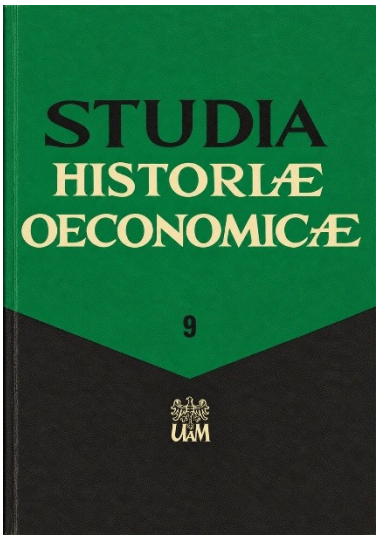


Samsonowicz, H. (1974) 'Le commerce maritime de Gdańsk dans la première moitié du XVIe siècle', *Studia Historiae Oeconomicae*, 9, pp. 47–66.

https://doi.org/10.14746/sho.1974.09.1.004

Text of article:
https://pressto.amu.edu.pl/index.php/sho/article/view/57864

The text was digitised from an earlier printed edition of *Studia Historiae Oeconomicae*. The digitisation process involved scanning, automated optical character recognition (OCR), and subsequent manual verification of the recognised text. The original source material is held by the Collegium Historicum Library at Adam Mickiewicz University, Poznań.
bch.amu.edu.pl

The task was carried out within the framework of the competition "Social Responsibility of Science II – Support for Scientific Libraries". The project entitled "Digitization of archival editions of scientific journals collected by the Library of the Coll. Historicum of Adam Mickiewicz University". The project was co-financed from state budget funds granted by the Minister of Science within the framework of the Programme Social Responsibility of Science II. Support for Scientific Libraries (agreement no. BIBL/SP/0092/2024/02 of 05.12.2024).

Total value of the project: PLN 247,236.00. Amount of co-financing: PLN 220,836.00.









STUDIA HISTORIAE OECONOMICAE
UAM Vol. 9 — 1974 Poznań 1974

Henryk Samsonowicz (Warszawa)

LE COMMERCE MARITIME DE GDAŃSK DANS LA PREMIÈRE MOITIÉ DU XVI^e SIÈCLE

Le problème des diverses voies de développement des zones européennes constitue actuellement le centre de l'intérêt de nombreux historiens[1]. Surtout l'histoire de la zone baltique — celle de toutes les régions liées au capital commercial des Pays-Bas et de l'Angleterre — a été dernièrement l'objet de nom-

[1] En ce qui concerne les historiens qui s'occupent en général du commerce maritime de Gdańsk, il faudrait mentionner P. Simson, *Geschichte der Stadt Danzig*, Danzig. Bd. I 1913, p. 357, Bd. II 1918, p. 159; M. Małowist, *Uwagi o roli kapitału kupieckiego w Europie wschodniej w późnym średniowieczu* (Observations sur le rôle du capital commercial en Europe orientale dans le bas moyen âge), Przegląd Historyczny 2/1965 p. 221; Idem, *Studia z dziejów rzemiosła w okresie kryzysu feudalizmu w zachodniej Europie w XIV i XV w.* (Etudes sur l'histoire des métiers au temps de la crise du féodalisme en Europe occidentale aux XIV^e et XV^e ss.), Warszawa 1954, p. 358. Cf. les études du même auteur, *Croissance et régression en Europe XIV - XVII s.*, Paris 1972; M. Mączak, H. Samsonowicz, *La zone baltique, l'un des éléments du marché européen*, Acta Poloniae Historica XI 1965.

Au sujet de la zone baltique ont paru dernièrement: A. Mączak, *Między Gdańskiem a Sundem* (Entre Gdańsk et Sund), Warszawa 1972, p. 6 et suiv.; H. Samsonowicz, *Późne średniowiecze miast nadbałtyckich* (Le bas moyen âge des villes baltiques), Warszawa 1968, p. 109 et suiv.;Idem, *Handel zagraniczny Gdańska w drugiej połowie XV w.* (Le commerce extérieur de Gdańsk dans la deuxième moitié du XV^e s.), Przegląd Historyczny 1956; M. Bogucka, *Handel zagraniczny Gdańska w pierwszej połowie XVII w.* (Le commerce extérieur de Gdańsk dans la première moitié du XVII^e s.), Wrocław 1970, p. 8 et suiv.; St. Hoszowski, *Handel Gdańska w okresie XV - XVIII w.* (Le commerce de Gdańsk dans la période du XV^e au XVIII^e s.), Zeszyty Naukowe WSE, Kraków 1960, p. 38.

Le commerce de Gdańsk au XVI^e s. est discuté par J. Schildhauer, *Der Seehandel Danzigs im 16. Jh. und die Verlagerung des Warenverkehrs im Nord- und Mitteleuropäischen Raum*, Jahrbuch f. Wirtschaftsgeschichte 1970/III; idem, *Zur Verlagerung des See- und Handelsverkehrs im nordeuropäischen Raum während des 15. u. 16. Jh.*, ibidem 1969, 3/4; idem, *W sprawie rejonizacji żeglugi i handlu w Europie północnej w XV i XVI w. — na podstawie Gdańskich ksiąg komory palowej* (Au sujet des régions de la navigation et du commerce en Europe du nord aux XV^e et XVI^e siècles — sur base des livres de douane maritimes de Gdańsk) Rocznik Gdański t. 27, 1969; W. Stark, *Der Lübecker Preußenhandel — seine Struktur und Stellung im System des Lübecker Ostseehandels*, Neue Hansische Studien, Berlin 1970, p. 243. Idem, *Lübeck und Danzig in der zweiten Hälfte des 15. Jh.*, Weimar 1973. Cf. en outre: R. Rybarski, *Handel i polityka handlowa Polski w XVI stuleciu* (Le commerce et la politique commerciale de la Pologne au XVI^e siècle), t. I, II, Warszawa 1958; D. Krannhals, *Danzig und der Weichselhandel in seiner Blütezeit vom 16. zum 17. Jahrhundert*. Leipzig 1942. J. Małecki, *Związki handlowe*

