qui leur accorde la libre importation par les Dardanelles, le Bosphore de Thrace, la mer Noire, et le droit de trafiquer à l'intérieur.

Le 2 mars 1841 fut publié un traité de commerce et de navigation entre la Grande-Bretagne et les Etats du Zollverein (Prusse, Bavière, Saxe, Wurtemberg, Bade, l'électorat de Hesse, le grand-duché de Hesse) et les États de l'association douanière et commerciale de Thuringe, Nassau et Francfort[1].

[1] *Voyez* Munn, *The commerce of England.* 1621. — *The présent steat of Great-Britain and Ireland.* London, 1723.— Lediard, *Histoire navale de l'Angleterre.* Lyon, 1751. — Taube, *Histoire du Commerce anglais.* Leipzig, 1776. — Fr. Hervey, *Histoire de la Navigation* etc. *de la Grande-Bretagne;* traduction allemande. Leipzig, 1779. — Sainte-Croix, *Histoire des progrès de la Puissance navale de l'Angleterre.* Yverdun. 1782. — *Esquisse historique du nouvel empire anglais aux bords du Gange, depuis* 1756; traduction allemande. Gœttingue, 1780. — Von Archenholtz, *Les Anglais dans l'Inde.* Leipzig, 1786. — Arthur Young, *Economie politique, etc.,* traduit de l'anglais par Glockenring. Gotha, 1793. — *Histoire et commerce des colonies anglaises.* La Haye, 1755.— Edwards, *History civil and commercial of the Britain Colonia, in the West-Indies.* London, 1797. — Clarke, *Survey of the Streagth* etc. *of Great-Britain.* London, 1801. — Yates, *Essays of the Streagth,* etc. London, 1801. — Reinhard, *A concise history of the present state of the commerce of Great-Britain.* London, 1805. *Strictures.... Navigation and colonial system of Great-Britain.* London, 1806. — Ivernois, *Effets du blocus continental sur le commerce..... des Iles Britanniques.* London, 1809.— Jos. Lowe, *L'Angleterre considérée sous le rapport de l'agriculture,* etc.; traduction allemande, par Jacob. Leipzig, 1823. — Ch. Dupin, *Système de l'administration britannique en* 1822. Paris, 1823. — Ch. Dupin, *Forces commerciales de la Grande-Bretagne.* Paris, 1826. — Huskisson, *Speech on the Shipping interest.* London, 1827; traduit en français, sous ce titre : *De l'état actuel de la navigation de l'Angleterre.* Paris, 1827. *Reflections on the present mercantile distress. experienced in Great-Britain.* London, 1826. — César Moreau, *Rise and progress of the silk, trade en England.* London, 1826. — César Moreau, *Rise and progress of the wool... Great-Britain.* London, 1848. — Montgomery Martin, *Colonies britanniques en Asie, aux Indes Orientales et dans l'Amérique du Nord;* traduction allemande, par P. Frisch. Leipzig, 1836. — Kleinschrod, *Législation commerciale de la Grande-Bretagne.* Stuttgart, 1836. — Anderson, *Observations on the national industry of Scotland.* Edinb. 1777. — *Smithers Liverpool its commerce,* etc. Liverpool, 1825. —

LE DANEMARK.

Au comencement du xve siècle, le Danemark se trouvait encore sous le joug de la Hanse; Lubeck y exerçait une domination illimitée, qui commence à décliner au milieu des secousses politiques. La Suède et la Norwège s'étant révoltées contre Jean, roi de Danemark, il interdit aux Hanses toute relation avec les rebelles. Les Hanses n'ayant point tenu compte de cette interdiction, il s'ensuivit une guerre, dans laquelle les Danois furent battus par les flottes réunies de Lubeck et de quelques villes anséatiques, tandis que Hambourg, Danzig, et autres cités faisant partie de la ligue, continuaient à trafiquer tranquillement avec le Danemark.

