Le flottage du bois sur la vistule au XIX^e siècle

Contraintes sur les pratiques et aléas du milieu

*Timber floating on the Vistula in the nineteenth century: Constraints on
practices, environmental unpredictability*

Jawad Daheur

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/monderusse/11129>

DOI : 10.4000/monderusse.11129

ISSN : 1777-5388

Éditeur

Éditions de l'EHESS

Édition imprimée

Date de publication : 1 janvier 2019

Pagination : 175-210

ISBN : 978-2-7132-2795-0

ISSN : 1252-6576

Référence électronique

Jawad Daheur, « Le flottage du bois sur la vistule au XIX^e siècle », *Cahiers du monde russe* [En ligne], 60/1 | 2019, mis en ligne le 01 janvier 2022, consulté le 06 janvier 2022. URL : <http://journals.openedition.org/monderusse/11129> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/monderusse.11129>

JAWAD DAHEUR

LE FLOTTAGE DU BOIS SUR LA VISTULE AU XIX^e SIÈCLE

Contraintes sur les pratiques et aléas du milieu

Axe historique majeur des échanges en Europe centrale, la Vistule, fleuve long de 1 047 kilomètres, prend sa source dans les Beskides occidentales et se jette dans la mer Baltique près du port de Danzig (Gdańsk). Avec ses cent dix affluents, elle couvre un bassin de près de 195 000 km² dont les immenses richesses agricoles et forestières ont tôt suscité l'intérêt du commerce international. À l'époque moderne, des produits aussi variés que les céréales, le bois, la laine, la cire, la cendre et le goudron faisaient l'objet d'une intense économie d'exportation tournée vers les besoins de l'Europe du Nord et de l'Ouest. Tous ces produits partaient sur la Vistule vers Danzig sur de petites embarcations ou des radeaux, eux-mêmes démontés et vendus à l'arrivée ; les marchandises étaient ensuite exportées par bateau vers les ports des Pays-Bas, d'Angleterre, de la péninsule ibérique, de France ou d'Allemagne. Au XIX^e siècle, ce commerce est encore bien vivant et la Vistule demeure une voie d'échange de premier plan entre la côte baltique et son hinterland¹. Cela vaut en particulier pour le bois, qui reste largement transporté par voie d'eau jusque très avant dans le siècle. Ainsi, en 1862 à Danzig, seule une infime partie des bois exportés a été acheminée par le train – à peine l'équivalent de 16 000 thalers sur un total de près de 5,9 millions –, ce qui illustre la part écrasante des arrivages par la Vistule dans les livraisons aux exportateurs². La navigation fluviale constitue le mode de transport le plus économique pour les pondéreux et ce

1. Władysław Piechowski, « Wiśła jako droga komunikacyjna i handlowa. IV Handel [La Vistule comme voie de communication et de commerce. IV Commerce] », *Ekonomista*, 6, 1906, p. 81-100.

2. Heinrich Oelrichs, *Beiträge zur Statistik des Danziger Handels*, Berlin : Königliche Geheime Ober-Hofbuchdruckerei, 1864, p. 37 et 47. Pour d'autres produits, comme les céréales, le transport par la Vistule a au contraire tendance à décliner à partir du milieu du XIX^e siècle, le chemin de fer offrant des conditions de transport beaucoup plus sûres pour ces denrées périssables.

n'est qu'au début des années 1880, par suite de la multiplication des lignes et de la baisse des coûts du fret, que le chemin de fer commence à lui faire concurrence sur le marché du transport du bois.

Si, entre les débuts de l'époque moderne et le ^{xix}^e siècle, les conditions matérielles du flottage sont restées quasiment inchangées, la carte politique du bassin de la Vistule a, elle, connu de profonds bouleversements. Après la signature, en 1466, du traité de Thorn (Toruń), qui sanctionnait l'annexion des possessions poméranienues de l'État teutonique par le royaume de Pologne, la Vistule a été durant plus de trois siècles placée sous le contrôle du royaume de Pologne, devenu république des Deux Nations après son union avec la Lituanie en 1569. Une rupture importante survint lors des partages de cet État par la Prusse, l'Autriche et la Russie en 1772, 1793 puis 1795, date à laquelle il disparut complètement. Désormais, la Vistule traverse trois pays : elle prend sa source dans le nord de l'empire d'Autriche, suit son cours dans l'ouest de l'empire de Russie avant de se jeter dans la baie de Danzig, au nord-est du royaume de Prusse. Dès 1772, lorsque Frédéric II de Prusse décide de taxer fortement les céréales et le bois polonais arrivant par la Vistule, la circulation sur le fleuve soulève une question géopolitique majeure, celle des débouchés commerciaux et du contrôle de l'accès à la mer. Ces enjeux resteront d'ailleurs très présents dans les réflexions stratégiques de la fin du ^{xviii}^e et du ^{xix}^e siècle, aussi bien chez les Polonais que chez les Russes et les Autrichiens. Avec le « corridor de Danzig », ils s'imposent, en 1918-1919, comme un important sujet de débats sur les frontières de la Pologne renaissante.

Il n'est donc pas étonnant que la Vistule ait fait depuis longtemps déjà l'objet d'études traitant des questions de souveraineté, que cela soit à travers le problème de la navigation ou par le biais des négociations internationales relatives à l'aménagement du fleuve³. Pour le long ^{xix}^e siècle, cette histoire s'articule principalement autour des dispositions de l'acte final du traité signé le 9 juin 1815 à Vienne. Les trois puissances copartageantes s'engageaient, par l'article 14, à permettre la libre circulation sur les fleuves de l'ancien royaume de Pologne-Lituanie, dans les limites du pays avant le partage de 1772. Cet engagement se révélera bien vite caduc par suite de la mise en place, dès la seconde moitié des années 1810, de tarifs douaniers et d'autres mesures faisant entrave au commerce. Sans évacuer complètement ces aspects, cet article s'inscrit dans une approche quelque peu différente. Plutôt que d'aborder l'histoire des circulations sur la Vistule au prisme des traités et des relations internationales, il propose une histoire du transport par le bas et octroie une place centrale aux acteurs chargés de sa mise en œuvre et aux problèmes concrets rencontrés au cours de la descente du fleuve. Également attentif au rôle joué par les acteurs non-humains, l'article se place dans la lignée de travaux récents invitant à considérer les cours d'eau comme des assemblages socio-naturels façonnés sur le

3. Edmund Jan Reyman, *Die Weichsel als Wasserstrasse und ihre volkswirtschaftliche Bedeutung für das Königreich Polen*, Varsovie : A. Gins, 1912 ; Joachim Volz, *Die Frage der internationalisierung der Weichsel*, Danzig : Danziger Verlags-Gesellschaft, 1932 ; Richard Winkel, *Die Weichsel: ihre Bedeutung als Strom und Schifffahrtstrasse und ihre Kulturaufgaben*, Leipzig : Hirzel, 1939.

temps long⁴. Au prisme du flottage, le transport commercial sur la Vistule apparaît finalement comme un phénomène complexe dont les contours relèvent aussi bien de la géopolitique des cours d'eau que de l'histoire des techniques et de l'histoire sociale et environnementale.

Au XIX^e siècle, deux grands faisceaux de facteurs déterminent l'intensité du trafic de bois flotté sur le fleuve. Le premier regroupe les facteurs d'ordre proprement commercial, principalement liés aux fluctuations de l'offre et de la demande ainsi qu'aux évolutions de la politique douanière des États. Ces aspects, en partie traités ailleurs⁵, ne seront pas développés dans cet article qui se concentre sur la seconde grande série de facteurs, liés aux conditions matérielles du transport fluvial lui-même. Rappelons néanmoins brièvement le cadre dans lequel ce commerce se développe. De façon générale, une tendance haussière émerge à partir du milieu du siècle, résultant d'une augmentation de la demande internationale plus rapide que celle de l'offre. À Danzig, entre 1840 et 1865, le prix des madriers de 1^{re} catégorie est multiplié par trois, celui des madriers de 2^{de} catégorie par deux et demi, celui des lattes par deux⁶. Le volume exporté augmente dans des proportions comparables. À un niveau encore élevé, les commandes des flottes occidentales continuent à soutenir la demande en bordages et en mâts. Elles ne constituent toutefois pas le seul moteur de la croissance des exportations portée par les deux secteurs en plein essor, la construction et le chemin de fer, à l'heure de la première industrialisation. Ces activités, en effet, se développent alors rapidement en Europe de l'Ouest – en Angleterre principalement – et dans les États allemands, conjuguant leur pression sur les forêts de Pologne. En 1863, le fleuve amène à Danzig près de 240 000 pièces de bois rond qui sont travaillées sur les chantiers de la ville. À cela s'ajoutent des bois déjà équarris, dont environ 169 000 traverses de chemin de fer, près de 174 000 poutres et poutrelles de pin et environ 16 000 lots de merrains de chêne⁷. Les propriétaires de l'hinterland vendent leur bois sur pied, à des marchands qui le font abattre dans le cadre de concessions et prennent ensuite eux-mêmes en charge le transport. Au fil du temps, ce marché est de plus en plus dominé par de grandes firmes d'importation installées à Danzig ou dans des villes comme Thorn (Toruń) ou Bromberg (Bydgoszcz). Celles-ci dépêchent leurs agents aux quatre coins de la

4. Verena Winiwarter, et al., « The Environmental History of the Danube River Basin as an Issue of Long-Term Socio-Ecological Research », in Simron J. Singh, et al., dir., *Long Term Socio-Ecological Research: Studies in Society-Nature Interactions Across Spatial and Temporal Scales*, Dordrecht : Springer, 2013, p. 103-122 ; Matthew Evenden, « Beyond the Organic Machine ? New Approaches in River Historiography », *Environmental History*, 23 (4), 2018, p. 698-720. Cf. également : Paula Schönach, « River Histories: a Thematic Review », *Water History*, 9 (3), 2017, p. 233-257.

5. Cf. également, Jawad Daheur, *Le Parc à bois de l'Allemagne : Course aux ressources et hégémonie commerciale dans les bassins de la Vistule et de la Warta (1840-1914)*, thèse de doctorat, université de Strasbourg, 2016.

6. Königlich Statistisches Bureau, *Jahrbuch für die amtliche Statistik des preussischen Staates*, Berlin : Kühn, 1867, vol. 2, p. 158.

7. *Recueil consulaire contenant les rapports commerciaux des agents belges à l'étranger*, Bruxelles : Tardier, 1864, p. 534.

Pologne ou bien font appel à des intermédiaires, généralement des marchands juifs établis à leur compte, qui leur livrent eux-mêmes le bois⁸. Pour les uns comme pour les autres, l'objectif est d'acheminer la marchandise à bon port en limitant les coûts au minimum.