breuses dissertations. Les raisons en sont multiples. Le commerce avec l'Occident formait la structure économique de la Pologne, du Mecklembourg, de la Poméranie, de la Livonie et en partie de la Russie; il freinait la production de certaines marchandises, stimulait le revenu social et influait sur la politique des nobles. D'autre part, cet échange fut à la base du développement de l'industrie en Europe occidentale, et de l'expansion coloniale sur les océans[2]. Les lignes générales du commerce baltique au XV^e siècle nous sont déjà connues; grâce aux travaux basés sur les tableaux des droits de douane du Sund[3] nous connaissons aussi les structures du commerce dans la deuxième moitié du XVI^e siècle, à l'époque de la puissance croissante des Hollandais. La question à laquelle le présent article se propose de répondre, concerne la structure des échanges dans la première moitié du XVI^e siècle, période très mal documentée par les données du Sund, où l'économie domaniale ne s'était pas encore définitivement cristallisée, et les découvertes géographiques avaient déjà fourni des marchandises d'autres continents aux échanges européens. A la base des présentes considérations reposent surtout les livres de douane maritimes (palowe) datant de 1510[4] qui concernent les bateaux entrant au port, ceux de 1530[5] relatifs aux bateaux sortant du port, et enfin ceux de 1557[6] enregistrant les céréales exportées. La valeur des livres de douane maritimes a été souvent discutée dans la littérature[7]. Sans se demander

miast polskich z Gdańskiem w XVI w. i pierwszej połowie XVII w. (Les relations commerciales des villes polonaises avec Gdańsk au XVI^e s. et dans la première motié du XVII^e s.), Wrocław 1968; R. Raths, *Der Weichselhandel im XVI Jh.*, Marburg 1929.

[2] M. Małowist, *Europa a Afryka zachodnia w dobie wczesnej ekspansji kolonialnej* (L'Europe et l'Afrique occidentale aux origines de l'expansion coloniale), Warszawa 1969, p. 51 et suiv., 475 et suiv.; Le même auteur discute les relations économiques de la zone baltique avec les pays menant l'expansion coloniale dans l'ouvrage *Z zagadnień popytu na produkty krajów nadbałtyckich w Europie zachodniej w XVI w.* (Problèmes de la demande des produits des pays baltiques en Europe occidentale au XVI^e s.), Przegląd Historyczny 4/1959, p. 720; Cf. J. A. van Houtte, E. Stols, *Les Pays-Bas et la „Méditerranée atlantique" au XVI^e*. Mélanges à l'honneur de F. Braudel, 1, Toulouse 1973, p. 645 et suiv.

[3] Tabeller over Skibsfart og Varentransport gennem Øresund 1497 - 1660, éd. N. F. Bang, I, København, Leipzig 1906; P. Jeannin, *Les comptes de Sund comme source pour la construction d'indices généraux de l'activité économique en Europe (XVI^e - XVIII^e)*. Revue Historique 470, 1964. Discussion de la littérature ibidem, p. 55 et suiv.; M. Mączak, *Między Gdańskiem a Sundem...*, p. 18 et suiv.

[4] WAP Gd (Archives d'Etat de la voiévodie de Gdańsk), 300, 19, 10.

[5] WAP Gd 300, 19, 11.

[6] WAP Gd. 300, 19, 12.

[7] J. Schildhauer, *Hafenzollregister des Ostseebereiches als Quellen zur Hansischen Geschichte*. Hansische Geschichtsblätter 86, 1968. W. Stark, *Die Danziger Pfahlkammerbücher (1468 - 1476) als Quelle für den Schiffs- und Warenverkehr zwischen den wendischen Städten und Danzig*, Rostocker Beiträge I 1967; idem, *Lübeck und Danzig...*, p. 21 et suiv. H. Samsonowicz, *Cła nadbałtyckie w późnym średniowieczu* (Les douanes de la Baltique au bas moyen âge), Zapiski Historyczne 3/1968.

de combien les données des livres de Gdańsk seraient-elles inférieures à la réalité, il nous faut souligner qu'elles constituent une série de sources assez uniformes, pouvant nous aider à obtenir des conclusions approximatives basées sur des données numériques. C'est sur cette base que nous pouvons juger de l'activation du bilan commercial de la zone baltique et de son adaptation aux besoins croissants des pays de l'Occident hautement développés[8].

Les livres provenant des débuts du XVI^e siècle ont été élaborés en partie par J. Schildhauer. En renvoyant le lecteur aux constatations de cet auteur[9], relatives aux modifications dans la géographie du commerce, je voudrais m'y occuper de quelques problèmes concernant l'importance et la structure des chiffres d'affaires, leur valeur et la technique des grands échanges de l'époque.

Sur la base des données de 1510 il nous est permis de constater que 1422 bateaux ont apporté à Gdańsk les produits suivants:

beurre 66,5 last, 670 t
viande 109 last, 20 cet, 142 t, 5 l
lard 25 last, 109,5 t, 6,5 l
sel français 959 c, 47 last
sel portugais 20 c
sel écossais 60 last, 2 c
sel de Lünebourg 791 last

sel suédois 309 c
(swenss)
indéterminé 105,5 last, 3 c
drap 655,5 ter
216 pq, 12 p
chanvre 185 v, 22 last, 16 kopp
4 lp, 1 sf, 42 l, 41 p.
0,5 c, 17 m, 4 pq
fourrures 235 l, 10 sf, 84 d, 7 t,
7 pq, 36 c, 7,5 m, 6 p
9,5 lp, 1 s
goudron végétal 582 last, 29 t
cendre 207 last
cuirs 666 d, 25 pq, 18,5 c, 2 last
cire 115 pr

huile de poisson 115 last
harengs 2191 last dont dannois 520 last
saumon 123 last, 387 t
fer 1085 last, 347 v
cuivre 18 sf, 1 p, 14 mese, 50, 5 l, 65 schimese, 285 last, 23 pr., 3 t
plomb
vin total (25 espèces) env. 308 last= 505 300 L
dont

vin du Rhin 50900 L
„ du Poitou 32355 L
bastari 78380 L
romani 43075 L
malvoisie 6870 L
alicante 1700 L

sucre 1 pq, 5 f, 59 s, 28 v, 46 hux 6 kort
caramel 226 s, 33 v, 7 hux, 23 kort, 2 pq
poivre 68 s, 3 hux, 62 pan, 13 pr 17 balles, 1 pip

[8] H. Samsonowicz, *Polska w gospodarce europejskiej późnego średniowiecza* (La Pologne dans l'économie européenne du bas moyen âge). Pamiętnik X Powszechnego Zjazdu Historyków Polskich, t. I Warszawa 1968, p. 102. A. Mączak, *Między Gdańskiem a Sundem...*, p. 5, 157 et suiv.

