

numéro

15

*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

*Pêches et pêcheries
en Europe occidentale
du Moyen Âge à nos jours*

Poulsen – 979-10-231-1876-6



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

30. *Les villes portuaires entre pouvoirs et désordres (vers 1650-vers 1815)*
 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 d'histoire maritime

15

Pêche et pêcheries en Europe
occidentale du Moyen Âge

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

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2012
© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-833-5
PDF complet – 979-10-231-1869-8

TIRÉS À PART EN PDF :

Édito – 979-10-231-1870-4
Introduction – 979-10-231-1871-1
Daire & Langouët – 979-10-231-1872-8
Bochaca, Arízaga Bolumburu & Gallicé – 979-10-231-1873-5
Zysberg – 979-10-231-1874-2
Michon – 979-10-231-1875-9
Poulsen – 979-10-231-1876-6
Sauzeau – 979-10-231-1877-3
Schokkenbroek – 979-10-231-1878-0
Levasseur – 979-10-231-1879-7
Fichou – 979-10-231-1880-3
Perrin – 979-10-231-1881-0
Pencalet-Kerivel – 979-10-231-1882-7
Boisson – 979-10-231-1883-4
Varia Lesueur – 979-10-231-1884-1
Varia Le Bouëdec – 979-10-231-1885-8
Varia Blondy – 979-10-231-1886-5
Chronique Hiet-Guihur – 979-10-231-1887-2
Chronique Laget – 979-10-231-1888-9
Comptes rendus, masters et thèses – 979-10-231-1889-6

Mise en page (2012) : Compo-Méca
Version numérique (2021) : 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	5
Jean-Pierre Poussou	

DOSSIER

Introduction	
Gérard Le Bouëdec et Thierry Sauzeau.....	9
Histoire des pêches et archéologie des anciens pièges à poissons : un patrimoine à la croisée des disciplines	
Marie-Yvane Daire et Loïc Langouët.....	23
Les pêches maritimes dans le golfe de Gascogne à la fin du Moyen Âge	
Michel Bochaca, Beatriz Arízaga Bolumburu et Alain Gallicé	45
Les terre-neuvas honfleurais (1665-1685)	
André Zysberg.....	73
Les marchands de Nantes et la pêche à la morue à Terre-Neuve au XVII^e siècle	
Bernard Michon.....	103
Orange brille : les nombreuses tentatives pour imiter le modèle des pêcheries néerlandaises du hareng en mer du Nord et dans la Baltique (XVI^e-XIX^e siècles)	
Bo Poulsen	131
Les pêches du littoral saintongeais, de Louis XIV à Napoléon III (1683-1860)	
Thierry Sauzeau.....	161
Une activité maritime néerlandaise au XIX^e siècle : la chasse à la baleine et au phoque	
Joost C. A. Schokkenbroek.....	183
Naissance et développement de l'ostréiculture : l'exemple breton (1840-1939)	
Olivier Levasseur.....	197

La pêche sardinière et les conserveurs de poisson dans la Bretagne atlantique (1852-1914)	
Jean-Christophe Fichou.....	221
La pêche thonière en Sud Bretagne (1850-1943)	
Michel Perrin	237
La pêche langoustière française sur les côtes d’Afrique de l’ouest : Innovations et adaptations face aux mutations du xx^e siècle	
Françoise Pencanalet-Kerivel.....	265
Le chalutage à vapeur à Lorient (1880-1939)	
Pascal Boisson	287

VARIA

La refondation de la défense des colonies françaises après 1763 et sa mise en œuvre lors de la guerre d’Indépendance américaine	
Boris Lesueur.....	307
Lorient ou la réussite improbable d’une invention maritime (xvii^e-xviii^e siècles)	
Gérard Le Bouëdec	335
L’Heptanèse et Malte sous domination britannique	
Alain Blondy	357

CHRONIQUES

Le Voyage dans la formation des missionnaires de la Société des Missions Étrangères, 1660-1791	
Évelyne Hiet-Guihur	369
La perception de la mer dans l’Europe du Nord-Ouest à la fin du Moyen Âge (xiii^e-xv^e siècle environ)	
Frédérique Laget	375
Comptes rendus	385
Masters et thèses	395

ORANGE¹ BRILLE : LES NOMBREUSES TENTATIVES
POUR IMITER LE MODÈLE DES PÊCHERIES NÉERLANDAISES
DU HARENG EN MER DU NORD ET DANS LA BALTIQUE
(XVI^e-XIX^e SIÈCLES)

Bo Poulsen

J'eus la curiosité d'aller aux Shetlands pour voir la flotte néerlandaise, qui est pareille à un grand nombre d'abeilles, très affairées, en train de sucer le miel de nos côtes².

Ainsi s'exprime en 1734 un témoin anonyme qui écrit sur les projets des pêcheurs écossais et anglais d'imiter la manière dont les Néerlandais pêchent le hareng. Des années 1550 à 1700 environ, cette pêche néerlandaise a totalement dominé le marché européen du hareng. Par la suite, la Norvège, la Suède et l'Écosse ont occupé successivement le rang de premier producteur européen de hareng, cependant qu'à côté de leurs grandes pêcheries, plusieurs autres ont connu une certaine importance dans la période allant de 1600 à 1850³. En effet, dans tous les pays riverains de la mer du Nord, on a tenté de copier les Néerlandais, ce qui témoigne de l'importance d'une croyance partagée par tous que ces producteurs dominants sur le marché avaient les meilleures pratiques de pêche. Cet article étudie les conséquences de l'image de la domination hollandaise à partir de quarante et une tentatives différentes de bâtir une flotte et d'imiter les pratiques de pêche des Néerlandais. Sur le long terme, aucun des imitateurs européens de leur manière de pêcher n'a réussi à soutenir la concurrence et à être compétitif de manière continue. La plupart des acteurs en question n'ont pas survécu longtemps, et quelques-uns ont même fait faillite avant d'avoir rallié les zones de pêche. Les entreprises où des États se sont fortement impliqués, nous ont laissé suffisamment

1 Il s'agit bien sûr d'une claire allusion à la couleur favorite des Hollandais, dont les stathouders appartenaient à la maison d'Orange-Nassau.

2 Anonyme, *The British Fishery Recommended to Parliament*, London, 1734, p. 18.

3 Bo Poulsen, « Markets, prices and consumption. The herring trade in the North Sea and Baltic region, c. 1600-1850 », dans Hanno Brand et Leos Müller (dir.), *The dynamics of economic culture in the North Sea and Baltic Region ca. 1250-1700*, Studies of the Groningen Hansa Research Center, Groningen, Uitgeverij Verloren, 2007, p. 185-204.

d'archives pour faciliter l'écriture de livres entiers, tandis que des initiatives individuelles ou liées à de modestes sociétés n'ont guère laissé de traces de leur existence. Lorsqu'on les examine un à un, ces acteurs ont tous une raison spécifique pour ne pas avoir survécu à la confrontation avec les pratiques de pêche néerlandaises. La course, la guerre, la faillite et la malchance semblent être des facteurs déterminants de leurs échecs au niveau de la politique des États et du court terme. Toutefois, quand on essaie de les examiner en les reliant les uns aux autres, plusieurs traits chroniques de politiques plus ou moins pertinentes apparaissent, tout comme des contextes liés aux structures sociales et aux conditions géographiques, ce qui explique les degrés divers dans le succès ou dans l'échec.

LE MODÈLE NÉERLANDAIS DE L'INDUSTRIE DU HARENG

132

Le succès du modèle néerlandais de production du hareng s'explique par quatre séries de facteurs. En premier lieu, un ensemble rigoureux de lois sur la pêche assurait la promotion d'un produit de qualité supérieure et limitait la concurrence entre pêcheurs nationaux afin de réduire les dommages économiques qui auraient pu en résulter. Ensuite, en raison de l'utilisation de navires-usines – appelés *busses* ou *hookers*⁴ – cette pêche bénéficiait d'une large autonomie à l'égard des contraintes géographiques. Par ailleurs, pendant trois siècles consécutifs, les acteurs de cette pêche ont joui d'une position privilégiée dans la société néerlandaise, ce qui comprenait une protection militaire en mer. Enfin, l'intégration verticale était importante : l'industrie du hareng était une véritable filière dont les acteurs maîtrisaient toutes les étapes, de la capture à la vente au détail.

4 Pour la pêche au hareng, les Hollandais se caractérisaient par l'utilisation de grands vaisseaux pontés montés chacun par 14 ou 15 pêcheurs. Les différences étaient minimes entre les *busses*, les *hookers* et les *hoekerbusses*, qui avaient en commun d'être des bateaux conçus pour la pêche au hareng. On le voit sur l'illustration jointe à cet article. Sur le côté droit de la gravure, le soleil se lève ; les pêcheurs sont en train de remonter les filets dans lesquels, pendant la nuit, les poissons se sont pris par les ouïes. S'ils ont été assez heureux pour faire une bonne prise, ils passent la matinée à vider et à nettoyer les poissons, puis à les mettre dans des tonneaux afin que la saumure de sel commence aussitôt. Quand les tonneaux contiennent chacun autour de 900 harengs, ils sont placés dans la cale et arrimés. Il est alors temps de commencer à préparer à nouveau les filets de chanvre, longs chacun de 1,5 à 2 kilomètres, pour une nouvelle séance de pêche. Au début de chaque saison de pêche, moment où les prix du hareng étaient élevés, les Hollandais avaient l'habitude d'associer de vieux navires de pêche, les *ventjagers*, qui venaient en haute mer chercher les tonneaux de harengs, ce qui permettait tout à la fois de les transporter très vite vers les marchés et de laisser les navires de pêche continuer leur activité.

En plus de sa taille, considérable, l'industrie de la pêche néerlandaise était extrêmement bien organisée pour l'époque, et elle fut certainement la pêche en haute mer la plus réglementée au monde avant le xx^e siècle. Dans les années 1560, un certain nombre de villes néerlandaises avaient en effet formé un organisme – le *College van de Grote Visserij* – lequel fut, durant les dernières décennies du xvi^e siècle, privilégié par le gouvernement néerlandais. On donna ainsi à ce *College* juridiction sur l'ensemble de l'industrie néerlandaise du hareng en matière de prises, de transformation, de distribution et de commercialisation du hareng salé⁵. Le but principal du *College van de Grote Visserij* était bel et bien d'œuvrer au maintien de la haute qualité du meilleur hareng salé d'Europe, à l'abri du monopole qui conférait un grand degré de protection à cette filière industrielle⁶. Le *College* défendit avec succès son monopole de débarquer aux Pays-Bas le hareng salé jusqu'en 1857⁷.

