

Pelus, M. L.

Żywność i handel francuski na Bałtyku w drugiej połowie XVI wieku

Przegląd Historyczny 72/4, 663-681

1981

Artykuł umieszczony jest w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych, tworzonej przez Muzeum Historii Polski w Warszawie w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego.

Artykuł został opracowany do udostępnienia w Internecie dzięki wsparciu Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego w ramach dofinansowania działalności upowszechniającej naukę.

Żywność i handel francuski na Bałtyku w drugiej połowie XVI wieku *

Miejsce Francji w wymianie między obszarem nadbałtyckim a Zachodem w epoce nowożytnej może być przedstawione rozmaicie, zależnie od tego, czy weźmiemy pod uwagę globalną wartość wymiany handlowej pomiędzy Francją i Bałtykiem, czy też przedstawimy, jaka część tego handlu była obsługiwana przez kupców i statki francuskie.

W średniowieczu wymianę handlową kontrolowali Hanzeaci, przybywający sami po sól nad Zatokę Bourgneuf. W wieku XVI, przeciwnie, Hanzeaci są zmuszeni ustąpić miejsca Holendrom, którzy coraz liczniej napływają do wybrzeży francuskich, ale także samym Francuzom, którzy po kilku nieśmiałych i nieregularnych próbach w pierwszej połowie stulecia zaczynają, począwszy od 1560 r., regularnie odwiedzać Bałtyk. Rachunki cła sundzkiego wykazują rzeczywiście, pomiędzy 1560 i 1570, silny wzrost ruchu statków francuskich, na poziomie ponad dwudziestu a nawet ponad pięćdziesięciu statków (58 w 1568 r.) przepływających każdego roku przez cieśniny na wschód. Liczba ta waha się w latach 1570 — pierwsza dekada XVII wieku, od 15 do 30 statków średnio w ciągu roku, osiągając pozycję wyjątkową w następujących latach: 1574 r. — 72 statki, 1586 r. — 57, 1587 r. — 218, 1608 r. — 116. Następnie, począwszy od 1610 r., ruch statków francuskich ulega zmniejszeniu, aby zaniknąć prawie zupełnie w ciągu lat trzydziestych XVII w. „Jeżeli chodzi o krzywą statków przyplływających z portów Francji (statków francuskich oraz innych) to ona także wykazuje wysoki wzrost około 1560 r., słabnie od 1569 do 1577 r. W ciągu dwu następnych dziesięcioleci oscyluje ona wokół dwustu statków rocznie, aby wznieść się jeszcze w początku XVII wieku. W drugim dziesięcioleciu tego wieku tendencja spadkowa jest widoczna pomimo kilku punktów rekordowych. Jeżeli weźmiemy pod uwagę wzrost tonażu w XVII wieku to, poza różnicami w skali roku, wzrost ten trwa aż do około 1650 r., co wykazuje krzywa soli”. Taki pogląd sformułował Pierre Jeannin, który zanalizował w sposób całościowy i jednocześnie szczegółowy, strukturę i ewolucję wymiany handlowej pomiędzy Francją a Bałtykiem w drugiej połowie XVI wieku¹.

* Tłumaczył Jakub Borawski.

¹ P. Jeannin, *L'économie française au milieu du XVI^e siècle et le marché russe*, AESC 1954, s. 23—43. Wśród innych prac zajmujących się problemem handlu pomiędzy Francją a Bałtykiem w XVI w. należy również przytoczyć: L. Delavaud, *Les Français dans le Nord*, Rouen 1909; A. Richard, *Un diplomate poitevin du XVI^e siècle. Charles Danzay*, Poitiers 1910;

Jeżeli uważaliśmy za słuszne przyrzeć się raz jeszcze tej sprawie, to w następstwie odkrycia w Archiwum Miejskim w Amiens rachunku odnoszącego się do znacznego zakupu ziarna dokonanego w Gdańsku w 1587 r. w imieniu rady miejskiej Amiens². Źródło, którego zaletą jest możliwość skonfrontowania go ze spisem cła sundzkiego za rok 1587, ukazuje w pełnym świetle mechanizmy handlu zbożem. Stanowi on w latach normalnych zgoła drugorzędną dziedzinę wymiany francuskiej na Bałtyku, mógł jednak w następstwie kryzysów zbożowych nabrać nieprzeciętnego znaczenia.

W rzeczywistości bowiem Francja produkuje w XVI wieku zasadniczo wystarczającą ilość zbóż, aby zapewnić spożycie wewnętrzne, a nawet staje się ich eksporterem w latach pomyślnych³. Szczególnie Pikardia jawi się jako bogaty region zbożowy, z którego ziarno sprzedawane jest w średniowieczu do Niderlandów. Znajdujemy także dowody na przetrwanie tego handlu w XVI wieku⁴. Nic więc dziwnego, że ilości ziarna przewożonego przez Sund na Zachód były przez większość czasu bliskie zera lub nieznaczne. Nawet w tych latach, gdy ceny żywności rosną znacznie we Francji, jak na przykład w roku 1583⁵, celnicy króla Danii nie oglądają więcej niż 100 do 300 łasztów zbóż przepływających na statkach francuskich⁶, czyli nadal mniej niż 1% całkowitej masy ziarna, które przechodziło przez tę komorę celną w kierunku zachodnim. Dopiero w wyniku bardzo złych zbiorów na znacznej części swego terytorium Francja sprowadza masowo zboże z Bałtyku.

A. Agats, *Der hansische Baienhandel*, Heidelberg 1894; E. Coornaert, *Les échanges de la France avec l'Alimagne et les pays du Nord au XVI^e siècle*. „Revue d'Histoire Economique et Sociale” t. XXXV, 1957, s. 241—254; P. Dardel, *Les relations maritimes et commerciales entre la France, notamment les ports de Rouen et du Havre, et les ports de la Mer Baltique, de 1497 à 1783*, „Annales de Normandie” 1969, s. 29—55; W. Kirchner, *Le commencement des relations économiques entre la France et la Russie*, „Revue Historique” t. CCII, 1949, vol. 2, s. 161—183.

² Bibliotheque Municipale, Amiens, Archives Municipales, HH5. Pragnę również podziękować panu prof. Pierre Desportes, profesorowi Université de Picardie, który zwrócił mi uwagę na ten dokument, jak i panom prof. prof. Pierre Jeannin i Jean Jacquart, którzy służyli mi cenną radą w trakcie tych badań.

³ Sprawą handlu ziarnem we Francji nowożytnej zajmują się; W. Naudé. *Die Getreidehandelspolitik der europäischen Staaten vom 13. bis zum 18. Jahrhundert*, Berlin 1896; A. P. Usher, *The History of the Grain Trade in France, 1400—1710*, „Harvard Economic Studies” t. IX, 1913; M. Komasyński. *Les blés polonais sur les marchés de la France féodale*. „Studia Historiae Oeconomicae” t. III. 1968, s. 63—91; A. Araskhaniantz. *Die französische Getreidehandelspolitik bis zum Jahre 1789*. „Staats- und sozialwissenschaftliche Forschungen”. hrsg. von G. Schmoller t. IV, z. 3, Leipzig 1882; L. Goulier, *Le commerce du blé et spécialement son organisation en France*, Poitiers 1909.

⁴ E. Coornaert, *Les Français et le commerce international à Anvers, fin du XV^e—XVI^e siècle* t. I, Paris 1961, s. 209; Z. W. Sneller, W. S. Unger, *Bronnen tot de geschiedenis van den handel met Frankrijk*, cz. 1, 753—1585, nr 681, s. 404.

⁵ M. Baulant, J. Meuvret, *Prix des céréales extraits de la mercuriale de Paris (1520—1698)* t. I: 1520—1620, Paris 1960, s. 62.

⁶ Dokładna wartość łasztu jest nadal tematem sporów; zmienia się ona zależnie od miejsca oraz towaru. Por. szczególnie P. Jeannin. *Le tonnage des navires utilisés dans la Baltique de 1550 à 1640 d'après les sources prussiennes*, [w:] M. Mollat, *Le navire et l'économie maritime du Nord de l'Europe au XVIII^e siècle*, „Actes du 3^e Colloque International d'Histoire Maritime”, Paris 1960, s. 49. Dla ułatwienia możemy przyjąć, że jeden łaszt odpowiada 2 tonom metrycznym (= 2000 kg).

Kryzysy żywnościowe stają się we Francji częstsze i bardziej dotkliwe w ciągu drugiej połowy XVI wieku. Na ochłodzenie się klimatu, związane z „krótką epoką lodowcową”⁷, nakładają się spustoszenia spowodowane przez wojny i ich szeroko pojęty wpływ na produkcję rolną. Chronologia tych kryzysów zasługiwałaby na ustalenie dla każdego regionu, a nawet dla każdego miasta z osobna ponieważ lokalne walki i oblężenia powodowały sztuczny głód.

Dla regionu paryskiego chronologia ta jest szczególnie dobrze znana dzięki opublikowaniu „Mercuriale de Paris”⁸. Można jednak zauważyć, że większe nieregularności zdarzają się w znacznej części Francji, a nawet Europy zachodniej i centralnej⁹. Można więc uznać za determinantę zmian importu ziarna na terytorium francuskim chronologię kryzysów żywnościowych ustaloną na podstawie szczytowych punktów krzywej cen zboża w regionie paryskim: 1561—1563, 1565—1566, 1572—1574, 1585—1587, 1590—1598 (lata, podczas których ceny pozostawały na bardzo wysokim poziomie z powodu połączonych skutków bardzo surowych zim i wojen Ligi), wreszcie 1608. Dla wszystkich tych okresów znajdujemy rozproszone świadectwa zakupów ziarna przeznaczonego dla Francji, dokonywanych bądź w Niderlandach¹⁰, bądź bezpośrednio nad Bałtykiem¹¹.