[9] J. Schildhauer, *Der Seehandel...*, p. 162 et suiv.; idem, *W sprawie rejonizacji...*, p. 13 et suiv.

verre	3,5 cet
salpêtre	12 last
huile	250 pip, 36 hux, 8,5 v
gingembre	1 v
figues	60 last, 40 v, 29 pan, 3 pr 2 pip 61 hux
raisins secs	210 pan, 35 pip, 154 hux 33 v, 5 last, 7 pr
riz	21 pan, 40 pip, 13 v, 4 hux, 4 last, 16 pr, 32 s, 26 balles
amandes	77 v, 1 pan, 14 pip, 8 hux
citrons	1 pip, 1 hux
noix	1 pip, 27,5 last
alun	30 hux, 16,5 pip, 9 v, 1,5 last 4 pq, 1 s

Les mesures notées dans le livre de douane sont loin d'être précises, j'ai essayé néanmoins de réduire toutes ces données très diverses au même dénominateur pour évaluer ensuite leur valeur. Ce procédé, nécessaire pour qu'on puisse se rendre compte de la structure de l'importation, n'a pu être effectué que très approximativement. Parfois le livre notait les prix de paquets de drap ou de paniers de poivre[10]. Dans d'autres cas je me suis servi des données dressées par J. Pelc et comprises dans les livrets de commerçants qui s'étaient conservés[11]. Enfin, à l'aide de comptes assez compliqués relatifs aux prix de Toruń, de Varsovie et de Cracovie[12], et en introduisant des corrections conformes aux tendances générales des fluctuations des prix, j'ai évalué la valeur des autres marchandises. Tout en me rendant pleinement compte du fait que mes estimations doivent s'écarter quelque peu des données réelles, je crois néanmoins qu'elles donnent une image juste de l'importation en 1510 à Gdańsk. La monnaie de compte était encore à cette époque le marc (Mark, grzywna) prussien (=0,66 zł, c.-à-d. 20 gr.) et c'est dans cette monnaie qu'ont été calculés les prix des marchandises.

Le tableau I permet d'en tirer des conclusions générales. De même qu'au XV^{e} siècle l'importation du drap y a joué le rôle principal, cette marchandise

[10] WAP Gd 300, 19. 10 p. 61, 138.

[11] E. Schulte, *Das Danziger Kantorbuch des Jacob Stöve*, Hansische Geschichtsblätter 1937, p. 42 et suiv. Cf. H. Dousther, *Dictionnaire universel des poids et mesures anciennes et modernes*, Bruxelles 1840. J. Pelc, *Ceny w Gdańsku* (Les prix à Gdańsk), Lwów 1937.

[12] J. Pelc, *Ceny w Krakowie w latach 1369 - 1600* (Les prix à Cracovie dans les années 1369 - 1600), Lwów 1928; W. Adamczyk, *Ceny w Warszawie w XVI i XVII w.* (Les prix à Varsovie aux XVI^{e} et XVII^{e} s.), Lwów 1938; H. Samsonowicz, *Warunki życia w miastach Prus Królewskich w XV - XVI w.* (Conditions de vie dans les villes de la Prusse Royale aux XV^{e} - XVI^{e} ss.), Zapiski Historyczne 3/1966; idem, *Untersuchungen über das Danziger Bürgerkapital in der zweiten Hälfte des 15. Jh.* Weimar 1969, p. 31.

Tableau I

L'importation à Gdańsk en 1510

Marchandises	Quantité	Valeur approximative en marcs prussiens (grzywna, Mark)		Participation à l'importation exprimée par 100
I. Viande et graisses			6 200	2,3
lard	50 l	3 200		1,2
beurre	122 l	1 500		0,5
viande	130 l	1 500		0,5
II. Poissons et produits de poisson			76 000	29,2
harengs	2191 l	60 000		23,0
saumons et autres poissons	155 l	7 000		2,7
huile de poisson	115 l	9 000		3,4
III. Sel	10760 l		33 000	12,6
IV. Métaux			12 000	4,6
fer	1143 l	11 000		4,2
cuivre, plomb	361 st 2781 p. 34 pr, 161 vud.	1 000		0,3
V. drap	env. 25000 pq		82 000	31,5
VI. vin	env. 308 l		2 000	0,7
VII. Denrées coloniales			42 700	16,4
poivre		200		0,07
figues		15 000		5,7
raisins secs		15 000		0,5
riz		3 000		1,1
sucre et caramel	75740 pr	15 000		5,7
autres denrées coloniales		8 000		3,0
VIII. Autres marchandises			6 100	
fourrures, cuirs	env. 50 mille pièces	1 000		0,3
chanvre, lin		100		0,03
goudron végétal	684,5 l	2 000		0,7
autres marchandises		3 000		
dont: la cire	115 pr.			
la cendre	207 l			
Total			260 000	100,0

représentant probablement un tiers de la valeur totale de l'importation. L'importance de l'importation des poissons, dont surtout des harengs, n'a pas changé nonplus; la participation de l'importation hollandaise continuait

à augmenter, tandis que l'importance des pêcheries de la Scanie diminuait. Le tableau II illustre ce phénomène:

Tableau II

Importation de harengs à Gdańsk[13]

An	Harengs au total (en lasts)	dont dannois (en lasts)	%
1460	816	620	76
1475	498	130	26
1506	2032	509	25
1510	2191	520	23