C'est à partir de la première moitié du xv^e siècle que les pêcheurs hollandais et flamands ont commencé à transformer le hareng à bord de leurs bateaux. Ils apportaient le sel, les tonneaux et même des fumoirs embarqués, de sorte que le hareng puisse être fumé et salé immédiatement après avoir été capturé, préparant ainsi un produit de haute qualité, et rendant la pêcherie autonome par rapport à la géographie : seule intervenait la zone de capture. C'est aussi à cette époque qu'on a commencé à utiliser le *buss* à hareng – à l'origine un navire de commerce – comme un navire de pêche à forte capacité de stockage. Grâce à l'utilisation de ce bateau, tant que les pêcheurs avaient assez de provisions à bord, ils pouvaient se consacrer à la poursuite du poisson à travers toute la mer du Nord, au lieu de l'attendre à proximité des côtes. C'est à la suite de cette évolution des pratiques que la saison de pêche des Néerlandais est devenue la plus longue de celles des pays d'Europe du Nord⁸. Au cours des xv^e et xvi^e siècles, cette méthode de production devint une activité majeure, avec des investissements importants non seulement dans la construction navale et la pêche, mais aussi dans le développement à travers toute l'Europe d'un réseau de distribution à grande échelle pour le produit fini. À l'exception du chanvre des filets, provenant de la région rhénane, et du sel, qui était d'origine portugaise

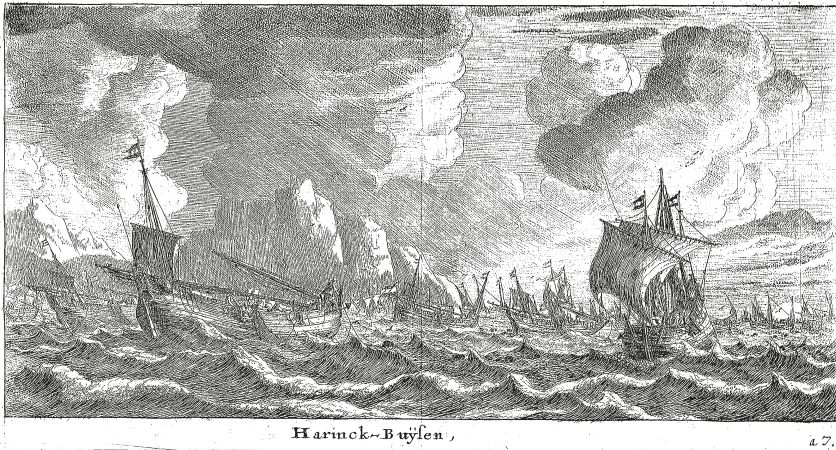
5 A. A. Mietes, *De archieven van de colleges van de Grote Visserij, 1578-1857 (1859)*, Den Haag, Rijksarchief in Zuid-Holland, 1984, p. 11-18.

6 En 1577, un last de harengs néerlandais était vendu au prix de 24,10 livres flamandes en France, tandis que les poissons anglais de Yarmouth ne coûtaient que 20,12 livres, le hareng irlandais 18 livres et le produit de la pêche côtière écossaise, 11 livres, selon Ernst Baasch, *Holländische Wirtschaftsgeschichte*, Jena, Verlag von Gustav Fischer, 1927, p. 60.

7 A. A. Mietes, « De Hollandse Visserijcolleges », *Holland, regionaal-historisch tijdschrift*, 1984, 16, p. 166-172.

8 G. Doorman, « Het Haringkaken en Willem Beukels », *Tijdschrift voor Geschiedenis*, 1956, 69, 3, p. 373-375.

ou espagnole, tous les équipements étaient fabriqués aux Pays-Bas, créant une forte interdépendance économique entre les chantiers navals, les tonneliers, les marins, les fabricants de filets, etc. L'ensemble du secteur faisait l'envie des nations étrangères et de leurs corsaires, de sorte que, chaque année, des bateaux de la marine néerlandaise étaient désignés pour patrouiller sur les zones de pêche de la mer du Nord aux frais du gouvernement⁹. La majeure partie des pêcheries néerlandaises était animée par de petits patrons-pêcheurs indépendants. Parfois, le capitaine était propriétaire de son propre bateau et de quelques autres ; le plus souvent, une société d'actionnaires investissait dans un ou plusieurs navires, afin de répartir les risques financiers¹⁰.



Harinck-Buysen,
Vaisseau à pêcher Harang.

Le *buss à hareng* (harinck buysen), un navire marchand modifié et adapté pour la pêche hauturière du hareng. Flotte hollandaise du hareng, en pêche en mer du Nord (vers 1600) par le peintre graveur Reiner Nooms die Zeeman (1623-1667), collection Museum Vlaardingen

À partir de ce modèle, il s'agit à présent de se livrer à une analyse des données disponibles afin d'envisager les tentatives d'établissement de sociétés de pêche concurrentes de la flotte néerlandaise. Elles ont toutes eu en commun l'ambition

- 9 James Tracy, « Herring Wars : The Habsburg Netherlands and the Struggle for Control of the North Sea, ca. 1520-1560 », *Sixteenth Century Journal*, 1993, 24, 2, p. 249-272 ; Louis Sicking, *Zeemacht en Onmacht, Maritieme Politiek in de Nederlanden, 1488-1558*, Amsterdam, De Bataafsche Leeuw, 1998 ; Adri P. van Vliet, *Vissers in Oorlogstijd. De Zeeuwse zeevisserij in de jaren 1568-1648*, Middelburg, Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen, 2003.
- 10 Adri P. van Vliet, « The sea fishery as an opportunity for investment in the Dutch Republic or The relation between the sea fishery and the money-box », dans Leo Akveld, Frits R. Looimeijer and Morten Hahn-Pedersen (dir.), *Financing the Maritime Sector*, Esbjerg, Fiskeri- og Søfartsmuseets Studierisserie, n° 13, 2002, p. 131-145 ; H. A. H. Kranenburg, *De zeevisscherij van Holland in den tijd der republiek*, Amsterdam, H. J. Paris, 1946.

de leur fondateur de copier le savoir-faire néerlandais de pêche et de production de hareng salé. On portera donc une attention particulière à la façon dont ces transferts et adaptations du modèle initial ont été menés, ainsi qu'au degré de réussite de ces initiatives. À cet effet, il s'agit d'explorer une série de questions. Qui était à l'origine de ces tentatives de copier le modèle néerlandais ? Comment étaient-elles financées ? Comment étaient-elles organisées ? D'où provenaient les navires ? D'où provenaient les filets ? D'où venait l'équipage ? Quels résultats ces sociétés ont-elles obtenus ? Réussirent-elles à offrir un produit de qualité ? Pendant combien de temps restèrent-elles en activité ? Quand et pourquoi l'activité cessa-t-elle ?

LES SOCIÉTÉS ANGLAISES ET ÉCOSSAISES

Les déboires des compagnies royales au XVII^e siècle

Dans les îles Britanniques, l'année 1623 vit la première tentative de copier une pêcherie hollandaise, lorsque des pêcheurs néerlandais furent invités à s'installer à Stornoway, dans les Hébrides extérieures¹¹. Ils en furent rapidement chassés par les habitants de la localité¹². En 1631, après une série de plaintes émanant de l'administration locale écossaise et relatives à des Néerlandais qui pêchaient dans les eaux côtières écossaises, le roi Charles I^{er} accorda une charte ayant pour but d'établir une société de pêche au hareng¹³. Selon les termes de ce document, le roi offrait une prime et ordonnait un respect renforcé du carême afin d'encourager la consommation britannique de hareng salé. Il interdisait par ailleurs l'importation de poissons pris par des étrangers et incitait la Royal Navy à acheter ses provisions de poissons à la société de pêche ainsi créée. En 1633, la société implanta une base dans les îles Hébrides¹⁴. Ce plan ambitieux comprenait la construction de pas moins de 200 *bussess* à hareng jaugeant de 30 à 50 tonnes l'unité. L'argent récolté pour créer cette société fut dépensé dans les deux premières années de son existence, et un rapport postérieur conclut en 1639 que « l'inefficacité, la malhonnêteté et le manque d'argent » étaient les

11 Outer Hebrides en anglais (N. du T.).

12 John Dunlop, *The British Fisheries Society 1786-1893*, Glasgow, John Donald Publishers, 1978, p. 7.

13 Bob Harris, « Scotland's Herring Fisheries and the Prosperity of the Nation, c. 1660-1760 », *The Scottish Historical Review*, 2000, 79, p. 43-44.

14 John Knox, *Observations on the Northern Fisheries. With a discourse on the expediency of establishing fishing stations, or small towns, in the Highlands of Scotland, and the Hebride Islands*, London, Edinburgh Publications, 1786, p. 18.

principales causes de la chute de cette pêcherie, qui fut finalement dissoute au moment du déclenchement de la guerre civile en 1641¹⁵.

En 1654, un groupe de riches personnalités lancèrent à Londres une autre tentative de mise en place d'une pêcherie, encore une fois en vain. Les fonds furent levés et les investisseurs obtinrent une exemption de paiement des droits sur le sel. Cependant, il n'entraîna pas dans les vues de Cromwell de diversifier les activités du port de Stornoway qu'il destinait à un rôle uniquement militaire : la pêche ne bénéficia donc pas des encouragements dont elle aurait eu besoin¹⁶. À la chute du Lord-protecteur, en 1661, une nouvelle loi fut adoptée par le Parlement écossais, instaurant un monopole de pêche dans les eaux côtières du pays. Ce n'est cependant pas avant 1670 que de réels efforts furent réalisés, lorsque la *Royal Fishing Company* reçut le droit d'importer des matériaux en franchise de droits et de commencer à pêcher à partir de Stornoway. La compagnie avait un capital nominal de £ 25 000¹⁷. John Knox, un commentateur du XVIII^e siècle, reconnaît que le niveau initial de ce financement était faible, mais il souligne aussi que dans la pratique les pêcheries se portaient bien. Des familles néerlandaises furent invitées à s'installer à Stornoway, et le hareng fumé produit par la société fut bien accueilli sur le marché, avec une vente à des prix relativement élevés. Knox tient finalement le roi pour responsable de la chute de la société, par suite de l'arrêt du versement des primes promises¹⁸.

En 1677, le relais fut pris par la *New Royal Fishing Company*, basée en Angleterre et mise en place à l'initiative du duc d'York, du comte de Derby et d'autres associés. Le roi soutint la société en lui accordant le permis d'acquérir des terres, et il fut décidé qu'une prime annuelle serait versée par navire construit. Le capital de départ s'élevait à £ 12 580, ce qui permit à la société d'embarquer des équipages néerlandais sur des navires de conception néerlandaise. La pêche donna de bons rendements, mais cette phase fut cependant éphémère : la France et la République des Pays-Bas étaient en guerre, et la flotte française, sous le prétexte que l'équipage était néerlandais, attaqua et prit six des sept bateaux de la société, avec leur cargaison et tout l'équipement. Le reste de l'actif fut vendu, et la société liquidée en 1680¹⁹. Charles II choisit alors de ne plus soutenir l'industrie de la pêche, par peur de déplaire à la France de Louis XIV dont le soutien politique lui était précieux²⁰. Après la Glorieuse Révolution,

15 James R. Coull, « Fishery Development in Scotland in the Eighteenth Century », *Scottish Economic & Social History*, 2001, 21, p. 3.

16 John Knox, *Observations ...*, *op. cit.*, p. 18-19.

17 Bob Harris, « Scotland's Herring », *art. cit.*, p. 44.

18 John Knox, *Observations ...*, *op. cit.*, p. 20.

19 *Ibid.*, p. 21.

20 John Dunlop, *British Fisheries Society*, *op. cit.*, p. 8.

on entreprit encore une fois de relancer une compagnie anglaise. Des plans furent dressés, mais ils ne furent pas soutenus par Guillaume III, et rien ne se concrétisa²¹.

L'émergence d'un modèle écossais au XVIII^e siècle

Dans les décennies qui suivirent, la pêche du hareng près du rivage, sur la côte est de l'Écosse, démarra et se développa rapidement au point que l'on eut là les plus importants endroits de production de harengs salés en Europe pour cette époque²². Cela eut-il pour conséquence d'éloigner les investisseurs britanniques du modèle néerlandais de pêche au large ? Toujours est-il qu'en 1719, on eut l'idée de créer un monopole à Londres mais la société ne vit jamais le jour. Dans ces mêmes années, il est probable qu'un sort semblable fut réservé à un autre projet, le *Copartnery of the Freeman burgesses of the Royal Burrows of Scotland*²³. À la fin des années 1720, le hareng, qui avait joué un grand rôle dans le développement de cette pêche côtière, déserta la côte est de l'Écosse, et l'on se remit à envisager de faire un nouvel essai de pêche à la manière néerlandaise. En 1727, un *Board of Trustees for the Improvement of Manufactures and Fisheries* fut créé en Écosse pour promouvoir un nouveau projet de pêche hauturière à la néerlandaise²⁴.

