

LA POLITIQUE PONTIQUE DE LA MAISON D'AUTRICHE, DE L'UTOPIE À LA STRATÉGIE (XVI^e–XVIII^e SIÈCLES)

ILEANA CĂZAN*

The paper discusses the evolution of the Habsburg Empire's political and strategic interest in the Pontic basin from the sixteenth to the late eighteenth century. Upon acceding to the throne of Western Hungary in 1526, Ferdinand of Austria adopted the strategy of the Hungarian Kingdom, inaugurated in the fourteenth century by Louis of Anjou and aiming to ensure a free and secure corridor for trade at the Danube Mouths and in the Black Sea. Yet the liberation of Constantinople and the Balkans, and the Turks' eviction from Europe remained unattainable objectives.

In the eighteenth century the balance of power on the Danube line changed in favor of the Habsburgs, and after 1718 their interest in a new route to the Levant was on the rise. One may speak of a coherent strategy after 1768, developed by Empress Maria Theresa and pursued by her son, Emperor Joseph II, according to which navigation on the Lower Danube and in the Black Sea would have given new access to the Ottoman Empire. The Pontic policy of the Habsburgs became a priority at the Viennese court. The landmarks were the first expedition on the Black Sea of merchant Hans Kleeman (1768); the right of free navigation on the Danube and the Black Sea for the Austrian ships (1775); the signature of the Austrian-Turkish commercial treaty (the *sened* of February 1784); and the establishment by the state of the first trading company for the Danubian and Pontic commerce.

Keywords: Habsburg Empire; Black Sea politics; Lower Danube; sixteenth-eighteenth centuries; expansion; utopia; strategy; trade; navigation; South-East European hegemony

La présence de Ferdinand d'Autriche sur le trône de Hongrie à partir de 1527 a marqué aussi l'adoption par les Habsbourg de la politique du royaume de Saint Étienne visant le commerce au Bas Danube et en mer Noire, dans des conditions où, à partir de 1484, l'Empire ottoman avait pratiquement fermé les Détroits et contrôlait sans réserve le bassin pontique. Le danger politique n'était pas à ignorer non plus. Si entre 1526 et 1541 le sultan Süleyman I^{er} s'était contenté de garder un rôle d'arbitre dans la dispute au sujet de la Hongrie entre Ferdinand d'Autriche et Jean Zápolya, après la mort de ce dernier, l'Empire ottoman prit le contrôle effectif de la Hongrie orientale, transformée en province ottomane et dirigée par une hiérarchie et une administration formées de l'élite musulmane. Dans ce nouveau contexte politique, où la frontière entre les Empires allemand et ottoman se situait sur le cours moyen du Danube, à Komarom, Ferdinand d'Autriche rêvait à une hégémonie de l'Europe centrale et du Sud-Est. Il convient de dire qu'il y rêvait, car

* Institut d'histoire « Nicolae Iorga », Bucarest, Roumanie ; ilcaz2002@yahoo.com.

rien de ce que le duc entreprit en matière de politique extérieure envers la Sublime Porte n'indiqua la volonté d'une riposte ferme à l'expansion ottomane et d'autant moins d'une offensive dans la direction des Bouches du Danube et de la mer Noire.

Nous pouvons toutefois parler d'une politique pontique de la maison d'Autriche, d'un plan maximal de conquête du bassin pontique, dont le roi de la Hongrie occidentale n'arrêta d'être obsédé. Les coordonnées de cette politique ont eu quelques repères réels, pragmatiques, mais aussi une immense composante utopique. Les repères réels étaient l'importance stratégique du Bas Danube, une frontière naturelle convoitée par les Habsbourg, en tant que prétendus continuateurs de l'Empire romain, et le grand appui que les pays roumains, une fois entrés sous l'influence de la maison d'Autriche, auraient pu apporter dans l'éventualité d'une campagne contre l'Empire ottoman.

Mais les directions d'attaque et les priorités politiques ont été différentes pour les deux défenseurs de la puissance de la maison d'Autriche, l'empereur Charles V et son frère, l'archiduc Ferdinand, roi de Hongrie, mais aussi lieutenant impérial. Pendant cette confrontation menée au sein même de la dynastie, les premiers plans d'une politique pontique des Habsbourg allaient naître. Ce qui en 1526 semblait une utopie devint au fur et à mesure une politique cohérente, même si 150 années durent s'écouler avant qu'elle ne soit mise en pratique.

Dans la lutte pour la couronne de Saint Étienne, Ferdinand d'Autriche devint conscient dès le début de l'importance de l'appui des pays roumains. Si la Transylvanie était directement impliquée dans ce conflit, les villes saxonnes étant partisans de la maison d'Autriche, la Moldavie et la Valachie pouvaient toujours se transformer en amis ou ennemis. Même leur neutralité était à préférer, face à la possibilité de les voir rejoindre le camp ottoman. C'est pourquoi Ferdinand d'Autriche s'appliqua à attirer les princes roumains dans le jeu d'intérêts politiques de la maison d'Autriche, avec le but final de pouvoir contrôler l'espace extracarpatique du cours du Danube et, pourquoi pas, celui du littoral pontique, d'où l'on aurait pu lancer une campagne maritime dans la direction des Détroits et de Constantinople¹. De nombreux plans se formèrent en ce sens et l'on peut esquisser le programme d'une politique pontique cohérente poursuivie par la cour de Vienne, en désaccord – il est vrai – avec les directions prioritaires de la politique impériale menée par Charles V à partir de Madrid. Pour ce dernier le péril ottoman était imminent dans la Méditerranée, et non pas au Bas Danube, et l'hostilité de la France devenait de plus en plus manifeste, dans la perspective d'une alliance avec le sultan. À son tour, Ferdinand était conscient de l'importance stratégique du Bas Danube, servant comme frontière naturelle pour ses possessions. En recueillant le « patrimoine hongrois », Ferdinand comptait reprendre le plan d'expansion

¹ Ileana Căzan et Eugen Denize, *Marile puteri și spațiul românesc în secolele XV–XVI* (Bucarest : Editura Universității din București, 2002), 230–269.

hongroise formulé au XIV^e siècle par Louis d'Anjou et visant à constituer dans le territoire extra-carpatique, dans la région des Bouches du Danube et de la mer Noire, un *corridor* de sécurité pour le trafic commercial et pour la défense des frontières, dans les conditions où l'accès vers l'Adriatique était systématiquement bloqué par Venise.

