

*Antoni Mączak*

LA COMPAGNIE ORIENTALE ANGLAISE (EASTLAND COMPANY)  
ET LE COMMERCE DANS LA BALTIQUE DANS LA SECONDE MOITIÉ  
DU XVI<sup>e</sup> SIÈCLE \*

L'histoire de l'Eastland Company, fondée en 1579, constitue un important chapitre du passé de la Baltique. A côté des Hollandais qui s'aventuraient sur la Baltique à la recherche du blé, du bois et des fibres végétales, les Anglais organisés en une compagnie puissante, intervenaient dans la seconde moitié du XVI<sup>e</sup> siècle en tant que deuxième facteur du commerce maritime de ces régions. Les historiens, surtout britanniques, avaient déjà étudié les formes de l'organisation de la Compagnie Orientale. Ces derniers temps, le sort du commerce anglais dans la Baltique a suscité l'intérêt de R. W. K. Hinton<sup>1</sup> et de B. E. Supple<sup>2</sup> et cela à cause de l'importance de ce commerce pour l'économie de l'Angleterre d'alors, ainsi qu' en tant que prémisses pour le développement des doctrines du mercantilisme.

Par contre, le livre de H. Zins, qui a suscité les observations qui vont suivre, est d'un caractère foncièrement différent. Déjà auparavant, son auteur avait publié certaines contributions sur l'origine de l'Eastland Company. Dans ce livre H. Zins s'est occupé principalement du fonctionnement du commerce anglais dans la Baltique dans un cadre chronologique défini. Ce cadre a été déterminé *a quo* par les sources disponibles (réorganisation du système des douanes après l'année 1547) et *ad quem* par la monographie citée plus haut de R. W. K. Hinton, dédiée à l'Eastland Company au XVII<sup>e</sup> siècle. H. Zins dépasse cependant ces limites chronologiques, en décrivant les antécédants médiévaux de la navigation anglaise sur la Baltique et en s'avançant également de temps en temps, bien que timidement, dans

---

\* Article présente quelques remarques en marge du livre de Henryk Zins *Anglia a Bałtyk w drugiej połowie XVI w. Bałtycki handel kupców angielskich z Polską w epoce elżbietańskiej i Kompania Wschodnia [L'Angleterre et la Baltique au cours de la seconde moitié du XVI<sup>e</sup> siècle. Le commerce dans la Baltique des marchands anglais avec la Pologne à l'époque élisabéthaine et l'Eastland Company]*, Wrocław 1967, 363 pages.

<sup>1</sup> R. W. K. Hinton, *The Eastland Company and the Common Wealth in the Seventeenth Century*, Cambridge 1959.

<sup>2</sup> B. E. Supple, *Commercial Crisis and Change in England 1600-1642*, Cambridge 1959.

le XVII<sup>e</sup> siècle. La valeur principale de l'ouvrage consiste dans l'utilisation de sources peu connues, et principalement des registres des douanes des ports de l'Angleterre orientale et du port d'Elbląg (Elbing). Le seul registre des douanes de la ville de Gdańsk existant à l'époque (1583) a été également utilisé, bien que son apport n'ait pas été considérable.

Les cent vingt premières pages du livre de H. Zins sont consacrées aux origines de la Compagnie et à son organisation, y compris l'origine sociale des membres de la direction et de toute la corporation. Le chapitre VI traite d'une manière générale de la navigation anglaise dans la Baltique et du problème du commerce intermédiaire, après quoi l'auteur passe aux exportations et importations traitées par groupes de marchandises. Il poursuit en donnant le bilan du commerce maritime anglais dans la Baltique et en décrivant l'organisation de ce commerce.

Les cadres chronologiques, ainsi que ceux du sujet, adoptés par H. Zins demandent explication. La date 1600, qui clôt son ouvrage, semble avoir été choisie d'une façon arbitraire. Même si l'auteur est complètement d'accord avec les résultats des recherches entreprises par R. W. K. Hinton et B. E. Supple, il semblerait plus justifié de suivre certains problèmes jusqu'à l'année 1625, en particulier celui de la circulation des marchandises et des échanges. Déjà R. Romano a démontré que le XVI<sup>e</sup> siècle du point de vue économique s'achevait avec la seconde décade du siècle suivant et les indices du commerce de la Baltique corroborent sa thèse<sup>3</sup>. Quant au fond du sujet, l'auteur pouvait se contenter de traiter le rôle joué dans la Baltique par les Anglais ou encore l'importance du commerce dans la Baltique pour l'ensemble de l'économie britannique. Ainsi, Hinton et Supple s'étaient occupés uniquement de cette dernière question, bien que Supple ait étudié l'ensemble du commerce anglais. H. Zins n'a pas suivi leur exemple, mais il n'a pas traité non plus le rôle des Anglais sur les eaux de la Baltique. Finalement, il ne s'est intéressé qu'au commerce britannique limité au parcours entre le port de chargement et le port d'arrivée, sans égards aux faits et gestes des négociants appartenant aux autres pays, sans analyser ni le « pourquoi » ni le « comment » de toutes ces opérations commerciales. Il est question des marchands des autres nations seulement lorsqu'il s'agit des intermédiaires entre l'Angleterre et les pays de la Baltique. Par contre, la question comment la structure et le bilan du commerce anglais compensaient les échanges organisés par les Hollandais et autres commerçants ne fut pas traité dans le livre. Les listes fréquentes de différents articles intervenant dans le commerce de la Baltique ne peuvent remplacer une analyse de la structure de ce commerce. Ces listes sont utiles quand elles apportent des matériaux inédits (en particulier les données provenant des *port books* anglais) ou quand il s'agit de mettre en relief les fluctuations d'une année à l'autre. Par contre, là où ces listes sont basées sur des sources déjà imprimées et ne servent aucunement à une analyse statistique ultérieure, on aurait pu certainement les négliger, ce qui aurait ajouté à la clarté et à la concision de l'étude.

