

# 1

## L'activité du port de Königsberg dans la seconde moitié du XVI<sup>e</sup> siècle<sup>1</sup>

Cette étude repose essentiellement sur les comptabilités douanières du port prussien, conservées dans la série des *Ostpreussische Folianten* aux archives de Königsberg, actuellement au Staatliches Archivlager de Göttingen. Jusqu'ici ces documents n'avaient pas fait l'objet d'un dépouillement systématique. Ne pouvant faire état d'une élaboration statistique qui n'est pas encore terminée, je voudrais seulement en présenter d'abord une analyse critique, caractériser les grands traits du commerce de Königsberg d'après cette source de première valeur, pour dégager ensuite quelques idées sur la conjoncture commerciale dans ce secteur prussien au cours de la seconde moitié du XVI<sup>e</sup> siècle.

Le port de Königsberg, d'après des renseignements datant de la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, passe souvent pour médiocre ; à la différence de Dantzig, il n'est pas situé au débouché d'un grand bassin fluvial. Cependant le trafic enregistré, pour la période de 1550 à 1650 que j'ai étudiée, dément cette appréciation pessimiste. La ville s'élève sur le Pregel, à 9 km du Haff, à 40 km de la mer, et ne semble pas avoir une très forte vocation maritime : si elle possède alors une petite flotte marchande, les barques qui y apportent le produit des pêcheries proches appartiennent à des habitants de villages avoisinants (en particulier de la région qui s'étend au nord-est, des Coures par exemple). Le port n'en est pas moins capable de recevoir très couramment des navires de plus de 100 last (200 tonnes), et même quelquefois de 200 last. Il communique facilement avec l'intérieur : liaisons par le Pregel et ses affluents jusqu'au Kurisches Haff et au Niémen, du côté de l'est, et du côté de l'ouest, par le Haff, avec Elbing et même avec le réseau de la Vistule. On trouve des navires – petits mais capables d'affronter la mer – « venus de Dantzig par la Vistule ». Königsberg a donc un arrière-pays propre, la partie orientale de la Prusse ducale et la Lituanie, mais elle recueille aussi une partie du courant de transit dont l'essentiel s'écoule par Dantzig. Quand cette dernière ville est assiégée en 1577, la douane du Sund enregistre un énorme gonflement du nombre des navires venant de Königsberg ; même en temps ordinaire, Königsberg ne vit pas complètement en marge des échanges du bassin de la Vistule.

---

1. *Bulletin de la Société d'histoire moderne*, 12<sup>e</sup> série, n° 5, 1958, p. 10-17. Les archives de Königsberg, qui se trouvaient alors à Göttingen, sont maintenant à Berlin-Dahlem (Staatsarchiv Preussischer Kulturbesitz). À la suite de cette communication, figurent ici deux notes consacrées aux publications documentaires néerlandaises donnant accès aux comptes douaniers.

Pour déterminer la valeur de l'information fournie par les *Pfundzollbücher*, il n'est pas nécessaire de s'attarder sur l'institution même du *Pfundzoll*, ni de remonter aux précédents hanséatiques du XIV<sup>e</sup> et du XV<sup>e</sup> siècle, qui sont bien connus. Évoquons seulement l'analogie avec le *Pfahlgeld* perçu à Dantzig, dont les comptes sont relativement abondants pour la seconde moitié du XV<sup>e</sup> siècle, mais presque totalement perdus pour le XVI<sup>e</sup> siècle<sup>1</sup>. La série de comptabilités conservée à Königsberg commence en 1549 et présente naturellement de fortes lacunes : 20 années représentées de 1549 à 1602, puis, après une grosse lacune, la série reprend en 1621, mieux garnie. Hormis les douanes de Stockholm, Königsberg est cependant, dans toute la Baltique, le port le plus favorisé sous le rapport de cette documentation statistique pour la fin du XVI<sup>e</sup> et le début du XVII<sup>e</sup> siècle ; les comptabilités du Sund, beaucoup plus continues, sont évidemment à ranger à part.

