



HAL
open science

Histoire maritime et histoire des sociétés littorales en Allemagne (XIXe-XXe siècles)

Klaus Weber

► **To cite this version:**

Klaus Weber. Histoire maritime et histoire des sociétés littorales en Allemagne (XIXe-XXe siècles).
Revue d'histoire maritime, 2010, 10-11, pp.99-126. 10.70551/VXOM8762 . hal-04835684

HAL Id: hal-04835684

<https://hal.sorbonne-universite.fr/hal-04835684v1>

Submitted on 13 Dec 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial 4.0 International License

numéro

10-11

*Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

*La recherche internationale
en histoire maritime :
essai d'évaluation*

Weber – 979-10-231-1738-7



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

29. *Le ballast : pratiques et conséquences*
28. *Sortir de la guerre sur mer*
27. *Mer et techniques*
26. *Financer l'entreprise maritime*
25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
- 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^e siècle*
21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e siècle)*
16. *La Puissance navale*
15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
14. *Marine, État et Politique*
13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle*
12. *Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*
9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
8. *Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles*
7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
6. *Les Français dans le Pacifique*
5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
4. *Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle)*
- 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*

Revue 10-11 d'histoire maritime

La recherche internationale
en histoire maritime :
essai d'évaluation

Les PUPS, désormais SUP, sont un service général
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2010
© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-590-7
PDF complet – 979-10-231-1730-1

TIRÉS À PART EN PDF :

Édito – 979-10-231-1731-8
Le Bouëdec – 979-10-231-1732-5
Tranchant – 979-10-231-1733-2
Marzagalli – 979-10-231-1734-9
Marnot – 979-10-231-1735-6
Emmer – 979-10-231-1736-3
Harlaftis – 979-10-231-1737-0
Weber – 979-10-231-1738-7
Pourchasse & Schmidt – 979-10-231-1739-4
Buti & Péret – 979-10-231-1740-0
Lenhof – 979-10-231-1741-7
Polonia – 979-10-231-1742-4
D'Angelo – 979-10-231-1743-1
Bustos-Rodríguez & Cérino – 979-10-231-1744-8
Sarrazin – 979-10-231-1745-5
Sauzeau – 979-10-231-1746-2
Normand – 979-10-231-1747-9
Taudal Poulsen – 979-10-231-1748-6
Amorim – 979-10-231-1749-3
Borde – 979-10-231-1750-9
Llinares & Hroděj – 979-10-231-1751-6
de Préneuf & Motte – 979-10-231-1752-3
Bruneau – 979-10-231-1753-0
Vallejo – 979-10-231-1754-7
Chaline – 979-10-231-1755-4
Huetz de Lempis & Laux – 979-10-231-1756-1
North – 979-10-231-1757-8
Haudrière – 979-10-231-1758-5

Mise en page Lettres d'Or
Version numérique : 3dzs/Emmanuel Marc Dubois

SUP

Maison de la Recherche
Sorbonne Université
28, rue Serpente
75006 Paris
tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

SOMMAIRE

Éditorial	
Jean-Pierre Poussou	5
Introduction	
Gérard Le Bouëdec	7
Les échanges au Moyen Âge : des grands horizons aux rivages	
Mathias Tranchant	17
Les échanges maritimes à l'époque moderne : bilan et perspectives de la recherche française	
Silvia Marzagalli	31
Les échanges : du rivage aux grands horizons : état de l'historiographie française pour l'époque contemporaine (XIX ^e -XX ^e siècles)	
Bruno Marnot	43
L'histoire maritime hollandaise et l'expansion de l'Europe : 1600-1800	
Peter C. Emmer	63
L'histoire maritime en Grèce	
Gelina Harlaftis	75
Histoire maritime et histoire des sociétés littorales en Allemagne (XIX ^e -XX ^e siècles)	
Klaus Weber	99
Rapport de synthèse	
Les échanges : des grands horizons au rivage	
Pierrick Pourchasse et Burghart Schmidt	127
Gens de mer et sociétés littorales en France à l'époque moderne	
Gilbert Buti et Jacques Péret	135
Travail des équipages et spécificités sociales des gens de mer en France à l'époque contemporaine : une histoire en chantier	
Jean-Louis Lenhof	159
Les gens de mer et les communautés littorales : Approches pour une synthèse de l'historiographie portugaise	
Amélia Polónia	175
L'histoire maritime en Italie	
Michela D'Angelo	195
Rapport de synthèse	
Les gens de mer et les sociétés littorales	
Manuel Bustos-Rodríguez et Christophe Cérino	221

L'exploitation de la mer et des littoraux en France au Moyen Âge : bilan historiographique et bibliographique	
Jean-Luc Sarrazin	227
L'exploitation de la mer et de l'estran, de l'époque moderne au XIX ^e siècle	
Thierry Sauzeau	249
L'exploitation de la mer et de l'estran dans l'est du Canada : bilan historiographique	
France Normand	259
Les potentialités d'une histoire de l'environnement maritime : l'histoire des pêches et du milieu marin	
René Taudal Poulsen	269
L'exploitation de la mer et de l'estran : un bilan comparatif vu par l'historiographie portugaise	
Inês Amorim	285
Rapport de synthèse	
« L'exploitation de la mer »	
Christian Borde	311
La mer et la guerre à l'époque moderne	
Sylviane Llinares et Philippe Hroděj	317
L'écriture de l'histoire navale française à l'époque contemporaine : un modèle national ?	
Jean de Préneuf et Martin Motte	341
« <i>Gloria victis</i> ». L'écriture de l'histoire navale de la seconde guerre mondiale	
Jean-Baptiste Bruneau	357
La guerre navale en Castille au Bas Moyen Âge : bilan et perspectives de recherche	
Eduardo Aznar Vallejo	367
Rapport de synthèse	
« La guerre sur mer »	
Olivier Chaline	389
Exploration, découverte et représentations	
Christian Huetz de Lempis et Claire Laux	397
La mer en tant que lieu de mémoire	
Michael North	411
Rapport de synthèse	
« Explorations et découvertes »	
Philippe Haudrère	421
Bibliographie	423

HISTOIRE MARITIME ET HISTOIRE DES SOCIÉTÉS LITTORALES EN ALLEMAGNE (XIX^e-XX^e SIÈCLES)

Klaus Weber

(The Rothschild Archive, London)

En Allemagne, il n'existe quasiment pas de tradition historiographique s'intéressant à l'histoire maritime et à l'histoire des sociétés littorales, tout au moins pas dans le sens que l'on a dans des pays comme l'Angleterre, les Pays-Bas ou la France. Bien évidemment, ceci peut s'expliquer en partie par le fait que l'Allemagne, au cours de la période moderne, n'a pas été un pouvoir maritime et colonial d'importance. C'est seulement après l'unification de l'Empire en 1871 que l'Allemagne fut à même de se doter d'un empire colonial. L'absence, ou plutôt la faiblesse, d'une telle tradition historiographique ne signifie pas pour autant qu'il n'existe pas de nombreuses études sur le sujet. Néanmoins, jusqu'à une date récente, celles-ci étaient assez hétérogènes, tant dans le choix de leurs sujets que du point de vue des méthodologies employées et des contextes académiques dans lesquels elles étaient conduites. Cette situation est illustrée par le fait que l'une des premières réflexions en langue allemande sur le concept d'histoire maritime n'ait été publiée que très récemment par Ingo Heidbrink¹.

Un stéréotype persistant a contribué au manque d'intérêt pour les affaires maritimes : l'Allemagne ne serait pas un pays maritime tourné vers l'Occident,

1 Je dois remercier le Dr Claire-Amandine Soulié pour son travail de correction ainsi que pour ses remarques critiques. De plus je suis reconnaissant au Dr Frank Hatje, au Prof. Franklin Kopitzsch et au Prof. Matthias Middell. Sans leur remarques sur les travaux universitaires, cette présentation historiographique aurait souffert de nombreux oublis. Les manques et les points faibles restent cependant de ma propre responsabilité.

Ingo Heidbrink, « Maritime History / Schiffahrtsgeschichte – Bemerkungen zu einem Forschungsgebiet mit nahezu zwangsläufig transnationaler Ausrichtung », <<http://geschichte-transnational.clio-online.net/forum>>. Voir aussi la prise en compte par Heide Gerstenberger, « Küstengesellschaften unter der Lupe : Was macht das Meer mit den Menschen? », *Das Parlament*, 7-14 janvier 2000, p. 4.

mais plutôt un pays tourné vers l'est, vers l'intérieur du continent. Une certaine aversion pour le monde occidental (l'universalisme de la Révolution française, le libéralisme et l'utilitarisme anglais, le pragmatisme américain), a d'ailleurs été exprimée tout autant par des écrivains tels que Theodor Fontane et Thomas Mann que par des auteurs socialistes et nationalistes², et elle n'a été oubliée qu'après la seconde guerre mondiale. Cette idée d'une Allemagne « à part » a tout de même été reprise après 1945 pour expliquer « l'exception allemande », manifestée par le retard politique du pays du point de vue de la formation d'un État national moderne, de la démocratisation, et de la formation d'une société bourgeoise et civique. En bref, le « Sonderweg » allemand a souvent été perçu comme une conséquence de cette orientation présumée vers l'est.

100

Un résumé de l'historiographie maritime allemande peut désormais être considéré comme étant d'intérêt général, non seulement pour démontrer que le pays n'a jamais été principalement tourné vers l'est, mais plutôt qu'il a toujours fonctionné (et fonctionne toujours) comme un carrefour entre l'Est et l'Ouest. Ce rôle d'intermédiaire est devenu primordial dès le commencement du processus d'expansion européenne vers la zone atlantique, vers 1500, date qui constitue par conséquent la date de départ du cadre chronologique de cet article. En ce qui concerne la période médiévale, qui ne sera pas traitée ici, il convient de recommander l'essai historiographique de Werner Paravicini, qui favorise également la thèse d'une Allemagne ouverte sur l'Occident, même avant le xvi^e siècle³.

Il est possible, dans l'historiographie allemande, d'opérer une distinction entre trois phases principales : la première s'étend de la période de l'Empire de Guillaume II jusqu'à la fin du régime nazi. La deuxième phase englobe les décades d'après guerre jusqu'aux années quatre-vingt, et la troisième s'intéresse à la période récente, des années quatre-vingt jusqu'à nos jours.

2 Thomas Mann, *Betrachtungen eines Unpolitischen*, Frankfurt, Fischer, 1988, p. 44, 524 ; Theodor Fontane, *Wanderungen durch England und Schottland*, Berlin, Verlag der Nationen, 1991, p. 332. Werner Sombart, *Händler und Helden : patriotische Besinnungen*, München, Duncker & Humblot, 1915 ; Carl Schmitt, *Positionen und Begriffe : im Kampf mit Weimar – Genf – Versailles, 1923-1939*, Hamburg, 1940 ; réimpr. Berlin, Duncker & Humblot, 1988. *Id.*, *Land und Meer : eine weltgeschichtliche Betrachtung*, Köln-Löwenich, Hohenheim-Verlag, 1981. Voir aussi William O'Reilly, « The Atlantic World and Germany : A Consideration », dans Renate Pieper, Peer Schmidt (dir.), *Latin America and the Atlantic World (1500-1850). Essays in Honour of Horst Pietschmann*, Köln, Weimar, Wien, Böhlau, 2005, p. 35-56, p. 49-51.

3 Werner Paravicini, « Jenseits von Brügge. Norddeutsche Schiffer und Kaufleute an der Atlantikküste und im Mittelmeer in Mittelalter und früher Neuzeit », dans Eckhard Müller-Mertens, Heidelore Böcker (dir.), *Konzeptionelle Ansätze der Hanse-Historiographie*, Trier, Porta Alba, 2003, p. 69-114.

Le présent article sera structuré autour de ces trois périodes. Celui-ci ne constitue pas une étude exhaustive, mais plutôt une récapitulation de cette historiographie, qui s'appuie sur un panel important de publications. Il se concentrera sur Hambourg et les régions avoisinantes, non seulement parce qu'il s'agit de la zone géographique qui a fait l'objet des recherches les plus importantes, mais également parce que Hambourg fut le plus grand port maritime allemand de la période considérée. Par conséquent la plus grande partie du commerce maritime du pays a transité par Hambourg, ce qui a permis à la ville d'influencer le cours de l'histoire maritime allemande. Cet article évoquera des ouvrages portant sur l'histoire maritime des territoires allemands, produits à la fois par des Allemands et des non Allemands. Il n'abordera pas la question de l'histoire maritime d'autres pays, quand bien même celle-ci aurait fait l'objet de recherches par des historiens allemands.