Aux repères réels, faisant de la conquête du bassin pontique un *desideratum* digne d'être poursuivi, les Habsbourg ajoutèrent des plans de conquête de la nouvelle capitale ottomane, Istanbul, que l'on peut considérer avec indulgence utopiques par leur conception même, des plans s'appuyant dans la plupart des cas sur une révolte générale des Chrétiens des Balkans, sous une possible commande des princes roumains, et surtout sur l'attaque surprise. Cette dernière composante était impossible à réaliser, tenant compte du grand nombre de troupes que l'on aurait dû déplacer par voie terrestre ou maritime, afin de pouvoir assiéger la capitale de l'Empire ottoman.

Nous retrouvons au XVII^e siècle des tentatives tout aussi utopiques de conquête d'Istanbul, mais les exemples ne sont pas si nombreux. En 1615 un membre de la grande aristocratie française, Charles Gonzague, duc de Nevers, petit-fils d'une descendante des Paléologue, se considérait en droit d'aspirer à l'héritage byzantin et présentait au pape un projet de croisade pour la libération des Balkans. Celui qui élaborait le plan d'une croisade fut le moine capucin Père Joseph². Cette éminence grise prit contact avec le duc de Nevers et pendant neuf ans il poursuivit avec ardeur la mise au point d'un plan de lutte anti-ottomane fondé sur une insurrection générale dans l'Empire ottoman, par lequel on aurait libéré la Terre Sainte et tous les Chrétiens assujettis par les Ottomans. Le seul résultat concret de ces démarches fut la création à Olomouc, le 16 novembre 1618, d'un nouvel ordre religieux militaire – *Militia Christiana* –, dont le prince valaque Radu Șerban, en exil à Vienne, en devint membre.

En 1618–1648, la guerre de Trente Ans obligea les Habsbourg espagnols et autrichiens de concentrer toutes leurs forces afin de conserver un organisme politique de plus en plus contesté à l'intérieur et à l'extérieur. C'est pourquoi l'idée de la lutte anti-ottomane et, par conséquent, celle du contrôle des Bouches du Danube et du bassin pontique furent laissées en attente, sans qu'elles soient oubliées toutefois.

Le moment de reprise en toute force de la politique pontique, comprise en tant qu'aire élargie du Bas Danube et des Bouches du Danube et continuation naturelle du bassin pontique et des Détroits, fut celui de l'offensive énergique et rapide lancée par les Autrichiens sous la conduite de deux généraux d'exception, Charles de Lorraine et Eugène de Savoie, à partir de 1686 et jusqu'en 1718. La

² Walter Leitsch, « Père Joseph und die Pläne einer Türkenlige in den Jahren 1616 bis 1625 », dans *CIEPO Colloque* (Vienne, 1985), 162.

Paix de Passarowitz (1718) consacrait, à part d'autres cessions territoriales par les Ottomans au bénéfice des Autrichiens, l'occupation de l'Olténie et son incorporation dans l'Empire des Habsbourg (sous le nom de *kleine Walachei*). L'Autriche étendait ainsi son contrôle sur le Danube, à partir de son cours moyen jusqu'à l'embouchure de l'Olt, ce qui dans le temps eut des répercussions dans le sens du développement d'une flottille du Bas Danube, bien adaptée aux particularités de ce dernier tronçon navigable du fleuve et construite d'après le modèle des caïques ottomans.

Le 27 juillet 1719 on signait à Passarowitz la *Convention de commerce et de navigation* réglementant pour la *première fois* le libre accès des marchands autrichiens sur le Danube et celui des marchands ottomans dans les territoires de l'Empire des Habsbourg. L'article 2 du traité stipulait³ la liberté du commerce sur le Danube jusqu'à Vidin et à Ruse, où les marchands autrichiens pouvaient transborder leurs marchandises dans des chariots et continuer leur voyage sur terre. Les frais de transportation étaient ceux « habituels » et l'on garantissait la protection de l'État ottoman pour les marchandises des marchands autrichiens. Les navires autrichiens pouvaient pénétrer dans le territoire de la Valachie, mais cela ne faisait pas l'objet des clauses du traité respectif. Le même article 2 interdisait l'accès des navires commerciaux autrichiens en mer Noire, mais les marchandises pouvaient être embarquées par leurs propriétaires à Brăila, à Isaccea ou à Chilia sur des saïques turques ou sur d'autres vaisseaux pouvant naviguer en mer Noire. Ce traité réglementa, de manière générale, pour presque un siècle, les rapports commerciaux et de navigation entre les deux empires. Certaines stipulations concernant la navigation sur le Danube ne s'appliquèrent qu'à la fin du XVIII^e siècle, complétées par d'autres clauses et ouvrant l'accès des navires commerciaux autrichiens jusqu'aux Bouches du Danube et, par la suite, en mer Noire (le traité de 1775 et la convention commerciale de 1784).

Mais l'occupation de l'Olténie ne coïncida point avec la formulation d'une stratégie cohérente de pénétration économique et militaire vers le Levant, par le Bas Danube et le bassin pontique. La fortification des ports danubiens et des points d'intérêt stratégique qui liaient Craiova à Bucarest s'avéra trop coûteuse et les ressources de la province difficiles à exploiter, vu l'opposition que l'on faisait à l'implémentation d'un système fiscal centralisé, et cela avec une obstination que les Habsbourg n'avaient jamais rencontrée auparavant dans les territoires conquis⁴.

³ *Handlungseinverständnis zwischen dem kaiserl. königl. Hofe, und der ottomannischen Pforte zum Vortheile der österreichischen Handlung unter dem Namen Sined, oder Einverständnis geschlossen den 24. Hornung 1784* (Vienne : Bei Sebast. Hartl, 1785), 45–72 ; *Raccolta dei trattati e delle principali convenzione concernanti il comercio e la navigazione dei sudditi austriaci negli stati della Porta Ottomana* (Vienne : Dall'Imp. Reg. Stamperia di Corte e di Stato, 1844).

⁴ Ileana Căzan, *Interese austriece la Dunărea de Jos. Strategie, navigație, comerț* (Bucarest : Oscar Print, 2006), 99–100.