Cet article montre en quoi cette entreprise se présente comme le résultat d'un équilibre complexe, et toujours instable, entre une variété d'acteurs humains ou non. En effet, jusqu'à tard dans le XIX^e siècle (l'article porte sur la période allant jusqu'au tournant des années 1870), le transport par voie d'eau reste très incertain. Depuis les années 1840-1850, la demande internationale en bois d'œuvre, longtemps stagnante, a fortement repris. Cependant, le rythme des arrivages jusqu'aux ports baltes a bien du mal à suivre, principalement en raison des difficultés du transport fluvial. On le comprend à la lecture des sources de diverses provenances évoquant les obstacles auxquels sont confrontés ceux qui sont chargés du flottage des bois. Les risques de surcoût inattendus, menaçant la rentabilité de l'opération commerciale, ne sont jamais loin. Un étiage ou une grande crue, un accident lors du passage d'un pont, des floteurs qui tombent malades, un incident avec un agent malhonnête posté à une douane ou un péage sont autant d'éléments qui peuvent perturber le transport, causer des pertes ou des retards. Afin de restituer le cadre matériel du flottage, l'article passe en revue ces problèmes et insiste sur ceux que la documentation met le plus en avant. En l'espèce, il s'appuie tout d'abord sur les cartes et publications scientifiques consacrées au fleuve et à son bassin durant le deuxième tiers du XIX^e siècle, à une époque où les connaissances sur le sujet se systématisent grâce à la multiplication des observations de terrain et l'installation des premières stations hydrologiques. La presse et les ouvrages sylvicoles fournissent un second ensemble de sources permettant d'aborder les aspects techniques du flottage et le mode de vie de ceux qui en ont la charge. Les variations du trafic sur la Vistule et ses affluents sont, elles, bien documentées par les publications commerciales, en premier lieu par la presse spécialisée et les rapports des chambres de commerce, qui rendent compte de l'état du fleuve et des conditions de flottabilité année après année. Enfin, les archives des diplomates français et prussiens à Danzig et à Varsovie, dépouillées entre les années 1830 et 1860, ont également été utilisées pour aborder une partie des tensions liées aux mouvements internationaux des marchandises et des travailleurs sur cette période⁹. Trois grandes questions émergent de la lecture de ces documents : celle du flottage comme savoir-faire dépendant des conditions naturelles le rendant possible ; celle des circulations transfrontalières des floteurs, à une époque où les

8. Jawad Daheur, « Mesures du bois sur pied et “jeu de l'échange”. Les transactions forestières dans la Pologne du XIX^e siècle », *Histoire & Mesure*, 32 (2), 2017, p. 103-134.

9. La présente étude n'inclut pas, en revanche, la documentation provenant des archives judiciaires, qui pourraient faire l'objet de recherches complémentaires. Celles-ci permettraient, par exemple, d'aborder plus en détail certains types de conflits succinctement évoqués dans cet article, comme ceux opposant marchands et riverains sur les usages du fleuve et de ses rives (berges, moulins, barrages, etc.).

inquiétudes sécuritaires et sanitaires sont très présentes ; celle enfin des conflits liés au passage des bois à certains points sensibles du réseau.

Le flottage des bois : un défi logistique

Du Moyen Âge jusqu'à la fin du XIX^e siècle, en Europe occidentale, voire au-delà en Scandinavie et en Europe orientale, le flottage constitue le mode de transport le plus courant et le moins onéreux pour le bois. Les frais de traction proprement dits sont nuls et les frais annexes se limitent au salaire et à l'entretien des équipes chargées du guidage des radeaux lors de la descente des cours d'eau. Son succès reste néanmoins dépendant des conditions naturelles du fleuve, très variables et largement imprévisibles, à une époque où la Vistule est encore peu aménagée. Les variations saisonnières de l'écoulement s'imposent au trafic et leurs conséquences sont souvent difficiles à gérer.

La méthode du flottage en train

Dans le bassin de la Vistule, le bois est débardé par charrette ou par traînage, à force de bœufs ou de chevaux, jusqu'à des dépôts sur les berges. Cet emplacement, appelé *binduga* ou *winduga* en polonais, est loué par les marchands qui l'utilisent moyennant une redevance au propriétaire du terrain. Vient ensuite la mise à l'eau, généralement peu après la débâcle, à la fin de la saison froide. La méthode la plus rudimentaire, appelée flottage à bûches perdues, consiste à laisser le bois descendre le cours d'eau au gré du courant. Elle est toutefois peu répandue dans le bassin de la Vistule et est surtout employée sur les torrents des Carpates. Les pertes, dues aux échouages, aux vols, au coinçage des grumes sous les rochers, y sont considérables, jusqu'à 30 % du total flotté¹⁰. L'usage dominant est celui du flottage en radeaux, assemblés en trains. Ce mode de transport existe depuis des siècles et ne change quasiment pas pendant la période étudiée¹¹. Il n'est possible que sur les tronçons où le cours d'eau est suffisamment profond et large, ce qui est le cas sur la plus grande partie du cours de la Vistule et de ses affluents (cf. fig. 1).

10. H. Węgrzynowski, « Znaczenie dzikiego spławu dla lasów górskich [L'importance du flottage à bûches perdues pour les forêts de montagne] », *Sylwan*, 10, 1892, p. 377-383 ; Władysław Rygiel, « Spław drewna w dorzeczu górnego Sanu w XIX wieku [Le flottage du bois dans le bassin du Haut-San au XIX^e siècle] », in Wojciech Łysiak, dir., *Las w kulturze polskiej* [La forêt dans la culture polonaise], Poznań : Eco, 2002, vol. 2, p. 173-178.

11. Maria Misińska, *Tradycyjny spław drewna w Polsce (druga połowa XIX w. i wiek XX)* [La tradition du flottage du bois en Pologne (seconde moitié du XIX^e et XX^e siècle)], Łódź : Państwowe wydawnictwo naukowe, 1962.

Figure 1. Le réseau des voix flottables dans le bassin de la Vistule au XIX^e siècle

D'après : *Karte der deutschen Wasserstrassen*, Berlin : Lithographischer Institut, 1887 (1/250 000) ; *Karta hydrograficzna Królestwa Polskiego* [Carte hydrographique du royaume de Pologne], s. n., 1850 (1/1 000 000) ; Samuel Kornman, *Mapa dróg bitych, żelaznych i wodnych Galicyi i Bukowiny* [cartes des voies carrossables, ferrées et fluviales en Galicie et en Bukovine], Vienne : Freytag & Berndt, 1898 (1/750 000).

Sur la rive, les bois sont reliés entre eux pour former une sorte de radeau gouvernable. Celui-ci doit allier flexibilité et solidité afin de résister au frottement sur les bas-fonds et de permettre le franchissement des passages difficiles. À quelques exceptions près, qui concernent surtout le pin, les radeaux expédiés vers la Prusse sont composés de pièces dégrossies ou équarries¹². Les bois sont ordonnés selon la qualité. Les chênes qui, seuls, sont trop lourds pour le flottage, sont entourés de bois plus légers comme le sapin¹³. Traditionnellement, les pièces sont liées à l'aide de cordes de chanvre ou d'écorce, parfois aussi avec des tiges de jeunes chênes ramollies par le feu. Il existe différentes méthodes pour les assembler, en fonction de la nature des bois, de leur taille et du régime du cours d'eau (cf. fig. 2).

12. W. Weschniakoff, *Notice sur l'état actuel de l'industrie domestique en Russie*, SPb. : Trenké & Fusnot, 1873, p. 21.

13. Käthe Schirmacher, *Les Travailleurs du bois de Danzig*, P. : Rousseau, 1905, p. 48.

Figure 2. Méthodes d'assemblage des radeaux pour le flottage au milieu du XIX^e siècle

Source : Albert Thieriot, *Technologia leśna* [Technologie forestière] Cracovie – Varsovie : Friedlein, 1856, p. 188-189. <http://ebu.w.uw.edu.pl/publication/8625>

Avec le temps, l'assemblage par cordage a tendance à être remplacé par l'usage de gros clous de fer, qui donnent une plus grande stabilité au radeau. En guise de traverses, on utilise de jeunes arbres, généralement du sapin ou du bouleau¹⁴. Les radeaux ainsi constitués ne voyagent pas seuls mais, mis bout à bout, ils forment un train dont la longueur varie selon la taille du cours d'eau. Ces immenses structures qui voguent sur la Vistule peuvent atteindre 250 à 300 mètres de long. Des avirons permettent aux équipages de contrôler le mouvement et la direction des radeaux. Contrairement à la méthode du flottage à bûches perdues, le flottage en train réclame une attention constante et nécessite un personnel qualifié.

Les flotteurs et le guidage des bois

Le transport jusqu'aux ports est pris en charge par des équipages de flotteurs, appelés *Flößler* ou *Flissen* en allemand, *flisacy* ou *oryle* en polonais, selon la région. Salariés du marchand pour une période donnée, ils sont encadrés par un chef de

14. Schirmacher, *Les Travailleurs du bois*, p. 48 ; « Bëlotyn in Wolhynien im Juni 1857 », *Vereinschrift für Forst, Jagd- und Naturkunde*, 31, 1858, p. 49-61, ici p. 60.

convoi, le *retman*, qui gère les dépenses et les formalités du voyage¹⁵. Le métier de flotteur requiert des compétences qui ne s'acquièrent qu'avec l'expérience d'une pratique régulière. En Galicie, la croissance des exportations après 1850 a permis de former un grand nombre de ces flotteurs¹⁶. Thorn, ville étape importante sur la route de Danzig, en accueille chaque année de 25 000 à 30 000, pour la plupart au service de conducteurs juifs de trains de bois. Le plus gros contingent est fourni par la paysannerie de Galicie et des provinces polonaises de l'Empire russe¹⁷. Le métier est dangereux : les flotteurs travaillent en équilibre sur les assemblages plus ou moins solides et le cours d'eau est parfois impétueux. Par vent fort, les radeaux peuvent être déportés et se briser les uns sur les autres. Munis d'avirons, les flotteurs les maintiennent dans le lit et les empêchent de s'abîmer. Outre les hauts-fonds, rochers et arbres morts, les obstacles ne manquent pas : sur certains affluents, on trouve encore des barrages qui donnent lieu à des risques de collision. En Volhynie, ces structures, généralement liées à l'utilisation de moulins à eau, présentent des ouvertures à peine suffisantes pour laisser passer les radeaux¹⁸. Les accidents sont fréquents et peuvent être mortels, comme l'illustre le récit d'une tragédie évitée de justesse :

Hier, aux alentours de 5 heures du matin, un radeau de bois de construction voguait en direction de Danzig. Les flotteurs qui s'y trouvaient ne purent apparemment faire face au courant du fleuve, lorsqu'en s'approchant du barrage de Daniszewo, ils furent précipités en travers du cours d'eau de toute la force du courant. Le radeau heurta l'un des piliers. Les liens du radeau fait de jeunes bouleaux entrelacés se rompirent ; un second radeau arriva immédiatement et buta contre le même pilier. Si d'autres flotteurs n'étaient pas venus à l'aide avec vitesse et agilité, armés de leurs instruments, et n'avaient pas été capables de maintenir les quelques centaines de pièces de bois de construction qui flottaient, le radeau se serait complètement disloqué et les gens qui étaient dessus auraient sans doute péri.¹⁹

Les moulins flottants posent également problème. Si la plupart de ceux situés sur le Bug et le Narew ont été démantelés au début du XIX^e siècle, il faut attendre encore quelques années pour voir disparaître ceux qui se trouvent sur d'autres cours d'eau comme la Pilica²⁰. Parfois, lorsque ces travaux de démantèlement ont été réalisés

15. Misińska, *Tradycyjny spław drewna*, p. 124.

16. Wessely, *Les Richesses forestières de l'Autriche*, Vienne : Imprimerie d'État, 1867, p. 20.

17. Otto L. Steinmann, *Der Kreis Thorn : statistische Beschreibung*, Thorn : Lambeck, 1866, p. 188.

18. Jerzy T. Stecki, *Wołyń pod względem statystycznym, historycznym i archeologicznym* [La Volhynie du point de vue statistique, historique et archéologique], Lwów : Zakład nar. im Ossolińskich, vol. 2, 1871, p. 12.

19. *Kurjer Warszawski*, n° 102, 01/05/1875, p. 1. Les traductions du polonais ou de l'allemand sont de l'auteur.

