

TRAVAUX EN COURS



Antoni Mączak, Henryk Samsonowicz

LA ZONE BALTIQUE; L'UN DES ÉLÉMENTS DU MARCHÉ EUROPÉEN *

I

La définition de «zone baltique» est fréquemment employée dans les ouvrages historiques, mais sa signification varie suivant le thème traité et le cadre chronologique que lui donnent les auteurs. Dans cette esquisse, nous nous proposons d'étudier les différents points de vue énoncés à ce sujet et de formuler notre propre définition de la «zone baltique» en indiquant les changements qu'elle a subis entre le XIII^e et le XVIII^e siècle.

La notion de «zone économique» nous semble utile pour désigner plusieurs régions qui ont une base géographique commune et dont l'économie dépend d'un facteur extérieur commun. Cette définition implique le caractère de la zone et la variabilité de ses frontières qui est due aux changements s'opérant dans l'économie continentale ou mondiale dont elle est l'un des chaînons. Au XV^e siècle, par exemple, les Pays-Bas, l'Angleterre du Sud-Est, la Rhénanie et la Westphalie constituaient une telle zone, leur industrie ayant été conditionnée par les mêmes marchés où ces pays pouvaient écouler leurs produits. Les territoires de l'Amérique du Sud, dominés par les Européens et subordonnés aux métropoles européennes, formaient également une zone.

Les stimulants extérieurs agissent différemment sur les régions économiques formant une zone et contribuent à en changer les limites. Certaines régions peuvent en effet s'en détacher, alors que d'autres peuvent y adhérer, attirées qu'elles sont par des intérêts communs. Les zones économiques contribuent en outre à établir des liens politiques et culturels.

* M. le professeur M. Małowist, M. B. Geremek, M^{me} B. Grochulska, M. A. Wyrobisz et M. B. Zientara de Varsovie, ainsi que M. W. Doroszenko de Riga ont bien voulu nous aider de leur conseils; nous tenons à les en remercier cordialement.

II

Il va de soi que tous les historiens n'ont pas évalué d'une façon semblable le rôle des pays riverains de la Baltique. La plupart d'entre eux admettent cependant que la situation économique, politique et culturelle de ces pays les distinguait des territoires avoisinants. Sans entrer dans le détail des points de vue énoncés, citons en exemple les plus importants.

C'est évidemment l'activité de la Hanse allemande qui a exercé la plus grande influence sur l'imagination des historiens. La Hanse était une association de villes et ses plus anciennes descriptions datant du XVII^e et XVIII^e siècle soulignent déjà le caractère spécifique des pays riverains de la Baltique et de leurs villes¹. La seconde moitié du XIX^e siècle était caractérisée par l'approfondissement des connaissances sur le passé juridique, politique et commercial de la communauté hanséatique, mais l'historiographie de cette époque n'a guère contribué à éclairer le problème de la formation ou de l'existence d'un marché commun. Les historiens, qui s'intéressaient aux liens existant entre les différentes régions de la zone baltique, considéraient cette zone comme étant le rayon d'action de villes ayant des intérêts économiques et culturels communs. Selon eux, l'étendue géographique de cette zone correspondait à son appartenance politique à la Hanse². Frensdorff a souligné la communauté économique et culturelle de la zone baltique, prétendant qu'elle dérivait du facteur ethnique qui l'avait créée, c'est-à-dire du facteur allemand. Au XX^e siècle, des historiens de plus en plus nombreux ont accepté cette thèse. Ils prétendaient que la langue, les coutumes, la technique du travail et — dans les cas extrêmes — la race avaient contribué à l'unité de la zone baltique et en avaient défini le caractère aux yeux des voisins³. Ce que l'on peut avant tout reprocher à cette thèse, c'est qu'elle

¹ Cf. R. Curicke, *Der Stadt Danzig historische Beschreibung*, Danzig 1686; D. Gralath, *Geschichte von Danzig*, Danzig 1789—92; J. P. Willebrandt, *Hansische Chronik aus beglaubten Nachrichten*, Lübeck 1748, surtout p. 6 et suiv., où l'auteur parle de l'importance de Lubeck et de Hambourg.

² Revue de la littérature historiographique, cf. H. Samsonowicz, *Z problematyki handlu gdańskiego w XV w.*, «Przegląd Historyczny», vol. XLVII, 1956, p. 168 et suiv. Au sujet de la région hanséatique cf. K. Koppmann, *Rundschau über die Literatur der Hansischen Geschichte*, «Hansische Geschichtsblätter» [HGbl.]; W. Stein, *Die Hansestädte*, HGbl., 1914, 1915, p. ex. p. 119; du même auteur, *Beiträge zur Geschichte der deutschen Hanse um die Mitte des XV Jhs.*, Giessen 1900, p. 105. Données générales à ce sujet: E. Daenell, *Blütezeit der deutschen Hanse*, vol. II, 1906, p. 293. Cf. aussi W. Friccius, *Der Wirtschaftskrieg als Mittel hansischer Politik im 14. und 15. Jh.*, HGbl., 1932, p. 38; F. Frensdorff, *Die Hanse zum Ausgang des Mittelalters*, HGbl., 1893, p. 81.

³ Parmi les ouvrages sérieux sur ce thème cf.: Stein, *Beiträge zur Geschichte der deutschen Hanse ...*, p. 5, R. Höpke, *Der deutsche Kaufmann in den Niederlanden*, «Pflingtblätter des Hansischen Geschichtsvereins», vol. VIII, 1911, p. 19. Après la Seconde Guerre mondiale, A. H. de Oliveira Marques semble partager ce point de vue: *Hansa e Portugal na idade Média*, Lisboa 1959, p. 20.

n'a tenu compte ni des villes qui n'étaient pas associées à la Hanse, ni de la production de l'arrière-pays, alors que cette production avait le plus d'influence sur la formation du marché. Le livre de G.A. Kiesselbach, qui est probablement le premier à avoir tenté de présenter la dépendance réciproque des pays situés dans la sphère d'activité de la Hanse, souligne l'influence que le commerce international exerçait sur le développement des pays riverains de la Baltique⁴. Kiesselbach était persuadé que ce développement était dû aux échanges entre les différents pays. Ce point de vue l'a empêché d'opposer le caractère spécifique des pays baltes à celui d'autres régions, car il considérait les échanges avec les Pays-Bas comme le trait le plus marquant du commerce de la Baltique du XIII^e au XV^e siècle. Nous ne tiendrons pas compte de nombreuses contributions peu importantes, mais nous devons citer l'ouvrage particulièrement intéressant de F. Rörig qui prétend que la région de la Baltique était exploitée par les familles des marchands de Lubeck et d'autres villes allemandes⁵. Ce savant a certainement surestimé la signification du facteur allemand, surtout en ce qui concerne l'afflux des capitaux allemands et, en outre, le tableau qu'il a brossé n'a décidément pas un caractère statique. Il n'a pas dit non plus à quel point le capital marchand influait sur la situation économique et sociale des pays baltes et sur les contradictions qui s'accroissaient à l'intérieur de cette région.

La théorie que M. Małowist a esquissée avant la guerre et qu'il a pleinement formulée en 1954, est de plus en plus généralement admise par l'historiographie européenne. A la lumière de cette théorie, la zone baltique était exploitée par le capital occidental. Dès la fin du XV^e siècle, ce capital, surtout le capital hollandais, y obtenait les matières premières indispensables à l'industrie qui se développait en Occident. La demande de matières premières a défini à son tour le système de production en Pologne et dans les pays limitrophes, où les grands domaines cultivaient des céréales pour l'exportation⁶. La théorie de Marian Małowist justifie le mieux jusqu'à ce jour l'emploi du terme de «zone baltique» et permet aussi d'accepter les thèses moins générales que de nombreux historiens ont présentées au cours des dernières années. Par exemple, en parlant du commerce dans la Baltique, A. Attman a établi le bilan global des pays situés à l'est du Sund qui entretenaient des relations commerciales avec l'Occi-

⁴ G. A. Kiesselbach, *Die wirtschaftlichen Grundlagen der deutschen Hanse und die Handelsstellung Hamburgs*, Berlin 1907, surtout p. 30, 47, 49, 93, 159, 191.

⁵ F. Rörig a présenté ses points de vue le plus clairement dans ses ouvrages: *Mittelalterliche Weltwirtschaft, Blüte und Ende einer Weltwirtschaftsperiode*, «Kieler Vorträge», Jena 1933, H. 40; *Hansische Beiträge zur deutschen Wirtschaftsgeschichte*, Breslau 1928, surtout chapitres III et IV.

⁶ M. Małowist, *Ryga i Gdańsk od wybuchu wojny trzynastoletniej do końca XVI stulecia, Polska a Inflanty*, Gdynia 1939, p. 124; du même auteur, *Studia z dziejów rzemiosła w okresie krzyżysu feudalizmu w Zachodniej Europie w XIV i XV wieku*, Warszawa 1954, p. 90, 385, 390, #39 et suiv.

dent⁷. M. M. Postan parle des débouchés que les Anglais et les Hollandais disputaient aux marchands de la Hanse au XV^e siècle⁸. R. de Roover souligne la similitude de la technique du travail et des formes de crédit⁹ que les marchands avaient adoptées dans la région «anglo-baltique». Henryk Samsonowicz renoue avec l'ancienne littérature et s'efforce de définir les liens économiques qui unissaient les différentes parties de la zone baltique¹⁰. P. Johansen souligne les conditions de vie dans les villes de ces territoires qui les distinguaient des autres régions¹¹. A. v. Brandt a présenté récemment une conception intéressante en indiquant que la ressemblance des territoires hanséatiques dérivait d'une identique structure sociale et économique de la bourgeoisie qui déployait son activité dans les pays baltes¹². Le caractère distinct de la zone baltique était donc assez généralement admis.

L'approvisionnement de l'Europe du Nord-Ouest en matières premières et en sous-produits, tels que céréales, bois de construction et sous-produits forestiers, indispensables au développement de sa production industrielle, était donc — selon nous — le trait caractéristique de la zone baltique. Tous ces produits, transportés vers l'Ouest par la principale route maritime — la Baltique — se croisaient dans le détroit du Sund avec le frêt de retour, constitué par des marchandises de l'Angleterre, de la France, de l'Italie et des Pays-Bas. Ces échanges étaient riches en conséquences, tant pour les pays baltes que pour les acquéreurs de leurs produits. Dans la zone qui exportait les matières premières la situation économique était déterminée entre autres par la demande. La zone baltique se spécialisait de plus en plus pour l'exportation vers l'Ouest de produits agricoles et ce fait n'a pas manqué d'exercer son influence sur le rapport des forces sociales et le développement de l'industrie locale, de créer des liens entre les pays respectifs de cette zone et de définir son rôle dans les échanges européens.

⁷ A. Attman, *Den ryska marknaden i 1500-talet baltiska politik 1558—1595*, Lund 1944; cf. p. 26, 50 et suiv., 77, 105.

⁸ M. M. Postan, *The Trade of Mediaeval Europe: The North*, dans: *The Cambridge Economic History of Europe*, vol. II: *Trade and Industry in the Middle Ages*, ed. M. M. Postan, E. E. Rich, Cambridge 1959; du même auteur, *The Economic and Political Relations of England and the Hanse from 1400 to 1457*, dans: *Studies in English Trade in the 15th Century*, ed. E. Power, M. M. Postan, London 1933, p. 97, 110.

⁹ R. de Roover, *The Organization of Trade*, dans: *Cambridge Economic History of Europe*, vol. III: *Economic Organization and Policies in the Middle Ages*, ed. M. M. Postan, E. E. Rich, E. Miller, Cambridge 1963, p. 110 et suiv.

¹⁰ H. Samsonowicz, *Handel zagraniczny Gdańska w drugiej połowie XV wieku* (définition des régions du commerce d'après les comptes de la douane), «Przegląd Historyczny», vol. XLVII, 1956, p. 344, 351.

¹¹ P. Johansen, *Umriss und Aufgaben der hansischen Siedlungsgeschichte und Kartographie*, HGBll, 1955, p. 2, 72, 98, 100.