Nous pouvons parler d'une telle stratégie après 1768, l'année de la première expédition commerciale en mer Noire, jusqu'en Crimée, de l'agent commercial de la maison Starhemberg, Hans Kleeman. Le rapport enthousiaste envoyé par ce dernier à l'impératrice Marie-Thérèse⁵ portait à l'attention de la cour impériale une nouvelle artère commerciale pas assez exploitée jusqu'alors, car elle était moins fréquentée par les grandes puissances européennes qui avaient préféré l'accès par les Détroits, à partir de la Méditerranée. La concurrence ici aurait été minimale, d'autant plus que deux tiers du cours navigable du Danube étaient contrôlés par les Autrichiens. Entre 1765 et 1777 Marie-Thérèse s'occupa personnellement de la réorganisation de la navigation et du commerce fluvial, faisant venir à Vienne le constructeur Heppe, de Mayence. Ce dernier conçut et réalisa les premiers navires plus résistants, d'après le modèle des embarcations ottomanes qui naviguaient sur le Danube. En 1768 le capitaine de marine von Bartling construisit des embarcations du type saïque et Kleeman acheta une telle embarcation à Belgrade, pour pouvoir se rendre aux Bouches du Danube ; il savait en effet que le navire qui l'avait emmené jusqu'à Vienne, avec une grande calaison, lourd et de proportions inadéquates⁶, très difficile à maîtriser dans des eaux bouillonnantes, comme celles du défilé des « Cazane », ne pouvait servir à ce but.

Tout naturellement, l'idée de faire des exportations autrichiennes sur le Danube parut en même temps que les préoccupations de rendre la navigation plus aisée. En janvier 1775 le chancelier Kaunitz demandait à l'ambassadeur von Thugut d'intervenir auprès du sultan afin d'obtenir un accord de libre navigation aux Bouches du Danube et en mer Noire pour les sujets autrichiens. En avril Kaunitz revenait avec l'information que le gouvernement de Vienne s'occupait de régulariser les relations commerciales avec la Russie et l'Empire ottoman, par la mer Noire⁷. Une commission fut créée afin d'analyser ces possibilités, pourtant pas avant avoir reçu le rapport d'une mission d'exploration que l'on aurait envoyée sur

⁵ Le mémoire fut terminé en 1776 et s'intitula *Entwürfe über die Handlung in die Levante*. Ce mémoire fut précédé par la publication du journal de voyage d'Ernst Nikolaus Kleeman, en 1773, qui racontait en détail le voyage sur le Danube, de Belgrade à Chilia, d'où l'expédition commerciale était entrée en mer Noire, pour arriver enfin en Crimée, où l'on avait réussi à vendre à bon profit des produits manufacturés : produits en fer, draps, étoffes, ainsi qu'objets de luxe. Des fragments de ce journal ont été publiés dans *Călători străini despre țările române*, éd. Maria Holban, M. M. Alexandrescu-Dersca Bulgaru et Paul Cernovodeanu, vol. 9 (Bucarest : Editura Academiei Române, 1997), 621–642.

⁶ C'étaient des embarcations longues, allant jusqu'à 46 mètres, et relativement étroites (7 mètres tout au plus), avec une capacité de chargement de 50–60 t, ce qui les rendaient très peu stables sur le cours inférieur du Danube, ayant été conçues pour le secteur de navigation Ulm-Vienne, là où le courant n'était pas très fort et la profondeur relativement stable – Fr. von Kausler, *Versuch einer militärischen Recognosirung des gesammten Gebietes der Donau* (Fribourg : Herder, 1835), 14.

⁷ Eudoxiu de Hurmuzaki, éd., *Documente privitoare la istoria românilor*, vol. 7 (Bucarest : Stabilimentul Grafic I. V. Socecu, 1876), 118–121, 135.

le Danube, jusqu'à Chilia Nouă, d'où elle aurait navigué en mer Noire, jusqu'en Crimée et ensuite à Istanbul. Cette mission devait recueillir le plus d'informations possible sur la possibilité de créer une route commerciale régulière. Pourtant, bien que l'on recommanda chaleureusement à Thugut de faire toutes les diligences auprès des autorités d'Istanbul, l'expédition finit par ne plus s'organiser⁸.

La *convention* signée en 1775 par l'Autriche et l'Empire ottoman stipulait la liberté de la navigation en mer Noire et elle eut comme résultat les expéditions entreprises par le capitaine du corps de pontonniers⁹ Georg Lauterer en 1779 et 1782, ainsi que par ses prédécesseurs (von Magdeburg) et ses successeurs (Mihanovics et Redange).

La première expédition de Lauterer fut liée à une première tentative d'instituer une compagnie commerciale autrichienne au Bas Danube. Mais l'initiative d'organiser un commerce régulier avec le Levant ne fut pas mise en pratique par les autorités autrichiennes, malgré leur intérêt dans ce sens.

La compagnie allemande Willeshoffen & Comp., qui avait commencé à faire des affaires profitables avec les ports du Levant, devint intéressée par une expédition sur le Danube, surtout après avoir ouvert une succursale à Vienne. Le 5 décembre 1781, le patron de cette compagnie, Willeshoffen, envoya à l'empereur un mémoire dans lequel il s'engageait à organiser à ses frais une expédition commerciale qui allait descendre sur le Danube, entrer en mer Noire, s'arrêter pour quelque temps à Kherson et repartir pour Istanbul, le point terminus du voyage. Le but de l'expédition était celui de tester le marché dans les Principautés danubiennes, en Crimée et à Istanbul, et de noter les difficultés d'une telle route commerciale, afin de la rendre permanente¹⁰.

Tenant compte de la grande valeur des 56 t de produits manufacturés et des difficultés de la navigation jusqu'aux bouches du fleuve, Willeshoffen demanda que le navire soit commandé par le capitaine Georg Lauterer, auquel on aurait joint un corps de garde formé de pontonniers. La proposition aurait pu être inspirée par les officiels de Vienne, qui dès 1779 avaient manifesté l'intention d'envoyer Lauterer dans une nouvelle expédition sur le Danube. Les instructions reçues par Lauterer de l'empereur le 23 mars 1782 montrent que ce premier avait d'autres attributions à part celle de veiller sur la marchandise embarquée. Joseph II lui demandait de noter en détail le nom des villes, les divers types de forteresses et le nombre, l'emplacement et les caractéristiques des chantiers navals qu'il aurait rencontrés.

