

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 numero 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

Eddy Stols, *De Spaanse Brabanders of de handelsbetrekkingen der Zuidelijke Nederlanden met de Iberische wereld (1598-1648)* (Verhandelingen Kon. VI. Academie voor Wetenschappen, Letteren en Schone Kunsten van België, Klasse der Letteren, LXX, 2 dln; Brussel, 1971, 421 + 265 blz.).

Deze lijvige studie, gebaseerd op een rijk gevarieerd archief- en bronnenmateriaal en geschraagd door een indrukwekkende literatuur, vormt een kapitale bijdrage tot de af-takeling der taaie historische legende over de 'Ongelukseeuw', waarin de Zuidelijke Nederlanden na de 'Gouden Eeuw' van Antwerpen zouden verzonken zijn. De grote verdienste van dit werk ligt ons inziens in's schrijvers fraaie betoog over de wijze waarop onze zeventiende-eeuwse kooplui de ongunstig gewijzigde economische constellatie binnen de Spaanse monarchie handig hebben benut om de commerciële belemmeringen in eigen land te ondervangen door handelsactiviteiten verspreid over gans de Iberische wereld, een extra-territoriale vitaliteit die echter onevenredig bleef met hun sociale en politieke invloeden.

Een weldoordacht plan laat de lezer toe met evenveel voordeel het logisch samenhangende geheel door te nemen als een afzonderlijk onderdeel te bestuderen. De auteur situeert eerst zijn onderwerp in een tijds kader door de handelspolitiek van Madrid, aartshertogen en kooplui te ontleden tegen de achtergrond van de internationale conjunctuur tijdens de tachtig-jarige oorlog. Vervolgens onderzoekt hij de Nederlandse aanwezigheid op het Iberisch schiereiland en in de koloniale imperia, alsmede de levens- en handelsvoorwaarden der emigranten. De studie van de waretrafiek in de heen- en terugrichting bezit een algemene draagwijdte. Op de levendige diachroniek van een zestal markante koopliedenfamilies volgt de analyse van de firmastructuur en van de handels-techniek (transport en geldwezen). Een sociologische schets van de Spanjehandelaar met zijn alledaagse levenswijze, mentaliteit en aspiraties vormt het boeiende sluitstuk.

Niettegenstaande tekortkomingen, te wijten aan een te ambitieus buitenlands optreden, bleek de Habsburgse economische politiek de Zuidelijke Nederlanden in de Europese mercantilistische context aanvankelijk beter beschermd te hebben dan men tot nog toe meende. De verschillende fases in de handelsoorlog tegen de rebellen - overigens een wapen met dubbele snede, vermits de Verenigde Provinciën aldus naar nieuwe expansiegebieden gedreven werden - dienden telkens in één of andere zin onze Iberiëhandel: het indult van 1601 trof weliswaar de Vlaamse tussenhandel (Sevilla) voor vijandelijke rekening, maar dwong onze zuiderhandel tot meer authenticiteit; het vrijhandelsregime (1609-21) bevorderde de concurrentie vanwege kleinere kooplui - waarvan de betekenis ten andere in de latere zeventiende eeuw nog zou groeien -; de discriminatoire middelen stimuleerden hetzij de eigen nijverheid en handel door het invoeren van een centraal register, herkomstcertificaten en een preferentieel douanetarief, hetzij de gelegaliseerde smokkel (zout, graan, scheepsmaterialen) door het verlenen van licenten en paspoorten.

Tekenend echter voor de negatieve ontwikkeling tijdens de tweede helft der eeuw is dat laatstgenoemde en andere faciliteiten door de Vlaamse firma's in Andalusië in toenemende mate misbruikt werden voor vreemde sluikhandel, wat de Zuid-Nederlanders dikwijls tot gelijkstelling met de commerciële belagers der Spaanse monarchie verlaagde, zodat vroegere voordelen verloren gingen (annulatie van naturalisaties) of herwonnen (fiscale gelijkberechtiging) moesten worden.

Waren de Nederlandse koopliedenaties in Iberië aanvankelijk numeriek in de minderheid zowel tegenover de overige vreemdelingenkolonies als tegenover de andere heterogene beroepen, de emigratiegolf van 1570-85 bracht hierin verandering. De uitwijking