Jaka mogła być wysokość tego importu? Jeżeli nie jest możliwa ocena wielkości zakupów w Niderlandach, to możemy wyrobić sobie pewien pogląd na ilość zbóż importowanych bezpośrednio z krajów bałtyckich, dzięki niezrównanej dokumentacji jaką stanowią rejestry cła sundzkiego, mimo całej ostrożności, jakiej wymaga posługiwanie się nimi. Zarówno same rejestry jak tabele opracowane na podstawie tych rejestrów przez Ninę Bang, były już wielokrotnie omawiane¹². Przypomnijmy tylko, że tabele ograniczają się

⁷ E. Leroy-Ladurie, *Histoire du climat depuis l'An Mil*, Paris 1967, s. 102 nn., 226 n.; J. Jacquart, *Immobilisme et catastrophes*, [w:] G. Duby, A. Wallon, *Histoire de la France rurale* t. II, Tours 1975, s. 185 i nn.

⁸ M. Baulant, J. Meuvret, loc. cit. Spośród prac poświęconych historii rolnictwa w Basenie Paryskim w XVI w., należy przytoczyć szczególnie J. Jacquart, *La crise rurale en Ile-de-France (1550—1570)*, Paris 1974.

⁹ Aby uniknąć cytowania licznych studiów regionalnych, poprzestaniemy na odesłaniu do J. Jacquart, *Immobilisme et catastrophes* oraz do prac W. Abla, *Agrarkrisen und Agrarkonjunktur. eine Geschichte der Land- und Ernährungswirtschaft Mitteleuropas seit dem hohen Mittelalter*, Hamburg-Berlin 1966 i *Massenarmut und Hungerkrisen im vorindustriellen Europa*, Hamburg-Berlin 1974.

¹⁰ Z. W. Sneller, W. S. Unger, op. cit., nr 779, 780, 781, (wrzesień 1565), nr 888, 889 (maj 1584), nr 897—899 (sierpień-wrzesień 1585).

¹¹ P. Simson, *Inventare hansischer Archive des 16. Jahrhunderts* t. III: *Danziger Inventar, 1531—1591*. München-Leipzig 1913, nr 9697 (1587 r.). Por. niżej przyp. 35, 36, 37.

¹² Rigsarkivet, Kopenhaga. Rejestry cła sundzkiego; *Tabeller over Skibsfart og Varetransport gennem Oresund 1497—1660*. wyd. N. B. Bangk. K. Korst t. I—III. København 1906—1933. Krytyczną analizę rachunków i tabel możemy znaleźć między innymi w następujących pracach: A. E. Christensen, *Der handelsgeschichtliche Wert der Sundzollregister. Ein Beitrag zu seiner Beurteilung*, „Hansische Geschichtsblätter” t. LIX, 1934, s. 28—142; tenże, *Sundzollregister und Ostseehandel. Resultate und Probleme*, [w:] *Conventus Primus Historicorum Balticorum*, Riga 1938. s. 392 nn.; A. Friis, *La valeur documentaire des comptes du péage du Sund. La période 1571 à 1618*, [w:] *Les sources de l'Histoire maritime en Europe du Moyen Age au*

do podania ilości towarów przewożonych na statkach francuskich, podczas gdy dokumentacja oryginalna notuje towary deklarowane jako własność kupców francuskich, bez względu na narodowość właściciela statków. Niestety w Rigsarkivet w Kopenhadze mogliśmy zbadać jedynie rejestry z lat 1586 i 1587; dla pozostałych lat jesteśmy zmuszeni zadowolić się wiadomościami dostarczonymi przez wspomniane tabele.

Lata kryzysowe zaznaczają się w Cieśninie Sundzkiej nagłym wzrostem ilości zbóż przewożonych na statkach francuskich; waha się ona (łącznie z mąką) między 1500 a 2500 łasztów i tak w 1574 r. — 1606,5 łasztów, w 1595 r. — 2107 łasztów, w 1608 r. — 2236,5 łasztów; — jednakże liczby te nie oddają więcej niż 4% masy zbóż przewożonych rocznie przez cieśniny. Nie dziwi to, ponieważ kryzysy żywnościowe dotyczyły inne kraje w tym samym stopniu co i Francję. Istnieje jednak jeden godny zanotowania wyjątek: kryzys lat 1586—1587. W 1586 r. statki francuskie zabierają jedynie 997,5 łasztów ziarna i 65 łasztów mąki, czyli jedynie 2% zbóż przewiezionych tego roku przez Sund; w 1587 r. przewożą natomiast 5698,5, czyli — przyjmijmy w zaokrągleniu — 5700 łasztów ziarna i 69 łasztów mąki. Oznacza to około 9% ziarna i 2,7% mąki zadeklarowanej na cle w ciągu 1587 roku¹³.

Jeżeli zbadamy teraz ilość zboża deklarowanego jako towar francuski, biorąc pod uwagę narodowość kupców wynajmujących statki oraz narodowość ich kapitanów, to otrzymamy dla roku 1586 — 1169 łasztów ziarna i 65 łasztów mąki, czyli 2,1% całkowitej ilości zboża wysyłanego na Zachód w tym roku, a dla 1587 roku 7062 łasztu zboża i 69 łasztów mąki, czyli odpowiednio 11 i 2,7% obrotu. Te 7062 łasztu dzielą się w sposób następujący: 5953 łasztu żyta, 892 pszenicy i 117 jęczmienia. Zauważmy, że Francja sprowadza stosunkowo więcej pszenicy niż inne państwa, ponieważ pszenica zadeklarowana jako towar francuski stanowi 20,8% całości pszenicy zadeklarowanej w Sundzie w 1587 roku, podczas gdy wartość ta wynosi dla żyta 10,2% oraz dla jęczmienia 11,4%¹⁴. Owe 7062 łasztu ziarna osiągają, razem z mąką, wartość minimalną 269 207 talarów, w stosunku do 32 633 talarów dla pozostałych produktów bałtyckich sprowadzanych wówczas przez kupców francuskich.

Pozostaje sprawdzić w jakim stopniu rejestry cła sundzkiego dają nam rzeczywisty obraz sytuacji. Zestawienie z archiwaliami z Amiens pozwala dorzucić do i tak już obfitej dokumentacji tego problemu nowe uwagi¹⁵.

XVIII^e siècle, wyd. M. Mollat, *Actes du 4^e Colloque International d'Histoire Maritime*, Paris 1962, s. 365—379; P. Jeannin, *Les comptes du Sund comme source pour la construction d'indices généraux de l'activité économique en Europe (XVI^e—XVIII^e siècles)*, „Revue Historique” t. LXXXVIII, 1964, s. 55—102 i 307—340.

¹³ Rachunek przeprowadzony na podstawie tabel daje w wyniku dla roku 1586 — 1114,5 łasztu ziarna i 73 łasztu mąki, dla roku 1587 — 4970,5 łasztu ziarna i 68 łasztów mąki, czyli różnica między tymi dwoma rezultatami wynosi, dla samego ziarna, ponad 700 łasztów. Prowadzi to do wniosku, że ilość towarów transportowanych na statkach francuskich może być w tabelach znacznie zaniżona.

¹⁴ Prawdziwa ilość pszenicy była być może znacznie większa niż to widać z rachunków. Jedną bowiem z najczęstszych form oszustwa było deklarowanie, w celu zmniejszenia opłat, żyta zamiast pszenicy. Por. P. Jeannin, *Les comptes du Sund*, s. 90.

¹⁵ Por. prace cytowane w przyp. 12.

Na początku możemy potwierdzić, że oszustwa celne w bardzo niewielkim stopniu dotyczyły statków francuskich; kapitanowie 12 statków francuskich wynajętych przez Amiens w 1587 r., deklarują w Helsingør 208,5 łasztów zboża na 212,5 łasztów przewożonych w rzeczywistości, czyli oszustwo ogranicza się do 1,8% przewożonej masy i dotyczy jedynie ładunku żyta¹⁶. Oszustwa celne były z pewnością większe w przypadku statków holenderskich; P. Jeannin ocenia je dla 1587 r. na około 25%¹⁷. Otóż co najmniej 41 kapitanów „holenderskich”, to znaczy zamieszkałych w północnych prowincjach Niderlandów¹⁸, oświadczyło w 1587 r., że przewożą zboże na rachunek kupców francuskich. Musiano zresztą zaapelować do innych jeszcze cudzoziemców, aby zapewnić ten nadzwyczajny import; w rejestrach roku 1586 pojawiają się w dziale ładunków francuskich nazwiska pięciu kapitanów z Lubeki obok jednego Holendra (z Enkhuizen) i jednego Duńczyka (z Helsingør). Te same spisy z 1587 r. przytaczają, poza Holendrami, 26 innych cudzoziemców, w tym sześciu Duńczyków, trzech Skandynawów, dziewięciu lubeczan i kilku innych Hanzeatów¹⁹. Na tych wszystkich statkach oszustwa celne nie mogły być wielkie wobec systemu przywilejów stosowanych w Helsingør w stosunku do dóbr tak Hanzeatów, jak i poddanych króla Danii. System ów zakładał uzyskanie w porcie wyjścia zaświadczenia wykazującego zawartość ładunku²⁰; poziom oszustw nie wzrastał więc z pewnością silnie gdy statki te przewoziły towary nieuprzywilejowane, jak towary francuskie.