20. J.C. Wutzke, *Bemerkungen über die Gewässer, die Ostseeküste und die Beschaffenheit des Bodens im Königreich Preussen*, Königsberg : Bornträger, 1829, p. 50 ; Ludwik Wolski, « Rys hydrografii Królestwa Polskiego z wiadomością o spławach [Esquisse hydrographique du

hâtivement, il reste dans le lit des poteaux ou d'autres éléments de structure qui continuent à entraver le trafic durant de nombreuses années. Le passage des ponts flottants – reposant sur des barges – ou celui des ponts à voûtes réclament également une attention particulière. À Marienburg (Malbork), lors de la construction d'un pont ferroviaire entre 1851 et 1858, les échafaudages érigés sur le Nogat sont menacés par le trafic. Afin de prévenir tout dégât, les autorités interdisent le passage des radeaux d'une largeur supérieure à 11 mètres²¹.

Comme la surveillance des trains de bois impose une vigilance permanente, les flotteurs vivent sur le radeau pendant tout le voyage, qui dure plusieurs semaines, voire des mois. Tandis que le *retman* demeure dans une cabane de planches, les flotteurs dorment dans des petites huttes de paille installées à même le radeau (cf. fig. 3).

Figure 3. « Flottage de bois sur la Vistule – Environs de Janowiec » (1880)

Source : Kłosy, n° 786, 10/07/1880, p. 56-57. <http://www.wbc.poznan.pl/publication/395718>

La nourriture fournie par l'employeur se compose de bouillies de céréales, parfois de lard, de pain et de légumes, accompagnés de bière et de vodka²². À bord, les flotteurs disposent de tout l'outillage nécessaire, comme des haches et des perches, pour repousser les radeaux qui s'approchent trop près des berges ou les libérer des bas-fonds. Ils sont également équipés de crécelles destinées à donner des signaux la nuit ainsi que de lanternes d'avertissement. Si, en cas de mauvais temps, les flotteurs doivent s'arrêter à un emplacement non prévu, ils sont tenus de faire attention

Royaume de Pologne avec des informations sur le flottage] », *Biblioteka Warszawska*, vol. 2, 1849, p. 221-280, ici p. 267.

21. *Amtsblatt zur Lemberger Zeitung*, n° 139, 20/06/1857, p. 1009.

22. Cf. la liste des provisions donnée dans : Benedykt Aleksandrowicz, *O drzewie i jego użytkach* [À propos du bois et de ses usages], Varsovie : Gazeta Codzienna, 1855, p. 197-198.

à ne pas endommager les berges, afin de ne pas aggraver les risques d'affaissement ou de causer des dommages à la propriété des riverains²³.

Le flottage reste une activité saisonnière qui constitue rarement l'unique source de revenu de ceux qui le pratiquent, généralement des petits paysans. Il est fréquent que les flotteurs, une fois rentrés à l'automne, travaillent l'hiver sur les coupes en forêt. La plupart d'entre eux viennent de villages pauvres et ne possèdent qu'un à deux hectares de terre, souvent sablonneuse et peu fertile. Dans une étude parue en 1962, Maria Misińska a recensé une centaine de villages ayant fourni des bras à l'économie du flottage. On en trouve sur tout le bassin de la Vistule (cf. fig. 4)

Figure 4. Le recrutement des flotteurs dans le bassin de la Vistule au XIX^e siècle

D'après : Maria Misińska, *Tradycyjny spław drewna w Polsce (druga połowa XIX w. i wiek XX)* [La tradition du flottage du bois en Pologne (seconde moitié du XIX^e et XX^e siècle)], Łódź : Państwowe wydawnictwo naukowe, 1962.

23. Cf. par exemple : *Provincial Gesetzsammlung des Königreichs Galizien und Lodomerien für das Jahr 1842*, Lemberg : Galizisches Landesgubernium, 1844, p. 72.

Certains floteurs n'effectuent qu'une portion du trajet. C'est par exemple le cas de ceux qui guident les bois sur des affluents de la Vistule comme le Wieprz ou la Pilica. Aux points de confluence avec le fleuve, les équipes changent et les radeaux sont pris en charge par d'autres floteurs, généralement galiciens. La province autrichienne fournit le plus gros contingent de floteurs, de 12 000 à 15 000 par saison pendant les années 1860. Les *retmans*, eux, sont principalement recrutés sur deux points stratégiques du réseau : Ulanów sur le San et Kamieńczyk sur le Bug. D'autres, moins nombreux, viennent de Bromberg, de Schulitz et de Thorn.

Une navigation fortement soumise aux aléas de l'écoulement

Le transport des trains de bois est entravé par de nombreux obstacles, en premier lieu par des conditions d'écoulement qui ne se prêtent pas toujours au flottage. Dans les plaines de Pologne, la vitesse est souvent réduite. Le fleuve, qui a sa source en montagne (898 m), n'a en effet qu'une pente hydraulique très faible après avoir quitté la Galicie. Des mesures effectuées en territoire prussien, entre la ville de Thorn et l'embouchure, indiquent des pentes oscillant entre 100 et 200 m/km, selon les portions considérées²⁴. Suivant les années, il faut entre 5 et 12 semaines au bois de Galicie pour rejoindre le port fluvial de Thorn et parfois deux ans aux mâts de Volhynie pour atteindre Danzig. Pour débiter le flottage, il faut attendre que le niveau d'eau soit suffisant, ce moment pouvant beaucoup varier d'une année sur l'autre, en fonction de la pluviosité et des conditions climatiques²⁵. Après l'engel, ou la prise de glace, au début de la saison froide, le trafic s'interrompt jusqu'à la débâcle, laissant aux bûcherons le temps de réaliser les travaux de coupe et de débardage. La Vistule présente un régime nival de plaine, avec une période de hautes eaux provoquée par la fonte des neiges au printemps (cf. fig. 5). Son débit est très inconstant, avec des eaux qui montent rapidement et inondent souvent la plaine. Les mesures de jaugeage réalisées sur le cours inférieur de la Vistule entre 1856 et 1876 indiquent, pour la portion du fleuve située en territoire prussien, un débit moyen de 1 330 m³/s, qui peut tomber à 550 m³/s durant les étiages et monter à 8 250 m³/s en cas de grande crue²⁶. Certaines années, un étiage peut survenir par suite d'une sécheresse, parfois aggravée par de hautes températures. Lors des périodes de basses eaux, les floteurs doivent patienter avant de reprendre leur route (cf. fig. 6).

24. *Denkschrift über die Ströme Memel, Weichsel, Oder, Elbe, Weser und Rhein*, Berlin : Kerstes, 1888, p. 53.

25. Bertrand Auerbach, « Le régime de la Vistule » *Annales de Géographie*, 12 (63), 1903, p. 214-234.

26. *Denkschrift über die Ströme Memel, Weichsel, Oder, Elbe, Weser und Rhein*, p. 61.

Figure 5. Hauteur moyenne mensuelle de la Vistule à Varsovie (1850-1859)

Source : Wilhelm Kolberg, *Wisła, jej bieg, własności i splawność* [La Vistule, son tracé, ses caractéristiques et sa navigabilité], Varsovie, 1861, p. 103-175.

Figure 6. Franciszek Kostrzewski, « Les travailleurs de la Vistule » (1866)

Source : *Tygodnik Ilustrowany*, n° 349, 02/06/1866, p. 256. Crédits : <http://bcul.lib.uni.lodz.pl/>

Pendant cette attente, qui peut durer plusieurs semaines, il faut payer et entretenir les flotteurs, ce qui augmente le coût total du transport. Par ailleurs, pour éviter que les bois entreposés sur les berges ne soient pillés avant le retour des hautes eaux, il faut en assurer la surveillance. Dans certains cas, ces frais additionnels absorbent à l'avance tout le produit d'une possible vente. Parfois, en cas de tarissement prolongé, les marchands se résolvent à faire tirer les radeaux sur le lit asséché, à force d'hommes ou de bœufs. Mais cette opération est très coûteuse et difficile à réaliser, car les chemins praticables le long des rives sont rares.

Si les crues offrent l'opportunité de démarrer le flottage, elles peuvent aussi causer des pertes nettes. Comme les berges de la Vistule sont généralement basses, les fortes crues causent d'importants ravages dans les dépôts de bois, en particulier au printemps, à cause des embâcles de glaces. De grandes crues se produisent parfois également en été. En juillet 1867, des bois sont ainsi arrachés au niveau de Schultz (Solec) et sont emportés à des dizaines de kilomètres en aval, jusqu'à Dirschau (Tczew) et Elbing (Elbląg), alors qu'ils devaient partir vers Stettin (Szczecin) par le canal de Bromberg²⁷. Les bois perdus par certains sont alors récupérés par d'autres :

Il n'existe pas de force capable de maintenir les trains de bois sur la terre ferme lorsque la Vistule est au plus fort. Les amarres les plus épaisses, les chaînes les plus solides éclatent comme de simples fils, et les énormes poteaux auxquels ils sont rattachés à la rive sont parfois arrachés dans un bruit terrible, semblable à un coup de canon. Mais ce que l'eau emporte d'un côté, elle le rapporte quelques fois d'un autre. Il arrive que certains récupèrent le bois d'autrui, ravi par le cours de la rivière dans un endroit lointain, et que l'eau a rejeté ici ou là sur la terre. Ces messieurs se croient en droit de capter tout cela, et le propriétaire originel n'ira pas se plaindre du tort qui lui a été fait, car le contrôle est difficile, presque impossible, sur ces cours d'eau.²⁸

Les risques encourus et la faible protection juridique contre les pertes et les vols découragent le commerce. Pour y remédier, on développe à Danzig des agences assurant les marchands contre les « risques de rivière ». Outre les étiages et les crues, les radeaux sont aussi exposés aux bancs de sable ou de gravier formés par les grands volumes de matériaux charroyés par la rivière. Ceci, sans parler de l'encombrement des lits des cours d'eau par les pierres et les arbres morts, ou encore, dans les zones marécageuses, des embâcles, amoncellements d'arbres et de plantes aquatiques arrachés par les eaux. Face à ces difficultés, les marchands ainsi que les autorités locales et régionales n'ont cessé de réclamer des investissements dans l'aménagement du réseau fluvial. Mais, au sein des trois États,

27. *Jahresberichte der Handelskammern und kaufmännischen Korporationen des Preussischen Staats für 1867*, Berlin : Königliche Geheime Ober-Hofbuchdruckerei, 1868, p. 491.

28. Waclaw Szymanowski et al., *Szkiecy i obrazy* [Croquis et images], Varsovie : Unger, 1858, p. 33.

le pouvoir central s'intéresse peu à la régularisation du cours de la Vistule et de ses affluents.

Un sous-investissement dans l'aménagement du réseau fluvial

Dans le royaume de Pologne, entité autonome sous domination russe créée en 1815 et annexée à l'empire en 1868, le troisième Conseil d'État multiplie les projets pour améliorer les conditions de flottabilité. Entre 1861 et 1864, il adresse à Saint-Petersbourg plusieurs demandes de financement en vue de la plantation de saules et d'osiers sur les berges. Cependant, les fonds à débloquer sont considérables, les négociations avec le pouvoir tsariste stagnent et aucun aménagement significatif n'est entrepris²⁹. Le cours prussien de la Vistule bénéficie d'une plus grande attention, même si les travaux réalisés sont loin d'être suffisants. Cédant aux requêtes des marchands de Danzig, le parlement prussien décide en 1834 de débloquer des crédits pour les travaux les plus urgents. Les années suivantes, certains aménagements mineurs sont réalisés sur le cours inférieur du fleuve. Par la suite, la Chambre de commerce de Danzig attire l'attention du gouvernement sur la nécessité d'une rectification plus ambitieuse du cours de la Vistule, en réponse aux nombreuses plaintes formulées sur les conditions de flottage. Les marchands de la ville craignent que les trains de bois soient de plus en plus dirigés vers Stettin, au préjudice de Danzig et de son commerce³⁰.

