L'énergie morale des Athéniens ne faillit point dans cette calamité. A peine Thrasybule a-t-il brisé le joug des trente tyrans, que la ville humiliée, insultée, dépouillée et qui semblait mourante, se relève plus forte et plus courageuse. Avec l'indépendance nationale revient le mouvement des affaires. Au temps d'Isocrate le Pirée voit de nombreux arrivages animer ses ports; Athènes est de nouveau la cité qui présente le plus de ressources; c'est là qu'avec du travail et quelque aptitude, on peut, tout en faisant fortune, se procurer toutes les jouissances. Et au milieu des splendeurs de la vie matérielle, l'intelligence a aussi son luxe, ses fêtes et ses merveilles; ce sont quelques grands hommes qu'il est inutile de nommer; ce sont des peintres, des sculpteurs, des penseurs et des poètes, des publicistes, des orateurs, des avocats, des rhéteurs; c'est une brillante cohue qui traîne après elle la foule des étrangers, avides de s'instruire. On trouve dans Xénophon le tableau du commerce d'Athènes en 630 avant Jésus-Christ. Outre ses ports commodes et sûrs, où les bateaux étaient à l'abri de la tempête, elle offrait un grand avantage aux trafiquants; après avoir vendu leurs cargaisons ils n'étaient point tenus de prendre des marchandises en retour, comme cela se pratiquait dans la plupart des autres places, dont les monnaies n'avaient pas cours au dehors. Rien ne les empêchait d'exporter des choses nécessaires aux besoins de la vie; mais si cela ne leur convenait pas, l'argent monnayé de l'Attique était une excellente denrée, dont ils pouvaient se défaire partout avec avantage. Pour la commodité des marchands on avait construit au Pirée des hôtelleries et un bazar. Xénophon fait remarquer, que quand les chaudronniers et les forgerons sont en grand nombre, ils se ruinent par la concurrence ; que lorsque la place est encombrée de vins et de blé, l'économie rurale est en souffrance. Ce sont là des vérités banales pour nous; à une époque où la science en était à ses débuts, ces principes pouvaient avoir leur importance. Ajoutons ici en passant que la même année où Athènes tomba au pouvoir des Spartiates, Callias, citoyen de cette ville, inventa l'art de préparer le cinabre.

Avec la liberté la capitale de l'Attique retrouva son ambition; elle songea aussitôt à ressaisir la suprématie qu'elle avait perdue. Son attention se porta tout d'abord sur les côtes de la Thrace, d'où lui venaient de forts arrivages de blé. Ses intérêts se heurtèrent dans ces parages contre la politique de Philippe. Ici commence la lutte entre le plus grand orateur qui ait existé et le prince le plus habile de son temps, lutte trop connue pour que nous avons à nous en occuper. Démosthène se donna la mort dans le temple des Euménides, et sa patrie passa, avec la Grèce entière, sous le joug du roi de Macédoine. Les guerres qui éclatèrent entre les généraux d'Alexandre, après la mort du conquérant, ne pouvaient être que désastreuses pour le commerce. Ce fut Sylla qui porta le coup de mort à la capitale de l'Attique; il fit détruire le Pirée. Corinthe meurt également de la main du dévastateur romain; ses marchands vont se réfugier à Délos, qui leur offrait un port heureusement situé; les domaines du temple leur donnaient franchise d'impôts. C'était une station intermédiaire entre l'Asie, la Grèce et l'Italie; on y faisait le commerce des esclaves qui était exploité par les pirates de la Cilicie. Les esclaves se transportaient par milliers à Rome, enrichie des dépouilles de Corinthe et de Carthage. Les pirates furent exterminés par le grand Pompée. L'île de Délos resta déserte après avoir été ravagée par les troupes de Mithridate.

La guerre du Péloponnèse avait affranchi les Eginètes, mais ils furent constamment victimes de la rivalité entre Sparte et Athènes. En 420 et 389 avant Jésus-Christ, nous voyons la solde de l'infanteric fixée à trois oboles éginètes, ce qui prouve que le talent d'Egine était encore en valeur. Après bien des oscillations, bien des revirements de fortune, Egine s'affaisse et s'éteint; du temps de Pline c'était une république, comme nous l'apprend le célèbre écrivain; c'est

à dire qu'elle tremblait et dépérissait comme le reste du monde sous la tyrannique protection des Romains.