Zauważmy, że na tej liście nie figuruje żaden kapitan szkocki; zawiera ona poza tym, tylko jedno nazwisko angielskie, należące do zamieszkałego w Sunderland właściciela statku. Jednakże dokument z Amiens informuje nas, że kapitan Etienne Baffour z St. Andrews, który deklaruje w kwietniu 1587 r. na cle sundzkim 23 łaszty żyta wniesione do spisu towarów szkockich, przewozi w rzeczywistości 24 łaszty na rachunek rady miejskiej Amiens i rozładowuje je niedługo potem w Saint-Valéry-sur-Somme. Widzimy tutaj dwa nakładające się na siebie zjawiska, prowadzące do niepełnej rejestracji dóbr francuskich w Sundzie: z jednej strony niewielkie oszustwo dotyczące ilości, z drugiej fakt, że prawdziwe przeznaczenie towarów nie zostaje ujawnione, bądź dlatego, że kapitan zaniedbał go podać, bądź dlatego, że pisarz nie uważał za potrzebne tego zapisać. Ten ostatni zyskiwał w efekcie czas, wpisując w jednej i tej samej kolumnie należności płacone za statek i należności płacone za ładunek; z punktu widzenia przepisów celnych ta niedokładność była nieistotna, ponieważ towary francuskie

¹⁶ Żaden z kapitanów nie deklarował żyta zamiast pszenicy. Ten typ oszustwa był możliwy jedynie na statkach przewożących oba rodzaje zboża.

¹⁷ P. Jeannin, *Les comptes du Sund*, s. 99.

¹⁸ Źródła zaznaczają miejsce zamieszkania kapitana a nie armatora. Owi „holenderscy” kapitanowie są obywatelami następujących miast i miasteczek: Vliessingen (8), Amsterdam (4), Middelburg (4), Vere (4), Medemblik (4), Schiedam (3), Rotterdam (2), Franeker (1), De Rijp (1), Delft (1), Schellingwolde (1), Alkmaar (2), Gau (1), Edam (1), Hoorn (1), Purmerend (1), Enkhuizen (1), Brielle (1), Fennhausen (1).

¹⁹ Lubeka (9), Kopenhaga (5), Elbląg (2), Bergen (2), Ostenda (1), Helsingør (1), Flensburg (1), Malmö (1), Emden (1), Wyborg (1), Gdańsk (1), Sunderland (1).

²⁰ P. Jeannin, *Les comptes du Sund*, s. 96.

i szkockie, jako nieuprzywilejowane, obciążone były tym samym cłem. Ten sposób zapisu, maskujący rzeczywistość, mógł powtarzać się wielokrotnie w ciągu roku 1587, tym bardziej, że podobne połączenie było możliwe także z towarami angielskimi. W efekcie zauważamy w spisie z 1587 roku wiele podobnych do opisanej powyżej sytuacji, w których szkoccy lub angielscy kapitanowie opuszczający na wiosnę jakiś port francuski, wpływają na Bałtyk, następnie przechodzą z powrotem przez Sund z ładunkiem ziarna zarejestrowanym jako towar angielski, który z powodzeniem może należeć do kupców francuskich. Pewien kapitan z Aberdeen, wracając z Bałtyku deklaruje, że posiada ładunek francuski, ale jego zawartość nie pojawia się ani na liście towarów francuskich, ani towarów szkockich. To zjawisko mogłoby, logicznie rzecz biorąc, powodować skutki przeciwne, ale tak z pewnością nie było wobec przewagi statków angielskich i szkockich nad flotą francuską. W konkluzji trzeba stwierdzić, że ilość „francuskiego” zboża ulegała w zapisach sundzkich pewnemu zmniejszeniu; nie można jednak ocenić, jaki jego procent tworzył margines błędu.

Rejestry Sundzkie nie podają portu przeznaczenia statków, mimo, że zazwyczaj określają ich pochodzenie; nie jest więc pewne czy całe ziarno przewożone na statkach francuskich, albo deklarowane jako towar francuski, było kierowane do Francji. Jest to jednak wysoce prawdopodobne, wobec tego, że takie konwoje francuskie w Sundzie były zjawiskiem całkowicie wyjątkowym, bezpośrednio związanym z ostrością, także wyjątkową, kryzysu roku 1587 we Francji.

Ponadto jest możliwe, że co najmniej pewna część ziarna przewożonego przez statki inne niż francuskie i na rachunek najemców innej narodowości, była jednak wysyłana do Francji. Na przykład kupcy angielscy lub szkoccy wynajmujący statki mogli bardzo łatwo wysyłać do Francji całość lub część swego ziarna, zamiast przewozić je na Wyspę, dotkniętą wszelako także przez kryzys. Dowód na to dostarczają ławnicy z Amiens: spotykają oni w październiku 1586 r. *un Angloix, qui a grand nombre de bled sur mer, lequel leur a promis les advertir sytot que ledit bled sera en Somme, et icelluy Angloix leur a dit qu'il est [?] de vendre led. bled a MM. sytot quils seroient arrives*²¹.

Kupcy z miast hanzeatyckich i Duńczycy robili to bez wątpienia także, nie możemy jednak sprawdzić, jaki był ich w tym udział. Najbardziej aktywni byli prawdopodobnie mieszkańcy Lubeki, których statki były poza tym, jak to już widzieliśmy, dość często najmowane przez kupców francuskich. Rejestry sundzkie wskazują, że ziarno zadeklarowane jako „towar francuski” pochodziło w 1586 r. z Gdańska w 86% przypadków, a w 1587 r. w 78,7%²². Lubeka znajduje się w drugim rzędzie portów, z których

²¹ Bibliothèque Municipale, Amiens, Archives Municipales, Délibérations de l'Echevinage, BB 47, f. 164.

²² Gdańsk jest w rzeczywistości portem przeladunkowym. Ziarno, które jest tu dostępne pochodzi przede wszystkim z Polski. Natomiast fakt, że Gdańsk został podany jako port wyjściowy, nie znaczy, że cały towar załadowano w Gdańsku. Mógł on być równie dobrze załadowany w innych portach, jak Ryga lub Królewiec. Por. A. Attman, *The Russian and Polish markets in international trade, 1500—1650*, Göteborg 1973, s. 56—66.

pochodzi zboże, a 8,4% wzmianek w 1586 i 7,5% w 1587 r., prawie na równi z Królewcem (brak zapisek w 1586 r.) oraz 8,2% w 1587 r., podczas gdy Elbląg jest cytowany tylko jeden raz w 1587 r. To miejsce Lubeki raczej nie tłumaczy się jej znaczeniem w handlu zbożem, dość przeciętnym w tym czasie, ale jej pozycją w handlu z Francją, który — jak na to wskazują poświadczenia lubeckie — był w drugiej połowie XVI wieku, w pełnym rozkwicie²³. Poświadczenia te, w odróżnieniu od rejestrów sundzkich, zaznaczają port przeznaczenia, ale jedynie bardzo rzadko wymieniają rodzaj ładunku oraz wielkość wysyłanego towaru, tak że nie możemy niestety ocenić, jaką ilość ziarna mogli kupcy z Lubeki sprzedawać do Francji w czasie kolejnych kryzysów żywnościowych w drugiej połowie XVI wieku. Podobne kłopoty występują przy ocenie importu innych Hanzeatów i Duńczyków²⁴.

Można natomiast odgadnąć poziom operacji sprzedaży ziarna dokonywanych przez kupców holenderskich we Francji w okresie kryzysu dzięki kontraktom o najem statków zawieranych w Amsterdamie w latach dziewięćdziesiątych XVI w. u notariusza Jana Fransena Bruyningha²⁵. Na 866 umów czarterowych, zredagowanych pomiędzy końcem roku 1593 a końcem roku 1600. 399 — czyli nieco mniej niż połowa — dotyczy podróży dokonywanych bezpośrednio między Francją i krajami leżącymi na wybrzeżu Bałtyku przez statki holenderskie, wynajęte w olbrzymiej większości przypadków przez kupców holenderskich.

Najliczniejsze z tych umów czarterowych zakładają podróże odpowiadające następującemu schematowi: odjazd z Niderlandów z samym balastem lub ładunkiem do La Rochelle, gdzie następuje wyładowanie; następnie załadowanie soli w Brouage, Saint-Martin-de-Ré lub w Oléron, nieraz nawet w Zatoce Bourgneuf, ewentualny załadunek wina w Bordeaux lub Bayonne; następnie podróż, najkrótszą drogą, najczęściej w kierunku Wschodniego Bałtyku (Gdańsk, Królewiec, Elbląg lub Ryga) a nieraz na Pomorze Zachodnie; w końcu powrót do Niderlandów z ładunkiem ziarna lub drewna. Tym niemniej, niebłaha liczba kontraktów (82, czyli około 10%, całości, i nieco mniej niż 1/4 tego, co dotyczy podróży pomiędzy Francją a Bałtykiem) zakłada następujący model podróży: odjazd z Holandii tylko z balastem, podróż wprost na wschodni Bałtyk lub ku Pomorzu Zachodniemu, aby tu

²³ J. Hansen, *Beiträge zur Geschichte des Getreidehandels und der Getreidepolitik Lübecks*, Lübeck 1912; P. Jeannin, *Contribution à l'étude du commerce de Lubeck aux environs de 1580*, [w:] *Hansische Studien*, Berlin 1961, s. 163—189; M. L. Pelus, *Wolter von Holsten, marchand lubeckois dans la seconde moitié du XVI siècle. Contribution à l'étude des relations commerciales entre Lübeck et les villes livoniennes*, Thèse de 3^e Cycle, Paris 1975, maszynopis powielony t. II, s. 449 nn.

