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.	BR. EM.	LUB.	HAMB.	RST.	RUSS.	COURL.	FRANÇ.	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
										Mek.				
1820	853	3597	1519	792	1554	47	59	64	15	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

venir des ouvriers allemands (1247) qu'il établit aux environs de cette ville : pendant des siècles ils étaient connus sous le nom de « Cordonniers allemands. » Hakon accorda à la ville de Lubeck le droit de commerce en Norwège ; ce droit fut également octroyé à Hambourg. Les intérêts de Bergen en souffrirent. Pour faire droit à ses réclamations, le roi Olaw interdit aux étrangers toute espèce de vente, soit dans les ports, soit dans le pays ; les villes de Drontheim, Wedon et Bergen furent déclarées les seules places de commerce du royaume. La reine Marguerite, le roi Eric (1425) continuèrent à protéger le commerce de Bergen par des mesures prohibitives. Sous le règne de ces deux souverains, la place de Bergen fut prise et pillée par des corsaires de Rostock et de Wismar. A la seconde expédition on expulsa les Anglais qui possédaient un comptoir dans cette place. Le commerce et les biens des habitants de Bergen passèrent aux mains des vainqueurs, qui se livrèrent à toute espèce de désordres et exercèrent une domination absolue. Les Hollandais ne tardèrent pas à leur faire une concurrence dangereuse, contre laquelle les prohibitions du roi Christian (1469) furent impuissantes. A la sollicitation de Henri VII, le gouvernement danois accorda aux sujets anglais des avantages commerciaux dans le pays, et même la pêche dans les eaux de l'île d'Islande. De cette époque date la décadence du commerce anséatique dans la Norwège. Après le recez d'Odensé, les Norwégiens reprirent le dessus à Bergen, et finirent par chasser les marchands anséatiques.

Le même dépérissement frappa les affaires de la Ligue en Suède, où Gustave Wasa ne tarda pas à retirer (1525) aux Hanses les priviléges qu'il leur avait accordés. Le roi Jean leur interdit même le commerce avec la Russie par Narwa. C'est ainsi que, sous l'influence des mêmes causes, la Norwège et la Suède furent affranchies du joug de l'étranger. Gustave Wasa, quand il eut brisé les chaînes du monopole, essaya de réveiller l'activité commerciale de ses sujets.

Dans ce but il se hâta d'interdire l'exportation du minerai de fer et de cuivre, que les marchands étrangers venaient prendre, pour le remporter après l'avoir transformé en barres, en acier, en outils : par contre, l'exportation du fer en barres fut encouragée par des primes. Du reste, les exportations consistaient principalement en produits du sol, bois, fers, cuivre, poissons ; c'étaient les Hollandais et les Anglais qui venaient prendre les chargements. La conquête de l'Esthonie donna de l'extension aux échanges de la Suède, qui continuaient à rester entre les mains des étrangers. Ce ne fut que sous le règne glorieux de Gustave Adolphe que la navigation et l'industrie se réveillèrent. En 1616 : établissement de la compagnie de la mer du Sud ; expéditions envoyées en Perse, en Guinée et dans l'Amérique du Nord. Le gouvernement fait venir d'Allemagne des mineurs et des fondeurs. Charles XI augmenta le nombre des vaisseaux de guerre ; la banque de Suède fut fondée à Stockholm en 1668 ; ce n'était qu'une banque de prêt jusqu'en 1726 où elle émit pour la première fois des billets ; à partir de 1738, elle faisait des avances aux propriétés foncières ou dépôts de fers. En outre Charles XI fit construire des bateaux marchands de fort tonnage, et il réussit à donner une plus grande importance aux exportations du fer et du cuivre, et même de quelques articles ouvrés. Les guerres de Charles XII, qui vinrent malheureusement en travers de ces prospérités, appauvrirent le pays, et entraînèrent la perte de la Livonie, de l'Esthonie, de l'Ingrélie, etc. La Compagnie des Indes-Orientales fondée, à Goëtaborg en 1731, procura quelques avantages, notamment pendant la guerre de l'indépendance dans l'Amérique du Nord ; protégés par leur neutralité, les Suédois pouvaient trafiquer en liberté ainsi que les Danois. En 1784 le gouvernement suédois obtint à prix d'argent la cession de l'île Saint-Barthélemy, par la France ; la possession de cette colonie amena la création de la Compagnie des Indes-Occidentales. Pendant les guerres entre la Grande-Bretagne et la France,

la Suède exporta de vastes chargements de fer en Angleterre, en Allemagne, etc. De nouvelles calamités frappèrent la Suède, quand elle se fut alliée avec l'Angleterre contre l'empereur Napoléon (1806), et, en 1808, dans la guerre contre la Russie, guerre désastreuse qui ruina les finances du royaume, et lui fit perdre la Poméranie, Rugen et la Finlande.

