

*Henryk Samsonowicz*

## RECHERCHES POLONAISES SUR L'HISTOIRE DE LA BALTIQUE AU DÉCLIN DU MOYEN AGE (XIV<sup>e</sup> - XV<sup>e</sup> SIÈCLE)

En présentant les recherches polonaises sur l'histoire de la Baltique aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles, nous nous bornerons à l'historiographie d'après guerre qui se réfère aux choses établies précédemment, les développe et pose de nouvelles questions. Sans énumérer toutes les publications parues à ce sujet, nous traiterons des problèmes qui retiennent l'attention de la science polonaise et semblent particulièrement utiles pour élaborer une synthèse générale de l'histoire maritime<sup>1</sup>.

La période des XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles tient une place de choix dans l'histoire de la Baltique. Vers la moitié du XIII<sup>e</sup> siècle s'était formé un groupe social composé de bourgeois-marchands qui avaient un statut juridique à part, leurs propres principes professionnels et, partant, de nombreux intérêts communs. La formation de l'état bourgeois se rattache au commerce international dont l'importance toujours croissante était déterminée par les transformations survenant dans la société de l'Europe tout entière, le développement démographique, la polarisation sociale, l'accroissement de la masse marchande, les crédits accordés de plus en plus souvent et, également, par l'effondrement des bases sur lesquelles s'étaient jusqu'alors les classes possédantes. Ces transformations donnèrent naissance à de nouvelles formes organisationnelles sur les côtes de la Baltique, formes liées à la fondation et au développement de la hanse allemande dont l'existence était basée sur le trafic entre l'Est et l'Ouest. Les hanséates fournissaient des céréales aux pays scandinaves, des fourrures aux pays occidentaux et facilitaient l'expansion des

---

<sup>1</sup> Cf. la littérature du sujet : M. Bogucka, *Les dernières recherches sur l'histoire de la Baltique*, « Acta Poloniae Historica », vol. VII, 1962; H. Samsonowicz, *Nowe kierunki badań nad dziejami Hanzy [Nouvelles orientations des recherches sur l'histoire de la hanse]*, « Kwartalnik Historyczny », 1964, n° 2; le même auteur, *Z problematyki handlu gdańskiego w XV w. [Les problèmes du commerce de Gdańsk au XV<sup>e</sup> siècle]*, « Przegląd Historyczny », 1956, n° 1; B. Zientara, *Miasta zachodniopomorskie w okresie przewagi Hanzy nad Bałtykiem [Les villes de la Poméranie occidentale au temps de la prépondérance de la hanse sur la Baltique]*, exposé présenté au congrès à Szczecin en 1968 (sous presse).

représentants du patriciat de la Westphalie et de la Saxe<sup>2</sup> en vendant les produits des villes allemandes dans les pays de l'Est. Au cours des XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles, les hanséates ont joué un rôle dominant dans le commerce de la Baltique, changeant d'ailleurs de temps à autre l'orientation et les formes de leur activité. Jusqu'à la moitié du XIV<sup>e</sup> siècle, leur activité se basait sur les accords intervenus entre les villes respectives au sujet des prescriptions en vigueur pour leurs propres marchands et les marchands étrangers. Ce sont précisément ces prescriptions qui ont incité les autorités de ces villes à prendre part à une action dirigée contre la Norvège en 1284 et à entretenir en commun un comptoir à Bruges. Les difficultés économiques de plus en plus grandes de l'Europe occidentale imposèrent de nouvelles formes d'action. L'association des villes, représentée par la diète hanséatique (*Hansetag*) s'appuyait depuis la moitié du XIV<sup>e</sup> siècle sur les impôts perçus pour les besoins de la politique commerciale commune, sur les prescriptions juridiques générales décrétées en commun et même, au fur et à mesure des besoins, sur les forces armées. Le développement de cette association au déclin du Moyen Age a permis aux marchands des pays riverains de la Baltique de conserver — bien qu'avec de grandes difficultés — la plupart de leurs privilèges jusqu'au début du XVI<sup>e</sup> siècle, bien que les Danois et, ensuite, les Hollandais et les Anglais aient tenté de s'en emparer<sup>3</sup>.

C'est avant tout à ses conditions naturelles que la Baltique devait son importance. Plus que tout autre réservoir d'eau en Europe, elle mérite d'être appelée *mare internum*. Elle constitue un chenal long et étroit s'emboîtant profondément dans le nord-est du continent européen et reliant des pays très divers tant du point de vue économique que géographique. La Baltique n'exerce sur le climat qu'une influence relativement minime. N'ayant ni marées notables ni grosses vagues, elle se prête à la navigation. Au Moyen Age, elle était la principale voie de communication. En outre, elle reliait — surtout sur ses côtes méridionales — des pays ayant une configuration géographique semblable et, par conséquent, des possibilités économiques analogues. La science polonaise s'est penchée sur ces problèmes, tenant compte aussi bien de la géographie que de l'histoire de la

---

<sup>2</sup> B. Zientara, *Rola Szczecina w odrzańskim i bałtyckim handlu zbożem XIII - XIV w.* [Le rôle de Szczecin dans le commerce de céréales sur les bords de l'Odra et de la Baltique aux XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles], « Przegląd Historyczny », 1961; A. Mączak, H. Samsonowicz, *La zone baltique, un des éléments du marché européen*, « Acta Poloniae Historica », vol. XI, 1965.

<sup>3</sup> M. Małowist, *Studia z dziejów rzemiosła w okresie kryzysu feudalizmu w zachodniej Europie w XIV - XV w.* [De l'histoire de l'artisanat pendant la crise du féodalisme en Europe occidentale aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles], Warszawa 1954, pp. 439 et suiv.; H. Samsonowicz, *Późne średniowiecze miast nadbałtyckich. Studia nad dziejami Hanzy nad Bałtykiem w XIV - XV w.* [Le bas Moyen Age des villes de la côte de la Baltique. Études sur l'histoire de la hanse aux XIV<sup>e</sup> - XV<sup>e</sup> siècles], Warszawa 1968, chap. I; B. Zientara, *Hanza a kryzys XV wieku. W związku z książką K. Fritze : « Am Wendepunkt der Hanse »*, Berlin 1967 [La hanse et la crise du XV<sup>e</sup> siècle. En rapport avec le livre de K. Fritze « Am Wendepunkt der Hanse », Berlin 1967], « Przegląd Historyczny », 1968, n° 4.