<sup>3</sup> R. Romano, *Tra XVI e XVII secolo. Una crisi economica 1619-1622*, «Rivista Storica Italiana», vol. LXXIV, 1962, n° 3.

La façon dont sont traitées les données numériques et les hésitations de l'auteur devant l'emploi des techniques statistiques les plus simples confèrent à son livre un caractère particulier. Un sujet typiquement économique a été traité dans l'esprit de l'histoire politique traditionnelle. En d'autres termes, c'est de l'histoire économique événementielle, qui fait penser à certains travaux de l'école de G. Schmoller.

Or, le problème est d'importance capitale. L'auteur a eu raison de le choisir comme il aura raison de continuer à l'étudier. Certains aspects de ce problème paraissent devoir être signalés et c'est ce qui nous a amené à écrire les lignes qui suivent.

Une question à part, qui mérite qu'on s'y arrête plus longuement, est celle de la valeur documentaire des comptes du Sund<sup>4</sup>. H. Zins utilise largement les renseignements fournis par cette précieuse publication tout en conservant une attitude critique à son égard. Cette attitude tranche favorablement sur l'euphorie des premiers historiens qui ont utilisé ces tableaux, et se garde de rejoindre l'hypercriticisme des chercheurs des dernières années. Notons, en passant, que H. Zins a enrichi nos connaissances des sources par des éléments neufs sous forme de listes comparatives des données provenant des comptes du Sund avec ceux d'Elbląg.

Les comptes du Sund ont fourni une riche matière pour les listes et les tableaux figurant dans l'ouvrage. L'auteur a cru bon de faire figurer ces données avec un grand luxe de détails, particulièrement en ce qui concerne l'importation et l'exportation des différents articles pour chaque année, alors qu'il aurait suffi d'insérer une moyenne portant sur cinq ou dix années ou une moyenne mobile. Soulignons ici qu'en utilisant au maximum les comptes du Sund, H. Zins a précisé également la valeur des marchandises anglaises auxquelles on n'avait accordé que peu d'attention jusqu'ici. C'est grâce à tous ces matériaux qu'il a pu tenter de dresser un bilan du commerce britannique dans la Baltique (chap. IX). Les comptes du Sund fournissent, au volume II A, des données concernant la valeur des marchandises anglaises transportées sous pavillon anglais (divisées suivant leurs qualités), ainsi que la valeur globale des marchandises d'origine anglaise transportées sur des navires battant pavillon étranger. Ces données ont été publiées pour certaines années seulement. En retranchant la valeur des importations anglaises des pays de la Baltique de l'ensemble des exportations anglaises vers ces-mêmes pays, l'auteur obtient, tout d'abord, un bilan passif; mais au cours des premières années du XVII<sup>e</sup> siècle ce bilan devient actif (voir table 71, p. 283 — les données concernant le bilan commercial ont été consultées par l'auteur jusqu'à l'année 1625). Zins considère donc ces chiffres comme l'expression du bilan du commerce maritime en faisant une réserve importante : en effet, ces chiffres n'illustrent pas et ne prennent pas en considération l'intermédiaire des marchands étrangers, intermédiaire si difficile à définir. C'est ainsi, par exemple, que les denrées achetées par les Anglais dans les ports de la Baltique et transportées par des marchands hollandais échappent à l'estimation de l'auteur. Or, nous savons d'autre part — il suffit

---

<sup>4</sup> *Tabeller over Skibsfart og Varetransport gennem, Øresund 1497-1660*, publié par N. E. Bang et K. Korst, vol. I, IIA et IIB, København 1906-1933. (abrégé. *Tabeller*).

de lire pour cela le chapitre VI — que les marchands et les navires anglais n'étaient pas en mesure d'assurer la totalité des échanges d'Angleterre avec la zone de la Baltique.

Mais là n'est pas le problème. En effet, il nous semble que la balance des échanges présentée par l'auteur ne reflète pas le bilan commercial réel.

T a b l e a u 1. Chiffres d'affaires du commerce anglais avec les pays de la Baltique (les prix sont ceux des ports de chargement)

D'après *Tabeller...*, vol. II A, tableau 1b et 2 *sub annis*

Année	Valeur des marchandises amenées de l'Europe occidentale dans la Baltique			Valeur des marchandises amenées vers l'Europe occidentale		
	par bateaux anglais	par bateaux étrangers	total	par bateaux anglais	par bateaux étrangers	total
1565	100 646	1 917	102 563	48 381	96 928	145 309
1575	187 912	4 451	192 363	122 754	106 285	229 039
1585	408 000*	18 229	426 229*	221 468	68 700*	290 168*
1595	461 211	10 443	471 654	235 869	246 166	482 035
1605	576 454	4 505	580 959	224 030	96 514	320 544
1615	554 674	7 124	561 798	180 198	157 468	337 666
1625	571 516	—	571 516	252 857	10 079	262 936

