

historian, op na te slaan, dan had hij kunnen weten hoe essentieel de verzuimde kans van 1632 geweest is voor de historische sequentie waar hij zo luchtig overheenfladdert.

Maar waartoe verder wroeten in bijzonderheden? De voosheid van zijn macrovizie te dezen respecte wordt ons door de auteur met alle duidelijkheid onthuld in een bewering op de allerlaatste bladzijde van zijn boek, na de vermelding van de Franse oorlogsverklaring in 1635: 'The French pressure was relentless, *seconded by the Dutch until 1648*'. Mijn cursivering natuurlijk en het is er mij niet speciaal om begonnen zout te leggen op het slakje van dat jaartal 1648, terwijl reeds de campagne van 1646 nauwelijks nog serieus was. Wat evenwel naar mijn gevoel door geen enkele beugel kan, is dat klakkeloos ongedifferentieerde gebruik van 'the Dutch', terwijl een auteur die op dit niveau deze zaken behandelt toch waarlijk wel behoorde te weten hoe zeer het oorlog voeren dan wel vrede sluiten met de Spanjaard al een paar decennien lang een brandende kwestie, om niet te zeggen het heetste hangijzer in de partijpolitiek was, als zodanig van doorslaggevend belang voor schrijvers bloedeigen geschiedverhaal.

Menigeen zal wellicht geneigd zijn mij te verwijten dat ik wat al te uitvoerig op een en ander ben ingegaan, dus te mijner rechtvaardiging nog een waarschuwingsseintje: in een noot op blz. 232 kondigt Dr. Parker aan dat hij eerlang zijn 'own account of the Dutch Revolt' uit de doeken zal doen in een 'separate volume' dat hij aan het voorbereiden is voor de Penguin Press. Het nieuws mag ons verheugen, maar laat ons toch wel hopen dat de schrijver zich in allerlei aspecten van zijn onderwerp nog even ietwat nader zal verdiepen. Nochtans, nu voor de leste geef, zijn hier besproken boek is een *must*; wanneer krijgt het een volwaardige tegenhanger, gewijd aan het Statenleger?

J. J. Poelhekke

F. B. M. Tangelder, ed., *Nederlandse rekeningen in de pondtolregisters van Elbing 1585-1602* (RGP, 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1972, xxvii + 300 blz.).

Les comptes du *portorium* d'Elbing sont une source de grand intérêt pour l'histoire du commerce hollandais dans la Baltique à la fin du XVII^e siècle. La présentation hors série du volume ici recensé est un hommage à la mémoire du Dr Tangelder, disparu en 1970, qui avait mené à bien l'essentiel du travail préparatoire, et en particulier rédigé l'introduction. Son texte explique très clairement l'histoire administrative du *Pfundzoll* institué à Elbing en 1585, quand fut conclu l'accord sur l'établissement dans la ville de la résidence de l'*Eastland Company*. La nouvelle taxe ne frappait que les marchandises importées et exportées par les Anglais et par les sujets du roi de Pologne. Elle se payait à raison de 2 Pfennig par Mark, soit 5/9 % de la valeur de la marchandise, valeur fixée par le barème de la *Pfahlkammer* de Dantzig. Malgré l'exemption dont jouissaient les Hollandais, leur trafic était enregistré à Elbing; les navires étaient soumis par ailleurs à un *Tiefgeld*, et il y avait une déclaration obligatoire pour le passage à Pillau, qui relevait du duc de Prusse. Ces circonstances expliquent les particularités des comptes d'Elbing: du côté des inconvénients, pas d'information sur le tonnage des navires; qualité fort appréciable en revanche, ils indiquent systématiquement la nationalité des marchandises ('Hollanden gut', 'Elbingsch, gut etc.).