Il n'est pas possible de régulariser efficacement le cours du fleuve sans une étroite collaboration entre les trois gouvernements. En 1864, une commission de délégués russes et autrichiens est formée en vue de la régularisation des cours d'eau formant la frontière entre la Galicie et le royaume de Pologne. Étala sur une durée de vingt ans, le plan proposé recommande la construction de digues et la protection des berges par la plantation d'oseraies, l'extraction des arbres échoués et des pierres qui entravent le passage des navires et des radeaux. Côté autrichien, les travaux sont rapidement démarrés. Ils prennent en revanche du retard côté russe, car le ministère des Voies de communication ne débloquent les premiers crédits qu'en 1869. Vingt ans plus tard, les travaux ne sont toujours pas achevés, en dépit d'une dépense de plus d'1,7 million de roubles³¹. Quant au cours moyen du fleuve, il reste largement délaissé. Les investissements s'y cantonnent à la régularisation, à partir de 1885, d'une section de 11 kilomètres au niveau de Varsovie, justifiée par la fixation des zones de puisage alimentant la ville en eau³².

29. Marek Rutkowski, « Navigability of the Vistula and other Rivers as Revealed in Projects of Polish Administrative Authorities during the Early 1860s. », *Scientific Journal of Silesian University of Technology. Series Transport*, 92, 2016, p. 111-121.

30. *Recueil consulaire contenant les rapports commerciaux des agents belges à l'étranger*, p. 535.

31. E.F. de Hoerschelman, *Aperçu historique du développement des voies navigables de l'Empire de Russie*, Kiev : Kvelzjenko, 1894, p. 40-41.

32. *Ibid.*, p. 42-43.

Sur le reste du cours, depuis la frontière galicienne jusqu'à la frontière prussienne, les travaux de protection se limitent à quelques points, là où les berges risquent de s'affaïsser. Si on la compare à d'autres fleuves internationaux comme le Rhin ou le Danube, pour une large part régularisés au XIX^e siècle, la Vistule souffre d'une situation de sous-investissement³³. Un projet visant à la régularisation de toute la partie russe du fleuve a été élaboré en 1880, mais comme sa réalisation exigeait un très gros budget – environ 30 millions de roubles – il n'a pas été mis en œuvre. Les conditions de flottage restent donc très difficiles, surtout en amont de Varsovie, rendant du même coup inutiles les dépenses réalisées sur le tronçon formant la frontière avec l'Autriche. En 1903, Bertrand Auerbach, géographe de l'université de Nancy, résume ainsi la situation :

En dehors du territoire prussien, le réseau est mal aménagé, quand il n'est pas laissé à l'état sauvage. Le morcellement et l'incohésion politique, la jalousie des États de l'arrière-pays contre l'heureux détenteur des débouchés, condamnent peut-être pour longtemps la Vistule au rôle humiliant, entre ses congénères d'Allemagne et de Russie, de grande inutilité. La Vistule, elle aussi, est une victime du démembrement de la Pologne.³⁴

Les modalités de circulation des floteurs

Les marchands, qui doivent faire face aux aléas hydrologiques et climatiques et à l'absence d'aménagement garantissant de bonnes conditions de flottage, doivent aussi s'occuper de la question de la main-d'œuvre, aspect crucial de la réussite du transport. Les déplacements des floteurs de l'amont vers l'aval, puis dans le sens du retour, font l'objet d'une surveillance attentive de la part des États. Si son efficacité se révèle assez aléatoire, elle n'en impose pas moins aux floteurs et aux marchands de se soumettre à toutes sortes de démarches administratives et de contrôles qui peuvent aussi perturber la bonne marche du commerce.

Un préalable : l'obtention d'un passeport

Chaque année, au moment de l'ouverture de la saison du flottage, des milliers d'hommes partent de Galicie ou du royaume de Pologne pour guider les bois jusqu'en Prusse. Vient ensuite le moment du retour. Longtemps, les floteurs sont rentrés à pied par les chemins. Leur voyage pouvait durer plusieurs semaines, voire davantage. S'ils étaient à court d'argent, ils s'arrêtaient pour travailler dans des fermes où ils se constituaient un petit pécule destiné à couvrir les dépenses

33. Tomasz M. Duchnowski, « Exploitation of the Vistula River from Earliest Times to the Outbreak of World War II », *Acta Energetica*, 2 (15), 2013, p. 24-31, ici p. 29.

34. Auerbach, « Le régime de la Vistule », p. 234.

de la fin du trajet. À partir du milieu du siècle, les rythmes du retour changent. Certains floteurs rentrent par le train, qui les ramène chez eux en quelques heures, ou par les bateaux à vapeur qui circulent sur la Vistule. Ces circulations sont encadrées par les trois États. Les archives des Actes anciens de Varsovie conservent des passeports ayant été délivrés aux floteurs par la Commission gouvernementale des affaires intérieures. Rédigés en russe et en allemand, ces documents permettaient de se rendre jusqu'à Danzig puis de revenir. Valables plusieurs mois, parfois jusqu'à un an, ils devaient être présentés aux postes de contrôle civils et militaires situés sur le trajet. Un visa était apposé sur le document à chaque passage (cf. fig. 7).

L'obtention d'un tel passeport imposait toute une série de démarches. Tout d'abord, l'intéressé devait faire dresser un certificat par la commune. Ensuite, muni de ce document, il devait s'adresser au commissariat de l'arrondissement, puis à la chancellerie du gouverneur à Varsovie. En 1842, le maire de Piszczac, en Podlachie, rédige un certificat pour Zachary Kaliszuk, paysan de 33 ans qui doit convoier le bois du marchand Finkielsztyn jusqu'à Danzig. Le maire certifie que l'intéressé a bien effectué son service militaire et n'a pas pris part à « l'insurrection » (celle de 1830-1831). Il précise également qu'il n'a pas été poursuivi pour vol ou pour crime. Enfin, il ajoute que l'intéressé a « un bon état d'esprit » et qu'aucun de ses proches n'a émigré³⁵. Ces précautions s'expliquent aisément, car il arrivait que des personnes souhaitant fuir la Russie se fassent passer pour des floteurs afin d'obtenir un passeport. On sait par des floteurs de Kamięńczyk que des étudiants en médecine ou des prêtres ont ainsi quitté le pays³⁶.

Il semble que la question des passeports ait été un sujet d'inquiétude permanent pour les marchands. Au début de l'année 1854 par exemple, les perspectives pour le commerce sont bonnes : en raison de l'abondance de neige, beaucoup de bois a pu être débordé dans le royaume de Pologne et en Galicie. Les marchands de Danzig se demandent toutefois si tous les floteurs obtiendront leur passeport à temps³⁷. Pour s'adapter aux fluctuations du nombre de demandes, les autorités autrichiennes décident de décentraliser la procédure et d'autoriser les communes à délivrer les passeports aux personnes « qui leur sont bien connues et dont le voyage ne représente rien de suspect »³⁸. En cas de réponse négative de la commune, le floteur pouvait adresser un recours aux arrondissements, ce qui impliquait de nouvelles

35. Certificat établi le 31 janvier 1842. Archiwum Główne Akt Dawnych [Archives centrales des actes anciens], 428 Kancelaria Własna Namiestnika [Chancellerie personnelle du gouverneur]. Wydział Paszportowy [Département des passeports], n° 2058.

36. Maria Biernacka, « Kamięńczyk, osada flisacka [Kamięńczyk, colonie de floteurs] », in K. Zawistowicz-Adamska, dir., *Studia i materiały do historii kultury wsi polskiej w XIX i XX wieku* [Études et matériaux sur l'histoire culturelle de la campagne polonaise aux XIX^e et XX^e siècles], Wrocław : Zakład Narodowy Im. Ossolińskich, 1958, p. 311-387, ici p. 363.

37. *Austria. Zeitung für Handel und Gewerbe, öffentliche Bauten und Verkehrsmittel*, n° 79, 06/04/1854, p. 383.

38. Johann Klunker, *Die gesetzliche Unterthanverfassung in Galizien*, Lemberg : Winiarz, 1846, p. 151-153.

Figure 7. Passeport délivré au floteur Edward Jaworski au printemps 1861

Source : Archiwum Główne Akt Dawnych, 428 Kancelaria Własna Namiestnika. Wydział Paszportowy n° 3745 [Archives centrales des actes anciens, Chancellerie du gouverneur. Département des passeports].

démarches³⁹. Toute une économie parallèle liée à l'obtention des passeports s'est ainsi développée dans les régions de mise à l'eau. Le paysan Jan Słomka l'évoque dans ses *Mémoires* :

Le passeport ne coûtait que 15 centimes, mais sa préparation était alors source de grandes difficultés, car il fallait payer un rédacteur, et celui qui ne s'y connaissait pas et ne lui graissait pas la patte, pouvait attendre son passeport jusqu'à un mois. Durant cette période d'attente, ceux qui venaient de villages lointains passaient la nuit à Tarnobrzeg et dans les localités voisines et cherchaient un travail quelconque. C'était une grande source d'anxiété pour ceux qui devaient obtenir des passeports [...]. Ce n'est qu'aux alentours de 1890 que ces abus ont été levés, de sorte que, plus tard, quiconque demandait un passeport l'obtenait immédiatement.⁴⁰

Au moment du départ, le flotteur doit présenter son passeport au poste frontalier autrichien. Les marchands, quant à eux, ont l'obligation de tenir à jour la liste de leurs employés : si l'un des flotteurs à bord n'a pas de passeport, ils s'exposent à une amende de 225 florins⁴¹.

Les autorités prussiennes s'attachent aussi à surveiller les flotteurs. À Thorn, première ville après l'entrée en territoire prussien, le contrôle des passeports russes ou autrichiens se fait sur les radeaux mêmes ou sur la rive. Des fonctionnaires de police enregistrent les flotteurs sur des « listes de consignation ». L'été, au vu de leur nombre très important – 19 358 sont par exemple enregistrés en 1864 –, un fonctionnaire est employé à plein-temps pour cette tâche ; un second s'occupe du maintien de l'ordre sur les rives de la Vistule et à proximité du pont⁴². Les autorités surveillent également les flotteurs qui, une fois la marchandise livrée à Thorn ou à Danzig, séjournent un temps en territoire prussien, parfois au-delà de la limite de validité de leur passeport. En 1823, le flotteur polonais Johann Skowronowski est ainsi arrêté dans le village de Baldau (Bałdowo). Dépouvu de papiers en règle, il est expulsé⁴³. D'autres sont arrêtés pour vagabondage. On craint qu'ils ne volent ou commettent d'autres délits. Le soupçon qui pèse sur les flotteurs s'explique aussi par les désertions. En avril 1828, Valentin Fronczuk (18 ans) et Matthias Szymanski (20 ans) s'enfuient, au niveau du village de Pickel (Piekło), des trains de bois par lesquels ils sont entrés en territoire prussien. D'après les informations transmises par le consul russe à Danzig, ces deux jeunes Polonais ont fui le service militaire. Pour les retrouver, la police prussienne lance un appel à témoins⁴⁴.

39. *Sammlung der Verordnungen und Erlässe der k.k. allgemeinen Hofkammer*, Vienne : Hof- und Staats-Druckerei, 1842, p. 146.

40. Słomka, *Pamiętniki włościanina*, p. 67.

41. Klunker, *Die gesetzliche Unterthanverfassung*, p. 151-153.

42. Steinmann, *Der Kreis Thorn*, p. 204-205.

43. *Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Danzig*, 1823, p. 608.

44. *Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Danzig*, 1828, p. 174-175.