Il est aussi à souligner que l'importation des harengs subissait une croissance continue. Pour les années 1460, 1468, 1469, 1470, 1471, 1474, 1475 l'importation moyenne par an dépassait d'un peu 500 last, pour 1498/9, 1506 et 1510 — plus de 1900 last. Ce grand bond, semble-t-il, aurait trait à l'expansion du capital hollandais au tournant des XV[e] et XVI[e] siècles. L'importance croissante de la Hollande dans le commerce mondial, ses contacts avec les Portugais pourraient expliquer les changements essentiels qui s'étaient produits dans la structure de l'importation par la parution de denrées coloniales, placées à la troisième place au point de vue de leur valeur. Le livre de douane mentionne 17 espèces d'épices, de fruits du midi, de sucre, d'huile, dont la quantité et la valeur ont augmenté de beaucoup par rapport au siècle précédent, en dépassant même l'importation du sel laquelle, par tradition, jouait un rôle important. L'importation des épices — témoignant sans doute des rapports plus étroits de l'Europe avec les autres continents — allait de pair avec la consommation croissante du vin, peut-être même évaluée trop bas dans le tableau I. Pour la plupart c'étaient les vins du Rhin — 139 000 L, c'est-à-dire plus de 27%, et les vins français — 154 000 L, c'est-à-dire plus de 30%. Il serait difficile de fournir une statistique plus précise car dans le cas de plus de 100 mille L de vin sa qualité n'était pas mentionnée. Un rôle moins important jouaient les vins du midi, l'alicante et la malvoisie, mais en somme cette importation témoigne des changements survenus dans la consommation de la société nobiliaire. En admettant que parmi les 4 millions environ d'habitants des territoires polonais constituant l'arrière-pays de Gdańsk il y avait à peu près 400 mille de nobles[14] — alors par tête de chaque représentant de

[13] Sur la base de WAP Gd 300. 19. 1, 5, 9, 10. Cf. H. Samsonowicz, *Handel zagraniczny...*, p. 325.

[14] Cf. I. Gieysztorowa, *Badania nad historią zaludnienia Polski* (Recherches sur l'histoire de la population de Pologne), Kwartalnik Historii Kultury Materialnej 3 - 4,

l'état chevaleresque il échut plus d'un litre de vin par an, vin importé par la ville de Gdańsk dans les débuts du XVI^e siècle déjà. Ce n'était pas une quantité importante, mais elle témoigne de la consommation croissante de cette boisson.

Le sel jouait un rôle de moindre importance dans la structure de l'importation, bien qu'en comparaison avec le XV^e siècle son importation a visiblement augmenté (tabl. III).

Tableau III

Importation de sel à Gdańsk[15]

An	Quantité en last	Indice	Importation annuelle moyenne	
1460	816	100	1468 - 72	400
1470	511	62		
1475	498	61	1474 - 76	400
1498	1673	205		
1506	2032	246	1498 - 1510	4000
1510	10760	1318		

Malgré une croissance absolue aussi élevée il semble que le sel n'occupait que la quatrième place à l'échelle de valeur de toute l'importation. On a déjà attiré l'attention sur le rôle de Gdańsk dans la distribution de cette marchandise sur la Baltique[16]. Le relevé concernant le sel importé en 1510 semble confirmer cette constatation (tabl. IV).

Tableau IV

Espèces de sel importé à Gdańsk en chiffres relatifs

Total	de Brouage	de Lübeck	„swenss"	écossais	portug.	holland.	indéterminé
100	67,2	7,3	21,5	0,6	1,4	0,3	1,1

Avec la forte domination du sel provenant du midi de la France, auquel une partie du sel apporté de Lübeck et de Hollande[17] pourrait être comptée. la quantité importante de sel appelé „suédois" constitue une surprise. On

1963, p. 545, admet dans la seconde moitié du XVI^e s. le nombre de 3 millions pour la Grande Pologne, la Petite Pologne et la Masovie. Entrent aussi en jeu: une partie de la Lithuanie, une partie de la Silésie, la Prusse. Cf. *Historia Polski* (Histoire de la Pologne) t. I, partie II, Warszawa 1957, p. 417, où B. Baranowski et S. Herbst analysent la structure des états en Pologne.

[15] Sur la base de WAP Gd. 300. 19. 1, 4, 5, 8, 9, 10. Cf. H. Samsonowicz, *Handel zagraniczny...*, p. 325.

[16] M. Bogucka, *Handel zagraniczny Gdańska...*, p. 45.

[17] H. Samsonowicz, *Handel zagraniczny...*, p. 349.

pourrait présumer que ce sel fut destiné à la réexportation et exempté des droits de douane. D'ailleurs nombre de marchandises présentant une valeur totale minime, telles que: la cire, la cendre, les menues fourrures, le cuivre étaient apportées à Gdańsk probablement en transit[18]. Achetées par les marchands locaux, elles étaient réexportées vers l'Occident. C'était le cas du fer suédois appelé „osmund", demi-matière première importée à Gdańsk où, en partie au moins forgé, il subissait la réexportation en tant que fer prêt à la production industrielle. Il faudrait toutefois constater qu'en comparaison

Tableau V

Exportation maritime de Gdańsk en 1530

	Marchandise	Quantité	Valeur approximative en marcs prus. (grzywna)		Participation à l'ensemble de l'export	
I.	céréales, farine			195 000		39,0
	seigle	14 032 last	140 000		28,0	
	froment	2 804 „	42 000		8,4	
	farine	700 „	13 000		2,6	
II.	houblon, bière			11 600		2,3
	houblon	1 060 s	5 000		1,0	
	bière	450 last	6 600		1,3	
III.	bois			122 000		24,4
	pièces (wańczos, wagenschoss)	3 619 c				
	douve	200 c				
	riemen	150 c				
	bogenholz	4 150 c				
	madriers	1 000 p				
IV.	produits sylvestres			45 000		9,0
	goudron	3 375 last				
	goudron végétal	265 „				
	cendre	846 „				
V.	cuirs et fourrures	20 000 p		20 000		4,0
VI.	métaux			38 800		7,7
	fer	220 last	8 800		1,7	
	cuivre	1 500 cet.	30 000		6,0	
VII.	sel	6 783 last		20 000		4,0
VIII.	autres			47 600		9,5
	Total			500 000		100,0

[18] M. Bogucka, *Gdańsk jako ośrodek produkcyjny w XIV - XVII w.* (Gdańsk en tant que centre de production aux XIVe - XVIIe ss.), Warszawa 1962, p. 103.