Christian II, successeur de Jean, interdit aux Allemands la pêche sur les côtes danoises, le colportage des marchandises, l'accaparement du bétail, et restreignit leurs relations avec le Danemark à la seule place de Copenhague, qui devint le centre des affaires : c'est également dans sa capitale qu'il transféra le péage d'Helsingœr; il augmenta les droits sur les harengs. Par ces dispositions, la Hanse se trouvait gravement lésée dans ses intérêts. Lubeck mit à profit les revers de Christian II, se ligua avec le duc Frédéric de Holstein et appuya la révolte de Gustave Wasa. L'infortuné monarque dut renoncer à tous ses beaux projets et quitter le royaume. Frédéric et Gustave, grâce au puissant appui de Lubeck, montèrent sur le trône; les Hollandais prirent fait et cause pour le roi détrôné, dans l'espoir de s'emparer du commerce

W. Pitt, *A topographical hystory of Straffordshire.* Newcastle, 1817.— *Reports respecting grain,* etc. 25 july 1814. — *Report from the select committe on seeds,* etc. London, 1816. — *Report from the sel. comm. on the linen trade of Ireland.* 22 juny 1825. — *Rep. from the sel. comm., on import duties,* etc. *ordered by the Rouse of commons to be printed* 6 *august* 1840, fol. *Tables of the revenue, population* etc. *of the unided kingdom and his dependencies;* part. VI. London, 1838; part. VII. London, 1839. — *Tables schewing the trade of the unided kingdom with different foreign countries and British poss. from* 1831 *to* 1840. London, 1842, fol. *Parnell, en the comm. intercourse between France and England.* — *An historical view of the Law, of marit. com. by James Reddie,* Edinb., *by G. Street..*

avec le Nord : dans cette nouvelle collision, la victoire resta encore à Lubeck et à ses alliés Rostock, Stralsund et Danzig. En retour de ces services, Lubeck exigea que le roi Frédéric fermât la Baltique aux Hollandais. Frédéric s'y refusa ; tout en accordant aux Anséates liberté commerciale, entière et la pêche du hareng contre une faible redevance. il ne se faisait pas illusion sur l'influence pernicieuse du monopole anséatique. En 1532, il abolit la Compagnie commerciale allemande, qu'il incorpora dans la Compagnie danoise.

Sous les successeurs de Frédéric, Lubeck tenta vainement de se faire réintégrer dans ses priviléges. Les avantages accordés par Frédéric II étaient peu de chose en comparaison de l'augmentation de la taxe sur les navires anséatiques au passage du Sund. Lubeck sollicita vainement un remaniement du tarif (1571). La Hanse ayant porté l'affaire devant l'empereur, le roi de Danemark, pour se venger, doubla les droits de péage pour les navires anséatiques. Sous Christian IV, de 1588 à 1648, la ligue perdit les derniers débris de ses priviléges. Ce monarque créa la Compagnie danoise des Indes-Orientales (1618), qui, dès 1620, acquit Tranquebar.

A mesure que le royaume brisait les chaînes du monopole, le commerce national prenait de l'essor, malgré les guerres désastreuses avec la Suède. Sous Christian V fut fondée la ville d'Altona, presque aux portes de Hambourg. Des émigrés français transplantèrent leur industrie dans le royaume ; toutefois la fabrique nationale ne suffisait point à la consommation. Ce n'est qu'à partir du XVIIIe siècle que date la réputation des gants et des dentelles du Danemark ; par contre, les produits de l'économie agricole, blés, colza, chevaux, bétail, beurre et fromage, fournissaient de vastes exportations : la France, entre autres, recevait de nombreux chargements de grains.

Malgré toute cette apparence de prospérité, les capitaux en

circulation s'affaiblirent au point que, dès 1676, le peuple se voyait dans l'impossibilité de payer les contributions : une altération des monnaies vint aggraver cette situation fâcheuse. En 1737 fut créée une banque de billets avec un privilége de quarante ans ; en 1745, défense lui fut faite de rembourser les billets en espèces. Cette mesure fut révoquée au bout de six mois.

La Compagnie asiatique obtint du roi Christian VI (1732) une charte pour quarante ans. De 1731 à 1745, la Compagnie expédia trente-deux navires : les cargaisons qu'ils rapportèrent furent évaluées à la somme de 11,403,261 rixd. En 1734 : achat de l'île Sainte-Croix, privilége de la Compagnie des Indes-Occidentales. Des circonstances fâcheuses vinrent encore arrêter la prospérité des affaires : c'est ainsi qu'en 1735 la législation qui régissait les grains fut remplacée par des mesures complétement en désaccord avec les intérêts du pays. Sous Frédéric V le commerce en gros prit un nouvel essor. Les *stocks* de la Compagnie des Indes-Occidentales furent augmentés de 625,000 thalers, qui devaient être consacrés aux raffineries de sucre. Le roi accorda le monopole des échanges avec l'Islande à la société générale du commerce, possédant un capital d'un demi-million. Les relations avec le Groënland et les îles Feroë furent reservées à une autre société, qui recevait par an 7,000 thalers sur la cassette du roi. Enfin on vit s'élever une quatrième association, sous le nom de Société africaine, avec un capital de 250,000 thalers.