⁸ Ibid., 155.

⁹ En allemand ils s'appelaient *Tscheikisten*. Ils étaient des soldats enrôlés dans la flottille militaire du Danube comme rameurs mais aussi comme escorte armée. Ils manipulaient les voiles des bateaux légers, tout comme les canons, pour défendre si besoin était la marchandise.

¹⁰ N. Docan, « Explorațiuni austriece pe Dunăre la sfârșitul secolului al XVIII-lea », *Analele Academiei Române. Memoriile Secțiunii istorice*, 2^{nde} série, 36 (1914) : 569.

À Vienne on embarqua 41 ballots de draps fins et d'usage régulier, d'étoffes de coton et de laine, ainsi que de toile à voile ; 82 caisses contenant des objets fins, en porcelaine, de la verrerie de luxe et d'usage commun, des miroirs, ainsi que des objets d'usage courant, des objets en airain, des lames, des boutons, des couteaux, des tabatières, de la tuyauterie et même des fusils. Toujours dans des caisses on emballa des objets de galanterie : des bonnets, des chapeaux, des fichus de soie et de laine, des dentelles, des bas, des gants, des rubans, etc. ; 21 tonneaux avec des outils en acier et en fer (des faux, des bêches, etc.), des lacs, de l'acier et du fer en état brut (sous forme de barres), du plomb.

En Hongrie, un vaisseau avec un chargement de vins indigènes s'y joignit. L'expédition qui devait initialement transporter 56 t de marchandises se transforma ainsi en petit convoi, portant vers les Bouches du Danube 700 t de marchandises¹¹.

Le 11 juin 1782, le navire *Patriot*, sous la commande de Lauterer, quittait Vienne, pour arriver à Belgrade le 30 juin, et repartait vers les Portes de fer le 5 juillet. Le 29 juillet il arrivait à Galați. Ici les marchandises furent transbordées en fonction de leur destination finale : sur un vaisseau turc, avec la destination Istanbul, et sur un vaisseau russe, avec la destination Kherson. Le premier vaisseau fut chargé tout d'abord et il partit vers sa destination, tandis que le second fut chargé quatre jours après, et Lauterer et tous les autres partirent avec leur propre navire et arrivèrent à Sulina le 7 août. C'était pour la première fois qu'un voyageur et explorateur autrichien atteignait ce bras du Danube, et Lauterer était le deuxième Autrichien à voyager jusqu'à l'embouchure du fleuve, le premier étant Kleeman, en 1768.

Le navire russe *Sainte Catherine*, commandé par un Français, Noel Masse, ne put prendre qu'une partie du chargement et Willeshoffen partit le premier pour Kherson. Lauterer resta à Sulina avec le reste de la marchandise, surtout des vins hongrois. *Sainte Catherine* retourna pour transporter Lauterer aussi, avec la marchandise qui restait, et leva l'ancre le 25 septembre 1782. Avant de partir, Lauterer avait pris soin de vendre les deux navires avec lesquels il avait voyagé sur le Danube¹².

Vers la fin du mois Lauterer arriva à Kherson, où il resta un mois. Pendant ce temps, Willeshoffen mettait en vente ses marchandises, que l'on acheta avec enthousiasme et qui apportèrent au courageux entrepreneur un bénéfice immense. En conformité avec les instructions secrètes reçues au départ, Lauterer ne perdit pas le temps à aider Willeshoffen obtenir ce profit inespéré, mais procéda à un relèvement topographique de l'embouchure du Dniepr et nota les plans des forteresses de Kherson et de Golubov.

¹¹ Hans Halm, « Ein Kapitel habsburgischen Osthandels. Die erste Reise des Willeshoveschen Compagnie (1782) », *Jahrbücher für Geschichte Osteuropas* 1 (1953) : 240 sqq.

¹² Docan, « Explorațiuni », 570.

Bien que démarrant avec beaucoup de succès et bénéficiant même de crédit illimité à Vienne, il s'avéra bientôt que, par désir d'obtenir le plus de gains possible, Willeshoffen avait négligé de payer ses dettes qui, en s'accumulant, lui amenèrent une banqueroute retentissante pendant l'hiver de l'année 1784. Le 13 avril 1784 l'empereur en personne, indigné par le fait que Willeshoffen avait profité de sa confiance pour attirer dans ce qui semblait être une affaire profitable un grand nombre de marchands et d'industriels d'Autriche, refusa de manière catégorique les demandes désespérées de secours et formula sans pitié une sentence qui marqua la dissolution de la compagnie et, pratiquement, la mort sociale de l'avidé Willeshoffen, au sujet duquel Joseph II précisait qu'il avait causé la banqueroute de sa compagnie par sa façon malhonnête de conduire ses affaires et, par conséquent, son sort devait être laissé dans les mains de ses crédeurs furieux¹³.

Malheureusement, la banqueroute de Willeshoffen a marqué aussi l'échec de l'organisation d'un commerce régulier aux Bouches du Danube. Tout entrepreneur autrichien était arrivé à connaître l'escroquerie de Willeshoffen et même à la confondre avec l'essence du commerce dans la zone. En plus, certains attisèrent le feu ; parmi eux se trouvait Ignace Raicevich, qui, dans le rapport envoyé à la cour de Vienne pour la période où il avait été envoyé aux Principautés pour défendre les intérêts commerciaux de l'Empire des Habsbourg, donnait des informations sur le système de gouvernement despotique de l'Empire ottoman, adopté dans les Principautés danubiennes aussi, système qui tôt ou tard finirait – selon Raicevich – par causer des préjudices à toute compagnie commerciale étrangère.

Mais les informations de Raicevich ne déterminèrent point la cour de Vienne d'abandonner les plans d'un commerce danubien et, par conséquent, l'empereur le nomma, bien sûr avec l'accord de la Porte, premier consul autrichien à Bucarest, en 1783. Par la suite, un consulat autrichien allait s'ouvrir à Iași, ce qui démontrait que l'intérêt pour le Bas Danube et le bassin pontique était devenu une priorité pour la cour de Vienne.