avec le XV^e siècle l'importance du fer „osmund" diminuait plutôt. En 1510 on n'importa que 82 last, c'est-à-dire 7% de toute la quantité de fer. N'était-ce pas la preuve du développement de la sidérurgie locale en Suède?[19]

Les livres de douane concernant l'exportation ne se sont conservés que pour 1530; ils pourraient être complétés par les listes des cargaisons de seigle et de froment datant de 1557. L'addition des marchandises exportées fournit les données ci-devant (tabl. V); comme les mesures qui y ont été appliquées sont de beaucoup plus uniformes que dans le cas de l'importation — on avait pu les réduire aussitôt aux mêmes dénominateurs. La rubrique concernant les chiffres absolus présente des données de sources. Celle concernant la valeur est calculée d'après le principe analogue à celui de l'estimation de la valeur de l'importation, et ne pourrait être envisagé que comme point de départ aux considérations relatives au bilan et à la structure de l'exportation de Gdańsk.

Les conclusions émanant du relevé ci-dessus (tabl. V) sont évidentes. Les céréales, dont en particulier le seigle, étaient le produit essentiel d'exportation de Gdańsk. Le relevé montrant l'accroissement de l'exportation des céréales dans la seconde moitié du XV^e siècle et dans la première moitié du XVI^e siècle est très intéressant (tabl. XVI).

Tableau VI

Exportation de céréales de Gdańsk dans la 2^de^ moitié dn XV^e^ s. et la 1^re^ moitié du XVI^e^ s.

An	Nombre approximatif de last	Indice (1492=100)[20]
1470	2 200	21
1490	9 500	93
1492	10 200	100
1530	14 000	137
1557	21 000	205

La deuxième place dans l'exportation occupait le bois, suivi d'autres produits sylvestres, les métaux, dont surtout le cuivre, certainement de Hongrie[21], enfin les cuirs et les fourrures ainsi que le sel, probablement importés de l'Occident et exportés vers la Suède et la Livonie. Cette dernière constatation serait conforme aux conclusions émanant de l'analyse de l'importation. La comparaison de la quantité absolue de bois et d'autres produits,

[19] I. Hammarström, *Finansförvaltning och Varuhandel 1504 - 1546*. Uppsala 1956. S. Lundkvist, *Gustaw Vasa och Europa. Svensk handels och utrikespolitik 1534 - 1557*, Uppsala 1960 p. 16.

[20] Sur la base de WAP Gd. 300. 19. 4, 7, 11, 12.

[21] R. Rybarski: *Handel i polityka handlowa...*, t. I, p. 142.

sauf les céréales, exportés par Gdańsk au XV^e siècle[22], témoigne du manque de changements quantitatifs. L'expansion des marchandises de Pologne n'était donc liée qu'à la croissance de l'exportation des céréales.

La distance des vingt années entre les livres d'exportation et d'importation de marchandises, qui se sont conservés, ne permet pas de s'orienter facilement dans le bilan commercial de Gdańsk. Il semble toutefois qu'on pourrait en tirer quelques conclusions. Le prix nominal de la viande de boeuf pendant ces vingt années a augmenté d'environ 40%, le prix des poissons a diminué, il est vrai, un peu, mais celui de la bière a augmenté d'environ 30%. Le prix des céréales, ainsi que celui du bois[23] ont subi une augmentation semblable. Ces données seraient approximativement conformes aux données concernant les prix à Cracovie (hormis les données relatives aux matériaux de construction). En partant du principe qu'au cours de ces vingt années les prix ont augmenté en moyenne d'environ 20 à 30 p.c., sans toutefois provoquer des changements essentiels dans la structure du commerce, la relation de l'exportation à l'importation dans la première moitié du XVI^e siècle se présenterait comme 100 : 65 - 75. Cette relation confirmerait la tendance générale à l'activation du bilan maritime de Gdańsk jusqu'au XVI^e siècle, illustrée par le relevé ci-dessous (tabl. VII).

Tableau VII[24]

An	Relation de la valeur de l'exportation exprimée par 100 à la valeur de l'importation
1470	100 : 140
1492	100 : 80
1510 - 30	100 : 70
1585	100 : 66
1640 - 43	100 : 60

Indépendamment de la précision des données, plutôt douteuse en ce qui concerne les périodes antérieures, il semble que la proportion générale entre la valeur de l'importation et celle de l'exportation a été bien saisie. En formulant nos jugements avec précaution — ces propositions, dès la fin du XV^e siècle, ne subissaient pas de modifications plus importantes. La valeur des marchandises exportées — matières premières et demi-produits — dépassait en général d'un tiers la valeur des marchandises importées.

Le livre de douane de 1530 apporte d'autres informations importantes relatives aux échanges dans la première moitié du XVI^e siècle, en donnant

[22] H. Samsonowicz, *Handel zagraniczny*..., tab. II, p. 325.

[23] J. Pelc, *Ceny w Gdańsku*...; H. Samsonowicz, *Warunki życia*..., tab. 4, 5.

[24] Cf. H. Samsonowicz, *Późne średniowiecze miast nadbałtyckich*..., p. 131.

Tableau VIII

Trafic journalier dans le port de Gdańsk en 1530 (× = dimanche)

Mois	Fêtes	Jour	Quantité	Décades	Total	Mois	Fêtes	Jour	Quantité	Décades	Total
1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
Janvier	—	—	—	—	—		—	8	3	—	—
Février	—	5	1		49		—	9	3	—	—
		10	1	2			—	10	3	—	—
		11	—	—	—		—	11	13	—	—
		12	—	—	—		—	12	8	—	—
	×	13	—	—	—		×	13	—	37	—
	—	14	8	—	—		—	14	6	—	—
	—	15	3	—	—		—	15	4	—	—
	—	16	3	—	—		—	16	2	—	—
	—	17	5	24	—		—	17	1	—	—
	—	18	2	—	—		—	18	3	—	—
	—	19	2	—	—		—	19	—	—	—
	×	20	1	—	—		×	20	—	—	—
	—	21	8	—	—		—	21	1	—	—
	—	22	2	—	—		—	22	2	—	—
	—	23	7	—	—		—	23	2	—	—
	Saint Mathias	24	—	—	—		—	24	6	—	—
	—	25	2	23	—		Annonciation	25	—	42	—
	—	26	3	—	—		—	26	8	—	—
	×	27	—	—	—		×	27	—	—	—
	—	28	1	—	—		—	28	8	—	—
							—	29	6	—	—
Mars	—	1	1	—	98		—	30	7	—	—
	—	2	3	—	—		—	31	2	—	—
	—	3	—	—	—						
	—	4	4	—	—	Avril	—	1	1	—	56
	—	5	1	19	—		—	2	2	—	-
	×	6	—	—	—		×	3	1	27	—
	—	7	1	—	—		—	4	9	—	—

