

**Magnus Ressel, Zwischen Sklavenkassen und
Turkenpassen. Nordeuropa und die Barbaresken in
der Fruhen Neuzeit (Silvia Marzagalli)**

Silvia Marzagalli



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/cdlm/7328>

DOI : [10.4000/cdlm.7328](https://doi.org/10.4000/cdlm.7328)

ISSN : 1773-0201

Éditeur

Centre de la Méditerranée moderne et contemporaine

Édition imprimée

Date de publication : 15 décembre 2013

Pagination : 405-407

ISBN : 978-2-914-561-64-8

ISSN : 0395-9317

Référence électronique

Silvia Marzagalli, « Magnus Ressel, Zwischen Sklavenkassen und Turkenpassen. Nordeuropa und die Barbaresken in der Fruhen Neuzeit (Silvia Marzagalli) », *Cahiers de la Méditerranée* [En ligne], 87 | 2013, mis en ligne le 15 juin 2014, consulté le 24 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/cdlm/7328> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/cdlm.7328>

Ce document a été généré automatiquement le 24 septembre 2020.

© Tous droits réservés

Magnus Ressel, Zwischen Sklavenkassen und Turkenpassen. Nordeuropa und die Barbaresken in der Fruhen Neuzeit (Silvia Marzagalli)

Silvia Marzagalli

RÉFÉRENCE

Magnus Ressel,
Zwischen Sklavenkassen und Turkenpassen.
Nordeuropa und die Barbaresken in der Fruhen Neuzeit,
Berlin, De Gruyter, 2012, 834 p.

- 1 L'ouvrage de Magnus Ressel est issu d'une thèse d'histoire portant le même titre (*Entre caisses de rachat des esclaves et passeports turcs. L'Europe du Nord et les Barbaresques à l'époque moderne*), soutenue en 2011 à l'Université de Bochum en codirection avec l'Université Paris I-Panthéon Sorbonne.
- 2 L'ouvrage analyse les problèmes que la course barbaresque pose à la navigation des villes hanséatiques, du royaume de Danemark et des Provinces-Unies aussi bien en Méditerranée que le long de la façade atlantique de la péninsule Ibérique. La capture de navires et la réduction en esclavage des équipages créent en effet une situation spécifique qui affecte en profondeur les stratégies des différents acteurs confrontés au phénomène, tels les pouvoirs politiques, les armateurs et marins, les associations pour le rachat des captifs. L'auteur se propose précisément, à partir d'une démarche comparative, d'étudier en quelle mesure les stratégies mises en place par ceux-ci ont permis de placer les armateurs et capitaines en position compétitive sur les marchés du

transport et du commerce en Méditerranée par rapport aux possibles concurrents. C'est ce qu'il appelle la « production de la sécurité matérielle », analysée ici comme une composante de la théorie des coûts de transaction. Le sujet est fortement novateur et inédit, aussi bien en raison de l'aire géographique examinée que de sa dimension fortement comparative. À cette notion économique de sécurité, l'auteur ajoute celle de « sécurité humaine » : le rachat des captifs ne s'explique pas à partir de la rationalité économique – le prix du rachat étant beaucoup trop élevé – mais du contexte culturel des sociétés urbaines et maritimes dans lequel, progressivement, le rachat apparaît de plus en plus comme un droit, et où il est revendiqué en tant que tel.