\* environ

Le tableau 1 présente les données utilisées par H. Zins, mais détermine également les marchandises transportées sur des navires anglais et celles qui ont été chargées par des marchands et armateurs non anglais (surtout des marchands des Pays-Bas). Cette distinction va nous être fort utile, car, pour déterminer le bilan véritable du commerce anglais, il nous faut faire l'estimation d'une série d'éléments supplémentaires tels que, par exemple, le coût du fret, dépendant du pavillon dudit navire. On n'avait pas le droit de totaliser ou de comparer les deux colonnes « total » : ce ne sont point des « valeurs d'importation » et des « valeurs d'exportation » comparables. Les données rapportées sont basées sur les prix déclarés par les capitaines des navires ou par les marchands à la douane dans le détroit de Sund et l'on peut estimer qu'elles sont relativement exactes<sup>5</sup>. Mais ces chiffres concernent — comme l'a démontré de son temps S. Ellehoj pour le milieu du XVI<sup>e</sup> siècle — les prix (et pour la plupart les prix de gros) dans les ports de chargement. Pour les marchandises exportées d'Angleterre ou, d'une façon générale, pour les marchandises transportées par les Anglais, ces chiffres expriment les prix payés par le négociant anglais qui avait acheté sa cargaison à l'ouest du Sund. Par contre, pour les denrées telles que le lin, le blé, le bois, la cire et autres articles provenant des pays de la Baltique, ces prix étaient ceux des ports de la Baltique. C'est là précisément que réside l'importance de ces données, mais également la difficulté lorsque nous avons l'intention de dresser un bilan commercial.

On peut essayer d'évaluer le bilan commercial dans tel ou tel point de la route

<sup>5</sup> Nous le justifions dans l'article *Sundzollregister als eine preisgeschichtliche Quelle, 1558-1647*, «*Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte*», sous presse.

sur la voie des échanges soit dans les ports de la Baltique ou dans les ports anglais, à l'exclusion des détroits de Sund. E. F. Heckscher fait observer qu'en voulant dresser le bilan dans les ports de Sund, on néglige des facteurs d'une importance capitale : la marge du bénéfice et le fret<sup>6</sup>. C'est pour cette raison que l'assertion de l'auteur, suivant laquelle le bilan du commerce anglais dans la Baltique était déficitaire avant la fondation de l'Eastland Company (p. 283 — voir tableau), semble injustifiée et, en tous cas, n'a pas été démontrée. En 1565, la balance passive évaluée d'après cette méthode (d'après le tableau 71) atteint près de 42% de la valeur des exportations, alors qu'en 1575, elle n'arrive pas à 20%. La valeur des exportations concerne en majeure partie les marchandises transportées par des navires battant pavillon anglais, par contre, pour l'importation des denrées des pays de la Baltique vers l'Angleterre, les bateaux étrangers ont transporté 67% en 1565 et 46% en 1575. Pour pouvoir comparer des valeurs respectives afin de dresser le bilan du commerce anglais, il faudrait ajouter à la valeur des marchandises venues des ports baltiques le coût du fret pour près de la moitié du volume des marchandises et prendre en considération la marge des bénéfices réalisés. L'évaluation en est certainement compliquée, mais ce n'est qu'après cette opération que nous pouvons estimer le chiffre d'affaires et le bilan du commerce de l'Eastland Company à sa juste valeur. Afin d'apporter plus de clarté à la question, nous allons nous servir d'exemple des années 1575 et 1585.

Les corrections que nous désirons introduire (tableau 2) modifient d'une façon capitale les calculs de H. Zins, bien qu'une évaluation plus poussée du coût du fret, ainsi que des différences dans les prix entre les ports occidentaux et les ports de la Baltique exigeraient des recherches supplémentaires.

Le tableau 2 donne plutôt une sorte de formulaire pour le bilan qu'une évaluation réelle, bien que les proportions du bénéfice et du fret semblent plausibles. H. Zins cite la correspondance du marchand Lionel Cranfield avec ses agents de Gdańsk, pour l'année 1609. Il apparaît de cette correspondance que grâce aux différences des prix du blé (s'agit-il du blé en général? du froment, du seigle?) entre Gdańsk et les Pays-Bas qui étaient de l'ordre de 100% du prix à Gdańsk, on réalisait des bénéfices « considérables » (p. 39 et suiv.). Or, en comparant les prix à Gdańsk et à Amsterdam, on s'aperçoit que ces différences sont de l'ordre de 35 à 50%. C'est pourquoi, les 40% adoptés au tableau 2 sont une preuve de prudence, mais paraissent infiniment probables. En ce qui concerne le coût du fret, on sait qu'il était moins élevé sur les bateaux hollandais que sur les navires anglais, mais on manque à ce propos de données aussi exactes que celles qui sont conservées aux archives de la ville d'Amsterdam<sup>7</sup>. Quoiqu'il en soit et quelles que soient les grandeurs adoptées, — et à ce propos rappelons que la marge des

<sup>6</sup> E. F. Heckscher, *Öresundtullräkenskaperna och deras behandling*, «Historisk Tidskrift», Stockholm 1944.

<sup>7</sup> M. Bogucka, *Handel niderlandzko-gdański w latach 1597-1651 w świetle amsterdamskich kontraktów frachtowych* [Le commerce entre les Pays-Bas et la ville de Gdańsk entre 1597 et 1651 à la lumière des contrats de fret d'Amsterdam], «Zapiski Historyczne», vol. XXXIII, 1968, n° 3.