1	2	3	4	5	6
Avril	—	5	4	—	—
	—	6	—	—	—
	—	7	5	—	—
	—	8	3	—	—
	—	9	2	—	—
	×	10	—	—	—
	—	11	3	—	—
	—	12	3	—	—
	—	13	2	9	—
	—	14	1	—	—
	—	15	—	—	—
	—	16	—	—	—
	Pâques	17	—	—	—
	—	18	—	—	—
	—	19	—	—	—
	—	20	—	—	—
	—	21	2	—	—
	—	22	4	—	—
	—	23	6	—	—
	×	24	—	—	—
	Saint Marc	25	—	20	—
	—	26	1	—	—
	—	27	1	—	—
	—	28	4	—	—
	—	29	—	—	—
	—	30	2	—	—
Mai	×	1	—	—	108
	—	2	3	—	—
	—	3	—	—	—
	—	4	6	—	—
	—	5	5	25	—
	—	6	1	—	—

1	2	3	4	6	5
Juin	—	10	8	—	—
	—	11	3	—	—
	×	12	—	—	—
	—	13	5	—	—
	—	14	3	—	—
	—	15	3	—	—
	Fête - Dieu	16	1	28	—
	—	17	6	—	—
	—	18	4	—	—
	×	19	—	—	—
	—	20	3	—	—
	—	21	1	—	—
	—	22	—	46	—
	—	23	2	—	—
	La Saint Jean	24	1	—	—
	—	25	1	—	—
	×	26	1	—	—
	—	27	17	—	—
	—	28	13	—	—
	St[a] Pierre et Paul	29	1	—	—
	—	30	9	—	—
Juillet	—	1	1	—	107
	Visitation	2	—	—	—
	×	3	1	—	—
	—	4	12	40	—
	—	5	6	—	—
	des Saints Apôtres	6	5	—	—
	—	7	2	—	—
	—	8	7	—	—
	—	9	5	—	—
	×	10	1	—	—

	—	7	—	—	—
	×	8	—	—	—
	—	9	4	—	—
	—	10	6	—	—
	—	11	4	—	—
	—	12	2	18	—
	—	13	3	—	—
	—	14	—	—	—
	×	15	—	—	—
	—	16	1	—	—
	—	17	2	—	—
	—	18	1	—	—
	—	19	5	—	—
	—	20	—	—	—
	—	21	6	—	—
	×	22	—	—	—
	—	23	15	65	—
	—	24	4	—	—
	—	25	3	—	—
	Ascension	26	—	—	—
	—	27	9	—	—
	—	28	12	—	—
	×	29	—	—	—
	—	30	10	—	—
	—	31	6	—	—
Juin	—	1	12	—	121
	—	2	5	—	—
	—	3	9	—	—
	—	4	2	47	—
	Pentecôte	5	—	—	—
	—	6	—	—	—
	—	7	—	—	—
	—	8	—	—	—
	—	9	11	—	—
	—	11	7	—	—
	—	12	4	—	—
	—	13	1	—	—
	—	14	3	—	—
	—	15	3	32	—
	—	16	4	—	—
	×	17	—	—	—
	—	18	6	—	—
	—	19	1	—	—
	—	20	3	—	—
	—	21	4	—	—
	—	22	1	35	—
	—	23	2	—	—
	×	24	1	—	—
	St Jacques	25	—	—	—
	—	26	2	—	—
	—	27	9	—	—
	—	28	2	—	—
	—	29	1	—	—
	—	30	12	—	—
	×	31	1	—	—
Août	—	1	10	—	81
	—	2	3	—	—
	—	3	—	—	—
	—	4	4	—	—
	—	5	3	—	—
	—	6	8	39	—
	×	7	—	—	—
	—	8	3	—	—
	—	9	8	—	—
	St Laurent	10	—	—	—
	—	11	7	—	—
	—	12	3	—	—
	—	13	4	—	—

1	2	3	4	5	6
	×	14	1	—	—
	L'Assomption	15	—	24	—
	—	16	2	—	—
	—	17	—	—	—
	—	18	3	—	—
	—	19	3	—	—
	—	20	1	—	—
	×	21	—	—	—
	—	22	7	—	—
	—	23	3	18	—
	St Bartholomé	24	—	—	—
	—	25	1	—	—
	—	26	1	—	—
	—	27	3	—	—
	×	28	—	—	—
	—	29	—	—	—
	—	30	2	—	—
	—	31	1	—	—
Septembre	—	1	—	—	27
	—	2	1	—	—
	—	3	—	—	—
	×	4	1	—	—
	—	5	—	5	—
	—	6	—	—	—
	—	7	—	—	—
	Naissance de La Sainte Vierge	8	1	—	—
	—	9	1	1	—
	—	10	1	—	—
	×	11	—	—	—
	—	12	1	—	—
	—	13	2	—	—

1	2	3	4	5	6
	—	14	1	—	—
	—	15	—	—	—
	×	16	—	—	—
	—	17	1	—	—
	—	18	—	—	—
	—	19	—	—	—
	—	20	—	—	—
	—	21	—	—	—
	—	22	—	—	—
	×	23	—	—	—
	—	24	1	8	—
	—	25	1	—	—
	—	26	2	—	—
	—	27	—	—	—
	—	28	—	—	—
	—	29	3	—	—
	×	30	—	—	—
	—	31	1	—	—
Novembre	La Toussaint	1	—	—	20
	—	2	1	9	—
	—	3	—	—	—
	—	4	2	—	—
	—	5	—	—	—
	×	6	—	—	—
	—	7	3	—	—
	—	8	—	—	—
	—	9	2	—	—
	—	10	1	—	—
	—	11	—	—	—
	—	12	—	—	—
	×	13	—	—	—
	—	14	2	5	—