¹² A. v. Brandt, *Die Hanse und die nordischen Mächte im Mittelalter*, Köln—Opladen 1962, p. 7. «Arbeitsgemeinschaft für Forschung des Landes Nordrhein-Westfalen Geisteswissenschaften», n° 102.

Une situation semblable était déjà caractéristique au Moyen Age de l'Irlande, et au XVIII^e siècle du Portugal qui dépendaient alors de l'économie hautement développée des pays de l'Europe occidentale. Ces pays n'ayant pas eu une situation géographique commune, essentielle pour nos réflexions, nous ne pouvons en tenir compte dans notre ouvrage. Comme nous l'avons déjà dit, nous prenons pour point de départ le facteur géographique, c'est-à-dire la région post-glaciaire avec ses particularités (sol, climat) qui imposent des voies de communication définies et éliminent certaines formes du développement économique (par exemple, une économie basée sur l'élevage dans une région de steppes). Mais ce n'est là qu'un cadre topographique¹³.

Si nous affirmons que la situation économique de la zone baltique différait aussi bien de celle des pays limitrophes que de celle des pays de l'Ouest, nous devons essayer de résoudre certains problèmes qui s'y rattachent. Pendant quelles périodes la définition de «zone baltique» — telle que nous la comprenons — était-elle en vigueur? Quelles régions faisaient partie de cette zone pendant les différentes périodes? Quels changements se sont opérés dans le commerce de la Baltique et à quelles périodes a-t-il exercé la plus grande influence sur l'économie des pays qu'il englobait? Quelles étaient les contradictions qui se manifestaient à l'intérieur de la zone baltique, composée de régions très différentes du point de vue économique?¹⁴

III

Le caractère historique de la zone baltique — c'est-à-dire son caractère variable suivant les époques — ne fait pas de doute.

L'échange continu de marchandises par la route maritime qui reliait les côtes de la péninsule du Jutland au golfe de Riga, est attesté depuis le haut Moyen Age¹⁵. Au XIII^e siècle, la communauté hanséatique commençait déjà

¹³ Les définitions géographiques présentent la zone baltique dans des frontières plus étroites. Cf. E. G. Woods, *The Baltic Region. A Study in Physical and Human Geography*, London 1937, p. 1 et suiv., p. 35 et suiv. A la notion historique de la zone baltique, telle qu'elle vient d'être caractérisée, correspond symboliquement la définition que le géographe autrichien Suess en a donnée: «Du point de vue physique, la Baltique n'est pas tant une mer, mais plutôt un immense déversoir d'eaux fluviales». Cf. J. Ancel, *The Political Geography of the East Baltic, «Baltic and Scandinavian Countries»*, vol. III, 1953, n° 1 (5), p. 51.

¹⁴ Dans le chapitre: «The Economic Policies of Governments», dans: *Cambridge Economic History*, vol. III, E. Lönnroth en a donné récemment une caractéristique qui ne peut pas satisfaire pleinement les historiens polonais.

¹⁵ M. Malowist, *Z problematyki dziejów gospodarczych strefy bałtyckiej we wczesnym średniowieczu*, «Roczniki Dziejów Społecznych i Gospodarczych», vol. X, 1948, p. 81—120; G. Labuda, *Główne momenty dziejowe Bałtyku*, «Jantar» vol. V, 1947, p. 43; L. Leciejewicz, *Początki nadmorskich miast na Pomorzu Zachodnim*, Wrocław 1962, p. 36 et suiv. H. Arbman, *Schweden und das karolingische Reich*, dans: *Studien zu den Handelsverbindungen des 9. Jh.*, Stockholm 1937, p. 18 et suiv.

à s'occuper de l'entremise commerciale. Le mouvement des marchandises s'effectuait entre différentes régions et les produits exportés différaient des produits importés. Nous savons que les draps étaient importés de l'Occident, que Kołobrzeg était le grand centre de la redistribution du sel et que les céréales — aussi longtemps que leur production ne s'était pas stabilisée — étaient importées par les pays dont les récoltes étaient mauvaises¹⁶. Les fourrures exportées vers l'Ouest provenaient surtout de la Finlande, de la Carélie, de la Livonie et de la Russie, dont le commerce s'était concentré principalement à Novgorod¹⁷, et ne peuvent être représentatives de tout le littoral de la Baltique. Au cours du XIII^e siècle nous pouvons observer l'échange de céréales entre les pays situés sur la rive méridionale de la Baltique. La première action politique et économique de la Hanse consista à rendre la Norvège dépendante de l'importation du blé, surtout poméranien et mecklembourgeois. Les dernières recherches soulignent l'importance de ces territoires pour le développement du commerce des céréales qui, à son tour, créait à certaines époques une conjoncture favorable à l'agrandissement de l'aréal des cultures de blé¹⁸. En liaison avec la situation économique en Europe, la demande de blé baissa¹⁹ probablement au début du XIV^e siècle et le commerce se borna — comme au Moyen Age — à transporter les marchandises le plus diverses d'une ville à l'autre²⁰. Le commerce de draps, surtout de draps flamands, et de harengs pêchés près des côtes de la Scanie décidait au XIV^e siècle de la position et de la richesse des marchands. Il faut dire aussi que des tissus de qualité inférieure étaient exportés vers l'Occident. Le sel était une marchandise dont la production et l'importation variaient jusqu'à la seconde moitié du XVI^e siècle²¹. L'exportation des fourrures jouait

¹⁶ F. Benninghoven, *Rigas Entstehung und der frühhansische Kaufmann*, Hamburg 1961, p. 20 et suiv.; G. A. Kiesselbach, *Die wirtschaftlichen Grundlagen*, p. 93; W. Naudé, *Die Getreidehandelspolitik der europäischen Staaten vom 13. bis 18 Jh.*, Berlin 1896, p. 207 et suiv.

¹⁷ L. Koczy, *Gdańsk i Ryga*, Gdynia 1939, p. 104; A. L. Choroškevič, *Torgovlja velikogo Novgoroda z Pribaltikoj i Zapadnoj Evropoi v XIV—XV v.* Moskva 1963, p. 47, 52 et suiv.

¹⁸ A. Johnson, *Le commerce et la navigation en Norvège au Moyen Age*, «Revue Historique», 1936, p. 389; M. Wetki, *Studien zum Hanse-Norwegen Problem*, HGBll, 1951, p. 37; J. Hansen, *Beiträge zur Geschichte des Getreidehandels und der Getreidepolitik Lübecks*, Lübeck 1914, p. 24; F. Semrau, *Der Getreidehandel der deutschen Hanse bis zum Ausgang des Mittelalters*, Aschaffenburg sans date, p. 8, 10; B. Zientara, *Rola Szczecina w odrzańskim i bałtyckim handlu zbożem XIII—XIV w.*, 1^{re} partie, «Przegląd Historyczny», vol. LII, 1961, p. 417 et suiv., 435 et suiv., 667 et suiv.; du même auteur, *Kryzys agrarny w Marchii Wkrzańskiej w XIV w.*, Warszawa 1961, p. 146, 203.

¹⁹ Postan, *The Trade of Mediaeval Europe...*, p. 196; Zientara, *Kryzys agrarny...*, p. 191, où sont présentés tous les aspects de ce problème.

²⁰ M. P. Lesnikov, *Nekotorye voprosy baltijsko-niderlandskoj torgovli chlebom v konce XIV — načale XV v.*, «Srednije veka», vol. VII, Moskva 1955, p. 112—134.

²¹ Cf. E. Daenell, *Polen und die Hanse um die Wende des XIV Jhs.*, «Deutsche Zeitschrift für die Geschichtswissenschaft», N. F. 2, Freiburg 1897—1898, p. 318, 389; Hansen, *Beiträge zur Geschichte des Getreidehandels...*, p. 1.

un rôle de plus en plus grand. Il semble actuellement qu'au XIV^e siècle tout le littoral de la Baltique, de la Prusse à la Finlande et à la Suède, a participé à cette exportation²². Les fourrures provenaient de la chasse qui était une occupation secondaire des paysans et — tout au moins sur le territoire de la Russie de Novgorod — étaient livrées en tant que partie des prestations en nature²³. Bien que le commerce s'était alors spécialisé pour la livraison des fourrures, nous ne pensons pas qu'il soit possible de dire que leur exportation ait influé sur la situation économique. Sur les bords méridionaux de la Baltique, la chasse n'était pas une occupation des larges masses de la population et même les paysans l'abandonnèrent peu à peu. Il en était tout autrement au Nord-Est. La demande de fourrures, de cire, etc, avait induit une partie de la population à se spécialiser dans ces domaines. Mais ce n'est qu'au XV^e siècle que cette spécialisation prit de l'extension²⁴.

A la fin du XIV^e siècle et au début du XV^e, la structure du commerce change. Le commerce avec les pays situés à l'ouest du Sund commence à jouer le rôle principal dans l'organisation des échanges de la zone baltique et le bois de construction occupe la première place dans l'exportation. Ces échanges exercent leur influence sur le bilan commercial qui s'accroît continuellement entre l'Est et l'Ouest à partir de la fin du XIV^e siècle²⁵, et l'exportation du bois prend de l'ampleur parce que cette matière première est très recherchée pour la construction navale qui se développe en Occident²⁶. L'exportation du bois contribue en outre au déboisement des bords de la Baltique et au développement de différentes branches de l'industrie du bois²⁷. C'est donc le grand commerce qui décide des formes de la production.

Dès que le mouvement des marchandises se stabilisa sur l'axe maritime

²² Choroškevič, *op. cit.*, p. 110; M. P. Lesnikov, *Der hansische Pelzhandel zu Beginn des 15. Jh.*, «Hansische Studien», Berlin 1961, p. 240; H. Samsonowicz, *Struktura handlu gdańskiego w pierwszej połowie XV w.*, «Przegląd Historyczny», vol. LIII, 1962, p. 707, tabl. V.

²³ Choroškevič, *op. cit.*, p. 47, 53.

²⁴ *Ibidem*, p. 71, 98.

²⁵ Cf. E. Daenell, *Der Ostseeverkehr und die Hansestädte von der Mitte des 14. bis zur Mitte des 15. Jh.*, HGBll., 1903, p. 3. Au sujet de la signification que les détroits du Sund avaient au Moyen Age en donnant accès à la Baltique, cf. D. Schäfer, *Die Sundzoll-Listen*, HGBll., 1908, p. 1.

²⁶ M. Małowist, *L'approvisionnement des ports de la Baltique en produits forestiers pour les constructions navales au XV^e siècle*, dans: *Le navire et l'économie maritime du Nord de l'Europe du Moyen Age au XVIII^e s.* Travaux du 3^e Colloque International d'Histoire Maritime, Paris 1960, p. 25.

²⁷ Littérature relative à ce sujet: M. Strzemski, *Przemiany środowiska geograficznego Polski jako tła przyrodniczego rozwoju rolnictwa na ziemiach polskich*, «Kwartalnik Historii Kultury Materialnej», 1961, p. 352; K. Ślaski, *Zasięg lasów Pomorza w ostatnim tysiącleciu*, «Przegląd Zachodni», 1951; du même auteur, *Zaludnienie puszczy Polski zachodniej w okresie do XIV w.*, «Roczniki Dziejów Społecznych i Gospodarczych», vol. XIV, 1954, p. 86 et suiv.; H. Samsonowicz, *Rzemiosło wiejskie w Polsce w XIV—XVI w.*, Warszawa 1954, p. 172.

Est-Ouest, se manifesta le problème de l'interdépendance partielle des sociétés habitant les extrémités de cet axe. Pour les chantiers maritimes hollandais, anglais et même portugais, l'importation du bois de construction était une nécessité vitale. Le choix de la région d'où ces pays importaient le bois, leur était probablement imposé par l'expansion des marchands baltes organisés dans la Hanse qui avaient pris en main le transport vers les débouchés occidentaux. La rentabilité du commerce dépendait avant tout de l'importation des draps flamands et de la vente du sel breton sur les marchés des pays baltes²⁸.