L'enregistrement des navires se présente à Königsberg de la manière suivante : le maître de navire X, de telle ville (ce renseignement manque parfois dans les premières années), est arrivé et a déclaré son navire et ses marchandises à telle date ; suivent la liste des marchandises déchargées, puis celle des marchandises chargées et, pour chaque article, la quantité et la taxe payée ; souvent ces listes indiquent les noms des propriétaires de la cargaison. À partir de 1581, de manière constante, on trouve en outre la mention : « acquitté à telle date », seconde date postérieure à celle qui figure en tête de la page. On remarque donc que manquent le nom du navire, une indication directe de son tonnage (qu'on trouvera seulement à partir de 1625), la provenance et la destination du navire. Les maîtres de navires sont classés en trois catégories : de Königsberg, Hanséates, Hollandais. Cette répartition pourrait s'expliquer par l'application de tarifs différentiels, du moins à l'origine ; en tout cas les trois rubriques sont maintenues distinctes sauf en quelques années où Hanséates et Hollandais se trouvent mélangés (1554, 1563). La terminologie de ces rubriques manque évidemment de rigueur. On y appelle Hollandais aussi bien les Anglais et les Écossais que les véritables Néerlandais, et le terme Hanséates s'applique dans ce classement non seulement aux navires des villes hanséatiques, mais à ceux de tous les ports de la Baltique dont certains n'ont jamais fait partie de la Hanse. Mais avec leurs flottements et leurs inexactitudes, les trois rubriques du document correspondent assez bien à des types d'activité différents sur lesquels nous reviendrons.

Les registres donnent-ils un recensement fidèle et complet du mouvement des navires et des marchandises pour les années considérées ? On peut s'assurer d'abord que le registre a bien été transmis tel qu'il fut établi, grâce à la foliotation ancienne ; les lacunes dues, dans une année conservée, à des dégâts matériels, sont aisément repérables (par exemple en 1582, à la fin des navires de Königsberg). Restent les défaillances possibles au moment même de l'inscription. Il faut observer à ce sujet que la tenue matérielle des registres, si elle laisse à désirer au début, devient excellente à partir des années 1580. L'identification des capitaines, dans le cas favorable où nous possédons les registres de plusieurs années consécutives, offre un moyen de contrôle. Dans les premières années de nos registres, il arrive qu'un navire soit signalé partant, par exemple en septembre, et qu'on le retrouve au début de l'année suivante, signalé à nouveau comme sortant du port,

---

1. Les comptes du XV<sup>e</sup> siècle (une dizaine d'années entre 1460 et 1500) sont analysés par Henry Samsonowicz, « Handel zagraniczny Gdańska w drugiej połowie XV wieku », *PrzełHist*, 47, 1956, p. 283-352.

sans que sa rentrée ait été notée dans l'intervalle. Ces défauts que décèle un examen attentif disparaissent à partir des années 1570-1580. D'une manière générale, la concordance entre les registres de deux années consécutives, au sujet des navires qui hivernent à Königsberg, est très satisfaisante ; lorsqu'un navire au cours de l'hiver a changé de capitaine, le fait est noté à la première sortie au printemps suivant, signe entre autres d'une vigilance certaine du personnel de la douane : un navire ne pouvait pratiquement pas lui échapper. La sécurité est évidemment moins grande en ce qui concerne l'enregistrement des cargaisons, d'autant que le chargement et le déchargement n'étaient pas toujours effectués directement à quai. Le capitaine ou son représentant venait faire une déclaration sous serment (les registres renferment quelques originaux de déclarations faites devant le Conseil d'Elbing et produites ensuite à Königsberg, les navires en cause ayant touché les deux ports). Il serait vain d'épiloguer sur la valeur de cette garantie morale, mais les registres contiennent quelques traces de sanctions réelles – amende pour dissimulation de marchandises. Faut-il imputer la rareté de telles mentions à l'habileté des fraudeurs ou à une efficacité reposant sur la crainte de l'amende ? En tout état de cause, la possibilité de fraude était infiniment moins grande ici qu'à Elsenaur dans le Sund, où le capitaine déclarait une cargaison au passage, sans charger ni décharger, et où l'on n'institua pas la visite des navires avant 1618. Un dernier indice favorable de la solidité des données de Königsberg apparaît dans le fait que les marchandises exemptées de taxe – propriété du duc de Prusse ou du roi de Danemark – sont recensées comme le reste ; dans le cas où il s'agit du roi de Danemark, le scribe prend même le soin de joindre ou de transcrire la pièce justificative de l'exemption. Pour résumer donc, l'étude des comptabilités permet de donner une réponse affirmative à la question posée : enregistrement exact dans l'ensemble, sous réserve de quelques incertitudes mineures qui peuvent être localisées chronologiquement et systématiquement, et dont l'évaluation relative autorise à dire qu'elles ne faussent pas l'image globale.