DE L'EMPIRE DE GUILLAUME II JUSQU'À LA FIN DU RÉGIME NAZI

La première période historiographique fut largement caractérisée par l'étude des précédents à la récente expansion coloniale et nationaliste, par des chercheurs qui s'efforçaient de trouver des justifications à cette politique coloniale. Par une multitude de courtes publications, souvent conçues par des historiens professionnels, on cherchait alors à construire une continuité artificielle entre les projets colonialistes mis en œuvre dans un passé lointain, d'une part, et d'autre part les entreprises plus récentes, comme au Cameroun et au Togo (1884), en Afrique orientale, ou en Océanie (1885). Dans cette perspective, la participation des familles Fugger et Welser dans la colonisation espagnole en Amérique au XVI^e siècle ainsi que les aventures africaines du Duc Jakob de Courlande, en Gambie et à Tobago à partir de 1651, et de la Brandenburgisch-Africanische Compagnie, créée en 1680 pour la traite des esclaves, sont considérées comme des précédents à la colonisation sous l'Empire. Toutes ces entreprises se soldèrent par des échecs, tout comme les investissements de Frédéric II, roi de Prusse, dans la Asiatisch-Chinesische Handelsgesellschaft (1751), la Bengalische Kompanie (1753) et la Levantinische Kompanie (1769)⁴. Par la suite, les ambitions coloniales, qui émanaient également de territoires intérieurs, tels que les territoires de Bavière ou de Hesse, s'épanouirent.

4 Un tour d'horizon des projets de cette époque a été offert par Ulf Becker, *Deutsche Kolonialprojekte zwischen 1648 und 1721. Die Reichsfürsten und die außereuropäische Welt*, Hamburg (maîtrise inédite), 1998.

Ces ambitions gagnèrent à nouveau une certaine influence au XIX^e siècle, période où toute colonisation outre-mer commençait à être perçue comme un moyen d'absorber la croissance démographique, et où l'histoire coloniale devint un sujet beaucoup plus populaire. L'émigration allemande du XIX^e siècle, en particulier en direction du Brésil et du Texas, fut suivie de près par le public. Les famines des années 1840 et l'oppression ayant résulté de la Révolution de 1848 provoquèrent une augmentation du nombre d'émigrants, et donnèrent naissance à un discours vantant une colonisation outre-mer véritablement allemande. Dans le même temps, la bourgeoisie libérale et nationaliste se montrait de plus en plus enthousiaste à l'idée de créer une marine de guerre allemande, initiative mise en œuvre pour la première fois en 1848, mais abandonnée dès 1853 en raison de problèmes financiers. Néanmoins, dans beaucoup de grandes villes se formaient des associations coloniales, dont certaines parvinrent à organiser et faire aboutir des projets de colonisation, tandis que d'autres échouèrent misérablement⁵. À l'époque, le choix de presque 90 % des émigrants allemands se portait sur les États-Unis. Le discours colonial, en revanche, se concentrait principalement sur l'Amérique Latine, l'Afrique et l'Océanie, où l'on croyait que l'identité allemande serait mieux préservée que dans un pays aussi assimilationniste que les États-Unis. Les chiffres démontrent la naïveté de tels discours, mais à partir de 1871, une multitude d'organisations très influentes vit le jour, notamment le « Flottenverein » (organisme de promotion de l'armement naval), le « Kolonialverein » (la plus importante de toutes les associations, celle-ci faisant de la propagande pour l'établissement de colonies proprement dites) et le « Verein der Auslandsdeutschen » (organisme représentant les Allemands émigrés, surtout dans le Nouveau Monde, qui se sentaient toujours fortement attachés à leur patrie natale)⁶. En règle générale, l'historiographie de la fin du XIX^e siècle affichait de fortes tendances nationalistes, pas seulement en Allemagne. Il semblerait cependant que le climat politique et social caractérisant le règne de l'Empereur Guillaume II, lui-même l'un des plus fervents défenseurs de l'armement naval, ait influencé en particulier les

5 Le « Colonisationsverein von 1849 in Hamburg » organisait avec succès une colonie pour 8 000 émigrants dans le sud du Brésil. L'entreprise du « Mainzer Adelsverein », au Texas à partir de 1842, coûta la vie à presque la moitié des 7 380 colons.

6 Horst Gründer, « ... da und dort ein junges Deutschland gründen » *Rassismus, Kolonien und kolonialer Gedanke vom 16. bis zum 20. Jahrhundert*, München, DTV, 1999, p. 13-18, p. 65-69. Bradley D. Naranch, « Inventing the Auslandsdeutsche : Emigration, Colonial Phantasies, and German National Identity », dans Eric Ames, Marcia Klotz, Lora Wildenthal (dir.), *Germany's Colonial Pasts*, Lincoln, University of Nebraska Press, 2005, p. 25-34. *Id.*, *Beyond the Fatherland: Colonial Visions, Overseas Expansion, and German Nationalism, 1848-1885*, John Hopkins University (thèse inédite), 2006.

publications traitant de tous types de sujets maritimes⁷. Le livre de Horst Gründer, qui s'appuie sur de nombreuses sources, fournit un tour d'horizon de ce climat politique. L'imaginaire colonial de l'Allemagne avant 1871 a été étudié plus précisément par Susanne Zantop et Hans Fenske⁸. L'idéologisation de la profession d'historien s'est poursuivie sous la République de Weimar. À partir de 1933, sous le régime Nazi, l'instrumentalisation de l'histoire s'est encore renforcée⁹. Selon l'idéologie nazie, même la colonisation de l'Islande et du Groënland, par exemple, représentaient un succès pour les races nordiques, voire germaniques¹⁰.

Il n'est pas raisonnable, bien évidemment, de se livrer à des généralisations sur les travaux de cette époque. Des contrepieds aux tendances exposées ci-dessus ont été apportés par Ernst Baasch, Heinrich Laufenberg, Walther Vogel et Ludwig Beutin. Heinrich Laufenberg, l'un des pionniers d'une histoire sociale de Hambourg, a ainsi réussi à replacer la vie économique et sociale de la ville dans le contexte des grands conflits maritimes d'Europe occidentale¹¹. Laufenberg fut l'un des protagonistes de la révolution socialiste de 1918, qui entraîna la chute de Guillaume II, tandis qu'Ernst Baasch, en tant que directeur des archives de la Chambre de Commerce de Hambourg, était plutôt conservateur. Mais ils étudiaient l'un comme l'autre l'histoire politique de Hambourg en se gardant de formuler des interprétations trop idéologisées. Les monographies de Baasch sur la Chambre de commerce de Hambourg et sur d'autres institutions politiques et corporatives de cette ville portuaire sont donc davantage des analyses minutieuses des mécanismes de pouvoir, dans le contexte des intérêts économiques du commerce maritime¹².

- 7 Voir par exemple Eduard Jacobi, « Ein bayrisches Kolonialunternehmen im 17. Jahrhundert », *Beiträge zur Kolonialpolitik und Kolonialwirtschaft*, 5 (1903), p. 184-192. Franz Hutter et al. (dir.), *Das überseeische Deutschland. Die deutschen Kolonien in Wort und Bild*, Stuttgart/Berlin/Leipzig, Union Deutsche Verlagsgesellschaft, 1902/03, p. 1-4.
- 8 Susanne M. Zantop, *Kolonialphantasien im vorkolonialen Deutschland (1770-1870)*, Berlin, Schmidt, 1999. Hans Fenske, « Imperialistische Tendenzen in Deutschland vor 1866. Auswanderung, überseeische Bestrebungen, Weltmachtträume », *Historisches Jahrbuch*, 97/98 (1978), p. 336-383.
- 9 Otto H. Mattiesen, *Die Kolonial- und Überseepolitik der kurländischen Herzöge im 17. und 18. Jahrhundert*, Stuttgart, Kohlhammer, 1940. Elmar Winibert von Rudolf, *Unsere Kolonien : Wie wir sie erwarben, Wie wir ihren Reichtum erschlossen, Was sie heute für Deutschland bedeuten*, Leipzig, Hase & Köhler, 1938, p. 9-17. Theodor Bohner, *Die Woermanns : Vom Werden deutscher Größe*, Berlin, Die Brücke zur Heimat, 1935.
- 10 Voir von Rudolf, *Unsere Kolonien* (voir annot. 9), p. 1-3.
- 11 Heinrich Laufenberg, *Hamburg und sein Proletariat im 18. Jahrhundert. Eine wirtschaftshistorische Vorstudie zur Geschichte der modernen Arbeiterbewegung im niederelbischen Städtegebiet*, Hamburg, Dubber, 1910.
- 12 Ernst Baasch, *Die Handelskammer zu Hamburg 1665-1915*, Hamburg, Gräfe & Sillem, 1915, 2 vol. ; *id.*, *Hamburgs Convoyschiffahrt und Convoywesen. Ein Beitrag zur Geschichte der Schiffahrt und Schiffahrtseinrichtungen*, Hamburg, Friederichsen, 1896.

En outre, Baasch a établi des études statistiques – pionnières à l'époque – sur le commerce maritime et la navigation à Hambourg aux XVII^e et XVIII^e siècles (1893, 1910, 1929), une édition de sources couvrant la période allant du XVII^e au XIX^e siècle (1910), ainsi que des articles sur le trafic d'armes, et l'industrie et le commerce de produits coloniaux (1928, 1932), pour ne citer que ses publications les plus importantes¹³. Walther Vogel fut moins prolifique, mais il s'est inspiré tout de même des méthodes de Baasch en établissant des statistiques sérielles sur le commerce maritime hanséatique¹⁴. Si l'on peut reprocher à Baasch d'avoir affiché des tendances antisémites après 1918, il est tout à fait possible d'affirmer qu'au contraire, les ouvrages de Ludwig Beutin sur le commerce maritime allemand en Méditerranée avant le XIX^e siècle, et sur le commerce allemand par Gênes, ne sont pas empreints d'idéologie nationaliste¹⁵.

En termes de méthodologie, les travaux de Beutin, tout comme ceux de Baasch et Vogel, semblent avoir été influencés par Karl Lamprecht, professeur à Leipzig de 1891 à 1915. Lamprecht fut l'un des très rares promoteurs, en Allemagne, d'une histoire économique, sociale et culturelle. D'un certain point de vue, il peut être considéré comme un précurseur de l'école française des Annales¹⁶. Les travaux de Baasch, Vogel et Beutin, sont d'ailleurs

-
- 13 Ernst Baasch, *Hamburgs Seeschiffahrt und Waarenhandel vom Ende des 16. bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts*, Hamburg, Gräfe & Sillem, 1893 ; *id.*, *Quellen zur Geschichte von Hamburgs Handel und Schiffahrt im 17., 18. und 19. Jahrhundert*, Hamburg, Gräfe & Sillem, 1910. *Id.*, « Ein Verzeichnis der hamburgischen Kauffahrtflotte von 1672 », *Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte*, 15 (1910), p. 39-52 ; *id.*, « Die führenden Kaufleute und ihre Stellung in der hamburgischen Handelsgeschichte », *Hamburger Überseejahrbuch*, 1922, p. 37-56 ; *id.*, « Zur Geschichte einer hamburgischen Großtabaksfirma im 18. und 19. Jahrhundert », *Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte* 29 (1928), p. 1-60 ; *id.*, « Zur Statistik des Ein- und Ausfuhrhandels Hamburgs Anfang des 18. Jahrhunderts », *Hansische Geschichtsblätter*, 54 (1929), p. 89-144 ; *id.*, « Der Verkehr mit Kriegsmaterialien aus und nach den Hansestädten vom Ende des 16. bis Mitte des 17. Jahrhunderts », *Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik*, 137 (1932), p. 538-543.
- 14 Walther Vogel, « Beiträge zur Statistik der deutschen Seeschiffahrt im 17. und 18. Jahrhundert », 1^e partie, *Hansische Geschichtsblätter*, 33 (1928), p. 110-154, 2^e partie, *Hansische Geschichtsblätter*, 37 (1932), p. 78-151 ; *id.* « Handelskonjunkturen und Wirtschaftskrisen in ihren Auswirkungen auf den Seehandel der Hansestädte 1560-1809 », *Hansische Geschichtsblätter*, 74 (1956), p. 50-64.
- 15 Ludwig Beutin, *Der deutsche Seehandel im Mittelmeergebiet bis zu den Napoleonischen Kriegen*, Neumünster, Wachholtz, 1933. Voir aussi Ludwig Beutin, « Deutscher Leinenhandel in Genua im 17. und 18. Jahrhundert », *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, 24 (1931), p. 156-168. Beutin enseignait à Brême pendant les années trente puis à l'université de Cologne pendant les années quarante et cinquante.
- 16 Matthias Middell, *Weltgeschichtsschreibung im Zeitalter der Verfachlichung und Professorialisierung. Das Leipziger Institut für Kultur- und Universalgeschichte 1890-1990*, Leipzig, AVA, 2005, 3 vol. En fait, Lamprecht, a eu une certaine influence sur les

toujours valables lorsqu'il s'agit d'effectuer des recherches sur ces sujets. Pour replacer ces travaux dans leur contexte historiographique et idéologique, les livres de Georg Iggers sont extrêmement utiles. Percy Ernst Schramm a étudié la société hambourgeoise sous un angle original, tout particulièrement son élite socio-économique. Fils d'une famille de grands commerçants, ses écrits sont souvent jalonnés d'anecdotes, en particulier lorsqu'ils traitent d'histoire coloniale, teintés de chauvinisme. Les positions de Laufenberg, Baasch, et Schramm vis-à-vis des idéologies de l'époque ont fait l'objet d'une étude approfondie de Joist Grolle¹⁷.