Ce projet avait vu le jour quand, en 1749, un acte du parlement fut voté pour soutenir *The Free British Fishery Society*. Cette initiative du milieu du siècle n'eut pas plus de succès que les efforts antérieurs du gouvernement pour mettre en place une pêcherie à grande échelle. Des garanties avaient pourtant été apportées aux souscripteurs, afin de leur assurer un retour sur investissement de 3 %, tandis que le gouvernement offrait une prime de 30 shillings par tonne de navire prenant la mer. La société mère était basée à Londres, mais en Angleterre comme en Écosse, des chambres de pêche locales furent établies sous les auspices de la *Fishery Society* dès qu'un groupe d'individus pouvait réunir collectivement la somme de £ 10 000. Une partie de la motivation du gouvernement était d'encourager, dans le cadre de ces pêches, la formation de marins compétents, qui pourraient tout aussi bien être enrôlés dans la marine en temps de guerre, même si l'idée de contester la suprématie néerlandaise était aussi présente²⁵. Au niveau national, la société suscita un large intérêt mais, dès 1757, le capital vint à manquer rapidement. En réaction, le gouvernement porta la prime à 50 shillings par tonne et l'étendit à d'autres types de bateaux de pêche. Dunlop

21 John Knox, *Observations ...*, *op. cit.*, p. 22.

22 Bo Poulsen, « Markets, prices and consumption... », *art. cit.*, p. 202.

23 John Dunlop, *British Fisheries Society*, *op. cit.*, p. 8.

24 Bob Harris, « Scotland's Herring », *art. cit.*, p. 43 et p. 50-52.

25 *Ibid.*, p. 54.

et Coull utilisent tous les deux le terme de *buss* pour tous les navires de pêche éligibles à cette prime recensés entre 1750 et 1799. Cependant, le nombre de 200 à 300 navires harenguiers subventionnés annuellement incite à penser que ces chiffres devaient inclure de plus petits bateaux utilisés pour la pêche côtière. Harris confirme cette hypothèse quand il écrit qu'après 1757, des primes à la tonne furent également accordées à des bateaux utilisés dans la pêche côtière²⁶.

L'essentiel des apports en hareng salé en Écosse continua de provenir de petits bateaux de pêche côtière, et ce changement de politique, qui survint dès 1757, peut être considéré comme un signe que la *Free British Fishery Society* abandonnait l'idée d'imiter exactement les méthodes de pêche néerlandaises, afin de tenir compte des réalités locales qui étaient celles des pêcheries anglaises et écossaises. En 1771, lorsque la charte de la société expira, elle ne fut pas renouvelée mais le système de primes resta en place malgré tout²⁷. Il est vrai que le hareng se trouvait à nouveau à profusion sur les côtes écossaises dans cette seconde moitié du XVIII^e siècle ; les villes harenguières de l'ouest, Stornoway dans les îles Hébrides ainsi que certains lieux autour de l'estuaire de la Clyde, avaient grâce à cela les chiffres d'exportations les plus élevés²⁸. Cependant, les zones de pêche les plus éloignées des villes des Lowlands manquaient de ressources financières et d'entrepôts, les bureaux des douanes et les faiblesses de l'organisation commerciale étant également des obstacles au développement des pêcheries. Comme l'a souligné James R. Coull, la pêche avec des *busses* « n'a cessé de poser des problèmes par suite de l'éloignement du contrôle »²⁹. Un exemple concret en fut l'instauration, à la mode néerlandaise, d'un *buisjesdag*, à savoir la fixation d'un jour d'ouverture de pêche au début de la saison. Ce jour-là, tous les *busses* étaient rassemblés pour que leur matériel de pêche soit vérifié, ce qui permettait également de s'assurer qu'aucun navire ne partait trop tôt, risquant ainsi d'attraper des harengs trop jeunes et de mauvaise qualité. Cependant, l'utilisation de petits bateaux à faible rayon d'action pour pêcher près des côtes, rendait plus difficile de suivre les déplacements imprévisibles des bancs de harengs³⁰.

En 1786, l'établissement de primes par tonneau de prise, comme supplément à la prime de tonnage, devint un incitatif important pour augmenter la

26 John Dunlop, *British Fisheries Society*, *op. cit.* ; James R. Coull, « Fishery Development », art. cit. ; Bob Harris, « Scotland's Herring », art. cit., p. 58-59.

27 John Dunlop, *British Fisheries Society*, *op. cit.*, p. 10.

28 John Knox, *A view of the British Empire, more especially Scotland ; with some Proposals for the Improvement of that Country, the Extension of its Fisheries, and the Relief of the People*, vol. I-II, 3. ed., Edinburgh, 1785, p. 385-390.

29 James R. Coull, « Fishery Development », art. cit., p. 10.

30 *Ibid.*, p. 10.

production. La pêche côtière en bateau ouvert devint la plus populaire et, à la fin du XVIII^e siècle, on estimait à plus de 6 000 le nombre de ces petits bateaux qui pêchaient le long des rivages de l'Écosse³¹. Au début du XIX^e siècle, l'industrie écossaise du hareng connut un développement sans précédent, annonce et anticipation de sa suprématie sur le marché du hareng européen dans les années 1820 et 1830. Tout laisse à penser qu'elle avait été préparée par la lente adoption d'une norme de qualité élevée, mise en œuvre pendant les deux siècles précédents afin d'essayer de copier les Néerlandais. Il s'agissait bel et bien d'une adaptation, sous la forme d'un traitement et de l'emballage sur rive du poisson pris – à la différence du modèle néerlandais – par de très nombreux petits bateaux. Mais ce transfert de savoir-faire ne réussit que parce que la domination de ce type de pêche par les Néerlandais avait disparu depuis longtemps.

LES SOCIÉTÉS DANO-NORVÉGIENNES

Le « beau XVIII^e siècle » des harenguiers danois

Dans les royaumes dano-norvégiens, le premier effort connu visant à s'engager dans le type de pêche néerlandais date des années 1660, lorsqu'est créée une compagnie de pêche destinée à opérer le long de la côte ouest de la Norvège, mais il est douteux qu'elle ait jamais enregistré des résultats concrets³². On en sait davantage sur une tentative datée de 1673, due au lieutenant-colonel Hans Frederik Levetzau et au commissaire général aux provisions, Nicolaus Bennich, qui se virent octroyer le droit de créer une nouvelle société. Le privilège les autorisait à embaucher des « maîtres habiles, pêcheurs, emballeurs, tonneliers et autres, qui s'y connaissent en préparation et en emballage du hareng à la mode flamande »³³. Ces artisans étrangers devaient également apporter avec eux des outils et des équipements pour attraper, fumer et emballer le hareng. En retour, ils recevraient les mêmes droits civils que les autres habitants. La société devait avoir son siège social à Copenhague, mais le hareng pouvait être débarqué dans n'importe quel port du pays qui paraîtrait convenable à ses intérêts. Afin de se lancer, elle fut autorisée à acquérir hors taxe pour pêcher le hareng, un *buss* de 20 à 25 lasts³⁴, équipé de tonneaux, de filets et de sel. La seule condition

31 *Ibid.*, p. 16-19.

32 Harald Olsen, « Kongelige Fahrensunds Fiskerie Institut », dans Harald Olsen (dir.), *Meddelelser fra Kattgat-Skagerrak-projektet*, 1985, 9, p. 11.

33 « Forsøg til en Oversigt over de Fiskeriet i Danmark vedrørende ældre og yngre Lovregler », dans *Tidsskrift for Fiskeri* ; 4. årgang, Kjøbenhavn, 1869, p. 2-4.

34 Un last néerlandais de hareng équivaut à 1,976 tonne métrique. - Lorsque le hareng est pressé en mer, un last correspond à 14 tonneaux, mais leur contenu diminue ensuite : une fois rendus sur le marché, les tonneaux de harengs ne sont plus que 12.

résidait dans l'usage exclusif de ce matériel à des fins de pêche du hareng, le gouvernement mettant en place un service d'inspection pour s'en assurer, étant donné que cela se faisait à ses frais. Par une disposition particulière, Levetzau et Bennich se voyaient accorder le droit de pêcher, saler et vendre le hareng pris sur leurs propres « terre et propriété » sans payer de taxe. Il est vraisemblable que cela concernait non pas une partie des rivages de la mer du Nord, mais les zones de pêche très étendues du Limfjord, où Levetzau était le propriétaire du domaine d'Oxholm depuis 1668³⁵. En plus de cet avantage, des filets de 150 livres furent loués aux agriculteurs-pêcheurs du Limfjord³⁶. C'est cette pêcherie qui semble bien avoir suscité l'intérêt initial de Levetzau, qui était un ancien soldat, pour investir dans la grande pêche au hareng en mer du Nord. Rien ne montre que cette société ait réellement fonctionné, une raison vraisemblable en étant qu'à partir de 1675 Levetzau combattit à nouveau sur les champs de bataille d'une Europe du Nord en plein conflit.

140

En fait, ce ne fut qu'à partir de 1767 que l'État danois soutint avec succès l'établissement d'une nouvelle société harengière. Schimmelmann, marchand, propriétaire de plantations et parfois ministre des Finances, créa à Altona une société pour pêcher à la manière néerlandaise avec des *busses*, comportant des fumoirs à hareng et un *ventjager*³⁷ pour rentrer au port avec les premiers harengs de la saison. En 1769, la société comptait déjà 13 *busses* ; en 1781, 28 *busses* et 3 *ventjagers* étaient en activité³⁸. Une année plus tard, la flotte fut dotée d'un *buss* supplémentaire³⁹. Nous savons qu'au moins au cours de l'été de 1783, 29 *busses*, avec chacun 14 hommes à bord, étaient engagés dans la pêche au hareng aux Shetland⁴⁰. En termes de recrutement de matelots qualifiés, la société d'Altona était bien placée, à proximité de la mer des Wadden, cette zone de lagunes côtières écologiquement très riche. Altona était un pôle pour les activités de la côte nord-frisonne, un littoral tourné vers la mer depuis des siècles. Ainsi, du XIV^e au XVI^e siècle, les eaux qui bordaient Heligoland avaient hébergé une des plus importantes pêcheries côtières de harengs. Au cours des siècles qui suivirent, les marins locaux jouèrent logiquement un rôle décisif

35 K. C. Rockstroh, « Levetzow, Hans Frederik », dans Povl Engelstoft and Svend Dahl (dir.), *Dansk Biografisk Leksikon*, 14, Copenhagen, J. H. Schultz Forlag, 1933, p. 711.

36 Rigsarkivet, Copenhagen, *Rentekammeret* : Inventory no. 2426. 102. « Dokumenter og stadebøger vedr. limfjordsfiskeriet 1695-1750 ».

37 Il s'agit d'un chasse-marée rapide.

38 Chr. Grotenwold, *Die deutsche Hochseefischerei in der Nordsee*, Stuttgart, Ernst Heinrich Moriss, 1908, p. 135.

39 Poul Holm, « European and Native Ways of Fishing, whaling and Sealing in the Danish North Atlantic Empire, c. 1750-1807 », dans Poul Holm, Olaf Janzen and Jón Thór (dir.), *Northern Seas Yearbook 1995*, Esbjerg, Association for the History of the Northern Seas, 1995, p. 137.