La documentation présente cependant, outre ses insuffisances déjà signalées (pas de provenances ni de destinations), un point faible : elle ne permet pas à l'intérieur d'une année de préciser la chronologie des départs et des arrivées, de reconstituer un mouvement saisonnier. Si l'enregistrement d'un navire comporte une seule date – en 1573 par exemple – la seule certitude est que cette date se situe entre celle de l'arrivée et celle du départ ; en admettant, hypothèse la plus probable, que cette date soit celle de l'arrivée ou s'en écarte peu, on ignore tout de la date du départ. Nous disposons par la suite de deux dates par navire : la première correspond sans doute à peu de chose près à l'arrivée, mais la seconde peut être assez éloignée du départ effectif. Le capitaine, ayant trouvé son fret, vient faire sa déclaration et verser la taxe correspondante. Mais il arrive qu'il ne puisse tout charger : on retrouve alors dans un autre navire, et naturellement ne payant pas une seconde fois, une partie de la cargaison qu'il avait déclarée. Il arrive au contraire qu'après avoir fait sa déclaration de ce qu'il va emporter, un capitaine trouve un complément au fret ; d'où une nouvelle déclaration, et une troisième date figurant à propos de ce navire. Un délai variable, parfois assez long, s'écoule donc entre la date la plus tardive de l'enregistrement et celle du départ. Cas limite : voici, en 1588, le navire d'Albrecht Möller, de Königsberg ; son arrivée et la cargaison qu'il apporte sont enregistrées en date du 26 septembre ; suit la liste de ce qu'il emporte, avec la mention « acquitté le 11 octobre ». On va donc compter un navire, une cargaison partis en 1588 après le 11 octobre. Mais dans la liste des Hanséates voici un navire de Lubeck avec les deux dates : 15 octobre (arrivée) et 23 octobre (acquiescement de la taxe) ; la cargaison qu'il emporte, on nous le dit expressément, est celle d'A. Möller, mort entre-temps de la peste. Cet épisode accidentel

illustre à la fois le point fort et le point faible du système d'enregistrement : précision du recensement, insuffisance de la chronologie à l'intérieur d'une année. La mesure du mouvement annuel ne s'en trouve pas affectée, mais le fait que nous possédions, au lieu de la date de départ, un simple *terminus post quem*, est gênant pour l'étude de problèmes tels que la rotation des navires ou le rythme saisonnier de l'activité dans le port.

À ces observations qui n'épuisent pas la nécessaire critique de la documentation, il convient d'ajouter encore que le port de Königsberg vit pour ainsi dire en symbiose avec Elbing, à l'intérieur du Haff. De nombreux navires enregistrés à Königsberg ont déchargé et chargé en partie en Elbing. La taxe payée à Königsberg peut correspondre à un mouvement de marchandises effectué à Elbing, ou réciproquement. Il n'en résulte pas de risque de confusion : la ventilation est faite dans les registres. Cette étroite liaison rend seulement souhaitable un élargissement du dépouillement à ce qui peut exister encore des *Pfundzoll-Listen* d'Elbing ; on aurait ainsi un ensemble naturel. Mais les documents douaniers de Königsberg suffisent pour se faire une idée de ce port.