- 3 Pour étayer sa démonstration, Magnus Ressel étudie la navigation entre l'Europe du Nord et le monde méditerranéen en fonction des pavillons comme des pratiques et institutions créées pour le rachat des captifs. Tout au long de l'époque analysée, qui s'étend du milieu du XVI^e siècle à 1760 environ, on assiste à une pluralité de solutions visant à réduire le risque maritime humain spécifique d'une capture par les Barbaresques : les organismes préposés au rachat des captifs, progressivement institutionnalisés (« caisses d'esclaves », ou « *Sklavenkassen* »), cèdent le pas, mais pas partout, à la ratification de traités de paix avec les régences barbaresques, se traduisant par l'octroi d'un passeport « turc ». On retrouve là l'évolution suggérée par le titre de l'ouvrage.
- 4 Magnus Ressel repère trois phases qui permettent d'articuler son travail : la première s'étend de 1547 – date du premier rachat des captifs hanséatiques – à 1662, lorsqu'un convoi hanséatique entier est capturé, alors même qu'Anglais et Néerlandais ratifient leurs premiers traités de paix avec Alger. C'est l'âge d'or de la course barbaresque, qui s'empare en moyenne de 200 navires par an. La seconde période, qui va de 1662 à 1726, coïncide avec l'apogée des caisses pour le rachat des esclaves créées dans la période précédente, parallèlement au renforcement de la protection militaire de la navigation, rendue nécessaire aussi par le contexte de forte conflictualité intra-européenne : une époque de forte demande des marines neutres, qui permet aux Hambourgeois de maintenir une navigation soutenue, en dépit des captures. À partir de 1726, enfin, s'ouvre une nouvelle ère qui semble donner l'avantage au Danemark, lequel a adopté une politique de paix avec les Barbaresques, par rapport à ses voisins hanséatiques, qui abandonnent alors la navigation en Méditerranée.
- 5 L'analyse des navigations emporte l'adhésion. L'auteur a utilisé pour l'essentiel la littérature existante, jusque-là dispersée (études d'un port, d'un secteur commercial), mais l'apport est de taille : non seulement les rythmes globaux de cette navigation du Nord sont reconstruits sur plus de deux siècles, mais le fonctionnement de tout un système en ressort avec force : les effets des événements internationaux sont mesurés avec beaucoup de finesse aussi bien sur le plan local que sur celui des navigations en général, tout en soulignant comment ils influencent aussi l'attitude des Barbaresques. On regrettera tout au plus quelques affirmations un peu hâtives quant aux effets de la disparition d'un pavillon sur une route déterminée pour la ville concernée : la prise en compte des mécanismes de substitution mis en œuvre par les armateurs – le recours à un pavillon de complaisance notamment – aurait pu inciter à plus de nuances sur les conséquences de ces changements pour les ports concernés. Dans la recherche de la sécurité matérielle pour la navigation, les stratégies individuelles mériteraient qu'on s'y attarde, car elles sont parfois plus efficaces que celles émanant d'institutions.

- 6 L'étude des organes chargés du rachat est également excellente, et constitue sans doute l'apport le plus novateur de cet ouvrage. Il faut tout d'abord souligner le vide historiographique dans lequel l'auteur a opéré et la masse très considérable de sources qu'il a su repérer aussi bien à Hambourg et Lübeck qu'au Danemark. Tout était à faire, et Magnus Ressel s'y est attelé : il nous présente ainsi les débats qui entourent la création des caisses de rachat, les choix qu'elles ont opérés dans le temps, leur fonctionnement institutionnel, les problèmes financiers qu'elles rencontrent parfois, les modalités et les réseaux mis en œuvre pour le rachat des captifs ainsi que leurs succès de fortunes diverses. Impossible de décrire dans les détails les apports de cette partie aussi passionnante que nourrie du livre. Elle constitue, en elle-même, un ouvrage à part entière. De nouveau, l'approche est systémique : l'auteur nous montre par exemple comment la demande de rachat d'individus précis provoqua une augmentation démesurée de leur prix, avant que les institutions préposées au rachat ne comprissent avec le temps quelles étaient les stratégies de négociation les plus efficaces avec les Barbaresques. Une foule d'éléments sont fournis sur les prix de rachat en fonction de la condition de celui-ci, et son évolution dans le temps, sur les durées de captivité, sur les difficultés plus importantes rencontrées au Maroc, par exemple, par rapport aux circuits de rachat bien rodés avec Alger, *via* Livourne et Venise. Au milieu du XVIII^e siècle, les caisses pour le rachat des captifs dégagent des surplus financiers qui entraînent leur transformation en instituts de crédit (Lübeck), voire leur progressive disparition, en faveur de l'émergence d'un système d'assurance obligatoire (Hambourg).
- 7 En conclusion, ce travail permet à Magnus Ressel d'avancer que le monde luthérien semble se différencier du monde calviniste par sa plus grande propension à organiser des institutions étatiques de rachat. Cette conclusion, inspirée par les travaux des sociologues et appliquée par d'autres à l'étude de l'assistance aux pauvres, est présentée avec toutes les précautions et la souplesse nécessaires.
- 8 L'ensemble est bâti à partir d'une bonne maîtrise de l'historiographie existante (p. 790-821) – essentiellement en anglais, français et allemand, même si l'auteur ne se prive pas de quelques incursions dans la bibliographie en langues italienne, danoise, suédoise et portugaise. Le travail repose aussi sur un dépouillement extrêmement important des sources situées dans plus de vingt dépôts d'archives de six pays différents. La masse et la finesse du traitement des sources imposent le respect.
- 9 La richesse, la solidité et la clarté de ce travail qui allie avec bonheur réflexion théorique et recherche empirique emportent l'assentiment. On ne peut que souhaiter qu'une édition en anglais ou en français en rende rapidement le contenu accessible à la communauté internationale.