Les registres du *Pfundzoll* d'Elbing sont conservés pour neuf années dans la période considérée: 1586-1587, 1594, 1596-1597, 1599-1602. L'éditeur a utilisé en outre, pour l'année 1585, un catalogue fait par le *Pfundschreiber* de l'époque, qui mentionne seulement, parmi les navires hollandais, ceux qui transportaient des marchandises soumises à

la taxe. Ainsi les opérations d'importation et exportation des marchands hollandais de cette année là nous échappent. La série documentaire intégrale commence seulement en 1586, mais on constate des flottements dans la manière de tenir les premiers registres. Celui de 1586 donne souvent les noms des marchands, indications qui manquent dans celui de 1587. Il y a surtout une grande différence avec les registres ultérieurs qui attestent une pratique normalisée: en 1586-1587, la destination vers laquelle partent les navires n'est pas mentionnée. A partir de 1594 au contraire, cette destination figure toujours, information fort importante qui manque dans la série parallèle, et beaucoup plus volumineuse, des comptes du *Pfundzoll* de Königsberg. Une analyse approfondie des registres s'imposait puisque l'objet de la publication implique une sélection. L'éditeur a travaillé dans cette optique avec un soin très méthodique. Il a retenu tous les navires dont le maître indiquait un domicile néerlandais, même s'ils ne partaient pas pour les Pays-Bas (voyages vers l'Angleterre et vers d'autres ports baltiques; dans ce dernier cas, qui se présente rarement, il s'agit de transports insignifiants, sauf pour quatre navires partant, exceptionnellement, en février et mars 1602, deux à Riga, deux à Lubeck); les navires non-hollandais allant aux Pays-Bas; et même les navires non-hollandais n'allant pas aux Pays-Bas, mais dont la cargaison était en totalité ou en partie déclarée 'Hollandsch gut'. La sélection a donc porté sur tout ce qui dans le document, directement ou indirectement, avait quelque rapport avec la Hollande, ses maîtres de navire et ses marchands. Il y a eu, me semble-t-il, deux omissions. Le 20 juillet 1600, Claus Janssen, maître de navire dont le domicile se lit mal sur le manuscrit, partait pour Lynn; à l'arrivée il avait déchargé sa cargaison à Königsberg, et doit être identifié au 'Claus Jannssen vonn Rarup' enregistré le 16 et le 20 juin à Königsberg (Winkelman, 1600, nr 100). Le second oubli est celui de Peter Gerbrandtsen, enregistré à Elbing le 16 avril 1601 comme partant à Hull; le nom du navire (der Straus) et le domicile (Ohmland) sont identiques à ceux qui pour une année antérieure ont conduit Tangelder à retenir ce navire (1596, nr 92).

Ces deux cas mis à part, le travail méticuleux de l'éditeur a atteint pratiquement la perfection dans la transcription du texte, et les fautes d'impression sont réduites à un minimum. La doublé mention (1597, nr 22) de la même déclaration se corrige d'elle-même. Les autres rectifications à effectuer n'ont guère plus d'importance: 1594, nr 35 '24 last gerste darunter 3 last Elbingsch gutt': il convient de lire 'darunter 8 last'; 1599, nr 23 '3 Kasten mit Kramgut taxiret uff 103n.P.':il faut lire 'uff 567 fl.P.'; 1600, nr 18 '13/4 last flachs': d'après la taxe payée il faut lire '11/4'. Ajoutons seulement qu'il eût été plus logique de grouper sous le même numéro 1599, nr 1 et nr 3, puisqu'il s'agit du même voyage d'un même navire. La qualité de l'index (noms des maîtres de navire, noms des chargeurs, marchandises importées, marchandises exportées, noms de lieux, noms de navires) est généralement excellente. Les collaborateurs qui ont exécuté cette tâche ont cependant laissé dans l'incertitude des points sur lesquels il paraît raisonnable de trancher. Par exemple en n'identifiant pas certains toponymes: Krumteuch (1602, nr 9,23,48, 52), qui est sans doute Krommeniedijk; ou encore Bastable (1597, nr 47 et 48), qui doit être le port anglais de Barnstaple. Autre petit problème à propos de Armlandt (1587, nr 16), indexé sous la forme Ermelant, alors que Ermelant (1596, nr 92) est traduit dans l'index Ahmlandt. Ces variantes à mon sens désignent toutes Ameland. Certaines graphies restant douteuses, on pourrait parfois chercher la solution dans une comparaison avec les registres de Königsberg. Dans le cas de 'Hein Peterssen schippern von Olerschlott' (1596, nr 32), le procédé déçoit au premier abord; nous trouvons à Königsberg 'Heinrich Petersen von Rarop' (Winkelman, 1596, nr 112); je crois néanmoins qu'il s'agit bien du même navire, et que Olerschlott signifie Akerslout.