L'analyse quantitative du trafic serait fastidieuse à exposer oralement ; on retiendra donc ici seulement quelques caractères généraux touchant au calendrier de la navigation, aux marchandises importées et exportées, aux types d'activité différents qui apparaissent. À défaut du mouvement saisonnier, nous pouvons déterminer convenablement la durée de la saison utile dans le port. Elle s'ouvre en mars, généralement : départ des navires qui ont hiverné à Königsberg. Sur la vingtaine d'années pour lesquelles les renseignements existent, on observe une variation d'environ un mois : début mars-début avril. Il n'arrive pratiquement pas de navires avant le début d'avril. Les Hollandais, venus pourtant de loin, se trouvent les plus nombreux dans les premiers contingents d'arrivées. Ils entrent ensuite par vagues, ayant navigué en convoi. Les navires danois forment de plus petits paquets. Ce qui vient de ports allemands comme Lubeck se présente en ordre plus dispersé. On enregistre des cargaisons pour le départ jusqu'à fin septembre, encore un peu dans la première quinzaine d'octobre, exceptionnellement – et il s'agit alors de départs isolés – jusqu'au début de novembre. Les rentrées s'échelonnent davantage : on en trouve en décembre, une fois même dans les premiers jours de janvier (il se peut que dans certaines années, ces rentrées tardives aient échappé à l'attention ; ce qui expliquerait que le recensement des départs soit meilleur que celui des arrivées). Au cours de ce demi-siècle, les variations observées n'indiquent pas une tendance à l'allongement de la saison utile. Il faudrait prolonger l'observation sur une période trois ou quatre fois plus longue pour en tirer les éléments qu'elle peut fournir à l'étude de deux problèmes : celui d'éventuelles fluctuations climatiques, et surtout la question des incidences du progrès réalisé dans la construction navale et dans le domaine nautique.

Pour la composition du trafic, les documents ne fournissent que des quantités, non des valeurs. La taxe sur les marchandises est spécifique, sauf dans les cas très rares où le douanier se trouve en présence d'articles n'entrant pas dans sa nomenclature, ou très hétéroclites (un tonneau de mercerie, dont le contenu est d'une variété inépuisable, et qu'on ne s'amuse pas à détailler) ; dans ces cas on estime et on taxe *ad valorem*. Pour les produits courants, les ordonnances ducales fixent des tarifs très détaillés. Les différences de tarifs correspondent assurément à des différences de prix : le sel de Lunebourg paie plus cher que celui de Brouage, le froment plus cher que le seigle. Mais rien n'indique qu'il y ait proportionnalité. Les prix des grains peuvent varier beaucoup au cours d'une année, sans changement du tarif qui les frappe. Il n'est donc pas possible de

comparer l'importance respective en valeur des produits divers qui sont importés et exportés. Calculer les valeurs à partir des quantités, comme l'ont fait des historiens suédois étudiant le commerce extérieur de leur pays, est une opération très hasardeuse si l'on ne dispose pas de prix locaux assez sûrs. Mieux vaut se contenter, au moins provisoirement, de suivre l'évolution des quantités produit par produit.