Baltique<sup>4</sup>. Il convient de signaler particulièrement deux problèmes : l'influence que les conditions naturelles des pays baltes ont exercée sur leur économie et le développement du commerce de la Baltique en tant que conséquence des transformations annonçant les Temps Modernes.

Les conditions naturelles de la plaine nord-européenne, uniforme du point de vue physico-géographique, semblent, en effet, avoir déterminé l'activité économique sur les côtes méridionales et orientales de la Baltique: aux XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles, il y était relativement facile d'obtenir de grandes quantités de fourrures, de viande, de bois de construction, de produits forestiers et de céréales. En s'étayant sur les recherches des géographes et des biologistes, les historiens ont établi que, durant la période en question, les conditions de vie y subissaient des changements causés par l'instabilité du climat (dont témoignent les interruptions plus ou moins longues de la navigation en hiver et la fuite des bancs de harengs vers la mer du Nord) et par l'activité intensive des hommes. La coupe de forêts entières pour faire face à la demande de bois de construction, de cendre et de poix contribua à changer les microclimats et obligea les marchands à déployer leur activité à l'intérieur des pays situés dans la partie nord-est de la Baltique.

Le développement de l'agriculture — surtout au XIII<sup>e</sup> siècle, lors de la première grande demande de céréales — contribua à développer la colonisation intérieure, à aménager de grands territoires boisés et, après avoir rendu stérile la mince couche du humus, à découvrir le sable<sup>5</sup>.

<sup>4</sup> K. Górski, *Polska w zlewisku Bałtyku* [La Pologne dans le bassin de la Baltique], Gdańsk 1947; H. Samsonowicz, *Późne średniowiecze...* [Le bas Moyen Age...], chapitre II; E. Passendorfer, *Jak powstał Bałtyk* [Comment la Baltique s'est-elle formée?], Toruń 1946; K. Demel, *Bałtyk* [La Baltique], « *Czasopismo Geograficzne* », vol. XXVI, 1955, n° 4.

<sup>5</sup> E. Cieślak, *Z zagadnień historii prawa morskiego na Bałtyku i Morzu Północnym. Przerwa w żegludze morskiej w okresie późnej jesieni i zimy według postanowień Związku Hanzeatyckiego z XIV i XV w.* [De l'histoire du droit maritime sur la Baltique et la mer du Nord. Interruption de la navigation vers la fin de l'automne et en hiver selon les décisions de l'Association hanséatique des XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles], « *Przegląd Zachodni* », 1951, n° 1/2. Polémique à ce sujet : S. Matysik, *Zagadnienie zimowej przerwy w bałtyckiej żegludze Hanzy w XIV i XV w.* [Interruption de la navigation balte de la hanse en hiver aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles], « *Zapiski Towarzystwa Naukowego w Toruniu* », vol. XVI, n° 1-4; E. Cieślak, *Niektóre zagadnienia hanzeatyckiego handlu i transportu morskiego* [Certains problèmes du commerce et du transport maritime de la hanse], « *Przegląd Zachodni* », 1952; H. Samsonowicz, *Późne średniowiecze...* [Le bas Moyen Age...], chapitre II; H. Miroszek, *Zagadnienie zmian i wahań klimatu po epoce lodowej* [Le problème des changements du climat après la période glaciaire], « *Kwartalnik Historii Kultury Materialnej* », 1966, n° 2; K. Górski, *Z problematyki geografii historycznej : wpływ klimatu* [Problématique de la géographie historique : influence du climat], « *Kwartalnik Historii Kultury Materialnej* », 1965, n° 3; J. Stasiak, *Badania nad starożytnym krajobrazem Pojezierza Suwalskiego w rejonie Szwajcarii* [Recherches sur le paysage antique de la région des lacs de Suwałki], Białystok 1965; J. Kondracki, *Studies on the Natural Landscape in the Mazurian Lake District*, « *Przegląd Geograficzny* », 1953, n° 31. Ces deux derniers ouvrages présentent les résultats des recherches sur la reconstruction du paysage par la méthode de l'analyse pollinique; K. Ślaski, *Zasięg lasów Pomorza w ostatnim tysiącleciu* [L'étendue

Au cours de la période qui nous intéresse, les fonctions économiques des territoires situés sur la Baltique constituent le problème clef de l'histoire universelle élaborée par l'historiographie polonaise. Ce sont surtout les ouvrages de M. Malowist<sup>6</sup> qui ont mis en lumière les liens unissant, à partir du XIV<sup>e</sup> siècle, les pays économiquement forts de l'Occident à la zone de la Baltique, fournisseur des matières premières indispensables à l'industrie des Pays-Bas et de l'Angleterre. Selon les recherches de cet historien, les pays de la Baltique étaient exploités par le capital bourgeois, alors que la demande de matières premières y contribuait à former un système de production destinée au marché extérieur, mais liée à l'économie des grands propriétaires terriens et à la corvée. Ceci a façonné à son tour la position des propriétaires terriens — de la noblesse — qui ont joué, depuis le XV<sup>e</sup> siècle, un rôle de plus en plus important dans la politique intérieure de la Pologne, de la Lituanie, de la Poméranie, de la Prusse et de la Livonie. Malowist a également démontré à quel point les marchandises des bords de la Baltique — les céréales polonaises, les produits forestiers lituaniens, les métaux suédois et les fourrures russes — ont influencé le développement de l'industrie hollandaise et — transformées dans les manufactures et les chantiers de construction navale des Pays-Bas — elles ont ensuite conditionné l'économie des pays plus lointains, surtout sur la penin-

---

*des forêts de la Poméranie au cours du dernier millénaire*], « Przegląd Zachodni », 1951, n° 5-7; K. Buczek, *Nowa praca o historii lasów w Prusach* [Nouvel ouvrage sur l'histoire des forêts en Prusse], « Zapiski Historyczne », 1963, n° 3, où se trouve un compte rendu des résultats des ouvrages allemands; M. Dobrowolska, *Przemiany środowiska geograficznego Polski do XV w.* [Transformations des conditions géographiques de la Pologne jusqu'au XV<sup>e</sup> siècle], Warszawa 1961; B. Zientara, *Die Agrarkrise in der Uckermarkt im XIV Jh.*, Weimar 1967.