Quand la chute de l'empire eut rendu la tranquillité au continent, la Suède commença à respirer. L'importation des fers s'accrut : la fabrique prit de l'activité ; dans l'économie rurale il y eut un tel essor vers le progrès, qu'en 1819 on put se passer de l'importation des grains étrangers, qui jusqu'alors enlevaient de fort capitaux au royaume. On établit des droits élevés sur les marchandises importées du dehors. Les lois maritimes (1724, 1726, 1824, 1833) sont calquées sur l'acte de navigation promulgué par le long parlement. Elles servent de base aux différents traités conclus avec les puissances étrangères ; on n'y a pas même dérogé en faveur de Hambourg ni de la Grande-Bretagne. Les échanges entre Hambourg et la Suède se font par l'intermédiaire de Lubeck ; grâce aux talents et à l'économie intelligente du roi Charles Jean (Bernadotte), la Suède a pu éteindre sa dette s'élevant en 1810 à la somme de 33 millions de thalers.

La Norwège n'avait pas retiré de brillants avantages de sa réunion au Danemark, dont elle tirait ses provisions de grains et qui négligeait ses principaux articles d'exportation, bois de construction, fers, cuivres. Tel était l'état des choses vers la fin du dix-septième et au commencement du dix-huitième siècle. A partir de 1775 les exportations de la Norwège prirent de l'importance. En 1798 elles occupaient 1300 bâtiments avec 92,359 tonneaux : en 1799 pour l'exportation des bois on employa 1169 navires avec 86,376 tonneaux. La seule ville de Bergen expédia en 1806 pour l'étranger 718 bâtiments, et les autres ports du royaume, à proportion ; Christiania, Christiansand, Arendal, Fredrikshald,

Fredriks-stadt, Krageroe, les villes sur le Langesund, surtout Drammen.

Durant les deux premières années de la guerre avec la Suède, il y eut un temps d'arrêt : la stagnation ne cessa qu'à la paix. Christiansand, place fortifiée, dans une position des plus avantageuses, devint l'étape pour toute la Norwège. Depuis que le royaume est réuni à la Suède, il voit sa position s'améliorer chaque année, grâce à l'accroissement de ses exportations. Les échanges entre les deux pays sont affranchis de toute entrave. Il résulte des états officiels que la majeure partie des importations sont effectuées par Hambourg et Altona ; ces deux villes se sont emparées des relations qui existaient anciennement entre les ports de la Norwège et les villes de Copenhague, d'Amsterdam et de Londres. Ces échanges se font presque exclusivement sur navires norwégiens ; pour les relations avec la Suède, on emploie les bâtiments suédois [1].

Dès la fin du xi[e] siècle la Hanse possédait une factorerie à Nowgorod et à Pleskow : elle faisait en Russie et en Livonie un simple commerce d'échanges ; l'emploi du numéraire était interdit. Les articles importés par les marchands allemands consistaient en draps et en sels ; ils prenaient en retour les produits russes, principalement des pelleteries. Le peu de loyauté que les Anséates apportaient dans ces relations, amenait souvent des collisions avec les Russes.