Pendant cette période, les céréales avaient de nouveau une place de choix dans l'exportation balte. Les années où les récoltes étaient mauvaises en Occident et la famine s'y faisait sentir, par exemple aux Pays-Bas vers 1440, la demande de céréales s'accroissait considérablement²⁹. Les Pays-Bas, malgré leurs contacts avec les régions agricoles de la France et de l'Angleterre, recherchaient de plus en plus le blé des pays baltes³⁰. En Poméranie, en Prusse et en Pologne la grande production marchande était probablement due au très faible développement du marché intérieur. La position privilégiée de la noblesse lui permettait d'intensifier la production céréalière et d'en organiser l'écoulement. Cette possibilité s'accrut lorsque la Pologne eut reconquis la Poméranie et l'embouchure de la Vistule (1466). Le développement économique des Pays-Bas à cette époque avait aussi contribué à créer une conjoncture favorable au commerce des céréales³¹. La demande en céréales sur les marchés étrangers stimulait la Pologne et les pays avoisinants à intensifier la production céréalière dans les domaines seigneuriaux basés sur les corvées³².

²⁸ A. Agats, *Der hansische Baienhandel*, Heidelberg 1904, p. 19; Choroškevič, *op. cit.*, p. 213 et suiv.; F. Vollbehre, *Die Holländer und die deutsche Hanse*, «Pflingstblätter des Hansischen Geschichtsvereins», vol. XXI, 1930, p. 8; E. Daenell, *Holland und die Hanse im 15. Jh.*, GHBl., 1903, p. 13 et suiv.; R. Häpke, *Der deutsche Kaufmann in den Niederlanden*, p. 19 et suiv.

²⁹ P. J. Blok, *Geschichte der Niederlanden*, vol. II (1300—1559), Gotha 1905, p. 597 et suiv.; M. P. Lesnikov, *Nekotoryje voprosy baltijsko-niderlandskoi trgovli chlebom*, p. 112 et suiv.; Hansen, *Beiträge zur Geschichte...*, p. 6, 8; Małowist, *Studia z dziejów rzemiosła...*, p. 425.

³⁰ Z. W. Sneller, *Le commerce du blé des Hollandais dans la Somme au XV^e s.*, «Bulletin Trimestriel de la Société des Antiquaires de Picardie», vol. III, p. 148; N. Y. M. Kerling, *Commercial Relations of Holland and Zeeland with England from the Late 13th Century to the Close of the Middle Ages*, Leiden 1954, p. 214, Appendix B.

³¹ Małowist, *Studia z dziejów rzemiosła...*, p. 435 et suiv.; du même auteur, *Podstawy gospodarcze przywrócenia jedności państwowej Pomorza Gdańskiego z Polską w XV w.*, «Przegląd Historyczny», vol. XLV, 1954, p. 147 et suiv., 186; du même auteur, *Z zagadnień popytu na produkty krajów nadbałtyckich w Europie Zachodniej w XV w.*, «Przegląd Historyczny», vol. L, 1959; M. Biskup, *Zjednoczenie Pomorza Wschodniego z Polską w połowie XV w.*, Warszawa 1959, p. 47 et suiv.; Z. W. Sneller, *Walcheren in de 15. eeuw*, Utrecht 1916, p. 110; F. Ketner, *De handel en scheepvaart van Amsterdam in de 15. eeuw*, Leiden 1946, p. 99 et suiv., 118 et suiv.; N. W. Posthumus, *De oosterse handel te Amsterdam*, Leiden 1953, p. 72 et suiv.

³² Małowist, *Studia z dziejów rzemiosła...*, *loc. cit.*; B. Zientara, *Z zagadnień spornych tzw. «wtórnego poddaństwa» w Europie środkowej*, «Przegląd Historyczny», vol. XLVII, 1956,

Il est probable que vers les années soixante-dix et quatre-vingt du XV^e siècle, la structure du commerce dans la Baltique subit un nouveau changement. Les échanges commerciaux, qui s'étaient accrus en comparaison de la première moitié de ce siècle, s'effectuaient presque uniquement sur l'axe Est-Ouest. L'organisation du transport se modifia également. Les céréales, qui tenaient une place de choix dans l'exportation, étaient achetées en grosses quantités avant tout par les marchands hollandais. Les bourgeois baltes étaient de plus en plus souvent les intermédiaires entre l'arrière-pays et les marchands venus de l'Ouest. Les recherches portant sur le commerce pendant la première moitié du XVI^e siècle ont mis en lumière l'accroissement du trafic des céréales et la position privilégiée des marchands occidentaux dans les transports par mer. A partir de la moitié du XVI^e siècle, les pays baltes dépendaient dans une très grande mesure de la conjoncture commerciale. Les études consacrées à la répartition des propriétés foncières en Pologne au XVI^e siècle ont démontré que les grands domaines accordaient le plus d'importance à leur propre production céréalière, surtout là où les petites exploitations paysannes n'étaient pas en état de produire des céréales par suite du manque d'une demande locale³³. Pendant la seconde moitié du XVI^e siècle, les grands domaines du bassin central de la Vistule organisaient l'écoulement des céréales vers Gdańsk et les revenus des magnats tant civils qu'ecclésiastiques dépendaient des prix qui y étaient payés. Le système très développé de l'achat des céréales, qui était organisé avant tout par les bourgeois de Gdańsk, a stimulé de nombreux agriculteurs à intensifier la production céréalière³⁴.

Le contraste qui s'accroissait entre la ville florissante de Gdańsk et les villes déclinantes de son arrière-pays prouve à quel point l'économie de la Pologne dépendait du commerce dans la Baltique. Les échanges se poursuivaient sur l'axe Est-Ouest, et le commerce de Gdańsk exerçait une influence de plus en plus grande sur l'économie de la Pologne. La production artisanale de Gdańsk, qui faisait concurrence aux villes de l'arrière-pays³⁵, se développait grâce

p. 36 et suiv. Tout récemment, H. von Borcke-Stargardt est le seul à s'être opposé décidément à cette thèse: *Grundherrschaft-Gutswirtschaft. Ein Beitrag zur Agrargeschichte*, «Jahrbücher der Albertus-Universität zu Königsberg», vol. X, 1960, p. 176 et suiv.

³³ L. Żytkowicz, *Studia nad gospodarstwem wiejskim w dobrach kościelnych XVI w.*, Warszawa 1962, p. 309.

³⁴ Żytkowicz, *op. cit.*, p. 281, 286; R. Rybarski, *Handel i polityka handlowa Polski w XVI stuleciu*, 2^e éd., Warszawa 1958; T. Chudoba, *Z zagadnień handlu wiślanego Warszawy w XVI wieku*, «Przegląd Historyczny», vol. L, 1959, p. 297—321; A. Wyczański, *Studia nad folwarkiem szlacheckim w Polsce w latach 1500—1580*, Warszawa 1960, p. 207 et suiv.; A. Mączak, compte rendu de ce livre dans «Przegląd Historyczny», vol. LII, 1961, p. 381, surtout tableau II; S. Mielczarski présente une liste plus complète de la littérature de l'objet: *Rynek zbożowy na ziemiach polskich w drugiej połowie XVI i pierwszej połowie XVII wieku. Próba rejonizacji*, Gdańsk 1962, p. 7—16.

³⁵ M. Bogucka, *Gdańskie rzemiosło tekstylne od XVI do połowy XVII w.*, Wrocław 1956, et aussi: *Gdańsk jako ośrodek produkcyjny w XIV—XVII w.*, Warszawa 1962, Cf. aussi A. Wa-

à l'exportation de produits agricoles et forestiers des pays baltes et à l'importation de produits industriels de l'Occident.

Les changements qui s'étaient opérés dans le commerce avaient modifié la situation pas seulement de l'arrière-pays de la Baltique. L'exportation de quantités de plus en plus grandes de céréales vers les Pays-Bas n'était plus conditionnée par les mauvaises récoltes et par la famine dans ce pays, mais constituait déjà un facteur économique durable qui réglait l'équilibre du marché néerlandais³⁶. Des modifications se manifestèrent également dans les limites mêmes de la zone. Les centres traditionnels du commerce, tels que Lubeck, cédèrent à cette époque la place aux villes qui représentaient un arrière-pays agricole, notamment à Gdańsk, Hambourg, Riga etc.³⁷.

Le XVII^e siècle fait partie des périodes les plus discutées. Les causes des crises, leur début et leur existence même, font l'objet de controverses acharnées. Indépendamment des phénomènes qui se manifestaient simultanément dans toute l'Europe et dans les pays économiquement liés à l'Europe³⁸, il est évident aujourd'hui que l'intégration économique du monde a contribué à répartir le travail entre les différentes zones européennes dont les voies commencèrent à se séparer plus clairement qu'auparavant³⁹. Pour la zone baltique, les conséquences en furent particulièrement fâcheuses et nous en reparlerons. Ici, nous n'en indiquerons que les principales: baisse du chiffre d'affaires, affaiblissement de la navigation, concurrence de la route maritime d'Arkhangelsk, activité accrue des Anglais au détriment de celle des Hollandais et bilan passif du commerce. Ce dernier trait n'est ni évident ni certain, et ceci pour deux raisons. Première-

wrzyńczyk, *Studia dziejów handlu Polski z Wielkim Księstwem Litewskim i Rosją w XVI wieku*, Warszawa 1956.

³⁶ Cf. A. Friis, S. Ellehoj, *The Two Crises in the Netherlands in 1557*, «Scandinavian Economic History Review», vol. I, n° 2.

³⁷ Cf. remarques générales: M. Małowist, *Zagadnienie kryzysu feudalizmu w XIV i XV w. w świetle najnowszych badań*, «Kwartalnik Historyczny», vol. LX, 1953, p. 93.

³⁸ R. Romano a présenté tous les aspects de ce problème pendant la période qu'il a prise en considération: *Tra XVI—XVII secolo. Una crisi economica: 1619—1622*, «Rivista Storica Italiana», vol. LXXIV, 1962. Les recherches sur la corrélation des prix sont les plus approfondies. M. Hroch, J. Petráň, *Europejska gospodarka i polityka XVI i XVII wieku. Kryzys czy regres?*, «Przegląd Historyczny», vol. LV, 1964 (contient également la bibliographie du sujet); cf. en outre Friis, Ellehoj, *op. cit.*

³⁹ Małowist, *Zagadnienie kryzysu...*; les auteurs qui viennent de consacrer des ouvrages à l'économie du XVII^e siècle, justifient cette thèse malgré leurs opinions essentiellement différentes au sujet de cette période: J. Topolski, *O kryzysie gospodarczym XVII wieku w Europie*, «Kwartalnik Historyczny», vol. LXIX; A. Wyczański, *W sprawie kryzysu XVII stulecia*, *ibidem*; A. Maczak, *O kryzysie i kryzysach XVII wieku*, *ibidem*, LXX, 1963; J. A. F. I. b. e. r., *Het probleem van de dalende graanaanvoer uit de Ostzeeladen in de tweede helft van de zeventiende eeuw*, «A. A. G. Bijdragen», vol. IX, Wageningen 1963; A. Soom, *Der baltische Getreidehandel im 17. Jahrhundert*, Stockholm 1961.

ment, au XVII^e siècle, des différences plus grandes que jamais se manifestaient à l'intérieur de la zone, ce qui ne manquait pas d'influer sur le bilan global du commerce dans la Baltique. L'exportation de la Suède s'amplifia grâce à sa production accrue, alors que l'exportation des produits agricoles des côtes méridionales de la Baltique diminuait simultanément. Deuxièmement, les historiens s'intéressent aujourd'hui bien moins aux problèmes économiques de cette zone après la seconde moitié du XVII^e siècle qu'à ses périodes antérieures. Les données portant sur les pays respectifs sont difficiles à juxtaposer et ne peuvent tenir lieu d'ouvrages synthétiques qui font encore défaut.

Au XVIII^e siècle, la situation se complique lorsqu'un nouveau facteur particulièrement dynamique fait son apparition sur la Baltique, notamment la Russie. La césure se situe vers la moitié du siècle et répond au changement qui s'opère alors dans la conjoncture européenne⁴⁰.