	Haussement de				
	la Sainte Croix	14	—	—	—
	—	15	1	—	—
	—	16	1	10	—
	—	17	—	—	—
	×	18	—	—	—
	—	19	1	—	—
	—	20	4	—	—
	St Mathieu	21	—	—	—
	—	22	2	—	—
	—	23	2	—	—
	—	24	2	—	—
	×	25	—	12	—
	—	26	1	—	—
	—	27	1	—	—
	—	28	2	—	—
	St Michel	29	—	—	—
	—	30	2	—	—
Octobre	—	1	—	—	18
	×	2	—	—	—
	—	3	—	—	—
	—	4	—	—	—
	—	5	—	—	—
	—	6	—	5	—
	—	7	—	—	—
	—	8	3	—	—
	×	9	—	—	—
	—	10	1	—	—
	—	11	—	—	—
	—	12	2	—	—
	—	13	1	5	—
	—	15	—	—	—
	—	16	2	—	—
	—	17	—	—	—
	—	18	—	—	—
	—	19	1	—	—
	×	20	—	—	—
	—	21	1	—	—
	—	22	—	—	—
	—	23	1	—	—
	—	24	2	6	—
	—	25	—	—	—
	—	26	1	—	—
	×	27	—	—	—
	—	28	—	—	—
	—	29	1	—	—
	—	30	—	—	—
Décembre	—	1	—	—	3
	—	2	—	—	—
	—	3	—	—	—
	×	4	—	—	—
	—	5	—	—	—
	—	6	—	1	—
	—	7	—	—	—
	—	8	—	—	—
	—	9	1	—	—
	—	10	—	—	—
	×	11	—	—	—
	—	12	1	2	—
	—	13	—	—	—
	—	14	1	—	—
	—	15	—	—	—

les dates journalières de perception des droits de douane, donc probablement les dates exactes ou rapprochées de sortie des bateaux du port de Gdańsk (tabl. VIII).

Le relevé en question est très surprenant. On constate tout d'abord que le point culminant des chiffres d'affaires commerciaux, y compris ceux des céréales, tombait avant la moisson. Il n'y a pas eu, en 1530, de deuxième point culminant en automne, phénomène connu des recherches sur les XV^e et XVI^e siècles[25]. Voici un relevé mensuel, en chiffres relatifs, illustrant mieux ce phénomène (tabl. IX).

Tableau IX

Nombre de bateaux par mois

Mois	Nombre de bateaux	%
I	0	—
II	49	7,2
III	98	14,2
IV	56	8,1
V	108	15,6
VI	121	17,5
VII	107	15,5
VIII	81	11,7
IX	27	3,9
X	18	2,6
XI	20	2,9
XII	3	0,4
Total	688	100,0

La deuxième question concerne les arrêts dans le mouvement des bateaux causés par les jours fériés. Le commencement de la saison navigatoire, ou plutôt le début de l'an budgétaire tombait le lundi 14 février. Ainsi le temps mort dans la navigation pour la saison d'hiver, c'est-à-dire en principe jusqu-au 22 février, n'était plus au XVI^e siècle respecté[26]. Cette thèse est confirmée par le nombre important de bateaux quittant Gdańsk en arrière-saison, après la St. Martin. La navigation régulière durait tout au moins jusqu'à la fin d'août et comprenait environ 200 jours. Conformément aux statuts

[25] Ibidem, p. 65, 218. Dernièrement A. Groth, *Ruch statków w porcie Gdańskim w latach 1670 - 1693* (Mouvement de bateaux dans le port de Gdańsk dans les années 1670 - 1693). Rocznik Gdański t. XXXI, 1971, fasc. 2, p. 175.

[26] 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.)* (Problèmes de l'histoire du droit maritime sur la Baltique et la Mer du Nord (arrêt dans la navigation maritime pendant l'arrière-saison — automne et hiver, d'après les dispositions de l'Union Hanséatique aux XIV^e et XV^e ss.), Przegląd Zachodni fasc. 1 - 2, 1951, p. 85 et suiv. H. Samsonowicz, *Późne średniowiecze...*, p. 63.

de l'église il aurait fallu observer, dans cette période de temps, 52 fêtes [27];en réalité ne furent fériés que 48 jours, et pendant les autres onze jours — dimanches et fêtes — le mouvement dans le port ne se limitait qu'à la sortie d'un seul bateau, ce qu'illustre le relevé ci-dessous (tabl. X).

Tableau X

Les conditions de mouvement dans le port de Gdańsk en 1530

Mois	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	Total
Nombre de jours du mois	16	31	30	31	30	31	31	200
Nombre de jours fériés officiels	4	5	8	7	9	10	7	52
Nombre de jours fériés à Gdańsk pendant lesquels les bateaux ne sortaient pas en mer	3	7	10	9	7	3	9	48
Nombre de jours fériés au cours desquels un seul bateau prenait la mer	1	—	1	—	3	5	1	11
Nombre de jours de travail pendant lesquels les bateaux ne sortaient pas en mer	—	1	—	2	1	—	—	4

En pratique ce n'est qu'un seul jour pouvant être férié, St. Ambroise le 4 février, qu'on travaillait efficacement. Pourtant on chômait dans la saison pendant environ 30% de temps.

L'arrêt pour Pâques s'élevait en pratique à 6 jours, pour la Pentecôte — à 4 jours. Ce qui fait réfléchir, c'est que seulement 4 jours sans sorties de bateaux ne pourraient être expliqués par les fêtes. Les mauvaises conditions atmosphériques ne constituaient pas, sans doute, d'obstacle plus grave dans la navigation sur la Baltique au XVI^e siècle. Ce phénomène ne pourrait-il pas être rattaché à la parution en masse de caravelles [28]? L'organisation du commerce était basée surtout sur les contrats entre les patrons des barque et les commerçants. Ces premiers, soit prenaient en commission les marchandises [29], soit exécutaient les commandes de leurs contractants [30]. Ils embauchaient un équipage composé de 4 à 10 personnes, parmi lesquelles il y avait un maître-charpentier et un maître d'équipage [31], et réalisaient les commandes

[27] *Statuty synodalne wieluńsko-kaliskie Mikołaja Trąby z r. 1420* (Les statuts synodaux de Wieluń et de Kalisz de Mikołaj Trąba de 1420), éd. J. Fijałek et A. Vetulani, Kraków 1951, p. 38. *De feriis.*

[28] O. Lienau, *Das große Karavel Peter von Danzig 1462 - 73*, Danzig 1943. K. F. Olechnowitz, *Der Schiffbau der Hansischen Spätzeit*, Weimar 1960. M. Bogucka, *Gdańsk jako ośrodek produkcyjny...*, p. 47.