Pendant la préparation des documents édités d'un côté par Winkelman et de l'autre par Tangelder, la coordination ne semble pas avoir été systématique, alors que l'objet étudié est en partie commun. Dans la majorité des cas, les navires portés dans les registres d'Elbing avaient affaire simultanément à Königsberg, pour décharger ou charger. Les comptes en font généralement mention, mais cette règle comporte des exceptions. Ainsi pour les navires classés dans le présent volume, en 1597, nr 49 et nr 98, le *Pfundschreiber* a omis de signaler qu'ils avaient touché Königsberg au cours du même voyage (Winkelman, 1597, nr 119 et nr 419). La situation inverse se présente plus fréquemment: navires dont il est dit à Elbing 'Die volle Ladung von Königsberg im tiffen eingenommen', et qui manquent dans le registre de Königsberg, ou n'y figurent qu'à l'occasion d'un autre voyage. Cette discordance s'observe en 1596 (nr 2, 20, 45, 46, 76, 81, 109, 113) - ce qui pourrait tenir au fait que quelques feuillets du registre de Königsberg manquent cette année là -, mais aussi en 1597 (nr 3, 57, 58, 59, 71, 82, 83, 95) et en 1600 (nr. 3, 10, 26). Dira-t-on qu'un tel problème concerne les utilisateurs plus que les éditeurs? Il appartenait au moins à ceux-ci de signaler la difficulté, signe de quelques lacunes de l'enregistrement. L'examen conjoint des cas qui demandent éclaircissement aurait en tout cas contribué à améliorer plusieurs passages du texte. Oriant Brant (1597, nr 6) est une déformation de Arndt Brandt (Winkelman, 1597, nr 4). A la lecture Gert Gibrantszen (1597, nr 25) on peut préférer Wibrantszen (même navire dans Winkelman, 1597, nr 104: Willebrandt); de même Gert Zakels plutôt que Fakels (1597, nr 104; Winkelman, 1597, nr 441: Zacharis). L'identification implique parfois une illustration de la fragilité du détail dans les comptes; voici le 1er juin 1597 'Sivert Simsen schippern von Hamburg' (nr 50); à Königsberg il est question de 'Simon Siverts von Enckhusen' (Winkelman, 1597, nr 151), qui paie à la sortie le 20 mai; l'identité de l'affréteur, le marchand d'Amsterdam Hans von Duren (ou Dihren) renforce la présomption qu'il s'agit bel et bien du même navire. Sans altérer le document, il serait utile que l'édition fasse apparaître les limites de la précision qu'il offre. Le 11 juillet 1597, le compte d'Elbing fait état de 'Simon Ochssen, schippern von Königsberg' (nr 73); or c'était 'Simon Okkes von Edam' qui quittait Königsberg le 1er juillet (Winkelman, 1597, nr 282) pour charger 'im tieffen'. Il ne faut pas hésiter à identifier cet Ochssen, de Königsberg avec 'Simon Ochssen, schipper von Edam', enregistré à nouveau à Elbing le 27 novembre 1597 (nr 130). Déjà en 1596 il apparaissait à Königsberg sous les deux formes (Winkelman, nr 286: Simon Ockes, et nr 390: Simon Oks), les deux fois d'ailleurs avec comme domicile Amsterdam.

