
Francia. Forschungen zur westeuropäischen Geschichte
Herausgegeben vom Deutschen Historischen Institut Paris
(Institut historique allemand)
Band 20/2 (1993)

DOI: 10.11588/fr.1993.2.58289

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.

Dietrich EBELING, *Der Holländerholzhandel in den Rheinlanden. Zu den Handelsbeziehungen zwischen den Niederlanden und dem westlichen Deutschland im 17. und 18. Jahrhundert*, Stuttgart (Franz Steiner Verlag) 1992, 241 S. (Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte: Beihefte, 101).

L'intérêt porté depuis quelques décennies aux grands mouvements mondiaux du commerce international fait parfois oublier que celui-ci est alimenté par un flux constant de produits venus de l'intérieur des terres. Les ports hollandais, en particulier, ont longtemps été considérés essentiellement sous l'angle de leur contribution au commerce mondial. Amsterdam, la nouvelle venue du XVI^e siècle, tournée vers l'océan, éclipsait Dordrecht, la ville aînée de la Hollande qui en vertu du droit d'entrepôt, obtenu au XIII^e siècle, fut pendant longtemps le passage obligatoire pour tous les produits qui descendaient le Rhin, à commencer par le vin. Si l'on ne compte plus les études sur le commerce d'Amsterdam et sur les mouvements économiques d'ensemble, le rôle des ports secondaires est resté très largement négligé. Dordrecht en particulier a longtemps fait figure de ville morte dans l'historiographie, malgré son régime démographique remarquablement stable (quelque 20 000 habitants) qui eût pu faire réfléchir un observateur averti. Cependant, la Hollande perdait beaucoup de sa prééminence commerciale dans le monde depuis le troisième quart du XVII^e siècle qui voyait la montée de la puissance maritime anglaise, directement concurrentielle, surtout sur les marchés scandinaves. Dans ce contexte, un repli du commerce hollandais sur l'arrière-pays s'est annoncé, en conjonction avec l'essor économique des pays rhénans, de Wesel (port de rassemblement) à la Forêt Noire. L'essor concernait surtout le commerce du bois, produit essentiel pour la construction navale, mais aussi pour l'entretien des digues et les installations portuaires, sans parler des charpentes des maisons et bâtiments – une matière première à haute valeur stratégique, en somme. Tout contribuait donc à un rééquilibrage interne des relations commerciales entre la Hollande et la Rhénanie.

La thèse de Dietrich Ebeling apporte une correction majeure à l'image trop simplifiée de la conjoncture internationale, en démontrant que le déclin d'Amsterdam comme entrepôt du bois et surtout de Zaandam, premier site d'importation et de travail du bois en Hollande, étudié par C. A. Schillemans dès 1947, fut compensé par l'essor de Dordrecht comme entrepôt du bois. Pour commencer, Ebeling adhère explicitement à la thèse de Johan de Vries qui dès 1959, s'inscrivant en faux contre la thèse du déclin hollandais pur et simple, avait versé au dossier des éléments importants permettant de conclure à un rééquilibrage commercial au cours du XVIII^e siècle. Selon Ebeling, la longue discussion qui a suivi la thèse de Johan de Vries et à laquelle tous les historiens économistes des Pays-Bas ont payé leur tribut, n'a pas réellement infirmé les intuitions du professeur De Vries. Pour ce qui est de la Rhénanie, la discussion semble beaucoup moins avancée, bien que les sources ne manquent pas. La source essentielle du travail d'Ebeling est la série de registres de ventes publiques du bois entreposé à Dordrecht, englobant tout le XVIII^e siècle, malgré quelques lacunes au début. L'on y lit clairement l'essor de Dordrecht comme marché principal du bois rhénan, culminant dans les années 1750–1780. L'ensablement du Rhin inférieur, principale voie de transport de la Rhénanie à Amsterdam et Zaandam, y a d'ailleurs beaucoup aidé, Dordrecht étant situé sur le bras principal du Rhin et ayant une ouverture directe sur la mer. La ville de Dordrecht elle-même n'a pas chômé, puisqu'elle a agrandi et rénové ses installations portuaires et construit des scieries dont le nombre avait monté à 27 vers 1730. Dès 1770, en revanche, la place du bois rhénan sur le marché même de Dordrecht diminue au profit de son rival de toujours, le bois scandinave et baltique. Le pin ou sapin constituait partout l'essentiel du bois, mais le chêne et le bois de longueur exceptionnelle venaient surtout de la Rhénanie. Les prix, presque toujours inversement proportionnels à la quantité mise en vente, paraissent avoir obéi à un mécanisme assez simple. Les ventes étaient d'ailleurs dominées par quelques gros commissionnaires, parmi lesquels surtout la firme Boonen & Van Eysden se détache. Ebeling estime la valeur d'exportation du bois de Rhénanie par Dordrecht dans la seconde partie du XVIII^e siècle à

environ dix millions de florins hollandais par an (100 florins hollandais = 98 florins rhénans). Autant dire que de grosses sommes étaient en jeu, et que de très grosses quantités de bois devaient être transportées.