Eckhart Kehr fut l'un des historiens les moins opportunistes de l'époque de l'entre-deux guerres. Il fut le premier à réaliser une étude systématique des liens étroits qui existaient entre les élites politiques et économiques et à démontrer l'existence d'intérêts communs dans l'armement naval sous l'Empereur Guillaume II. C'était en contradiction avec l'image que les historiens établis donnaient de la Grande-Bretagne qui était pour eux une puissance économique et militaire agressive. Sa thèse de doctorat, qui portait sur l'armement et les partis politiques et qui fut publiée en 1930, fut peu appréciée à l'époque, et l'auteur mourut prématurément à Washington en 1933. Si l'impact immédiat de Kehr fut relativement limité, son influence sur les historiens plus critiques de la période d'après 1945, comme Fritz Fischer et Hans-Ulrich Wehler, ne doit pas être sous-estimée¹⁸. Wehler, en particulier, a réédité un recueil de textes de Kehr, qu'il a fait précéder d'une courte biographie de l'auteur¹⁹.

historiens français en raison de ses contacts universitaires suivis avec Gabriel Monod, Ernest Lavisse, Georges Blondel, Marc Bloch and Henri Berr. Voir Katharina Middell, « Das Institut für Kultur- und Universalgeschichte bei der Universität Leipzig und sein Beziehungen zu Frankreich bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges », dans Michel Espagne, Matthias Middell (dir.), *Von der Elbe an die Seine*, Leipzig, Leipziger Universitätsverlag, 1993, p. 354-379, voir p. 361.

- 17 Percy Ernst Schramm, *Kaufleute zu Haus und über See*, Hamburg, Hoffmann & Campe, 1949 ; *id.*, *Deutschland und Übersee. Der deutsche Handel mit den anderen Kontinenten, insbesondere Afrika, von Karl V. bis zu Bismarck. Ein Beitrag zur Geschichte der Rivalität im Wirtschaftsleben*, Braunschweig, Westermann, 1950, p. 147-148, 161-162, 369 ; Georg G. Iggers, *New Directions in European Historiography*, Middleton, Wesleyan University Press, 1975, p. 80-84 ; Joist Grolle, *Hamburg und seine Historiker*, Hamburg, Verlag Verein für Hamburgische Geschichte, 1997.
- 18 Eckhart Kehr, *Schlachtflottenbau und Parteipolitik 1894-1901. Versuch eines Querschnitts durch die innenpolitischen, sozialen und ideologischen Voraussetzungen des deutschen Imperialismus*, Vaduz, Kraus Reprint, 1965 [1^{re} éd., Berlin, 1930].
- 19 Eckhart Kehr, *Der Primat der Innenpolitik. Gesammelte Aufsätze zur preußisch-deutschen Sozialgeschichte*, essais réunis par Hans-Ulrich Wehler, Berlin, de Gruyter, 1965. Voir dans cet ouvrage : Hans-Ulrich Wehler, « Einleitung », p. 1-29.

Après la seconde guerre mondiale, l'Allemagne et ses historiens furent contraints de se débarrasser des démons nés du délire nationaliste. Il convient de souligner encore que depuis le XIX^e siècle, la plupart des historiens avait effectivement participé à la construction et à la promotion de l'idéologie nationaliste. La majorité des universitaires a poursuivi sa carrière professionnelle après 1945 sans que celle-ci n'en soit affectée²⁰. Ces universitaires se sont alors contentés de modifier leurs sujets de recherche et leurs attitudes politiques, et l'on évitait surtout de dénoncer le passé de ses collègues. L'une des conséquences de cette attitude, après la guerre, fut que tous les sujets liés à l'expansion navale et à la colonisation furent fortement négligés. À partir des années cinquante, c'est plutôt l'histoire de l'expansion commerciale, d'une expansion calme et paisible, qui devint un sujet de recherche important.

106

L'histoire économique et sociale de la ligue hanséatique était, dans les faits, un des quelques sujets qui, durant la période de la guerre froide, a réuni les chercheurs des deux États allemands jusqu'à une date avancée des années soixante. Quelques-unes des recherches effectuées par les membres de la Hansische Arbeitsgemeinschaft de RDA étaient même financées par l'Allemagne de l'Ouest alors que la plupart des travaux écrits étaient publiés par la maison d'édition de l'Allemagne de l'Est Böhlaus Nachfolger de Weimar, dans la collection Hansische Studien. La tête pensante de ces projets était Heinrich Sproemberg²¹, un médiéviste de l'université de Leipzig. Cependant, beaucoup de travaux couvraient également la période moderne. Le champ d'étude original des études de Sproemberg, les aspects hanséatiques de l'histoire maritime allemande, fut repris par Johannes Schildhauer et continué plus précisément à l'université de Greifswald²². À Leipzig, le principal champ d'intérêt de Walter Markov portait sur les conflits de décolonisation au XIX^e siècle et sur l'attitude des deux États allemands dans ce processus²³. Dans ce contexte, Manfred Kossok a lancé ses recherches sur les relations politiques

20 Wolfgang Weber, *Priester der Clio : historisch-sozialwissenschaftliche Studie zur Herkunft und Karriere deutscher Historiker und zur Geschichte der Geschichtswissenschaften 1800-1970*, Frankfurt, New York, Peter Lang, 1987. Voir aussi Iggers, *New Directions* (voir annot. 17), p. 86-88.

21 Veit Didczuneit, Manfred Unger, Matthias Middell, *Geschichtswissenschaft in Leipzig : Heinrich Sproemberg*, Leipzig, Leipziger Universitätsverlag, 1994.

22 Johannes Schildhauer, *Soziale religiöse und politische Auseinandersetzungen in den Hansestädten Stralsund, Rostock und Wismar im ersten Drittel des 16. Jahrhunderts*, Weimar, Böhlaus Nachfolger, 1959.

23 Walter Markov, *Probleme des Neokolonialismus und die Politik der beiden deutschen Staaten gegenüber dem nationalen Befreiungskampf der Völker*, Berlin, Dietz, 1961.

et économiques de la Prusse avec les jeunes républiques d'Amérique latine au xix^e siècle et avec les États-Unis²⁴. Toujours dans le cadre de Leipzig, sont parues quelques études critiques sur le colonialisme allemand en Afrique, notamment la thèse sur le Togo de Peter Sebald dirigée par Walter Markov²⁵. Des années 1950 aux années 1990, Markov puis Kossok dirigèrent l'Institut für Kultur und Universalgeschichte qui avait été créé par Lamprecht.

Ce fut une véritable prouesse de Kossok et de Markov que d'établir des relations universitaires internationales et d'organiser des échanges avec l'Europe de l'Ouest et l'Amérique dans le contexte de la guerre froide. Ils rétablirent le caractère international que l'institut de Lamprecht possédait jusqu'à la première guerre mondiale. Inévitablement ces coopérations entre l'Est et l'Ouest regressèrent lentement au cours des décennies. Dans la République populaire d'Allemagne, l'indépendance universitaire était rongée par l'influence dominante du politique qui ne s'attaquait pas seulement à l'esprit « bourgeois » mais aussi, à un degré supérieur, aux historiens marxistes non orthodoxes. Étant donnée la spécificité du régime, un grand nombre de publications suivaient les règles idéologiques plutôt que les normes universitaires²⁶. À l'Est, les restrictions générales sur les voyages et le manque de fonds contribuèrent au déclin de la recherche. Dans la République Fédérale, l'inertie conservatrice et l'intransigence des historiens établis contribuèrent à la brouille entre les deux pays²⁷.

Pendant ce temps, à partir des années 1950, en République Fédérale d'Allemagne, toute une série d'études fut réalisée sur le commerce maritime entre l'Allemagne (en particulier les villes hanséatiques) et les pays d'Europe occidentale, adoptant invariablement une perspective bilatérale, consistant chaque fois à étudier les activités commerciales de Hambourg en relation avec un seul pays : Hambourg et son commerce avec l'Espagne par Hans Pohl et Wilhelm von den Driesch, avec l'Angleterre par Ernst-Otto Krawehl et Karin Newman, avec la France par Fred-Konrad Huhn, avec les Pays-Bas par Frauke Röhlk. Il s'agit de compléments importants aux travaux de Beutin, Baasch

- 24 Manfred Kossok, *Im Schatten der Heiligen Allianz. Deutschland und Amerika 1815-1830*, Berlin, Akademie-Verlag, 1964 ; *id.*, *Ausgewählte Schriften*, essais réunis par Matthias Middell et Michael Zeuske, Leipzig, Leipziger Universitätsverlag, 2000, 3 vol., voir en particulier t. 1 : *Kolonialgeschichte und Unabhängigkeitsbewegungen in Lateinamerika*.
- 25 Peter Sebald, *Togo 1884-1914 : eine Geschichte der deutschen Musterkolonie auf der Grundlage amtlicher Quellen*, Berlin, Akademie-Verlag, 1988 ; *id.*, *Problems of African History and Anti-Colonial Resistance*, Berlin, Akademie-Verlag, 1977.
- 26 Par exemple, Kurt Büttner, *Zur politischen Funktion moderner westdeutscher Kolonialtheorien. Eine geschichtsphilosophische Untersuchung*, Leipzig, [thèse d'habilitation non publiée], 1968.
- 27 Voir Middell, *Weltgeschichtsschreibung* (voir annot. 17), vol. 3, p. 889-906.

et Vogel, qui avaient également fait de Hambourg le point focal de leur étude. Pour effectuer leurs recherches, ces chercheurs de l'après-guerre ont eu recours à des sources disponibles non seulement en Allemagne, mais aussi à l'étranger, ce qui auparavant ne se faisait quasiment pas. Leurs travaux ont pris en compte non seulement le commerce lui-même, mais aussi les conditions institutionnelles et politiques, cadre dans lequel s'opéraient les échanges²⁸. De plus, des historiens étrangers, français principalement, et anglais dans une moindre mesure, ont commencé à s'intéresser à l'histoire des relations commerciales de leurs pays avec l'Allemagne. Cette internationalisation de la recherche a beaucoup contribué à l'amélioration de la qualité des travaux.

L'initiateur de la plupart des travaux de recherche internationaux réalisés à partir des années 1960 fut Hermann Kellenbenz, directeur des thèses de Hans Pohl, Ernst-Otto Krawehl, Jürgen Schneider, et Frauke Röhlk, pour n'en citer que quelques unes. Spécialiste d'histoire économique, et maître de recherches particulièrement compétent, Kellenbenz avait acquis une connaissance impressionnante des archives partout en Occident. Il a été aussi vraisemblablement le plus productif des chercheurs allemands travaillant dans le domaine de l'histoire maritime, et de par ses activités internationales, il est devenu l'un des rares historiens allemands très connus à l'étranger²⁹. En République Fédérale, il fut certainement l'un des historiens de l'économie les plus influents et éminents. Kellenbenz se lança dans l'étude des négociants

28 Fred-Konrad Huhn, *Die Handelsbeziehungen zwischen Frankreich und Hamburg im 18. Jahrhundert unter besonderer Berücksichtigung der Handelsverträge von 1716 und 1769*, Hamburg (thèse inédite), 1953. Hans Pohl, *Die Beziehungen Hamburgs zu Spanien und dem Spanischen Amerika in der Zeit von 1740 bis 1806*, Wiesbaden, Steiner, 1963 ; *id.*, « Die diplomatischen und konsularischen Beziehungen zwischen den Hansestädten und Spanien in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts », *Hansische Geschichtsblätter*, 83 (1965), p. 46-93. Wilhelm von den Driesch, *Die ausländischen Kaufleute während des 18. Jahrhunderts in Spanien und ihre Beteiligung am Kolonialhandel*, Köln/Wien, Böhlau, 1972. Otto-Ernst Krawehl, *Hamburgs Schiffs- und Warenverkehr mit England und den englischen Kolonien 1840-1860*, Köln/Wien, Böhlau, 1977. Karin Newman, *Anglo-Hamburg Trade in the Late Seventeenth and Early Eighteenth Centuries*, London (thèse inédite) 1979. Frauke Röhlk, *Schiffahrt und Handel zwischen Hamburg und den Niederlanden in der zweiten Hälfte des 18. und zu Beginn des 19. Jahrhunderts*, Wiesbaden, Steiner, 1973.