Le progrès des relations commerciales entre l'Empire des Habsbourg et l'Empire ottoman fut favorisé et, finalement, déterminé par la restructuration des rapports politiques au Levant. Les plans de la Russie, exprimés clairement par la politique agressive de Catherine II, menaçaient de plus en plus le concept diplomatique européen qui avait déjà pris contour, notamment l'*équilibre d'Orient*. Rompre cet équilibre en faveur de Catherine II c'était péricliter non seulement la situation de l'Empire ottoman, mais aussi les intérêts de la Prusse, l'Autriche, la France et l'Angleterre en Europe de l'Est et du Sud-Est, c'est-à-dire en Pologne, aux pays roumains, dans les Balkans et en mer Noire.

¹³ Adolf Beer, *Die österreichische Handelspolitik unter Maria Theresia und Joseph II* (Vienne : C. Gerold, 1898), 88.

L'avancement victorieux des armées russes en 1768–1774 contrariait surtout la cour de Vienne, qui, bien que se gardant d'intervenir dans ce conflit, n'aurait pas voulu que la Russie puisse bénéficier d'une nouvelle modification des frontières de l'Empire ottoman ou des États vassaux. Par conséquent, Joseph II disloqua des troupes à la frontière orientale de la Transylvanie et essaya d'obtenir la neutralité de la Prusse au cas où l'Autriche aurait déclenché un conflit avec l'Empire russe¹⁴. En plus, l'Autriche et l'Empire ottoman signèrent en 1771 un *traité de subventions* stipulant que l'Autriche pouvait récupérer l'Olténie si elle intervenait pour une paix favorable à l'État ottoman¹⁵. En octobre 1771 le chancelier Kaunitz, à la suite d'une entrevue secrète avec le prince Golitsyn, obtint l'assurance que la Russie n'allait plus soutenir l'indépendance des Principautés danubiennes¹⁶.

Joseph II élaborait aussi le projet d'un *paiement compensatoire* pour l'Autriche, au cas où le traité de paix ne lui aurait pas apporté les gains territoriaux escomptés en mer Noire. Dans un mémoire de 1773, l'année du troisième voyage en Transylvanie, que nous avons déjà mentionné, le corégent¹⁷ soulignait que la récupération de l'Olténie n'aurait servi à rien au moment politique respectif. La province était pauvre en ressources, difficile à défendre et ruinée par les nombreuses confrontations militaires des dernières décennies¹⁸. Par conséquent, lui et le chancelier Kaunitz avaient porté leur attention tour à tour vers un avancement vers les Balkans occidentaux, en direction de la Serbie ou de la Bosnie, mais, tour à tour, ils avaient abandonné ces projets, les considérant non profitables dans la conjoncture du moment, pour qu'en 1775 ils décident que le nord de la Moldavie (la Bucovine, telle que l'on appellerait cette nouvelle province après son incorporation) était la compensation territoriale la plus appropriée, car c'était « une barrière efficiente contre l'avancement victorieux des armées russes »¹⁹ et assurait un corridor de « sécurité » entre la Galicie, récemment occupée par les Habsbourg après le partage de la Pologne, et la Transylvanie.

D'autre part, la paix de Kutchuk-Kaïnardji (1774) mit les bases de la suprématie de la Russie dans la région de la mer Noire et, partiellement, dans la région du sud-est du Danube, par les clauses du traité de paix qui prévoyaient la libre navigation des navires commerciaux russes en mer Noire et par les Détroits, sans restriction vis-à-vis de la présence des canons au bord de ces navires, de

¹⁴ Kurt Sukop, « Die Beziehungen Österreichs zur Türkei, 1770–1775 » (thèse de doctorat, Université de Vienne, 1939), 59 sqq.

¹⁵ H. Heppner, *Austria și Principatele Dunărene (1774–1812). O contribuție la politica sud-est europeană a Habsburgilor* (Cluj-Napoca : Presa Universitară Clujeană, 2000), 29.

¹⁶ *Ibid.*, 38 sqq.

¹⁷ Joseph II n'a été couronné empereur qu'après la mort de sa mère, l'impératrice Marie-Thérèse, en 1780.

¹⁸ Heppner, *Austria*, 29.

¹⁹ *Ibid.*, 31.

même que le droit des ambassadeurs de la cour impériale russe d'être les représentants des Orthodoxes dans les Balkans. La phrase était ambiguë, mais les Russes l'assumèrent telle quelle et agirent par conséquent, en s'intitulant les protecteurs des Orthodoxes de l'Empire ottoman.

Mais pour le moment, le gain le plus important pour la Russie semblait être la libre navigation en mer Noire et la ratification de l'indépendance de la Crimée, qui exposait cet État à une future incorporation territoriale. Le traité de paix n'interdisait pas le droit de la Russie d'avoir de chantiers navals en mer Noire et en 1778 on commença la construction d'une nouvelle ville, Kherson, conçue en tant que base navale et centre commercial russe en Crimée.

La présence de la Russie en mer Noire donna à l'Autriche un bon prétexte de demander des libertés commerciales semblables, surtout que par la paix de Belgrade l'Autriche avait obtenu *la clause de la nation la plus favorisée* et que maintenant elle se voyait marginalisée. La situation diplomatique difficile dans laquelle se trouvait l'Empire ottoman obligea le sultan Abdül Hamid I^{er} de signer des conventions de libre navigation en mer Noire avec d'autres puissances européennes aussi, et c'est pourquoi les historiens turcs considèrent la paix de Kutchuk-Kaïnardji un des documents fatidiques de l'histoire ottomane.