La circulation des flotteurs pendant les insurrections

De façon générale, les questions de sécurité jouent un rôle important dans la gestion des flux de flotteurs. À plusieurs reprises, le bassin de la Vistule est marqué par le soulèvement patriotique des Polonais contre les trois puissances qui se partagent le pays : en Galicie, en 1846, contre le pouvoir autrichien, puis deux ans plus tard, côté prussien, dans le grand-duché de Posen. C'est toutefois dans la partie russe que la violence armée prend les proportions les plus considérables, dans le cadre de deux insurrections menées en 1830-1831 et 1863-1864. Du point de vue stratégique, l'objectif des insurgés, à la tête desquels se trouve la noblesse polonaise, est de coordonner un soulèvement généralisé qui permettrait de restaurer une Pologne indépendante. Dans ce contexte, le transport fluvial représente un atout majeur, car il permet de faire transiter combattants, armes et munitions entre les différentes parties de l'ancienne Pologne. Le soulèvement de 1863 éclate à la fin du mois de janvier, à un moment où les marchands se préparent à l'ouverture du flottage. Le 8 février, la Prusse et la Russie signent une convention prévoyant une coordination de leurs armées dans la lutte contre les insurgés. Cet accord inquiète les marchands prussiens, qui craignent pour leurs biens, d'autant qu'ils ont déjà versé d'importantes avances aux propriétaires polonais. De plus, la convention interdit aux flotteurs prussiens de passer la frontière. Les mesures prises s'assouplissent par la suite, mais les intéressés n'acceptent désormais de se rendre en Pologne qu'en échange de salaires élevés. Ceux du Brandebourg réclament une paye quotidienne de 1 thaler 20 groschen contre 12,5 groschen auparavant⁴⁵.

Du côté galicien, les perspectives ne sont pas meilleures. En mars, les marchands de Jarosław et de Sieniawa font parvenir à la Chambre de commerce de Lwów (L'viv) une requête à ce sujet : ils déplorent les refus répétés des autorités d'arrondissements d'accorder des passeports aux flotteurs devant se rendre en Prusse. Les marchands craignent d'être « totalement ruinés », d'autant que l'année précédente, en raison des basses eaux, ils n'avaient déjà pu exporter une grande partie de leur marchandise⁴⁶. Un peu plus tard arrive cependant une nouvelle rassurante, ici relatée par le consul de France à Danzig :

Il y a peu de jours que s'est manifesté un grand émoi parmi les négociants de Danzig à la nouvelle bien inattendue [...] que les autorités autrichiennes se refusaient à délivrer, comme d'habitude, des passeports aux 12 ou 15 mille Galiciens qui, chaque année, sont envoyés sur les rives de la Vistule et de ses affluents [...]. L'inquiétude ne fut heureusement que de courte durée, et depuis hier on est complètement rassuré, après avoir acquis la certitude, confirmée même par le Consulat général de Russie, que non seulement toute difficulté avait été levée,

45. *Vergleichende Uebersicht des Standes und Ganges der Preussischen Landwirthschaft in den Jahren 1862 und 1863*, Berlin : Königliche Geheime Ober-Hofbuchdruckerei, 1864, p. 173.

46. *Der Volkswirth*, n° 21, 28/05/1863, p. 247.

mais que de plus les opérations relatives à l'embarquement des grains et au flottage des bois avaient déjà commencé sur divers points.⁴⁷

Cet optimisme n'est toutefois que de courte durée. Moins de 15 jours plus tard, le consul signale un nouveau problème, cette fois causé par le gouvernement russe, qui « se refuserait à laisser pénétrer et débarquer sur la rive polonaise de la Vistule lesdits bateliers galiciens, chargés de la manipulation et de la construction des trains »⁴⁸. Finalement, dans les semaines qui suivent, des solutions sont trouvées. Par suite des requêtes des marchands, les floteurs résidant dans les districts frontaliers obtiennent des dérogations. Et, autre point favorable, en dépit des combats, les insurgés ne bloquent pas le trafic sur la Vistule⁴⁹. Cela s'explique probablement par la volonté de ne pas couper l'aristocratie polonaise, qui est à la tête de l'insurrection, de l'une de ses principales sources de revenus. Le trafic se poursuit donc de façon presque normale en aval de Varsovie, le manque de bras se faisant surtout sentir sur le cours supérieur du fleuve. Entre-temps, un autre problème est apparu : le manque d'eau. Cette année-là, le niveau baisse dès avril, et comme il n'y a pas de crue à la Saint-Jean, le trafic s'arrête en juin. Après une courte reprise en septembre, il est à nouveau interrompu d'octobre à la mi-novembre⁵⁰.

L'année suivante, en revanche, les conditions hydrologiques sont favorables en raison de pluies abondantes. Il reste sur les rives de la Vistule d'importants stocks de bois invendus. Au printemps, de nombreux floteurs déposent des demandes de passeports auprès des autorités polonaises. Afin d'éviter tout problème, les marchands prussiens et autrichiens demandent que ces passeports soient accordés, quelle que soit la nationalité des intéressés. Des mesures sont prises dans ce sens. Pour les résidents du royaume, les passeports seront accordés au cas par cas par les autorités civiles, après consultation avec les autorités militaires. Quant aux citoyens des autres provinces de l'Empire russe, de la Prusse et de l'Autriche, ils devront présenter des certificats en règle, dressés par leurs autorités militaires. En échange, les marchands doivent s'engager à faire surveiller les floteurs par une personne de confiance et à vérifier qu'ils ne transportent aucun matériel militaire. Ils sont également tenus de ne pas embaucher de floteur n'ayant pas ses papiers en règles et de prévenir la police en cas de doute⁵¹.

47. Le consul de France à Danzig au ministre des Affaires étrangères, 18 mars 1863. Archives diplomatiques du ministère des Affaires étrangères [ADMAE dans la suite] CCC 100/27, p. 12-13.

48. Le consul de France à Danzig au ministre des Affaires étrangères, 31 mars 1863. ADMAE CCC 100/27, p. 15-16.

49. *Jahresberichte der Handelskammern und kaufmännischen Korporationen des Preussischen Staats für 1863*, Berlin : Königliche Geheime Ober-Hofbuchdruckerei, 1864, p. 371.

50. « Rapport sur le commerce et la navigation du port de Danzig pendant l'année 1863 », ADMAE CCC 100/27, p. 191-204, ici p. 192-193.

51. Circulaire adressée en copie d'une lettre du 29 février 1864, Geheimes Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz [GStA PK dans la suite] III. HA Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, II Nr. 4803.

L'économie du flottage face à la menace du choléra

Les enjeux de sécurité liés à la circulation des floteurs sont également d'ordre sanitaire, le principal sujet en la matière étant le choléra. Ce fléau, dont l'origine se situe en Orient, a longtemps été confiné au Bengale. À partir de 1817, il se diffuse à l'échelle mondiale à la faveur du développement des échanges commerciaux et de la navigation. Après avoir affecté l'Extrême-Orient, l'Afrique orientale et l'Asie mineure, le choléra frappe l'Europe dans le contexte des seconde (1826-1837), troisième (1841-1859) et quatrième (1863-1875) pandémies. À chaque fois, le bassin de la Vistule est touché, notamment en 1831, 1837, 1852-1853, 1867 et 1873. La maladie se caractérise par des diarrhées brutales menant à une sévère déshydratation, puis à la mort, parfois en quelques heures, si aucun soin n'est prodigué. On sait depuis la fin du XIX^e siècle que le choléra est une infection intestinale due à une bactérie, *Vibrio cholerae*, qui se transmet par l'ingestion d'eau ou d'aliments contaminés par les selles de sujets infectés. Le risque est le plus élevé dans les communautés surpeuplées où les eaux sont souillées par les déjections, en raison des mauvaises conditions d'hygiène. Mais comme ce savoir, dont les travaux de John Snow et Filippo Pacini jettent les bases au milieu des années 1850, met du temps à s'imposer, les explications qui avaient alors cours, faisant appel à la théorie des miasmes, restent populaires auprès de nombreux médecins. Face au risque que représente cette maladie encore mal connue, les autorités prussiennes adoptent des mesures pour limiter les déplacements des floteurs. Cette disposition s'impose dès 1831, quand il est avéré que 8 des 13 premières victimes identifiées à Danzig sont des floteurs arrivés par la Vistule⁵². En 1852 également, les premiers cas se déclarent le 10 juillet parmi des floteurs stationnant à Thorn. Le 13, plusieurs autres décèdent à Graudenz (Grudziądz). Douze jours plus tard, la maladie atteint Danzig⁵³. Le consul de France rédige alors un rapport incriminant le rôle des floteurs dans la propagation de la maladie :

J'ai l'honneur de vous annoncer que le choléra vient de faire son apparition à Danzig. La maladie a suivi, comme précédemment, le cours de la Vistule. [...] Jusqu'à présent, les personnes atteintes par le fléau sont étrangères à la ville : ce sont des bateliers polonais [...]. Ces hommes [...] sont d'une extrême malpropreté, à peine vêtus, ils ne se nourrissent guère mieux que les chiens errants et la maladie les prend, tout naturellement, pour premières victimes. Hier, dans

52. Edmund Kizik, « Brudna woda, polscy flisacy? Epidemia cholery w Gdańsku w 1831 r. [De l'eau sale, des floteurs polonais ? L'épidémie de choléra de Gdańsk en 1831] », in O. Fejtová, V. Ledvinka et J. Pešek, dir., *Město a voda. Praha, město u vody. Sborník příspěvků z 22. vědecké konference Archivu hlavního města Prahy* [Ville et eau. Prague, une ville au bord de l'eau. Actes de la 22^e conférence scientifique des Archives centrales de la ville de Prague], Prague : Scriptorium, 2005, p. 161-175, ici p. 167-168.

53. H. Brauser, *Die Cholera-Epidemie des Jahres 1852 in Preussen*, Berlin : Hirschwald, 1854, p. 11.

l'après-midi, sur cinq de ces malheureux entrés la veille à l'hôpital, deux avaient succombé.⁵⁴

Aux yeux des autorités, les flux de floteurs dans le sens du retour représentent également un facteur de risque. Passé par Dirschau et Marienburg, un groupe de floteurs arrive ensuite dans le bourg d'Altmark (Stary Targ). L'un d'entre eux y tombe malade. On est alors le 5 août, à la veille d'une grande fête religieuse à l'occasion de laquelle des indulgences vont être accordées. La concentration de population à cette occasion provoque une diffusion rapide de la maladie. En quelques jours, 152 personnes décèdent⁵⁵. Ces événements dramatiques mettent les autorités dans une situation difficile. À chaque fois, il leur faut trouver un équilibre entre, d'une part, une politique sanitaire plus ou moins stricte et, de l'autre, les contraintes économiques et logistiques que supposent une interruption totale ou partielle du trafic et le contrôle des floteurs.

En 1853, le choléra frappe à nouveau. À Danzig, on compte en août de 15 à 20 nouveaux cas par jour⁵⁶. À Schillno (Silno), à la frontière sur la Vistule, les autorités prussiennes mettent en place une quarantaine, qui est toutefois rapidement levée, « soit qu'on en ait reconnu l'inutilité, soit que les inconvénients de cette mesure fussent plus grands que les avantages qu'on s'en était promis »⁵⁷. Les médecins sont loin d'être tous d'accord sur la stratégie à suivre et les débats se multiplient pour savoir si les floteurs sont un vecteur de la propagation de la maladie ou s'ils sont simplement victimes, à cause de leur mauvais état de santé, des « influences miasmatiques » présentes localement. Un médecin de Marienwerder, le docteur Heidenhain, s'exprime à ce sujet en 1853 :

On a d'abord émis l'opinion que le choléra nous était arrivé de Pologne transmis par les floteurs de bois polonais [...]. Mais on aurait bien dû rechercher si la maladie ne s'était pas développée tout naturellement chez ces hommes misérables, exposés jour et nuit aux intempéries, à peine couverts et se nourrissant mal [...] ; il n'y a rien d'étonnant en effet que, se trouvant dans des conditions semblables, ils aient été les premières victimes [...] du choléra. Cette manière de voir est aussi rationnelle que d'admettre que ces floteurs ont porté en eux, pendant plusieurs semaines et dans un long voyage, le germe de la contagion pour tomber malades enfin à Mewe, à Dirschau ou à Dantzig.⁵⁸

54. Le consul de France à Danzig au ministre des Affaires étrangères, 29 juillet 1852. ADMAE CCC 100/24, p. 122-123.

55. Brauser, *Die Cholera-Epidemie*, p. 13-14.

56. Le consul de France à Danzig au ministre des Affaires étrangères, 27 août 1853. ADMAE CCC 100/24, p. 283.

57. *Idem*, 5 septembre 1853. ADMAE CCC 100/24, p. 284-285.