29 Hermann Kellenbenz, « Phasen des hanseatisch-nordeuropäischen Südamerikahandels », *Hansische Geschichtsblätter*, 78 (1960), p. 87-120 ; *id.*, « Der deutsche Außenhandel gegen Ausgang des 18. Jahrhunderts », dans Friedrich Lütge (dir.), *Forschungen zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, vol. 8, Stuttgart, Fischer, 1964, p. 4-60 ; *id.*, « Die Brandenburger auf St. Thomas », *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas*, 2 (1965), p. 196-217. Ders. : « Les Allemands sur les routes de l'Atlantique », *Anuario de estudios americanos*, 25 (1968), p. 163-207 ; *id.*, « Die erste bewaffnete Neutralität und ihre Auswirkungen auf die hansische Schifffahrt », *Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte*, 62 (1976), p. 31-48 ; *id.*, « St. Thomas, Treffpunkt des karibischen Handels », dans Hanns-Albert Steger, Jürgen Schneider (dir.), *Karibik*.

dans le commerce maritime dès sa thèse d'habilitation sur les activités des juifs sépharades dans les villes de l'estuaire de l'Elbe, thèse publiée en 1958 sous le titre *Sephardim an der unteren Elbe*. Le fait qu'il ait terminé d'écrire le manuscrit en 1944, alors qu'il était chercheur au Reichsinstitut für die Geschichte des neuen Deutschlands, demeure largement ignoré. Le Reichsinstitut fut créé en 1935 pour écrire l'« Histoire de la Nouvelle Allemagne ». L'institut était alors dirigé par Walter Frank, l'un des historiens antisémites les plus radicaux du pays. Le titre original de la thèse de Kellenbenz était « Das Hamburger Finanzjudentum im 17. Jahrhundert und seine Kreise », que l'on pourrait traduire par « La juiverie financière et ses réseaux dans le Hambourg du xvii^e siècle ». Le manuscrit de 1944 n'a pas été conservé, mais Helmut Heiber, qui a étudié l'histoire du Reichsinstitut, a avancé l'opinion selon laquelle l'auteur l'aurait largement modifié après 1945³⁰. Dans tous les cas, on ne peut adresser à Kellenbenz le reproche d'avoir, après la guerre, exprimé des idées antisémites ou nationalistes. Il serait plus correct d'affirmer que ses écrits étaient non seulement exempts de tout élément idéologique, mais également totalement dépourvus de caractère analytique ou interprétatif. Dans les milieux universitaires internationaux, il était considéré comme « *a man of facts* » – adoptant une approche purement positiviste s'opposant aux préceptes de l'idéologisation à outrance appliquée sous le régime totalitaire et qui avait conduit à la catastrophe. Il faut tout de même reconnaître qu'après la guerre, Kellenbenz fut l'un des rares auteurs à ouvrir la recherche historique en Allemagne de l'Ouest au dialogue international et à soutenir l'effort d'internationalisation de la recherche en général. Ses élèves, en revanche, ont fait preuve d'une tendance à se cantonner dans une historiographie confinée dans les limites de l'histoire nationale.

Wirtschaft, Gesellschaft und Geschichte (Lateinamerika-Studien, vol. 11), München, Fink, 1982, p. 135-144 ; *id.*, *Die Fugger in Spanien und Portugal bis 1560. Ein Großunternehmen des 16. Jahrhunderts*, München, Vögel, 1990, 3 vol.

30 Hermann Kellenbenz, *Sephardim an der unteren Elbe. Ihre wirtschaftliche und politische Bedeutung vom Ende des 16. bis zum Beginn des 17. Jahrhunderts*, Wiesbaden, Steiner, 1958. Pour plus de renseignements sur le contexte historique, voir Helmut Heiber, *Walter Frank und sein Reichsinstitut für die Geschichte des neuen Deutschlands*, Stuttgart, Deutsche Verlags-Anstalt, 1966, p. 452-457, 1189. Kellenbenz travailla à l'antenne munichoise du Reichsinstitut jusqu'aux derniers jours de la guerre. Quelques semaines avant la capitulation du Troisième Reich, il brûla une grande quantité de documents de l'Institut, se conformant aux ordres reçus de Berlin. Bernt Engelmann fait même allusion à la destruction par Kellenbenz des sources utilisées pour son étude sur les Sépharades, mais ne fournit néanmoins aucune preuve de cette destruction. Voir Bernt Engelmann, « Was die meisten nicht wissen, aber wissen sollten », dans Sabine Kruse, Bernt Engelmann (dir.), *Mein Vater war ein portugiesischer Jude ...*, Göttingen, Steidl, 1992, p. 16-20.

Si l'on peut reprocher aux travaux de Kellenbenz d'avoir manqué de synthèse et d'interprétation des événements, ces mêmes défauts se retrouvent dans les travaux de nombre de ses disciples. Très rigoureux dans l'accumulation de données, ils manquent souvent de profondeur analytique, et parfois même de tout élément narratif. Ce positivisme prononcé, sans esprit de synthèse, a culminé dans la production de séries d'ouvrages entiers qui ne faisaient qu'indiquer le cours des changes de toutes les monnaies européennes et américaines sur plusieurs siècles, ou offraient des statistiques relatives aux importations dans le port de Hambourg³¹. Il s'agit sans aucun doute de publications très utiles, mais du point de vue méthodologique, cette école n'a pas dépassé le niveau atteint au cours des années précédentes par la génération d'Ernst Baasch, de Ludwig Beutin et d'Heinrich Laufenberg. Il est possible de considérer ce retrait positiviste comme une séquelle du totalitarisme. À ce titre, le fait que ce soient des étrangers qui aient tiré des conclusions plus convaincantes des thèses produites sous la direction de Kellenbenz, n'est sans doute pas une coïncidence. Les publications de Pierre Jeannin et Karin Newman, qui ont dépassé les perspectives bilatérales et ont replacé le commerce de Hambourg dans une perspective européenne, demeurent parmi les meilleurs travaux disponibles sur l'histoire des échanges commerciaux de la ville hanséatique³².

La tournure que prit l'œuvre de Fritz Fischer après la guerre a démontré que l'exposition au nazisme n'avait pas nécessairement provoqué, chez les historiens, les mêmes réactions. Fischer était également l'un des collaborateurs du Reichsinstitut mentionné ci-dessus, où il travaillait, avant la guerre, sur le thème du protestantisme allemand au XIX^e siècle. Avec Kellenbenz il comptait parmi les cinq chercheurs de l'Institut qui ont réussi à obtenir une chaire d'université en Allemagne de l'Ouest ou en Autriche³³. Les travaux de Fischer n'étaient pas particulièrement originaux du point de vue méthodologique, mais l'étude conventionnelle d'archives lui a permis de poursuivre dans la voie ouverte par Eckhart Kehr. Fischer a mis en évidence la part considérable

31 Jürgen Schneider, Otto-Ernst Krawehl, Markus A. Denzel, *Statistik des Hamburger seewärtigen Einfuhrhandels im 18. Jahrhundert*, St. Katharinen 2001. Jürgen Schneider, Markus A. Denzel, Oskar Schwarzer, Friedrich Zellfelder, *Währungen der Welt*, Stuttgart, Steiner, 1991-1999, 10 vol.

32 Pierre Jeannin, « Die Hansestädte im europäischen Handel des 18. Jahrhunderts », *Hansische Geschichtsblätter*, 89 (1971), p. 41-73. Karin Newman, « Hamburg and the European Economy, 1660-1750 », *Journal of European Economic History*, 14, 1 (1985), p. 57-94. Voir aussi Jean Meyer, « Négociants allemands en France et négociants français en Allemagne au XVIII^e siècle », dans Jean Mondot, Jean-Marie Valentin, Jürgen Voss (dir.), *Deutsche in Frankreich, Franzosen in Deutschland*, Sigmaringen, Thorbecke, 1992, p. 103-119.

33 Heiber, *Walter Frank und sein Reichsinstitut* (voir n. 30), p. 553.

de responsabilité des élites allemandes dans le déclenchement de la première guerre mondiale. Dans un tel contexte, l'agressivité de l'armement naval a été un facteur essentiel. La fameuse « controverse Fischer », que ses publications ont provoquée, a mis fin à un mythe très répandu en Allemagne depuis les années de la Grande Guerre : le mythe selon lequel le régime n'avait été en aucun cas responsable de la guerre, mais que celle-ci avait été une conséquence logique des engagements du pays au sein des systèmes d'alliances internationales passées avant 1914. Après 1945, ce mythe a permis de considérer le nazisme et le déclenchement de la seconde guerre mondiale comme des « accidents » sans précédent dans l'histoire de l'Allemagne, d'où l'importance des résultats livrés par Fischer³⁴. Au cours des années soixante, cette controverse a constitué un élément très important de la formation d'une nouvelle image de la République Fédérale, nation découvrant et développant son auto-critique.

ÉVOLUTION DE L'HISTORIOGRAPHIE DEPUIS LES ANNÉES 1980

Sous l'influence de la nouvelle histoire sociale, les années quatre-vingt ont vu la publication d'une série d'ouvrages traitant de l'histoire des villes hanséatiques, et de la vie des minorités urbaines dans ces villes. Deux tomes consacrés à l'histoire générale de Hambourg, édités par Werner Jochmann et Hans-Dieter Loose, se sont principalement intéressés à l'histoire sociale et la politique intérieure de la ville, sans rendre compte de manière satisfaisante de la dimension maritime de la vie économique, sociale et politique de la métropole portuaire. Les dimensions maritimes et socio-économiques ont reçu encore moins d'attention dans l'ouvrage de Herbert Schwarzwälder sur l'histoire de Brême³⁵. Il semblerait que l'élément maritime, et en particulier le développement portuaire, aient été mieux intégrés dans l'histoire de Hambourg publiée par Jürgen Bracker, alors que de son côté, l'ouvrage élaboré par Eckart Klessmann a davantage pris en considération la vie des classes ouvrières du port. Dans un essai traitant tout particulièrement du principe de neutralité de l'État souverain de Hambourg, Frank Hatje a récemment contribué à une

34 Fritz Fischer, *Der Griff nach der Weltmacht*, Düsseldorf, Droste, 1961. Voir aussi Iggers, *New Directions* (voir n. 17), *op. cit.*, p. 90-92. Gregor Schöllgen, « Griff nach der Weltmacht ? 25 Jahre Fischer-Kontroverse », *Historisches Jahrbuch*, 106 (1986), p. 386-406.

35 Werner Jochmann, Hans-Dieter Loose (dir.), *Hamburg. Geschichte der Stadt und ihrer Bewohner*, t. 1 : *Von den Anfängen bis zur Reichsgründung*, Hamburg, Hoffmann & Campe, 1982 ; vol. 2 : *Vom Kaiserreich bis in die Gegenwart*, Hamburg, Hoffmann & Campe, 1986. Herbert Schwarzwälder, *Geschichte der Hansestadt Bremen*, 5 vols., Bremen, Edition Temmen, 1995.

meilleure compréhension des liens entre le commerce maritime et la politique mise en place par le Conseil municipal de cette ville³⁶.