En 1782 les relations politiques entre Joseph II et Catherine II prirent une nouvelle tournure, à partir du moment où l'impératrice l'attira dans le projet grandiose visant à chasser les Turcs d'Europe, ainsi que dans le partage des territoires qui auraient résulté de la défaite définitive de l'Empire ottoman. Sur l'initiative du prince Potemkine, devenu le principal conseiller impérial et commandant de l'armée, on conçut le soi-disant *projet grec*, qui visait le partage des Balkans de manière à garder l'équilibre des forces en Europe du Sud-Est par le rétablissement de l'Empire byzantin. Catherine II comptait donner les territoires grecs, y compris *Constantinople libéré*, à son petit-fils, né en 1779 et baptisé très à propos Constantin. Comme un pendant du *projet grec* Catherine comptait aussi refaire *le royaume de Dacie*, un État tampon indépendant que l'on aurait placé dans les mains de son favori, le prince Potemkine²⁰. Pour obtenir l'accord de l'Autriche au sujet de la nouvelle configuration de l'Europe du Sud-Est, celle-ci aurait reçu les territoires à l'ouest de la Péninsule Balkanique, Belgrade, la Serbie et la Bosnie, mais aussi l'Olténie, donc on préconisait un retour aux frontières autrichiennes de 1718²¹. Heureusement pour l'Empire ottoman, l'intervention commune ne put se conclure à cause de l'impossibilité, devenue évidente dès le début des négociations, des deux souverains de s'entendre sur le partage territorial proposé par la Russie.

²⁰ Les plans de la Russie ont été rendus en détail par Heinrich von Sybel, *Histoire de l'Europe pendant la Révolution française*, vol. 3 (Paris : G. Baillièrre et C^{ie}, 1885), 29–58.

²¹ Hans Uebersberger, *Russlands Orientpolitik in den letzten zwei Jahrhunderten*, vol. 1 (Stuttgart : Deutsche Verl.-Anst., 1912), 363–364.

Joseph II n'agrée pas les propositions, mais il ne les rejeta non plus, considérant que seule l'évolution des hostilités pourrait décider des territoires que l'on aurait partagés. Il laissait toutefois entendre que l'Autriche était intéressée par les territoires énumérés par Catherine, et en plus par Nicopolis, Khotine, la Herzégovine, l'Istrie vénitienne et la Dalmatie²².

Au sujet des plans réels de Joseph II concernant le partage de l'Empire ottoman, l'historien Harald Heppner considère que le souverain n'a jamais eu l'intention de liquider l'État ottoman, mais qu'il n'a pas mis en question les projets de Catherine parce qu'il était toujours intéressé de récupérer l'Olténie et Belgrade, en tant que zones de protection pour le commerce autrichien vers le Levant, commerce que l'empereur Joseph II a personnellement encouragé de manière très vive.

Par l'incorporation de la Crimée (reconnue officiellement en 1784) et le traité d'alliance signé avec la Géorgie en 1783, par lequel cet État était transformé en protectorat russe, l'Empire russe menaçait d'occuper toute la région caucasienne. Le prince Potemkine, nommé gouverneur général des régions de la mer Noire, commença à exercer, au nom de Catherine II, une autorité absolue dans les territoires situés entre le Boug et la mer Caspienne, et forma le projet d'occuper aussi les pays voisins, notamment l'Arménie et l'Azerbaïdjan, projet qui fut mené à bout par ses successeurs.

Face à l'appétit de la Russie pour la reconfiguration de l'équilibre des forces en mer Noire, l'Autriche poursuivit ses bonnes relations commerciales avec l'Empire ottoman, matérialisées en 1784 par un premier accord commercial bilatéral, qui spécifiait en détail les produits en demande sur le marché turc²³. La variante allemande de la convention a un titre équivoque, qui parle tantôt d'un traité commercial, tantôt d'un *sened* (*sined*). Vu que le *sened est une déclaration unilatérale*, la convention de 1784 stipulait, comme nous pouvons le constater dans son texte, quelles étaient les marchandises que les marchands autrichiens pouvaient apporter dans l'Empire ottoman. En consultant la liste de 21 types de produits pouvant être importés, nous constatons le grand besoin de produits manufacturés, y compris les produits de luxe, sur le marché ottoman. La liste mentionnait : les produits miniers, chimiques et manufacturés, en métal ; les objets en fonte, émaillés, d'usage domestique et pour les utilisations les plus variées, pour la cuisine et l'hygiène personnelle (casseroles, carafes, bassins), ainsi que pour le chauffage (poêles). Suivaient les objets en porcelaine en provenance de la manufacture de Vienne, les miroirs de toutes dimensions, la passementerie en fil d'or et d'argent, ou de bronze soufflé avec de l'or ou de l'argent, les boutons en

²² Alfred Ritter von Arneth, *Joseph II. und Katharina von Russland : ihr Briefwechsel* (Vienne : W. Braumüller, 1869), 169–175.

²³ *Handlungseinverständnis*, cité à la note 3.

métal de toutes formes, la verrerie d'usage régulier, les vitres, les verres de toutes les dimensions et de toutes les formes, mais aussi les cristaux de Bohême – des verres, des carafes, des objets décoratifs, y compris des chandeliers et des lampes en cristal de différentes dimensions ; les objets en bronze (chandelières, lampes, écrous, anneaux pour les rideaux, théières, balances et poids, cloches et clochettes), les aiguilles à coudre de différentes dimensions et utilisations, les caisses et les boîtes en bois de toutes les formes et de tous les modèles, et les jouets en bois pour garçons et filles.

On énumérait un total de 150 objets, parmi lesquels des objets textiles de luxe, des rubans, des étoffes de laine et des tissus fins, des pierres fines, des bonnets, des bas et des gants.

La tentative de Willehoffen, heureusement, n'avait pas été singulière, et celui qui demanda cette fois-ci la permission d'entreprendre une expédition commerciale ne fut pas un marchand, mais un officier. Il s'agit de Johannes Haribert, baron von Tauferer. Ses premiers projets d'enrichissement visaient le commerce du bois apporté de Moldavie, sur le Danube, à partir de la Save. Pour réaliser ce plan, il demanda l'aide de l'empereur dans un mémoire présenté en 1782. Joseph II se montra prêt à lui accorder cette aide. En plus, il le libéra de tout service militaire, pour qu'il puisse s'occuper des détails de cette expédition commerciale²⁴.

En 1783 von Tauferer avait sur la Kupa (affluent de la Save) une frégate déjà construite et prête à partir en voyage vers la fin du mois d'avril. Dans son mémoire, Tauferer soulignait la sincérité de son zèle, au service de l'empereur, beaucoup plus grand et plus digne à être pris en considération que celui de toute autre maison de commerce. Après un nombre de requêtes désintéressées, il formulait la demande que le navire soit équipé avec 28 canons de guerre. Des prétentions matérielles suivaient : le payement en avance de toutes les personnes mentionnées et un crédit de 10 000 guildens.