<sup>6</sup> M. Malowist, *Studia z dziejów rzemiosła...* [De l'histoire de l'artisanat...]; le même auteur, *Problemy gospodarcze w dziejach zlewiska Bałtyku* [Problèmes économiques dans l'histoire de la Baltique], dans: *Referaty i dyskusja z konferencji naukowej Instytutu Bałtyckiego w Szczecinie* [Discussion et exposés présentés à la Conférence scientifique de l'Institut Baltique à Szczecin en 1948], Gdańsk 1949; le même auteur, *A Certain Trade Technique in the Baltic Countries in the 15th - 17th Centuries*, dans: *Poland at the XIth International Congress of Historical Sciences in Stockholm*, Warszawa 1960; le même auteur, *The Economic and Social Development of the Baltic Countries from the 15th to the 17th Centuries*, « The Economic History Review », 2<sup>e</sup> sér., vol. XII, 1959; le même auteur, *Problematyka bałtycka w nowszej historiografii portugalskiej* [La problématique baltique dans la nouvelle historiographie portugaise], « Przegląd Historyczny », 1961; le même auteur, *L'approvisionnement des ports de la Baltique en produits forestiers pour les constructions navales au XV<sup>e</sup> s.*, dans : *Travaux du 3<sup>e</sup> Colloque International d'Histoire maritime*, Paris 1960; le même auteur, *Z zagadnień popytu na produkty krajów nadbałtyckich w Europie zachodniej w XV w.* [Problèmes de la demande de produits des pays de la Baltique en Europe occidentale au XV<sup>e</sup> siècle] « Przegląd Historyczny », 1959, n° 4; le même auteur, *The Problem of the Inequality of Economic Development in Europe in the Later Middle Ages*, « The Economic History Review », 2<sup>e</sup> sér., vol. XIX, 1966; le même auteur, *Über die Frage der Handelspolitik des Adels in den Ostseeländern im 15 und 16 Jh.*, « Hansische Geschichtsblätter », 1957; le même auteur, *Le commerce de la Baltique et le problème des luttes sociales en Pologne aux XV<sup>e</sup> et XVI<sup>e</sup> s.*, dans : *La Pologne du X<sup>e</sup> Congrès international des sciences historiques à Rome*, Warszawa 1955.

sule Ibérique. Il résulte de ce qui précède qu'au XV<sup>e</sup> siècle, la Baltique était la voie maritime du grand commerce qui façonnait les conditions intérieures dans les pays scandinaves et les États situés sur le Niémen, la Vistule et l'Odra. L'influence du commerce de la Baltique était également perceptible dans divers domaines politiques. Les rapports entre l'Ordre teutonique et la Pologne, les efforts déployés pour conquérir la Livonie et la lutte menée en vue de s'assurer la prééminence dans la Poméranie s'expliquent aussi bien par les liens de plus en plus étroits unissant les villes du littoral à l'arrière-pays que par la tendance de la noblesse de tous les pays baltes à mettre à profit la conjoncture commerciale favorable. Cette situation, où les intérêts de l'Ordre teutonique et ceux de ses sujets étaient souvent opposés, entraînait également des luttes pour avoir accès à la mer et être directement en contact avec les marchands visitant les ports de Gdańsk, Szczecin et Riga <sup>7</sup>. Rappelons ici les liaisons maritimes directes de la Baltique : par exemple, au XV<sup>e</sup> siècle, Gdańsk commerçait avec plus de 110 localités dispersées sur les côtes maritimes de l'Europe, en commençant par Lisbonne et en terminant par les ports de la Finlande <sup>8</sup>.

Les liens unissant les pays riverains de la Baltique n'étaient pas seulement de nature économique. Les recherches menées au cours des dernières années nous présentent la Baltique en tant que voie de communication facilitant le déplacement d'importants groupes de population <sup>9</sup>. La Baltique reliait en effet des régions ayant une situation démographique très différente. A l'ouest, par l'intermédiaire de Lübeck et des villes situées sur ses côtes méridionales, la Baltique était en liaison avec des pays ayant une population très dense : avec la Rhénanie et la Westphalie

---

<sup>7</sup> M. Małowist, *Polityka gospodarcza Zakonu Krzyżackiego* [La politique économique de l'Ordre teutonique], dans: *Pamiętnik VII Powszechnego Zjazdu Historyków Polskich*, Wrocław 1948; le même auteur, *Podstawy gospodarcze przywrócenia jedności państwowej Pomorza Gdańskiego z Polską w XV w.* [Les bases économiques de la restitution de l'unité étatique de la Poméranie de Gdańsk avec la Pologne au XV<sup>e</sup> siècle], « *Przegląd Historyczny* », 1954, n° 2/3; M. Biskup, *Zjednoczenie Pomorza Wschodniego z Polską w połowie XV w.* [L'union de la Poméranie orientale et de la Pologne vers la moitié du XV<sup>e</sup> s.], Warszawa 1959; K. Chojnacka, *Walka o wolny handel i żeglugę na Warcie i Odrze* [La lutte pour le commerce libre et la navigation sur la Warta et l'Odra], « *Przegląd Zachodni* », 1952; B. Geremek, *Ze studiów nad stosunkami gospodarczymi między miastem a wsią w Prusach Krzyżackich w I poł. XV w.* [Études sur les rapports économiques entre la ville et la campagne en Prusse de l'Ordre teutonique dans la première moitié du XV<sup>e</sup> siècle], « *Przegląd Historyczny* », 1956; B. Zientara, *Z dziejów walki Szczecina o handel odrzański* [De l'histoire de la lutte de Szczecin pour le commerce sur l'Odra], Szczecin 1959.