Notre connaissance des élites économiques et politiques de Hambourg est longtemps demeurée largement anecdotique³⁷. Cette situation a commencé à changer lorsque Joachim Whaley a entrepris de poursuivre et approfondir les travaux de Kellenbenz sur les sépharades. Whaley a effectué une analyse exhaustive des éléments mercantiles, politiques et religieux présents dans une ville portuaire luthérienne où cohabitent plusieurs minorités religieuses³⁸. Il semblerait que les travaux sur le sujet des minorités aient, en général, rencontré plus de succès auprès des chercheurs que ceux sur les élites locales. À ce titre, le livre de Martin Reißmann sur les marchands hambourgeois du XVII^e siècle fait figure d'exception³⁹. Les recherches sur le thème des minorités constituant la bourgeoisie cosmopolite de la ville portuaire ont été enrichies par de nouvelles méthodologies empruntées à l'histoire sociale et culturelle, produisant toute une série de publications⁴⁰. Dans tous les cas, l'étude des

- 36 Jörgen Bracker, *Hamburg. Von den Anfängen bis zur Gegenwart. Wendemarken einer Stadtgeschichte*, Hamburg, Ernst Kabel, 1992. Eckart Klessmann, *Geschichte der Stadt Hamburg*, Hamburg, Die Hanse, 2002. Frank Hatje, « Libertät, Neutralität und Commercium : Zu den politischen Voraussetzungen für Hamburgs Handel (1550-1900) », dans Frank Hatje, Klaus Weber (dir.), *Überseehandel und Handelsmetropolen in Europa und Asien, 17-19. Jahrhundert*, Hamburg, Hanseatischer Merkur, 2008, p. 213-247.
- 37 Baasch, « Die führenden Kaufleute » (voir annot. 17), p. 37-56. Schramm, *Kaufleute zu Haus und über See* (voir n. 17) ; *id.*, *Gewinn und Verlust. Die Geschichte der Hamburger Senatorenfamilien Jenquel und Luis, 16. bis 19. Jahrhundert*, Hamburg, Hans Christians Verlag, 1969 ; *id.*, « Zwei Millionäre aus Refugié-Familien. Zur Geschichte norddeutscher Spitzenvermögen in der 1. Hälfte des 18. Jahrhunderts », dans Karl-Heinz Manegold (dir.), *Wissenschaft, Wirtschaft und Technik. Studien zur Geschichte. Wilhelm Treue zum 60. Geburtstag*, München, Bruckmann, 1969, p. 299-310.
- 38 Joachim Whaley, *Religious Toleration and Social Change in Hamburg 1529-1819*, Cambridge, Cambridge University Press, 1985.
- 39 Martin Reißmann, *Die hamburgische Kaufmannschaft des 17. Jahrhunderts in sozialgeschichtlicher Sicht*, Hamburg, Christians, 1970.
- 40 Fred E. Schrader, « Handel und Aufklärungssozialität in Hamburg und Bordeaux, 1750-1820 », dans Jean Mondot, Catherine Larrère (dir.), *Lumières et commerce. L'exemple bordelais*, Frankfurt/Bern/New York, P. Lang, 2000, p. 67-87. Jutta Braden, *Hamburger Judenpolitik im Zeitalter der lutherischen Orthodoxie 1590-1710*, Hamburg, Christians, 2001. Franklin Kopitzsch, « Minderheiten und Fremde in nordwestdeutschen Städten in der frühen Neuzeit », *Niedersächsisches Jahrbuch für Landesgeschichte*, 69 (1997), p. 45-59. Ders. : « Franzosen in den Hansestädten und in Altona zwischen 1685 und 1789 », dans Mondot, Valentin, Voss (dir.), *Deutsche in Frankreich* (voir n. 32), p. 283-295. Klaus Weber, « La migration huguenote dans le contexte de l'économie atlantique : l'exemple de Hambourg », dans Guido Braun, Susanne Lachenicht (dir.), *Les États allemands et les huguenots*, München, Oldenbourg, 2007, p. 125-136. Michael Studemunt-Halévy (dir.), *Coming and Going. Proceedings from the conference on the history of the Portuguese Jews in 17th century Hamburg*, Hamburg, Buske Verlag, 2009. Alexander Nikolajczyk, « Integriert oder ausgegrenzt? Die Stellung der niederländischen Einwanderer im frühneuzeitlichen Hamburg », *Hamburger Wirtschafts-Chronik*, Neue Folge, 6 (2006), p. 7-44.

marchands immigrés et d'autres minorités a sans aucun doute contribué à mieux comprendre, entre autres, le comportement des élites locales et des classes moins privilégiées (moins accueillantes qu'une image assez popularisée ne chercherait à le faire croire), et ceci est également le cas pour la période nazie⁴¹. En revanche, aucune étude exhaustive ou systématique des grands marchands intéressés au commerce maritime de Hambourg n'a jamais été réalisée. Ce n'est que depuis l'an 2000 qu'une série biographique de six tomes, dont le dernier devrait sortir en 2012, a permis d'accéder à un certain nombre d'informations jusqu'alors inaccessibles. La situation de Brême et de Lübeck semble de surcroît avoir fait l'objet de moins de recherches que celle de Hambourg. Néanmoins, des travaux tels que ceux de Karl Schwebel sur un échantillon de grands marchands de Brême n'ont toujours pas trouvé d'équivalent pour Hambourg⁴². Rainer Hering a offert une perspective originale sur la société hambourgeoise de la fin du xix^e siècle en étudiant méticuleusement les branches hanséatiques de l'Alldeutscher Verband, l'un des groupes de pression nationalistes les plus importants de l'époque⁴³.

Les recherches initiées par Krawehl, Newman, Huhn et Pohl, spécialisées sur le commerce hambourgeois du xviii^e siècle avec l'Angleterre, la France et l'Espagne, ont été approfondies par des études plus récentes, telles que celles de Margrit Schulte Beerbühl ou Peter Voss, qui s'appuient encore davantage sur des sources disponibles à l'étranger. Celles-ci ont permis d'améliorer notre connaissance sur l'origine des commerçants allemands établis à Londres, Cadix et Bordeaux et sur le mode de fonctionnement de leurs affaires commerciales. Elles ont également permis d'obtenir une myriade d'informations sur les grands commerçants hambourgeois. L'apport spécifique de ces publications est d'avoir mis en évidence la densité des liens entre le commerce maritime des villes hanséatiques et les régions proto-industrielles de l'hinterland,

- 41 Rainer Liedtke, « An Island of Humanity in a Sea of Barbarism? Hamburg Jewry During the Nazi Period, 1933-1945 », dans David Cesarani, Gemma Romain (dir.), *Jews and Port Cities, 1590-1990 : Commerce, Community and Cosmopolitanism*, London, Vallentine Mitchell, 2005, p. 261-270. Lars Amenda, Amenda, Lars, *Fremde – Hafen – Stadt. Chinesische Migration und ihre Wahrnehmung in Hamburg, 1897-1972*, München/Hamburg, Dölling & Galitz, 2006. *Id.*, « "Chinesenaktion". Zur Rassenpolitik und Verfolgung im nationalsozialistischen Hamburg », *Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte*, 91 (2005), p. 103-132.
- 42 Franklin Kopitzsch, Dirk Brietzke (dir.), *Hamburgische Biografie, Personenlexikon*, 5 vols., vol. 1-2 : Hamburg, Christians, vol. 3-4 : Goettingen, Wallstein, 2000-2009 ; deux tomes suivantes sont planifiés. Karl H. Schwebel, *Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik. Von den Anfängen des Bremer Überseehandels bis 1815*, Bremen, Staatsarchiv Bremen, 1995.
- 43 Rainer Hering, *Konstruierte Nation : der Alldeutsche Verband 1890 bis 1939*, Hamburg, Christians, 2003.

régions d'où étaient originaires une grande partie des négociants intéressés dans les activités maritimes⁴⁴. L'importance de l'hinterland se retrouve également dans l'origine des individus répertoriés dans l'ouvrage de Hermann Kellenbenz et Rolf Walter sur les commerçants d'Allemagne du sud établis à Séville au XVI^e siècle⁴⁵. Il convient de considérer ces ouvrages comme des compléments essentiels aux recherches sur les activités proto-industrielles orientées vers l'exportation et sur le commerce extérieur de l'Allemagne depuis 1500⁴⁶. Dans ce contexte, on peut également mentionner des travaux qui ne se concentrent pas exclusivement sur l'ensemble d'une communauté établie dans un certain port, mais plutôt sur une entreprise commerciale spécifique, comme la compagnie négrière Romberg Bapst & Cie à Bordeaux et Saint-Domingue, ou sur une personnalité en particulier, comme le banquier Bethmann, établi à Bordeaux⁴⁷. En principe, tous ces travaux plus récents n'ont toujours pas évolué au-delà de perspectives purement bilatérales, ce qui est pourtant nécessaire. Comme Horst Pietschmann l'avait déjà déclaré, pour bien comprendre l'économie d'une ville comme Hambourg, il convient d'examiner ces sujets dans le contexte des grands espaces intercontinentaux, et de l'histoire des conjonctures et des développements politiques en général. Margrit Schulte Beerbühl et Klaus Weber s'y sont employés en se penchant

-
- 44 Margrit Schulte Beerbühl, *Deutsche Kaufleute in London : Welthandel und Einbürgerung (1660-1818)*, München, Oldenbourg, 2007. Peter Voss, *Bordeaux et les villes hanséatiques, 1672-1715. Contribution à l'histoire maritime de l'Europe du Nord-Ouest, Bordeaux*, (thèse inédite) 1995. Klaus Weber, *Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel (1680-1830). Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux*, München, C.H. Beck, 2004 ; *id.*, « The Atlantic Coast of German Trade : German Rural Industry and Trade in the Atlantic, 1680-1840 », *Itinerario, European Journal of Overseas History*, 26 (2/2002), p. 99-119.
- 45 Hermann Kellenbenz, Rolf Walter (dir.), *Oberdeutsche Kaufleute in Sevilla und Cadix (1525-1560). Eine Edition von Notariatsakten aus den dortigen Archiven*, Stuttgart, Steiner, 2001.
- 46 Peter Kriedte, Hans Medick, Jürgen Schlumbohm, « Eine Forschungslandschaft in Bewegung. Die Proto-Industrie am Ende des 20. Jahrhunderts », *Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte*, 1998-2, p. 9-20. Sur les industries d'exportation et le commerce extérieur voir les articles excellentes par Wolfgang Zorn, « Schwerpunkte der deutschen Ausfuhrindustrie im 18. Jahrhundert », *Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik*, 173 (1961), p. 421-447 et par Hermann Kellenbenz, « Der deutsche Außenhandel gegen Ausgang des 18. Jahrhunderts », dans Lütge (dir.), *Forschungen* (voir n. 29), p. 4-60.
- 47 Wolfgang Henninger, *Johann Jakob von Bethmann 1717-1792. Kaufmann, Reeder und kaiserlicher Konsul in Bordeaux*, Bochum, N. Brockmeyer, 1993, 2 vol. Françoise Thésée, *Négociants bordelais et colons de Saint-Domingue. Liaisons d'habitation. La maison Henry Romberg, Bapst & Cie, 1783-1793*, Paris, Société française d'Histoire d'Outre-Mer, 1972. Voir aussi Annette Vogt, *Ein Hamburger Beitrag zur Entwicklung des Welthandels im 19. Jahrhundert : die Kaufmannsreederei Wappäus im internationalen Handel Venezuelas und der dänischen sowie niederländischen Antillen*, Stuttgart, Steiner, 2003.

sur les relations de Hambourg avec la France, l'Espagne, l'Angleterre et la Mer Baltique, de la fin du xvii^e aux premières décades du xix^e siècle⁴⁸.

Depuis les études d'Elisabeth Harder-Gersdorff⁴⁹, la Mer Baltique n'a pas suscité autant d'intérêt de la part des chercheurs allemands que les régions de la mer du Nord ou de l'Atlantique. Les travaux publiés par Antjekathrin Graßmann et Norbert Angermann ont permis l'accès aux discussions récentes sur les régions baltiques. Plus récemment, Pierrick Pourchasse a étudié le commerce dans cette région, ainsi que Victor Nikolaewitch Zacharow, respectivement sous une perspective française et russe⁵⁰. En outre, les premières publications sur les ports baltiques, s'inspirant d'études sur des ports de la mer du Nord, viennent de paraître⁵¹. De nouvelles méthodologies pour l'étude des rapports entre les régions baltiques et l'Allemagne ont été élaborées par Michael North, reposant sur la recherche académique organisée à l'université de Greifswald par Johannes Schildhauer. Le mérite de North est surtout d'avoir étudié en profondeur la vie culturelle et l'histoire des communications et des échanges entre les villes portuaires au début de la période moderne. Dans le contexte de l'histoire des communications, il convient également de mentionner le travail de Renate Pieper sur les réseaux d'information très denses qui ont permis à l'Allemagne d'acquérir une connaissance très poussée des découvertes réalisées dans le Nouveau Monde, et ce dès les premières décades de l'expansion européenne outre-Atlantique⁵².