Les recherches poursuivies jusqu'à ce jour permettent de présumer qu'au XVII^e siècle, les crises économiques en Europe ont contribué à affaiblir le rôle de la zone baltique en tant que partenaire de l'Europe occidentale⁴¹, et que le développement de l'économie et de la navigation au cours du siècle suivant a de nouveau accru son importance. A cette époque, les marchands occidentaux recherchaient dans les ports de la Baltique pas tant le blé, qui au XVII^e siècle leur était devenu moins indispensable, mais avant tout le fer, le bois de construction, la poix, le goudron et le chanvre. Ce changement répondait aux transformations économiques et politiques qui s'étaient opérées à l'intérieur de la zone baltique, malgré le caractère très divers des liens unissant ces phénomènes (dont nous reparlerons).

La révolution industrielle en Occident a exercé une influence décisive sur l'histoire de la zone baltique. On pourrait même dire que la notion de zone était dépourvue de sens pendant cette période. Le développement des voies de terre priva la Baltique de l'exclusivité des transports de céréales et de bois de construction. La Baltique cessa d'être l'axe des liaisons économiques, la voie de péné-

⁴⁰ W. Abel, *Agrarkrisen und Agrarkonjunktur in Mitteleuropa vom 13. bis zum 19. Jh.*, Berlin 1935, p. 79—82.

⁴¹ Les recherches sur le marché russe ont une importance essentielle pour la définition du rayon d'action de la zone. La concurrence du commerce effectué par Arkhangelsk ne fait pas de doute, mais ses dimensions font l'objet de controverses scientifiques. Il nous semble cependant que la solution de ce problème consiste à établir non seulement si la route par Arkhangelsk a repris une partie des transports qui se faisaient auparavant par la Baltique, mais aussi si elle a contribué à intensifier l'économie de certaines régions qui confinaient à la zone baltique. Cf. Attman, *op. cit.*, p. 18 et suiv. La route d'Arkhangelsk fait également l'objet d'un ouvrage de M. Bogucka, *Zboże rosyjskie na rynku amsterdamskim w pierwszej połowie XVII wieku*, «Przegląd Historyczny», vol. LIII, 1962, d'un article polémique de S. Hoszowski, *W sprawie konkurencji zboża rosyjskiego na rynku holenderskim w pierwszej połowie XVII wieku*, *ibidem*, vol. LIV, 1963, et de la réponse de M. Bogucka, *ibidem*; cf. en outre Faber, *op. cit.* et l'article de R. N. Kozinceva (note 85).

tration du capital occidental, elle cessa d'être le trait caractéristique de l'économie des pays riverains de la Baltique.

L'analyse du commerce de la Baltique nous porte à en définir les périodes suivantes:

- I^e période — jusqu'à la moitié du XIV^e siècle,
- II^e période — de la moitié du XIV^e siècle au déclin de ce siècle,
- III^e période — de la fin du XIV^e siècle aux années quatre-vingt du XV^e,
- IV^e période — des années quatre-vingt du XV^e siècle à la moitié du XVI^e,
- V^e période — de la moitié du XVI^e siècle aux années vingt du XVII^e,
- VI^e période — des années vingt du XVII^e siècle aux années soixante du XVIII^e,
- VII^e période — seconde moitié du XVIII^e siècle.

Les sept périodes mentionnées peuvent être caractérisées de la manière suivante: la stabilisation de l'axe Est-Ouest en tant que route principale du commerce de la Baltique passant par le Sund s'établit définitivement à partir de la deuxième période. La troisième période se distingue par l'exportation du bois de construction. La V^e période est celle de l'intensification de la production céréalière qui était stimulée par la demande croissante de blé sur les marchés occidentaux. A cette époque, la production de céréales pour l'exportation était le propre non seulement des grands domaines de l'arrière-pays, mais aussi des petites propriétés foncières. La VI^e période répond aux années de la crise européenne et à l'expansion de l'exportation suédoise. Pendant la dernière période, un nouveau partenaire fait son apparition, la Russie.

Il faut dire aussi que pendant les trois premières périodes, la plupart des transports étaient effectués par les marchands baltes, et non pas par les marchands occidentaux. A partir de la quatrième période, les marchands occidentaux eurent cependant la prééminence dans ce domaine.

Pour brosser un tableau précis de ces périodes, il faut en indiquer aussi le bilan commercial. Au XIV^e et au XV^e siècle, le bilan du commerce de la Baltique était passif⁴². Ce fait était dû à l'importation de quantités de plus en plus grandes de draps flamands, ensuite de draps anglais et de sel breton, et à l'exportation du bois qui était une matière première ou, dans le meilleur des cas, un sous-produit, alors que les draps importés étaient des produits de haute qualité. Pendant la dernière décennie du XV^e siècle, ce bilan était actif grâce à l'expor-

⁴² Données numériques et littérature, présentées par H. Samsonowicz, *Struktura handlu gdańskiego...*, p. 695 et suiv. Cf. A. L. Choroškevič, *Torgovlia Velikogo Novgoroda...*, p. 291. Il faut ajouter, que chaque opinion sur les bilans des ports baltiques aussi que de la zone entière doit rester hypothétique, surtout à cause d'inexactitude de sources douanières. Cf. dernièrement P. Jeannin, *Les comptes du Sund comme source pour la construction d'indices généraux de l'activité économique en Europe (XVI—XVII^e siècle)*, «Revue Historique», fasc. 470, 1964; J. Dow, *A Comparative Note on the Sound Toll Registers, Stockholm Customs Accounts and Dundee Shipping Lists, 1589, 1613, 1622*, «Scandinavian Economic History Review», vol. XII, 1964, n° 1.

tation accrue des céréales⁴³, et il est probable qu'il s'est maintenu au même niveau pendant tout le XVI^e siècle jusqu'aux premières décennies du XVII^e⁴⁴. Au cours des siècles suivants, il était de nouveau passif.

Il ne faut pas oublier cependant que nous n'avons ici en vue que le bilan du commerce dans la Baltique, et non pas le bilan de la zone baltique. Le premier n'indique que la valeur des marchandises passant dans les deux sens par les détroits danois, alors que le deuxième devrait aussi tenir compte de toutes les autres voies de communication de la zone baltique avec les territoires avoisinants⁴⁵. Le bilan du commerce dans la Baltique, de même que celui de la zone baltique,

⁴³ En se basant sur la liste des pertes subies par les marchands prussiens pendant la première moitié du XV^e s. et sur les comptes de la douane de la seconde moitié de ce siècle, la valeur de l'exportation de Gdańsk par rapport à celle de son importation, se présentait de la manière suivante :

1407—1423	1 : 2,2	1451—1453	1 : 22 (!)	1475	1 : 1,4
1426—1432	1 : 3,2	1460	1 : 3,0	1492	1 : 0,8
1436—1442	1 : 3,5	1470	1 : 1,7		

Samsonowicz, *Struktura handlu gdańskiego...*, p. 707—708, tabl. 5; du même auteur, *Badania nad kapitałem mieszczańskim Gdańska w II połowie XV w.*, Warszawa 1960, tabl. I; cf. dans cet ouvrage la page 27 où il est question de l'importance variable des ports de la Baltique. H. Reincke traite aussi de ce thème en prenant pour point de départ le nombre des habitants et celui des soldats enrôlés et armés: *Bevölkerungsprobleme der Hansastädte*, HGBll, 1951, p. 5, tabl. I.

⁴⁴ Attman, *op. cit.*, p. 63 et suiv., p. 77 et suiv., S. Hoszowski, *The Polish Baltic Trade in the 15th — 18th Centuries*, dans: *Poland at the XIth International Congress of Historical Sciences in Stockholm*, Warszawa 1960, p. 121 et suiv. Cf. renvoi 45.

⁴⁵ Ce fait acquiert de l'importance si l'on se demande à quel usage étaient destinées les grosses quantités de pièces de monnaie en or et en argent qui affluaient par les détroits danois, de la fin du XV^e siècle jusqu'au commencement du XVII^e. Cette question a été posée par E. Heckscher qui a mis en doute le bilan actif du commerce des pays baltes pendant cette période. W. Kula a aussi exprimé des doutes en présentant les mêmes arguments. Les recherches faites après la guerre n'ont pas contribué à éclairer le problème que pose le bilan du commerce par voie de terre des pays de la zone baltique. Il ne fait pas de doute cependant que — tout au moins depuis la fin du XVI^e siècle — le bilan des transports que la Pologne effectuait par la route de Moldavie était passif. Ce phénomène explique partiellement la contradiction que Kula voit entre le soi-disant bilan actif du commerce de la Pologne et l'absence relative d'une inflation (c'est-à-dire d'une inflation qui n'était pas plus forte qu'en Occident). Il serait plus difficile d'avoir recours à cette méthode pour expliquer l'absence d'une déflation à la fin du XVII^e siècle. Mais l'inflation ou la déflation, pouvaient-elles être provoquées par l'afflux ou le reflux des pièces de monnaie? Il faut souligner la thésaurisation. Attman, *op. cit.*, p. 63 et suiv., surtout p. 77 et suiv. S. Nilsson dans un compte rendu de l'ouvrage cité de A. Attman, «Scandia», 1944; E. F. Heckscher, *Multilateralism, Baltic Trade and the Mercantilists*, ECHR, vol. III, 1950, n° 2, p. 219 et suiv. W. Kula, *Problemy i metody historii gospodarczej*, Warszawa 1963, p. 208. Z. Świtalski donne des informations importantes, bien que fragmentaires, au sujet du reflux de Pologne des pièces de monnaie par la route de Moldavie: *Cło od pieniędzy wywożonych za granicę Rzeczypospolitej w latach 1598—1659*, «Przegląd Historyczny», vol. LI, 1960, p. 24. En rapport avec les problèmes que posent: le bilan du commerce étranger, l'inflation et la déflation, cf. K. Marx, *Le Capital*, vol. I, Warszawa 1951, p. 125 et suiv. surtout p. 130.

n'ont pas pour nous une importance décisive. Ce qui nous intéresse davantage, c'est le placement de l'argent obtenu. Ainsi, par exemple, le contraste entre l'économie de la Pologne et celle de la Suède au XVII^e et XVIII^e siècle est mis en lumière par la grande importance qui était alors attribuée à la structure de l'économie, aussi bien du point de vue technique (quels domaines de l'économie étaient en voie de développement) que social (qui disposait du pouvoir politique et des moyens de production). Par rapport à la Pologne, la Suède se trouvait dans une situation sensiblement meilleure. Passant sous silence la structure sociale et le régime de ce pays, il suffit de constater que ses immenses gisements de minerais assuraient à son commerce une conjoncture favorable et faisaient que la pénétration du capital étranger, surtout hollandais, y avait un caractère tout autre que dans un pays agricole, tel que la Pologne ⁴⁶. Les capitaux hollandais, attirés par les perspectives que leur ouvrait l'industrie minière et métallurgique de la Suède ⁴⁷, exerçaient une influence assez grande sur son bilan commercial. L'exploitation des territoires que la Suède avait conquis par les armes sur les côtes méridionales de la Baltique ⁴⁸ lui assurait également des avantages économiques. Ces réflexions consacrées aux changements s'opérant dans la structure marchande et dans le bilan du commerce maritime passant par le Sund, sont présentées ci-dessous dans un tableau qui ne tient compte que des principaux produits ⁴⁹. Le choix de ces produits, forcément assez arbitraire, illustre l'importance qu'ils avaient pour l'économie de la zone baltique et ne doit donc pas correspondre à leur place dans le bilan ⁵⁰. Il nous semble cependant que ce schéma peut faciliter la discussion sur les thèses présentées dans la suite de cet ouvrage.

⁴⁶ E. F. Heckscher, *Sveriges Ekonomiska Historia*.

⁴⁷ *Svensk handelsstatistik 1637—1737*, éd. B. Boëthius, E. F. Heckscher, Stockholm 1938, p. LIII — évaluation précise de la statistique officielle du commerce suédois dans ce domaine.

⁴⁸ Soulignons le bilan particulièrement passif de la Suède en qui concerne son commerce avec la Poméranie suédoise de 1734 à 1737. Cf. tabl. IV.