À l'importation, le rôle dominant, par sa masse, du sel ne se dément pas un seul instant ; quelques last de sel de Lunebourg entrent dans les cargaisons composites de navires lubeckois ou de navires venant vraisemblablement de Lubeck. Mais l'essentiel – en général beaucoup plus de 90 % – consiste en sel atlantique arrivant en cargaisons homogènes souvent importantes (100 last et plus). Le trafic en provenance directe d'Occident comprend visiblement deux catégories de navires, les navires de sel et les navires sur lest ; dans les uns et les autres, de toutes petites quantités de denrées comme les draps ou les raisins secs constituent un fret accessoire minuscule. À la fin du siècle, ces éléments secondaires sont toutefois en augmentation relative sur les navires hollandais. Second produit en poids à l'importation, le hareng est d'abord pour la plus grande part du hareng de Scanie et d'Aalborg ; entrent aussi en quantités plus faibles les poissons séchés ou fumés, pêchés dans la Baltique, et du poisson de Bergen apporté par des navires allemands. Dans le dernier quart du siècle, les arrivages de hareng danois sur navires danois s'accroissent, tandis que se développe l'importation directe de hareng « flamand ». Les vins aussi occupent une place croissante : dans l'ordre, vins du Rhin, vins français, vins méridionaux ; on constate en revanche la régression d'un *Crössner Wein* qui arrivait en général sur des navires de Stettin ou de la région, donc sans doute par l'Oder. C'est pour les draps que l'évolution apparaît la plus nette : au début, arrivages faibles, et surtout de draps hollandais ; à la fin, prédominance du drap anglais dont les progrès sont à rapprocher, l'un portant l'autre, de la fréquentation plus intense du port par des navires anglais (une vingtaine par an dans les années 1580, en y comptant les Écos-sais, qui sont plus modestes ; ces navires anglais amènent un peu de charbon). Cet essor du commerce anglais, qui s'amplifiera au xvii<sup>e</sup> siècle, tient à la présence d'une compagnie anglaise à Elbing, qui mériterait une étude particulière. Il laisse de toute façon les Anglais très loin derrière les Hollandais. D'Angleterre encore viennent directement ou non du plomb et surtout de l'étain, tandis que Königsberg reçoit du fer suédois – tous ces métaux ne pesant au total pas très lourd dans le trafic. Il faut signaler enfin deux éléments moins prévisibles pour qui connaît les caractères généraux du commerce baltique. Königsberg importe du Danemark et de Suède des chevaux et des bovins (ce second article est plus étonnant si l'on songe à l'exportation massive de peaux de bovins que l'on observe dans le même temps). Le port reçoit aussi beaucoup de fourrures (lapin, écureuil, quelques pelleteries plus précieuses et même des peaux de moutons), qui semblent provenir avant tout d'Écosse et de Scandinavie. Le secteur des productions animales est du reste à peu près le seul où le port se trouve à la fois importateur et exportateur, pour des volumes faibles dans les deux cas (beurre, suif). Il est remarquable en effet que Königsberg, à la différence de Dantzig ou de Lubeck, ne redistribue pas par mer une fraction notable de ses importations ; pratiquement tout ce qui entre dans le port passe à l'intérieur ; tout ce qu'on expédie par mer a de même une provenance terrestre.

Les exportations présentent une structure simple, en quatre groupes massifs. Les céréales d'abord, dont chacun sait que la demande en Occident imprime son rythme aux échanges Est-Ouest. Königsberg en expédie par grosses cargaisons (navires hollandais) et aussi en petites quantités à l'intérieur de la Baltique, soit vers des zones parfois déficitaires (Suède), soit pour une réexportation probable

(Lubeck, Danemark). Le froment tient une place non négligeable : 10 %, 15 % même du seigle, qui naturellement domine ; l'orge et l'avoine comptent peu, de même que la farine. Königsberg ne semble pas posséder comme Dantzig de grands moulins capables de fournir au-delà du marché local. Dans les années de faible exportation céréalière, monte l'importance relative du groupe des produits forestiers : cendres, poix, goudron et bois (essentiellement *Wagenschoss* et *Klapholz*). Si une cargaison hollandaise normale comporte beaucoup de grains, un peu de bois, on ne trouve guère de navires partant sans bois ni cendres. Pour les deux autres groupes principaux, on observe une évolution divergente : diminution des exportations de cuirs et de peaux, toujours assez faibles d'ailleurs dans les cargaisons hollandaises ; élargissement au contraire pour le lin et le chanvre, qui sont aussi à la base des seuls produits finis ou semi-finis jouant quelque rôle à l'exportation, c'est-à-dire les fils et les cordages. En dehors de ces quatre groupes, il n'y a guère à retenir que le houblon, chargé sur de nombreux navires baltiques, et beaucoup moins insignifiant que la laine ou la cire.