Les entreprises se multiplaient ainsi à l'excès et sur des proportions trop vastes. Le numéraire dont le pays disposait, était insuffisant pour les soutenir. En 1754, le gouvernement se vit obligé de prendre le commerce des Indes-Occidentales à son compte. M. de Schimmelmann acheta les plantations et les raffineries au prix de 400,000 thalers. En outre, l'État dut supporter les pertes occasionnées par des spéculations malheureuses, telle que, par exemple, la

grande fabrique de soieries établie en 1751 avec cent métiers. La création de colonies agricoles eut de bons résultats ; de plus, les expéditions lointaines donnaient du mouvement à la navigation ; néanmoins la situation des finances du royaume continuait à être des plus critiques, au point qu'en 1757, la banque reçut de nouveau l'ordre de suspendre le remboursement de ses billets ; l'exportation des espèces fut interdite .En 1763, le gouvernement devait 11,000 millions de thalers à la banque.

Le règne de Christian VII fait époque dans l'histoire commerciale du Danemark, qui doit à ce souverain des réglements utiles. Les échanges avec les deux Indes prirent de l'extension, à la faveur de l'insurrection des colonies anglaises en Amérique. Le nombre des navires composant la flotte marchande, fut porté à 3,282 avec 105,000 tonneaux. En 1781, fut créée la société de la Guinée. Sous le règne de Frédéric V les associations commerciales subirent une réforme; les monopoles du commerce de l'Irlande et du Groënland furent abolis. Le gouvernemeut se réserva de faire vendre à son compte, les cafés provenant des Indes-Occidentales.

Le canal qui fait communiquer le Schleswig avec le Holstein, fut creusé en 1788.

Après la conquête de la Hollande par l'armée française, la meilleure partie du commerce de ce pays passa aux mains du Danemark. En 1795 la capitale fut en partie détruite par un incendie. A cette époque la marine danoise était imposante. L'ère de prospérité dans laquelle le royaume était entré, dura peu : il ressentit cruellement le contre-coup des mouvements politiques dans le reste de l'Europe.

Pendant le blocus de l'Elbe par les Anglais, Toenningue était le mouillage qui servait aux échanges avec Hambourg.

A cette époque la Suède tirait du Danemark des produits ouvrés, provenant du pays ou de l'étranger. La marine marchande du Danemark comptait 2,379 navires, avec 134,

117 tonneaux, en 1800 ; en 1802, 2,219 avec 125,944 tonneaux ; en 1806, 2,529 faisant 136,664 tonneaux. Les relations avec les deux Indes et les Etats-Unis de l'Amérique du Nord étaient toujours très-actives.

Le bombardement de Copenhague par les Anglais (1807) détruisit la flotte et anéantit le commerce du royaume. Par un traité de 1814, la Norwège fut cédée à la Suède.

Les emprunts et le papier-monnaie avaient accru les charges de l'Etat. Quand on reprit les affaires avec les Indes-Orientales, on rencontra un grand obstacle dans la concurrence des Anglais et des Américains du Nord. Les sucres des Indes-Occidentales et l'accroissement dans l'exportation des produits agricoles, offraient une faible compensation pour les pertes qu'on avait essuyées. La législation reçut quelques modifications avantageuses. C'est ainsi que l'on abaissa successivement le tarif des impôts sur les sucres bruts étrangers (1823), sur le sel (1825), et sur l'exportation des bestiaux (1825.)

Pendant la stagnation des échanges, arrêtés par la guerre, le travail national s'était appliqué aux exploitations agricoles ; de sorte qu'on se trouvait en mesure de satisfaire aux nombreuses demandes de l'étranger.

Un fait curieux, c'est qu'avant la guerre, la pomme de terre n'était cultivée que dans les jardins ; en 1830 le produit de la récolte fut évalué à 2,000 tonneaux. Depuis la suppression des sociétés privilégiées (1777), le commerce avec les deux Indes est libre; la société asiatique, ayant le monopole du thé, ne fut abolie qu'en 1843. Le commerce avec l'Islande a pris de l'importance, depuis qu'elle a des relations directes avec la Méditerranée. Le trafic avec le Groënland et les îles Feroë est également fructueux. Le Groënland fournit, en grande quantité : huile de poisson; peaux de phoques, de rennes et de renards ; édredon (eider daunen), baleines. On tire des îles Féroë : poisson, huile de poisson, suif, vêtements de laine. La pêche de la baleine, la

chasse aux veaux marins et aux phoques, qu'on n'a ouvertes qu'en 1831, sont d'un bon rapport.