Tableau 2. Estimation du bilan du commerce anglais avec les pays de la Baltique pour les années 1575 et 1585 (en milliers de thalers)

Rubriques du bilan	1575	1585
<b>Exportations anglaises</b>		
a) Valeur des marchandises exportées vers la Baltique sous pavillon anglais, les prix étant ceux des ports de chargement	188	408
b) Valeur des marchandises exportées sous pavillon étranger (non anglais)	4	18
c) total de a + b	192	426
d) 40% de bénéfice réalisé sur la différence des prix entre les ports de l'Europe occidentale et les ports de la Baltique pour les marchandises transportées sur des navires anglais	75	163
e) 25% de bénéfice réalisé pour les marchandises transportées sur des navires battant pavillon étranger (non anglais) — d'après b	1	5
f) Fret payé aux étrangers (15% d'après b)	1	3
g) Bénéfice du commerce et de la navigation anglais (d+e-f)	75	165
h) Bénéfice net général réalisé sur les marchandises anglaises exportées vers les pays de la Baltique (c+g)	267	591
<b>Importations anglaises</b>		
i) Valeur des marchandises amenées de la Baltique sur des navires battant pavillon anglais, les prix étant ceux des ports de chargement	123	221
j) Valeur des marchandises amenées sur des navires battant pavillon étranger (non anglais)	106	69
k) Total de i+j	229	290
l) Fret payé pour les marchandises anglaises transportées sur des navires battant pavillon étranger (non anglais) — 15% d'après j	16	10
m) Valeur des marchandises transportées en Angleterre et provenant de la Baltique sur des navires anglais, mais par des marchands étrangers	1	0
n) Total de l+m	17	10
o) Valeur totale des marchandises importées	246	300
p) Balance des échanges (les exportations sont plus élevées que la valeur des importations)	+21	+291

a, b, i, j ont été calculés sur la base des *Tabeller*, vol. II A.

d, e, f, — des calculs plus précis en se basant sur les différences des prix entre Gdańsk et Amsterdam, ainsi que sur les résultats des travaux de M. Bogucka concernant les frets nous amènent à une estimation de la différence moyenne des prix de l'ordre de 45% du prix du port de chargement et d'un fret s'élevant à 20% de ce prix. Si l'on accepte cet autre calcul le dépassement de l'exportation sur l'importation (p) devrait se chiffrer plutôt par +26 mille thalers pour l'année 1575, et +307 mille pour 1585. Il est inutile d'expliquer que le fret aussi bien que le bénéfice réalisé dépendaient non seulement du genre de marchandises, mais du facteur temps. Théoriquement il aurait fallu prendre également en considération d'autres éléments, tels que les exportations effectuées à partir des ports anglais par des navires étrangers, mais ces éléments ne jouent aucun rôle perceptible au cours des années en question. Les prix des marchandises en transit étaient fixés à Helsingør non pas en thalers danois, comme le croit H. Zins, mais en Reichsthaler. Cf. A. F r i i s, *The Two Crises in the Netherlands* «Scandinavian Economic History Review», vol. I, n° 2. Sur la valeur limitée des données de la douane de Sund après 1567, voir P. J e a n n i n, *Les comptes du Sund...*, pp. 55 suiv., 370 suiv. Les remarques pénétrantes de Jeannin n'ont rapport qu'aux quantités des denrées; facteur prix reste plus digne de foi.

bénéfices et le coût du fret n'étaient rien moins que stables au cours de la période en question ainsi qu'au début du XVII<sup>e</sup> siècle, — les chiffres figurant dans la colonne intitulée « Balance » du tableau 71 sont le résultat des opérations unique-

ment arithmétiques et ne correspondent aucunement à la réalité commerciale et financière.

Il ressort de ce que nous venons d'écrire que le bilan du commerce anglais dans la Baltique était encore plus favorable que ne l'estime l'auteur. (Les remarques de P. Jeannin tendent, indirectement, à augmenter cet excédent<sup>8</sup>). Si telle est la vérité, comment expliquer les plaintes des marchands anglais qui se lamentent de ne point pouvoir exporter des métaux précieux de leur pays à cause d'une interdiction royale? Zins estime (p. 283) que les années pour lesquelles nous avons certaines données de base concernant la valeur des marchandises appartenant à des négociants anglais ne sont pas représentatives. On pourrait observer à ce sujet que la valeur des importations et des exportations polonaises était susceptible de très grands écarts d'une année à l'autre<sup>9</sup>. A certaines époques les différences d'une année à l'autre s'exprimaient pour le seigle exporté de la Pologne par des chiffres de 20 à 70% inférieurs ou supérieurs à ceux de l'année précédente. Quant aux étoffes importées dans les pays de la Baltique ces différences n'étaient guère moindres. Ainsi la différence moyenne d'une année à l'autre entre 1562 et 1647 s'élève à 38% de la valeur pour le seigle et de 30% pour les étoffes.

En soulignant le rôle de ces fluctuations si considérables, il ne semble pas que pendant les années non analysées le bilan du commerce britannique ait eu un aspect différent que pour les années 1575, 1585, etc. En témoigne le fait souligné à plusieurs reprises par les marchands anglais et repris par l'auteur que l'importation et l'exportation étaient étroitement liées. Ce fait est d'ailleurs confirmé sur une plus grande échelle par l'interdépendance des fluctuations des échanges en ce qui concerne le blé et les tissus, ce qu'on peut aisément vérifier sur les tableaux des douanes de Sund. Les tendances séculaires des importations d'étoffes dans les pays situés sur le pourtour de la Baltique sont différentes de celles de l'exportation du blé polonais. En effet, la Pologne fait venir de plus en plus de tissus ce qui intervient sensiblement dans la balance défavorable du commerce polonais de la première moitié du XVII<sup>e</sup> siècle. Cependant, en considérant les décennies, les écarts et fluctuations des échanges entre les deux denrées commerciales sont inégales quant à l'échelle, mais évoluent dans une même direction.