Les transformations signalées dans la structure du commerce maritime de Königsberg n'en altèrent pas les caractères fondamentaux : commerce de « pays neuf ». Mais cette unité dans le temps recouvre à chaque moment la diversité frappante de types d'activité correspondant en gros à ce qu'on appellera, faute d'un meilleur terme, la « nationalité » des navires. Il y a un type de cargaison du trafic intérieur à la Baltique et des navires classés sous la rubrique « Hanséates », un autre type franchement hollandais, caractéristique des relations directes avec l'Ouest. Non certes que les ports comme Lubeck, Dantzig ou même d'autres moins importants manquent de navires parcourant les mers occidentales. La flotte marchande de Königsberg prouve justement le contraire : elle comprend des longs courriers, de gros navires à cargaison relativement homogène (activité de type hollandais), et des caboteurs à cargaison très composite (type « hanséate »). Si les gros navires de Dantzig, Lubeck, Hambourg ou Brême n'apparaissent qu'exceptionnellement à Königsberg, c'est qu'ils sont employés par les armateurs de ces ports à leurs relations directes avec les Pays-Bas ou l'Atlantique.

Le tableau suivant met en évidence les relations entre les types d'activité et les instruments de transport utilisés. Il porte sur 15 années échelonnées de 1549 à 1593.

	Effectif	Effectif des navires de 80 last et plus en % par rapport à l'effectif global de la catégorie	Effectif des navires de moins de 40 last en % par rapport à l'effectif global de la catégorie
Navires de Königsberg	440	14,8	49,3
Navires « hanséates »	1 869	1,4	88,3
Navires hollandais	2 350	10,9	31
Navires anglais et écossais <sup>a</sup>	98	1	80,6
TOTAL	4 757	7,3	56,3

a. Anglais et écossais comptés à part seulement dans les cinq années 1581, 1582, 1588, 1589 et 1593. Dans les dix autres années, leur nombre est incertain mais très faible ; ils sont comptés avec les navires hollandais.

L'activité des « Hanséates », avec leurs navires petits et même très petits, s'exerce souvent sur une ligne précise (Lubeck-Königsberg par exemple, ou Rostock-Königsberg) ; on peut suivre le même navire venant trois ou quatre fois dans l'année à Königsberg, avec des cargaisons qui ont toutes la même allure. Exemple en 1581 et 1582 : dans ces deux années, il entre dans le port 134 navires danois ou des duchés (40 de Copenhague, 52 de Flensbourg, 22 de Landskrona). Tous ces navires ont un tonnage voisin de 20 last ; ils apportent surtout du hareng et chargent un peu de houblon, un peu de bois, un peu de lin et de chanvre, parfois quelques peaux et quelques grains. Au cours des deux mêmes années, arrivent 58 navires de Rostock, de tonnage très semblable en moyenne à celui des bateaux danois ; ils viennent en général sur lest, ou avec de la chaux ou du calcaire, et chargent presque exclusivement du bois. Les 52 navires lubeckois relevés dans la même période ont un tonnage à peine supérieur : plutôt 30 last que 20. Mais leurs cargaisons diffèrent beaucoup des précédentes. La double cargaison (entrée et sortie) d'un navire lubeckois paie une taxe voisine en général de 40 marks, l'ordre de grandeur correspondant étant de 10 marks pour un navire de Copenhague ou de Flensbourg, de 3 marks pour un navire de Rostock. Nous savons qu'avec des cargaisons composites, le montant de ces taxes ne donne pas une indication proportionnelle sur les valeurs, mais un tel écart est significatif. À Königsberg les navires lubeckois assurent un trafic de denrées précieuses : ils importent en particulier, et très vraisemblablement de Lubeck, du poivre, de l'étain et autres produits chers mais peu embarrassants.