<sup>8</sup> H. Samsonowicz, *Handel zagraniczny Gdańska w II połowie XV w.* [Le commerce étranger de Gdańsk dans la seconde moitié du XV<sup>e</sup> s.], « *Przegląd Historyczny* », 1956, n° 2.

<sup>9</sup> K. Górski, *Państwo krzyżackie w Prusach* [L'État de l'Ordre teutonique en Prusse], Gdańsk 1946; H. Łowmiański, *Polityka ludnościowa Zakonu niemieckiego w Prusach i na Pomorzu* [La politique démographique de l'Ordre teutonique en Prusse et en Poméranie], Gdańsk 1947; H. Samsonowicz, *Zagadnienie demografii historycznej regionu Hanzy w XIV - XV w.* [Le problème de la démographie historique dans la zone hanséatique aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> s.], « *Zapiski Historyczne* », 1963, n° 4.

et, au-delà des détroits danois, avec l'Angleterre et les Pays-Bas, pays où la population était non seulement deux fois plus dense, mais avait aussi une structure sociale différente. Par contre, à l'est des détroits danois, les grandes villes étaient bien moins nombreuses, l'économie rurale plus extensive et les centres démographiques — si on les évalue à l'échelle de l'Europe à cette époque — plutôt petits. Les pays baltes, particulièrement attrayants pour l'Occident au temps de la crise du féodalisme, furent colonisés par un grand nombre d'immigrés des Pays-Bas, de la Rhénanie et de la Westphalie. Cette colonisation contribua à organiser le long de la Baltique des marchés qui ressemblaient de plus en plus à ceux de l'Europe occidentale<sup>10</sup>. La liaison entre les villes de la Baltique se manifeste également dans les mouvements sociaux étudiés par les historiens polonais. Lübeck, Rostock, Wismar, Gdańsk et Toruń subirent de grands chocs lorsque des hommes nouveaux s'immiscèrent dans leur économie municipale et que chacun des divers groupes sociaux commença à lutter âprement pour parvenir au pouvoir. Le développement des villes de la Baltique favorisait également l'apparition de nombreux travailleurs mercenaires qui manifestaient clairement le mécontentement que leur causait l'état de choses existant<sup>11</sup>. Il convient également de souligner qu'au déclin du Moyen Age s'était formé dans les pays baltes non seulement le même type d'activité économique, mais aussi un modèle analogue de culture qui se traduisait par des instruments de travail semblables et de fortes influences réciproques dans le domaine de l'art. La zone de la Baltique peut être étudiée en tant que région économique et aussi en tant que territoire ayant eu une culture analogue. La renommée des ateliers de sculpture sur bois et de peinture des grandes villes hanséatiques, la tendance à copier les modèles de l'architecture facilement adaptables aux besoins et aux goûts des habitants, les mêmes formes de l'instruction et de l'éducation des jeunes, entre autres dans les universités des villes de la Baltique, décidaient de la formation d'une culture « hanséatique » le long de la voie qui menait de Flandre en Russie de Novgorod<sup>12</sup>.

<sup>10</sup> H. Samsonowicz, *Salaires et services dans les finances citadines de la Prusse dans la seconde moitié du XV<sup>e</sup> et la 1<sup>re</sup> moitié du XVI<sup>e</sup> s.*, dans : 3<sup>e</sup> Conférence Internationale d'Histoire économique, Munich 1965.

<sup>11</sup> E. Cieślak, *Walki ustrojowe w Gdańsku i Toruniu oraz w niektórych miastach hanzeatyckich w XV w.* [Luttes constitutionnelles à Gdańsk et Toruń et dans certaines villes hanséatiques au XV<sup>e</sup> s.], Gdańsk 1960; T. Cieślak, *Rewolty szczecińskie w r. 1428 i 1524, ich konsekwencje prawne* [Les révoltes de Szczecin en 1428 et 1524, leurs conséquences juridiques], « Zapiski T. N. w Toruniu », vol. XVI, 1950, n<sup>o</sup> 1-4; M. Bogucka, *Elementy wczesnego kapitalizmu i preburżuazji w gdańskim browarnictwie w XV-XVII w.* [Les éléments des débuts du capitalisme et de la prébourgeoisie dans les brasseries de Gdańsk du XV<sup>e</sup> au XVII<sup>e</sup> siècle], « Zapiski Historyczne », 1956, n<sup>o</sup> 1/2.

<sup>12</sup> J. Dworzaczkowa, *Dziejopisarstwo gdańskie do poł. XVI w.* [L'historiographie de Gdańsk jusqu'à la moitié du XVI<sup>e</sup> s.], Gdańsk 1961; *Studia pomorskie* [Études poméranienes], réd. M. Walicki, vol. I-II, Wrocław 1957; H. Samsonowicz, *Późne średniowiecze... [Le bas Moyen Age...]*, chap. VI, VIII; Z. Nowak, *Związki Prus z uniwersytetami w Roztoce i Gryfii w XV i początkach XVI wieku* [Les rapports de la Prusse avec les universités de Rostock et Greifswald au XV<sup>e</sup> s. et au début du XVI<sup>e</sup>], « Zapiski Historyczne », 1968, n<sup>o</sup> 4.

La problématique purement maritime de l'historiographie polonaise portait sur trois questions particulières pouvant intéresser les historiens, à savoir : le commerce des marchandises transportées par voie de mer, la construction et l'importance des flottes de la Baltique et les aspects juridiques de la navigation hanséatique.

