

gelegentheijt rapport te doen'. (Dezelfde resolutie is ook te vinden *ibidem* in G4 nr. 9 op dezelfde datum).

(*Ibidem*, G2 nr. 74, 25 november 1692:) 'De oude Raetsheer Ulricus Huber op sijn verzoek binnen gestaen zijnde, heeft een omstandig verhael gedaen; hoe dat sijn E: in den jaere 1662. bij dit Collegie is geauthoriseert geweest, tot 't schrijven van de Historia Academica tot Franeker, soo wegens t leven van de Professoren van tijt tot tijt successivelijck daer geweest zijnde, als oock daerinne te laeten influeeren 't leven van de Heeren Princen van Nassau, als Stadhouderen deser Provincie, hoochloffelijcker memorie, en dat de Heeren Douwe van Aijlva en Oeno van Grovestins voormaels bij dit Collegie gecommiteert sijn geweest, omme met bovengenoemde Heere Huber daerover in conferentie te coomen, en vermits 'tselve werck doen ter tijt, was achtergebleven, soo versochte sijn E: nu daerop nader van de welmeeninge van dit Collegie oopeninge te mogen hebben, te meer dewijl sijn E: van meeninge was, de beschrijvinge van de levens en daeden van hooggemelte Heeren Stadhouderen voor af te laeten gaen; Waerop de ingediende memorie en voorige resolutie van dese tafel nader gesien en geexamineert zijnde, Is na deliberatie en gedane omvraege goedgevonden en verstaen de Heeren Burmania, Idzinga, V.v.Glinstra en Wielinga te versoeken en te committeren, gelijk haer Ed: versocht en gecommiteert worden bij deesen, over dese saecke met Sijn Furstelijcke Doorluchticheit de Heere Erff Stadholder deser Provincie in conferentie te coomen, en in te neemen 't hoogwijs advijs van hooggemelte Sijn Furstelijcke Doorluchticheit met rapport in forma'. (Dezelfde resolutie is ook te vinden *ibidem*, in G4 nr. 29, f. 271v-273v.; dat het door Huber voorgestelde werk nooit verschenen is, is wellicht (mede) het gevolg van zijn overlijden op 8 november 1694).

Theo Veen

P. H. Winkelman, ed., *Bronnen voor de geschiedenis van de Nederlandse Oostzeehandel in de zeventiende eeuw*, Deel II, *Amsterdamse bevrachtingscontracten van notaris Jan Franssen Bruyningh 1593-1600* (R.G.P. grote serie CLXI, 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1977, L + 625 blz., ISBN 90 247 2075 3).

Après les extraits des 'Pfundzollbücher' de Königsberg publiés par le même éditeur, les sources notariales fournissent la matière d'un second volume qui rendra aussi de grands services aux historiens du commerce hollandais avec les pays de la Baltique. Le notaire J. F. Bruyningh était un spécialiste de la rédaction des chartes-parties. Le dépouillement de ses minutes pour les sept premières années conservées a livré 866 contrats où un navire est affrété pour un ou plusieurs voyages. Deux de ces textes sont publiés in extenso dans l'introduction qui, sur ces exemples, passé en revue tous les éléments d'information contenus dans une charte-partie. Les autres sont présentés sous forme de régestes. Le résumé soigneusement établi retient clairement toute la substance utile du document, y compris les détails des clauses particulières qu'il est bon de connaître pour pouvoir apprécier les données susceptibles de constituer une série. L'acte notarié n'était pas indispensable pour la conclusion d'une charte-partie. L'historien danois Aksel E. Christensen, qui avait utilisé une partie des minutes de Bruyningh, avait déjà constaté que les contrats des années 1594-95 concernent seulement une petite fraction du trafic, et sont extrêmement rares pour les voyages 'simples' (Pays-Bas - Baltique - Pays-Bas). Sur les 866 contrats du présent volume, il s'agit en effet, à sept exceptions près, de voyages 'combines' ('doorgaande reizen') dont les deux types les plus habituels sont: Hollande-péninsule ibérique-Baltique-Hollande. et Hollande-Baltique-péninsule ibérique-Hollande.