Le trafic hollandais se caractérise par la prédominance de navires moyens à cargaison simple (grains, produits forestiers) dont la totalisation forme un courant massif. Comparée à celle des Hollandais, l'activité des Britanniques prend un relief original. Du côté écossais tout paraît médiocre : petits navires, un peu de drap, de sel, des fourrures sans grande valeur. Les Anglais eux aussi envoient à Königsberg une flotte modeste, mais leurs cargaisons ne sont pas insignifiantes. En 1588, un navire de Hull, dont le tonnage ne dépasse pas 12 last, paie près de 100 marks de taxe : il apporte 564 draps. Tous les navires anglais n'ont pas une charge aussi riche à l'arrivée, mais à la sortie ils se ressemblent tous : pratiquement pas de céréales, l'essentiel chez eux consiste en lin, chanvre, cordages, poix et goudron. L'observation de ces différences concrètes éclaire la variété des intérêts étrangers qui contribuent à animer le port prussien.

Le commerce maritime actif des habitants de Königsberg présente une combinaison des deux principaux types d'activité. D'un côté de gros navires faisant dans l'année un aller et retour, ou rentrant même parfois au printemps suivant leur départ, des navires de sel. Souvent l'expédition prend la forme d'une société traditionnelle ; les co-armateurs, dont le capitaine, se partagent la propriété du sel rapporté d'Occident au prorata des parts du navire qu'ils possèdent. D'un autre côté, des navires de type lubeckois (en ce qui concerne leur capacité de transport) font couramment 4 ou 5 voyages en une année, avec un fret varié et de valeur appréciable. C'est très probablement avec Dantzic et Lubeck, sûrement pas avec des ports plus éloignés, qu'ils assurent régulièrement une partie des liaisons. Au total, comme tous les autres ports prussiens à cette époque, Königsberg ne dispose que d'une flotte réduite par rapport à l'ampleur du trafic portuaire. Il ne semble pas que les marchands de Königsberg fassent un gros effort pour assurer un plus grand rôle au « pavillon » local, sauf peut-être quand le rythme des affaires se ralentit. La seconde moitié des années 1550, étant marquée par une forte chute du trafic (43 % de 1554 à 1559) on constate, en 1559

et 1560, un gonflement de la flotte locale : sortie de gros navires relativement nombreux, dont une proportion inhabituelle de navires neufs. Or beaucoup sortent à vide, phénomène exceptionnel, alors que les arrivées sur lest sont au contraire très fréquentes. L'exemple montre comment une étude différentielle fait ressortir la complexité d'une conjoncture à court terme. Mais cette étude ne prend tout son sens que dans une perspective plus longue.

Malgré leurs lacunes, les données fournies par les *Pfundzollbücher* incitent à la recherche d'un indice général. Pour construire un tel indice, l'idéal serait d'utiliser les valeurs des échanges, mais étant incalculables sans arbitraire, il a fallu les écarter. Les recettes douanières fourniraient une courbe facile à tracer, mais sans valeur en raison des variations non cohérentes des tarifs appliqués aux différentes marchandises. Il faut donc se contenter du possible, d'un indice fondé sur le tonnage, en sachant bien qu'il n'est pas irréprochable puisque le même tonnage peut correspondre à des cargaisons « pauvres » et à des cargaisons « riches ». Si le tonnage des navires n'est pas indiqué expressément au *xv<sup>e</sup>* siècle, chaque navire paie à la sortie une taxe de 3 schilling par last, soit 1 mark pour 20 last. Ayant la preuve que ce tarif ne varie pas pendant toute la période, nous pouvons calculer tous les tonnages en last. La last est une unité de capacité plutôt que de jauge. Une last, dans le commerce des céréales, équivalait à environ 2 tonnes (avec des variantes naturellement selon les villes et selon les catégories de grains ; disons pour fixer les limites entre 1 900 et 2 200 kg). La last unité de tonnage n'est donc pas un étalon d'une rigueur parfaite : il n'en existe pas à l'époque. Un détail du registre de 1559 nous apprend comment on évaluait le tonnage : Abraham Friese, de Königsberg, part avec un navire neuf construit sur place ; on lui fait payer pour le navire une taxe de 7 marks, en convenant qu'à son retour cette taxe sera ajustée selon la quantité de sel rapportée ; quand il revient dans l'été avec 166 last de sel, la taxe est en effet portée à 8 marks.

