

Zeitschrift: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte = Revue suisse d'histoire = Rivista storica svizzera
Herausgeber: Schweizerische Gesellschaft für Geschichte
Band: 15 (1965)
Heft: 2

Buchbesprechung: Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au XVIIIe siècle [Pierre Dardel]
Autor: Piuz, Anne-Marie

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 21.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

hätten entnehmen lassen (Immatrikulation in Basel Mai 1587, Promotion zum dr. iur. utr. in Basel 12. Januar 1588). Auch über Rehms Beziehungen zum Augsburger Gelehrten Marquard Freher und zum Zürcher Theologen Kaspar Waser, der im Kapitel «Rehms Schweizer Freunde» ausführlich behandelt wird, hätten sich in der Basler Matrikel wichtige Angaben gefunden. Dieses Schweizer Kapitel enthält auch sonst einige Ungenauigkeiten, so etwa, wenn vom «Genfer Theologen» Johann Jakob Grynaeus die Rede ist. Die ungleiche Berücksichtigung von Quellen und Literatur zeigt sich besonders deutlich im eineinhalbseitigen Abschnitt über die medizinische Fakultät. Von den drei genannten Medizinern wird einzig Joachim Camerarius etwas eingehender behandelt, wogegen Philipp Scherbe und Ernst Soner, die beide ihren Doktorgrad in Basel erworben und hier viele Studenten aus den Ostgebieten getroffen hatten, nur ganz summarisch erwähnt werden.

Die Arbeit vermittelt in ihren personengeschichtlichen Untersuchungen sehr wertvolle Einzelergebnisse, erfüllt aber nicht das im Titel gesteckte Ziel, das Gesamtthema der böhmischen Beziehungen der Universität Altdorf gründlich und ausgeglichen zu behandeln. Wenn der Verfasser im Vorwort seiner Überzeugung Ausdruck verleiht, mit seinen Forschungen absolutes Neuland zu betreten, so verstärkt sich nach Lektüre der Arbeit doch der Eindruck, daß diese Einschätzung dazu verleitet hat, die schon kultivierten Teilgebiete allzu unbekümmert zur Terra incognita zu schlagen und damit viele Quellen unberücksichtigt zu lassen, deren Auswertung dieser an sich verdienstvollen Untersuchung zum Vorteil gereicht hätte.

Basel

Marc Sieber

PIERRE DARDEL, *Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au XVIII^e siècle*. Paris, S.E.V.P.E.N., 1963. In-8°, 787 p., planches, tableaux, graphiques, cartes. (Ecole pratique des Hautes études, VI^e section, Centre de recherches historiques, coll. *Ports - Routes - Trafics*, vol. XI.)

Le volumineux ouvrage de M. Pierre Dardel se compose de deux parties, précédées d'un exposé des sources et suivies de nombreuses pièces justificatives, de graphiques et de tableaux.

Bordeaux, Marseille, Nantes ont leurs historiens. Rouen et Le Havre, pour l'époque moderne, n'ont fait l'objet d'aucune étude d'ensemble. M. Dardel a voulu combler cette lacune pour le XVIII^e siècle.

Ce sont les états dressés par le Bureau de la Balance du commerce qui ont fourni à Pierre Dardel le principal de la substance de son livre, «ces états permettent de connaître la quantité exacte et la valeur par nation, et dans chaque nation, par catégorie de marchandises, de tout ce qui était entré dans le royaume ou en était sorti par les ports de la direction de Rouen ou de celle de Caen» (p. 17). Il faut ajouter à cela de nombreux autres documents conservés dans diverses archives et bibliothèques, dont les

Archives Nationales, les Archives de la Marine (déposées aux AN), les archives du Havre, de Rouen, etc. Relevons que M. P. Dardel a été un des derniers chercheurs à travailler aux archives de la Chambre de commerce de Rouen, détruites par un bombardement en mai 1944.

Dans la première partie de son ouvrage, l'auteur étudie la balance du commerce des ports de la direction de Rouen (marchandises importées et exportées — relations avec l'Europe — relations avec les pays d'outre-mer). Il consacre la deuxième partie au mouvement des navires ayant fréquenté les deux ports de Rouen et du Havre. Comme il fallait s'y attendre, on constate que l'évolution du mouvement du port est la même que celle des marchandises importées et exportées. Aussi je ne suis pas certaine que le plan adopté par M. Dardel soit le meilleur. Ces études, menées parallèlement, obligent le lecteur à faire sans cesse des sauts, en avant et en arrière du siècle, qui compromettent une vue d'ensemble. On a le sentiment, en face des innombrables renseignements que M. Dardel a eu le mérite et la patience de rassembler depuis vingt ans, qu'une manipulation différente des données aurait conféré à son ouvrage une allure plus dynamique. Une autre ordonnance des observations aurait permis, me semble-t-il, des commentaires plus poussés et des interprétations, ou des suggestions, meilleures.