Les habitants de l'île de Rhodes dont Homère vante les richesses, naviguaient dès les temps les plus reculés vers l'Espagne; aux pieds des Pyrénées, sur la côte de la Gaule, ils avaient fondé une colonie, Rhode, dont Marseille s'empara plus tard; ils avaient des établissements dans la basse Italie. Leurs voyages vers l'ouest cessèrent sans doute lorsque les Carthaginois et les Tyrrhéniens s'y furent emparés de la navigation. Les Rhodiens tinrent tête aux Athéniens; vers la fin de la guerre du Péloponnèse ils firent bâtir une ville nouvelle, sur la pointe nord-est de l'île, d'après le plan fourni par l'architecte athénien, qui a immortalisé son nom par la construction du Pirée. C'est dans cette nouvelle cité que le commerce trouva un asile, pendant que la tempête de la guerre soufflait sur le reste de la Grèce.

Alexandre le Grand, à son lit de mort, confia son testament aux Rhodiens qui étaient en haut renom de prudence et de probité. Leur gouvernement constituait une aristocratie, basée sur les principes les plus généreux. Les riches consacraient leurs trésors au bien-être des classes ouvrières, ils procuraient du travail aux bras oisifs et nourrissaient les enfants qui ne pouvaient travailler. L'état était parfaitement organisé; les arsenaux étaient pleins, les chantiers retentissaient du bruit régulier d'un travail incessant; les architectes, les mécaniciens étaient en honneur autant qu'à Massilia et à Cyzique. Le droit maritime de Rhodes faisait loi et fut adopté par les Romains ¹. Sa politique était franche et habile tout à la fois; après la mort d'Alexandre, on avait des traités avec ses turbulents et ambitieux généraux qui se disputaient les lambeaux de son empire, mais on restait neutre

au milieu de leurs interminables guerres. Attaqués par Démétrius, fils d'Antigone, les Rhodiens le repoussèrent avec gloire, tandis qu'Athènes recevait lâchement les bienfaits de ce même Antigone, qui avait fait détruire le port de Munychie au Pirée. Avec une neutralité imposante, qu'appuvait une marine redoutable, ils réussirent à poursuivre leurs intérêts commerciaux sans avoir à combattre d'autres ennemis que les pirates d'Asie et de Crète. Cette fortune toute calme et toute pacifique au milieu de tant de troubles et de collisions sanglantes, dura cent ans, puis elle disparut à son tour dans le tourbillon des victoires romaines. Les derniers exploits des Rhodiens datent de 222, où ils chassent de la mer Egée Démétrius de Phalère, qui ravageait les Cyclades; puis ils forcèrent les Byzantins d'abolir le droit qu'ils avaient établi sur les denrées expédiées pour le Pont. Deux ans après, Rhodes envoie des secours à Sinope, attaquée par Mithridate IV. A cet effet fut instituée une commission de trois personnes et on mit une somme de 140,000 drachmes à leur disposition. On acheta 10,000 barriques de vin, 360 livres de crins préparés, 120 cordes à arc, 1000 cuirasses ou cottes d'armes, et quatre balistes avec leur personnel, etc.

Plus tard un amiral de Philippe de Macédoine incendia la flotte des Rhodiens; dès lors ils ne firent plus que déchoir; leur alliance avec Attalus, roi de Pergame, hâta la catastrophe. Sylla leur offrit l'amitié de Rome, amitié toujours fallacieuse et funeste; ils se laissèrent prendre au piége. Cassius leur enleva ce qu'ils avaient encore de vaisseaux et dépouilla les musées; il vida les caisses publiques et extorqua des sommes énormes des particuliers. Sous Vespasien, Rhodes fut convertie en province romaine. Annexée au basempire, elle fit partie de l'Eparchie insulaire: puis elle passa sous la domination de Baudouin, puis elle devint la conquête des Turcs; les chevaliers de Saint-Jean la délivrèrent; les Turcs la reprirent et la possèdent encore aujourd'hui.

On comprend qu'une existence politique aussi orageuse

⁴ Les lois maritimes des Rhodiens devinrent le fondement du droit naval de tous les peuples; l'ordonnance de Louis XIV sur la marine en conserve plusieurs dispositions. (Note du Traducteur.)

ne laissait guère aux Rhodiens le temps de refaire leur fortune commerciale. Sous la domination de l'Ordre de Saint-Jean, leur position semble avoir été assez douce; on trouve encore aujourd'hui des vestiges de monuments qui datent de cette époque. L'île de Rhodes ¹ produit d'excellent vin, des grenades, des figues; sa poterie était célèbre dans l'antiquité.