²⁴ Na temat okresowego znaczenia tego handlu w drugiej połowie XVI w. znajdujemy nieco rozproszonych wiadomości, jak na przykład, list Antoniego de Bourgogne do księcia Alby, datowany 29 kwietnia 1570 (R. Häpke, *Niederländische Akten und Urkunden zur Geschichte der Hanse und zur deutschen Seegeschichte* t. II, Lübeck 1923, nr 638), który oznajmia, że galery króla Francji zdobyły *vingt navires ostrelines devant la ville de La Rochelle, chargees de bledt pour le renforcement de laditte ville*.

²⁵ *Amsterdamse Bevrachtingscontracten von Notaris Jan Fransen Bruyningh, 1593—1600*, wyd. P. H. Winkelman, *Bronnen voor de Geschiedenis van de Nederlandse Ostzeehandel in de zeventiende eeuw* cz. II, S'Gravenhage 1977.

załadować ziarno, drewno lub inne artykuły; następnie podróż najkrótszą drogą do Francji gdzie statek jest rozładowany i skąd odplywa z ładunkiem wina lub soli; jeżeli jest załadowany winem, to najczęściej wraca do Niderlandów, jeżeli głównie solą, to wyrusza najczęściej w nową podróż na Bałtyk i wraca następnie do Holandii z ziarnem lub drewnem.

Korzyścią płynącą z tych kontraktów jest przede wszystkim to, że ukazują one względną ważność bezpośrednich podróży przedsięwziętych z Bałtyku do Francji na rachunek kupców holenderskich przez statki załadowane ziarnem. Zestawienie tych dokumentów z rejestrami sundzkimi, czego dokonała pisząca te słowa dla lat 1594 i 1595, pozwala obliczyć, że ilość ziarna przewiezionego do Francji, jedynie podczas podróży wpisanych do rejestru J. F. Bruyningha, stanowi już ponad 10% ilości zbóż przewożonych w tym okresie przez Sund na statkach francuskich. Otóż kontrakty zawarte przed J. F. Bruyninghem odpowiadają w 1594 r. jedynie 7,6%, i w 1595 r. — 12,6%, przejść statków holenderskich przez Sund²⁶. Z drugiej strony, kontrakty te odbijają powagę sytuacji zbożowej we Francji w latach dziewięćdziesiątych XVI w. i nagły charakter zawierania umów: jest więc rzeczywiście często zaznaczone, że statek musi odplynąć „jak najszybciej” i musi być „w pełni załadowany ziarnem” (uwaga szczególnie często spotykana w latach 1598—1599). Całe ziarno musi być wyladowane, zależnie od planu, w Calais, Dieppe lub Rouen, w La Rochelle, Bordeaux lub Bayonne, rzadziej w Nantes lub w Saint-Jean-de-Luz. Dokładna znajomość, niestety niemożliwa, pełnej ilości tego importu dokonywanego przez kupców holenderskich, z pewnością znacznie powiększyłaby liczby podane przez rejestry sundzkie, dotyczące importu ziarna do Francji podczas kryzysów zbożowych, tym bardziej, że ci sami kupcy holenderscy wysyłają równocześnie pełne ładunki ziarna z Amsterdamu do Francji.

Można się teraz zapytać, jaka byłaby dokładna ilość ziarna sprowadzanego bezpośrednio z Bałtyku do Francji, jeżeliby powtarzające się w drugiej połowie XVI wieku kryzysy żywnościowe, zmuszając do dodatkowego importu, nie przyczyniły się do sygnalizowanego już rozkwitu handlu francuskiego na Bałtyku w tych samych latach. Jest pewne, że punkty szczytowe żeglugi francuskiej na Bałtyk zbiegają się z latami kryzysów zbożowych, a to w wyniku zakazów eksportu ziarna, wydawanych równocześnie w Niderlandach, tak Północnych jak i Południowych²⁷. Liczba statków francuskich przechodzących przez Sund w kierunku wschodnim wynosi — 72 w 1574 r., 57 w 1586 r., 218 w 1587 r., 91 w 1595 r. i 116 w 1608 r. Można także zauważyć, że pierwsze ślady regularnej żeglugi francuskiej na Bałtyku zbiegają się z kryzysem zbożowym lat 1562—1563. Czy należy z tego wyciągnąć wniosek, że konieczność zakupu ziarna w strefie bałtyckiej otworzyła przed francuskimi kupcami nowe perspektywy, które zachęciły ich do „pójścia za ciosem” i kontynuowania handlu poza okresami kryzysowymi? Wydaje się, że odpowiedź musi być negatywna, ponieważ począwszy od 1570 roku, po latach kryzysów zbożowych

²⁶ Tamże, s. XXX.

²⁷ Z. W. Sneller, W. S. Unger, op. cit., nr 888, 897, 899; R. Hapke, op. cit. t. II, nr 384, 385.

następuje wyraźny spadek żeglugi francuskiej na Bałtyku, która powraca za każdym razem do poziomu poprzedzającego kryzys. Boom z lat sześćdziesiątych XVI wieku tłumaczy się raczej dla kupców francuskich, jak i dla Anglików czy Lubeczan, niezwykle dogodnymi warunkami zapewnionymi zagranicznym kupcom w Narwie przez Iwana Groźnego od 1559 r.²⁸.

A oto drugi problem do rozwiązania: dlaczego udział statków francuskich w całości żeglugi pomiędzy Francją a Bałtykiem zmienia się tak bardzo z jednego kryzysu w drugi? Udział ten, który dochodzi zazwyczaj do średniego poziomu, oscylując pomiędzy 5 i 30%²⁹, może osiągnąć w pewnych okresach kryzysowych przytłaczającą wielkość. I tak: w 1574 r. — 87,8%³⁰, w 1586 r. — 87,6%³¹, w 1587 r. — 62,6%³², w 1598 r. — 53%. Najdziwniejsze jest to, że procent ten może się zmieniać w stosunku odwrotnie proporcjonalnym do liczby statków francuskich zapisanych w rejestrze sundzkim, jak to zdarzyło się w 1586 r. (65 statków stanowiących 87,6% całości) i 1587 r. (218 statków francuskich reprezentowało jedynie 62,6% całości). Ta rozpiętość między zmianami wielkości żeglugi francuskiej na Bałtyku i udziałem tej ostatniej w całości ruchu francusko-bałtyckiego tłumaczy się przez nieprzewidziane wymagania innej koniunktury, obejmującej sól i wino z Zachodniej Francji.

Oba te produkty, bardzo poszukiwane w Europie Północnej, są w zasadzie wysyłane na statkach holenderskich lub hanzeatyckich. W czasie niektórych kryzysów zbożowych produkcja soli jest nadal bardzo wysoka, jak to miało miejsce w latach 1562—1563 a także w 1608 r., kiedy to liczne statki zagranicznych kupców zawijały do Francji po sól. Jest oczywiście możliwe, że statki te, wyruszając w drogę powrotną, ładowały na rachunek swoich armatorów ziarno przeznaczone na sprzedaż we Francji, ale z winy systemu księgowania nie pojawia się ono w rachunkach sundzkich. W każdym razie wzrost żeglugi francuskiej następujący w wyniku kryzysów zbożowych nie pozwala chwilowo na otrząśnięcie się podczas dobrej koniunktury na sól z przewagi cudzoziemców w handlu pomiędzy Francją a Bałtykiem. Jest to szczególnie wyraźne w 1608 r., jednym z rekordowych lat dla eksportu soli francuskiej: 116 statków francuskich odpływających w kierunku wschodnim stanowi jedynie 27,16% handlu francusko-bałtyckiego w tym roku. I przeciwnie, gdy produkcja soli jest bardzo niska, jak w wypadku lat 1574—1575, statki zagraniczne prawie już nie zawijają do portów Francji, czego skutkiem jest przeważający udział statków francuskich (87,8% w 1574 r.).

Eksport soli jest również bardzo słaby w 1586 r., co powoduje przytłaczający udział statków francuskich. Gdy przeciwnie, w 1587 r. produkcja soli powróciła do stanu prawie normalnego, to pomimo znacznego wzrostu liczby statków francuskich, ich udział procentowy w handlu pomiędzy Francją a Bałtykiem jest niższy niż w 1586 r. Ożywienie handlu solą tłumaczy także to, że w 1587 r. 32,2% zbóż deklarowanych w Sundzie jako towar francuski przewożono na statkach obcych, wobec jedynie 17,6% w roku poprzednim. Poziom eksportu win francuskich na Bałtyk zmienia się

²⁸ Por. A. Attman, op. cit., s. 73 nn.; tenże, *The Struggle for Baltic Markets. Powers in Conflict, 1558—1618*, Göteborg 1979.

prawie równolegle do eksportu soli: eksport obu tych towarów zwiększa się w latach 1562—1563 i utrzymuje w 1608 r. na bardzo wysokim poziomie ponad 3000 beczek (*pipes*), natomiast spada do poziomu bardzo niskiego (poniżej 20 beczek) w 1574 i 1586 r., aby wznieść się z powrotem w 1587 r.