Le mémoire fut envoyé pour analyse au chef du Grand État-Major, Hadik, et la résolution de l'empereur fut brève et très précise, ce qui indique l'opérativité avec laquelle Joseph II comptait résoudre les problèmes tenant de la navigation sur le Danube. Le voyage devait se faire absolument, car Tauferer avait reçu un congé prolongé exactement dans ce but. Il n'y avait aucun besoin d'une carte nouvelle, et parmi les spécialistes sollicités il pouvait emmener Maurich et Maire, mais on n'approuvait pas de canons sur le navire. Les canons auraient pu créer des suspicions et des malentendus dans les eaux territoriales turques, les Turcs pouvant prendre l'embarcation pour un navire de guerre. On n'approuvait pas le crédit non plus.

²⁴ Hans Halm, « Donauhandel und Donauschiffahrt von den österreichischen Erblanden, nach Neurußland (1783) », *Jahrbücher für Geschichte Osteuropas* 2 (1954) : 34 sqq.

L'expédition se mit en marche presque en même temps que la nouvelle mission de Lauterer. La frégate de Tauferer, *Die wahre Eintracht*, était un navire de grandes proportions, solide, fait en bois de chêne et, aux instances de Tauferer, doté de 28 canons. L'équipage assez nombreux comptait 36 membres, sous la commande du capitaine Gabriello Caffiero.

L'appréhension de l'empereur s'avéra bien fondée car, au moment où il se trouva en face d'un navire de guerre, le commandant turc de la forteresse de Belgrade perdit son sang-froid et arrêta l'expédition, malgré les passeports et les firmans de libre passage présentés par Tauferer. Ce n'est qu'après un échange de messages avec les autorités d'Istanbul que le navire put entrer dans les eaux turques, mais l'incident se répéta à plusieurs reprises. À Orșova on arrêta la frégate et on y attendit un nouveau firman qui puisse confirmer le droit d'une embarcation si grande et si bien armée de descendre sur le Danube et prendre la mer²⁵. Pendant que l'on attendait ce firman, les eaux du Danube baissèrent, ce qui rendit l'attente encore plus longue, le navire n'arrivant à sa destination que le 19 novembre 1783. Mais l'entrepreneur von Tauferer arriva à sa destination avec deux navires et non pas un seul, ce qui démontre qu'il avait chargé une quantité de bois plus grande que celle prévue initialement.

À Istanbul, l'officier autrichien devint un prospère homme d'affaires. Il resta dans la capitale de l'Empire ottoman pendant trois années, en y faisant surtout du commerce avec du bois. Mais le succès de von Tauferer ne dura pas longtemps. En 1786, même si devenu un personnage important dans le cercle des ambassades à Istanbul, il entra subitement en impossibilité d'effectuer des paiements et en 1787 il dut démissionner de l'armée, à cause d'une banqueroute imminente.

Après la banqueroute de Willeshoffen et l'échec de von Tauferer, qui de toute façon, après un premier voyage, avait abandonné le commerce sur le Danube, on pourrait croire que les marchands autrichiens perdirent tout intérêt pour ce marché.

Joseph II ne se laissa pas impressionné par les deux tentatives échouées, qui avaient été, au fait, des entreprises privées. Ainsi, en 1783 il offrit de grands avantages à la compagnie viennoise des frères Karl et Friedrich Bargum, pour que ceux-ci organisent un commerce régulier aux Bouches du Danube²⁶. Les deux frères en question avaient accumulé une première expérience en contribuant à l'armement du navire de von Tauferer et en lui fournissant une certaine quantité de marchandises.

Cette fois-ci, la tentative d'établir des liaisons commerciales permanentes se fit par l'intermédiaire de la cour impériale qui lança une campagne de publications attirant l'attention sur les marchandises en demande sur les marchés de Crimée et

²⁵ Docan, « Explorațiuni », 583.

²⁶ Beer, *Österreichische Handelspolitik*, 88.

d'Istanbul. Ces notices paraissaient dans les journaux, étaient affichées à la bourse des marchandises et à l'occasion des marchés périodiques, pour faire accroître l'intérêt des marchands pour un marché encore inconnu. En plus, tous les intéressés étaient informés qu'ils obtiendraient de grands avantages, des taxes de douane préférentielles, des réductions d'impôt, etc., et on les invitait à soumettre à la chancellerie impériale des mémoires concernant l'organisation d'expéditions commerciales sur le Danube et en mer Noire, jusqu'en Crimée²⁷.

En janvier 1785 parut la publication *Handlungsverständniss*, qui allait faire beaucoup de publicité aux opportunités commerciales dans l'Empire ottoman. Celle-ci publia un appel chaleureux visant à la création d'une compagnie autrichienne de transport des marchandises sur le Danube, à laquelle l'empereur promettait de donner tout son secours.

Suite à ces appels et à une propagande dirigée directement par la chancellerie impériale, *Donau und Seehandlungsgesellschaft* était fondée à Vienne en 1784, sous la direction d'Ignaz Rutter, qui avait travaillé pour Willehoffen²⁸. Cette compagnie, que nous pourrions appeler nationale, resterait malheureusement sans activité²⁹.

Pendant ce temps, les initiatives privées ne manquèrent point, la plus faste étant celle du comte Festetics et du marchand transylvain Johann Gottfried Bozenhard³⁰, qui fondaient, tel que rapporté par Jenne en 1786, une compagnie à Galați, avec une filiale à Bucarest³¹, compagnie qui semble avoir eu assez de succès l'année où Jenne visitait la capitale valaque.

En 1785 le marchand Christof Skivro de Zemun proposait d'établir un programme régulier d'exportations sur le Danube, vers Istanbul et Kherson, avec trois transports par an, en avril, juin et août. Il demandait en échange l'exclusivité de ces exportations pendant douze années, ainsi que le droit de dresser le pavillon impérial sur ses navires. Il s'engageait aussi à ouvrir une succursale à Galați et éventuellement dans d'autres ports, si besoin était.