⁴⁹ De cette façon p. ex., pendant la V^e période (tournant du XVI^e s.) nous avons donné aux draps la prééminence sur la sel, bien que la valeur globale du sel dans l'importation des pays baltes ait été plus grande (ce qui résulte des données présentées par E. A. Christensen, *Dutch Trade to the Baltic about 1600*, Copenhagen 1944).

⁵⁰ Selon les données fournies par les comptes de la douane de Gdańsk, Lubeck, Reval et du Sund. Cf. Samsonowicz, *Handel zagraniczny Gdańska...*; F. Bruns, *Lübeckische Pfundzollbücher von 1492—96*, HGBll., 1904—5, 1907, 1908; G. Lechner, *Die Hansischen Pfundzollisten des Jahres 1368*, «Quellen und Darstellungen zur Hansischen Geschichte», NF, vol. X, 1935; W. Stieda, *Schiffahrtregister*, HGBll, 1884; K. H. Sass, *Hansischer Einfuhrhandel in Reval um 1430*, Marburg—Lahn 1955; N. E. Bang, *Tabeller over Skibsfart og Varenstransport gennem Øresund, 1497—1660*, t. II, København, 1906; A. E. Christensen, *op. cit.*, B. Boëthius et E. F. Heckscher, *op. cit.*, Cz. Biernat, *Statystyka obrótu towarowego Gdańska w latach 1651—1815*, Warszawa 1962 et autres ouvrages cités dans cet article.

Période	II	III	IV	V	VI	VII
Bilan actif pour :	Occident	Occident	Orient	Orient	Occident	Occident
Marchandises exportées vers l'Est	draps	draps sel poissons pièces de monnaie produits coloniaux	draps pièces de monnaie sel poissons produits coloniaux	pièces de monnaie draps sel poissons produits coloniaux	draps sel produits coloniaux céréales	draps sel produits coloniaux céréales
Marchandises exportées vers l'Ouest	fourrures produits forestiers produits forestiers produits agricoles	produits forestiers produits agricoles fourrures	produits agricoles produits forestiers fourrures	produits agricoles produits forestiers	produits forestiers produits agricoles fer	produits forestiers fer produits agricoles

IV

Après avoir tenté de déterminer les différentes périodes, nous nous efforçons de présenter les changements territoriaux qui se sont opérés dans la zone baltique. Il est évident qu'il ne peut y être question de frontières linéaires. En parlant des territoires faisant partie de la zone baltique, nous pouvons tout au plus essayer de définir géographiquement les régions qui étaient engagées dans le commerce maritime à tel point que leur situation économique en dépendait. Voici un exemple négatif: durant toute la période en question, le cuivre hongrois faisait l'objet du commerce de la Baltique, mais la fermeture complète de cette route commerciale n'aurait cependant pas changé essentiellement la situation intérieure de la Hongrie. Les liens unissant la zone baltique à la France étaient plus compliqués. La demande de sel breton dans les pays baltes — surtout au XV^e siècle — influait-elle sensiblement sur l'exploitation du sel dans l'île de Ré et dans la Baie de Bourgneuf? Nous savons que pendant les périodes où les pays baltes ne recevaient pas du sel de l'Europe occidentale, le prix du sel d'une provenance plus proche y augmentait considérablement. La fermeture des détroits du Sund, contribuait-elle cependant à diminuer la production du sel et l'ouverture de la Baltique favorisait-elle un plus grand rendement du travail dans la région de Brouage? Cette question est discutable, bien que toute la littérature de l'objet soit d'avis que l'économie

de la France occidentale, de même que celle du Portugal avait le XVIII^e siècle, étaient liées avant tout aux débouchés autres que ceux des pays baltes⁵¹. On sait par contre que l'économie de la Norvège dépendait déjà au XIII^e siècle de l'importation du blé, que jusqu'à la première moitié du XVI^e siècle, l'industrie suédoise était contrôlée par les marchands hanséatiques, et que Novgorod devait sa position à ses échanges avec l'Europe occidentale, effectués dans une grande mesure par la route maritime de la Baltique⁵². Il faut aussi rappeler l'influence que le commerce d'outre-mer exerçait sur la production céréalière des grands domaines en Pologne et dans les pays avoisinants. En parlant des frontières de la zone baltique, nous avons en vue les régions dont l'activité économique dépendait dans une grande mesure du commerce de la Baltique.

Pendant la première période, les régions suivantes en faisaient partie: les pays situés sur les côtes méridionales de la Baltique, la Scandinavie et aussi certains territoires de la Russie de Novgorod. Pendant la deuxième période (seconde moitié du XIV^e siècle), l'existence d'une zone baltique se manifeste déjà clairement. A cette époque, la Russie de Novgorod en faisait déjà certainement partie avec son grand arrière-pays — dont il n'est pas possible de préciser les limites

⁵¹ Ceci résulte clairement de l'histoire des relations entre la Hanse et la Bretagne: O. Held, *Die Hanse und Frankreich von der Mitte des 15 Jh. bis zum Regierungstritt Karls VIII*, HGBll., 1912, p. 130 et suiv., p. 139 et suiv. Cf. aussi V. Rau, *Exploração e comércio de sal de Setúbal*, «Estudo de Historia Económica» vol. I, Lisboa 1951. A. H. Oliviera Marques exprime une opinion semblable dans *Hansa e Portugal*. L'auteur énumère plus de 100 Hanséates qui au XV^e s. venaient acheter du sel en Occident et 5 Portugais qui étaient intéressés dans le commerce de l'Europe septentrionale. Les statistiques des navires qui au XVII^e s. entraient dans le port de Faro sur les côtes du Portugal ne mentionnent que quatre navires de Gdańsk pendant les années 1627, 1629 et 1631. V. Rau, *Subsídios para o estudo do movimento das partes de Faro e Lisboa durante o século XVII*, Academia Portuguesa da Historia, «Anais», vol. V, 1957, p. 2, tabl. C. Au sujet du rôle modifié de la navigation baltique au XVIII^e s. cf. V. Rau, *O movimento da barra do Douro durante o século XVIII: uma interpretação*, Porto 1958.

⁵² J. Schreiner, *Pest og Prisfall i Senmiddelalderen. Ett problem i Norsk Historie*, «Avhandling utgitt av det Norske Videnskaps. Akademie i Oslo», vol. II, Hist. Filos. Klasse, 1948, p. 1; d u m ê m e a u t e u r, *Hanseaterne og Norge i det 16 århundre*, Oslo 1941, p. 40 et suiv. Wetki, *Studien zum Hanse-Norwegen Problem...*, p. 34 et suiv. Pour l'importance du commerce, cf. p. 64. Pour le XIV^e s., cf. F. Bruns *Die Lübecker Bergenfahrer und ihre Chronistik*, Berlin 1900, «Hansische Geschichtsquellen», N. F. vol. III, p. XXXII et suiv. J. A. Gade, *The Hanseatic Control of Norwegian Commerce During the Late Middle Ages*, Leiden 1951, p. 9, 95, 111. M. Małowski, *Handel zagraniczny Stockholmu i polityka zewnętrzną Szwecji w latach 1471—1503*, Warszawa 1935, p. 18 et suiv.; K. Kumlien, *Stockholm, Lübeck und Westeuropa zur Hansezeit*, HGBll., 1952, p. 13, 18, 21, 28.; G. Carlsson, *Ett nytt svens bergverk under Erik av Pommern*, «Historisk Tidskrift» vol. II, Stockholm 1956, p. 154 et suiv.; C h o r o š k e v i č, *op. cit.*, p. 3, 43; N. A. Kozakova, *Istoria snošenii Novgoroda s Ganzoj v XV v.* «Istoričeskije Zapiski», vol. XXVIII, 1949, p. 111 et suiv.; P. Johansen, *Novgorod und die Hanse*, «Städtewesen und Bürgertum als geschichtliche Kräfte, Gedächtnisschrift für Fritz Röhrig», Lübeck 1953, p. 123 et suiv. Cet auteur prétend cependant que le commerce baltique de Novgorod n'était pas le facteur principal du développement économique de cette ville au XII^e s.

— et avec les côtes de la Finlande⁵³. Mais s'agissait-il seulement des côtes de la Baltique? La question porte à discussion. En Finlande, de même que dans certaines régions de la Suède, la population s'était établie avant tout le long du littoral⁵⁴. Mais le pays des mille lacs exportait non seulement des poissons pêchés par les habitants du littoral et de l'huile de foie de morue, mais aussi des fourrures et de la cire. Les marchands hanséatiques qui étaient désireux d'obtenir ces deux derniers produits devaient s'aventurer à l'intérieur du pays. Les habitants y étaient si peu nombreux qu'ils devaient se ressentir d'autant plus fortement des fluctuations que subissait la demande de leurs produits. L'intérieur de ce pays faisait donc également partie de la zone baltique⁵⁵, de même que la Suède, le Danemark et la Norvège⁵⁶. En partant du principe appliqué à la Finlande, nous pouvons donc parler de pays entiers, bien que l'influence du commerce de la Baltique ait été la plus forte sur le littoral. Les côtes de la Scanie commencèrent à jouer un rôle particulièrement important en tant que base de pêche approvisionnant en harengs les territoires étendus de l'Europe du Nord⁵⁷. Les pays situés sur les côtes méridionales de la Baltique: le Mecklembourg, la Poméranie et l'État des Chevaliers Teutoniques doivent aussi être comptés parmi les pays de la zone baltique. Il est douteux par contre si pendant cette période la Pologne, la Lituanie et le Brandebourg en ont fait partie. Il nous semble que pendant la deuxième période que nous avons délimitée, ces pays n'étaient pas liés d'une façon durable au commerce de la Baltique et ils n'en dépendaient certainement pas. Cette situation s'est modifiée pendant la troisième période, surtout lorsque cette zone s'élargit nettement vers le Sud et l'Est. Il est cependant évident que le rayon d'action des marchands hanséatiques s'étendit à la Mazovie et qu'ils avaient aussi leurs comptoirs en Lituanie⁵⁸. La guerre de Treize ans (1454—1466) témoigne des liens économiques de plus en plus étroits qui unissaient l'arrière-

⁵³ Cf. L. K. Goetz, *Deutsch-russische Handelsgeschichte des Mittelalters*, «Hansische Geschichtsquellen», N. F., vol. V, Lübeck 1922, p. 33 et suiv.; V. Niitemaa, *Finnland. Det nordiske syn på forbindelsen mellem Hansestaederne og Norden*, 1957,; p. 126 et suiv. R. Dencker, *Finnlands Stade und hansisches Burgertum (bis 1471)*, HGBll., 1959, p. 19 et suiv.

⁵⁴ Dencker, *Finnlands Stade...*, p. 22 et carte.

⁵⁵ De nombreuses remarques de A. Luukko renouent avec les périodes précédentes; *The «Annual Budget» of North Finnish Farmers at the End of the 17th Century*, «Scandinavian Economic History Review», vol. III, no 2, p. 132 et suiv.

⁵⁶ Au sujet des liens commerciaux, cf. O. Johansen, *Norwegische Wirtschaftsgeschichte*, Jena 1939, p. 132 et suiv.; E. Arup, *Danmarks Historie*, vol. II, Kobenhavn 1932.

⁵⁷ Kieselbach, *Die wirtschaftlichen Grundlagen...*, p. 162, 227; E. Cieślak, *Reglamentacja handlu rybami przez Związek Miast Hanzeatyckich w XIV i XV w.*, «Przegląd Zachodni», 1952 p. 147.

⁵⁸ E. Daenell, *Bluthezeit der deutschen Hanse*, vol. II, p. 390 et suiv.; W. Stein, *Vom deutschen Kontor in Kowno*, HGBll., 1916, p. 229; M. Małowist, *Podstawy gospodarcze przywrócenia jednoci państwowej Pomorza Gdankiego z Polska w XV w.*, «Przeglad Historyczny», vol. XLV, 1954, p. 147 et suiv.; M. Biskup, *Z problematyki handlu polsko-gdankiego drugiej polowy XV w.*, p. 394.