Les recherches polonaises, étayées également sur l'acquis de l'historiographie étrangère, ont mis en relief la grande importance de certaines marchandises pour le développement des rapports entre les pays baltes aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles. Il ne fait pas de doute qu'au début, les échanges massifs sur la voie Est-Ouest avaient pour but d'assurer des débouchés aux produits occidentaux, avant tout au drap qui se trouvait au premier rang des produits importés par les pays baltes<sup>13</sup>. En plus de quelques dizaines de qualités de drap de Flandre, de Hollande et d'Angleterre, à partir de la moitié du XIV<sup>e</sup> siècle d'autres produits étaient également importés en grandes quantités, notamment le sel breton et les harengs pêchés dans la mer du Nord et sur les côtes du Jutland et de la Skanie et, en quantités moins grandes, les épices et les produits coloniaux. L'exportation différait selon les périodes. Vers la moitié du XIV<sup>e</sup> siècle, les fourrures en étaient encore le produit principal, bien qu'au XIII<sup>e</sup> siècle, avant la crise, les villes de la Baltique eussent dû leur essor remarquable à l'exportation des céréales de la Poméranie et du Mecklembourg<sup>14</sup>. La demande de moins en moins grande de céréales, due aux perturbations économiques en Europe vers la moitié du XIV<sup>e</sup> siècle, valut aux territoires de la Baltique un bilan commercial défavorable malgré l'accroissement de l'exportation d'autres produits, tels que scléranthe (*porphyrophora polonica*, colorant), cire, lin et miel. A partir du début du XV<sup>e</sup> siècle, le bois de construction fut le produit d'exportation par excellence. Il était exporté sur la demande des chantiers de construction navale et de l'artisanat du bâtiment, alors en voie de développement. Durant cette même période, s'amplifia de nouveau l'exportation des céréales, surtout après les mauvaises récoltes en Occident dans les années trente et quarante du XV<sup>e</sup> siècle. A partir du dernier quart du XV<sup>e</sup> siècle, la Baltique était la seule voie de l'échange de marchandises qui s'était sensiblement accru en comparaison des années précédentes. Ce commerce était caractérisé par l'exportation massive de céréales, et ces céréales n'étaient plus une marchandise que l'on exportait aux Pays-Bas en cas de mauvaises récoltes ou de famine, mais constituaient un élé-

<sup>13</sup> M. Małowist, *Studia z dziejów rzemiosła...* [Études sur l'histoire de l'artisanat...], III<sup>e</sup> partie.

<sup>14</sup> B. Zientara, *Rola Szczecina w odrzańskim i bałtyckim handlu zbożem XIII-XIV w.* [Le rôle de Szczecin dans le commerce de céréales sur les rives de l'Odra et de la Baltique], « Przegląd Historyczny », 1961, n° 52; le même auteur, *Agrarkrise in der Uckermarkt...*; le même auteur, *Einige Bemerkungen über die Bedeutung des pommerischen Exports im Rahmen des Ostsee-Getreidehandels im 13. und 14. Jh.*, « Hansische Studien », Berlin 1961; H. Lesiński, *Handel na wybrzeżu słowiańskim w świetle cel morskich* [Le commerce sur le littoral slave à la lumière des douanes maritimes], « Przegląd Zachodni », 1951, n° 1/2.

ment indispensable à l'équilibre de son économie<sup>15</sup>. Le problème du bilan commercial était en effet étroitement lié à la structure du commerce de la Baltique. Après la crise qui sévit dans la première moitié du XIV<sup>e</sup> siècle, les échanges effectués en empruntant la voie de la Baltique perdirent leur caractère massif. Les fourrures, les peaux et le bois de construction de différentes qualités que l'on exportait alors n'étaient que des matières premières ou, dans le meilleur des cas, des semi-produits. Ces marchandises se heurtaient d'ailleurs dans les pays de l'Ouest à la concurrence écossaise, dalmate, africaine et asiatique. La valeur de l'importation de grandes quantités de drap de bonne qualité, de sel, de harengs et d'épices était au moins deux fois plus grande que celle des produits exportés. L'exportation accrue des céréales rendit le bilan positif et cette tendance n'a fait que croître au cours de tout le XVI<sup>e</sup> siècle, se traduisant par le rapport de 1 à 0,66 en faveur de l'exportation<sup>16</sup>.

Les recherches sur le transport maritime et la navigation occupent une place à part. Tout récemment, on s'est penché sur l'histoire de la construction navale<sup>17</sup> et, en même temps, a paru le premier ouvrage synthétique consacré au chantier de construction navale de Gdańsk<sup>18</sup>. En traitant du développement de l'un des plus grands ports de la Baltique et en présentant sa production sur la toile de fond de la situation dans cette région de l'Europe, on a fait ressortir deux aspects particuliers de la construction navale. Au cours des XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles, lorsque Gdańsk n'était qu'au seuil de sa puissance industrielle, la construction des bateaux s'accroissait au fur et à mesure du développement de la navigation sur la Baltique. Sur