L'ambassadeur von Rathkeal agit en faveur de la demande de Skivro à partir d'Istanbul, en le recommandant chaleureusement à l'empereur et en proposant l'ouverture d'un second consulat autrichien à Belgrade, ou *beaucoup mieux, à Galați*. Étant donné que le représentant de Skivro n'était pas sujet autrichien, le projet ne fut pas mis en pratique. On ne donna suite non plus au projet de Demeter Tullio de Pest, formulé pendant la même année.

²⁷ Hans Halm, « Weg bereiter des Grosshandels auf der Donau bis zur Zäsur des Krieges », *Jahrbücher für Geschichte Osteuropas* 2 (1954) : 277.

²⁸ Beer, *Österreichische Handelspolitik*, 190.

²⁹ Heppner, *Austria*, 108.

³⁰ *Ibid.*, 107.

³¹ *Jenne's Reisen nach dem Archipelagus der europäischen Turkey, Moldau, Walachei, Siebenbürgen, und Slavonien*, vol. 2 (Frankfurt/Leipzig, 1790), 203–204.

Si les initiatives privées restaient sans beaucoup de succès, les démarches officielles pour la réglementation des rapports commerciaux enregistrèrent des progrès notables. Des entrepreneurs ne tardèrent point à paraître dans le cadre juridique nouvellement créé. Valentin et Joseph Ignatz Göllner, deux frères de Karlstadt, se montrèrent intéressés par la route danubienne, ouverte au commerce des vins, tout en étant déjà présents à Istanbul avec des produits transportés par la voie maritime, par l'Adriatique et la Méditerranée, vers la mer Noire³².

Le 30 juin 1786 on chargea deux navires de blé provenant du Banat et Valentin Göllner, accompagné par ses deux fils, partit de Zemun vers la mer Noire. Le voyage fut de courte durée car immédiatement après Orșova, un des navires échoua sur des rocs et finit par couler. Comme ce naufrage semblait inexplicable, le temps étant beau et le navire guidé par le pilote turc embarqué exactement à ce but, toute l'opinion publique d'Autriche et le propriétaire lui-même restèrent convaincus qu'il ne s'était pas agi d'un accident, mais plutôt d'un naufrage commandé par les autorités ottomanes, qui signaient une chose et faisaient toute autre chose en réalité. Le deuxième navire suivit sa route et arriva à l'île de Chio, où l'on vendit toute la marchandise à très bon prix.

Göllner essaya d'obtenir de la part des autorités ottomanes un dédommagement, auquel il aurait eu droit s'il s'avérait que le naufrage s'était produit à cause du pilote turc. L'État autrichien lui donna tout son appui, en nommant en 1787 une commission d'enquête, mais les Ottomans prirent si longtemps à se rendre à Shupaneq, le lieu de rencontre de la commission, qu'à la fin de cinq mois d'attente le malheureux entrepreneur fut obligé de liquider ses affaires³³ pour rembourser l'argent qu'il avait emprunté pour armer ses navires. Un autre téméraire du commerce danubien faisait banqueroute, mais sans qu'on lui impute quoi que ce soit.

En 1787, les bonnes relations de Joseph II avec Catherine II allaient amener ce premier à l'inauguration de la nouvelle base navale russe de Sébastopol, en Crimée. Sébastopol se trouvant à une distance d'un jour d'Istanbul et les deux empereurs passant, dans les acclamations enthousiastes du peuple, sous un arc de triomphe sur lequel on pouvait lire « *ici commence le chemin vers Byzance* »³⁴, le sultan crut qu'il assistait aux préparations d'une nouvelle guerre pour la liquidation et le partage de l'Empire ottoman.

À la fin du mois de juillet 1787 le sultan Abdül Hamid envoyait à l'ambassadeur russe à Istanbul un ultimatum, en lui demandant la rétrocession de Crimée. Comme ce dernier ne pouvait répondre que de manière négative, le sultan le fit arrêter, ce qui déclencha une nouvelle guerre.

³² Halm, « Weg », 265.

³³ Ibid.

³⁴ Andrina Stilles, *Rusia, Polonia și Imperiul Otoman 1725–1800* (Bucarest : All, 2001), 192.

Dans cette nouvelle guerre, le premier objectif de la Russie fut d'entamer le *projet grec*, par l'occupation des deux pays roumains et la création d'un État tampon, notamment du *royaume de Dacie*. Joseph II aida Catherine, en conformité avec le traité signé en 1781, à l'occasion d'une première ronde de négociations concernant le *projet grec*, avec l'espoir d'obtenir certains avantages territoriaux dans l'espace même convoité par la Russie. Les hostilités se déroulèrent au début à l'avantage des alliés, qui en 1788 occupèrent les pays roumains et la forteresse d'Otchakov.

En 1790 Joseph II mourrait et son frère Léopold ne désira point poursuivre les hostilités avec l'Empire ottoman, surtout que la Prusse s'était alliée au sultan et à la Pologne contre la Russie et était devenue une menace réelle pour les Habsbourg. La paix séparée fut signée à Svištov (aujourd'hui en Bulgarie), le 4 août 1791. Le résultat de cette paix signée en grande hâte ne fut point défavorable aux Autrichiens, puisque ceux-ci obtenaient Orșova Veche, la modification de la frontière en Croatie et le maintien de tous les traités antérieurs³⁵. Tenant compte du fait que l'Empire ottoman avait eu l'intention d'annuler le droit de navigation libre sur le Danube et en mer Noire, pour les Autrichiens la paix de Svištov ne modifiait point les positions de l'Empire des Habsbourg au Bas Danube, mais par contre elle leur laissait la possibilité d'intervenir à l'avenir. Ces interventions n'eurent pas lieu à cause de la nouvelle situation politique en Europe occidentale. La révolution française et l'époque napoléonienne empêchèrent l'Autriche de prendre contact avec les Principautés danubiennes et la mer Noire pendant quelques décennies. Pour le moment, les plans ambitieux de Joseph II disparaissaient avec lui. Ils n'allaient resurgir que le 22 avril 1834, lorsque le premier navire à vapeur autrichien, *Argo*, arrivait à Galați. C'était l'avant-garde de la compagnie danubienne de navigation *Erste K. K. privilegierte Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft*³⁶.

³⁵ Ibid., 119.

³⁶ L'événement a été salué et présenté en détail dans la presse roumaine du temps ; voir *Albina românească*, n° 44, 24 mai 1834.