40 C. A. Goodlad, *Shetland Fishing Saga*, Lerwick, The Shetland Times Limited, 1971, p. 168.

dans le développement de la chasse à la baleine et aux phoques à bord de navires tant néerlandais que danois⁴¹. Au XVIII^e siècle, on ne trouve cependant aucune indication d'activité de construction navale danoise à Altona en ce qui concerne les bateaux de pêche de fort tonnage. Il est donc plus que probable que les *busses* en service dans ce port furent construits aux Pays-Bas. Le 20 décembre 1780, l'Angleterre déclara la guerre à la République des Pays-Bas, ce qui eut les conséquences les plus graves pour cette pêche : aucun navire marchand ou bateau de pêche ne fut autorisé à quitter les ports, car le gouvernement n'était pas en mesure d'offrir une protection adéquate. Pourtant, il y avait toujours une demande pour le hareng : c'est pourquoi, pour la première fois depuis 1666, l'importation de hareng fumé étranger fut autorisée. La société danoise fit un profit considérable en obtenant le droit d'acheminer du hareng vers Amsterdam. En outre, le gouvernement néerlandais autorisa la vente de bateaux harenguiers à des pays étrangers. Le vendeur dut cependant s'engager à tout mettre en œuvre pour racheter le navire une fois la crise passée⁴². Il est probable que plusieurs des *busses* basés à Altona furent achetés à des partenaires basés aux Pays-Bas, dans l'attente de jours meilleurs. En dépit de telles occasions de profit et d'une activité en expansion, la société d'Altona ne parvint pourtant pas à faire des profits. Pour pallier ce problème, dans un premier temps l'État investit davantage de liquidités, puis en 1781 la société dut fusionner avec la *Canal Company*, qui fut à son tour mise en liquidation en 1792⁴³.

Les pêcheries continuèrent néanmoins, très vraisemblablement avec de l'argent privé, et quand, au cours des guerres napoléoniennes, les Néerlandais furent empêchés de s'y livrer par suite du blocus continental, les opérations de pêche danoises connurent un succès de courte durée grâce à la neutralité de leur pavillon national. Tout ceci prit fin, cependant, avec l'intervention du Danemark aux côtés de Napoléon, et avec la prise de Heligoland par l'Angleterre en 1807. À cette occasion, 18 *busses* harenguiers d'Altona qui y étaient ancrés, furent saisis, ce qui sonna le glas de l'industrie harenguière en haute mer des régions du sud du Danemark⁴⁴.

D'une société privée à la compagnie mixte norvégienne

L'une des tentatives d'imitation du style de pêche néerlandais qui connut le plus de succès, provint de la communauté maritime de Farsund, située au

41 Rudolf Ilsing, « Geschichte der Seefischerei an der Nordseeküste Schleswig-Holsteins bis 1867 », *Zeitschrift der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte*, 1923, 52, p. 4-67.

42 M. A. Beaujon, *Overzicht der Geschiedenis van de Nederlandsche Zeevischerijen*, Leiden, 1885, p. 74 et 102-103.

43 P. Holm, « European and Native Ways », art. cit., p. 137.

44 Chr. Grotenwold, *Die deutsche Hochseefischerei in der Nordsee*, op. cit., p. 135-136.

sud-ouest de la Norvège. En effet, la maison commerciale de la famille Lund qui avait été fondée en 1718, s'engagea à partir des années 1740 dans la grande pêche à la morue dans l'Atlantique Nord. À partir des années 1760, elle prit part à la pêche au hareng au large des Shetlands. En suivant le modèle néerlandais, le poisson était trié par taille et qualité, puis soigneusement emballé dans des tonneaux spécialement conçus. Afin de s'assurer que la pêche se faisait de la bonne manière, les dirigeants eux-mêmes venaient de temps en temps à bord des navires. La société enregistra de substantiels profits grâce à la vente de ses produits sur les marchés autour de la Baltique. Dans les années 1770, la famille Lund exploitait 12 navires de pêche, dont 5 étaient envoyés vers les îles Britanniques pour pêcher le hareng, tandis que 3 pêchaient la morue autour de l'Islande et 3 autres sur le Dogger Bank. L'équipage était composé de pêcheurs spécialisés de Heligoland et du Jutland, certains ayant une expérience des navires néerlandais, et d'autres ayant travaillé pour la société harengüiere danoise d'Altona. Très soucieux d'acquérir des compétences sur le long terme, et ainsi probablement de faire baisser ses coûts, la société recrutait des apprentis norvégiens aux côtés de ces spécialistes étrangers. La règle stricte visant à livrer un produit de haute qualité finit par porter ses fruits puisque, dans les dernières décennies des années 1700, le hareng salé de Farsund⁴⁵ était vendu à des prix de 40 à 70 % plus élevés que le hareng salé norvégien standard destiné à l'exportation. Dans les meilleures années, la quantité de harengs exportés pouvait atteindre 13 000 tonnes et une quantité importante de morue était également vendue à l'étranger⁴⁶.

Le succès de la société de Farsund ne peut être nié, surtout si on la compare à la plupart des autres compagnies harengüieres non néerlandaises autour de la mer du Nord. Elle prenait des quantités suffisantes de harengs, et réussissait à les vendre. Le savoir-faire des équipages étrangers qu'elle avait recrutés en était sûrement la condition préalable, et cela met indirectement en lumière la communauté maritime de Farsund, qui avait été pendant des siècles exposée aux influences néerlandaises en termes de goûts, de pratiques de pêche et de commerce puisque les jeunes hommes du sud-ouest de la Norvège servaient dans la marine marchande néerlandaise depuis les années 1530. Il semble donc raisonnable d'envisager que la famille Lund avait une connaissance très précise des techniques de pêche néerlandaises et avait senti tout le profit qu'elle pouvait tirer de l'organisation du milieu norvégien pour adapter ce modèle.

45 Farsund est un petit village commerçant du sud-ouest de la Norvège, à environ 50 kilomètres à l'ouest de Kristiansand.

46 Harald Olsen, « Kongelige Farsunds », art. cit., p. 12-19.

Dans les cercles gouvernementaux de Copenhague, le succès des activités de Farsund ne passa pas inaperçu. C'est notamment pourquoi, en 1804, le gouvernement et la famille Lund s'accordèrent pour étendre l'industrie de la pêche à ce qui devint le *Kongelige Farsunds Fiskerie Institut*. L'investissement initial fut fixé à 120 540 rigsdalers, dont 50 % furent investis par l'État. L'autre moitié fut financée par la maison de commerce Lund qui fournit aussi 8 navires de pêche, un chantier naval, un moulin à vent et une tonnellerie. Par la suite, la tonnellerie de la famille et la fabrique de cordage furent également transférées dans l'Institut. Il semble que l'intérêt que lui portait le gouvernement n'était pas uniquement économique mais aussi politique. En 1805, un rapport de l'Institut proposait d'étudier de nouvelles zones de pêche à la morue car, aussi longtemps que le blocus continental empêcherait les pêcheurs néerlandais d'approvisionner le marché de la Baltique, l'Institut Farsund profiterait d'une situation dans laquelle les Néerlandais n'étaient pas en situation de concurrence, et a fortiori incapables de fermer les marchés aux Norvégiens. Ceci se traduisait également par des investissements ayant pour but d'améliorer les équipements de pêche. Une nouvelle corderie permit de fabriquer des filets similaires aux filets dérivants néerlandais ; dans le cas des navires les plus importants, le filet entier pouvait atteindre 2 kilomètres de long. Pour les futailles, un célèbre tonnelier d'Altona aida à construire des tonneaux identiques à ceux des Néerlandais, et il fut instauré un contrôle de qualité supplémentaire consistant à marquer au fer rouge sur chaque tonneau la date de la prise et le nom du navire, ainsi que le poids garanti, le tout certifié par l'apposition du nom de l'Institut surmonté de la couronne royale. Ces investissements supplémentaires faits à l'époque de l'Institut se révélèrent très payants. Ainsi, les prix à l'exportation augmentèrent, se situant entre 80 et 100 % au-dessus du prix moyen du hareng salé norvégien, ce qui représentait beaucoup plus qu'au temps de la première société de pêche. Ces prix élevés débouchèrent, pour l'Institut, sur un résultat économique satisfaisant dès les premières années, en 1804 et 1805⁴⁷. Comme pour sa consœur danoise d'Altona, la situation devint cependant désastreuse quand, en 1807, dans une Europe tourmentée par les conflits, l'Angleterre entra en guerre contre les royaumes de Danemark et de Norvège. Jusqu'à l'époque de la paix, en 1814, aucun navire de pêche ne put quitter Farsund. Cela eut finalement pour conséquence la chute et la dissolution de l'Institut Royal des pêcheries. L'État vendit sa part à la famille Lund pour 48 293 rigsdalers⁴⁸. En 1814, la famille Lund chercha à réutiliser la recette du succès connu auparavant dans la pêche à grande échelle, mais les biens de la famille étaient désormais divisés entre

47 *Ibid.*, p. 20-25.

48 *Ibid.*, p. 27.

plusieurs petites sociétés, et aucune d'entre elles n'avait le capital nécessaire pour prendre part à la compétition internationale dans la période d'après-guerre.

En 1817, les membres de la famille Lund négocièrent avec la société anglaise James Saunders, une vieille connaissance dans le milieu des affaires, et les deux parties convinrent de créer une nouvelle société, dans laquelle la société anglaise, conjointement avec des capitalistes de Bergen, apporterait la moitié des investissements. Le projet requérait cependant l'approbation ainsi qu'une participation financière du gouvernement, mais, après de longues négociations, l'État norvégien décida de ne pas soutenir la nouvelle initiative venue de Farsund. En 1830, la famille Lund fit une dernière tentative de création d'une société de pêche mais après de longues négociations, l'État réitéra son refus de lui apporter le soutien réclamé. En cette première moitié du XIX^e siècle, le libéralisme économique inspirait la majeure partie des politiques des États européens. Les destinées de la filière de pêche norvégienne, laissées à l'initiative de la libre entreprise, furent prises en main par un tissu d'artisans pêcheurs que les archives ne permettent pas à ce jour d'identifier⁴⁹.

144

LES SOCIÉTÉS D'EMDEN

Des pêcheurs et des négociants au XVII^e siècle

La ville d'Emden fut le premier port au nord des Pays-Bas où se développa une pêche hauturière au hareng : en 1552, il fut mentionné que 5 *busses* y avaient été construits. On ne sait pas qui fut à l'initiative de cette pêcherie, mais celle-ci nécessita sûrement le soutien politique et financier des principaux notables de la cité. Le succès semble avoir été immédiat car, en 1555, 19 *busses* harenguiers quittèrent ce port. Inspirés par les voisins néerlandais, les chantiers navals y construisaient sur place des navires de même style, dont les équipements suivaient également le même modèle. Afin de contrôler la chaîne d'approvisionnement, tous les *busses* pêchant au départ d'Emden devaient revenir y décharger, et ils étaient lourdement pénalisés s'ils ne se pliaient pas à cette règle : quelle que soit la quantité déchargée, l'amende était calculée sur la capture maximale estimée de l'unité contrevenante. Comme chez les Néerlandais, ces navires allaient jusqu'aux Shetlands au début de l'été ainsi que, vers la fin du XVI^e siècle, dans la zone de Bohuslän, le hareng y abondant à cette époque. Personne n'était autorisé à pêcher avant le 10 juin et après le 31 janvier⁵⁰. Encore une fois, ces règles

⁴⁹ *Ibid.*, p. 29-31.