En 1494, le czar Iwan Wasiljewiecz fit mettre en prison tous les marchands anséatiques de la factorerie de Nowgorod ; cette mesure entraîna la ruine du commerce allemand dans cette place : il tenta vainement de se relever sous Wasilej Iwanowitsch, le successeur d'Iwan. Une route commerciale

[1] *Voy.* : K. Af. Forsell, *Statistique de la Suède*, d'après des documents publics. (Deuxième édition.) Lubeck 1835. — Nyerup, *Description historique et statistique* du Danemark et de la Norwège, traduite du danois et publiée par Gardthausen. Altona 1804. — Eichhorn, *Histoire des trois derniers siècles*, 4[me] volume. — Soetbeer, *le Commerce de Hambourg*. 1804.

s'étant formée par Wiborg et Stockholm, les échanges de Riga et de Reval en souffrirent : ces deux villes nouèrent des relations directes avec la Russie. Partout la Ligue se rendait odieuse par son esprit accapareur et par ses monopoles insatiables et despotiques. Déjà la Suède s'en était affranchie. En 1553 les Anglais paraissent pour la première fois dans la mer Blanche, où Archangel devint par la suite (1584) une place importante. Lubeck se mit en relation directe avec Narwa, quand cette ville fut tombée au pouvoir de la Russie. Les Suédois, s'étant emparés de Narwa en 1581, entravèrent par toutes sortes de vexations le commerce des Allemands; sur leur instance, et par haine des Suédois, le czar Fedor Iwanowitsch permit à Lubeck et aux villes associées avec elle, de rétablir les comptoirs de Pleskow et de Nowgorod, et abaissa le tarif en leur faveur. En 1605 la Ligue envoya une ambassade avec de riches présents pour le czar Boris Féodorowitsch Godunow à Moscou; le czar garda les présents et refusa la restitution des anciens priviléges, qu'on lui demandait. Il ne fut permis qu'aux marchands de Lubeck d'avoir des magasins et des factoreries à Nowgorod, Pleskow, Iwanogorod, Kolmogorod et Archangel, et d'y trafiquer en toute franchise, ainsi qu'à Moscou.

Si précieux qu'ils fussent en soi, ces avantages restèrent à peu près stériles; cela tenait à l'infériorité politique de la Russie vis-à-vis de la Suède. Cette dernière puissance, qui occupait les côtes de la Baltique, faisait tout son possible pour entraver les relations de Lubeck avec la Russie. Par le traité de 1595 renouvelé en 1609, on fixa, pour les relations commerciales, la route de Reval et de Wiborg. Dès lors le commerce allemand languit dans la Baltique; il se ranima lorsque Pierre le Grand eut paru sur la scène du monde.

Le nom du czar Alexei s'est perdu dans la gloire du fondateur de Pétersbourg. La Russie doit au czar Alexei un réglement commercial (1654); une loi sur les douanes

(1667); il abolit les monopoles de la couronne, encouragea l'exploitation minière, et créa des manufactures. Quand Pierre le Grand, par ses conquêtes sur la Suède, se fut établi sur la Baltique, il bâtit Saint-Pétersbourg, dont la prospérité commerciale a suivi constamment un mouvement progressif. Ses efforts pour créer une marine n'eurent pas tout le succès qu'il espérait; l'industrie nationale ne répondit pas non plus à son attente. On fit des voyages de découverte dans le Nord; le canal du Ladoga fut achevé par l'impératrice Catherine 1re; mais le commerce par mer restait entre les mains de l'Angleterre et de la Hollande. Les articles d'exportation étaient : lin, chanvre, graines de lin, graisses, etc.; on importait des produits ouvrés et autres marchandises. C'est à l'impératrice Catherine II (de 1730 à 1797) qu'appartient la gloire d'avoir introduit les plus grands perfectionnements dans l'industrie, le commerce et l'agriculture. A la voix de Catherine, des artistes, des ouvriers viennent s'établir dans son empire : il s'élève des manufactures et fabriques (laine, toiles); des corporations s'établissent dans les villes; les guerres victorieuses avec les Turcs, procurèrent à la Russie la libre navigation sur la Baltique : Cherson devint une place importante; elle approvisionnait l'Europe occidentale de grains, bois, chanvre, poix, goudron. En même temps il y a progrès dans la Baltique. En 1753 il n'était sorti que 133 navires anglais de Saint-Pétersbourg; en 1790, le chiffre s'élève à 517. En général, la Russie entretenait alors des rapports beaucoup plus actifs avec l'Angleterre qu'avec le reste de l'Europe.

Le commerce de la mer Noire, arrêté par une nouvelle guerre avec la Porte, ne tarda pas à reprendre après le traité de 1791. Odessa, qui venait à peine de renaître, se trouva dès les premières années du IXe siècle, maîtresse absolue des échanges; nous citerons encore Taganrog et Cherson. Durant les guerres avec la France, de 1795 à 1801, de 1805 à 1807, de 1812 à 1815, la navigation lan-

guit sur la mer Noire. Par contre, en Asie, les relations s'étendirent jusqu'en Chine et en Perse. En 1797 fut fondée la société commerciale de l'Amérique, dont la direction réside à Saint-Pétersbourg.