- 48 Horst Pietschmann, « Hamburg und Lateinamerika in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts », dans Felix Becker, Holger M. Meding et al. (dir.), *Iberische Welten. Festschrift zum 65. Geburtstag von Günther Kahle*, Köln/Weimar/Wien, Böhlau, 1994, p. 381-408, voir p. 401. Margrit Schulte Beerbühl, Klaus Weber, « Europäische Zentren deutscher "Commercial Empires" : London, Cadix und Bordeaux (1660-1830) », dans Frank Hatje, Klaus Weber (dir.), *Überseehandel und Handelsmetropolen in Europa und Asien, 17.-19. Jahrhundert*, Hamburg, Hanseatischer Merkur, 2008, p. 8-38.
- 49 Elisabeth Harder, « Seehandel zwischen Lübeck und Rußland im 17. und 18. Jahrhundert », *Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde*, 41 (1961), p. 43-114 ; 42 (1962), p. 5-36.
- 50 Antjekathrin Graßmann (dir.), *Niedergang oder Übergang? Zur Spätzeit der Hanse im 16. und 17. Jahrhundert*, Köln/Weimar/Wien, Böhlau, 1998. Norbert Angermann, Paul Kaegbein (dir.), *Fernhandel und Handelspolitik der baltischen Städte in der Hansezeit*, Lüneburg, Norddeutsches Kulturwerk, 2001. Pierrick Pourchasse, *Le Commerce du Nord : les échanges commerciaux entre la France et l'Europe septentrionale au xviii^e siècle*, Rennes, PUR, 2006. Victor Nikolaewitch Zacharow, « Die Herkunft und die familiären Verbindungen deutscher Kaufleute in Rußland im 18. Jahrhundert », dans Karsten Brüggemann, Thomas M. Bohn, Konrad Maier (dir.), *Kollektivität und Individualität. Der Mensch im östlichen Europa*, Hamburg, Kovač, 2001, p. 172-182 ; *id.*, *Zapadnoewropejskie kupcy w rossijskoj torgowle XVIII weak*, Moscou, Nauka, 2005.
- 51 Carl Christian Wahrman, *Aufschwung und Niedergang. Die Entwicklung des Wismarer Seehandels in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts*, Berlin, LIT, 2007.
- 52 Renate Pieper, *Die Vermittlung einer neuen Welt : Amerika im Nachrichtennetz des Habsburgischen Imperiums 1493-1598*, Mainz, von Zabern, 2000.

Des études sur la législation hanséatique de la navigation et du commerce maritime au début de l'époque moderne ont été récemment fournies par Götz Landwehr and Albrecht Cordes⁵³.

Après les Guerres Napoléoniennes, le commerce maritime des territoires allemands s'est trouvé soumis à l'influence prussienne, dont les dimensions commerciales ont été récemment examinées par Michael Zeuske qui a ainsi complété les études de Manfred Kossok sur les dimensions politiques⁵⁴. La fondation d'un État national moderne en Allemagne, sous l'égide du chancelier Bismarck, et l'abolition subséquente des frontières douanières intra-allemandes ont créé un tout nouveau contexte pour les relations maritimes du pays, en particulier des villes hanséatiques. En outre, le développement des industries métallurgiques et du réseau ferroviaire ont favorisé l'essor des grandes compagnies maritimes allemandes. Un certain nombre d'études novatrices s'est concentré sur des sujets concernant la construction navale moderne⁵⁵ et les grandes compagnies maritimes. Ces études ont été initiées en particulier au Musée Maritime de Bremerhaven, notamment par Lars U. Scholl, directeur du musée depuis 2004⁵⁶. Il convient néanmoins de mentionner les

53 Götz Landwehr, *Das Seerecht der Hanse 1365-1614 : vom Schiffordnungsrecht zum Seehandelsrecht*, Göttingen, Vandenhoeck & Ruprecht, 2003. Albrecht Cordes (dir.), *Hansisches und hansestädtisches Recht*, Trier, Porta Alba, 2008.

54 Michael Zeuske, « Preußen, die "deutschen Hinterländer" und Amerika. Regionales, « Nationales » und Universales in der Geschichte der « Rheinisch-Westindischen Compagnie » (1820-1830) », *Scripta Mercaturae*, 26 (1992) Heft 1/2, p. 50-89 ; *id.*, « Bajo la bandera prusiana : Compañías comerciales, comerciantes y consules alemanes en las Antillas (1815-1860) », dans Paul Butel (dir.), *Commerce et plantation dans la Caraïbe, XVIII^e et XIX^e siècles. Actes du Colloque de Bordeaux, 15-16 mars 1991*, Bordeaux, Maison des Pays ibériques, 1993, p. 233-252. Voir aussi Jürgen Brockstedt, *Die Schifffahrts- und Handelsbeziehungen Schleswig-Holsteins nach Lateinamerika, 1815-1848*, Köln/Vienne, Böhlau, 1975.

55 Lars U. Scholl (dir.), *Technikgeschichte des industriellen Schiffbaus in Deutschland*, Hamburg, Convent Verlag, 1994 et 1996, 2 vol. Heinz Haaker, *Die "Schiffswerft von Henry Koch AG" Ein Kapitel Lübecker Schiffbau- und Industriegeschichte*, Hamburg, Die Hanse, 1994. Christian Ostersehlte, *Von Howaldt zu HDW : 165 Jahre Entwicklung von einer Kieler Eisengießerei zum weltweit operierenden Schiffbau- und Technologiekonzern*, Hamburg, Koehler, 2004.

56 Arnold Kludas, *Die Geschichte der deutschen Passagierschifffahrt*, t. I-V, 1850-1990, Hamburg, Die Hanse, 1986-1990. Hartmut Rübner, *Konzentration und Krise der deutschen Schifffahrt. Maritime Wirtschaft und Politik im Kaiserreich, in der Weimarer Republik und im Nationalsozialismus*, Bremen, H.M. Hauschild, 2005. Bodo H. Moltmann, *Geschichte der deutschen Handelsschifffahrt*, en coop. avec Walter Kresse, Hamburg, Hanseatischer Merkur, 1981. Voir aussi les publications de jubilé : Klaus Wiborg, Susanne Wiborg, *Unser Feld ist die Welt. 150 Jahre HAPAG-Lloyd*, Hamburg, Hamburger Abendblatt, 1997. Georg Bessell, *Norddeutscher Lloyd 1857-1957 : Geschichte einer Bremischen Reederei*, Bremen, Schönemann, 1957.

travaux majeurs de Walter Kresse durant les années soixante⁵⁷. Parallèlement à la croissance des exportations industrielles et de l'expansion coloniale, c'est l'émigration de masse en provenance des pays d'Europe centrale et orientale qui a contribué à un important développement des compagnies maritimes. Bremerhaven et Hambourg sont devenus les ports de passage principaux pour les émigrants venant d'Allemagne proprement dite et aussi des territoires de l'empire russe, de Hongrie, de Roumanie, etc. Entre 1835 et 1934, environ 10 millions d'individus émigrèrent par Hambourg et Bremerhaven, la plupart en direction des États-Unis. Günter Moltmann a été l'initiateur de recherches importantes sur le phénomène de l'émigration allemande au XIX^e siècle, et un tour d'horizon des causes et effets de ce phénomène a été offert plus récemment par Ralf Roth⁵⁸. En exploitant ce marché migratoire, la Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft (HAPAG, créée an 1847) est devenue, peu avant la fin du siècle, la plus grande compagnie maritime au monde. Elle disposait de 194 paquebots en 1914. La deuxième place au plan mondial était occupée par la Norddeutsche Lloyd de Brême (créée en 1857), avec 135 paquebots. La dynamique de la navigation transatlantique a donné à l'Allemagne la deuxième flotte marchande du monde, avec un total de 5,1 millions de tonnes de jauge internationale brute. L'influence politique considérable des compagnies maritimes a surtout été étudiée à partir de l'exemple du gérant de la HAPAG, Albert Ballin. Le cas de l'armateur Carl Woermann, fondateur de la compagnie Deutsche Westafrika Linie et principal bénéficiaire de l'expansion coloniale en Afrique, est moins connu. Pourtant, un ensemble de trois ouvrages sur cette compagnie offre un panorama historiographique complet qui s'étend des années 1930 aux années

- 57 Walter Kresse, *Materialien zur Entwicklungsgeschichte der Hamburger Handelsflotte 1765-1823*, Hamburg, Museum für Hamburgische Geschichte, 1966 ; *id.*, *Die Fahrtgebiete der Hamburger Handelsflotte 1824-1888*, Hamburg, Museum für Hamburgische Geschichte, 1972.
- 58 Günter Moltmann (dir.), *Deutsche Amerikaauswanderung im 19. Jahrhundert. Sozialgeschichtliche Beiträge*, Stuttgart, Metzler, 1976. Ralf Roth, « Amerika – Deutschland. Folgen einer transatlantischen Migration », *Historische Zeitschrift*, 281 (2005), p. 621-657. Voir aussi Hans Fenske, Hermann J. Hiery, « Neue Literatur zur Geschichte der deutschen Auswanderung », *Historisches Jahrbuch*, 116 (1996), p. 155-171.

1970 et 1980⁵⁹. L'expansion allemande vers l'Océanie et l'Extrême-Orient a été étudiée par Hermann Hiery⁶⁰.

Un des livres les plus novateurs sur l'expansion économique au temps de l'Allemagne impériale est l'ouvrage collectif *Das Kaiserreich transnational*, édité par Sebastian Conrad et Jürgen Osterhammel. Si cet ouvrage ne contient que peu de contributions traitant directement de l'histoire maritime, elles sont toutes importantes pour mieux comprendre l'expansion coloniale outre-mer dans le contexte de l'expansion allemande vers l'est, ainsi que l'ensemble de l'époque de l'empereur Guillaume II, époque où l'Allemagne devient une véritable puissance maritime⁶¹.

Les décades qui viennent de s'écouler ont vu la parution d'un certain nombre d'études sur le sujet plus général des « gens de mer ». Parmi les approches plus anciennes, il convient de mentionner principalement les études de Wanda Oesau sur la pêche à la baleine, un secteur important de l'économie hambourgeoise depuis le XVIII^e siècle, thème repris plus récemment par Lars U. Scholl⁶². La nouvelle histoire sociale allemande a constitué, depuis les années 1970, un apport méthodologique important, mais les caractéristiques particulières des sociétés littorales n'ont été prises en considération que par très peu d'auteurs. Parmi ces auteurs, Jürgen Brockstedt et Walter Kresse se sont intéressés, par exemple, aux conditions d'emploi des marins⁶³. Les

59 Gerhard Ahrens, *Die Reeder : Laeisz, Ballin*, Hamburg, Verlag Verein für Hamburgische Geschichte, 1989. Eberhard Straub, *Albert Ballin : der Reeder des Kaisers*, Berlin, Siedler, 2001. Wiborg, Susanne, *Albert Ballin*, Hamburg, Ellert & Richter, 2000. Voir aussi Gerhard A. Ritter, « Der Kaiser und sein Reeder : Albert Ballin, die HAPAG und das Verhältnis von Wirtschaft und Politik im Kaiserreich und in den ersten Jahren der Weimarer Republik », *Zeitschrift für Unternehmensgeschichte*, 42 (1997), p. 137-162. Pour Woermann : Bohner, *Die Woermanns* (voir n. 9). Hans Heinrich Hermann, Bernt Federau, *Westafrikafahrt 1849-1874 : 125 Jahre Woermann-Linie*, Hamburg, Christians, 1974. Renate Hücking, Ekkehard Launer, *Aus Menschen Neger machen : Wie sich das Handelshaus Woermann an Afrika entwickelt hat* (introd. par Luc Leysen), Hamburg, Galgenberg, 1986.

60 Hermann J. Hiery, *The Neglected War : the German South Pacific and the Influence of World War I*, Honolulu, Hawaii, University of Hawaii Press, 1995. Id., *Die deutsche Südsee 1884-1914 : ein Handbuch*, Paderborn, Schöningh, 2002.

61 Sebastian Conrad, Jürgen Osterhammel (dir.), *Das Kaiserreich transnational. Deutschland in der Welt 1871-1914*, Göttingen, Vandenhoeck & Ruprecht, 2004.

62 Wanda Oesau, *Hamburgs Grönlandfahrt auf Walfischfang und Robbenschlag vom 17. – 19. Jahrhundert*, Glückstadt, Augustin, 1955. Lars U. Scholl « Whale Oil and Fat Supply : the Issue of German Whaling in the Twentieth Century », *International Journal of Maritime History* 3 (1991) 2, p. 39-62.