Ephèse, sur la côte de l'Asie-Mineure, en face de Samos, avait un port encombré par la vase qui était amenée par le Méandre; néanmoins après la chute de Milet, une partie de ses relations paraît avoir été transférée dans cette ville célèbre où passait la grande route de l'Euphrate. Du temps de Strabon c'était le plus vaste centre d'action commerciale de l'Asie-Mineure, en deça du Taurus, et l'entrepôt de denrées qu'on y importait de Grèce et d'Italie. Après Ephèse, Apamée, à l'intérieur, occupait le premier rang.

Sinope était maîtresse de la mer Noire; elle faisait le commerce du thon. Les Génois y avaient formé un établissement; l'architecture du Château-Fort y témoigne de leur séjour. La ville moderne de Sinab ne fait des affaires qu'avec l'Asie-Mineure; elle est bien bâtie et très forte, ses chantiers sont magnifiques.

Plus loin vers l'est, nous trouvons Amisos. Les restes d'un môle, des fondations gigantesques en pierre, au bord de la mer, attestent son ancienne importance. Aux environs se trouve Samsun, entrepôt du commerce avec l'Anatolie, quoique le port soit peu sûr. A quatorze lieues de Samsun, est Amasie. L'industrie génoise avait trouvé le chemin de cette antique cité qui subsiste depuis deux mille ans; ils y avaient construit une citadelle qui tombe en ruines.

A l'est de Samsun s'élève Trébisonde, en grec Trapezus, colonie grecque, jadis résidence royale, réduite aujourd'hui à l'humble position de chef-lieu d'un pachalik turc; elle n'a que depuis 1828 un commerce de transit avec la Perse, qui prend chaque jour plus d'extension, quoiqu'il n'y ait ni port, ni quai, ni même un débarcadère pour les marchandises; les ballots sont chargés par des portefaix dans des barques. Cette place suit un mouvement d'ascension très rapide', depuis qu'elle est reliée à l'Europe par la navigation à la vapeur et qu'elle a des communications régulières avec Constantinople, Athènes, Trieste, Vienne, Smyrne, Beyrout et Alexandrie. C'est à la Perse qu'appartient l'honneur d'avoir rétabli cette route vers l'intérieur de l'Asie. De tout temps les marchands persans visitaient la foire de Leipzig pour y faire l'achat de fourrures. Autrefois le voyageur était quinze mois en route et il avait à lutter contre les privations, les vexations et les violences, et il fallait une prudence consommée et une énergie inébranlable pour amener à bonne fin la longue et périlleuse pérégrination. Aujourd'hui les bateaux à vapeur font en trente-quatre jours le trajet de Trébisonde à Leipzig, par Constantinople et Vienne; vingt jours suffisent pour le retour. Ce sont là les prodiges opérés par la vapeur, qui est sans contredit le plus puissant agent de civilisation que la Providence ait départi aux hommes.

La France, la Russie, l'Autriche, la Sardaigne, la Toscane et la Grèce ont des consuls, à Trébisonde, qui sont négociants pour la plupart. De cette ville les marchandises sont transportées à Erzeroum et à Tauris ou Tabris, capitale de l'Aserbeidjan; les caravanes se servent de chevaux, de mules. A moins de mauvais temps qui forcent les voyageurs de

¹ Rhodes fournissait autrefois de l'huile à l'Anatolie, 'elle n'en a pas aujourd'hui assez pour sa propre consommation. Le port marchand serait assez sûr si l'on rétablissait les anciens ouvrages. Chateaubriant, Itin, t. II, p. 87. (Note du Traducteur.)