Le commerce périclitait constamment sous l'influence des oscillations politiques. La Russie, ayant accédé au système continental (1808), perdit ses relations avec l'Angleterre ; elles furent reprises en 1812. La campagne de 1812, qui perdit Napoléon, porta en même temps une perturbation profonde dans les rapports industriels et commerciaux de la Russie, qui ne se releva qu'après les traités de 1815. De vastes exportations de grains en 1816 et 1817 lui rapportèrent de fortes sommes ; elles sont évaluées pour Odessa, en 1816, à 54,000,000 de roubles. Pétersbourg exporta l'année suivante 541,000 quartiers de seigle. Le commerce des céréales fut également très-actif à Riga et à Archangel. Quand les contrées, dont l'agriculture avait souffert dans cette longue suite de guerres, furent suffisamment approvisionnées, ces débouchés durent se resserrer.

Jusque là, l'importation étrangère avait alimenté la consommation de produits ouvrés ; la Russie dut songer à protéger l'industrie nationale. En 1821 le tarif fut revisé ; des droits fort élevés furent établis sur les marchandises étrangères ; certains objets furent repoussés par une prohibition absolue. Malgré toutes les réclamations de l'Angleterre, de la France et de l'Allemagne, le gouvernement Russe a persévéré dans le système protectioniste. En 1842, certaines évaluations du tarif furent même portées à un chiffre plus élevé ; une surveillance plus active aux frontières mit un frein à la contrebande [1]. Ces dispositions ont détruit le com-

[1] Le mouvement de la navigation de Riga pour 1842, présente les résultats suivants : Arrivés : 1391 nav.; sortis du port de Riga : 1367 nav. Dans ce total l'Angleterre entre pour 447 nav., la Russie pour 216, le Mecklenbourg pour 224, le Hanovre pour 143 et la Suède pour 111. — L'exportation d'Achangel occupait, en 1842, 212 nav. et 84 embarcations diverses.

merce que les Etats industriels de l'Europe faisaient avec l'Asie par la voie de terre ; d'un autre côté, la Russie étend de jour en jour sa domination dans le Caucase; l'industrie allemande en souffre notamment ; quant à l'Angleterre, elle s'est frayé des débouchés par les Indes. Les efforts commerciaux de la Russie et de la Grande-Bretagne viennent se heurter sur ce point : jusqu'à présent, la première de ces deux puissances maintient sa supériorité dans le nord de l'Asie, la Chine exceptée. La position des marchands russes dans la Perse est assurée par un traité entre les gouvernements respectifs.

Toutefois la Russie n'a pu réussir à s'isoler complétement; les faits l'emporteront toujours sur la théorie [1]. C'est une chose remarquable que ces deux grandes puissances, qui pratiquent si obstinément le principe de restriction dans leurs rapports commerciaux, ne puissent se passer l'une de l'autre. La fabrique anglaise fait ses approvisionnements de lin, de chanvre et de graisses en Russie, qui retire de ces trois articles environ trois millions de roubles par an.

Par acte du 18 novembre 1833, les navires de Hambourg sont assimilés aux navires nationaux pour les droits de navigation. C'est par Lubeck que se font les échanges avec Hambourg, qui n'a des communications directes qu'avec Archangel.

Le grand-duché de Finlande est régi par un système douanier particulier. Un traité conclu le 28 avril 1838

[1] Si l'on voulait avoir une preuve frappante de l'influence ruineuse de ce système et de sa tendance à restreindre l'étendue naturelle du champ du commerce, on la trouverait dans le fait que les négociants américains qui commercent librement aujourd'hui avec les possessions des Pays-Bas, dans l'archipel oriental, emploient plus de navires que n'en employaient les monopoleurs hollandais. L'île de Singapore, qui n'était qu'une simple station de pêcheur, est devenue un établissement de premier ordre, sous l'empire de la liberté commerciale. Blanqui. *Histoire de l'écon. politique.* Tom. 2, chap. XXIX.