63 Arno Herzig, Dieter Langewiesche, Arnold Sywottek (dir.), *Arbeiter in Hamburg. Unterschichten, Arbeiter und Arbeiterbewegung im ausgehenden 18. Jahrhundert*, Hamburg, Verlag Erziehung und Wissenschaft, 1983. Jürgen Brockstedt, « Herkunft und Aufstiegsmöglichkeiten der Seefahrenden in Norddeutschland 1774-1845, am Beispiel der Aufzeichnungen des Wasserschouts in Hamburg und Altona », présentation orale à la Commission Internationale d'Histoire Maritime, Bucarest, 11-12 Août 1980 (manuscrit

conditions de vie dans la ville portuaire ont été évoquées dans les ouvrages de Laufenberg et Marzagalli, mentionnés précédemment, et de Burghart Schmidt, bien que ce sujet ne représente qu'une partie de leur travail⁶⁴. Un regard très original sur la vie quotidienne, la topographie et la logistique de la ville et leurs liens inextricables avec le commerce maritime a été offert par Arnold Kludas et Harry Braun dans leur ouvrage sur les maîtres des petites barges qui organisaient les transports entre les grands vaisseaux et les magasins des marchands⁶⁵. L'un des secteurs ayant fait l'objet de nombreuses recherches est celui du raffinage du sucre, principal secteur économique de Hambourg depuis les années 1740 jusqu'aux premières décades du XIX^e siècle, activité témoignant de l'importance de l'économie de plantation antillaise dans le commerce et l'industrie de la ville. Astrid Petersson a démontré qu'aux alentours de 1800, quasiment 8 % des 120 000 habitants de la ville travaillaient dans ce secteur⁶⁶.

Du fait de la mobilité importante des gens de mer, il n'est pas surprenant que, même à Londres, de nombreux ouvriers des raffineries aient été d'origine allemande. La plupart d'entre eux sont originaires de la zone rurale située entre Brême et Hambourg. Margrit Schulte Beerbühl a démontré, de surcroît, que vers la fin du XVIII^e siècle à Londres, de 30 à 40 % des raffineries appartenaient à des entrepreneurs venus de cette même région⁶⁷. L'importance de cette migration d'entrepreneurs vers Londres est illustrée par

inédit), Staatsarchiv Hamburg. Walter Kresse « Die Heuern Hamburger Seeleute 1760-1860 », *Stadt und Hafen* (Arbeitshefte zur Denkmalpflege in Hamburg, vol. 8) 1986, p. 154-159 ; *id.*, *Von armen Seefahrern und den Schifferalten zu Hamburg*, Hamburg, Christians, 1981.

- 64 Burghart Michael Schmidt, *Hamburg im Zeitalter der Französischen Revolution und Napoleons 1789-1813*, Hamburg, Verlag Verein für Hamburgische Geschichte, 1998.
- 65 Arnold Kludas, Harry Braun, *Ewerführer. Eine illustrierte Geschichte der Ewerführung auf Hamburgs Wasserstraßen*, Hamburg, Die Hanse, 1997.
- 66 Astrid Petersson, *Zuckersiedergewerbe und Zuckerhandel in Hamburg im Zeitraum von 1814 bis 1834 : Entwicklung und Struktur zweier wichtiger Hamburger Wirtschaftszweige des vorindustriellen Zeitalters*, Stuttgart, Steiner, 1998 ; *id.*, « Zuckersiedergewerbe und Zuckerhandel in Hamburg. Von den Anfängen bis zum Ende der Kontinentalsperre », *Hamburger Wirtschafts-Chronik*, Neue Folge 1 (2000), p. 53-81.
- 67 Panikos Panayi, « The Settlement of Germans in Britain during the Nineteenth Century », *IMIS Beiträge*, 14 (2000), p. 25-44. Horst Roessler, « Germans in the British Sugar Industry : Work, Culture, Religion », présentation orale à la conférence German-Anglo Cultural Transfers and Encounters, c. 1660-1914, University of Greenwich 19-20 Juli 2004, inédit. Margrit Schulte Beerbühl, « Ostfriesische Kaufleute und Unternehmer in London (1760-1814) », *Emdener Jahrbuch*, 84 (2004), p. 99-137. Voir aussi Peter Voss, « Les raffineurs de sucre allemands à Bordeaux au XVII^e siècle », dans Jean-Pierre Sanchez (dir.), *Dans le sillage de Colomb. L'Europe du Ponant et la découverte du Nouveau Monde (1450-1650)*, Actes du Colloque international université de Rennes II, 5, 6 et 7 mai 1992, Rennes, PUR, 1995, p. 237-246.

l'exemple des membres de la famille Schröder, venant de Westphalie, et de la famille Baring, originaire de Brême. Du fait de leur engagement considérable dans l'économie de plantation dans les colonies britanniques, leurs fils purent devenir de grands banquiers de la City de Londres⁶⁸. Le capital allemand, qui ne provenait pas seulement des zones littorales, a été dirigé stratégiquement vers les grands ports de l'Europe occidentale. Des Allemands, notamment les grands marchands de Augsbourg aux XVI^e et XVII^e siècles, et les banquiers de Francfort et Hambourg au XVIII^e, ont toujours été impliqués dans les plantations du Nouveau Monde et dans la traite des esclaves africains. Les publications de Françoise Thésée, Christian Degn, Reinhardt Hildebrandt et plus récemment de Mark Häberlein et Jörg Denzer apportent la preuve de l'existence de stratégies visant à organiser de telles entreprises au moyen de branches installées en France, aux Pays-Bas, au Danemark ou en Espagne⁶⁹. Une facette très différente de la mobilité a été examinée par Martin Rheinheimer, dans son étude de l'identité culturelle multistrates d'un habitant des îles côtières qui avait été capturé par des corsaires Nord-africains⁷⁰.

Mais dans le contexte de la mobilité des gens de mer allemands, la migration vers les Pays-Bas constitue le phénomène le plus remarquable. Jan Lucassen a démontré que depuis le XVI^e et jusqu'au XVIII^e siècle, une proportion de 15 à 25 % (selon l'époque) de la population d'Amsterdam était née en Allemagne, et il est arrivé à la conclusion que sans cette migration, et sans la participation active des Allemands comme ouvriers, marins, soldats, fonctionnaires et marchands, l'empire commercial et colonial néerlandais n'aurait jamais pu

68 Richard Roberts, *Schroders. Merchants and Bankers*, Basingstoke/London, Macmillan, 1992. Ines Roldán de Montaud, « Comunidades mercantiles británicas en Cuba : el caso de G. Knight & Co. y Baring Brothers, 1813-1848 », dans Ana Crespo (dir.), *Comunidades transnacionales : Expansión y características de las colonias mercantiles en la Europa atlántica (siglos XVI-XIX)*, Madrid, sous presse.

69 F. Thésée, *Négociants bordelais* (voir n. 47). Christian Degn, *Die Schimmelmans im atlantischen Dreieckshandel. Gewinn und Gewissen*, Neumünster, Wachholtz, 1974. Jörg Denzer, *Die Konquista der Augsburger Welser-Gesellschaft in Südamerika (1528-1556)*, München, C.H. Beck, 2005. Voir aussi Mark Häberlein, Michaela Schmölz-Häberlein, *Die Erben der Welser : Der Karibikhandel der Augsburger Firma Oberwexer im Zeitalter der Revolutionen*, Augsburg, Wißner, 1995. Reinhardt Hildebrandt, « Interkontinentale Wirtschaftsbeziehungen und ihre Finanzierung in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts », dans Hermann Kellenbenz (dir.), *Weltwirtschaft und währungspolitische Probleme seit dem Ausgang des Mittelalters*, Stuttgart/New York, Lucius & Lucius, 1981, p. 61-76, voir p. 66-69. Un sommaire sur les enjeux allemands dans la traite des noirs et dans les plantations a été fourni par Klaus Weber, « Deutschland, der atlantische Sklavenhandel und die Plantagenwirtschaft der Neuen Welt (15. bis 19. Jahrhundert) », *Journal of Modern European History*, 7 (2009) 1, p. 37-68.

70 Martin Rheinheimer, « From Amrum to Algiers and back : the Reintegration of a Renegade in the Eighteenth Century », *Central European History*, 36, (2003), 2, p. 209-233.

être maintenu⁷¹. Ainsi, il est également nécessaire de considérer l'histoire commune des gens de mer aux Pays-Bas et en Allemagne. Dans cette logique, Roelof van Gelder, dans son étude sur les Allemands au service de la Compagnie des Indes néerlandaises, a réalisé un portrait collectif de ce groupe d'immigrants⁷². Le fait que ces travaux aient été l'œuvre de chercheurs hollandais pourrait être symptomatique d'une prise de conscience tardive, de la part des Allemands, de l'importance des questions maritimes.

Néanmoins, depuis environ une vingtaine d'années, une histoire des gens de mer s'est également développée en Allemagne. Ainsi, Heide Gerstenberger a contribué au développement du concept de « sociétés littorales » (*Küstengesellschaften*). Michael Erhardt et Norbert Fischer se sont illustrés comme des pionniers dans le domaine de l'histoire des sociétés maritimes en publiant plusieurs ouvrages sur l'histoire des digues sur les côtes de la mer du Nord. Ces travaux prennent en considération l'influence de la création et du maintien des digues sur toutes les facettes de la vie quotidienne, y compris les coutumes, l'activité législative, et la hiérarchie sociale en place dans ces régions⁷³. En utilisant des méthodes empruntées à l'ethnographie et à l'anthropologie, Fischer a considérablement enrichi la recherche dans ce domaine⁷⁴. Un deuxième moteur de ce développement a été le *Deutsches Schifffahrtsmuseum Bremerhaven* à Bremerhaven, créé en 1970 et qui a ouvert ses portes au public en 1975. Dans ce contexte institutionnel, Ingo Heidbrink a pu réaliser les premiers travaux systématiques sur l'histoire de la pêche allemande au grand large en soulignant le potentiel conflictuel de ce

-
- 71 Jan Lucassen, « Immigranten in Holland 1600-1800. Een kwantitatieve benadering », *Centrum voor de Geschiedenis van Migranten*, Working Paper 3, Amsterdam, 2002.
- 72 Roelof van Gelder, *Das ostindische Abenteuer. Deutsche in Diensten der Vereinigten Ostindischen Kompanie der Niederlande (VOC), 1600-1800*, Hamburg, Convent Verlag, 2004.
- 73 Gerstenberger, *Küstengesellschaften*, voir annot. 1. Michael Erhardt, « *Ein goldten Bandt des Landes* » : *Zur Geschichte der Deiche im Alten Land*, Stade, Verlag des Landschaftsverbandes der ehemaligen Herzogtümer Bremen und Verden, 2003. Norbert Fischer, *Wassermot und Marschengesellschaft : Zur Geschichte der Deiche in Kehdingen*, Stade, Verlag des Landschaftsverbandes der ehemaligen Herzogtümer Bremen und Verden, 2003. Voir aussi Hans-Eckhard Dannenberg, Norbert Fischer, Franklin Kopitzsch (dir.), *Land am Fluss. Beiträge zur Regionalgeschichte der Niederelbe*, Stade, Verlag des Landschaftsverbandes der ehemaligen Herzogtümer Bremen und Verden, 2006. Otto Knottnerus, « Eine gefährvolle Existenz : Zur inhärenten Ambivalenz der frühneuzeitlichen Küstengesellschaft », dans Norbert Fischer, Susan Müller-Wustewitz, Brigitta Schmidt-Lauber (dir.), *Inszenierungen der Küste*, Berlin, Dietrich Reimer, 2007, p. 107-149.
- 74 Voir par exemple Norbert Fischer, « Deiche oder die Herrschaft über das Wasser : Zur kulturellen, sozialen und politischen Symbolik der Grenze zwischen Land und Meer », dans Thomas Hengartner, Johannes Moser (dir.), *Grenzen und Differenzen. Vorträge des 35. Deutschen Volkskunde-Kongresses*, Dresden, Leipziger Universitätsverlag, 2007, p. 687-704.

secteur. Heidbrink a également édité un ouvrage collectif sur les problèmes écologiques rencontrés dans l'espace maritime de la mer du Nord depuis le XIX^e siècle⁷⁵. Les thèmes traités par les livres de la collection du musée sont désormais la vie ouvrière dans les ports, l'histoire des chantiers navals et des technologies de la construction navale, l'histoire de la société de sauvetage des naufragés, et l'histoire des grandes lignes de paquebots transatlantiques, pour n'en citer que quelques-uns⁷⁶.