Z analizy tej wynika, że jeżeli koniunktura na zboże wydaje się elementem decydującym o zmianach wielkości żeglugi francuskiej na Bałtyku, to głównego czynnika zmian, globalnego handlu pomiędzy Francją a Bałtykiem, należy szukać w koniunkturze na produkty solin i winnic z Zachodniej Francji. Tak właśnie lata 1589 i 1600, w których zaznaczał się znaczny eksport soli i wina, zaliczymy do tych, w których globalna wymiana francusko-bałtycka jest najwyższa, mimo że produkcja ziarna była we Francji normalna. W czasie gdy niedogodności klimatyczne uderzają równocześnie w produkcję soli, wina i zbóż, żegluga francuska na Bałtyku zwiększa się bardzo wyraźnie, tak w liczbach absolutnych jak i względnych, podczas gdy globalna wielkość handlu między Francją a Bałtykiem pozostaje na tym samym poziomie a nawet maleje. W czasie, gdy przeciwnie, jedynie produkcja zbożowa jest zagrożona, wykres krzywej żeglugi francuskiej na Bałtyku jest zbieżny z wykresem krzywej wymiany globalnej. Jest więc jasne, że sól, nie dość, że nie jest jedynie „balastem na drogę powrotną”, ale jest motorem wymiany francusko-bałtyckiej, podczas gdy rynek zbożowy stanowi element drugorzędny. I tym właśnie handel francusko-bałtycki różni się od generalnego schematu wymiany pomiędzy Wschodem a Zachodem ²⁹.

Żeglugę francuską na Bałtyku w drugiej połowie XVI w. można zbadać dość dokładnie dzięki rejestrom sundzkim. Rejestry te wykazują, że w latach 1586—1587 port macierzysty statku — czy też dokładniej jego kapitana — jest przez większość czasu identyczny z portem podanym jako punkt, z którego zaczęto podróż. W ich świetle staje się również oczywiste, że ruch statków w latach kryzysowych różni się znacznie od ruchu w latach normalnych, nie tylko pod względem liczby statków francuskich wyruszających na Bałtyk, ale także ich pochodzenia. Istotnie, w ciągu tych dwóch lat obserwujemy bardzo wyraźną przewagę portów leżących w północnej części zachodniego wybrzeża Francji. I tak, porty z okolic Houlogne i wybrzeża pikardyjskiego dostarczyły w 1586 r. 63% statków francuskich, które odbyły podróż tam i z powrotem pomiędzy Francją i Bałtykiem. Na czele tej listy stało Calais i Abbeville (13 podróży każde), następnie Boulogne (6 podróży), Saint-Valéry (3 podróże), Le Tréport (jedna podróż). Ich udział spada do 40% w 1587 r., z Le Tréport w pierwszym rządzie (26 podróży), potem z Calais (23 podróże), Abbeville (14 podróży), Saint-Valéry (4 podróże), Boulogne (3 podróże), Ault i Dunkierka (po jednej podróży każde). Liczba statków z tego regionu w tych dwóch wyjątkowych latach znacznie przekracza ich udział normalny (około 25% dla okresu 1560—1608). Ten stan rzeczy może być tłumaczony tym, że Pikardia, będąc przez większość

²⁹ O roli i zmianach w handlu solą, por. P. Jeannin, *Le marché du sel marin dans l'Europe du Nord du XVI^e siècle au XVII^e siècle*. [w:] *Le rôle du sel dans l'histoire*, wyd. M. Mollat, Paris 1968, s. 73—93.

czasu eksporterem zboża, była bardzo silnie dotknięta kryzysem, szczególnie surowym pomiędzy Sommą a Loarą³⁰.

Porty normandzkie, które dostarczają podczas tego półwiecza średnio 52% statków francuskich pływających na Bałtyk, osiągają jedynie 30% w 1586 i 41% w 1587 r. Prowadzi Dieppe, które dzierży zresztą dla całego tego okresu absolutny rekord w handlu z Bałtykiem (11 podróży w 1586 i 77 w 1587 r.), następnie idą Quillebeuf (3 podróże w 1586, 9 w 1587 r.), Hawr (6 podróży w 1587 r.) i Rouen (3 podróże w 1586 r.).

Na trzecią pozycję wysuwają się porty bretońskie, które zapewniają w drugiej połowie XVI wieku średnio 11% żeglugi francuskiej na Bałtyk, i których udział osiąga w 1586 r. 2%, a w 1587 r. 10% całości. Statek „Morbihan” odbywa jedną podróż w 1586 r., 17 podróży w 1587 r., „Blavet” — 4 podróże w 1587 r., „Brest” — jedną podróż w 1587 r. i „Bretagne”, wedle niepewnych danych, 2 podróże w 1587 r.

Na ostatnim miejscu plasują się porty z wybrzeża Wandei: Olonnes z 4 podróżami w 1586 i 11 podróżami w 1587 r., Saint-Gilles z 6 podróżami w 1587 r. i Brouage z jedną podróżą w 1587 r. Zwróćmy uwagę na nieobecność statków z Bordeaux czy La Rochelle i na bardzo słaby udział grupy akwitańskiej, która dostarczyła średnio jedynie 11% żeglugi francuskiej na Bałtyk w tym okresie, czyli tyle samo co grupa portów bretońskich. W 1587 r. jeden statek z Marsylii³¹ powraca z Gdańska, ale bez ładunku ziarna.

Byłoby ciekawe zestawić, na podstawie rachunków sundzkich, statki kursujące stale pomiędzy Francją a Bałtykiem i te, które pojawiają się tam wyłącznie w okresie kryzysu. Większość statków, tak francuskich jak i zagranicznych, zabierających zboże do Francji, w ciągu dwóch lat 1586 i 1587, przewozi najczęściej nie więcej niż 40 łasztów. Ale notujemy, nawet dość często, statki przewożące mniej niż 20 łasztów ziarna i to pomimo braku innego ładunku na pokładzie. Statki załadowane większą ilością niż 40 łasztów ziarna należą zasadniczo do floty holenderskiej (14 statków holenderskich przewozi pomiędzy 40 a 65 łasztów ziarna do Francji w 1587 r.). Przytlaczająca większość statków francuskich, lubeckich i duńskich, które deklarują ziarno w 1586 i 1587 r., znajduje się poniżej tego limitu. Tym niemniej, flota francuska liczy kilka dużych statków: osiem statków z Dieppe przewozi między 46 i 110 łasztów rozmaitych towarów, w tym ziarno. Statek Pierre Losella z Calais przywozi w dwóch rzutach 118 i 111 łasztów zbóż w 1587 r. Są to z pewnością te wielkie statki, które stale biorą udział w wymianie między Francją i Bałtykiem, ale do wymiany tej ziarno zaliczane jest tylko w wyjątkowych wypadkach. Począwszy od lipca 1587 r. 12 statków francuskich przebywa Sund w kierunku zachodnim z ładunkiem mieszanym, ale bez zboża. Jedynie trzy z tych statków przewoziły zboże w trakcie poprzedniej podróży, za to pięć z nich wpłynęło na Bałtyk z ładunkiem towarów zachodnich lub kolonialnych, a więc podobnie jak

³⁰ P. Chaunu, *Sur le front de l'histoire des prix au XVI^e siècle. De la mercuriale de Paris au port d'Anvers*. AESC. 1961. t. II. s. 800.

³¹ Albo z Dieppe? Kapitan Claude Colet jest określany jako obywatel Dieppe 12 sierpnia 1587. a jako mieszkaniec Marsylii 9 października 1587.

prawie wszystkie statki francuskie wypływające w podróż na wschód. Uwagi te prowadzą nas do wniosku o dość wyraźnym podziale między statkami specjalizującymi się w żegludze bałtyckiej, które w okresach kryzysów prowadzą zwykłą wymianę handlową, a liczną grupą statków, często niewielkich, które dokonują długiej podróży na Bałtyk jedynie wtedy gdy sytuacja zbożowa jest szczególnie poważna. Byłoby jednak pożyteczne, w oparciu o rejestry z Kopenhagi, poddać szczegółowej analizie żegluge francuską na Bałtyk podczas całego półwiecza³².

Wyjątkowy charakter owej „kryzysowej” wymiany handlowej wpływa w sposób uderzający z rozmaitych źródeł dotyczących kryzysu lat 1586—1587 w Amiens; oprócz rejestrów przytoczonych wyżej, mogliśmy wykorzystać dla tych dwóch lat także ustawy porządkowe oraz uchwały ławy miejskiej³³. Te źródła pozwalają zrozumieć, w jaki sposób miasto, położone w głębi łądu, nie mające wiele wspólnego z handlem morskim, mogło sobie poradzić z koniecznością zakupu ziarna nad Bałtykiem.