58. Heidenhain, « Quelques communications sur le choléra, avec des considérations spéciales sur la dernière épidémie (1852) », *Nouvelle encyclopedie des sciences médicales*, 14 (6), 1853, p. 168-181, ici p. 171-172.

En 1867, le choléra frappe à nouveau Danzig, mais cette année-là, ce sont des prisonniers de guerre autrichiens qui sont d'abord touchés, de telle sorte que les floteurs ne sont pas mis en cause. Différentes mesures prophylactiques sont adoptées, comme la désinfection des égouts et des fosses d'aisance au moyen de vitriol mêlé à du vinaigre et du chlorure de chaux. On brûle aussi la literie et les vêtements des personnes décédées. Enfin, on décide de donner de l'eau de source aux prisonniers, qui consommaient jusqu'à présent des « eaux de Danzig, qui sont fort mauvaises et n'auraient pas manqué de favoriser les ravages du mal »⁵⁹.

En 1873 en revanche, comme la diffusion du choléra suit de nouveau le cours de la Vistule, la question des floteurs revient au premier plan des préoccupations. Entre fin mai et fin juin, les cas se multiplient dans les villes étapes sur la route de Danzig, en suivant un axe sud-nord (cf. fig. 8). À Schillno, jusqu'au 22 juin, toutes les personnes décédées sont des floteurs. À Thorn, sur les 45 personnes tombées malades, 32 sont des floteurs, pour la plupart originaires de Galicie. Cette année-là, pourtant, toute une série de mesures prophylactiques ont été mises en place. Comme il était impossible d'interrompre totalement la circulation des marchandises, les autorités ont établi des stations de contrôle dans l'objectif de désinfecter les floteurs et leurs radeaux. Si un floteur est déclaré malade, il est interné et le propriétaire des bois doit payer de 20 à 50 thalers. Les résultats de ces contrôles se révèlent cependant très contestés, notamment parce que des floteurs apparemment sains ont continué leur route alors qu'ils étaient en réalité porteurs de la bactérie. Quant aux mesures de quarantaine, elles posent de graves problèmes logistiques. À Schillno, où 2 000 floteurs sont arrivés en très peu de temps, la quarantaine doit être levée au bout de cinq jours, faute de nourriture⁶⁰. À Danzig, le comité sanitaire décide également d'établir une quarantaine sur les rives du fleuve⁶¹. Les années précédentes, jusqu'à 300 floteurs arrivaient chaque jour, qui stationnaient dans les rues et sur les places. En 1873, l'entrée dans la ville leur est interdite. Les floteurs sont rassemblés dans un hôpital de campagne à Neufähr, à environ 7 kilomètres au sud de Danzig. Une fois les bois livrés, ils sont conduits à la gare sous la surveillance de la police. Des wagons spéciaux leur sont réservés et ils sont surveillés jusqu'à leur retour en territoire russe. En parallèle, le comité sanitaire fait brûler les effets personnels que les floteurs ont laissés derrière eux, ainsi que leurs paillasses. En dépit de ces mesures, le choléra finit par se déclarer à Danzig. Une discussion tenue quelques mois plus tard à la Société de médecine de Berlin met en cause le peu d'efficacité de la quarantaine. Au regard du nombre considé-

59. Le consul de France à Danzig au ministre des Affaires étrangères, 21 juillet 1866. ADMAE CCC 100/28, p. 58-59.

60. *Congrès périodique international des sciences médicales, 3ème session*, Vienne, 1873, Bruxelles, Manceaux, 1876, p. 67.

61. Dr. Lievin, « Bemerkungen über die Cholera in Danzig im Jahre 1873 », *Deutsche Vierteljahrsschrift für öffentliche Gesundheitspflege*, 6, 1874, p. 43-50, ici p. 43-44.

Figure 8. La diffusion du choléra sur le cours inférieur de la Vistule en 1873

D'après : *Allgemeine Medicinische Central-Zeitung*, n° 58, 16/07/1873, p. 691 ; August Hirsch, *Das Auftreten und der Verlauf der Cholera in den preußischen Provinzen Posen und Preußen während der Monate Mai bis September 1873*, Berlin : Heymann, 1876, p. 23-32.

nable de floteurs à surveiller – 5 555 d'entre eux sont arrivés pendant la seconde quinzaine de mai, suivis par 8 753 en juin –, les conditions d'isolement n'ont pas permis d'éviter tout contact avec la population locale. Le médecin August Hirsch, président de la « commission choléra » pour l'Empire allemand, recommande, à l'avenir, de renvoyer systématiquement les floteurs à leur arrivée en Prusse et de les remplacer par des équipages locaux, après désinfection des radeaux à la

chaux vive⁶². Pour les marchands, ces mesures impliquent de nouveaux frais et un surcroît d'effort logistique.

Les conflits liés au passage des bois

À côté des flux de travailleurs, la circulation des bois elle-même peut être source d'ennuis. Les traités commerciaux tripartites signés à la fin des années 1810 avaient mis en place des postes de douanes percevant des taxes sur les frontières entre l'Autriche et la Russie et entre la Russie et la Prusse. À cela s'ajoutaient d'autres mesures de prélèvement liées au passage des marchandises, ce qui suscite alors de nombreux différends, notamment sur les licences professionnelles que les marchands doivent acheter en Prusse, ainsi que sur les péages placés au niveau des ponts, en particulier sur le cours russe du fleuve. Pour les marchands, ces dispositifs sont souvent source de tracasseries et font d'autant plus l'objet de protestations que leurs contours juridiques sont peu clairs.

Une licence à présenter en territoire prussien

Fixée par une ordonnance du 28 avril 1824, la licence payante (*Gewerbeschein*) que les autorités prussiennes exigent de la part de tous ceux qui pratiquent le commerce sur la Vistule est source de conflits, de nombreux marchands circulant sans licence. À partir des années 1840, le gouvernement prussien décide de renforcer les contrôles⁶³. En novembre 1853, à Marienburg, des marchands juifs de Galicie voient ainsi leur marchandise confisquée pour défaut de présentation du document⁶⁴. Au même moment, la maison Fränkel & Co de Danzig adresse une requête demandant la suppression de ce dispositif qui pénalise grandement le commerce. Au mois de juin de l'année suivante, les ministres des Finances et du Commerce répondent que la licence payante ne sera pas supprimée. Par contre, pour simplifier la procédure, celles payées par les marchands venant de Pologne et de Galicie seront d'emblée valables pour les trois régences traversées par la Vistule – celles de Danzig, de Bromberg et de Marienwerder (Kwidzyn) –, alors qu'auparavant, on ne recevait de licence que pour l'une d'entre elles et qu'il fallait ensuite demander une extension pour traverser les autres⁶⁵. Les problèmes ne disparaissent cependant pas et, en 1856, on signale de nouvelles confiscations à Marienburg :

62. *Verhandlungen der Berliner medicinischen Gesellschaft*, 5, Berlin : Julius Sittenfeld, p. 64-66.

63. GStA PK I. HA Rep. 151 Finanzministerium II Nr. 2635.

64. *Gazeta Lwowska*, n° 270, 26/11/1853, p. 1079.

65. *Dziennik rządowy dla kraju koronnego Galicyi i Lodomeryi* [Journal officiel du pays de la couronne de Galicie et de Lodométrie], Lwów : Drukarka Rządowa, 1855, p. 261-262.

Des trains de bois ont été [...] arrêtés au pont de Marienburg et l'on a demandé à leurs conducteurs de présenter leur licence. Lorsque ces derniers n'ont pas été en mesure de la produire sur-le-champ, parce que le propriétaire était absent à ce moment-là, les bois ont été saisis et le voyage a été interrompu plusieurs jours, ce qui a représenté un coût pour leurs propriétaires, les a fait attendre et leur a causé de grands désagréments. Il nous semble amplement suffisant que le propriétaire des bois ou le conducteur des radeaux, lorsqu'il arrive de Pologne et s'arrime à Thorn pour s'y acquitter des droits d'entrée, soit en même temps invité à régler les questions relatives à la licence, et que la présentation de celle-ci ne se fasse ensuite plus qu'à l'endroit où le bois est vendu.⁶⁶

En 1857, la régence de Danzig déplore à nouveau que de nombreux marchands polonais viennent avec leur bois sans s'être acquittés de la licence. Elle réaffirme sa volonté de punir cette pratique par des amendes et la confiscation de la marchandise, dès lors que le marchand ne sera pas en mesure de présenter le document sur le champ, en cas de contrôle⁶⁷. La fréquence et le lieu de ces contrôles sont aussi l'objet de discussion, les marchands rappelant qu'un arrêt en plein milieu du voyage, surtout au moment du délicat passage des ponts, est extrêmement dérangeant pour le transport.

Passage des ponts et conflits avec les concessionnaires

Sur la route de Danzig, le passage des ponts représente également un sujet d'inquiétude pour les marchands. Ces infrastructures sont la propriété des États ou des villes et font pour la plupart l'objet de concessions auprès de personnes privées. Les concessionnaires payent une somme annuelle qui leur octroie le droit de prélever un péage lié au passage sur le pont ou à son ouverture aux navires et aux trains de bois. Ils sont par ailleurs tenus de maintenir les ponts en bon état et de veiller à ce qu'ils ne soient pas endommagés par le trafic⁶⁸. Pour les marchands, ces péages correspondent à une somme à peine moins élevée que les taxes douanières versées lors du passage des frontières. Dans les années 1850, un marchand faisant flotter un radeau de soixante pièces de pin depuis la haute vallée du Narew doit ainsi s'acquitter de 30 kopecks au pont de Zegrze (sur le Narew), puis de 60 à celui Modlin (au confluent Narew-Vistule) (cf. fig. 9).

66. *Handels-Archiv: Wochenschrift für Handel, Gewerbe und Verkehrsanstalten*, n° 27, 04/07/1856, p. 16-17.

67. *Kurjer Warszawski*, n° 88, 21/03/1857, p. 458.

68. Marek Rutkowski, « Oplaty splawnego w Królestwie Polskim ery paskiewiczowskiej [Les tarifs du flottage dans le royaume de Pologne de l'ère Paskevič] », *Історія торгівлі, податків та мита* [Histoire du commerce, des taxes et droits de douane], 15-16 (1-2), 2017, p. 76-98.

Figure 9. Douanes et péages sur la Vistule et ses affluents (années 1850-1860)

D'après : Zoll-Verordnung für das Königreich Polen, Berlin : G. Reimer, 1851 ; Karl von Schmedes, *Geographisch-statistische Uebersicht Galiziens und der Bukowina*, Lemberg, 1869 ; Jan Biliszczuk, *Mosty w dziejach Polski* [Les ponts dans l'histoire de la Pologne], Wrocław : DWE, 2017.