⁵⁰ Louis Hahn, *Ostfrieslands Heringsfischereien. Unter besonderer Berücksichtigung der Geschichte der Emdener Heringsfischerei in fünf Jahrhunderten 1552-1940*, Oldenburg, Verlag

assurant la prise d'un produit primeur de haute qualité étaient inspirées des pratiques des villes néerlandaises du *College van de Grote Visserij*, tout comme celles réglant l'industrie de conditionnement du hareng qui s'y développa très rapidement. Dès le début, la pêche d'Emden prospéra à l'abri des conflits entre la France et les Pays-Bas dominés par les Habsbourg, à cause desquels les *busses* harenguiers néerlandais étaient attaqués par des navires français⁵¹. Les pêcheurs d'Emden, au contraire, étaient neutres et profitaient de cette situation. Bien au-delà du contexte politique très favorable de l'époque de leur création, les sociétés de pêche d'Emden affichaient encore une santé insolente un demi-siècle plus tard : en 1597, elles armaient 25 *busses* harenguiers. L'enregistrement des doléances commerciales relatives à la qualité du hareng livré à Brême et Hambourg atteste par ailleurs que le hareng salé d'Emden tenait une place essentielle dans les importations de ces deux villes, où il soutenait la comparaison avec les produits néerlandais⁵².

Au cours du xvii^e siècle, cependant, la pêche au hareng d'Emden périclita peu à peu, même si la date exacte ainsi que les causes de la disparition ne sont pas bien cernées. On a imaginé que, contrairement aux pêcheurs des Pays-Bas, les *busses* harenguiers d'Emden ne possédaient pas les moyens de se protéger en haute mer, ce qui causa leur perte lorsqu'au xvii^e siècle ils furent confrontés aux corsaires de Dunkerque. On a aussi avancé que leur disparition était due à la concurrence néerlandaise⁵³. En effet, les Néerlandais s'efforcèrent de tenir les marchands d'Emden à l'écart du lucratif marché de Hambourg : en 1609, les États généraux de la République des Pays-Bas conclurent avec cette ville un traité, selon les termes duquel les ventes de harengs importés à Hambourg ne pourraient désormais débiter avant le 24 juin, ce qui était précisément la date à laquelle les grandes pêcheries néerlandaises proposaient leurs premiers produits de la saison⁵⁴. Par ailleurs, suite à un accord, le hareng non-néerlandais devait être traité comme un produit de qualité inférieure sur les marchés de Hambourg⁵⁵.

Gerhard Stalling AG, 1941, p. 12-14.

51 James Tracy, « Herring Wars », art. cit., p. 266.

52 Louis Hahn, *Ostfrieslands Heringsfischereien*, op. cit., p. 17.

53 *Ibid.*, p. 18.

54 M. A. Beaujon, *Nederlandsche Zeevischerijen*, op. cit., p. 55.

55 Frauke Röhlk, *Schiffahrt und Handel zwischen Hamburg und den Niederlanden in der zweiten Hälfte des 18. und zu begin des 19. Jahrhunderts*, Wiesbaden, Franz Steiner Verlag, 1973, p. 112.

Plus de cent ans plus tard, en 1768, Emden fut à nouveau le centre de l'attention à cause de la création d'une grande pêcherie de harengs. Cette fois, l'initiative vint de Frédéric le Grand, roi de Prusse, devenu souverain d'Emden en 1744. Le roi et son gouvernement souhaitaient promouvoir le commerce et la croissance économique dans les territoires nouvellement acquis, et la mise en place d'une société harengière participait d'une politique économique générale⁵⁶. Après une année complète de négociations et de planification, l'*Emder Heringsfischerei-Kompagnie* fut établie par charte royale en 1769. Des actions furent alors émises pour un total de 80 750 florins néerlandais. Elles furent en majorité souscrites par des investisseurs de la ville d'Emden et de celle voisine de Leer. Une partie de l'argumentation en faveur de cette création résidait dans le fait qu'elle entraînerait des retombées pour un grand nombre de secteurs économiques. Ainsi, les navires et l'équipement de pêche devaient être produits localement, et l'entretien de la flotte de pêche effectué à Emden et à Leer. La qualité devait être assurée par l'utilisation d'un marquage adéquat, la fabrication de barriques et l'utilisation de techniques de transformation similaires à celles des voisins néerlandais.

Durant l'été de 1770, les 6 premiers *busses* harengiers qui étaient prêts, firent voile pour participer à la saison de pêche au large des côtes de l'Écosse. La société se développa rapidement. Au cours des premières années, la question se posa de savoir si elle ferait suffisamment de prises, mais elle fit passer sa flotte de navires à 22 *busses* et 2 *jagers* au cours des dix premières années, et, en 1799, 55 *busses* étaient recensés à Emden. Pour rééquilibrer les termes de la concurrence face aux Néerlandais, qui bénéficiaient d'une subvention de 500 florins par navire quittant leurs ports, le roi de Prusse imposa une taxe additionnelle d'un reichstaler sur chaque tonneau de hareng néerlandais importé en Prusse. Lorsque le quatrième conflit anglo-néerlandais éclata en 1780, plusieurs pêcheurs de harengs néerlandais gagnèrent Emden afin de s'y enrôler et de naviguer sous pavillon neutre prussien. En 1793, la réputation maritime des sujets du roi de Prusse était telle que les Néerlandais offrirent à la société d'Emden la possibilité de naviguer sous leur protection avec des passeports néerlandais. Dans un contexte difficile pour les Néerlandais, la concurrence très vive des premiers temps avait cédé la place à une entente mutuelle. Pendant ce temps, l'intérêt de tout le pays à investir dans la compagnie d'Emden conduisit à une augmentation importante des actions émises, et en 1799 le capital de la société se montait à 613 900 florins néerlandais⁵⁷. Chaque année, elle payait un dividende de 5 %.

⁵⁶ Louis Hahn, *Ostfrieslands Heringsfischereien*, op. cit., p. 20-21.

⁵⁷ *Ibid.*, p. 24-31.

La charte de la société, d'une période initiale de 16 ans, avait été renouvelée une première fois, en 1787, pour aller jusqu'en 1799, mais au début du XIX^e siècle, un vent de libéralisme souffla sur la Prusse et le monopole ne fut pas renouvelé. Les actionnaires réalisèrent qu'il était peut-être plus profitable de réaliser leurs avoirs et d'engranger un profit ; pourtant, la plupart souhaitaient continuer à pêcher ; les activités de la société perdurèrent donc jusqu'à ce que la Prusse soit vaincue par la France de Napoléon en 1806. Emden passa alors sous la souveraineté du nouveau roi des Pays-Bas, Louis Bonaparte. La société harenguière pétitionna afin de bénéficier d'un traitement à égalité avec les pêcheries des Pays-Bas. Ce fut en vain : le roi refusa de leur verser une prime pour leurs *busses*. Difficulté supplémentaire, les harengs débarqués à Emden furent désormais traités comme des harengs étrangers en Prusse même, comme cela avait été le cas avant l'inclusion d'Emden dans le royaume⁵⁸ : le marché sur lequel la fortune du port s'était bâtie se fermait. Enfin la domination néerlandaise précipita Emden dans l'état de guerre avec l'Angleterre, ce qui rendit bientôt toute activité de pêche impossible. Aussi, en 1811, la société fut-elle dissoute, et tous les actifs, dont 57 *busses* et 3 *jagers*, furent vendus.

Quand la paix arriva en 1814, cinq sociétés privées différentes relancèrent l'activité avec 31 *busses* qui sortirent pour pêcher dans le respect des règles de qualité du produit⁵⁹. Emden et la Frise occidentale étaient maintenant tombées sous domination hanovrienne. Les sociétés harenguières obtinrent de leurs nouveaux maîtres une prime pour naviguer et des taxes sur l'importation du hareng étranger. Pourtant, l'activité chuta régulièrement pendant les quarante années qui suivirent. En 1857, l'entrepôt de la dernière société brûla, entraînant la disparition du style de pêche néerlandais à Emden. En ce qui concerne les raisons de ces disparitions durant la première moitié du XIX^e siècle, l'activité était trop importante pour qu'un seul facteur ait pu être décisif. Des événements tels que la perte de navires et d'équipements se déroulèrent en 1825, 1827, 1829, 1833, 1838 et 1848⁶⁰, et pourtant le rôle décisif ne semble pas avoir été joué par des difficultés financières à court terme. Toutefois, les résultats annuels par *buss*, mesurés sur 23 ans à Emden comme aux Pays-Bas, permettent de comparer leurs performances respectives en mer⁶¹. Quand on les inscrit dans une même

58 *Ibid.*, p. 34-49.

59 *Ibid.*, p. 49-60.

60 *Ibid.*, p. 87-89.

61 Les données concernant Emden sont extraites de Louis Hahn, *Ostfrieslands Heringsfischereien*, *op. cit.*, p. 17, 31-32, 45, 49, 61, 66, 75 et 87-89. Les données hollandaises proviennent de sources diverses : il y a des informations dans le livre de J. C. Vermaas et M. C. Sigal, *De haringvisserij van 1795 tot 1813*, Vlaardingen, Doorsman & Odé, 1922, p. 46 et 105-8. - On trouve aussi des informations dans diverses sources d'archives : Gemeentearchief Schiedam, *Gerechten van Schiedam* : Inventory no.'s. 614-622, « Haringcertificaten, 1597-

représentation graphique, on observe une forte corrélation ($r^2 : 0,72$) entre les performances des deux zones, ce qui est une indication qu'elles pêchaient dans les mêmes eaux (fig. 1). En faisant l'hypothèse plausible que les navires d'Emden étaient presque identiques à ceux des Néerlandais, et qu'ils pêchaient de la même manière avec le même type d'équipement, les résultats étaient néanmoins en moyenne plus bas pour les pêcheurs d'Emden que pour les Néerlandais. Par saison, un *buss* d'Emden prenait environ 14,5 tonnes métriques de moins qu'un bateau néerlandais. Cela signifie qu'en dépit du transfert complet de technologie, le savoir-faire était une chose qui n'était pas facilement acquise par un nouveau venu, ce qui était le cas d'Emden.

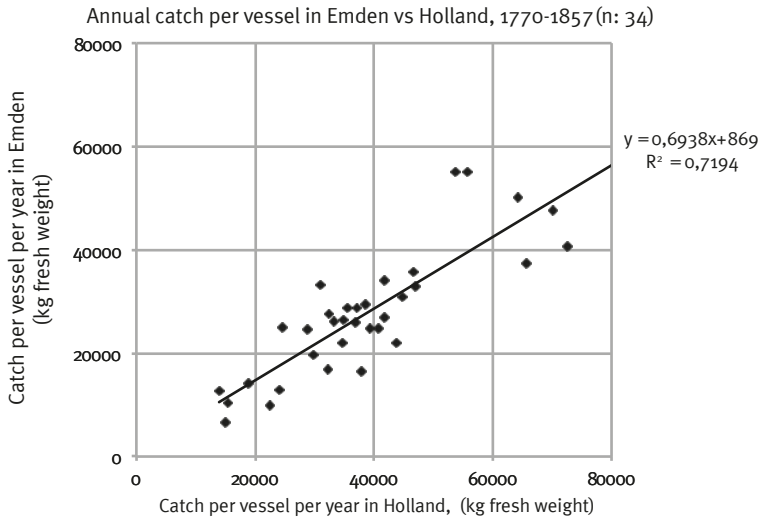


Fig. 1. Résultats annuels moyens des captures en Hollande et à Emden, rapprochés sur vingt-trois saisons de pêche observées entre 1770-1850

Après la restauration des pêcheries en 1814, une même baisse des prises frappa Emden et les ports néerlandais. Elle correspond à un repli de 50 % des apports annuels tant pour les Néerlandais que pour les pêcheurs de hareng de Frise orientale (fig. 2). Dans ces deux zones, la pêche à la néerlandaise fut frappée par un important déclin après 1814. Et même si les pêcheurs d'Emden étaient moins habiles que les Néerlandais en employant les mêmes équipements, ceux-ci ne semblent pas en avoir tiré, par rapport à eux, un avantage relatif.