Aussi Ebeling consacre-t-il une bonne partie de son étude aux problèmes de financement, aux intérêts de l'État dans ce commerce, aux circuits de vente. Les capitaux nécessaires rendaient presque inévitable la constitution de compagnies et favorisait la formation de cartels. A la fin du XVIII^e siècle les capitaux hollandais semblent dominer: les Bichon et Terwen à Rotterdam, les Van Hoogstraten et Noteman à Dordrecht. Dans les territoires allemands eux-mêmes (qui se manifestent ici comme un grand espace économique sans frontières véritables), l'organisation du commerce est aux mains de quelques familles: d'abord les Van den Wall à Wesel, puis les Van Stockum à Francfort, les Van Nell à Coblenche et Trèves, les Hausen à Sarreguemines. Le point névralgique du commerce remonte, en effet, insensiblement de Wesel vers le Rhin supérieur. Déplacement peut-être commandé par la logistique du transport, qui exige dès le départ une organisation méticuleuse et engloutit à lui seul de très grosses sommes: le bois lié ensemble formait un train de flottage de 300 mètres de long sur 40 de large (soit plus d'une hectare de surface!) et jusqu'à 2 mètres de profondeur. Pour une descente d'Andernach à Dordrecht qui durait trente jours, ce train nécessitait quelque 400 personnes qui vivaient sur le bois accumulé – véritable village flottant, spectacle saisissant mais assez dangereux. Les pilotes expérimentés, capables de conduire un tel train, étaient aussi rares que grassement payés. La famille Jung de Rudesheim en avait le quasi-monopole. Il fallait en outre compter avec quarante péages qui engouffraient à eux seuls quelque cent mille florins au cours du transport, sans parler de la perte de temps qu'occasionnait cette bureaucratie tatillonne aux tarifs impénétrables.

Le contrat d'un cartel de commerçants du bois (Hausen, Ziegler & Nell, 1786), ainsi que des statistiques détaillées et des graphiques des ventes à Dordrecht terminent cet ouvrage, qui sans aucun doute rénove notre connaissance des mouvements de commerce interrégionaux sur le continent.

Willem FRIJHOFF, Rotterdam

Johannes ARNDT, *Das niederrheinisch-westfälische Reichsgrafenkollegium und seine Mitglieder (1653–1806)*, Mainz (Verlag Philipp von Zabern) 1991, XII–430 S., Abb., Karte (Veröffentlichungen des Instituts für europäische Geschichte, Mainz, Abteilung Universalgeschichte, 133; Beiträge zur Sozial- und Verfassungsgeschichte des alten Reiches, 9).

Les historiens ont une préférence bien compréhensible pour les entités politiques claires qui ont marqué l'histoire de leur sceau et sont de surcroît dotées d'archives volumineuses. L'alliance de l'histoire avec les sciences sociales a encore renforcé cette tendance à ne considérer que la politique à grande échelle, qui permet de formuler à relativement peu de frais des jugements percutants. Dans l'histoire du Saint-Empire, les grands États ont donc reçu une attention quelque peu disproportionnée, et nombreuses sont les études qui suggèrent subrepticement que l'histoire de l'Allemagne est, au fond, identique à celle de la Prusse ou de la Bavière. L'étude de Johannes Arndt s'inscrit en faux contre ces présupposés tacites. Il se propose d'étudier le Collège des comtes d'Empire de Rhénanie-Westphalie, une institution qui représentait à la Diète les petits territoires érigés en comtés (Grafschaften), en-dessous du niveau des duchés (Fürstentümer). Il existait plusieurs collèges de ce type dans le Saint-Empire. Ceux de Wetterau et de Franconie ont été étudiés par Angela Kulenkampff, les petits territoires de l'Allemagne du Sud par Volker Press et Georg Schmidt, ceux de Souabe par Armgard von Reden-Dohna. Il s'agit, en effet, essentiellement de petits, parfois même de tout petits territoires. La grande carte jointe au volume montre clairement que le diamètre de la plupart d'entre eux ne dépassait guère la quarantaine de kilomètres, ce qui leur donnait une