Le commerce avec les deux Amériques se soutient. Les affaires avec la Norwège sont très-actives, ainsi qu'avec la Prusse, la Suède et la Hollande. Le traité conclu avec l'Angleterre, en 1835, assure de grands avantages au commerce danois. Ses navires peuvent importer les produits et denrées du royaume dans toutes les colonies britanniques, y prendre des chargements et les distribuer sur tous les points du globe, l'empire britannique exceptée.

Sous l'influence d'une situation aussi prospère, la marine ne tarda pas à se relever : en 1825—3,876 navires faisant 57,753; en 1829—3,691 avec 62,400 tonneaux; en 1839—3,854 avec 68,704 tonneaux. On remarque une grande activité dans les chantiers d'Apenrade, de Kiel et de Svendborg. Flensbourg, dans le Sleswig, fait beaucoup d'affaires avec les Indes Occidentales ; tout récemment il en est parti un navire pour la Chine. Le peu de renseignements que nous avons sur la situation d'Altona, prouvent qu'il y a un mouvement fructueux; la ville possède une école de navigation et de commerce. Copenhague voit s'accroître d'année en année sa splendeur commerciale ; elle forme une station très-fréquentée dans un vaste système de navigation à la vapeur. Les autres places de quelque importance sont Kiel, Schleswig, Randers, Aalborg et Aarhus. Le gouvernement a fait en 1840 avec Hambourg deux conventions, qui renferment quelques réglements de droits de douane. Le pavillon de Hambourg est traité dans les ports danois sur le pied des nations les plus favorisées, notamment en ce qui concerne le péage du Sund. Le tarif de ce droit a subi un abaissement amené par les réclamations de l'Angleterre et de la Suède. Hambourg participe également au bénéfice des nouvelles évaluations du péage du Sund et des droits fluviatiles, fixées par les rôles qui ont été publiés à Copenhague le 1er janvier 1842.

Nous reproduisons le tableau suivant sur le nombre des vaisseaux qui passèrent le Sund :

	HOLL.	ANGL.	SUÉD.	DANOIS.	PRUS.	DANZIG.	BREM.	LUB.	HAMB.	RST.	RUSS.	COURL.	FRANC.	AMÉRIC.
1769	2508	1840	1149	1032	296	262	99	49	20	62	35	10	13	
1774	2447	2385	1227	892	284	194	186	47	40	59	36	4	39	
1791	1736	3720	1816	1394	430	239	135	86	104	318	34	34	88	45
1804		3707	2154	1899	2012	Old.	93	76	120	169	84	Han.		160
1816	876	1848	2042	787	1014	29	111	45	36	133	399	224	16	168
1820	853	3597	1519	792	1554	47	59	64	15	Mek. 547	242	458	63	169
1825	630	5186	1319	803	2391	34	34	120	31	602	335	413	72	230
1828	1057	4435	1322	908	2240	36	60	119	24	676	409	531	129	216
1835	652	2495	994	753	1936	46	42	71	21	582	625	386	146	125
1836	664	3195	968	909	2393	59	49	94	27	739	664	416	105	133
1841	973	3788	1183	1017	2864	128	73	88	20	959	819	823	217	123
1842	912	2519	1220	1068	2311	140	60	79	16	821	761	766	240	113

Ont passé le grand Belt : en 1839, 2298 nav.; en 1840, 2326 nav.; en 1841, 1951 nav.; en 1842, 17,362 nav.

Dans les duchés il se manifeste également un accroissement d'activité ; le commerce de transit par le Holstein a pris de l'importance, toutefois il est restreint aux produits agricoles et à l'exportation des bestiaux. Dans quelques contrées il s'est établi des filatures et des métiers à tisser : à Tondern il existe toujours des manufactures de dentelles.

LA NORWÈGE ET LA SUÈDE.

Dès les temps les plus reculés, les habitants de la Norwège sont connus pour d'habiles et intrépides navigateurs; de bonne heure aussi le pays est le siége d'un commerce actif entre les nations de la mer du Nord et les rives de la Baltique. La ville la plus ancienne est Tunsberg ; puis nous trouvons Stavanger, Trondheim fondée en 997, Opsolo (1060) et Bergen (1067), dont les habitants montraient beaucoup d'activité. Longtemps avant les marchands allemands, les anglais et les écossais visitaient Bergen. Le roi Hakon fit