-pays polonais au littoral de la Baltique, liens que la deuxième paix de Toruń contribua à renforcer ⁵⁹. Pendant la quatrième et la cinquième période — jusqu'aux années vingt du XVII^e siècle — la zone baltique se retrécissait géographiquement, mais elle se consolidait du point de vue économique. Son territoire était déterminé principalement par les voies fluviales du bassin de la Baltique. Nous considérons qu'au tournant du XVI^e et XVII^e siècle, la zone baltique englobait aussi la Suède, le Danemark, le Mecklembourg, le Brandebourg, la Poméranie, la partie de la Silésie qui profitait de la voie navigable de l'Odra et les bassins de la Vistule, du Niemen et de la Dvina ⁶⁰. Le cas de la Russie est particulièrement compliqué, car la rivalité entre la route maritime de la Baltique et celle d'Arkhangelsk y était probablement la plus forte à cette époque ⁶¹. Dans cette situation, les limites de cette région exigent d'être prises en considération. Les pays qui en faisaient partie étaient sans doute intéressés à effectuer les échanges par la route maritime de la Baltique. Nous devons cependant consacrer notre attention aussi aux forces économiques centrifuges — exception faite de celles de la Russie du Nord-Ouest — qui étaient liées au commerce par voie de terre. Dans de nombreux cas, ces forces peuvent être comparées à celles des pays baltes. Il est cependant difficile de juxtaposer les chiffres relatifs au volume et à la valeur des marchandises transportées. Bien plus d'importance avaient d'ailleurs les contacts commerciaux et l'influence qu'ils exerçaient sur l'ensemble de l'économie des pays.

Résumons: si nous définissons le rayon d'action de la Hanse au XIV^e siècle comme une ellipse, dont le petit axe est constitué par la ligne Bergen-Sund-Leipzig, et le grand passe par Novgorod, le Sund et les Pays-Bas, nous verrons qu'au cours des siècles suivants cette configuration subit de grands changements. Le centre occidental se déplace de la Flandre — par Anvers — à Amsterdam, et beaucoup plus tard à Londres. L'évolution de la situation économique en Orient empêche de désigner le centre principal de cette région. Au XVI^e siècle et au début du XVII^e, Gdańsk pouvait être considéré comme un tel centre, mais la situation économique de plus en plus différente dans chaque pays balte, contribua à affaiblir le rôle de ce port et à créer d'autres centres, dont l'importance était comparable à la sienne.

Si l'on voulait esquisser les frontières de la zone baltique au XIV^e siècle, il faudrait leur donner des contours très vagues. Pour l'économie faiblement marchande de l'Europe à cette époque, les liens existant entre les différents pays avaient en effet bien moins d'importance que ne voulaient le croire les historiens qui s'intéressaient avant tout au commerce et à l'économie des villes.

Au XVI^e siècle, lorsque l'exportation du blé prend de l'extension, les fron-

⁵⁹ Cf. Małowist, *Studia z dziejów rzemiosła...*, p. 435, 436.

⁶⁰ Cf. entre autres Attman, *Den ryska marknaden...*, p. 26, 94 et suiv. et p. 100.

⁶¹ *Ibidem*; A. Öhberg, *Russia and the World Market in the Seventeenth Century*, «Scandinavian Economic History Review», vol. III, 1955, n° 2, p. 123 et suiv.

tières séparant les différents pays de la zone baltique peuvent être définies plus exactement et perdent leur caractère schématique. Les recherches sur le marché du blé, qui sont poursuivies actuellement en Pologne, prouvent qu'à partir de la seconde moitié du XV^e siècle ce marché n'a cessé de s'accroître jusqu'au XVIII^e siècle. Les comptes de la douane du XVI^e siècle permettent en outre de constater que les frontières de telle ou telle autre région variaient suivant la demande et l'offre d'une marchandise donnée ⁶².

V

Quelle était la situation économique des régions occidentales sur lesquelles le commerce avec les pays de la Baltique exerçait une influence indéniable? Si, en parlant de l'économie des pays riverains de la Baltique, nous avons indiqué que le commerce du bois avait pour eux moins d'importance que le commerce du blé, nous devons cependant admettre que, pour les Pays-Bas et l'Angleterre, l'importation du bois de construction avait déjà une importance essentielle au Moyen Age. Le centre principal du commerce avec la Baltique se déplaça de la Flandre en Hollande par suite du changement qui s'était opéré dans la structure de ce commerce ⁶³. Pour les Flamands, les produits de la zone baltique étaient nécessaires, pour les Hollandais, ils étaient indispensables. L'extension prise par les chantiers maritimes et l'industrie textile et les changements survenus dans la production agricole exigeaient en effet l'importation de matières premières telles que: bois de construction, cendre et produits agricoles. On peut dire qu'au fur et à mesure de l'expansion commerciale et coloniale de la Hollande, le rayon d'action de la zone baltique s'accroissait indirectement, d'autant plus que les échanges entre la Baltique et Amsterdam constituaient le *Moeder-negotië* pour les Pays-Bas. Il en était tout autrement en ce qui concerne l'Angleterre ⁶⁴. Celle-ci ne dépendait pas du commerce de la Baltique au même point

⁶² T. Chudoba a attiré notre attention sur ce point en se basant sur l'analyse détaillée des comptes de la douane de Włocławek. Au sujet des régions économiques au XVI^e s. cf. J. Małecki, *Studia nad rynkiem regionalnym Krakowa w XVI w.*, Warszawa 1963.

⁶³ Małowist, *Studia z dziejów rzemiosła...*, p. 390; A. E. Sayous, *Le rôle d'Amsterdam dans l'histoire du capitalisme commercial et financier*, «Revue Historique», vol. CLXXXIII, 1938, p. 250; F. Vollbehrr, *Die Holländer und die deutsche Hanse*, p. 54 et suiv., 71 et suiv.; Ketner, *De handel en Scheepvaart van Amsterdam...*, p. 118; J. A. van Houtte, *La genèse du grand marché international d'Anvers à la fin du Moyen Age*, «Revue Belge de Philologie et d'Histoire», vol. XIX, 1940, p. 91; H. van Werveke, *Bruges et Anvers. Huit siècles du commerce flamand*, Bruxelles 1944, p. 46, 73 et suiv.; E. Bosse, *Norwegens Volkswirtschaft vom Ausgang der Hansaperiode bis zur Gegenwart*, Jena 1916, 1^{re} partie, p. 4, 33; J. Schreiner, *Pest og Prisfall*, p. 84 et suiv. Cf. aussi Brandt, *Die Hanse und die nordischen Mächte...*, p. 13 et suiv. Cet auteur présente un aspect différent à propos des États scandinaves et constate que les intérêts de ces États et ceux des marchands hanséatiques étaient analogiques au point de vue social et que le facteur national n'avait que peu d'importance.

⁶⁴ Postan, *The Economic and Political Relations...*, p. 97, 110 et suiv.

que les Pays-Bas, bien que ses relations avec les pays baltes aient été très étroites. Les Anglais étaient les premiers concurrents sérieux des Hanséates jusqu'au moment où les Hollandais firent leur apparition dans les pays baltes. Aussi bien l'importation de l'Angleterre que l'exportation vers ce pays jouaient un grand rôle dans le bilan du commerce de la Baltique. Il est également permis de présumer que les marchands anglais étaient avant tout des intermédiaires qui revendaient en gros les marchandises importées des pays baltes dans d'autres pays de l'Occident ⁶⁵. Il nous semble donc que ces contacts économiques nous permettent d'adjoindre l'Angleterre au groupe des pays dont l'économie était étroitement liée à la zone baltique. Cela peut se rapporter, *mutatis mutandis*, au XVI^e et XVII^e siècle, alors que les pays riverains de la Baltique étaient un client sérieux et régulier des produits textiles anglais et décidaient parfois de l'équilibre économique de l'île ⁶⁶. Au XVIII^e siècle, c'est l'importation de matières premières de la Suède, et aussi, vers 1760, de la Russie, qui décidait du sort de l'industrie métallurgique de l'Angleterre ⁶⁷. Certains contacts étaient indirects : l'exportation de la laine anglaise en Flandre était jusqu'à la seconde moitié du XIV^e siècle la première étape de la réexportation de ce produit vers les pays baltes où il était vendu en tant que draps de Bruges ou de Gand ; le même avec les tissus anglais apprêtés en Hollande aux XV^e et XVI^e siècles.

Les régions de la France occidentale et de la Bretagne qui exportaient le sel marin doivent être traitées différemment. L'importation du sel marin, qui revêtit au XV^e siècle une ampleur sans précédent, jouait un rôle très important dans l'économie des pays baltes. En témoigne le fait que les Hanséates approvisionnaient en sel tous les marchés des pays baltes et — malgré la concurrence du sel gemme de Wieliczka — même ceux des territoires septentrionaux de la Petite-Pologne. L'importation du sel marin à Novgorod limita aussi sensiblement la signification du sel provenant de la Russie de Halicz ⁶⁸. La rentabilité du transport maritime vers l'Est était en outre préjudiciable au sel de Lüneburg et de Halle, et d'autant plus au sel de centres tels que Kołobrzeg et Inowrocław. L'influence que l'importation du sel de l'Occident exerçait sur l'économie de la zone baltique ne peut donc être mise en doute. Mais — comme nous l'avons déjà dit — l'importance que les marchés des pays riverains de la Baltique avaient pour le développement de la France occidentale n'est pas attestée. Jusqu'à la fin du XIV^e siècle, le commerce du sel était aux mains des marchands hanséatiques,

⁶⁵ W. S. Unger, *De levensmiddelenvoorziening der Hollandsche steden in de middeleeuwen*, Amsterdam 1916, p. 45 ; M. Małowist, *Problematyka balticka w nowszej historiografii portugaliskiej*. «Przegląd Historyczny», vol. LII, 1961, p. 19 ; cf. les remarques de M. M. Postan dans la discussion sur le rapport présenté par Ch. Verlinden, *Le trafic et la consommation des vins français*, dans : *Les sources d'histoire maritime*, éd. M. Mollat, Paris, 1962, p. 357.

⁶⁶ B. E. Supple, *Commercial Crisis and Change in England 1600—1640*, Cambridge 1961.

⁶⁷ E. G. Hildebrand, *Foreign Markets for Swedish Iron in the 18th Century*, «Scandinavian Economic History Review», vol. VI, 1955, surtout p. 9 et suiv.

⁶⁸ A. L. Choroškevič, *Torgovlia Velikogo Novgoroda*, p. 213 et suiv.

et ensuite les Hollandais en prirent la relève. Dans la suite de nos réflexions, il n'est donc pas nécessaire que nous prenions en considération le rôle que la zone baltique a joué en Bretagne ⁶⁹.

Les liens financiers — très étroits depuis le XIII^e siècle et surtout pendant la période où les crédits avaient une importance de plus en plus grande — et l'afflux des capitaux de l'Occident vers l'Orient, attirent l'attention sur les contacts de la zone baltique avec la Rhénanie et la Westphalie. Les sociétés commerciales et financières et la politique commune à l'égard de l'Angleterre et des Pays-Bas — tout au moins jusqu'à la seconde moitié du XV^e siècle — étaient des facteurs supplémentaires qui rendaient ces deux régions dépendantes l'une de l'autre au cours des deux derniers siècles du Moyen Age ⁷⁰. La Rhénanie, dont la population était très dense, trouvait dans les pays baltes des territoires qui, depuis le XIII^e siècle, acceptaient des surplus de population et leur assuraient des conditions d'existence meilleures que celles de leur pays d'origine ⁷¹. De ce fait, la zone baltique exerçait une certaine influence sur l'économie de la Rhénanie. Ces liens s'affaiblirent cependant peu à peu et se rompirent définitivement vers la moitié du XV^e siècle. Pendant la cinquième période — à partir de la moitié du XV^e siècle — il n'est plus question d'une influence quelconque de la zone baltique sur l'économie de la Westphalie et de la Rhénanie.