Une fois arrivé en Prusse, le marchand paye l'équivalent de 48 kopecks pour passer le pont de Thorn, puis 54 kopecks à nouveau au pont de Dirschau. En parallèle, il a versé 60 kopecks au poste frontalier de Nieszawa, au titre de la taxe de sortie, ainsi que l'équivalent de 1,80 rouble de droits d'entrée à Thorn⁶⁹. De

69. Alexandrowicz, *O drzewie*, p. 198. À cela peuvent s'ajouter, le cas échéant, des péages liés à l'ouverture de barrages présents sur les petits cours d'eau comme le Liwiec, l'Orzyc, ou la

plus, la situation est évolutive, ce qui crée de l'incertitude pour les marchands, qui ont parfois du mal à anticiper le nombre et la localisation des péages dont ils devront s'acquitter. Tandis que de nouveaux ponts flottants sont construits à Płock (1836-1838) et Włocławek (1864-1865), les plus anciens finissent par être démontés. À Varsovie, le pont de Poniński disparaît en 1864 ; quant à celui de la citadelle, construit en 1828, il est remplacé par un pont ferroviaire en 1871. À Dirschau et Marienburg, les ponts flottants laissent également la place à deux ponts ferroviaires dans les années 1850.

Le passage toujours délicat des ponts flottants génère des manœuvres parfois longues qui ralentissent le trafic. À Płock, le pont long de 700 mètres se compose de panneaux de bois reposant sur trente-huit barges. Comme toutes les constructions de ce type, il est démantelé à la fin de l'automne afin d'éviter les dommages causés par les glaces. Son péage fait l'objet d'une concession, accordée en 1854 à un certain Endelmann, pour une durée de 25 ans⁷⁰. Responsable de l'entretien du pont, Endelmann y a posté des employés qui guident les radeaux dans l'ouverture entre les barges. Par mesure de précaution, il réclame aux marchands une caution à l'approche de leurs bois. Il arrive cependant que les choses se passent mal. En 1864, un marchand de Bromberg possédant des forêts en Pologne, un certain Baschwitz, adresse au ministère prussien des Affaires étrangères une plainte à ce sujet :

Au moment de faire passer mon bois, le 11 du mois dernier, je me suis adressé au personnel d'Endelmann et me suis acquitté à l'avance de 2 roubles par radeau. Mais lors d'un amarrage, les radeaux se sont dessoudés et ont endommagé quatre barges en y faisant des trous. [...] Endelmann a, pour sa demande de soi-disant dommages et intérêts, décidé de la saisie de mon bois à hauteur de 2 100 roubles. [...] Il a l'intention, à cette occasion, de s'enrichir à mes dépens [...].⁷¹

Baschwitz conteste cette saisie et affirme que la caution versée aurait dû suffire à couvrir les réparations qui, selon ses propres sources, s'élèveraient à moins de 1 000 roubles. Il accuse le personnel d'Endelmann d'incompétence et lui attribue la responsabilité de la collision. Ayant cherché à se renseigner auprès du gouvernement de Płock au sujet du contrat signé par Endelmann, Baschwitz déclare ne pas y être arrivé, selon lui à cause des intrigues de ce dernier. Il affirme enfin qu'Endelmann est en difficulté et qu'il serait temps de lui retirer sa concession :

Wkra. Cf. *Zbiór przepisów administracyjnych Królestwa Polskiego. Wydział komunikacji lądowych i wodnych* [Recueil des règlements administratifs du royaume de Pologne. Département des communications terrestres et fluviales], vol. 4, Varsovie : Orgelbrand 1866, p. 93-95, 119-123 ; *Dziennik praw Królestwa Polskiego* [Journal des lois du royaume de Pologne], Varsovie : Drukarnia Rządowa, vol. 66, 1866, p. 405-407.

70. Le consul prussien de Varsovie au ministère des Affaires étrangères, 16 décembre 1865, GStA PK III. HA Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten II. Nr. 4804.

71. Baschwitz au ministère du Commerce et des Travaux publics, 1^{er} août 1864, GStA PK III. HA Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten II. Nr. 4804.

Depuis qu'il a reçu une concession pour faire passer le bois, les dégâts sont plus importants qu'auparavant et, pour cette raison, le gouvernement impérial cherche une occasion d'annuler le contrat avec lui [...]. Les marchands prussiens [...] lui payent 2 roubles par radeau et se croient en sécurité, mais sont ensuite implacablement livrés à l'arbitraire du concessionnaire. Si je pouvais obtenir des informations fiables [...] sur le contrat signé par Endelmann avec le gouvernorat [...], alors je pourrais récupérer mon bois et sauver des milliers de personnes qui, autrement, seraient irrémédiablement perdues.⁷²

Baschwitz s'adresse donc à son gouvernement avec l'espoir que celui-ci intercédera en sa faveur et exercera les pressions qui lui permettront d'avoir un regard sur le contrat de concession. Le ministère des Affaires étrangères reste cependant en retrait et recommande, quelques jours plus tard, que l'affaire soit portée devant les tribunaux ordinaires⁷³. Cependant, dans les années qui suivent, le gouvernement prussien se voit forcé d'intervenir plus directement dans ces conflits, les abus ayant pris une ampleur de plus en plus insupportable pour les marchands, en particulier après l'ouverture d'un nouveau pont à Włocławek.

Opérations de comptage et pots-de-vin

En effet, au printemps 1865, les marchands de Danzig s'alarment par suite de l'annonce de la construction prochaine d'un nouveau pont flottant sur la Vistule à Włocławek. Ils veulent en savoir plus et s'insurgent contre la possible levée d'une taxe, qui ne serait « pas compatible avec les traités internationaux signés à Vienne »⁷⁴. Quelques semaines plus tard, en juillet, ils s'adressent au ministre des Affaires étrangères, le comte de Bismarck, pour lui demander des précisions sur le dossier⁷⁵. Le pont est inauguré en octobre de la même année. Le major général Ernest Szuberski, chef du Bureau des communications terrestres et fluviales du royaume de Pologne, assiste à la cérémonie, de même que le gouverneur von Berg et le consul prussien de Varsovie. Flottant sur 80 barges, la construction fait 630 mètres de long et 6 de large. Elle s'ouvre pour le passage des radeaux, comme on peut le voir sur cette carte postale un peu plus tardive (cf. fig. 10).

72. *Ibid.*

73. Le ministère des Affaires étrangères au consul prussien de Varsovie, 11 août 1864, GStA PK III. HA Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten II. Nr. 4804.

74. Le consul prussien de Varsovie au ministère des Affaires étrangères, 3 juin 1865, GStA PK III. HA Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten II Nr. 6877.

75. Chambre de commerce du Danzig au ministère des Affaires étrangères, 22 juillet 1865, GStA PK III. HA Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten II Nr. 6877.

Figure 10. Le pont flottant de Włocławek (années 1900)

Source : https://fotopolska.eu/Most_lyzwowy_Wlclawek?f=604919-foto

Comme à Płock, le pont et les revenus qui en dépendent font l'objet d'une concession et un péage est instauré selon des tarifs fixés par le Conseil d'État⁷⁶. La nouveauté, source des problèmes, est que le péage de Włocławek repose sur un système différent, basé sur un paiement à la pièce et non au radeau⁷⁷. Ce dispositif fait de ce péage le plus cher de tous, et de loin. En effet, alors que la somme à payer pour un radeau n'est que de 2 roubles à Varsovie et 2,5 roubles à Płock, elle peut monter jusqu'à 50 roubles à Włocławek, selon le nombre et les dimensions des pièces qui composent le radeau⁷⁸.

De plus, le tarif, peu clair, n'a pas été traduit en allemand, ce qui fait place à toutes sortes d'approximations et laisse aux employés du pont une large marge d'appréciation, d'où des abus vite dénoncés. En mars 1866, le consul prussien de Varsovie affirme la nécessité de protéger les conducteurs de trains de bois de « l'arbitraire » et des « extorsions » exercées par le concessionnaire du pont de Włocławek⁷⁹. Durant les mois qui suivent, les marchands continuent à déplorer « la

76. Michał Morawski, *Monografia Włocławka (Włocławia)* [Monographie de Włocławek (Włocław)], Włocławek : Drukarnia Diecezjalna, 1933, p. 78

77. « Taryfa opłat cła mostowego przewozowego i splawnego z mostu na żelaznych łyżwach na rzece Wiśle pod miastem Włocławkiem [Le tarif du péage à verser pour la traversée du pont et le flottage au niveau du pont sur berges de fer situé sur la Vistule près de la ville de Włocławek] », GStA PK III. HA Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten II Nr. 6877.

78. *Gazeta Lwowska*, n° 53, 06/03/1866, p. 266.

79. Consul prussien de Varsovie au ministère des Affaires étrangères, 29 mars 1866, GStA PK III. HA Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten II Nr. 6877.

corruptibilité et le peu de scrupules » des agents opérant sur les péages russes⁸⁰. Par le passé, des abus similaires avaient déjà fait l'objet de dénonciations. En 1858, des marchands basés à Sokal et Krzystynopol en Galicie avaient ainsi décrit plusieurs incidents devant la diète provinciale, notamment comment, au poste frontalier de Dołhobyczów sur le Bug, les douaniers russes avaient volontairement ralenti le comptage de leurs bois et comment, pour gagner du temps, ils avaient dû leur verser des pots-de-vin. Plus loin, au niveau des ponts de Zegrze et de Modlin, ces mêmes marchands avaient été victimes d'extorsions et d'amendes arbitraires⁸¹. Au début des années 1860, à nouveau, la Chambre de commerce de Lwów dénonce les abus des agents frontaliers russes⁸². Quelques semaines après la mise en service du pont de Włocławek, des marchands d'Ulanów et Jarosław signalent des irrégularités devant la diète⁸³.

Le sujet donne également lieu à une discussion à la Chambre prussienne. En janvier 1867, le député polonais Mieczysław Waligórski (1828-1868) interpelle le gouvernement. Au cours de son intervention, il cite un rapport du secrétaire général de la Chambre de commerce de Danzig, qui avait déclaré que le péage de Włocławek n'était rien d'autre qu'un moyen de se « créer une fructueuse source de revenus aux dépens de l'étranger »⁸⁴. Waligórski ne conteste pas la légitimité d'un péage, justifié au regard des frais d'entretien du pont, mais estime que la somme à verser doit être forfaitaire, quel que soit le contenu des radeaux. Or, comme les autorités russes ont introduit un véritable tarif, tenant compte du nombre et de la taille des pièces de bois, il s'agit non d'un péage, mais d'une « douane »⁸⁵. Au vu des difficultés à distinguer toutes les pièces au sein d'un radeau à moitié immergé, les employés du concessionnaire ont tendance à faire des évaluations hautes. Certains modes d'assemblage rendent tout comptage impossible, par exemple lorsque des planches de chêne sont insérées entre des poutres de pin. Les heures d'ouverture du pont sont une autre pierre d'achoppement :

Le pont ne s'ouvre que deux fois par jour, le matin et l'après-midi, et comme les horaires ne sont pas fixés, tout se fait selon le bon vouloir du maître du pont. Si un batelier ou un flotteur arrive ne serait-ce que quelques minutes après la fermeture du pont, alors il doit implacablement attendre 12 heures.⁸⁶

80. Fritz Hirschfeld, « Die Bedeutung und Entwicklung des Schifffahrts- und Güterverkehrs auf der Weichsel im Preußischen Gebiet seit dem Jahre 1815 » *Altpreussische Monatsschrift*, 4, 1867, p. 410-429, ici p. 423.

81. « Verhandlungen des Handels- und Gewerbekammern », *Austria. Wochenschrift für Volkswirtschaft und Statistik*, 10 (3), 1858, p. 465-473, ici p. 472-473.