1788 » ; National Archives, The Hague NA ; *De Colleges van de Grote Visserij* CGV : Inventory no.'s 387-395, « Keurboeken, registers van de te Vlaardingen aangevoerde en gekeurde haring, 1814-1821 », and Inventory no.'s. 626-654, « Registers van de te Vlaardingen ter keuring aangevoerde haring, 1823-1851 ».

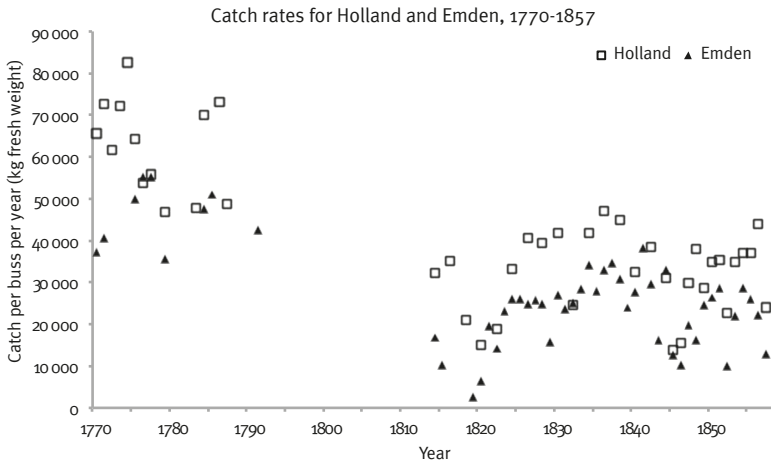


Fig. 2. Rapports entre les captures réalisées à Emden et en Hollande de 1770 à 1850

LES SOCIÉTÉS DE BRÊME

Brême ne joua jamais qu'un rôle modeste dans la pêche au hareng. La première tentative destinée à copier les Hollandais dans cette activité à avoir été signalée, se situe en 1693, lorsque Cordt Grelle, un *Elderman* (« Ancien ») de la ville et 5 partenaires associés procédèrent à l'achat et à l'équipement de 5 *busses* harenguiers, mais comme aucune autre information n'est disponible sur les résultats de leur société, il est fort probable qu'elle ne vit jamais le jour⁶². La première société harenguière qui s'y développa avec certitude fut créée en 1806. Un investisseur local, Schröder, fit valoir que puisque Brême importait déjà environ 10 000 tonnes de harengs par an, il pourrait en rapatrier le bénéfice à Brême en pêchant de la même manière que les concurrents basés aux Pays-Bas et à Emden. Il proposait de livrer les mêmes quantités et de vendre au même prix que les sociétés étrangères, car il estimait bénéficier d'un avantage sur elles grâce à des coûts de transaction et de transport moins élevés. Par ailleurs, la société voisine d'Emden, qui faisait alors partie de la Prusse, était en difficulté financière et avait perdu son privilège en 1799. La société *Schröders Die Bremer Heringsfischerei*, dotée d'un capital de départ de 20 000 reichstalers – divisé en une centaine d'actions de 200 reichstalers chacune – procéda à l'achat de 2 *busses* à Emden. Le premier ramena 365 tonnes de hareng, mais

62 Cette partie sur les compagnies de Brême est basée sur les travaux de Günther Rohdenburg, *Hochseefischerei an der Unterweser. Wirtschaftliche Voraussetzungen, struktureller Wandel und technische Evolution im 19. Jahrhundert und bis zum Ersten Weltkrieg*, vol. 43 of *Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen*, Bremen, Selbstverlag des Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen, 1975, p. 15-36.

le second à peine 9. D'autres voyages furent entrepris au cours de la première année, qui ramenèrent 166 tonneaux, ce qui faisait un total de 540 tonneaux de harengs pour la première saison. La société gagna 11 019 reichstalers et 15 grote, qui ne furent pas réinvestis. Les actifs furent vendus et la société dissoute. L'année suivante, cependant, un projet plus ambitieux fut lancé. Une nouvelle société, *Die Bremer Heringsfischerei Compagnie*, fut créée en vendant des parts de 500 reichstalers pour un total de 80 000 reichstalers. Seuls les citoyens de la ville de Brême furent autorisés à acheter ces actions. Avec ce nouveau capital, les *busses* de l'ancienne société, ainsi que 2 *busses* et un *ventjager* supplémentaires, furent achetés. La construction de 2 autres *busses* fut lancée au niveau local, le 9 mars 1807, au chantier Vulkan : ils étaient prêts au printemps suivant. Malheureusement, en 1808 la rivière Weser fit l'objet d'un blocus strict et aucun bateau ne put partir. Pour survivre, la société procéda à une augmentation de capital dans le but de lever 20 000 reichstalers supplémentaires. Il s'agissait d'équiper des *busses* pour l'année suivante. Les années de guerre ayant entraîné une forte hausse des prix du hareng, grâce au chiffre d'affaires de la saison 1809 la société fut en mesure de verser un dividende de 40 % aux actionnaires qui l'avaient soutenue en dépit de ses déboires. Ce beau résultat fut sans lendemain car, pendant les années 1811-1813, Brême ayant été occupée par Napoléon, il n'y eut pas de pêche.

La qualité du hareng de Brême semble avoir été excellente : c'est pourquoi, lorsque la paix revint, Schröder réussit à persuader le conseil municipal de voter une résolution stipulant que seul le hareng de Brême pourrait être emballé ou vendu à Brême dans des tonneaux revêtus du sceau municipal approprié. Cette disposition fut d'ailleurs reconduite en 1824. La part du hareng produit par la société de Brême se situait dans les années 1810 dans des moyennes annuelles comprises entre 5 % et 28 % du total de la consommation locale. Les perspectives à l'exportation ouvrirent à la société – reconduite pour dix ans en 1816 – la possibilité d'une émission d'actions jusqu'à 125 000 reichstalers. Mais, dans les années suivantes, les prises furent réduites et les prix tombèrent. En outre, Brême fut frappée par les efforts du Hanovre pour protéger la cité d'Emden, qu'il venait d'acquérir, par le moyen d'une taxe élevée sur l'importation de hareng salé. Ce fut une lourde perte pour le hareng de Brême. Schröder, qui gérait encore la compagnie, adressa une requête au gouvernement de Hanovre : il se proposait de transférer le débarquement du hareng de la société vers le port voisin de Geesthafen, une possession du Hanovre. Le but était de rendre les navires de Brême éligibles à la même prime que leurs voisins d'Emden mais, au grand soulagement des pêcheurs d'Emden, cette requête fut rejetée. En 1819, la société en vint à ne plus pouvoir emprunter d'argent. Schröder fit personnellement une avance de capital et l'assemblée générale de novembre

1820 décida de couvrir ses dettes en engageant 160 reichstalers par action de 500. Ce ne fut pas suffisant pour redresser les comptes et, en janvier 1821, on dut se résoudre à vendre tous les actifs. En 1821, une nouvelle compagnie fut établie mais les difficultés financières continuèrent. Après 1823, il n'y eut plus en activité que 11 vaisseaux et, pour finir, en 1828, les *busses* de Brême sortirent pêcher pour la dernière fois. La société continua à exister pendant une décennie supplémentaire en se bornant à acheter du hareng frais chez les pêcheurs écossais et en utilisant ses *busses* comme des cargos.

L'ÉPHÉMÈRE SOCIÉTÉ DE NIEUPOORT

En 1727, une charte fut rédigée pour une société de pêche privée basée à Nieuport, qui faisait alors partie des Pays-Bas autrichiens. La *Compagnie van Vischvaert, gheetabliseert binnen de Stede Ende Port van Nieuport*⁶³ eut pour spécialisation principale la pêche à la morue au large de l'Islande, mais elle s'engagea aussi dans la pêche au hareng en mer du Nord. Ce fut là l'initiative privée d'un homme d'affaires local, Jan Baptist Stauffenbergh mais, à en juger par une liste des souscripteurs, les actions de la société furent achetées par de riches marchands et autres capitalistes des quatre coins des Pays-Bas autrichiens. Des sommes particulièrement importantes furent ainsi investies depuis Bruxelles. La société voulait démarrer rapidement en achetant des navires et des équipements de pêche en République hollandaise, ce qui poussa aussitôt l'État néerlandais à renouveler les interdictions faites à ses marins d'aller travailler sur des bateaux de pêche étrangers. Il était prévu que la famille d'un pêcheur coupable de transgresser la règle serait expulsée de sa maison et qu'aucune institution caritative n'aurait le droit de lui venir en aide. Des contacts eurent lieu cependant, au point qu'en 1727 un navire néerlandais fut saisi en Hollande afin d'empêcher la société de Nieuport de prendre livraison de filets de pêche. En fait, des patrons pêcheurs néerlandais furent recrutés, qui reçurent une nouvelle citoyenneté à Nieuport⁶⁴. La société de Nieuport se mit elle-même à construire des navires selon les méthodes néerlandaises et, en 1728, les premiers *hookers* et *chalups* étaient prêts. L'équipement fut acheté à Dunkerque, ce qui permit de commencer à pêcher dès 1728. Le succès ne vint pas et, dès 1732, le capital était épuisé ; les actifs de la société furent donc vendus⁶⁵. En 1736, le gouvernement des Pays-Bas autrichiens refusa tout soutien aux projets de

63 Au sens littéral, cela signifie la Compagnie établie dans la ville et le port de Nieuport.

64 M. A. Beaujon, *Nederlandsche Zeevischerijen*, op. cit., p. 92-94.

65 Juul Fillaert, *De Compagnie van Vischvaert te Nieuport, 1727-1737*, Nieuport, J. Fillaert, 1939, p. 43-52.

relèvement de la société de Nieuport, au motif qu'elle n'en avait pas besoin puisque les livraisons de harengs néerlandais étaient suffisantes pour couvrir les demandes des catholiques durant le carême⁶⁶.

En 1767 et en 1770 Bruxelles instaura une prime sur chaque bateau engagé dans la pêche au hareng⁶⁷. Ces mesures semblent avoir atteint des résultats que le rapport de 1784 sur l'origine des navires harenguiers présents aux Shetlands révèle : 13 navires venaient de Ostende et 11 de Nieuport, deux villes de la côte flamande dont les navires embarquaient 13 hommes d'équipage chacun⁶⁸. Le moment exact de la baisse d'activité de ces pêcheries d'Ostende et de Nieuport est mal connu, mais on peut penser que, pendant les guerres napoléoniennes, les navires ont dû être empêchés de quitter le port.

LES SOCIÉTÉS SUÉDOISES

152

Des débuts difficiles au xvii^e siècle

La première tentative suédoise connue de s'inspirer des techniques de pêche néerlandaises date de 1650, année au cours de laquelle un haut fonctionnaire de Göteborg, Israël Noraeus, demanda au parlement une exemption de taxes douanières pour des navires de pêche, les *heringsbuysen*, destinés à la pêche au large de l'Angleterre. Elle lui fut accordée dès 1651 pour une période de 16 ans. La correspondance révèle que le parlement anglais autorisait alors les Suédois à pêcher sur ses côtes. Les Néerlandais dominaient la classe marchande de Göteborg au xvii^e siècle. Noraeus importa donc un *buss* harenguiers des Pays-Bas, mais le navire fut livré en Suède au moment où la première guerre anglo-néerlandaise éclata, et la pêche sur les côtes britanniques dut s'interrompre. À la place, les propriétaires du navire demandèrent à utiliser leur *buss* comme navire marchand et comme s'il s'agissait d'un navire de conception suédoise, afin de s'épargner les taxes frappant le matériel nautique d'origine étrangère⁶⁹. Quand revint la paix, la société ne fut pas rétablie mais, en 1656, la Suède signa un traité de commerce et d'amitié avec l'Angleterre, selon lequel la flotte de pêche de Suède était autorisée à pêcher au large des eaux anglaises, dans la limite d'un millier de navires harenguiers. En 1665, cet accord fut renouvelé dans ce qui fut appelé l'alliance défensive. Malgré cette atmosphère amicale, aucun navire

66 M. A. Beaujon, *Nederlandsche Zeevischerijen*, *op. cit.*, p. 92-94.

67 L. Verbrugge, « Die belgische Seefischerei », dans *Handbuch der Seefischerei Nordeuropas*, 7, 3, Stuttgart, E. Schweizerbart'sche Verlagsbuchhandlung, 1932, p. 9.

