen (Herbst 1977).

les pays d'outre mer. Les variations du trafic maritime à l'arrivée et au départ du port de Gênes servent au fil de l'étude de principal indicateur du destin commercial de la vieille place marchande, dont l'histoire s'avère assez mouvementée au cours des cent ans qui séparent la guerre de succession d'Autriche de la révolution de 1848. Le choix chronologique est en lui-même significatif: telle que N. nous la présente, l'histoire maritime et commerciale de Gênes s'articule en trois phases d'une durée inégale dont l'unité intrinsèque est avant tout d'ordre politique: un 18^e siècle finissant, où les guerres entre puissances européennes assurent à Gênes une fois encore sinon l'éclat, du moins le statut de cité indépendante; une période révolutionnaire qui, après une courte flambée de prospérité, s'ouvre sur les guerres napoléoniennes, où l'arrêt puis la ruine du commerce sont suivis de la perte – définitive cette fois – de l'indépendance territoriale de la ville; une période d'accalmie enfin, qui fera de Gênes sous la Restauration le premier port du Royaume de Sardaigne et amorce son insertion dans un espace économique national. L'étude privilégie par conséquent – dans un large cadre chronologique – le »temps court«, limitant l'analyse de l'évolution des structures d'ensemble à une courte introduction et à une esquisse, bien documentée, du négoce génois au cours de la période considérée. Le cœur de l'ouvrage est consacré à l'analyse du trafic maritime et des courants commerciaux dont il est porteur.

L'impression générale qu'on retient de cette étude est celle d'un bouleversement en profondeur qui, par delà les ruptures momentanées, reflète les transformations des marchés nationaux et du commerce mondial.

Au moment où, par le jeu des puissances européennes, elle recouvre son indépendance, Gênes n'est plus, en fait, que l'ombre d'elle-même. Du rôle que la ville a joué dans l'ensemble du commerce méditerranéen, il ne reste en 1746 que la position prépondérante qu'elle occupe dans le trafic avec l'Espagne, trafic favorisé par d'étroits liens financiers. La création d'un port franc en 1751 ne pallie guère à cette situation. Le trafic annuel moyen avec l'Espagne totalise jusqu'en 1789 31% de l'ensemble des arrivées en provenance des ports de l'Ouest, précédant le Portugal et la Grande-Bretagne, qui réunissent chacun 22% des bateaux à l'arrivée. Au départ, l'Espagne regroupe à elle seule 60% de l'ensemble du trafic vers l'Ouest (191 sorties en année-moyenne) suivie de loin par les sorties à destination du Portugal (14%), de l'Europe du Nord-Ouest et les colonies, dont les taux varient de 6 à 0,5%. Si l'état des sources (il n'existe jusqu'en 1780 aucune série continue couvrant la deuxième moitié du 18^e siècle) ne permet pas une vue exhaustive des variations et des écarts – ce qui explique du reste le recours à la moyenne –, l'analyse des »états de marchandises« nous laisse entrevoir une structure d'échanges de type ancien où prédominent encore l'entrepôt espagnol, britannique et hollandais. Concurrencée assez fortement par Livourne, qui a su détourner une partie notable du commerce britannique et hollandais, Gênes semble avoir joui jusqu'au début des années quatre-vingt d'une stabilité précaire, soutenue surtout par le transit qu'elle assure vers la Suisse et les centres commerciaux de l'Allemagne du Sud.

Avec le début des années quatre-vingt s'ouvre pour Gênes une période de prospérité certaine mais qui, après avoir connu vers 1795 un envol momentané, devait être, en fin de compte, d'assez courte durée. Par rapport à 1789, l'année 1795 connaît en effet une augmentation de 186% du nombre de bateaux enregistrés au départ – sort enviable

que le port de Gênes partage alors – au détriment des ports français – avec ceux de Barcelone, de Livourne, de Lisbonne, de Hambourg ou de Trieste, pour n'en citer que quelques-uns. Comme dans la phase précédente, l'Espagne gardera une place prépondérante dans le trafic gênois; l'expansion rapide du commerce ne semble pas avoir entraîné une transformation en profondeur du réseau commercial.

Le passage de Gênes dans la zone d'influence française amorce, quelques améliorations passagères mis à part (1801–1802), la chute qui à partir de 1804 va en s'accéléralant, pour atteindre en 1808 son point le plus bas: deux arrivées, aucun départ au long cours. L'ensemble du trafic maritime de Gênes se voit réduit au cabotage à destination de Toulon, de Marseille et de Sète.

Comme les ports français de la façade atlantique, Gênes souffre de la rupture du commerce que le contrôle des mers par les forces navales britanniques rend des plus efficaces.

Dans la période de paix qui s'ouvre après le Congrès de Vienne (1814), Gênes sous une apparente stagnation, voire même un léger recul (car le niveau de 1819 ne sera de nouveau atteint qu'en 1846) connaît en fait une notable extension de son aire commerciale. C'est ici que l'analyse de N. – en montrant finement le déplacement des courants commerciaux – se justifie pleinement et trouve tout son intérêt. On nous pardonnera de n'en dire ici que quelques détails.