Sur ces deux types se greffent beaucoup de variantes, et le contrat prévoit souvent plusieurs éventualités. Si par exemple un navire partant pour un port ibérique et devant porter son chargement de sel à Dantzig ou Koningsberg revenait trop tard dans la saison (s'il arrivait après la mi-octobre au large de la côte hollandaise), il devait rentrer à Amsterdam au lieu de se diriger vers le Sund, ce qui entraînait une réduction d'un tiers du taux de fret stipulé pour le voyage 'combiné'. Le tableau, dressé dans l'introduction, des différents itinéraires, a un défaut bien surprenant; il classe sous la rubrique 'Espagne' les ports de la côte occidentale française. Il faut aller jusqu'à l'index pour apercevoir que la Rochelle et Brouage figurent presque aussi fréquemment dans la publication que Lisbonne et Setubal. Ces documents hollandais constituent à vrai dire une source de premier ordre pour l'histoire des relations commerciales entre la France et la zone baltique; en ce qui concerne plus généralement les activités des marchands hollandais en France, ils élargissent substantiellement les informations qui se trouvent dans des sources françaises. Cette remarque faite sur la géographie du trafic, il faut souligner que l'introduction ouvre des perspectives judicieuses sur l'intérêt de la documentation rassemblée. L'aperçu synthétique touchant les tonnages des navires affrétés confirme parfaitement les observations antérieures sur ce sujet. A. E. Christensen avait cherché à identifier, dans les comptes du Sund, les navires mentionnés dans les contrats d'affrètement de 1594-95. En incorporant dans la présente publications ces relevés faits à Copenhague, P. H. Winkelmann met en évidence les divers problèmes parfois insolubles que posent des cas individuels, soit parce que deux maîtres de navire différents portent le même nom, soit parce que la déclaration du domicile du même individu varie d'une source à l'autre. Il arrivait naturellement que le voyage effectué ne soit pas conforme à l'itinéraire prévu dans l'affrètement. Des discordances sont donc inévitables entre les données provenant des deux sources; elles doivent cependant être moins nombreuses que ne le suggère une phrase de l'introduction, où il est question de 216 passages retrouvés dans les registres danois pour 359 contrats passés dans cette période. Comme la publication ne contient que 308 contrats des deux années considérées, il convient peut-être de comprendre qu'il s'agirait de 359 passages possibles correspondant à l'exécution la plus complète des voyages prévus par les 308 contrats. En tout cas cette comparaison globale (216 et 359) est certainement biaisée. Pour les 256 premiers contrats de la série, le nombre de ceux où le passage du navire dans le Sund n'a pas été retrouvé s'élève à 41; pour les 52 contrats suivants, passés après le 15 juillet 1595, ce nombre de cas où le passage dans le Sund n'a pas été retrouvé s'élève à 40. Cette anomalie de répartition pourrait tenir en partie à un dépouillement moins exhaustif des comptes danois de l'année 1595. Elle invite à manier prudemment les résultats de la comparaison. La charte-partie a l'avantage de faire connaître le ou les marchands qui affrètent. La fréquence d'apparition de certains noms (par exemple Isaac Le Maire une trentaine de fois) signale vraisemblablement des hommes exerçant un négoce de grande envergure. Mais il serait hasardeux de chercher la une sorte d'indicateur reflétant le partage de l'activité entre les firmes. P. H. Winkelmann insiste justement sur le fait que l'affréteur unique mentionné (c'est le cas dans trois contrats sur quatre) peut agir pour le compte d'un groupement durable ou occasionnel. Cette documentation n'apporte qu'une contribution limitée à la connaissance du milieu marchand. Il est toutefois intéressant que parmi les affréteurs les étrangers tiennent une place restreinte certes, mais tout de même notable alors que pratiquement la totalité des navires affrétés sont hollandais. Il s'agit de quelques marchands de ports français ou de villes hanséatiques — peut-être d'origine hollandaise d'ailleurs -, et plus souvent d'Anglais ayant un facteur à Amsterdam. Sans accorder à cette présence étrangère une importance exagérée, on regrette que les noms