On aurait mauvaise grâce à s'attarder sur de tels points si Tangelder n'avait pas marqué lui-même combien fort justement il attachait de prix au soin du détail. Ayant retrouvé le brouillon du compte de 1599, il a incorporé dans des notes les informations que ce document de travail des scribes ajoute au registre du *portorium*, notamment en ce qui concerne l'identité des marchands. Cet apport supplémentaire mérite la reconnaissance. La source que ce bon volume met à la disposition des historiens contient des aperçus sans équivalent sur l'importance de certains marchands d'Elbing à l'époque, tel ce Wilm Floresz ou Floris qui travaillait en association avec son beau-frère habitant Amsterdam (1586, nr 13). D'autre part, malgré l'opinion exprimée dans la préface (p. xxiv), les données d'Elbing se prêtent aussi bien que d'autres à des confrontations instructives avec celles d'autres séries, éventuellement avec les comptes du péage du Sund. Elles ont surtout l'avantage de renseigner sur la répartition des courants d'exportation (pas de l'importation, car la provenance des navires n'est pas indiquée). Ces renseignements combinés avec ceux qui concernent la propriété des cargaisons rendent possible dans le cas d'Elbing une étude précise sur la force respective du commerce hollandais et du

commerce anglais avec cette place. Pour fonder un jugement en la matière, la simple comparaison du nombre des navires anglais et hollandais fréquentant le port est insuffisante. Sur le tableau, fort judicieusement placé dans l'introduction, qui dénombre tous les navires rencontrés dans les registres, nous trouvons en 1596 111 navires néerlandais contre 53 anglais, sur un total de 218. Or il est facile de calculer, sur la base des prix d'estimation en douane, la répartition des exportations d'Elbing. Limitons nous ici aux exportations vers l'Ouest, à destination des ports de la Mer du Nord, en cette année 1596:

| | | |
|--|--------------|--------|
| | exportations | |
| vers les Pays-Bas déclarées par des Hollandais | | 44,2 % |
| vers les Pays-Bas déclarées par des non-Hollandais | | 13,8% |
| | | 58% |
| vers Emden | | 0,8 % |
| vers l'Angleterre | | 41,2% |

Assurément la nationalité de la marchandise pouvait être une fiction. Mais l'exemption du *portorium* dont jouissaient les Hollandais à Elbing, si elle pouvait inciter à faire passer pour propriété hollandaise une marchandise qui ne l'était pas, devait écarter l'idée de l'opération inverse. Presque le quart des expéditions d'Elbing vers les Pays-Bas était effectué par des marchands locaux. Quant aux exportations vers l'Angleterre, les marchands hollandais n'y avaient aucune part, sauf en ce qui concerne le transport; un quart environ des marchandises achetées par les Anglais à Elbing gagnait l'Angleterre sur des navires hollandais. Il est vrai que la position des Anglais à Elbing était tout à fait exceptionnelle, liée à la résidence de la Compagnie; les draps leur donnaient, à l'importation, une supériorité sûrement écrasante sur les Hollandais. Des 111 navires néerlandais mentionnés en 1596, 76 n'apportaient strictement rien à Elbing, étant venus sur lest ou ayant tout déchargé à Königsberg; les 35 autres étaient loin d'avoir tous des cargaisons importantes à l'entrée. L'état de la documentation dans les ports voisins, notamment à Dantzig et à Königsberg, ne permet malheureusement pas d'évaluations chiffrées analogues quant à la géographie des débouchés occidentaux de ces ports. Le cas d'Elbing, certainement atypique dans la région et dans l'ensemble de la zone baltique, pose tout de même fortement le problème de l'écart entre l'importance du shipping hollandais et celle du commerce hollandais. Sur ces deux aspects de l'activité hollandaise dans la Baltique, d'autres archives offriraient, contrairement à ce qu'affirme la fin de l'introduction, une documentation substantielle de comptes portuaires. Pour Reval certes les registres d'entrées et sorties (mai 1586-juin 1587) conservés à Göttingen présentent des difficultés: ils ne donnent ni la provenance et la destination, ni même toujours le domicile des maîtres de navire. En ce qui concerne Riga en revanche, l'article de W. W. Dorozenko dans *Zapiski Historyczne*, XXXI (1966) a révélé l'existence pour les années 1591 et 1594-1597 de registres du *portorium* qui, avec le registre des exportations de 1596, mériteraient sans doute l'attention des éditeurs des 'Bronnen voor de geschiedenis van de Oostzeehandel', s'ils entendent poursuivre l'entreprise bien dirigée par Tangelder, et à laquelle il a personnellement contribué avec tant de scrupuleuse compétence.

Pierre Jeannin