Les recherches de Heide Gerstenberger et Ulrich Welke constituent deux exemples d'histoire très contemporaine. Ces chercheurs ont débuté leurs travaux novateurs par une excellente étude sur l'histoire sociale des marins allemands à l'époque de la transition entre la navigation à voile et la navigation à vapeur, et poursuivi leurs recherches par des études de terrain sur les grands navires actuels en accompagnant les équipages pendant leurs voyages. Leurs études, qui portent sur l'économie et l'ethnologie des gens de mer contemporains, soulignent le caractère transnational et mondialisé de ce secteur dans son ensemble et ce surtout depuis les années 1970⁷⁷. Au sein de considérations plus générales sur le caractère, ou plus exactement sur les représentations, des sociétés littorales, Gerstenberger a également pris en compte le rôle du tourisme, et réfléchi sur l'influence que celui-ci pouvait avoir sur les gens de mer. Plus précisément, le tourisme lui-même a constitué le thème de plusieurs études sur l'histoire des premières stations balnéaires allemandes, publiées notamment par Christiane Zschauer et Christine van den Heuvel. Les croisières ont été traitées par Arnold Kludas⁷⁸. Le sujet a ensuite été abordé par Norbert Fischer, entre autres, qui lui a intégré des

75 Ingo Heidbrink, « *Deutschlands einzige Kolonie ist das Meer!* », *Die deutsche Hochseefischerei und die Fischereikonflikte des 20. Jahrhunderts*, Hamburg, Convent Verlag, 2004 ; *id.*, « Fischdampfer in der Nordsee – Überfischung als Auslöser technischer Innovation », dans Ingo Heidbrink (dir.), *Konfliktfeld Küste – Ein Lebensraum wird erforscht*, en coop. avec Frank Lamy, Oldenburg, Universität Oldenburg, 2003, p. 161-178.

76 Christina Deggim, *Hafenleben in Mittelalter und Früher Neuzeit. Seehandel und Arbeitsregelungen in Hamburg und Kopenhagen vom 13. bis zum 17. Jahrhundert*, Hamburg, Convent Verlag, 2005. Christian Ostersehlte, *Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger*, Hamburg, Die Hanse, 1990. Voir aussi les travaux de Scholl, Haaker et Kludas, déjà mentionnés.

77 Heide Gerstenberger, Ulrich Welke, *Vom Wind zum Dampf : Sozialgeschichte der deutschen Handelsschiffahrt im Zeitalter der Industrialisierung*, Münster, Westfälisches Dampfboot, 1996. Heide Gerstenberger, Ulrich Welke (dir.), *Seefahrt im Zeichen der Globalisierung*, Münster, Westfälisches Dampfboot, 2002. Heide Gerstenberger, Ulrich Welke, *Arbeit auf See. Zur Ökonomie und Ethnologie der Globalisierung*, Münster, Westfälisches Dampfboot, 2004.

78 Christiane Zschauer, *Binz, Sellin, Göhren : die Entstehung der bürgerlichen Seebäder auf der Insel Rügen*, Weimar, Ed. M, 2004. Christine van den Heuvel, « Warum hat Deutschland noch kein großes öffentliches Seebad? Zu den Anfängen des Nordseebades Norderney »,

problématiques issues de l'histoire culturelle et de l'anthropologie. Une fusion originale entre histoire culturelle et histoire politique avait déjà été opérée par Tobias von Elsner dans ses travaux portant sur les grandes festivités organisées à l'occasion d'événements maritimes à la fin du xix^e siècle, comme l'ouverture du canal entre les mers du Nord et Baltique, l'inauguration de nouveaux bassins portuaires à Hambourg, ou le baptême de navires de guerre, événements célébrés en présence de foules nombreuses et de l'Empereur lui-même⁷⁹. D'autres contributions originales traitant de ces problématiques ont été publiées dans le bulletin de la Forschungsstelle für Zeitgeschichte d'Hambourg (Institut pour l'Histoire contemporaine), édité par Frank Bajohr et Dorothee Wierling.

Parmi ces travaux originaux, il convient de mentionner l'ouvrage collectif édité par Volker Plagemann sur l'expansion maritime allemande, civile et militaire, entre 1871 et 1914. Il s'agit sans aucun doute d'un ouvrage de grande valeur traitant d'histoire économique et politique, d'histoire de la marine de guerre, des développements technologiques (y compris l'infrastructure des ports et du transport vers l'intérieur du pays), de la vie sociale et culturelle des villes portuaires. Mais le nombre même des contributions, quatre-vingt, est représentatif de l'une des faiblesses de l'historiographie maritime allemande : le manque de synthèse. La chronologie adoptée par cet ouvrage pose des questions puisque le cadre temporel ne s'étend que jusqu'à l'été 1914 – à l'exception de la dernière contribution, qui traite du monument élevé à la mémoire des soldats de la marine morts pendant la guerre. Ainsi, les questions qui avaient provoqué les réactions de Kehr et Fischer sont tout simplement mises à l'écart⁸⁰.

L'approche adoptée par cet ouvrage manifeste l'existence d'un problème inhérent à l'histoire maritime en Allemagne. Le thème de l'armement naval semble, encore aujourd'hui, être imprégné d'une certaine fascination pour la technologie militaire plutôt que d'esprit critique. C'est également le cas de la série de publications livrée par la Deutsche Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte, éditée par Hartmut Klüver, traitant presque exclusivement des aspects militaires. Il semblerait qu'il s'agisse d'un héritage du militarisme

Niedersächsisches Jahrbuch für Landesgeschichte, 73 (2001), p. 132-167. Arnold Kludas, *Vergnügungsreisen zur See. Eine Geschichte der deutschen Kreuzfahrt*, Hamburg, Convent Verlag, 2001 et 2003, 2 vol.

79 Norbert Fischer, Susan Müller-Wustewitz, Brigitta Schmidt-Lauber (dir.), *Inszenierungen der Küste*, Berlin, Dietrich Reimer, 2007. Tobias von Elsner, *Kaisertage : die Hamburger und das Wilhelminische Deutschland im Spiegel öffentlicher Festkultur*, Frankfurt/New York, Lang, 1991.

80 Volker Plagemann (dir.), *Übersee. Seefahrt und Seemacht im Deutschen Kaiserreich*, München, C.H. Beck, 1988.

de l'époque 1871-1945. Cette tendance militariste s'est longtemps reflétée dans de nombreuses publications de la maison d'édition Koehler de Hambourg, et dans une moindre mesure, dans celles de la maison d'édition H.M. Hauschildt de Brême. Il s'agit également de l'une des raisons pour lesquelles, en Allemagne, l'histoire maritime (ou l'histoire navale), tout au moins en partie, ne s'est jamais réellement affranchie d'une certaine dose de nationalisme et même de militarisme. Ceci pourrait également constituer la raison pour laquelle le Internationales Maritimes Museum Hamburg, qui a ouvert ses portes en avril 2008, a fait l'objet de critiques assez sévères portant sur la manière dont l'histoire des deux guerres mondiales y est présentée, l'importance du rôle de l'Allemagne dans le déclenchement de ces guerres y étant minimisée. Ce projet de musée ambitieux qui expose en priorité des artefacts militaires et qui a reçu 30 millions d'euros de financements publics, demeure l'objet de controverses. Il semblerait qu'au niveau municipal, on ait pensé avant tout que l'exposition de ces artefacts militaires attirerait l'attention des touristes. Le musée est basé sur la collection privée de Peter Tamm, un magnat de la presse à scandale, célèbre pour ses fonctions à la tête du groupe de presse Springer, mais moins connu pour avoir dirigé la maison de publications Koehler & Wittler, mentionnée ci-dessus, entreprise qui a publié dans le passé les écrits de Hermann Göring (*Aufbau einer Nation*, 1934) et a toujours servi de plateforme pour toutes sortes de publications à caractère militaire et souvent militariste. Tamm est à l'heure actuelle en charge du poste de directeur de l'Internationales Maritimes Museum Hamburg. L'histoire maritime, les milieux politiques, et les problèmes de perception du grand public demeurent ainsi inextricablement entremêlés⁸¹.

La conscience des risques et des pièges de la puissance maritime est d'autant plus importante que les marines de l'Allemagne, tant marchande que militaire, augmentent, et que cette évolution est en grande partie non perçue par le public. Dans son livre récent, le journaliste Hermannus Pfeiffer observe quelque continuité de la Hanse médiévale, en passant par l'expansion impérialiste d'avant 1914, à l'Allemagne d'aujourd'hui. Entre 1996 et 2008, la marine marchande allemande a sextuplé, comprenant désormais la plus grande flotte du monde de navires porte-conteneurs, loin devant celles des Anglais, Américains ou Chinois. Afin de protéger cette flotte partout dans le monde, et ce en coopération avec des forces navales multinationales, le

81 Friedrich Möwe (pseudonyme), *Tamm-Tamm. Eine Anregung zur öffentlichen Diskussion über das Tamm-Museum*, Hamburg, GNN-Verlag, 2005. Till Briegleb, « Hymnen auf die Kriegsmarine ? », *Süddeutsche Zeitung*, 17/18 septembre 2005. Frank Keil, « Der Admiral. Museumsquerelen in Hamburg », *Frankfurter Rundschau*, 15 juillet 2005.

gouvernement dote actuellement la marine de frégates et corvettes capables d'opérer dans des cadres et aires géographiques sans précédent⁸².

Dans ce contexte, c'est d'autant plus méritoire qu'une série d'études universitaires pertinentes sur l'histoire maritime allemande, au sein du *Schiffahrtsmuseum Bremerhaven*, ait fourni des visions plus équilibrées de l'histoire maritime allemande. Son directeur Lars U. Scholl a également lancé une série de très grande qualité (*Deutsche Maritime Studien*), publiée par la maison Hauschildt. De tels travaux sont complétés par le *Deutsches Schiffahrtsarchiv*, publication annuelle du musée. Il convient enfin de mentionner un autre projet très systématique : le catalogage de sources relatives au commerce maritime sur la côte allemande de la mer du Nord (xvi^e au xix^e siècles), mené par Christina Deggim et Bernd Kappelhoff, aux *Staatsarchiv Niedersachsen*⁸³. De tels projets semblent démontrer que l'histoire maritime en Allemagne, tout au moins pour ce qui concerne les études sérieuses, s'est bel et bien émancipée de son passé, non seulement par son contenu, mais également par son appartenance institutionnelle.

Néanmoins, le manque de synthèse de telles études a contribué au fait que même dans les importants recueils sur l'histoire allemande, les aspects maritimes ont été habituellement sous estimés. Hans-Ulrich Wehler par exemple dans son prestigieux travail *Deutsche Gesellschaftsgeschichte*, reprend le stéréotype d'une Allemagne tournée vers les affaires continentales et incapable de tirer bénéfice de l'expansion européenne vers le Nouveau Monde et cela pendant une période de deux siècles, même si son élite marchande restait dans l'antichambre de cette évolution. Wehler lui-même soulignait l'importance des marchés d'outre-mer dans l'exportation des produits allemands, particulièrement les textiles, et les changements socio-économiques et culturels que cela apportait même dans les régions rurales de l'Europe centrale, mais il ne reconnaissait pas qu'au cours de la période moderne un nombre considérable de banquiers et d'industriels allemands étaient parmi les pionniers à l'esprit d'entreprise de cette expansion⁸⁴. Il est temps de mieux intégrer la compréhension de ce qui a déjà été établi par

82 Hermannus Pfeiffer, *Seemacht Deutschland: Die Hanse, Kaiser Wilhelm II. und der neue Maritime Komplex*, Berlin, Ch. Links Verlag, 2009.

83 Bernd Kappelhoff, Christina Deggim (dir.), *Archivalische Quellen zum Seeverkehr und den damit zusammenhängenden Waren- und Kulturströmen an der deutschen Nordseeküste vom 16. bis zum 19. Jahrhundert. Ein sachthematisches Inventar*, vol. 1 : Archive im Elbe-Weser-Raum und in Bremen, Göttingen, Vandenhoeck & Ruprecht, 2010 ; vol. 2 : Archive in Hamburg, vol. 3 : Archive an Schleswig-Holsteins Nordseeküste, vol 4 : Archive im Weser-Ems Raum.

84 Hans-Ulrich Wehler, *Deutsche Gesellschaftsgeschichte*, vol. 1 1700-1815, München, C.H. Beck, 1987, p. 53-57, p. 98-102.

Wolfgang von Stromer dans le cadre de ses recherches sur les industries rurales et le commerce à longue distance au cours du Moyen Âge tardif⁸⁵ : qu'il n'y a pas une tendance économique et civilisatrice de l'Ouest vers l'Est ou du Sud vers le Nord, mais que l'Europe centrale est plutôt une région à l'intérieur de laquelle un ensemble d'éléments géographiques, économiques et culturels se répand profondément vers l'Est à partir du monde atlantique – ou l'inverse.

85 Natalie Fryde, Wolfgang von Stromer, « Hochfinanz, Wirtschaft und Politik im Zeitalter der Kreuzzüge », dans Wolfgang von Stromer (dir.), *Venedig und die Weltwirtschaft um 1200*, Stuttgart, Thorbecke, 1999, p. 21-52, voir p. 29.