<sup>15</sup> M. Małowist, *Studia z dziejów rzemiosła...* [De l'histoire de l'artisanat...], III<sup>e</sup> partie; le même auteur, *Z zagadnień popytu na produkty krajów nadbaltyckich* [La demande des produits des pays de la Baltique]; le même auteur, *L'approvisionnement des ports de la Baltique...*; S. Hożowski, *Handel Gdańska w okresie XV-XVIII w.* [Le commerce de Gdańsk du XV<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> s.], « Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Krakowie », 1960, n<sup>o</sup> 11; M. Biskup, *Handel wiślany w latach 1454-1466* [Le commerce dans le bassin de la Vistule], « Roczniki Dziejów Społecznych i Gospodarczych », 1952, n<sup>o</sup> 14; le même auteur, *Zjednoczenie Pomorza Wschodniego...* [L'union de la Poméranie orientale...], chap. I, II; E. Cieślak, *Reglamentacja handlu rybami przez Związek Miast Hanzeatyckich w XIV i XV w.* [Réglementation du commerce de poissons par l'Association des villes hanséatiques aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> s.], « Przegląd Zachodni », 1952, n<sup>o</sup> 5/6; le même auteur, *Ustawodawstwo Związku miast hanzeatyckich jako wyraz polityki monopolistycznej w handlu i żegludze w XIV i XV w.* [La législation de l'Association des villes hanséatiques en tant qu'expression de la politique monopoliste dans le commerce et la navigation aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> s.], « Zapiski T. N. w Toruniu », 1953, n<sup>o</sup> 1/4; H. Samsonowicz, *Handel zagraniczny Gdańska w drugiej połowie XV w.* [Le commerce étranger de Gdańsk dans la seconde moitié du XV<sup>e</sup> s.], « Przegląd Historyczny », 1956, n<sup>o</sup> 2; le même auteur, *Struktura handlu gdańskiego w pierwszej połowie XV w.* [La structure de commerce de Gdańsk dans la première moitié du XV<sup>e</sup> siècle].

<sup>16</sup> A. Mączak, H. Samsonowicz, *La zone baltique*; H. Samsonowicz, *Późne średniowiecze...* [Le bas Moyen Age...], chap. IV.

<sup>17</sup> P. Smolarek, *Stan i perspektywy badań nad rozwojem szkutnictwa w Polsce do końca XVIII w.* [Les perspectives et l'état actuel des recherches sur la construction navale en Pologne jusqu'à la fin du XVIII<sup>e</sup> s.], « Kwartalnik Historii Kultury Materialnej », 1959, n<sup>o</sup> 2.

<sup>18</sup> M. Bogucka, *Gdańsk jako ośrodek produkcyjny w XIV-XVII w.* [Gdańsk en tant que centre de production du XIV<sup>e</sup> au XVII<sup>e</sup> s.], Warszawa 1952.

les chantiers de construction navale, les nouvelles formes de la production rompaient nettement avec l'ancien système corporatif. Les investissements de capitaux, la coopération et la main-d'oeuvre mercenaire y favorisaient la naissance des éléments caractéristiques du début du capitalisme. Les grands chantiers, qui déclinent d'ailleurs au cours des siècles suivants, construisaient aussi bien des bâtiments de haute mer, tels que *holke* et *kogge* (dans la deuxième moitié du XV<sup>e</sup> siècle, les caravelles firent également leur apparition sur la Baltique) que des barques et des bateaux riverains. Vers la moitié du XV<sup>e</sup> siècle, le nombre de bateaux arborant le pavillon de Gdańsk se montait probablement à 500 unités. Après la Guerre de treize ans, au fur et à mesure du développement du transport hollandais et anglais, ce nombre commença à diminuer<sup>19</sup>.

Les recherches consacrées à la navigation sur la Baltique aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles ne traitent que de certains problèmes. En plus des synthèses générales<sup>20</sup>, ce sont les problèmes relatifs à l'activité militaire sur mer qui ont été mis en lumière<sup>21</sup>. Une importance particulière revêtent les ouvrages faisant ressortir le rôle que les marchands de Gdańsk ont joué pendant la Guerre de treize ans en luttant contre l'Ordre teutonique et ses partisans. Ces ouvrages soulignent également le caractère social de la piraterie sur la Baltique et l'activité militaire des marchands.

On a aussi tenu compte des aspects les plus divers de la technique de la navigation. La navigation de haute mer était étroitement liée au flottage, surtout sur la Vistule et l'Odra. Les ouvrages portant sur l'histoire du flottage accentuent particulièrement son importance pour la formation de la puissance politique et économique de la noblesse. Si au XIII<sup>e</sup> siècle, le prince et, au XIV<sup>e</sup> siècle et jusqu'à la moitié du XV<sup>e</sup> siècle, les villes décidaient des formes du flottage, vers la fin de ce siècle, c'était la noblesse<sup>22</sup> qui organisait déjà la navigation et en tirait des profits. On a également pris en considération les différents types de bateaux, surtout de la navigation fluviale, employés à partir du XV<sup>e</sup> siècle pour transporter les marchandises de masse<sup>23</sup>.

<sup>19</sup> H. Samsonowicz, *Struktura handlu gdańskiego...* [La structure du commerce de Gdańsk...]; le même auteur, *Późne średniowiecze...* [Le bas Moyen Âge...], chap. VI.

<sup>20</sup> K. Lepszy, *Dzieje floty polskiej [L'histoire de la flotte polonaise]*, Gdańsk 1947.

<sup>21</sup> M. Biskup, *Kazimierz Jagiellończyk a początki polskiej floty wojennej [Casimir Jagellon et les débuts de la flotte de guerre polonaise]*, « Zapiski T.N. w Toruniu », 1951, n° 1/2; le même auteur, *Gdańska flota kaperska w okresie wojny trzynastoletniej 1454 - 1466 [La flotte des pirates de Gdańsk au cours de la Guerre de treize ans, 1454 - 1566]*, Gdańsk 1953.

<sup>22</sup> W. Kowalenko, *Polska żegluga na Wiśle i Bałtyku w XIV i XV w. [La navigation polonaise sur la Vistule et la Baltique aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> s.]*, « Roczniki Historyczne », vol. XVII, 1948.

<sup>23</sup> *Ibidem* et B. Wachowiak, *Ze studiów nad splawem na Wiśle w XVI - XVIII w. [Études relatives au flottage sur la Vistule aux XVI<sup>e</sup> - XVIII<sup>e</sup> s.]*, « Przegląd Zachodni », 1951, n° 1/2; K. Chojnacka, *Podstawy techniczne handlu szczecińskiego na Wiśle i Odrze w XVI i XVII w. [Les bases techniques du commerce de Szczecin dans les bassins de la Vistule et de l'Odra aux XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> s.]*, « Zapiski Historyczne », 1957, n° 1/3; S. Gierszewski, *Korabnictwo, szkutnictwo, budownictwo okrętowe [Construction de barques et de bateaux de haute mer]*, « Gdańskie Zeszyty Humanistyczne », 1961, n° 1/2.