¹ Voyez le tableau annexé à l'ouvrage. Nous nous sommes déjà occupés du commerce de la mer Noire; on trouvera de nouveaux détails dans le chapitre suivant qui traite du négoce des villes d'Italie au moyen âge.

se réfugier dans les caravanserais, il y a de Trébisonde à Erzeroum douze jours de marche en été et six en hiver; de Trébisonde on a, en été, quarante jours et vingt jours en hiver, jusqu'à Tauris, entrepôt du commerce européen avec la Perse. Les marchandises apportées par les caravanes, sont distribuées dans toutes les directions. Il y a un mouvement d'affaires des plus actifs ; des milliers de collis et de ballots, que l'on décharge le matin, ont disparu le soir. Les ventes se font par grandes masses. Un fait qui constate l'accroissement merveilleux de ce commerce, c'est que l'importation pour la Perse n'était en 1828 que de 442,000 florins d'Autriche, et qu'en 1839 elle s'élevait à 20 millions de florins. L'Allemagne fera sa gement de prendre ses précautions pour ne point se laisser évincer de cette route qui promet pour l'avenir de si beaux résultats. Le Danube et la mer forment la voie de communication naturelle entre l'Europe et l'Asie; aussi la Russie a-t-elle porté toute son attention vers les bouches de ce grand fleuve. Trébisonde présente un débouché que l'Autriche et la Prusse ne peuvent point négliger, si ces deux puissances ont l'intérêt de leurs sujets à cœur. L'Amérique et la Chine n'offrent plus d'issues suffisan. tes. Ces avantages n'ont pas échappé au commerce intelligent et actif de Hambourg qui a ouvert des relations directes avec Trébisonde. En 1839 partit un navire, qui fut suivi de trois autres en 1840; une quatrième embarcation, comme les précédentes sous pavillon anglais, se mit en route l'année suivante. Les résultats de négociations ouvertes à Constantinople au sujet d'un traité avec la Perse, ne nous sont point connus. Ce sont les marchandises russes, anglaises et françaises qui remplissent les marchés de Trébisonde et de Tauris. La Russie et l'Angleterre les convoitent avec une ardeur jalouse. Au commerce entre la Russie et la Perse sont ouverts les ports de la mer Caspienne; mais on importe aussi des marchandises russes par d'autres voies, à l'est et à l'ouest de cette mer : Tauris et Téhéran les reçoivent

par Tiflis et par le Caucase. La Russie a en outre obtenu de grands priviléges du schah de Perse. Jusqu'à présent les Anglais effectuaient leurs importations par Bouscher ou Abouscher, seul port qui subsiste au fond du golfe, sur la rive orientale, depuis que Gombrum ou Bender Abbas, en face d'Ormus, est déchu. Autrefois les bateaux anglais qui allaient dans l'Inde, se rendaient directement dans ce port; plus tard les marchandises furent introduites en Perse par l'Indostan. La route de Trébizonde finira par prévaloir ; elle offre beaucoup plus d'avantages que celle d'Alep et de Damas. De Tauris partent, vers l'est, les routes de Téhéran, Mesched, Hérat, Bokhara, Samarkand jusqu'en Chine; et vers le sud-est, celles d'Ispahan, d'Yezed, de Schiras, de Kermæn, Douchouk et Ferrah vers Candahar. Caboul et Bokhara, les deux grands foyers d'affaires pour l'Asie centrale sont approvisionnés par la Russie et l'Angleterre; il y a une vingtaine d'années, les Russes exploitaient exclusivement la place de Bokhara. Quatre grandes routes conduisent de la Russie à cette grande et fameuse cité qui a des liaisons suivies avec Caschgar et Yarkande (Chine).

Celle d'Astracan par la mer Caspienne à Mangischlak et Urgendsch en trente journées de marche.

Celle d'Orembourg, entre la mer Caspienne et le lac Aral et par Urgendsch, en soixante jours, c'est la plus sûre et la plus fréquentée; c'est aussi celle que prend la caravane qui part tous les ans de Bokhara au moins de juin.

Une troisième voie part de Trotzkoi, sur la rive orientale du lac Aral; on passe le Sir près de son embouchure; le voyage est de quarante-huit jours.

La quatrième voie enfin se dirige de Petropolosk sur l'Ichim, par Taschkend à Bokhara. Ces quatre grandes lignes de communication traversent le steppe de Kiptschak; les habitants qui sont nomades, possèdent d'innombrables troupeaux de dromadaires à deux bosses; ce sont ces animaux vigoureux qui servent au transport des caravanes.

C'est par Bokhara que les châles (douschala) de cachemir entrent en Russie. Ce commerce ne suit point une marche régulière. L'importation et l'exportation se règlent sur la fortune des marchands, et se font par petits convois, à dos de cheval ou de mulet. Les marchands de l'Indostan, du Caboul ou du Penjab vont eux-mêmes au pays faire leur commande; après livraison ils retournent chez eux avec leur pacotille. Le négoce de l'Asie centrale se trouve entre les mains des marchands Indous ou Schikarpours, dont les opérations s'étendent jusqu'à Astracan et à Mesched.