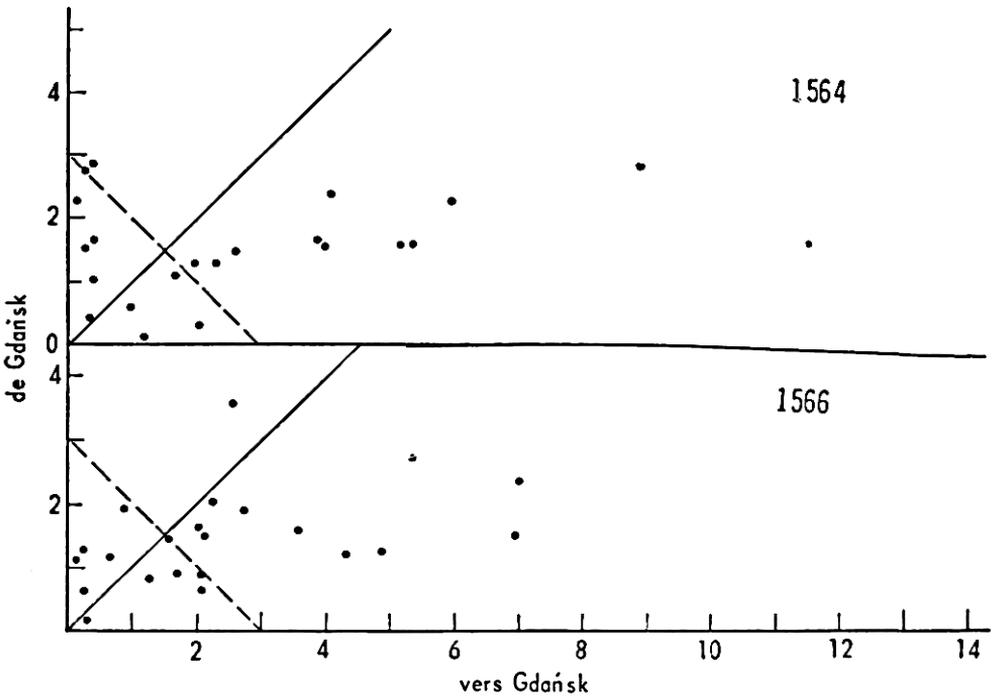
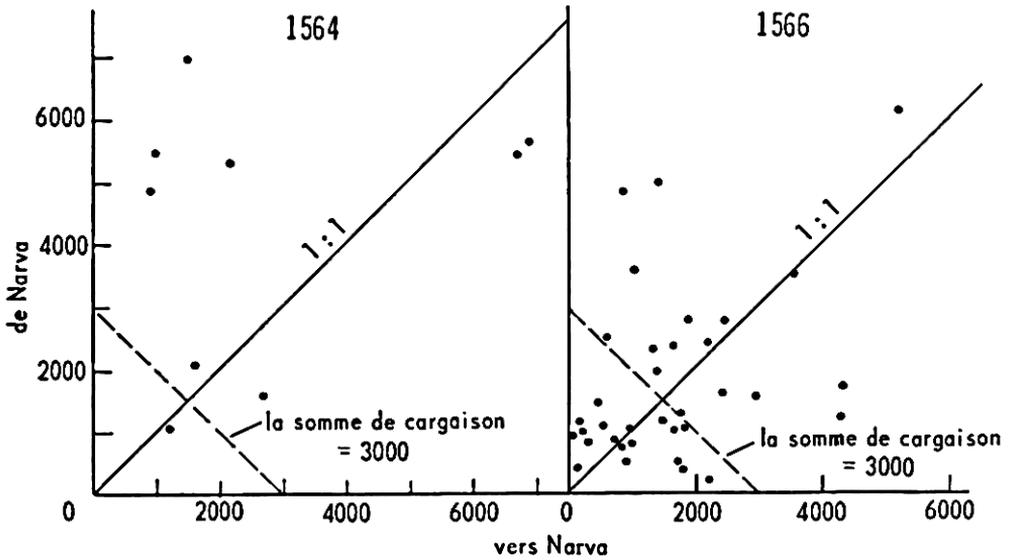
Un troisième argument découle de l'analyse de la valeur des cargaisons transportées par les bâtiments anglais. Les graphiques<sup>10</sup> présentent des estimations de la valeur des différentes cargaisons (valeurs établies d'après les prix en cours dans les ports de chargement) appartenant aux marchands anglais et qui sont transpor-

---

<sup>8</sup> P. Jeannin, *Les comptes du Sund comme source pour la construction d'indices généraux de l'activité économique en Europe XVI<sup>e</sup> - XVIII<sup>e</sup> siècle*, « *Revue Historique* », 1964, n° 470, 471, pp. 55 suiv., 370 suiv.

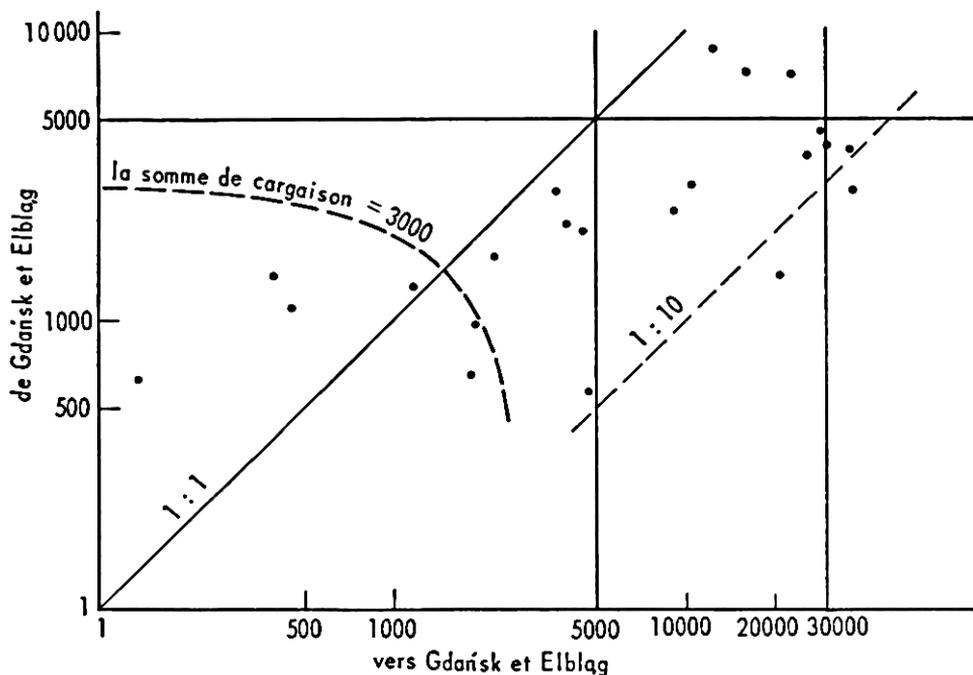
<sup>9</sup> Les données concernant les fluctuations des échanges de marchandises se trouvent présentées plus longuement dans notre communication figurant dans *Pamiętnik X Powszechnego Zjazdu Historyków Polskich [Actes du X<sup>e</sup> Congrès Général des Historiens Polonais]*, Lublin 1968. Là également on trouvera un graphique illustrant la concordance de la direction des fluctuations du blé et des étoffes.