Les monographies des ports de la Baltique dans la période qui nous intéresse ont également traité de la technique de la navigation. En remplissant aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles les fonctions d'intermédiaires entre l'arrière-pays et la voie maritime, les villes investissaient des capitaux dans l'aménagement des ports et décidaient de leur organisation. L'agrandissement des ports, la lutte contre l'envasement, l'installation de signaux, l'organisation du service de sauvetage et du transbordement des cargaisons, le fonctionnement des grues, l'administration du port, les chantiers de construction navale et les conditions de vie des travailleurs du port, voilà les problèmes qui ont été pris en considération dans les monographies des ports de Szczecin, Gdańsk et Elbląg<sup>24</sup>. On a étudié séparément les conditions de la navigation : aussi bien l'organisation des transports que le tonlieu qui a joué un rôle essentiel dans la politique commerciale et les finances municipales des villes de la Baltique, comme en témoignent les registres dont la plupart se sont conservés jusqu'aujourd'hui<sup>25</sup>. A l'occasion des recherches sur la navigation on a présenté les problèmes relatifs à la capacité des ports de la Baltique, à la vitesse des bateaux (au XV<sup>e</sup> siècle, environ 2 à 3 noeuds) et, enfin, au temps qu'exigeait un voyage en bateau de Gdańsk vers d'autres ports de l'Europe (il ne fallait qu'un jour pour se rendre à Königsberg, mais il en fallait trente-six pour atteindre Venise<sup>26</sup>).

La navigation sur la Baltique s'appuyait sur un système financier fort compliqué. Certains bateaux étaient la propriété d'une seule famille alors que d'autres appartenaient aux membres d'une société bancaire. Ce thème a été élaboré à l'occasion des recherches sur les sources du capital bourgeois dont la participation à la production et au transport s'est sensiblement accrue au XV<sup>e</sup> siècle. Les messageries maritimes ont joué un rôle particulier dans l'organisation de la navigation sur la Baltique. Leurs participants, et parmi eux se trouvait souvent le patron d'une barque, avaient des *Schiffsparten*, c'est-à-dire qu'un huitième, un quart ou la moitié du bateau ou de sa cargaison leur appartenait<sup>27</sup>.

---

<sup>24</sup> B. Wachowiak, *Port średniowiecznego Szczecina* [Le port de Szczecin au Moyen Age], Gdańsk 1955; Cz. Biernat, *Życie portowe Gdańska w XVII - XVIII w.* [La vie dans le port de Gdańsk aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> s.]; S. Gierszewski, *Życie portowe Elbląga w XVII - XVIII w.* [La vie dans le port d'Elbląg aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> s.], dans: *Pomorze nowożytne*, sous la rédaction de G. Labuda et S. Hoszowski, Warszawa 1959. Ces deux derniers ouvrages présentent les conditions de vie au Moyen Age. Des remarques analogues relatives au XV<sup>e</sup> s. se trouvent dans les monographies suivantes : Z. Binerowski, *Gdański przemysł okrętowy od XVII do początków XIX w.* [L'industrie maritime de Gdańsk du XVII<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> s.], Gdańsk 1963; S. Gierszewski: *Elbląski przemysł okrętowy w latach 1570 - 1815* [L'industrie maritime à Elbląg de 1570 à 1815], Gdańsk 1961.

<sup>25</sup> E. Cieślak, *Niektóre zagadnienia handlu...* [Certains problèmes du commerce...]; H. Samsonowicz, *Cla nadbałtyckie w późnym średniowieczu* [Le tonlieu sur les côtes de la Baltique au bas Moyen Age], « Zapiski Historyczne », 1968, n° 3.

<sup>26</sup> H. Samsonowicz, *Późne średniowiecze...* [Le bas Moyen Age...], chap. VI.

<sup>27</sup> M. Bogucka, *Gdańsk jako ośrodek produkcyjny...* [Gdańsk en tant que centre de production...]; H. Samsonowicz, *Studien über das Danziger Kaufmannskapital in der zweite Hälfte des 15. Jh.*, Weimar 1968.

La situation juridique des marins a été étudiée en détail<sup>28</sup>. Les conditions de travail semblables faisaient naître des formes juridiques semblables aussi bien sur les bords de la Baltique que dans le golfe de Gascogne. Les prescriptions juridiques étaient un facteur important de l'intégration sociale et professionnelle qui dépassait les limites de l'appartenance nationale et ethnique.

Le développement du droit maritime a été étudié très soigneusement. Il convient de rappeler ici les éditions du droit maritime de Gdańsk selon ses nombreuses versions du XV<sup>e</sup> siècle, dont la première date de 1407<sup>29</sup>. Les prescriptions de ce droit maritime se rapportent aux frais de transport et de location, aux devoirs et aux droits de l'équipage, aux contrats de transport, à la durée des escales dans les ports, etc. Mentionnons également que B. Janik<sup>30</sup> a noté la terminologie juridique et maritime employée dans les sources à partir du XV<sup>e</sup> siècle. De nombreux problèmes juridiques ont déjà leurs monographies. Le rôle de la hanse dans la formation du droit en tant qu'instrument de la politique commerciale monopoliste, le développement du droit maritime, la formation du droit côtier sur la Baltique et les changements qu'il a subis (*ius naufragii*) ont fait l'objet des recherches de E. Cieślak et S. Matysik<sup>31</sup>.