Kryzys zaczyna się w rzeczywistości w maju-czerwcu 1585 r. Z powodu drożyzny ziarna oraz spodziewanych złych zbiorów, rada miejska zarządza kontrolę rynku zbożowego oraz poszukiwanie rezerw. W lipcu 1585 r. mają miejsce pierwsze rozruchy ludowe; chłopci wiozący ziarno poza miasto zostają pobici. Jesienią 1585 r. rada miejska zaczyna zastanawiać się nad zakupem ziarna dla miasta na zapas, ale nie czyni nic. Dopiero począwszy od lutego 1586 r. ławnicy zaczynają objeżdżać okolice w poszukiwaniu ziarna na sprzedaż, ale nie znajdują go wiele. Ta niewielka ilość, którą znajdują, nie dociera do miejsca przeznaczenia ponieważ chłopci atakują konwoje z ziarnem. Na wiosnę 1586 r. zarządzenia policyjne zaczynają się mnożyć: zabrania się piekarzom i cukiernikom z Amiens i przedmieści wyrabiać pieczywo luksusowe — *pains blancs, craquelin et pains despice, tartes, poupelins et autres* i sprzedawać cokolwiek innego poza chlebem razowym; ustanawia się surową kontrolę rynku produktów żywnościowych, system racjonowania, przystępuje się do rekwirowania zapasów składowanych przez osoby prywatne i instytucje; zostają przedsięwzięte rozmaite środki mające zapewnić porządek: *rompre et appaiser les esmotions et sy besoing est prendre prisonnier les seditieux, mesmes au cas que aucuns en viennent aus armes*. A w mieście jest już rzeczywiście bezrobocie, głód, bieda.

W sierpniu 1586 r. wydaje się, że znalezienie zboża na miejscu jest już niemożliwe: rada miejska wysyła ławników do sąsiednich portów (do Saint-Valéry, Dieppe, Rouen, Le Tréport) w celu dojścia do porozumienia z przedsiębiorcami handlowymi w tych portach *pour aller achepter [des grains] en loingtain pais*, ale nikt nie może im zapewnić dostawy zboża. Rada miejska zamierza więc, począwszy od września 1586 r. powołać spółkę, która wzięłaby na siebie obowiązek *fretter quelques navires avec bonne assurance en la ville de Rouen pour aller achepter et charger quelques*

³² Możliwe, że statki rybackie były wynajmowane w celu przewożenia ziarna. P. Jeannin (*Le tonnage des navires*) w ogóle nie wspomina o statkach francuskich.

³³ Bibliothèque Municipale, Amiens, Archives Municipales, AA 17: Ordonnances de police 1587—1596; BB 47: Délibérations de l'échevinage 1585—1586; BB 48: Délibérations de l'échevinage 1587.

bleds a Auschbourg [lub Ansebourg?³⁴] *en Allemaigne pour les—amener en ceste ville*. Zwróćmy uwagę, przy okazji, na brak obycia tych poczciwych mieszczuchów z Amiens, którzy mieli mierne jedynie pojęcie o geografii Niemiec i świata bałtyckiego i którzy nie znając nawet nazwy Hamburg, mogli sobie znakomicie wyobrażać, że Augsburg jest miastem portowym! Siłą rzeczy, ich wiedza rozszerza się coraz bardziej, ponieważ już następne teksty, także z września, wspominają o *la ville de Ambourg en Allemaigne*; w październiku jest mowa o *aller a Hambourq et Danchich, do Hambourq, Danzinck et en Pologne*, podczas gdy umowa zawarta przez spółkę w lutym 1587 r. mówi o *faire le voiage de Danzick, Consohairc* [co prawdopodobnie oznacza Królewiec] *ou ailleurs*. W październiku 1586 r. nasi ławnicy zdają sobie sprawę, że jest zbyt późno, aby cokolwiek przedsięwziąć, ponieważ w Dieppe wszystkie statki wyruszyły już po zboże a kupcy z Rouen wyjaśniają im, że stamtąd odplynęło 150 statków i że nie mają tam co robić. Dowiadują się poza tym, że muszą czekać aż do marca aby móc wydzierżawić statki do podróży na Bałtyk ponieważ „morze jest zamaznięte”, o czym prawdopodobnie do tej pory nie mieli pojęcia. Oczekując, wysyłają emisariuszy do Holandii i Zelandii, jest to jednak czysta strata czasu, ponieważ zboże jest tam również bardzo drogie, a jego wywóz zabroniony. Decydują więc, w styczniu 1587 r., że „najwcześniej jak można najmie się dwa lub trzy statki na podróż do Danii, aby tam kupić zboże, czekając kiedy będzie można odbyć podróż do Gdańska”, ale to postanowienie nie doczeka się realizacji. Zima upływa więc na przygotowywaniu, jak się da najlepiej, wyprawy na Bałtyk.

W październiku 1586 r. jeden z ławników udał się do króla w celu otrzymania *passports et lettres de faveur pour pouvoir seurement faire venir ble de Hambourg et Dansicq*, a także *lettres de faveur de Sa Majesté adressantes a la Royne dangleterre, au Comte de Lestre [Leicester] son lieutenant général en Holande et Zelande, et aux Etats Generaux des Pays-Bas*, i w końcu listy królewskie skierowane do gubernatora, a także burmistrzów i ławników z Abbeville i Saint-Valéry.

Po długich i pracowitych rokowaniach pomiędzy radą miejską i kupcami, 3 lutego 1587 r., zostaje zawiązana spółka pomiędzy miastem Amiens, w osobach jego burmistrza i ławników z jednej strony oraz dwóch kupców Guillaume Delattre'a i Loys Bruyanta z drugiej. Kapitał, w wysokości 8000 écus jest wyłożony w połowie przez miasto, w połowie przez obu kupców, z których każdy inwestuje po 2000 écus. Kontrakt przewiduje, że ziarno i straty będą dzielone proporcjonalnie do wkładu i że ziarno zakupione przez spółkę musi być sprzedawane wyłącznie w Amiens. Dwaj inni mieszczanie z Amiens, Charles Poullain i Antoine Halloy, są zobowiązani do załatwienia całej operacji we Francji w zamian za pełny zwrot kosztów oraz wynagrodzenie w wysokości po 100 écus każdy. Piętnaście dni wcześniej, Innocent Le Jeune, Gilles Tellier i Jehan de Quenne, kupcy z Amiens, ogłosili *qu'ilz avoient delibere faire fretter quelques navires pour aller a Danzick*

³⁴ Jest to transkrypcja przyjęta przez G. Durand, *Département de la Somme, Ville d'Amiens, Inventaire sommaire des Archives communales antérieures à 1790* t. III, serie BB (od 39 do 323), Amiens 1897, s. 120.

w celu zakupienia tam do 500 łasztów zboża, które przyrzekają sprzedawca w Amiens i nigdzie indziej. Pomimo protestów swoich współników, Delattre'a i Bruyanta, rada miejska zgadza się na poświadczenie tej spółce giejtów: króla, królowej Anglii i miasta Leicester. Widzimy więc, jak powstają, z błogosławieństwem lub z inicjatywy władz miejskich, dwie spółki o profilu całkowicie wyjątkowym dla Amiens, gdzie dominowały małe przedsięwzięcia typu rodzinnego, i gdzie nie zajmowano się zbytnio handlem dalekosiężnym. Podobne inicjatywy zostały podjęte w tym samym czasie przez inne miasta. Rada miejska Paryża wysyła w czerwcu 1587 r. *tant en Bretagne qu'en autres lieux les sieurs Jehan Grouin, Jehan Voisin, Jehan Guillemont et Simon Delaunay, ainsi que François Costeblanche et Jehan du Bois* w celu zakupu ziarna. W innym piśmie z tego samego miesiąca informuje też, że istnieje konieczność *contrainct a envoyer tant a Danzincq que alutres lieux plusieurs marchands*, a mianowicie, raz jeszcze, Jehana Grouyna, Jehana Voisin, Jehana Guillemont i Simona Delaunay, mieszczan paryskich³⁵. W następnym miesiącu, rada miejska Paryża na nowo decyduje *que les sieurs Targer, Aubery, de la Bistrade, Parent, et aultres bourgeois faisant trafficq de grands hors ce royaume, seront mandez en l'Hostel de la Ville, pour leur communiquier -- et trouver moyen d'en faire venire de dehors le royaume*³⁶. Natrafiamy także na podobne decyzje podejmowane przez inne rady miejskie podczas kolejnych kryzysów³⁷.

Aby zgromadzić 4000 écus swego wkładu, rada miejska przystępuje do wypuszczania dwunastoprocentowej renty, opartej na dochodach miejskiej Izby Podatkowej (Bureau des Aides) i do negocjowania pożyczek u poszczególnych kupców z Amiens, Arras lub Lille. Ze swej strony Guillaume Delattre i Loys Bruyant pożyczają, aby złożyć swoją część, od różnych znajomych kupców, w tym od dwóch faktorów, Charlesa Poullain i Antoine'a de Halloy. Jednak z powodu nikłego zasięgu powiązań handlowych Amiens, przekazanie 8000 écus z Amiens do Gdańska okazuje się być procesem wielce skomplikowanym. Przekaz ten zostaje dokonany w dwóch etapach, z których pierwszy polega na przesłaniu tych kapitałów najpierw do Antwepii. Aby tego dokonać, faktorzy spółki muszą udać się natychmiast do Rouen, Lille i Arras, aby zaopatrzyć się w weksle do Antwepii, które dostarcza im dwóch kupców z Rouen i dziewięciu z Lille. Następnie Luc Remon, kupiec z Antwepii, zostaje zobowiązany do dokonania przelewu do Gdańska, częściowo przez przesłanie weksli, częściowo pod postacią gotówki. Można tu zauważyć, że pomimo wojny, oblężenia, zamieszek, Antwerpia nadal spełnia swoją rolę niezbędnego pośrednika w wymianie handlowej pomiędzy Francją a światem bałtyckim³⁸.

³⁵ Archives Nationales, H 1882 (1): Délibérations du Bureau de la Ville de Paris, Minutes et Documents, Sections Police, Navigation, Approvisionnement, 1587.