68 C. A. Goodlad, *Shetland Fishing*, *op. cit.*, p. 168.

69 Valdemar Haneson et Karl Rencke, *Bohusfisket*, Göteborg, Jubileumsutställningens Publikationskommission, 1923, p. 11-13.

suédois ne prit part à la pêche au hareng en mer du Nord, mais des initiatives ambitieuses furent prises dans les années qui suivirent.

Dans les années 1660, plusieurs règlements furent mis en œuvre pour la préparation et le salage du hareng pêché au large de la côte ouest de la Suède. La réglementation stricte des pêcheries néerlandaises, qui avait pour but la mise sur le marché d'un produit d'une qualité aussi excellente qu'uniforme, fut imitée en Suède. Un projet de loi gouvernemental détaillé du 13 octobre 1666 indique que le hareng pouvait être pris partout, mais que seules les principales villes du Bohuslän, Göteborg, Kalvsund, Marstrand, Mollösund, Gullholmen et Lysekil, pourraient pratiquer le salage et l'emballage du produit. Un fonctionnaire contrôlerait la transformation du hareng dans chacune de ces villes, et le hareng salé ne pourrait être vendu qu'avec son aval officiel. Afin de protéger la production suédoise, la taxe sur les exportations de hareng salé fut abaissée de 8 à 4 *öres* par tonneau. Enfin, aucun acheteur étranger n'était autorisé à acheter le hareng frais directement auprès des pêcheurs suédois lors de son débarquement⁷⁰. Ce dernier règlement était très certainement destiné aux pêcheurs néerlandais, les seuls qui, dans la pratique, pouvaient tirer profit de l'achat du hareng frais si loin de chez eux. Les réglementations elles-mêmes ne suffirent pas à éclairer la manière dont la pêche était pratiquée, mais plusieurs Néerlandais semblent avoir été en activité dans la zone. Dans une lettre datée de janvier 1667, le chef de la police de Göteborg, Magnus Gripenklo, mentionne un citoyen de Göteborg qui avait engagé un *buss* néerlandais, avec un équipage de 12 hommes. Ils salèrent ses poissons et s'assurèrent que les autres pêcheurs locaux salaient le hareng de manière convenable. La ville voisine de Marstrand faisait également venir des pêcheurs néerlandais expérimentés, via Hambourg, pour qu'ils supervisent la transformation de la production locale de harengs. Comme il s'agissait d'activités privées, celles-ci n'ont laissé que peu de traces écrites. Quoi qu'il en soit, la correspondance échangée très discrètement en 1667 en marge d'une tentative d'importation de savoir-faire néerlandais illustre bien les défis que présentait la mise en place ex-nihilo d'une pêcherie.

C'est à la même époque qu'un Néerlandais anonyme se rapprocha de la représentation suédoise auprès de la République des Pays-Bas afin de proposer de s'installer à Göteborg dans le but d'établir une entreprise harenguière et baleinière⁷¹. Sa très grande discrétion était compréhensible, car il était illégal pour un Néerlandais de briguer un emploi au service de l'industrie de pêche d'un pays étranger. En février 1667, le gouvernement suédois lui accorda l'autorisation de créer à Göteborg une compagnie pour la pêche harenguière. Cet homme était

⁷⁰ *Ibid.*, p. 13-16.

⁷¹ *Ibid.*, p. 17-18.

Franz Cornelis Denick⁷². C'est peut-être le même homme, originaire du pays de Meuse, qui avait été impliqué quelques années plus tôt dans une controverse entre les villes de Zélande et de Hollande, relativement au lieu où le hareng salé devait légalement être débarqué⁷³. Rédigé en suédois, l'accord prévoyait que Denick serait le gérant de la société. Il devait importer des Pays-Bas deux *busses* à hareng mais, par la suite, sa société devait se doter de nouveaux navires, de tonneaux et d'équipements fabriqués en Suède. Néanmoins, tout devait être construit d'après le modèle néerlandais, et à Göteborg des artisans néerlandais furent recrutés et engagés afin d'atteindre cet objectif. En contrepartie, Denick recevait un versement annuel de 800 à 1 000 riksdalers, et des privilèges tels que l'exemption de taxes sur le sel et le poisson. Denick arriva à Göteborg en 1667, mais plusieurs obstacles entravèrent d'emblée la bonne marche de son projet. Tout d'abord, comme il n'amenait aucun *buss* avec lui, il éprouva très vite des difficultés pour lever les capitaux espérés sur la place de Göteborg où plusieurs de ceux qui s'étaient intéressés à l'entreprise, se détournèrent de lui ; ce fut peut-être aussi à cause de la réticence locale à accueillir un étranger soutenu par le gouvernement. Le magistrat de Göteborg s'inquiéta auprès du gouvernement suédois des revers essuyés par Denick et refusa de lui verser la somme d'argent qu'il avait promise. Il fallut renégocier. Denick proposa de retourner aux Pays-Bas l'année suivante pour acheter des *busses* et recruter les artisans néerlandais dont l'accueil était prévu.

Dans le même temps, il rédigea à l'attention du gouvernement suédois de volumineux projets, dans lesquels il proposait de créer une entreprise à plus grande échelle encore. Il proposait d'inviter les principales villes de la côte ouest à financer à la fois 6 *busses* et la venue d'artisans néerlandais. Ces propositions ne furent pas bien reçues et il lui fut signifié de se concentrer sur l'accomplissement de son projet initial de commencer à pêcher le hareng avec deux *busses* afin de le concrétiser plutôt que d'en échafauder de nouveaux. Il partit alors pour les Pays-Bas afin d'essayer d'acheter des navires mais, selon sa propre explication, l'exportation de *busses* pour pêcher le hareng lui fut refusée par le magistrat d'Enkhuizen, qui ne faisait que suivre la réglementation néerlandaise en la matière. Certains artisans avaient été engagés mais, selon Denick, ils avaient disparu sans laisser de trace après avoir reçu une avance sur salaire. Selon son propre rapport de voyage, il retourna en Suède uniquement avec un ou deux artisans et un modèle d'atelier de calfatage⁷⁴. Le gouvernement suédois, cependant, continuait à être séduit par l'idée de créer une société de pêche, et

72 *Ibid.*, p. 18.

73 M. A. Beaujon, *Nederlandsche Zeevischerijen*, *op. cit.*, p. 72.

74 V. Haneson, *Bohusfisket*, *op. cit.*, p. 19-20.

pensait toujours que Denick était l'homme de la situation. Comme il s'avérait impossible d'acheter des *busses* néerlandais, on demanda à Denick de mettre sur pied un chantier naval et d'en bâtir en Suède. Des travailleurs étrangers seraient recrutés, qui seraient exemptés de taxes ; en retour, ils devraient former du personnel suédois afin qu'il puisse servir comme équipage à bord des navires ainsi bâtis. Sitôt le premier *buss* terminé dans le chantier naval qu'il avait créé, Denick se plaignit qu'il soit trop petit pour être compétitif. Il réclama une exemption totale de taxe pour ses pêcheries ainsi que l'autorisation d'entreprendre un nouveau voyage aux Pays-Bas, aux frais de la couronne suédoise. Le gouvernement suédois, qui était en train de perdre patience, rejeta sa demande d'exemption mais accepta l'idée d'une nouvelle expédition aux Pays-Bas, à condition de la confier à quelqu'un d'autre. On demanda aux magistrats des villes de Stockholm et Göteborg s'ils connaissaient des investisseurs potentiels dans leur ville, mais ce n'était pas le cas. Indépendamment de cela, Denick mourut en mars 1670, date à laquelle il avait réussi à construire deux bateaux. Ces derniers furent vendus par son fils et sa veuve⁷⁵. Avec le recul, l'infortune de Denick dans la mise en œuvre de ses projets paraît imputable au fait que c'était d'abord un théoricien, prompt à prendre la plume et à faire proposition sur proposition, mais n'ayant pas la capacité de réaliser ses projets⁷⁶.

De nombreuses tentatives au XVIII^e siècle

La tentative suédoise suivante pour relever le défi néerlandais en Suède se situa au cours du XVIII^e siècle. En 1731, une société, nommée *Coopmanska Bolaget*, fut lancée à l'initiative d'un marchand de Göteborg, Pieter Coopman, qui descendait d'immigrés néerlandais. À partir de 1731, sa société obtint pour six années le droit exclusif de pêcher au large des côtes anglaises. En retour, il s'engageait à enseigner aux pêcheurs suédois la bonne manière de préparer le hareng. Sa société équipa un navire de pêche, mais la première expédition ne connut pas le succès escompté, si bien que Coopman ne s'y intéressa plus, et elle fut dissoute⁷⁷. La couronne suédoise privilégia à nouveau, en 1745, une compagnie, la *Bröderna Arfwedsons Bolag*, à laquelle fut concédée une charte accordant trente ans de monopole pour pêcher à la néerlandaise le hareng et la morue en mer du Nord, ainsi que pour chasser la baleine et le phoque dans l'Atlantique Nord. Les associés achetèrent deux *busses* aux Pays-Bas et commencèrent à pêcher avec l'un sur le Dogger Bank et la côte ouest du

75 *Ibid.*, p. 20-25.

76 Bengt Hildebrand, « Denick, Frans Cornelis », dans Bengt Hildebrand (dir.), *Svenskt Biografisk Leksikon*, 11, Stockholm, Albert Bonnier, 1945, p. 92-93.

77 V. Haneson et K. Rencke, *Bohusfisket*, *op. cit.*, p. 37.

Danemark, pendant que l'autre le faisait autour des îles Shetland. Plusieurs autres bateaux furent achetés et, dès 1750, ils pêchaient aussi autour de l'archipel de Bohuslen⁷⁸. La société ne fut pas rentable sur le long terme et perdit plus de 500 000 coppar dalers. Cela fut dû partiellement à un changement dans la politique du gouvernement, le monopole ayant été aboli en 1752 en échange d'une transaction forfaitaire. La société avait investi trop lourdement par rapport aux capitaux disponibles mais l'autre raison de son manque de succès peut être attribuée au fait que son siège était situé à Stockholm, loin des activités de la côte ouest⁷⁹.

À partir de 1752, le gouvernement décida d'encourager plus énergiquement la création de sociétés de pêche en Suède. La *Fiskeribolaget i Göteborg* fut mise sur pied par des capitalistes de Göteborg, qui investirent 100 000 coppar dalers. Avec cet argent, deux *hookers* furent achetés, l'un de 50 tonnes et l'autre de 40. Ils devaient être utilisés à la fois pour le hareng et la morue, et il est très probable que ces navires étaient de type *hooker-buss*, un style de navire très répandu aux Pays-Bas au moins à compter des années 1740⁸⁰. Les bateaux de pêche arrivèrent de Hollande en 1753, mais on ne parvint pas à se procurer des équipements néerlandais. Pour pallier cet inconvénient, des filets furent commandés à Stockholm en 1752, mais ils n'arrivèrent pas avant août 1753. Dès qu'ils furent livrés, le plus gros navire, le *Gäddan* (le *Brochet*), mit le cap sur les Shetland, avec à son bord un capitaine néerlandais, Martin van Osten Aronson, qui commandait un équipage de 19 hommes, muni de 50 filets et de 380 tonneaux de chêne. Mais l'expédition échoua car la saison de pêche aux Shetland était déjà terminée au moment où le *Gäddan* arriva sur les lieux. L'année suivante, les deux navires débutèrent la saison à temps : le *Gäddan* partit pour les Shetlands où seulement 26 tonneaux de poisson furent capturés⁸¹. Pour un navire de cette taille, un tel résultat était très décevant, car il représentait moins du dixième de la capacité de charge totale. À titre de comparaison, un navire néerlandais de même gabarit, avec un équipage de 14 à 15 hommes, prenait en moyenne 223 tonneaux en 1754, soit presque dix fois plus⁸². La société fut finalement dissoute en 1755, lorsque les investisseurs jugèrent plus rentable d'investir dans la pêche côtière qui ne nécessitait pas de financer

78 Le Bohuslen est un comté suédois établi sur le Skagerrak, tout près de la frontière norvégienne ; jusqu'en 1660, il appartenait à la Norvège.