Mais les données sont là, grâce au travail énorme de M. Dardel dont il faut redire le mérite. Elles sont précises et clairement présentées. Elles viennent compléter l'histoire du commerce et l'histoire maritime françaises; elles permettront aussi d'éclairer un aspect de l'économie générale de la France du XVIII^e siècle où aux vieilles structures qui persistent se superpose une révolution des conjonctures (Labrousse). Justement le grand commerce maritime, colonial surtout, procède de ces élans nouveaux. On se demande à ce sujet dans quelle mesure le développement des grandes activités portuaires reste marginal dans une économie à dominance encore agricole (Mandrou), mais où l'expansion du commerce d'outre-mer contribue à la création d'énormes richesses mobilières. Sur ce point, P. Dardel ne nous éclaire pas, mais ce n'était à vrai dire pas son affaire.

Des recherches de Pierre Dardel, je relève quelques points parmi les plus intéressants pour l'histoire générale de l'économie.

Le fait le plus remarquable est certainement l'accroissement spectaculaire du commerce entre Rouen-Le Havre et les îles françaises de l'Amérique au XVIII^e siècle, par rapport au commerce européen (qui reste cependant le plus important):

	1730	1777
Commerce de Rouen avec l'Europe (en milliers de L.)	22.431	55.738
Commerce de Rouen avec les Isles	957	30.676

C'est à l'augmentation du commerce avec les Antilles que les négociants de Rouen et du Havre doivent le développement extraordinaire de leurs affaires. Notez que le sucre, le café et le coton constituent les principaux produits coloniaux qui entrent dans les ports de la direction de Rouen.

Le mouvement général de l'activité maritime, en constante progression depuis 1730 (de 1730 à 1777, le commerce des ports de la généralité de Rouen a presque quadruplé) est affecté par les années de guerres. Le fait que ce soient surtout les guerres coloniales qui ont des répercussions sur l'activité des ports montre bien l'existence spécifique d'une économie maritime décalée souvent par rapport à l'économie continentale. Il faut prendre garde à la reprise souvent extrêmement forte au moment du rétablissement de la paix; ainsi les années qui suivent la signature des traités de paix ne sont pas représentatives d'une activité moyenne: on a fait, pour Saint-Malo, des observations semblables à celles qui se dégagent des tableaux de Dardel.

Les effets des mauvaises récoltes se ressentent dans le mouvement des ports par un accroissement d'importations de grains ou de farines (disettes de 1769—1772, 1788, 1789) ou par des exportations de blé français à destination de régions méditerranéennes dans le besoin (1764, 1766, 1767).

Enfin, dans la conjoncture européenne, le traité de 1786 signifie, pour les ports de la Basse-Seine, un renversement de la balance du commerce en faveur des produits anglais; il est intéressant d'observer, en même temps, une crise industrielle dans la région de Rouen.

Encore un mot. La Suisse et Genève ne jouent qu'un rôle insignifiant dans l'activité des ports de Rouen et du Havre, selon M. Dardel: quelques envois de café, de poivre, de tissus, à destination des cantons, en hausse entre 1738 et 1773, puis un recul et un palier en 1778 (p. 117). Mais, au-delà des achats et des ventes de marchandises, n'y a-t-il pas des indices d'un mouvement de capitaux suisses et genevois vers le financement du commerce normand? Les travaux de H. Lüthy (*La Banque protestante*) et de L. Dermigny (*Cargaisons indiennes*) nous montrent les hommes d'affaires suisses et genevois atteints du «tropisme de la mer» et orientés vers le trafic maritime par l'intermédiaire des ports français et hollandais.

Genève

Anne-Marie Pivz

J. CHRISTOPHER HEROLD, *Bonaparte en Egypte*. Traduit de l'américain par Marie-Camille de Seynes Larlenque. Paris, Plon, 1964. In-8°, 504 p.

L'expédition d'Egypte de 1798, ses succès initiaux, sa défaite, ses conséquences lointaines, constitue encore aujourd'hui, plus que toutes les autres campagnes de la Révolution et de l'Empire, un sujet de discussion pour les historiens. Sans doute parce que c'est celle qui, échouant dans le présent immédiat, a eu, pour la science, pour l'influence française, pour l'eupéanisation du Moyen Orient, la destinée la plus durable. Il y a une douzaine d'années, un Français, M. P. Vendryès l'a prise comme base d'une théorie de «la probabilité en histoire». Il a cherché à démontrer d'une part que, mis en face de plusieurs possibilités, seul le chef qu'anime, comme Bonaparte «l'espérance historique» réalisera la meilleure tandis qu'elle