(Note du Traducteur.)

accorde l'abaissement du tarif pour certains objets provenant de Suède, importés en Russie, accompagnés de certificats, constatant leur origine.

Tant que le travail national sera entre les mains d'une classe d'hommes opprimés par l'ordre social, il ne pourra prospérer. Le servage enchaîne le peuple et arrête le développement de ses forces. On a commencé à introduire un régime plus doux dans les domaines de la couronne [1].

L'ALLEMAGNE.

Pendant longtemps la production et l'exportation de l'Allemagne se réglaient uniquement sur l'activité des villes de la Hanse et de l'Allemagne méridionale. L'état plus ou moins prospère de leurs relations au dehors, devait réagir sur leur situation intérieure; et comme ce n'était point un corps politique, une puissance indépendante, que c'était simplement une association de villes, leurs destinées étaient à la merci des événements qui troublaient le pays dont elles faisaient partie.

La Hanse qui ne reposait que sur le monopole, n'en est

[1] *Essai sur le commerce de la Russie.* Amsterdam 1777. — *Histoire raisonnée du commerce de la Russie,* par Scherer. Traduction allemande avec des notes et additions par Hammerdoerfer. Leipsig 1789. — Gatterer, *Mémoire sur le commerce russe.* Manheim 1789. — Hermann, *Description statistique de la Russie.* Pétersbourg 1790 (1813). — *Du commerce de l'industrie agricole de la Russie,* par Frisch. Gotha 1796. 3 vol. — Petri, *Les principales villes manufacturières de la Russie.* Leipzig 1811. — Wichmann, *Description de la monarchie, russe* dans ses rapports politiques et statistiques. Leipzig 1813; la deuxième édition (1820), contient le tarif des douanes. — *An account of the navigation and commerce of the Black Sea.* Londres 1809. — Dufresne, *Rapports du commerce des États de la Baltique.* Paris 1808. — Hermann, *Matériaux pour servir à l'histoire de l'empire Russe.* — De Klaproth, *Agrandissements de la Russie dans le midi,* par suite du traité conclu avec la Perse. Berlin 1814.

pas moins une des apparitions les plus grandioses dans la vie des nations ; sa chute entraîna la ruine d'un grand nombre de cités qui en avaient fait partie. Nous citerons Duderstadt, dont les négociants furent arrêtés au comptoir de Nowogorod (1494) avec ceux de Lubeck, de Hambourg, etc. ; nous citerons encore Helmstedt, Northeim, Uelzen, Aschersleben et autres localités dont aujourd'hui on connaît à peine les noms. Par suite des modifications que subit la Constitution de l'empire, les villes furent obligées de se soumettre aux lois générales des Etats où elles étaient situées et par conséquent de renoncer à la Ligue. Un projet d'alliance avec les villes libres ou impériales échoua (1606). La guerre de trente ans porta le dernier coup à la Ligue. Lubeck, Hambourg et Brême reçurent du comité la direction des affaires. Après la paix de Westphalie, on conçut quelque espoir de rétablir la Hanse ; il y eut des réunions en 1651, 1662, et en 1668 ; elles n'aboutirent à rien. La dernière eut lieu en 1669, à Lubeck. Depuis lors la Ligue s'évanouit comme un fantôme.

Nuremberg, *Augsbourg* et *Francfort-sur-Mein* figurent au premier rang parmi les places du midi de l'Allemagne. Les deux premières de ces villes impériales avaient accaparé de bonne heure les échanges avec l'Italie. Les marchands de Nuremberg visitaient, dès le commencement du XV^e^ siècle, les foires de Lyon, où ils avaient un dépôt de marchandises et un agent spécial, chargé de gérer leurs affaires; ils y fondèrent dès le XV^e^ siècle une association connue sous le nom de confrérie allemande, qui subsistait encore au milieu du XVII^e^ siècle. Les relations de Nuremberg avec Lyon, qui s'étaient maintenues même pendant la guerre de trente ans, durèrent jusque vers le milieu du XVIII^e^ siècle. En 1548 Augsbourg, Ulm, Nuremberg, Constance, Strasbourg, Nordlingue, Memmingue et quelques autres villes impériales obtinrent de François 1^er^ des immunités, qui furent confirmées par ses successeurs jusqu'à Louis XIII. De même