³⁶ Registres des délibérations du Bureau de la Ville de Paris, [w:] *Histoire Générale de la Ville de Paris* t. IX, Paris 1902, s. 51.

³⁷ Por. A. Lottin. *Une liste de riches lillois soumis à un emprunt forcé en 1562*. „Revue du Nord”, styczeń-marzec 1978, s. 65 nn. W parę lat później, w 1567, rada miejska Lille na nowo wysyła kilku ławników i mieszczan w celu zakupu *du soille en Dansicq* (Archives Municipales de Lille, Registre aux Résolutions du Magistrat, No 277, f. 153 v).

³⁸ Por. E. Coornaert. *Les Français et le commerce*.

Spółce założonej przez ławników z Amiens z panami Delattre i Bruyant udało się wynająć 13 statków, w tym 9 z Dieppe, 2 z Saint-Valéry, jeden z Abbeville i jeden szkocki z St. Andrews, który odpływał z Dieppe. Operacja nie była łatwa; aby Pierre Perceval, właściciel statku z Abbeville, przystał na odpłynięcie do Królewca, trzeba było oficjalnego wezwania rady miejskiej Abbeville³⁹. Otóż żaglowiec Pierre'a Percevala przewozi w drodze powrotnej jedynie 14 łasztów żyta; chodzi więc o mały statek, czy kuter rybacki, który prawdopodobnie nie wypłynąłby nigdy na Bałtyk, co też było powodem rezerwy kapitana.

Te 13 statków przekracza Sund w kierunku wschodnim pomiędzy 22 marca a 5 kwietnia 1587 r., płynie do Gdańska, skąd wraca przez Sund między 19 kwietnia i 10 maja, załadowane 174 łasztami żyta i 69,5 łasztami mąki, zakupionymi staraniem Jehana Darras, faktora spółki w Gdańsku. Pomimo glejtów, ziarno to nie może dotrzeć do Amiens bez przeszkód; dwa z tych statków zostają przetrzymane przez pewien czas w Dover i spółka musi za nie zapłacić 223 écus okupu; następnie wszystkie statki zostają zatrzymane zaraz po zawinięciu do Boulogne, Calais i Dieppe przez władze tych portów, które zwolniły je dopiero po mniej więcej dwudziestu dniach, w następstwie licznych napomnień gubernatora Pikardii. Dopiero w połowie czerwca owych 13 statków przybywa wreszcie do Saint Valéry, gdzie ziarno rozładowuje się i przenosi na 27 *gribennes*, będących rodzajem ciężkich barek, które zapewniały transport towarów na Sommie; 23 z nich docierają do Amiens bez kłopotów, ale cztery inne zostają zatrzymane przez władze Abbeville, które zajmują ładunek i częściowo rozdzielają go pomiędzy swych mieszkańców; to z kolei powoduje rozliczne działania, dążące do uzyskania odszkodowania za sprzedane ziarno i wolnego przejazdu dla ziarna pozostałego, które dociera w końcu do Amiens na początku lata⁴⁰. W rezultacie tych wszystkich komplikacji ziarno przybywa do miejsca przeznaczenia bardzo późno, w końcu czerwca lub na początku lipca, na krótko przed dobrymi zbiorami 1587 roku, które przywracają równowagę sytuacji.

Te wszystkie kłopoty są skutkiem bardzo zagmatwanej i bliskiej anarchii sytuacji politycznej (wojna między Hiszpanią, Zjednoczonymi Prowincjami i Anglią, wojna domowa we Francji). Prawo silniejszego triumfuje. W tym kontekście nie wydaje się, aby Amiens padło ofiarą jakiegoś szczególnego nieszczęścia. I tak, dowiadujemy się dzięki korespondencji Henryka III z jego przedstawicielem w Kopenhadze Charlesem Danzay, że ten ostatni mógł spowodować zwolnienie siedmiu francuskich statków *chargez de bleiz de Dannemarch qui avoient este arrestez à Holseigneur [Helsingør] à cause des deffences de transporter*, ale dłużnicy Danzaya zagrozili mu w 1587 r., że

³⁹ Bibliothèque Municipale, Amiens, Archives Municipales, HH 5, f. 34.

⁴⁰ Por. M. A. Gabriel-Rembault, *Un episode de l'histoire d'Abbeville pendant la Ligue. Mémoires de la Société d'émulations d'Abbeville 1861—1866*. cz. 2. Abbeville 1867. s. 641—648. Mer Abbeville skorzystał jedynie z dawnego prawa, które pozwalało mu na zagarnięcie ze statków wpływających do portu lub płynących Sommą takiej ilości zboża, jaką uznał za konieczną dla wyżywienia mieszkańców miasta, pod warunkiem zapłacenia ceny rynkowej, co też miało miejsce w czerwcu 1597 r. A. Huguet, *Saint-Valéry de la Ligue à la Révolution*. Abbeville 1909, s. 225—226.

zatrzymają jeszcze inne statki francuskie załadowane zbożem, jeżeli nie zapłaci on swoich długów. Podobnych przykładów bynajmniej nie brakuje⁴¹! Widząc na ile niebezpieczeństw były narażone konwoje z ziarnem, rozumiemy o wiele lepiej niechęć właściciela statku z Abbeville...

Pozostaje teraz delikatna kwestia rezultatów finansowych tej operacji handlowej. Rachunki przedstawione radzie miejskiej Amiens przez Charlesa Poullain i Antoine'a Halloy są krańcowo zawiłe i trudne do wykorzystania. Ponadto brakuje dwóch istotnych elementów: przede wszystkim rachunków faktora gdańskiego (tym niemniej znamy cenę zakupu ziarna), a także rachunków ze sprzedaży ziarna w Amiens (ale znamy cenę sprzedaży dzięki rejestrom ławy)⁴². Na podstawie tabel porównawczych miar i monet podanych w rachunkach i zamieszczonych tutaj w aneksie, możemy uwzględniając te rozmaite elementy spróbować mimo wszystko ocenić dochód z przedsięwzięcia.

Spójrzmy więc najpierw na wypadki:

Jehan Darras kupuje 60 łasztów 7 korcy pszenicy po 62 złp za łaszt i 2,5 łaszta pszenicy po 61 złp, czyli cena zakupu pszenicy wynosi 3852 złp 15 gr. Poza tym kupuje 174 łaszy 7 korcy żyta, z czego 30 łasztów po 43 złp, 29 łasztów 14 korcy po 42 złp, 14 gr., 44 łaszy po 42 złp, a 70 łasztów 53 korce po 40,5 złp, czyli cena zakupu żyta wyniosła 7250 zł i 6 gr. Całkowity koszt zakupu ziarna dochodzi więc do 11102 złp 21 gr, co z grubsza odpowiada sumie 7400 écus. Liczne koszty transportu, których nie będziemy tu omawiać, sięgają około 5000 écus, do tego należy dorzucić około 1900 écus na inne opłaty (prowizje faktorów, rozmaite podatki, koszty wagi, miary, wyrównanie wydatków faktorów, koszty okupów, otrzymania giejtów itd.). Sumując to wszystko otrzymujemy po stronie wydatków około 14 300 écus.

Ziarno było sprzedawane w Amiens w czerwcu-lipcu 1587 r. po cenie 2 écus za setier z Amiens, pszenicy i po 1 écus 20 sols za setier żyta. Ilość ziarna sprzedanego wynosi 5642 setiers pszenicy i 13 661 setiers żyta. Dochód ze sprzedaży musi więc dochodzić do około 29 500 écus, do których należy dorzucić odszkodowanie w wysokości 2366 écus zapłacone przez radę miejską Abbeville za 1767 setiers żyta (wg miary Amiens) sprzedanych w Abbeville, 13 écus 10 sols dochodu ze sprzedaży w Saint Valéry 70 miar nadpsutego żyta i 14 écus 10 sols dochodu z kilku *potteau et esselles de sapin* -- *lesquelles avoient servy aux maitres des navires pour faire leurs greniers et accomoder les grains dans leurs vaisseaux*, co daje jakież 31 900 écus całkowitego wpływu i około 17 600 écus czystego dochodu, czyli 123% sumy wydatków i 55% pełnego wpływu. W wielkości tego zysku

⁴¹ Bibliothèque Nationale, Fonds français, nr 3304, f. 34 n. Jean-Baptiste Pelegrini, Wencjanin, mieszkający w Sztokholmie, pisze przed 22 października 1587 r. do władz Gdańska, że jego statek, z ładunkiem 1200 „ton” szwedzkiego żyta i norweskiej pszenicy, który odpłynął w kierunku Rouen lub Hawru, został zatrzymany niedaleko Brielle przez sześć holenderskich okrętów wojennych, sprowadzony do Rotterdamu i zamieniony w okręt wojenny, podczas gdy załoga została uwięziona a towar sprzedany na miejscu. (P. Simson, *Danziger Inventar*, nr 9706).

⁴² E. Maugis, *Recherches sur les transformations du régime politique et social de la ville d'Amiens, des origines de la commune à la fin du XVI^e siècle*. Paris 1907—1908, s. 538.

nie ma nic nieprawdopodobnego: między rokiem 1607 a 1650, handel pszenicą między Gdańskiem a Półwyspem Iberyjskim przynosi zyski, które zazwyczaj wahają się wokół 100% zainwestowanego kapitału i rosną do 376% w 1647 roku!⁴³.