79 *Ibid.*, p. 37-38.

80 Matthijs A. Struijs, Peter Zuydgeest and Daan van Os (dir.), *Om een bevaeren schip te maecken. Geschiedenis van de Vlaardingse scheepswerfen*, Vlaardingse, Drukkerij Stout, 1997, p. 300-307.

81 V. Haneson, *Bohusfisket*, *op. cit.*, p. 40.

82 Gemeentearchief Schiedam, « Haringcertificatien », Inventory no.'s. 614-622.

une logistique aussi coûteuse. En effet, à partir des années 1760, de grands bancs de harengs passèrent à proximité des côtes, permettant à la fameuse pêcherie au hareng de Bohuslän de perdurer jusqu'en 1809⁸³. Pendant cette période, Bohuslän hébergea la plus grande pêcherie de harengs jamais vue en Europe, et la pêche hauturière au large des îles Shetland reçut peu d'attention de la part des autorités suédoises. Pourtant, plusieurs témoins oculaires rapportent avoir vu des navires suédois aux Shetland dans les années 1770⁸⁴. Quoiqu'il en soit, les échecs répétés des Suédois montrent l'importance de l'apport étranger en matière de savoir-faire et le risque sérieux de banqueroute quand tous les espoirs étaient fondés sur de petites entreprises, où l'on mettait pour ainsi dire tous les tonneaux dans un seul *buss*.

Cette revue des différents essais de transferts de technologie tentés pour copier la pêche néerlandaise a permis de dénombrer 41 tentatives pour y arriver. Un bon nombre n'ont été que des désirs de concurrencer les Néerlandais en organisant des pêcheries de hareng, telles l'octroi par les gouvernements de chartes pour cette pêche, qui ne débouchèrent souvent sur aucun résultat concret, en Angleterre, en Écosse, en Suède et au Danemark. La plupart de ces sociétés ne durèrent que quelques années, mais un petit nombre d'entre elles furent assez heureuses pour survivre pendant plusieurs décennies, bien que cela se soit fait parfois sous des noms différents, et avec des renouvellements de chartes. Ce fut le cas de Emden (1552-années 1840), de la *Emder Heringsfischerei-Kompagnie* (1770-1811 (-1858)), et de la société de la famille Lund à Farsund (1740-1807). Il existe plusieurs points communs derrière ces succès. Tout d'abord, il faut considérer l'importance que revêtent, d'une part, l'échelle de l'industrie considérée, et, d'autre part, le niveau d'intégration économique verticale dans les différents secteurs qui composent une industrie de ce genre. Ces sociétés réussirent à s'engager dans la pêche au hareng à hauteur de plusieurs douzaines de navires, minimisant ainsi les risques de pertes en mer. Dans le cas de Farsund, la maison de commerce était engagée dans une gamme d'activités économiques diverses, dont la chasse à la baleine et la pêche à la morue, ce qui lui garantissait des revenus suffisants. À l'opposé, à Göteborg les entreprises peu brillantes de Frans Denick, qui essaya de commencer à pêcher avec un navire n'allèrent pas bien loin. Denick et d'autres entrepreneurs, comme les Stauffenbergh de Nieupoort, se trouvèrent également démunis face à l'opposition politique

83 Lennart Dalén, *Den Bohuslänska Fiskelägesbygden*, Göteborg, Elanders Boktryckeri Aktiebolag, 1941, p. 127.

84 C. A. Goodlad, *Shetland Fishing*, *op. cit.*, p. 168.

de la République des Pays-Bas, qui interdisait l'exportation de navires et d'équipements nationaux.

L'échelle de l'entreprise est également importante lorsqu'on se trouve confronté à une perturbation majeure et prolongée telle que les guerres napoléoniennes. C'est la principale cause de la chute des sociétés créées à Altona, Ostende et Nieuport. Ce sont aussi les guerres de l'Empire qui ont absorbé l'énergie de la société basée à Farsund, pendant que la société d'Emden était dissoute et transformée en cinq sociétés privées différentes. À Farsund comme à Emden, on avait profité d'un avantage initial : la capacité à construire des navires localement. L'exemple du chantier naval Vulkan de Brême, qui apprit rapidement à construire un *hooker* néerlandais, montre que cet aspect technique pouvait être maîtrisé et permettre de faire face aux engagements. Au contraire, la Compagnie van Vischvaert et l'activité de Denick en Suède sont deux exemples d'une situation dans laquelle les fonds levés disparurent rapidement en essayant d'acheter illégalement des navires aux Pays-Bas.

158

La présence de pêcheurs en haute mer parmi la population locale est aussi un facteur dont profita Farsund. Ce fut également le cas des sociétés d'Emden, de Brême et d'Altona, toutes basées dans la très riche mer des Wadden, qui avait depuis des siècles, à l'instar de la zone sud de la Norvège, fourni à la flotte marchande néerlandaise des marins et des pêcheurs expérimentés. Les pêcheries qui eurent le moins de réussite s'appuyaient sur une main-d'œuvre importée des Pays-Bas, qui était plus ou moins en situation irrégulière vis-à-vis de son propre pays et dont l'accueil était de ce fait probablement très coûteux. Cependant, même dans une zone comme la Frise orientale, où Emden profitait d'une main-d'œuvre recrutée localement, la comparaison des taux de prise annuelle avec la Hollande montre que, malgré une flotte de navires pratiquement identiques, les Néerlandais rapportaient par voyage 25 à 35 % de harengs de plus que leurs concurrents. À l'opposé, un manque de tradition maritime dans le domaine de la pêche en haute mer est la cause probable des résultats médiocres des sociétés suédoises au milieu du XVIII^e siècle, et il en est de même pour la *Compagnie van Vischvaert* de Nieuport (1727-1737).

L'importance du secteur de la pêche comptait aussi énormément. C'est parce qu'elle était la nation qui abritait le plus grand nombre de pêcheurs expérimentés, que la République des Pays-Bas n'a jamais hésité à payer pour la protection de sa flotte de pêche maritime. Aucun autre de ses concurrents ne bénéficiait d'un tel soutien. La première compagnie d'Emden, active durant près d'un siècle, pourrait bien avoir succombé sous les coups des corsaires au XVII^e siècle. La *New Royal Fishing Company* (1677-1680) en serait un autre exemple : elle réussit à employer des capitaines de navires et à importer des bateaux néerlandais, mais en raison de la guerre entre la France et la République

des Pays-Bas, les Néerlandais basés en Angleterre virent leurs cargaisons et navires saisis. Le manque de stabilité politique dans de nombreux endroits joua un rôle certain, comme quand Charles II retira – pour ne pas froisser l’allié français – son soutien politique aux activités anglaises et écossaises, et que les sociétés de pêche qui avaient été mises sur pied, firent faillite. Enfin, c’est quand Emden cessa d’appartenir à la Prusse et de bénéficier de son soutien financier et politique, que sonna l’heure de son déclin. Farsund jouissait quant à elle d’un climat politique stable au XVIII^e siècle, mais les changements gouvernementaux après 1814 ont contribué à faire échouer toutes les tentatives de rétablissement de ses activités de pêche.

La recette très convoitée de l’imitation parfaite de la pêche au hareng à la néerlandaise était d’établir la pêcherie dans une communauté maritime disposant de savoir-faire en matière de recherche et de prise du poisson, de préparation des tonneaux, de réparation des filets, le tout accompagné d’un bon chantier naval. Le fait d’avoir un solide capital de départ, ainsi qu’un soutien politique fiable, venant de préférence d’un État qui était prêt à fournir une protection militaire, était un critère supplémentaire de réussite. Avec le recul historique, une évidence – qui ne l’était sans doute pas pour les contemporains – s’impose : seuls les Néerlandais étaient assez néerlandais pour réussir à faire vivre, croître et fructifier leur modèle de pêcherie.

De nombreuses tentatives pour entamer la domination néerlandaise grâce à des méthodes aussi diverses que l’espionnage industriel, la contrebande, des transactions économiques sophistiquées et des subventions gouvernementales révèlent l’espoir que les sociétés maritimes de l’époque avaient de se tailler une part du formidable gâteau que représentait le marché du hareng de la mer du Nord. La phase de domination néerlandaise sur l’industrie européenne du hareng alla de la fin des années 1500 jusqu’au début des années 1700. Le déclin du mode de pêche néerlandais est finalement venu de la concurrence provenant de la pêche côtière, plus que des tentatives d’imitation, même les plus abouties, comme à Farsund ou Emden dont les pêcheries étaient structurées au début de l’âge d’or néerlandais, et le restèrent après que les Néerlandais eurent perdu leur position dominante à la fin des années 1700. Cependant, pendant pas moins de 300 ans, soit environ de 1550 à 1860, le mode de pêche néerlandais a fait l’envie de ses voisins dans la région de la mer du Nord. L’effet de cette domination fut la propagation à travers l’Europe d’un modèle de pêche reconnu comme celui qui, de manière incontestée, cumulait les bonnes pratiques. Cette croyance qu’il s’agissait de la meilleure manière de faire, fut une conséquence durable de l’âge d’or Hollandais dans le domaine de la pêche. Mais en même temps cette croyance que c’était la meilleure manière de faire en termes de coût

et d'efficacité de la pêche survécut aux réalités de ce qu'avaient été les meilleures pratiques aussi bien pour les Néerlandais que pour les harengs⁸⁵.

REMERCIEMENTS

Ceci est une version révisée de documents de travail présentés à l'atelier « Rapprochements avec les Néerlandais » à l'Université de Roskilde en octobre 2007 ainsi qu'à la 32^e conférence de l'Association d'Histoire des Sciences Sociales à Chicago en novembre 2007. Je remercie les participants pour leurs précieux commentaires lors de ces deux rencontres, et je suis reconnaissant à Lex Heerma Voss et Poul Holm, de m'avoir invité.

160 Cette recherche a été rendue possible grâce au soutien financier du projet Histoire des Populations Animales Marines (HMAP) du Bureau du Recensement de la Vie Marine (CoML) soutenu par la Fondation Alfred P. Sloan, ainsi que celui du projet INCOFISH (un projet de recherche spécifique ciblé portant sur une « approche intégrée des contraintes multiples sur les écosystèmes aquatiques et halieutiques » financé par le VI^e programme-cadre de recherche PCRD6 (contrat n° 003739 (INCO)). Le projet a été réalisé dans le cadre du Réseau d'excellence MARBEF « Biodiversité marine et fonctionnement des écosystèmes » qui est financé dans le PCRD6 (contrat n° GOCE-CT-2003-505446). Enfin, le document fait partie du projet « Rapprochements avec les Néerlandais » financé par l'Organisation Néerlandaise pour la Recherche Scientifique (NWO).

85 La traduction de ce texte a été revue par Thierry Sauzeau et Jean-Pierre Poussou.