C'est à dessein que nous passons ici sous silence d'autres pays européens. Les marchandises venant de l'Italie, de l'Allemagne du Sud, de la Hongrie, de l'Espagne, du Portugal, etc., étaient abondamment représentées dans les pays baltes à différentes époques, mais n'influaient ni sur la production, ni sur la situation économique des pays exportateurs. Mais si nous tenons compte des marchandises exportées des pays baltes, de leur volume et de l'importance qu'elles avaient pour le développement de la production et de la navigation des pays acquéreurs (matières premières, bois de construction), leur rôle mérite déjà d'être souligné.

Ces questions n'ayant pas été étudiées à fond, nous ne pouvons qu'indiquer les nombreux contacts de la zone baltique avec la péninsule ibérique au XVIII^e

⁶⁹ J. Craeybecky, *Un grand commerce d'importation. Les vins de France aux anciens Pays-Bas, XIII^e—XIV^e s.*, Paris 1958, p. 119, 132 et suiv.; H. Mollat, *Le commerce maritime normand à la fin du Moyen Age*, Paris 1952, p. 183, 193 et suiv. Cf. l'exemple présenté par O. Lienau, *Das grosse Kraweel der Peter von Danzig 1462—1475*, Danzig 1943; E. Trocmé, N. Delafosse, *Le commerce rochelais de la fin du XV^e siècle au début du XVII^e*, Paris 1952, p. 151 et suiv.; J. Tanguy, *Le commerce du port de Nantes au milieu du XVI^e siècle*, Paris 1956, p. 72.

⁷⁰ Brandt, *Die Hanse und die nordischen Mächte...*; S. Rühle, *Vom rheinisch-danziger Handel*, dans: *Festschrift zur Jahrtausendfeier der Rheinland in Danzig*, Danzig 1925, p. 41; Stein, *Beiträge zur Geschichte der deutschen Hanse*, p. 35 et suiv. Cf. H. Pennes-Ellwart, *Die danziger Bürgerschaft nach Herkunft und Beruf 1536—1709*, Marburg—Lahn 1954, où les nouveaux-venus de la Rhénanie, relativement riches, ne sont plus très nombreux.

⁷¹ F. Rörig, *Rheinland-Westfalen und die deutsche Hanse. Wirtschafts-kräfte im Mittelalter*, «Abhandlungen zur Stadt und Hansageschichte», 1959; Cf. p. ex. l'histoire de la famille Süchten dans l'ouvrage de Samsonowicz, *Badania nad kapitałem mieszczańskim...*, p. 115.

siècle. Parmi les navires qui entraient à Porto entre 1733 et 1743, et entre 1764 et 1785, la quatrième place revient au pavillon danois, et la cinquième au pavillon suédois qui précédait celui de la France. Le nombre des navires de Stockholm, Kłajpeda (Memel) et Riga — qui transportaient avant tout du bois et du fer ⁷² suit de près celui des navires d'Amsterdam et de Lisbonne.

VI

Nous avons déjà attiré l'attention sur la façon différente dont se développait l'économie de chacun des pays baltes. Nous devons cependant tenir compte des relations entre ces pays qui changeaient suivant les époques. Chacun de ces pays se spécialisait pour l'exportation de telle ou telle autre marchandise et s'efforçait aussi d'établir des contacts de plus en plus étroits avec l'Occident. Au XIII^e siècle, les côtes du Mecklembourg et celles de la Poméranie constituaient déjà le grenier de blé de toute la région. Les côtes de la Prusse et de la Livonie et tout leur arrière-pays fournissaient des fourrures, la Suède exportait des métaux, la Scanie et la Finlande livraient des poissons et le Danemark des céréales et du bétail ⁷³. Peu à peu, des arrière-pays de plus en plus étendus — par exemple, le bassin de la Vistule — participèrent au commerce dans la Baltique. La région de la production céréalière s'élargissait graduellement vers l'Est et le Sud-Est. Les ports de l'État des Chevaliers Teutoniques commencèrent à exporter de grosses quantités de bois. La région des fourrures se déplaça sensiblement vers l'Est et le Nord-Est. La Livonie, l'Oeland et le Gotland commencèrent à exporter des chevaux. Il est évident que cette spécialisation commerciale reflétait non seulement les possibilités économiques existantes, mais aussi la structure sociale des pays respectifs. Au XVI^e siècle, le caractère différent des liaisons commerciales rendit cette zone dépendante de la route maritime de la Baltique, bien plus qu'elle ne l'avait été auparavant et qu'elle ne le fut plus tard. Le commerce étranger exerçait alors une influence de plus en plus grande sur la production. Notre littérature scientifique d'après-guerre a présenté les conséquences sociales et économiques qui en découlaient pour la Pologne. Les dernières recherches ont aussi mis en lumière le mécanisme et les conséquences des fluctuations de la conjoncture et l'influence que le commerce de la Baltique exerçait sur la production ⁷⁴. L'analyse de la situation économique de la Suède, qui différait sensiblement de la monoculture céréalière caractéristique des pays situés sur les côtes

⁷² Rau, *O movimento de barra do Douro...*, tabl. IV. L'auteur mentionne aussi d'autres ports livoniens, russes, prussiens et poméraniens.

⁷³ Samsonowicz, *Handel zagraniczny Gdańska...*, p. 344 et suiv., tabl. I, n^o 53—112.

⁷⁴ W. Kula, *Teoria ekonomiczna ustroju feudalnego. Próba modelu*, Warszawa 1962. S. Mielczarski a rassemblé de nombreux matériaux portant sur l'intensification de la production céréalière dans les grands domaines et à l'adaptation de cette production à la demande du blé à Gdańsk : *Rynek zbożowy na ziemiach polskich w drugiej połowie XVI i pierwszej XVIII wieku. Próba reorganizacji*, Gdańsk 1962.

méridionales de la Baltique, permet d'en tirer des conclusions semblables, notamment celles que les débouchés étrangers avaient également une importance essentielle pour l'économie de ce pays ⁷⁵. Mais l'analogie ne va pas plus loin. La Suède continua à vendre ses produits sur les mêmes marchés, alors que les marchés où les pays baltes écoulaient leurs céréales commencèrent à se rétrécir ⁷⁶. Les liens qui unissaient la Suède à l'Occident en tant qu'arrière-pays fournissant les matières premières nécessaires aux centres métallurgiques des pays occidentaux, se resserrèrent de plus en plus, surtout à partir de la moitié du XVIII^e siècle ⁷⁷.

Jusqu'à ce jour, l'on n'a pas prêté une attention particulière aux liens qui unissaient les différents pays de la Baltique. Pendant la période «hanséatique» du commerce de l'Europe septentrionale, le port de Lubeck était le centre principal de la navigation et du commerce de la Baltique jusqu'au moment où la plupart de ses fonctions furent reprises par les ports hollandais. Si, en analysant le chiffre d'affaires des différents ports de la Baltique, on voulait déterminer la part du commerce intérieur de la Baltique, et celle du commerce avec l'Occident, il ne faudrait pas oublier que le centre des échanges s'était déplacé au delà du Sund. Le déclin de Lubeck — surtout à partir du XVII^e siècle — est un fait suffisamment connu, mais pour les tableaux que nous présentons ci-dessous (cf. tabl. I), il a de l'importance parce qu'il permet de mieux séparer la part que Gdańsk et la Suède ont prise au commerce de la Baltique. Il ne fait pas de doute que la plupart des cargaisons que 1107 navires avaient transportées de Lubeck à Gdańsk au XV^e siècle étaient en provenance de l'Occident. Au contraire, à la fin du XVI^e — le commerce occidental ne constituait qu'une partie minime dans l'ensemble des liaisons maritimes de Lubeck ⁷⁸.

Les données sur le commerce de Gdańsk et de la Suède — présentées dans les tableaux annexés — peuvent être évaluées de différentes façons. Ce qui mérite d'y être souligné, c'est le fait que pendant la seconde moitié du XV^e siècle,

⁷⁵ E. F. Heckscher, *The Place of Sweden in Modern Economic History*. ECHR, 1932.

⁷⁶ A. Mączak, H. Samsonowicz, *Z zagadnień rynku europejskiego : strefa bałtycka*, «Przeгляд Historyczny», 1964, n° 2, p. 218.

⁷⁷ E. F. Heckscher, *Sveriges Ekonomiska Historia from Gustav Vasa*, vol. II., Stockholm 1935—1936. Ce tome comprend la période comprise entre 1600 et 1720 et porte le titre: *Hushållningen under internationell påverkan*. De l'exportation du fer suédois traite: K. G. Hildebrand, *Foreign Markets for Swedish Iron in the 18th Century*,

⁷⁸ Mais en même temps Lubeck reste un centre distribuer et intermettant pour le commerce baltique interne surtout en produits suèdes (métaux). P. Jeannin, *Le commerce de Lubeck aux environs de 1580*, «Annales. Économie. Sociétés. Civilisations», vol. XVI, n° 1, tabl. 1 et *passim*; A. v. Brandt, *Seehandel zwischen Schweden und Lubeck gegen Ende des 17. Jahrhunderts. Ein Beitrag zur Geschichte der Ostseeschifffahrt*, «Scania», vol. XVIII, 1947, p. 38, 45. La question n'est pas tout-à-fait claire: il faut comparer les données des divers ports baltiques. Lubeck conservait son rôle d'intermédiaire dans le commerce avec l'Europe occidentale, au moins pour la Livonie. Cf. H. A. Piirimaa, *Torgovye otnošenija Rossi so Švetsiej i drugimi evropejskimi stranami po materialam narvskogo vvoza 1661—1770 gg.*, «Skandinavskij Sbornik», vol. VII, 1963, tabl. 1 et *passim* (les données sur l'importation de Narva).

Table 1. Participation des différents pays et ports aux contacts maritimes de Gdańsk au XV^e s. et XVIII s. (%)D'après: H. Samsonowicz, *Struktura handlu gdańskiego* (se rapporte au années 1460, 1468—1472, 1474—1476) et S. Gierszewski, *Statystyka żeglugi Gdańska w latach 1670—1815*, tabl. 25

	Pays et ports	Seconde moitié du XV ^e s.	1741—1745
1	Italie, Portugal, Espagne	0,0	0,5
2	France	9,5	8,5
3	Pays-Bas	12,3	29,0
4	Angleterre	0,9	} 15,5
5	Écosse	2,3	
6	Hambourg	0,3	0,5
7	Norvège	0,3	7,0
8	Danemark et Holstein	3,2	4,8
9	Suède	15,9	19,4
10	Mecklembourg, Poméranie, Prusse (sans Lubeck)	13,1	7,2
11	Lubeck	31,1	2,6
12	Livonie	6,2	4,2
13	Russie	—	0,8
14	Finlande	4,9	0,0
	Au total	100,0	100,0
	1—6 au total	25,3	54,0
	1—6 et 11	56,4	56,6
	Navires au total	3533	2747

et aussi au XVIII^e siècle, plus que 40% des navires qui quittaient le port de Gdańsk, se dirigeaient vers les ports de la Baltique. Nous pouvons présumer qu'au tournant du XVI^e et du XVII^e siècle, alors que l'exportation des céréales prit une grande extension, la participation de ces ports à la navigation de Gdańsk était moins importante. Il y a encore d'autres données sur les contacts maritimes des différents ports baltes, mais elles doivent être soumises à une critique détaillée. On peut présumer qu'en principe les sources douanières n'indiquent pas le lieu de destination d'un navire, mais son port d'attache⁷⁹.

Les contacts commerciaux que la Suède devait à son expansion économique et politique subissaient probablement d'autres fluctuations. Ce pays, qui disposait de marchandises recherchées avant tout en Occident, avait besoin de produits

⁷⁹ Voir, p. ex., tabl. 5, concernant les navires au port de Riga en 1639 et 1652 chez E. Dunsdorfs, *The Riga Grain Trade in the Seventeenth Century*, «Baltic and Scandinavian Countries», vol. III, 1937, n° 1 (5). Évidemment c'est la cause des données de Gdańsk de 1583 citées par Jeanin (*op. cit.*, p. 65). Autrement pour Lubeck à la fin du XVI^e s. (A. v. Brandt, *Seehandel...*, p. 38.).

agricoles, surtout de céréales, et il les achetait partout où il pouvait les obtenir. La Hollande, la Livonie et d'autres pays baltes lui fournissaient le blé, ce qui fit que le bilan du commerce suédois était nettement passif dans cette zone⁸⁰. Au tournant du XVIII^e et XIX^e siècle, et pendant les premières années du XIX^e siècle, un changement considérable s'est opéré dans ce domaine. L'accroissement de la production agricole en Suède rendit ce pays moins dépendant de l'importation du blé⁸¹, et affaiblit les liens économiques qui l'unissaient à la zone baltique. La Suède continua cependant à importer des matières premières de la Russie (chanvre, lin, graisses)⁸².