<sup>10</sup>D'après Riksarkivet, København, Øresundtoldsregnskaber *sub annis*.



1. Valeur de la cargaison déclarée par les capitaines des navires en milliers de thalers. Graphique comparatif des déclarations faites à la douane durant le transport aller et retour en 1564 et 1566. Les chiffres du graphique inférieur marquent milliers de thalers

tées dans les deux directions à travers le détroit de Sund. Nous prenons en considération seulement ces bâtiments qui, en une seule et même année, ont passé les détroits aller et retour. Cette liste a pu être établie en se basant sur les noms et les ports d'attache des capitaines de ces bateaux. Si le même navire a fait plusieurs voyages aller et retour en passant par les détroits en une même année, chacun de ces voyages aller et retour est traité individuellement. Ces bâtiments qui circulent entre la Baltique et les ports de la côte orientale anglaise sont presque toujours des bâtiments anglais, car les Anglais utilisaient les services d'armateurs étrangers



2. Valeur de la cargaison déclarée par les capitaines des navires. Relevé comparatif des déclarations faites durant le transport aller et retour en 1619. Échelle logarithmique

surtout pour l'importation des denrées des pays situés sur le pourtour de la Baltique. Il ressort de ces graphiques que la somme des valeurs importées et exportées vers les pays de l'est est constituée par des grandeurs inégales. A mesure qu'on s'éloigne de la diagonale du graphique ces inégalités augmentent. Étant donné le manque de crédit dans les ports de la Baltique, une pareille situation équivalait à la nécessité de couvrir les découverts avec de l'argent liquide. C'est pourquoi, même si au cours de l'année donnée la balance des échanges avait été favorable aux Anglais, plus d'un marchand intéressé surtout par l'importation du lin, par exemple, pouvait fort bien avoir de sérieux manques d'argent liquide. En analysant les cargaisons transportées par mer, on s'aperçoit que, lorsque les navires anglais arrivaient avec de grosses quantités de drap, il était assez malaisé de trouver des marchandises d'une valeur égale dans les ports de la Baltique. En re-

vanche, les chargements provenant de ces ports étaient surtout par des fibres de lin. Voici, quelques exemples illustrant ce que l'on vient de lire <sup>11</sup>.

Jorrrn Peersson, Ipswich

transporte d'Ipswich (30 mai 1564)		transporte de Gdańsk (11 juillet)	
drap («anglais» — Engelst)	17 962,5	lin	1 311
peaux de lapin	1 900	cendres	1 090
peaux d'agneaux	80	barres de fer	390
peaux de renard	35	fer brut	140
		cordages	787—29
		Kaberørp (?)	179
		colorant	45
	<u>19 997,5 thalers</u>		<u>3952—29 thalers</u>

Jern Feltorn, Northwick

transporte de Northwick (30 mai 1564)		transporte de Gdańsk (30 juin)	
drap («anglais»)	1 575	goudron	279
peaux de lapin	460	dioggot	60
peaux de renard	6	douves	10
total	<u>2 041 thalers</u>	total	<u>349 thalers</u>

Edward Brun, Newcastle

transporte de Newcastle (8 avril 1620)		transporte de Gdańsk (24 mai 1620)	
drap (kersey)	3160	goudron	672
drap (single dozens)	1380	dioggot	130
drap («anglais»)	80	douves	160
	<u>4620 thalers</u>		<u>962 thalers</u>

Edward Brun, Newcastle

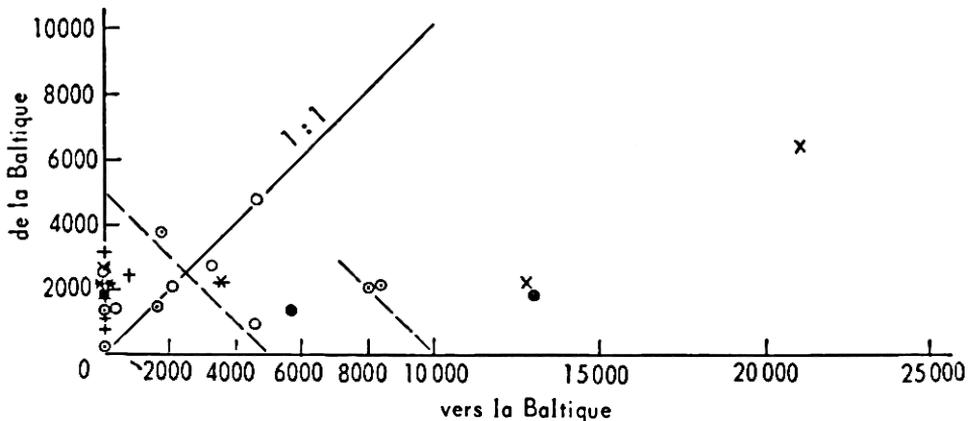
transporte de Newcastle (2 août 1620)		transporte d'Elbląg (16 septembre 1620)	
drap (single dozens)	192	blé	1178
drap (anglais)	136	lin	210
	<u>328 thalers</u>		<u>1388 thalers</u>