82. *Materialien zur Frage der Abschliessung eines neuen Zoll- und Handelsvertrages zwischen Oesterreich und Russland*, Vienne, 1865, p. 115.

83. *Gazeta Lwowska*, n°74, 30/03/1866, p. 313.

84. J. Mieczysław Waligórski, *Zum Grenzverkehre mit Russland und dem Königreiche Polen: eine Interpellation an die Königliche Staats-Regierung nebst Beantwortung in der Sitzung des Hauses der Abgeordneten am 25. Januar 1867*, Berlin : Stühr'sche Buchhandlung, 1867, p. 13.

85. *Ibid.*, p. 15.

86. *Ibid.*, p. 16.

Un stationnement trop long devant le pont peut vite faire augmenter les coûts, car toute journée supplémentaire doit être payée aux flotteurs. Les marchands de Danzig rapportent qu'ils versent en moyenne de 20 à 60 roubles de péage par radeau, mais que « ces frais s'élèvent encore à cause de l'attente qu'implique le comptage des pièces, et qui peut se prolonger des jours durant si le conducteur du train de bois ne consent pas à sacrifier de l'argent »⁸⁷. Sachant qu'un convoi peut compter de 100 à 200 flotteurs, les salaires et les frais de bouche montent rapidement en flèche. Plutôt que de perdre du temps à démonter les radeaux, les marchands préfèrent trouver des arrangements avec les employés de la concession et, bien souvent, leur versent des pots-de-vin afin d'accélérer les opérations de contrôle.

Quelque temps auparavant, les marchands de Prusse et de Galicie s'étaient plaints de cette situation auprès des autorités russes, par l'intermédiaire de leurs consulats à Varsovie. En mars 1866, le gouverneur du royaume de Pologne s'était même engagé à lutter contre les abus signalés à Włocławek⁸⁸. Cependant, sur le terrain, les pratiques arbitraires n'avaient pas disparu. L'identité du concessionnaire semble ici avoir été un élément important, sur lequel Waligórski revient dans son discours : il s'agit d'un personnage haut placé, le neveu du général Szuberski lui-même. Les actions des marchands ont été de peu de poids contre lui : « toutes les réclamations et les plaintes contre ces escroqueries commises chaque jour n'ont été d'aucun secours : quel employé oserait prendre position contre [...] le neveu du général ? »⁸⁹. Dans sa réponse à Waligórski, Bismarck, alors ministre des Affaires étrangères de Prusse, argue que, de toutes les façons, les marchands prennent en compte le coût du péage de Włocławek lors de leurs négociations avec les propriétaires forestiers polonais, en faisant baisser le prix d'achat⁹⁰. Propriétaire d'immenses forêts en Poméranie, Bismarck ne voit sans doute pas d'un mauvais œil un système de péage qui contribue à limiter les flux de bois depuis la Pologne et la Galicie et donc à contenir la pression à la baisse sur les prix domestiques⁹¹.

Les marchands prussiens ne perdent pas pour autant espoir. Les années suivantes, les Chambres de commerce de Danzig, de Stettin et de Thorn multiplient les plaintes au sujet du péage du pont de Włocławek⁹². Quant aux marchands galiciens, ils souffrent d'autant plus de ce système qu'ils doivent d'abord s'acquitter

87. *Jahresberichte der Handelskammern und kaufmännischen Korporationen des Preußischen Staats für 1869*, Berlin : Königliche Geheime Ober-Hofbuchdruckerei, 1870, p. 351.

88. *Gazeta Lwowska*, n° 74, 30/03/1866, p. 313.

89. Waligórski, *Zum Grenzverkehre*, p. 17.

90. *Ausgewählte Reden des Fürsten von Bismarck*, Berlin : Kortkampff, 1877, p. 183.

91. Devenu chancelier, il sera le plus farouche partisan de la réintroduction de tarifs douaniers protecteurs sur le bois, abolis en 1865. Il les obtient par un vote du Reichstag en 1879. Cf. Bernhard Danckelmann, *Die deutschen Nutzholzzölle: eine Waldschutzschrift*, Berlin : Springer, 1883.

92. *Vergleichende Übersicht des Ganges der Industrie, des Handels und Verkehrs in Norddeutschland 1867*, Berlin : Verlag des Königlichen Statistischen Bureaus, 1869, p. 24 ; *Jahresberichte der Handelskammern und kaufmännischen Korporationen des kaufmännischen Korporationen des Preußischen Staats für 1869*, Berlin : Königliche Geheime Ober-Hofbuchdruckerei, 1870, p. 351.

des péages de Dęblin, Mniszew, Varsovie et Plock avant d'arriver à celui de Włocławek. De plus, les radeaux en provenance de Galicie sont encore plus pénalisés par le système de taxation à la pièce car, en raison de la nature de leur bois, et notamment du faible nombre de grumes de grande dimension, les pièces y sont généralement plus nombreuses. Alors qu'on voit arriver depuis le royaume de Pologne des radeaux comprenant de 108 à 180 poutres de grosse épaisseur, la plupart des radeaux galiciens sont composés de bois plus fins ; pour une surface équivalente, ils peuvent contenir jusqu'à 500 pièces, voire 3 000 lorsqu'il s'agit de planches ou de traverses⁹³. S'appuyant sur le traité russo-autrichien du 3 mai 1815, l'Autriche parvient en 1866 à obtenir la création d'une commission internationale chargée d'examiner la question. Ses délégués ne demandent pas une suppression pure et simple des péages, mais leur encadrement afin d'éviter les abus. Les discussions traînent cependant en longueur, les plénipotentiaires russes s'efforçant de limiter au maximum les prérogatives de la commission⁹⁴. Nommé ministre des Affaires étrangères d'Autriche-Hongrie en 1871, Gyula Andrassy (1823-1890) se rend finalement en personne à Varsovie pour sceller un accord. En mai 1872, il obtient une baisse sur le péage de Włocławek⁹⁵.

Conclusion

Il aura donc fallu attendre le début des années 1870, qui coïncide par ailleurs avec une explosion de la demande en bois d'œuvre en Allemagne dans le contexte de la croissance économique de *Gründerjahre*⁹⁶, pour qu'un certain nombre d'obstacles affectant le transport des bois sur la Vistule soient levés ou voient leurs effets s'atténuer. Effectivement, après cette date, les tensions militaires s'estompent, les passeports s'obtiennent plus facilement, les mesures de contrôle liées au choléra prennent un caractère routinier et sont mieux anticipées par les marchands. Il est vrai que, dans le même temps, les conditions de flottabilité s'améliorent peu, en particulier sur le cours russe du fleuve, et que d'autres problèmes émergent, comme une singulière affaire de piraterie fluviale qui perturbe le commerce dans les années 1890⁹⁷. Il n'en reste pas moins que les entraves au transport n'auront sans doute jamais été aussi fortes que dans le deuxième tiers du XIX^e siècle, période où les difficultés s'accumulent. Alors que la méthode du flottage reste très rudimentaire

93. « Ein kommerzielles Anliegen Galiziens », *Reform*, 5, 1866, p. 940-944, ici p. 942.

94. « Handelspolitische Streifzüge », *Die Reform*, 10, 1871, p. 1515-1521, ici p. 1520-1521.

95. *Gazeta Warszawska*, n° 133, 07/06/1872, p. 1.

96. On désigne par cette expression (littéralement : « années des fondateurs ») les premières années ayant suivi la proclamation de l'Empire allemand en 1871, marquées par un boom économique sans précédent, notamment grâce au versement des réparations de guerre par la France.

97. Jawad Daheur, « Crise socio-environnementale et banditisme : une affaire de piraterie fluviale en Pologne à la fin du XIX^e siècle », *Le Mouvement social*, 264 (3), 2018, p. 93-111.

et soumise aux aléas hydrologiques et climatiques, les marchands se voient confrontés à l'ambition des trois États de mieux contrôler les flux de marchandises et de travailleurs qui passent leurs frontières, dans un contexte sécuritaire et sanitaire tendu.

De façon générale, le poids des États dans le développement du transport fluvial se révèle très ambivalent. Leurs administrations répondent aux requêtes des marchands qu'ils assistent dans la résolution de leurs problèmes concrets avec un degré d'engagement très variable, proportionnel aux capacités financières et à la bonne volonté politique des autorités. De toute évidence, le flottage n'est pas leur priorité en matière de transport et ce n'est qu'après de longues années de sollicitations réitérées que les marchands obtinrent des avancées sur des dossiers comme l'aménagement du lit du fleuve ou le péage de Włocławek. La Prusse se distingue pourtant en raison de l'attention manifestement plus importante de ses administrations à l'égard des conditions de flottabilité sur la Vistule et ses affluents. Cette situation s'explique en partie par la grande étendue des forêts domaniales dans ces régions, qui fait de l'État prussien un acteur directement intéressé à la bonne marche du flottage. Contrôlant le cours moyen du fleuve, l'État russe, lui, dispose de plusieurs leviers d'actions pour contrôler le commerce de l'Autriche et de la Prusse et, le cas échéant, entraver l'action de leurs marchands. Peu intéressé à engager des travaux d'aménagement très coûteux, il laisse se mettre en place des péages qui cristallisent de nombreuses tensions à partir des années 1850-1860. Une étude plus approfondie de leur fonctionnement, qui prendrait systématiquement en compte le rôle respectif des autorités polonaises – autonomes jusqu'en 1867 –, des agents de l'État russe et des concessionnaires privés, permettrait de mieux appréhender la situation.

Quant aux marchands, ils doivent composer avec une variété d'acteurs et faire preuve d'une grande réactivité pour mener à bien le transport de leur bois. Leur expérience s'articule autour de la gestion de plusieurs ressources précieuses, comme l'eau, les flotteurs et le temps. L'argent permet de surmonter certains obstacles, au moins momentanément, et il apparaît finalement comme la variable essentielle dans l'évolution de la structure entrepreneuriale de ce secteur du commerce, marquée à partir des années 1860 par un fort processus de concentration capitaliste⁹⁸. En effet, seul l'argent permet de mieux supporter les retards ou les difficultés liées au recrutement de main-d'œuvre. Toutefois, contre le manque ou l'excès d'eau, il n'est pas d'un grand secours. Il ne faudrait donc pas imaginer que le flottage se déroule dans un contexte de grande maîtrise de la situation par les acteurs humains. Les marchands les plus efficaces ont certes les moyens de trouver des solutions d'urgence, mais il s'agit là d'une simple faculté d'adaptation dans une configuration où c'est bien la nature qui, en dernier ressort, détient les clefs de la réussite du transport. Parmi les acteurs non-humains, on pense évidemment aux masses d'air et d'eau dont dépendent les précipitations, ainsi qu'au fleuve et à ses « caprices », qui invitent à repenser, à la suite des historiens environnementalistes,

98. Cf. Daheur, *Le Parc à bois de l'Allemagne*.

la « capacité d'action et d'invention, une forme d'agentivité (*agency*) » dont la nature dispose, au même titre que les sujets humains⁹⁹. Le cas de la bactérie *Vibrio cholerae*, responsable du choléra, est ici assez révélateur. Pendant des années, cet acteur microscopique et inconnu des humains a perturbé les flux de main-d'œuvre et a contraint les marchands et les autorités en quête de solutions à procéder par tâtonnements pour une efficacité somme toute relative. Finalement, tous ces éléments invitent à considérer le flottage du bois comme un phénomène à la fois social et naturel, où une pluralité d'acteurs, humains et non-humains, ont chacun leur part.

jawad.daheur@ehess.fr

CERCEC, CNRS-EHESS

99. Grégory Quenet, « Construire l'histoire environnementale. (Se) raconter d'autres histoires », in François Gemenne, dir., *L'Enjeu mondial : L'environnement*, P. : Presses de SciencesPo, 2015, p. 45-54.