Comme nous l'avons déjà souligné, un grand tournant s'est effectué au XVIII^e siècle par suite de l'apparition de la Russie dans la Baltique. L'adjonction de la Livonie à la Russie affaiblit les liens qui unissaient ce pays jusqu'alors à la Suède, malgré les efforts des barons livoniens qui exportaient du blé, et malgré les efforts de la Suède⁸³. Ceci se rattache aux changements

Table 2. Participation des pays d'en dehors de la zone baltique aux contacts maritimes de Gdańsk au XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle

D'après S. G i e r s z e w s k i, *Statystyka żeglugi Gdańska w latach 1670—1815*, table 25

Les années	Les navires quittant Gdańsk		
	le nombre en moyenne par an	vers les ports de la zone baltique %	vers d'autres ports %
1741—1745	556,6	46	54
1746—1750	607,2	44	56
1751—1755	937,6	33	67
1756—1760	787,4	50	50
1761—1765	998,4	57	43
1766—1770	1141,8	49	51
1771—1775	796,4	53	47
1776—1780	556,4	44	56
1781—1785	663,4	45	55
1786—1790	621,2	42	58
1791—1795	692,2	40	60
1796—1800	936,6	36	64
1801—1805	1562,2	38	62
1811—1815	225,2	53	47
au total 1741—1800	9285,2	46	54

⁸⁰ Cf. tabl. 4.

⁸¹ L. Loone, *O charaktere rusko-švedskih trgovykh otnošenij v XVIII i v pervoj polovine XIX veka*, «Skandinavskij Sbornik», vol. I, 1956, p. 140, 154.

⁸² Loone, *op. cit.*, p. 147.

⁸³ Loone, *op. cit.*, p. 135 et suiv. Tous les accords politiques et commerciaux signés entre la Suède et la Russie, depuis la paix de Nystad et jusqu'à la moitié du XIX^e s. ont tenu compte des facilités douanières accordées à la Suède pour l'importation du blé de Livonie.

Table 3. Participation des différents pays et ports aux contacts maritimes de Riga en 1639 et 1652 (%)

D'après E. Dunsdorfs, *The Riga Grain Trade*

	Pays et ports	1639	1652
1	Pays-Bas	65,1	53,2
2	Angleterre et Écosse	4,3	3,6
3	Emden, Brême	—	5,6
4	Hambourg	—	0,4
5	Norvège	0,9	0,9
6	Danemark, Slesvig, Holstein	4,3	4,9
7	Suède	4,0	4,7
8	Mecklembourg, Poméranie, Prusse (sans Lubeck)	6,8	7,2
9	Lubeck	9,2	13,5
10	Livonie	1,8	2,1
11	Finlande	1,5	1,3
12	Autres ports de la Baltique	2,1	2,6
	Au total	100,0	100,0
	1—4 au total	69,4	62,8
	1—4 et 9 au total	78,6	76,3
	Voyages au total	325	531

survenus dans le commerce de la Russie. Le chiffre d'affaires de son commerce étranger s'accrut à un rythme accéléré (de dix fois au cours de la seconde moitié du XVIII^e siècle⁸⁴), et les ports de la Baltique y avaient une part de plus en plus grande au détriment d'Arkhangelsk⁸⁵. Les marchandises que la Russie importait et exportait ne liaient cependant pas ce pays à ses voisins de la Baltique, mais à l'Europe occidentale qui était le principal acquéreur de ses matières premières. Pendant le second quart du XVIII^e siècle, ces échanges avec l'Europe occidentale

⁸⁴ L'accroissement de la valeur de l'exportation de 5—5,5 millions de roubles en 1740—1750 à 67,7 millions de roubles en 1795, et de la valeur de l'importation pendant la même période de 4—4,5 millions de roubles à 41,9 millions de roubles, témoigne du développement du commerce russe, dont une partie seulement, mais sans cesse accrue, passait par les ports de la Baltique. Les données statistiques officielles ont déjà été mises en doute au XVIII^e s., pendant une violente controverse portant sur la politique du commerce étranger, et surtout sur l'interprétation du bilan commercial de l'État. Cf. P. Laščenko, *Istoria narodnogo choziājstva SSSR*, vol. I, Doka-pitalističeskije formacii, 3^e éd., Moskva 1952, p. 413, 415. Au sujet de la critique des données statistiques, cf. le même ouvrage, p. 415, renvoi 1. Pour les statistiques suédoises, cf. Boëthius et Heckscher, *op. cit.*

⁸⁵ *Očerki po istorii S.S.S.R. Rossija po piervoj četverti XVIII v.*, Moskva 1954, p. 142; *Očerki po istorii S.S.S.R., Rossija vo vtoroj četverti XVIII v.*, Moskva 1957, p. 167, tabl. 20.

représentaient en effet 85% du chiffre d'affaires du commerce étranger de la Russie ⁸⁶.

Bien des questions se posent au sujet des liens réciproques unissant les pays de cette zone. Par exemple, à quel point la navigation entre les pays baltes et leur commerce étaient-ils réglés par les échanges passant par le Sund? Au XV^e siècle, Lubeck était le moteur essentiel du commerce de la Baltique et de la navigation intérieure, mais au XVI^e siècle et pendant la première moitié du siècle suivant, les ports prussiens attiraient déjà les marchands hollandais et anglais. L'exportation du blé vers les débouchés occidentaux y facilitait l'achat d'autres marchandises et contribuait aussi à attirer des acquéreurs à Gdańsk. Au cours du siècle suivant, les ports suédois et russes obtinrent les mêmes facilités, ce qui ne manqua pas d'influer sur la situation politique ⁸⁷ et économique des pays baltes.

Table 4. Importation et exportation de la Suède
(Pourcentage de la valeur d'après les pays)

D'après E. F. Heckscher, *Sveriges ekonomiska historia*

Les années	Importations des pays d'en dehors de la zone baltique	Exportation vers les pays en dehors de la zone baltique *
1571	4,8	.
1576	.	17,4
1581	8,4	.
1585	9,7	.
1590	11,9	7,3
1594	.	10,8
1600	19,6	.
1604	.	12,0
1610	29,8	13,1
1612	.	10,6
1613	.	20,5
1615	.	19,4
1620	31,7	.

* Pour l'exportation du bois, les ports ne sont pas spécifiés et il n'a pas été tenu compte de l'Allemagne en tant qu'ensemble, car les ports de la Baltique jouaient un plus grand rôle que Brême et Hambourg.

⁸⁶ *Očerki po istorii S.S.S.R., Rossija vo vtoroj četverti XVIII v.*, p. 167. Cf. ces problèmes éclairés du point de vue d'Arkhangelsk: R. N. Kozinceva, *Vnešnotorgovij oborot arkhangelogorodskoj jarmarki i jej rol v razvitii userossijskogo rynku*, dans: *Issledovanja po istorii feudalno-krepostničeskoj Rosii*, Leningrad 1964, p. 116—163 (concernant surtout l'année 1710).

⁸⁷ Au sujet de l'influence que le commerce de l'État des Chevaliers Teutoniques a exercée sur l'opposition contre cet État, cf.: M. Biskup, *Zjednoczenie Pomorza Wschodniego z Polską*, p. 28 et suiv.; G. Geremek, *Ze studiów nad stosunkami gospodarczymi między miastem a wsią w Prusach Krzyżackich w I połowie XV w.*, «Przegląd Historyczny», vol. XLVII, 1956, p. 76 et suiv. C. Sattler traite de la signification du commerce du bois pour la structure commerciale de l'Ordre: *Der Handel des Deutschen Ordens in Preussen in Zeit seiner Blüthe*, «Altpreussische Monatschrift», 1879, p. 242 et suiv.

Les stimulants économiques intérieurs commencèrent à agir sur la société des pays baltes à différentes étapes de son développement. Les territoires polonais ont adhéré au marché commun au moment où existait déjà une forte couche nobiliaire, consciente de ses buts économiques et politiques. La Suède subit l'influence du marché de la Baltique à une période où un groupe nombreux de paysans affranchis⁸⁸ était l'élément fondamental de la société. Ce fait permit aux Hanséates de dominer efficacement l'économie de ce pays et — au XV^e et XVI^e siècle — donna à la couche nobiliaire, relativement récente, la possibilité de rechercher des profits économiques⁸⁹. Au XVI^e siècle, les aspirations de cette noblesse suédoise avaient un caractère défensif à l'égard du pouvoir royal⁹⁰.

Table 5. Bilan du commerce étranger de la Suède avec les différents pays et ports de 1734 à 1737 (en milliers de Thaler allemands)

Pays et ports	Importation	Exportation	Pays et ports	Importation	Exportation
Russie	5 332	1 016	Hambourg	852	958
Courlande	1 688	223	Brême	2	19
Pologne	1 623	899	Hollande	17 447	7 548
Gdańsk	1 899	1 022	Ostende	12	265
Brandebourg	496	215	Irlande	103	758
Poméranie suédoise	6 571	1 517	Écosse	1 219	1 412
Rostock — Wismar	1 594	487	Angleterre	6 336	14 479
Lubeck	7 567	2 716	France	4 953	1 871
Danemark	1 596	1 251	Portugal	2 446	1 916
Norvège	1 165	82	Espagne	861	190
Slesvig	670	847	Autres pays et villes	1 324	732
Holstein	341	464			
La zone baltique au total	30 542	10 739	En dehors de la zone baltique au total	35 555	30 148

D'après: B. Boëthius, C. F. Heckscher, *op. cit.*, p. 606 et suiv.

Les contradictions qui se manifestaient à l'intérieur de la zone baltique étaient évidemment plus nombreuses que celles que nous avons présentées. Certaines se liaient aux problèmes que nous n'avons pas l'intention d'examiner, mais que nous formulerons parce qu'ils pourraient faire l'objet d'une discussion. A quel

⁸⁸ Małowist, *Handel zagraniczny Stockholmu...*, p. 108; C. G. Styffe, *Skandinavien under medeltiden*, Stockholm 1911.

⁸⁹ Cf. Lönroth dans: «Cambridge Economic History of Europe», vol. III.

⁹⁰ S. A. Nilsson, *Kampen om de adliga privilegerna 1526—1594*, Lund 1952, p. 24 et suiv. et p. 37 et suiv.

point, par exemple, les stimulants extérieurs ont-ils influé sur la politique des pays baltes? A quel point les liens politiques existants et les contradictions économiques ont-ils contribué à déclencher les conflits? Quelle était l'influence du commerce de la Baltique sur la consolidation des formes constitutionnelles en Europe centrale, sur le style de vie des couches respectives de la société? Quelle était son importance pour le développement de l'économie et de la politique économique?⁹¹

Nous tenons tout particulièrement à souligner l'utilité des recherches sur la situation variable des marchés, en tant qu'indice des processus s'opérant aussi bien dans les échanges que dans la production, et aussi dans la structure sociale des pays étudiés.

(Traduit par Janina Kasińska)

⁹¹ Cf. J. D. Gould, *The Trade Crisis of the Early 1620's and English Economic Thought*, «Journal of Economic History», vol. XV, 1955; *Supple, op. cit.*, p. 197 et suiv.; du même auteur, *Thomas Mun and the Commercial Crisis, 1623*, «The Bulletin of the Institute of Historical Research», vol. XXVII, 1954. Parmi la littérature polonaise citons avant tout J. Górski, *Poglądy merkantylistyczne w polskiej myśli ekonomicznej XVI i XVII wieku*, Wrocław 1958.