n'aient pas été tous indexés dans la liste des affréteurs, où figure par exemple Thomas Offley, négociant de Londres, mais pas Hans Michel, de Königsberg, ni Zacharias Krehl, d'Elbing. En outre les personnages mentionnés dans les contrats et qui ne sont ni affréteurs ni maîtres de navires ne font l'objet d'aucune indexation. Il n'est pourtant pas sans intérêt de percer un peu l'anonymat des facteurs, ou de découvrir des traces de correspondance sûrement régulière, par, exemple entre Salomon Voorknecht, d'Amsterdam, et Jost Grevinckhoff, de Königsberg, ou entre Jan Cosijn et Willem Florissen, d'Elbing. D'autres rapprochements peuvent ouvrir des aperçus sur le personnel des réseaux hollandais, et tout spécialement sur les agents installés à Elseneur, qui transmettaient les instructions aux maîtres de navires. En signalant ces petites imperfections, touchant des points accessoires, d'une publication documentaire qui pour l'essentiel est d'une remarquable qualité, il faut dire combien il serait souhaitable qu'un travail aussi soigné se prolonge pour mettre à la disposition des chercheurs des séries longues de chartes-parties.

Pierre Jeannin

P. J. van Winter, *De Westindische Compagnie ter Kamer Stad en Lande* (Werken uitgegeven door de Vereeniging het Nederlandsch economisch-historisch archief XV; 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1978, 280 blz, f37,50, ISBN 90 247 21083).

De ontplooiing van handel en bedrijf in Holland en Zeeland begin zeventiende eeuw verwekte bij de inwoners van gewesten als Friesland en Groningen gevoelens van naijver en de begeerte te delen in de schijnbaar gemakkelijk bereikbare overvloed. Buitengesloten uit de VOC en de Noordse Compagnie stonden zij op een aandeel in de Westindische Compagnie. Door allerlei oorzaken slaagden ze er nog in ook. Het octrooi van de WIC bepaalde dat Groningen een vijfde kamer zou mogen herbergen, waar dan wel tegenover stond, dat hier een half miljoen gulden ofwel één-negende van het totale Compagnieskapitaal moest worden gefourneerd. Dat bedrag kwam er, met enige moeite, inderdaad; de stad en het gewest Groningen alsmede de Ommelanden waren de grootste inschrijvers. De herkomst van de vele particuliere inschrijvingen, vooral de kleinere, blijkt moeilijk te traceren.

Meer duidelijkheid blijkt te bestaan voor wat betreft de bewindhebbers en de personeelsleden van de Groninger kamer en hun activiteiten. Althans voor de eerste decennia kan hen geen gebrek aan werkzaamheid en opkomen voor de belangen van Groningen worden verweten. Later werd dat anders. In de achttiende eeuw, aldus Van Winters conclusie nadat hij de 'faits et gestes' van de betrokkenen heeft uitgeplozen, stelde Groningen in WIC-verband weinig meer voor. Feitelijk concentreerden de werkzaamheden van de compagnie zich meer en meer in Amsterdam en de Groninger bewindhebbers lijken daarin te hebben berust. Ook wanneer nog sprake was van schepen of ladingen voor rekening van de kamer Stad en Lande, blijkt Amsterdam vrijwel steeds de plaats van (ver)handeling. Het verbaast dus niet, dat na een expansief begin, de activiteiten in de handelsinrichtingen van de WIC te Groningen ineenschrompelden tot bijna niets. De kamer Stad en Lande heeft het overwegend agrarische Noorden van de Republiek niet in de grote handelswereld ingeleid; wel heeft ze in de loop der jaren een aantal Groningers toegang tot een loopbaan overzee verschaft.

Het belang van deze studie vloeit dus niet zozeer voort uit de belangrijkheid van de Kamer Groningen op zich. Daaraan moet overigens direct worden toegevoegd dat de relatieve betekenis ervan voor Groningen uiteraard veel minder gering was. Het belangwekkende van