Edward Brun, Newcastle

transporte de Newcastle (2 mai 1621)		transporte d'Elbląg (26 juin 1621)	
drap (kersey)	3080	chanvre	120
drap (single dozens)	231	blé	720
	<u>3311 thalers</u>	lin	1800
		fer	144
			<u>2784 thalers</u>

<sup>11</sup> *Ibidem, sub data.*

Les graphiques présentent d'une façon succincte une illustration plus étoffée de ce problème. L'un de ces graphiques (3), concernant certains marchands choisis et en activité durant les années 1619 - 1621, permet de se rendre compte de l'ordre des grandeurs dont disposaient les négociants anglais et dans quelle mesure leurs échanges avec les ports de la Baltique étaient réguliers. Bien entendu, les matériaux que nous présentons ici ont pu être choisis au petit bonheur en ce qui concerne les années. Par contre, dans l'espace d'une seule et même année, nous nous sommes efforcés de mettre en évidence tous les navires navigant sur les voies maritimes indiquées vers les ports polonais ou vers le port russe de Narva. N'ont pas été pris



3. Valeur de la cargaison déclarée par les capitaines des navires. Graphique comparatif des déclarations de douane pour le transport aller et retour 1619 - 1621. Chaque signe se rapporte à un seul navire (capitaine) au cours de tous ses voyages. Si le signe se trouve à 0, ceci veut dire que l'on a déclaré seulement le lest

en considération ces navires qui, dans l'année en question, n'avaient effectué qu'un seul voyage sans retour, ainsi que ces bâtiments qui n'ont pu être identifiés par suite des erreurs dans les registres ou ceux qui ont réussi à éviter la douane. Dans les deux cas, il s'agit d'un nombre très restreint de navires.

Nous voyons donc que certains marchands réussissaient à tirer des ports de la Baltique de grosses quantités de numéraire, d'autres étaient embarrassés pour couvrir le prix et les frais des articles qu'ils importaient. Les plaintes concernant les rigueurs des prescriptions des changes émanaient certainement de cette dernière catégorie de commerçants, bien qu'on puisse également les considérer comme une tentative naturelle d'assouplir la rigueur des règlements.

Les sources citées et présentées par H. Zins témoignent, d'ailleurs, que les commerçants anglais avaient chaque fois certaines difficultés quand la valeur des chargements à l'aller et au retour n'était pas égale. Ceci paraît évident, car il fallait alors exporter du numéraire d'Angleterre, mais à Londres, après 1620, on acceptait de mauvais gré la monnaie affaiblie des Polonais. On pourrait y rattacher le fait que de plus en plus souvent on trouvera dorénavant dans les cales des navires

anglais du blé polonais. Ce ne sont, bien entendu, que des suppositions, car en analysant chaque bâtiment séparément il nous faut diviser le chiffre total des échanges en diverses parties, qui n'en sont pas les premiers éléments. En effet, l'ensemble de la cargaison d'un bateau n'appartenait pas, en règle générale, à un seul commerçant, et c'est pourquoi nous ignorons quel était donc le bilan commercial des différents marchands. Il ne faut pas croire cependant, que le système de plusieurs participants à une même cargaison entraînait de grosses différences entre les « bilans des navires » et les bilans des échanges commerciaux des différentes entreprises.

Ces cas opposés de difficultés de paiement ne sont pas toujours faciles à déceler dans les sources. En signalant le manque d'argent chez les marchands anglais, ce qui leur interdisait le paiement des denrées importées des pays de la Baltique, H. Zins cite la phrase suivante empruntée au mémoire de l'Eastland Company et qui prouve que la raison de l'échec des opérations commerciales de ladite compagnie dans la Baltique consistait en « *the want of means of returns for our merchants [...] because they can neither sell for ready money, nor in barter for vendible commodities* ». Ainsi donc, les Anglais n'étaient pas en mesure de vendre pour de l'argent comptant ni échanger leurs marchandises. Est-ce que cela ne voudrait pas dire qu'au début du XVII<sup>e</sup> siècle le commerce dans la Baltique souffrait du manque d'une monnaie stable avec laquelle les clients auraient été capables de payer les marchandises apportées par les Anglais?