La construction graphique montre clairement le désaccord entre la courbe du nombre de navires et celle du tonnage, qui est évidemment bien préférable. En prenant comme base la moyenne des années 1554, 1555, 1559 et 1560 (= 100), on obtient les résultats suivants en indices :

	Nombre total des navires sortis de Königsberg	Tonnage total de ces navires
1573	210	198
1581	275	299
1593	355	515
1623	499	1 014

La courbe du nombre des navires ne rend pas compte du fait très important que constitue, à partir des années 1590, l'augmentation des tonnages unitaires moyens.

Une comparaison avec des séries tirées des comptabilités du Sund (d'après la publication de Nina Bang) suggère des réflexions intéressantes. On a choisi pour



établir les indices suivants de fixer la base à la moyenne des années 1560, 1563 et 1573 parce qu'on possède pour ces années les données provenant des deux sources.

	Moyenne 1560-1563-1573	1581	1593	1623
Total des navires enregistrés dans le Sund	100	111	158	122
Total des navires sortis de Königsberg	100	184	238	335
Navires passant le Sund venant de Königsberg	100	234	351	518
Navires hollandais sortis de Königsberg	100	231	352	536
Tonnage hollandais sorti de Königsberg	100	266	535	1 145
Tonnage total sorti de Königsberg	100	217	373	734

La première conclusion frappante est la corrélation très bonne entre la courbe des navires hollandais sortis de Königsberg et celle des navires déclarant, à leur passage du Sund vers l'ouest, qu'ils viennent de Königsberg. Cette concordance est plus importante que la différence des valeurs absolues : si le Sund enregistre toujours comme venant de Königsberg un nombre de navires inférieur à celui des navires hollandais effectivement sortis de ce port, l'explication est facile : certains navires touchent un autre port entre leur départ de Königsberg et leur arrivée dans le Sund. Mais entre ces deux premières courbes et celle du tonnage hollandais sorti de Königsberg, l'écart est considérable et va en augmentant. On mesure par là la faiblesse d'un indice fondé simplement sur le dénombrement des navires dans le Sund. Cette faiblesse ne s'atténue nullement, au contraire, si l'on considère la courbe du mouvement global des navires dans le Sund (1<sup>re</sup> ligne du tableau ci-dessus) : il n'y a pas compensation par les très grands nombres, mais aggravation du désaccord avec les courbes de tonnage, parce que l'écart tenant à l'augmentation unitaire se trouve multiplié. On remarquera toutefois que même dans les comptes du Sund, la progression du trafic en provenance de Königsberg est beaucoup plus rapide que celle de l'ensemble du trafic. Le désaccord entre les courbes tirées de la documentation prussienne et celles qu'on peut construire à partir de la publication de Nina Bang tient ainsi à deux raisons. Il confirme en premier lieu que le décompte des navires dans le Sund donne une mauvaise image des fluctuations du trafic, comme l'avait déjà montré Aksel Erhardt Christensen. Mais il révèle en outre que la conjoncture commerciale de Königsberg présente une certaine originalité par rapport à la conjoncture baltique : l'activité du port connaît dans la seconde moitié du xv<sup>e</sup> siècle un essor nettement plus rapide que celui du commerce baltique dans son ensemble. L'examen du tableau (notamment les deux dernières lignes) montre bien le rôle décisif des Hollandais dans cet essor. Grâce à eux Königsberg, parti sans doute d'assez bas au début du siècle, s'est élevé à la fin au second rang des ports de cette région et probablement de toute la Baltique, après Dantzig.