Les affaires que fait aujourd'hui l'Europe avec l'Asie sont loin de s'élever au degré d'importance qu'elles avaient atteint dans l'antiquité. Les colonies grecques, toutes pourvues d'un bon port, se pressaient sur les côtes du Pont-Euxin et s'échelonnaient jusqu'à l'extrémité du Palus-Méotide; aujourd'hui on aurait de la peine à y trouver un mouillage sûr et commode. D'abord c'est Phasis 2 sur le Phase, navigable sur une étendue de huit milles à partir de l'embouchure du fleuve. En remontant la côte vers le nord, on trouvait Dioscourias (aujourd'hui Iscouriah); il y avait une telle affluence de négociants qui accouraient de tous les points de l'Asie, que pour rendre les communications possibles, on avait besoin de trois cents interprètes, pour autant d'idiomes différents. Les articles qu'embrassait ce commerce, étaient

la toile, le chanvre, le lin, le goudron, le miel la cire, le sel et le bois de charpente. A l'ouest de la position qu'occupe aujourd'hui Anapa, était Phanagorie ou Phanagoree, dont les habitants allaient chercher en Asie du froment, du blé et du poisson salé. A l'embouchure du Don, on trouvait Tanais (aujourd'hui Azof); les peuples nomades d'Europe et d'Asie y apportaient des fourrures et des esclaves, qu'ils échangeaient contre du drap et du vin. Ce n'est qu'après un long intervalle que les Génois y ramenèrent le commerce. Près de la ville moderne de Kertsch ou Kerch était Pantikapée, dont le trafic pénétrait dans l'intérieur de la Russie. Toutes ces colonies du Pont et du Palus-Méotide étaient des entrepôts pour les denrées de l'Inde et de Babylone; elles leur étaient transmises par les Aorses, qui habitaient depuis les bouches du Tanaïs jusqu'au bord de la mer Caspienne, et qui trafiquaient avec les Mèdes et les Arméniens. Le torrent des événements politiques et surtout l'invasion des barbares ont dévasté ces asiles d'un commerce actif, aux ramifications vastes et fécondes. Puisse-t-on les relever aujourd'hui de leurs décombres! La Russie a tenté l'entreprise; elle a recours aux baionnettes, et elle échouera. Ce n'est point par la violence qu'on encourage et développe l'industrie. En ceci comme en beaucoup d'autres choses, nous ferons bien d'imiter les anciens Grecs. Partout où ils s'établissaient, c'est sur la civilisation qu'ils basaient leur puissance; sur la vraie civilisation, celle qui sait agir, qui ne se pare pas d'un vain luxe de science et ne s'endort pas dans l'oisiveté orgueilleuse de la théorie. La guerre ne fait que tuer, ravager, démoraliser et abrutir : à quoi ont abouti toute ces boucheries des Espagnols en Amérique? qu'ont produit les conquêtes dévastatrices des Turcs?

Nous avons vu qu'Olbie (l'Heureuse) sur la côte occidentale du Pont-Euxin avait des liaisons avec les pays baignés par la Baltique; dans cette ville séjournaient des citoyens d'Héraclée, de Milet, Chersonèse, Nicomédie, Byzance, Cy-

Voy. Burne, voyage dans l'Inde et à Bokhara. Schawl, est l'ortographe anglaise; dans le pays de Caschemir on dit duschala ou douschala, il est donc plus correct d'écrire châle. Les cachemirs de première qualité à double palme et à triple bordure sont saits de sept pièces; pour la paire, il saut onze toudlam ou métiers, avec vingt-quatre ouvriers qui travaillent une année entière; les srais s'élèvent à plus de treize cents francs. Sous les empereurs Mogols le cachemir avait 40,000 métiers; sous les Afghans, ils étaient réduits à 23,000, aujour-d'hui en en compte à peine 2,000.

² Phasis, aujourd'hui Poti-Dioscourias, fondée par Castor et Pollux, qu'on nommait les Dioscures. Ces deux villes, bâties par les Milésiens, étaient les principaux marchés pour le commerce des esclaves. (Note du Trad.)