L'auteur a visiblement décidé de laisser de côté les activités des commerçants anglais dans les pays de la Baltique et se contente de suivre leurs traces uniquement sur mer. Il faut néanmoins remarquer que le sort ultérieur des marchandises et des négociants ne pouvait rester sans exercer d'influence sur le commerce maritime. Les difficultés de trouver des valeurs d'échange que nous avons signalées plus haut apparaissent à l'époque également en Prusse. Si le bilan commercial était, à l'époque, favorable aux Anglais et la balance des échanges également favorable à la Pologne (à ce sujet tout le monde est d'accord), il est donc clair que cette même balance devait être hautement défavorable aux autres partenaires de l'Europe occidentale et, en premier lieu, aux Hollandais. En effet, les commerçants des Pays-Bas achetaient de grandes quantités de grain en Pologne et en Livonie alors qu'ils n'apportaient à ces pays que des quantités relativement modestes de tissus, surtout si on les compare aux Anglais. D'autre part, les denrées coloniales ne jouaient au XVI<sup>e</sup> siècle qu'un rôle peu important dans le bassin de la Baltique. Pour toutes ces raisons, il semble donc que l'hypothèse suivant laquelle les marchands des pays occidentaux commerçant avec les pays de la Baltique, à l'exception des Anglais, ne pouvaient qu'arriver à une balance passive des échanges. Prenons comme exemple l'importation des étoffes dans la province polonaise de la Prusse Royale et l'exportation du blé polonais à travers le port de Gdańsk, en prenant en considération le port d'origine des capitaines des navires chargés de ces opérations. Le tableau 3 illustre uniquement le rapport entre le nombre de pièces d'étoffe et celui de *lastes* de blé transportés par les navires anglais et par les bâtiments des Pays-Bas. En sachant que les Hollandais transportaient égale-

ment certaines quantités de blé acheté en Prusse par les Anglais, il faudrait réduire quelque peu les contrastes entre ces chiffres, mais, d'un autre côté, n'oublions pas que ces mêmes Hollandais apportaient dans la Baltique également des chargements de tissus anglais.

T a b l e a u 3. Rapport quantitatif des marchandises transportées sur des navires anglais et hollandais dans les échanges avec Gdańsk et Elbląg

D'après *Tabeller...*, vol. II A

Denrée	1565/1575/1585	1595/1605/1615	1625/1635/1646
Étoffes*	$\frac{47,5}{1}$	$\frac{11,3}{1}$	$\frac{1,1}{1}$
Blé	$\frac{1}{60,4}$	$\frac{1}{28,2}$	$\frac{1}{17,3}$

\* Seules ont été prises en considération les étoffes comptées par pièces et non pas par balles, mesurées en coudées, etc.

En suivant ce raisonnement, nous pouvons observer que la concentration du commerce anglais à Elbląg et du commerce hollandais à Gdańsk ne pouvait manquer d'amener des disproportions étonnantes dans la structure du commerce de ces deux grands ports de la Pologne. En évaluant les échanges des marchandises d'après les prix déclarés dans le Sund, lors de l'acquittement des droits de douane *ad valorem*, on obtient, pour l'année 1585, les résultats présentés au tableau 4 pour les principaux groupes de marchandises.

T a b l e a u 4. Estimation de la balance des échanges avec l'Europe occidentale pour Gdańsk et Elbląg au cours de l'année 1585

Rubrique	Gdańsk		Elbląg		Les 2 ports	
	en milliers de thalers	%*	en milliers de thalers	%*	en milliers de thalers	%*
a) Valeur des exportations polonaises les prix étant ceux des ports de chargement	619	100	244	100	863	100
b) Valeur des importations polonaises (prix des ports de chargement)	170	28	387	158	557	65
c) Marge des bénéfices probables et coût du fret des marchandises importées en Pologne	68	11	155	64	223	26
d) Valeur approximative des importations calculée en prix des ports de déchargement (b+c)	238	39	542	22	780	91
e) Balance des échanges	+381	61	-297	122	+83	9

\* Pourcentage de la valeur des exportations polonaises a et b calculés sur la base des *Tabeller*, vol. II A. Nous avons laissé de côté le bilan de la navigation danoise, qui aurait relevé, quoique d'une façon peu sensible, la balance favorable du commerce de Gdańsk.

On peut avancer diverses hypothèses quant aux moyens de combler le déficit si élevé du bilan commercial d'Elbląg. Pour cette ville l'Eastland Company constituait une chance inespérée. Il suffit de comparer le chiffre d'affaires d'Elbląg pour l'année 1565, c'est-à-dire avant la création de ladite compagnie, durant les années de ses activités dans ce port et au cours de la période après 1628 - 1629, quand les Anglais eurent transporté leurs comptoirs à Gdańsk. Elbląg n'était visiblement pas de taille à faire face à l'occasion magnifique qui s'était présentée. Il semble, d'autre part, absolument certain que ce furent les riches marchands et financiers de Gdańsk qui dirigeaient les opérations d'achat des étoffes anglaises à Elbląg, tout en servant d'intermédiaires pour l'exportation du blé qui était chargé non plus à Elbląg mais à Gdańsk. Le tableau 4 illustre d'une façon suffisamment explicite pourquoi l'Eastland Company a pu se fixer et établir ses comptoirs à Elbląg dans des conditions si profitables et pourquoi les membres de la Compagnie réussirent si facilement à s'implanter dans l'arrière-pays. Les Anglais cherchaient visiblement à trouver des intermédiaires valables pour leurs opérations. Or, les négociants (ou bien les capitaux) d'Elbląg n'étaient pas à la hauteur de cette tâche. Il apparaît, en conséquence, que ces conditions si favorables offertes aux Anglais à Elbląg n'étaient pas seulement dictées par le désir de les attirer à tout prix dans l'embouchure de la Vistule, ni le résultat d'une adjudication. Un rôle prépondérant était joué, dans ce cas particulier, par la structure générale du commerce anglais et par les difficultés de paiement occasionnées précisément par cette structure dans les échanges avec les pays de la Baltique. Il reste encore à étudier dans quelle mesure les Anglais arrivaient par eux-mêmes aux marchés intérieurs de la Pologne et dans quelle mesure ils devaient passer par l'intermédiaire des marchands de Gdańsk, d'Elbląg et d'autres villes. Cette dernière question constitue cependant un élément important pour l'explication du mécanisme des activités et de l'échelle des bénéfices réalisés par l'Eastland Company. Le problème reste donc entier.

*(Traduit par Aleksander Wołowski)*