Comme dans d'autres ports européens, c'est surtout le commerce vers l'Ouest qui entre dans une véritable phase de croissance; par rapport à la deuxième moitié du 18^e siècle (1745–1780) les arrivées des ports au delà de Barcelone augmentent entre 1814 et 1848 en moyenne de 79%. Les arrivages de l'Espagne et du Portugal comme ceux de l'Europe du Nord connaissent par contre un net recul, variant entre 15 et 50%. Si la part du lion revient au trafic en provenance de Gibraltar, avec une augmentation de 767%, l'expansion est notable pour l'Amérique du Nord (+ 300%) et la Grande-Bretagne (+ 122%). En 1845, le niveau de l'activité commerciale avec l'Ouest atteindra pour l'ensemble des 1265 arrivées au port de Gênes environ 31%. – Comme dans le passé, l'intérêt principal du commerce maritime gênois reste tourné vers l'Est de la Méditerranée et vers la Mer noire, mais la forte croissance du commerce avec l'Ouest montre que le port s'ouvre dès à présent de nouveau au commerce mondial. Le déclin des relations avec les vieilles places d'entrepôt (Cadix, Lisbonne, Londres) corrobore ces indications. Exemple particulièrement éloquent, celui des relations avec la Grande-Bretagne, où Londres perd sa position dominante face à Liverpool, dont les produits industriels supplantent les produits manufacturés.

En passant au crible les registres de la douane gênoise, celles de l'*Ufficio di Sanità* et les publications régulières du »Corriere mercantile«, N. nous donne une image d'ensemble du commerce maritime gênois entre 1745 et 1848 qui dépasse largement les limites d'une étude locale. Le destin commercial de Gênes, qui entre en 1848 dans l'âge du chemin de fer, prend ici figure d'exemple par référence à l'évolution que connaît l'ensemble du commerce européen à cette époque.

On regrettera d'autant plus que la riche documentation que N. a réunie sur les maisons de commerce gênoises et qu'il a aussi rendue accessible grâce à un double index nominatif, n'ait été finalement que très peu exploitée. Les transformations dans l'entreprise, les glissements sociaux que le lecteur croit parfois discerner au fil d'une lon-

gue énumération auraient vraisemblablement éclairé les transformations de longue durée que l'option délibérée de l'auteur pour le »temps court« et l'absence d'une analyse plus poussée des structures économiques d'ensemble laissent trop souvent dans l'ombre.

Voici donc un ouvrage qui, à divers points de vue, s'avère exemplaire et dont le lecteur appréciera les résumés en anglais et en italien. Un dernier regret: que l'auteur n'ait pas jugé nécessaire d'appuyer sa démonstration sur une lecture graphique et cartographique de son matériau statistique.

Jochen HOOK, Paris

Jean MERLEY, *La Haute-Loire de la fin de l'Ancien Régime aux débuts de la III^e République, 1776–1886*, vol. 1–2, Roanne (Horvath) 1974, 667 S., 34 Taf., 100 Kart. (Cahiers de la Haute-Loire).

Die aus den langen Quellenserien der Departementalarchiv gearbeiteten wirtschafts- und sozialhistorischen Regionalmonographien, die seit zwei Jahrzehnten die Forschung zum neuzeitlichen Frankreich von Grund auf erneuert haben, sind bisher fast ausnahmslos am Ende des Ancien Régime stehen geblieben¹ oder setzen erst ab 1800 ein,² obwohl ihre quantifizierenden Methoden besonders tauglich scheinen, um die hartnäckige Vorstellung von der Tiefenwirkung der Französischen Revolution objektiv zu überprüfen. Hier vor allem liegt die große Bedeutung der Thèse de doctorat d'État von Merley.

Umfaßt sie doch als erste unter den breit angelegten französischen Regionalmonographien ziemlich genau die sog. Sattelzeit (1750–1850), die Periode des Übergangs vom Ancien Régime zum industriellen Zeitalter; ihre ursprünglich weiter gesteckten Grenzen wurden auf 1776–1886 eingeengt, weil einerseits der Aufschwung des 18. Jhs. das Velay erst spät erreichte und andererseits der 1914 voll sichtbare Niedergang bereits seit einer Generation im Gange war. Als geographischer Rahmen ist das recht künstlich gebildete Departement Haute-Loire sehr geeignet; durch seine heterogene Zusammensetzung aus Hochebenen, Tälern und Gebirgen, aus einem mehr zum Languedoc hin orientierten südöstlichen Teil um die Stadt Le Puy (Velay) und einer traditionsgemäß mehr der Kultur Nordfrankreichs zugewandten nordwestlichen Hälfte um die Stadt Brioude (Brivadois) stellt es gleichsam Frankreich en miniature dar – weithin typisch jedenfalls für die Provinz. Methodisch reiht sich die Habilitationsschrift in die moderne »Histoire sérielle« ein; das Beiheft mit Tabellen, Karten und Kurven gibt Zeugnis von der gewaltigen statistischen Arbeit, die das bedeutet. Daß ein Großteil der Quellenkritik bereits vorweg in einem Dutzend Aufsätzen ge-

¹ Sie bilden die Grundlage des Berichts von Rolf REICHARDT: *Bevölkerung und Gesellschaft Frankreichs im 18. Jh.*, Neue Wege und Ergebnisse der sozialhistorischen Forschung 1950–1976, in: *Zeitschrift für Historische Forschung* 4 (1977) Heft 1.

² Vgl. die Berichte von Jacques ROUGERIE: *Faut-il départementaliser l'histoire de France?*, in: *Annales E. S. C.* 21 (1966), S. 178–93; Philippe VIGIER: *Un quart de siècle de recherches historiques sur la Province*, in: *Annales historiques de la Révolution française* 47 (1975), S. 622–45.