Ten więcj niż godziwy margines dochodu powstał przede wszystkim dzięki znacznej różnicy cen w Gdańsku i Amiens. Tak więc, jeżeli średnia wartość łasztu żyta w Gdańsku wynosiła wczesną wiosną 1587 roku 42 złp, czyli 28 écus, to cena sprzedaży tego samego łasztu żyta w Amiens osiągała w czerwcu 118 écus 44 sols — co daje — po zaokrągleniu — różnicę 90 écus, czyli 321% średniej ceny w Gdańsku i 76% ceny w Amiens. Jeżeli teraz przyjmiemy średnią cenę łasztu żyta w Gdańsku (28 écus) za 100 to cena sprzedaży osiągnie wskaźnik 421. Otóż, biorąc nadal cenę z Gdańska jako punkt odniesienia równy 100, wskaźnik ceny żyta w Utrechcie utrzymuje się w październiku 1586 r. między 166 a 155 i obniża się do 145 w październiku 1587 r.⁴⁴. Aby osiągnąć precyzję porównanie to powinno wykorzystać ceny z okresu największego „spięcia” w Utrechcie. Tym niemniej wyraźna różnica pomiędzy wskaźnikiem z Utrechtu i wskaźnikiem z Amiens jest wyrazem znacznie słabszych skutków kryzysu w pierwszym z tych miast, zjawisko widoczne tak samo poprzez nikłą różnicę między wskaźnikiem z października 1586 r. (faza narastania kryzysu) i październikiem 1587 r. (kryzys zakończony) w Utrechcie. Tę rozbieżność pomiędzy Amiens i Utrechtem można tłumaczyć tym, że — jak się wydaje — kryzys był tam mniej dotkliwy niż gdzieindziej w Niderlandach Północnych⁴⁵, a także tym, że rynek Amiens leżał — pomimo eksportu zboża pikardyjskiego do Niderlandów — na marginesie wielkich traktów międzynarodowego handlu ziarnem i z tego powodu szczególnie dotkliwie odczuwał skutki kryzysu. Świadczy o tym niezwykle duża różnica pomiędzy ceną setiar pszenicy w momencie największego kryzysu (2 écus — 120 sols, w czerwcu 1587 r.) i ceną tej samej miary we wrześniu 1587 r., kiedy to spadła do 30 sols.

Można by z pomocą rachunków czynników z Amiens zanalizować bardziej dokładnie wszystkie, niezwykle złożone i zawikłane, elementy wydatków i wpływów, czyli proces powstania zysku. Pragniemy wykorzystać ten materiał w następnym, bardziej szczegółowym, artykule o technicznych aspektach operacji zakupu ziarna dla Amiens.

Na razie wystarczy podkreślić, że import ziarna bałtyckiego do Francji nabral w drugiej połowie XVI w. istotnego znaczenia przede wszystkim dzięki swoim okazałym rozmiarom, których i tak nie znamy w pełni z powodu charakteru źródeł jakimi dysponujemy oraz istniejących w nich luk.

Import ten zasługuje na uwagę także w innym aspekcie: nie tylko dlatego, że w pewnych latach zależał od niego los dotkniętej głodem ludności francuskiej, ale także dlatego, że handel francusko-bałtycki, którym

⁴³ M. Bogucka, *Merchants' Profits in Gdańsk Foreign Trade in the first half of the 17th Century*. „Acta Poloniae Historica” t. XXIII. 1971. s. 74, 77.

⁴⁴ P. Jeannin, *Preis-, Kosten-, und Gewinnunterschiede im Handel mit Ostseegetreide (1550—1650)*, [w:] *Wirtschaftliche und soziale Strukturen im saekularen Wandel. Festschrift für Wilhelm Abel zum 70. Geburtstag* t. II. Hannover 1974. s. 506—509.

⁴⁵ Tamże, s. 515, przyp. 22.

w czasach równowagi zajmowali się w olbrzymiej większości cudzoziemcy, a kupcy i żeglarze francuscy tylko w niewielkim stopniu, przybiera na znaczeniu, stając się, jeżeli nie narodowym to przynajmniej regionalnym, przyciągając masę ludzi, którzy do tej pory niewiele słyszeli o świecie bałtyckim.

I tak, obok ogromnych, ale proporcjonalnych do podejmowanego ryzyka, zysków, owo pojawienie się we Francji świadomości, że istnieje świat zarazem odległy, odmienny i komplementarny, stanowi chyba najbardziej godny uwagi rezultat tych nadzwyczajnych, związanych z kryzysami żywnościowymi, operacji handlowych.

ANEKS

PRZELICZENIE KURSÓW MONET DOKONANE PRZEZ WYSTAWCÓW RACHUNKÓW DLA RADY MIEJSKIEJ W AMIENS

Amiens [lato 1587 r.]

Or: Bibliothèque Municipale d'Amiens. Archives municipales. HH 5 f. 5 (na marginesie)

Est a noter pour l'intelligence de ce compte qui il y a XVIII pennins pour une grosse¹, et trente grosses au flourin monnoye de Danzic, et que le flourin vault quarante sols monnoye de France, et ung marc et demy monnoye de Danzic, en sorte que le marc vault XXVI s VIII d monnoye de France, et que la livre de gros monnoye de Frandre vault II écus monnoye de France.

Que les soixante spechel de grains font le laest mesure de Danzic, et que le laest est revenu a Amyens, ascavoir le ble a IIII**X² S[etiers] au laest, et le seigle a IIII**IX³ S[etiers] et demy au mieulx.

M. L. Pelus

ПРОДОВОЛЬСТВИЕ И ФРАНЦУЗСКАЯ ТОРГОВЛЯ НА БАЛТИКЕ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XVI ВЕКА

В основу статьи лег найденный в Городском архиве в Амьене счет, касающийся крупной закупки хлеба, осуществленной в Гданске в 1587 г. по поручению амьенского горсовета. Источник, достоинством которого является возможность сличить его со списком зундской пошрины 1587 г., показывает в более полном свете механизм хлебо-торговли дальнего охвата. Вместе с тем автор использовала законы по поддержанию порядка, а также решения горсовета Амьена, которые показывают усилия городских властей, направленные на приобретение хлеба в кризисные 1585—1586 годы сперва на местном рынке, затем на рынках более удаленных, наконец в балтийской зоне, т.е. в Гданске.

Для привоза значительного количества хлеба для нужд города Амьен была основана компания с капиталом в 8000 экус, отпущенным пополам городским советом и двумя купцами, взявшими на себя привоз хлеба. Посредниками при переводе наличных денег

¹ *Idzie o polski grosz.*

² *To jest 90.*

³ *To jest 89.*

в Гданск были конторы в Антверпене. Для привоза хлеба были взяты напрокат 13 судов, которые на обратном пути привезли через пролив Зунд 174 лашта ржи и 69,5 лаштов пшеницы. После немалых затруднений, спустя четыре месяца со дня начала рейса, суда с хлебом дошли до порта Сент-Валери, откуда баржами по реке Сомме груз был доставлен в Амьен. Благодаря большой разнице цен хлеба в Гданске и в Амьене предприятие оказалось для компании весьма прибыльным.

Подобные закупки хлеба в мало пока известной балтийской зоне осуществлялись и другими французскими городами в годы кризиса с хлебом во второй половине XVI века. Сделки эти не только удовлетворяли потребности голодающего населения французских городов и обеспечивали купцам высокие прибыли, но они вместе с тем открывали французской торговле более широкий географический горизонт, расширяя зону ее влияния на балтийский район.

M. L. Pelus

SUBSISTANCES ET COMMERCE FRANÇAIS EN MER BALTIQUE DANS LA DEUXIÈME MOITIÉ DU XVI-e SIÈCLE

L'article s'inspire de la découverte dans les archives municipales d'Amiens d'un compte relatant un important achat de grains effectué à Gdańsk au nom de la municipalité d'Amiens. La source en question, qui présente l'intérêt de pouvoir être confrontée avec le registre du Sund pour l'année 1587, met en lumière les mécanismes du commerce des grains. L'auteur a utilisé les ordonnances de la police et les délibérations de l'échevinage d'Amiens qui font apparaître les tentatives de la municipalité pour acheter des grains dans les années de crise 1585—1586 d'abord sur le marché local, ensuite sur des marchés plus éloignés, finalement dans la zone de la mer Baltique, c'est-à-dire à Gdańsk.

Pour importer de fortes quantités de grains pour les besoins de la ville d'Amiens, on a constitué une compagnie au capital de 8000 écus, investi par moitié par l'échevinage et par deux marchands qui s'étaient engagés à faire venir les céréales. Les comptoirs d'Anvers ont servi d'intermédiaire dans le transfert de l'argent à Gdańsk.

Pour transporter les grains on loua 13 navires qui, sur la route du retour, traversèrent le détroit du Sund et amenèrent 174 lastes de seigle et 69,5 lastes de froment. Au bout de quatre mois, après avoir surmonté de nombreuses difficultés, les navires atteignirent le port de Saint-Valéry, d'où des péniches transportèrent le chargement le long de la Somme jusqu'à Amiens. La transaction s'avéra avantageuse pour la compagnie, étant donné la grande différence des prix de grains entre Gdańsk et Amiens.

Dans les années de crise des blés de la seconde moitié du XVI-e siècle d'autres villes de France firent de pareilles affaires dans cette zone baltique peu connue jusqu'à lors. Ces opérations satisfaisaient les besoins de la population pendant la famine, apportaient de gros profits aux commerçants et ouvraient des horizons géographiques plus vastes au commerce français, en élargissaient l'expansion dans la région de la mer Baltique.