<sup>28</sup> E. Cieślak, *O położeniu prawnym marynarzy według « Rôles d'Oléron » i ustawodawstwa morskiego Związku Miast Hanzeatyckich z XIV i XV w.* [La situation juridique des marins d'après les « Rôles d'Oléron » et la législation maritime de l'Association des villes hanséatiques des XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> s.], « Czasopismo Prawno-Historyczne », vol. IV, 1952; le même auteur, *Położenie prawne marynarzy w świetle uchwał Związku Hanzeatyckiego z XIV i XV w.* [La situation juridique des marins à la lumière des décrets de l'Association hanséatique des XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> s.], « Zapiski T.N. w Toruniu », 1950, n° 1/4; le même auteur, *Prawa i obowiązki kapitana statku w XII do XV w. wg « Rôles d'Oléron » i prawa morskiego Związku Miast Hanzeatyckich* [Les droits et les devoirs du capitaine d'un bateau du XII<sup>e</sup> au XV<sup>e</sup> s. d'après les « Rôles d'Oléron » et le droit maritime de l'Association des villes hanséatiques], « Zapiski T.N. w Toruniu », 1951, n° 1/2.

<sup>29</sup> S. Matysik, *Gdańska ordynacja prawa morskiego z pocz. XVI w.* [L'ordonnance du droit maritime de Gdańsk du début du XVI<sup>e</sup> s.], « Przegląd Zachodni », 1952, n° 5/6; le même auteur, *Ze studiów nad historią prawa morskiego w Gdańsku. Historia źródeł* [Études relatives au droit maritime. Histoire des sources], « Zapiski T.N. w Toruniu », 1952, n° 1/2; B. Janik, *Prawo żeglugi według rękopisu gdańskiego z r. 1488* [Le droit de navigation d'après un manuscrit de Gdańsk de 1488], « Rocznik Gdański », vol. XV/XVI, 1956/1957. Ce texte, le plus ancien du droit maritime à Gdańsk, a été élaboré par B. Janik et muni d'une préface de S. Matysik, Gdańsk 1961; K. Libera, *Konsulat morski według wydania barcelońskiego z 1494 r.* [Le consulat maritime d'après l'édition de Barcelone de 1494], Warszawa 1957.

<sup>30</sup> *Najstarszy tekst prawa morskiego* [Le texte le plus ancien du droit maritime], Gdańsk 1961.

<sup>31</sup> E. Cieślak, *Ustawodawstwo Związku Miast Hanzeatyckich jako wyraz polityki monopolistycznej w handlu i żegludze w XIV i XV w.* [La législation de l'Association des villes hanséatiques en tant qu'expression de la politique monopoliste dans le commerce et la navigation aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> s.], « Zapiski T.N. w Toruniu », 1953, n° 1-4; le même auteur, *Z zagadnień historii prawa morskiego na Bałtyku i Morzu Północnym* [Problèmes de l'histoire du droit maritime sur la Baltique et la mer du Nord], « Przegląd Zachodni »,

Nos remarques seraient incomplètes si nous passions sous silence les ouvrages consacrés aux problèmes liés étroitement à l'histoire de la Baltique, surtout à l'histoire des villes et des territoires situés sur les rives de la Baltique. Les ouvrages traitant de l'histoire de la Poméranie, de Gdańsk, d'Elbląg, de Szczecin, de l'Ordre teutonique en Prusse, des villes hanséatiques et des transformations socio-politiques qui accompagnaient la lutte pour l'accès à la mer Baltique aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles constituent un très grand acquis que représentent plus de mille publications<sup>32</sup>. Il convient de signaler ici le premier essai d'évaluer l'activité de la hanse allemande dans lequel K. Tymieniecki s'efforce d'expliquer le rôle des grandes villes situées sur les rives de la Baltique par l'expansion allemande vers l'Est<sup>33</sup>. La discussion à ce sujet se poursuit<sup>34</sup> et fournit un nombre de plus en plus grand d'éléments nouveaux et importants pour la synthèse de l'histoire universelle. Les monographies des États riverains de la Baltique<sup>35</sup> fournissent, elles aussi, de nouvelles données relatives à la portée de la politique maritime. Les derniers ouvrages traitant de la Guerre de treize ans<sup>36</sup> et de l'histoire de la Poméranie (ouvrage collectif)<sup>37</sup> mettent en relief à quel point le déclin du Moyen Age a surmonté les particularismes de l'histoire précédente de l'Europe, à quel point se sont façonnées réciproquement les influences et les liaisons des divers pays et quel rôle essentiel a joué la mer Baltique aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles dans ce processus d'intégration.

(Traduit par Janina Kasińska)

---

1951, n° 1/2; S. Matysik, *Prawo nadbrzeżne (ius naufragii)* [Le droit côtier], Toruń 1950; le même auteur, *Prawo morskie Gdańska* [Le droit maritime de Gdańsk], Warszawa 1958; le même auteur, *Podręcznik prawa morskiego* [Manuel du droit maritime], Warszawa 1959.

<sup>32</sup> Cf. la bibliographie courante de l'histoire de la Poméranie publiée dans « Zapiski Historyczne w Toruniu ».

<sup>33</sup> K. Tymieniecki, *Hanza niemiecka nad Bałtykiem* [La hanse allemande sur la Baltique], « Przegląd Zachodni », 1952, n° 5/6.

<sup>34</sup> Récemment B. Zientara, *Hanza a kryzys XV w....* [La hanse et la crise au XV<sup>e</sup> s...].

<sup>35</sup> K. Górski, *Państwo krzyżackie w Prusach* [L'État de l'Ordre teutonique en Prusse], Gdańsk 1946; W. Czaplinski, K. Górski, *Historia Danii* [L'histoire du Danemark], Wrocław 1965.

<sup>36</sup> M. Biskup, *Trzynastoletnia wojna z Zakonem Krzyżackim* [La Guerre de Treize ans contre l'Ordre teutonique (1454-1466)], Warszawa 1967.

<sup>37</sup> *Historia Pomorza* [Histoire de la Poméranie], sous la rédaction de G. Labuda, Warszawa 1969.