[29] WAP Gd Libri memorandorum 300. 59. 8. 1476 - 1532 p. 57, 58, 77, 87, 103.

[30] Ibidem, p. 55, 73, 77, 103.

[31] Ibidem, p. 55.

des commerçants. Embauchés en Zélande, ils naviguaient avec les marchandises de la Baltique à Lisbonne, d'où ils apportaient le sel à Rewel et retournaient à Gdańsk pour faire le décompte[32]. Parfois on les embauchait à Gdańsk pour emmener le plomb en Angleterre, ou les céréales en Hollande[33]; en retournant ils amenaient du drap, du vin et parfois rien que le lest. L'étendue géographique du commerce de Gdańsk, établie par Schildhauer, ne dépassait guère les limites gagnées au XV^e s. Il résulte des contrats enregistrés dans les livres municipaux que, de même que dans les temps postérieurs, on faisait usage de bateaux pour transporter des marchandises parfois contre les intentions originaires[34]. Ni l'équipage qui changeait, ni les sociétaires provisoires de la cargaison ne décidaient pas de la provenance du bateau. Les noms des bateaux ne figuraient pas d'ordinaire ni dans les actes, ni dans les contrats[35]. Le facteur déterminant du bateau n'était pas, nonplus, son propriétaire, pour la plupart collectif, mais le patron. Ce dernier payait les droits de douane, c'est à lui que se référaient les parties faisant contrat, c'est à son prénom (et pas nom) que le bateau figurait dans le registre du port et dans les livres maritimes (palowe, Pfahlbücher)[36]. La notation des bateaux d'après les prénoms de leurs patrons témoigne de la connaissance générale de l'ordre des lettres dans l'alphabet, mais ne facilite point l'identification. Les résultats de l'analyse de la provenance des bateaux[37] concernent sans doute aussi la provenance de leurs patrons.

La situation fut différente en ce qui concerne les entrepreneurs, surtout ceux qui s'occupaient du commerce des blés. En 1557, tout au moins après le 22 avril de cette année, 152 commerçants seulement s'occupaient de l'exportation des céréales: seigle et froment[38]. Parmi les commerçants on peut compter environ 500 exportateurs des céréales dans les années 70 du XV^e siècle[39], et environ 400 dans les années 90[40]. On peut donc observer une concentration évidente de ce commerce entre les mains des plus riches commerçants, qui

[32] Ibidem, p. 55, 57, 103.

[33] Ibidem, p. 55, 57.

[34] Ibidem.

[35] T. Glasgow, *Lists of ships in the Royal Navy from 1539 to 1588*, Miroir of Marine 1970, p. 299 mentionne plusieurs noms de bateaux de Gdańsk, Lübeck, Bremen, mais seulement des grands au-dessus de 400 tonnes. Une opinion semblable est présentée par W. Vogel, *Geschichte der deutschen Seeschiffahrt*, Bd. 1, Berlin 1915, en écrivant sur les noms des plus grands bateaux — p. 316, mais avec appui sur le rôle des patrons de barques — p. 387 et suiv.

[36] Il en est ainsi, p. ex., dans le livre analysé de 1530, ou il existe un système chronologique à l'intérieur du système alphabétique, d'après les prénoms des patrons.

[37] J. Schildhauer, *Der Seehandel...*, p. 162 et suiv.

[38] Sur la base de WAP Gd 300. 19, 12. Comme il résulte du titre de la page 1, le 22 avril de cette année était le premier jour de la nouvelle comptabilité.

[39] Sur la base de WAP Gd 300. 19, 7.

[40] Sur la base de WAP Gd 300. 19, 7.

n'étaient pas toujours des grossistes. Parmi les exportateurs il y en avait qui, de même que 100 ans auparavant, exportaient 1, 3, 11, 19 last, mais il existait aussi des potentats qui vendaient 807 last - comme Hans Holpe, ou 728 last — comme Jans Korx.

Les conclusions générales des présentes considérations sont les suivantes: L'analyse des 3 livres de douane du port de Gdańsk datant de la première moitié du XVI^e siècle, fait preuve de l'approfondissement dans le commerce de ces phénomènes qui s'étaient déjà manifestés vers la fin du siècle précédent, à savoir: l'activation du bilan commercial de l'arrière-pays de Gdańsk, la croissance rapide de l'exportation des céréales et la concentration de cette exportation entre les mains d'une groupe de moins en moins nombreux d'entrepreneurs. Dans l'importation un rôle de plus en plus marqué jouaient les Hollandais. L'importation d'épices et de fruits du midi commença certainement à jouer un rôle important, bien que le drap conservait toujours la première place. Les dits phénomènes, qui devaient s'accentuer de plus en plus pendant tout le siècle suivant, furent à l'origine des contacts plus étroits à l'échelle du littoral européen, à partir du Portugal jusqu'à la Livonie. Il mérite, en outre, d'être constaté que même à l'époque où les principes de la Réformation commençaient à gagner du terrain, les fêtes catholiques étaient observées dans le commerce maritime de Gdańsk, en assouvissant ainsi le besoin de repos après un dur travail.

Traduit par
K. MATUSIEWICZ

Relevé des abbréviations des mesures

t — tonneau
c — cent
cet — cetnar
d — décagramme
l — livre
hux — huxter
pr — pierre
pq — paquet
pip — pipen
sf — schifspfundt
p — pièce
pan — panier
ter — terling
v — vas
kort — korte
f — faisceau
kopp — koppe
L — litre
lp — lispfundt
last
m — mille
vud — vuder
s — sac