

A PARIS,
DE L'IMPRIMERIE DE CRAPELET.

AN VIII.

T A B L E A U

D U

COMMERCE DE LA GRÈCE,

Formé d'après une année moyenne, depuis
1787 jusqu'en 1797;

PAR FÉLIX-BEAUJOUR,
ex-Consul en Grèce.

T O M E S E C O N D.

25527



A PARIS,

Chez ANT.-AUG. RENOARD, Libraire, rue
S. André-des-Arcs, n° 42.

1800.

TABLEAU
DU
COMMERCE DE LA GRÈCE.

LETTRE XVI.

Pella, le 5 vendémiaire an 6.

IMPORTATIONS.

Je vous ai envoyé le tableau des exportations grecques, je vous envoie aujourd'hui celui des importations. Je commence par le commerce anglais.

COMMERCE ANGLAIS.

LES Français et les Anglais sont les seules *nations franques* (1) qui aient à

(1) On appelle en Levant *Francs* les Européens, et *nation* le corps des marchands d'une nation. Ainsi on dit, la *nation française*, la *nation anglaise*.

Salonique une administration organisée dans toutes ses branches : elles y ont chacune un consul en titre avec une juridiction réglée et s'exerçant sur des comptoirs qui, par leur réunion, forment une espèce de colonie régie par des lois nationales. L'existence civile et indépendante dont jouissent ici les individus de ces deux nations, compense-t-elle les frais qu'elle occasionne ? et si elle est faite pour flatter l'orgueil national, n'est-elle pas onéreuse au commerce ? Il est certain du moins que la France a multiplié en Levant sur trop de points ses administrations consulaires, et il serait à désirer que le gouvernement réformât les consuls des petites Echelles, pour n'en laisser subsister que dans les grandes, avec toutes les attributions dues aux chefs du commerce français. Les consuls anglais mieux appointés que ceux de France, ont par-tout une plus

grande représentation, et la représentation classe les nations aux yeux des ignorans et des sots, qui dans tous les pays du monde forment le plus grand nombre. Si l'on veut d'ailleurs avoir de bons sujets parmi les agens extérieurs, il faut en avoir peu pour qu'ils travaillent, et les bien payer pour qu'ils travaillent bien. Les Anglais ont de bons consuls, par la même raison qu'ils ont de bons ouvriers.

Le commerce anglais du Levant est dans les mains d'une compagnie érigée en 1606, sous le règne de Jacques I. Tout Anglais protestant peut s'y faire agréer, en payant lors de sa réception vingt guinées de taxe, et une guinée et quelques sous sterlings de menus frais. La compagnie est composée de quatre cents membres : ils peuvent seuls commercer dans les mers du Levant, mais ils ne peuvent faire ce commerce que par bâtimens appartenant à la compagnie. Ils

4 TABLEAU DU COMMERCE

jurent en y entrant de ne prêter leur nom ni leur entreprise à personne, et ils s'engagent par le même serment à ne recevoir les produits de Turquie qu'en échange de valeurs fournies en productions nationales (1). Toute remise, tout envoi en espèces leur sont interdits; mais ils peuvent faire circuler leurs fonds d'une Echelle à l'autre, pour y être employés en articles de convenance. Aucun négociant anglais ne peut trafiquer en Levant, s'il n'est membre de la compagnie, à moins qu'il ne paie un droit de vingt pour cent; ce qui équivaut à une

(1) On ne conçoit pas une pareille ineptie glissée dans un règlement anglais. Quand les marchandises anglaises n'ont pas de débit ou se vendent à perte, il faut donc que les commerçans anglais se ruinent ou suspendent leurs opérations? — Cette idée de n'acheter jamais avec de l'or, pour ne pas perdre la balance, est une de ces vieilles idées qui ont empoisonné l'administration économique de toutes les nations.

exclusion formelle (1). La compagnie est

(1) L'existence de cette compagnie est une des principales causes de la langueur du commerce anglais dans le Levant. Le petit nombre des sociétaires, trouvant à employer la totalité de leurs capitaux d'une manière aussi sûre qu'avantageuse dans un trafic de routine et de *bazar*, ne cherchent ni à établir de nouvelles branches de commerce, ni à raviver celles qui sont perdues. Il est de l'esprit des compagnies de préférer un gain sûr et modéré à un gain excessif, mais incertain: or avec cet esprit on fait toujours le lendemain ce qu'on a fait la veille. Quand un ou plusieurs commerçans entreprennent d'établir une nouvelle branche de commerce, il est juste de leur accorder un monopole passager, afin qu'ils puissent s'indemniser de leurs risques, et recueillir seuls les fruits de leurs avances. C'est là leur *brevet d'invention*: mais si ce brevet a une durée illimitée, il manque son but et enrichit une famille, au lieu d'enrichir une nation. Cette question a été traitée plusieurs fois dans la chambre des lords, et elle n'a jamais été envisagée sous son véritable point de vue. On a toujours comparé la compagnie du Levant à la compagnie des Indes. La compagnie des Indes n'est pas seulement une compagnie de commerce; c'est une compagnie *souveraine*. Elle exploite l'Indostan comme Djézzar Pacha exploite son pachalik d'Acre.

régie par un gouverneur nommé à perpétuité , et par un trésorier et un secrétaire dont les places sont amovibles. Un comité de treize membres est chargé de la direction des affaires, et à des époques déterminées il rend compte à tous les associés dans une assemblée générale. Aucun acte n'est valable, qu'autant qu'il est signé par les treize commissaires. La compagnie nomme l'ambassadeur et les consuls : elle les paie, et le roi les brevète. Il faut excepter le consul d'Alexandrie, nommé et appointé par le roi, parce que, préposé pour veiller à ce que le commerce de l'Inde ne se déverse pas dans la Méditerranée par l'isthme de Suès, il est plutôt l'agent de la compagnie des Indes que celui du commerce anglais. Les autres consuls sont tous membres de la compagnie du Levant : ils prêtent le serment ordinaire et celui du *test*, et ils s'obligent par un serment particulier à

faire prompt et bonne justice, sans acception de personnes.

Les Anglais ont peu multiplié leurs comptoirs en Levant, mais chacun de leurs établissemens roule sur une masse de capitaux équivalente au moins à celle de trois maisons françaises. Cette conduite est sage et économique ; car il en est des établissemens commerciaux, comme des exploitations rurales : les plus grandes sont celles qui donnent le plus grand profit ; les frais d'exploitation absorbent tout le gain des petites.

La factorerie anglaise a ici deux maisons. Elles débitent des draps, des châlons, des toileries, de l'étain, du plomb, du fer brut et ouvré, des ouvrages d'horlogerie et de bijouterie, et quelques marchandises coloniales. Je vais parcourir ces divers articles.

Draperie.

La draperie anglaise jouissait autrefois

en Levant d'une grande faveur. Elle commença à la perdre en 1751, sous le premier ministère de Maurepas, qui encouragea la nôtre et rétablit l'inspection dans sa première vigueur. Depuis cette époque, le crédit de la draperie anglaise a toujours baissé. On a vu sur cette place le débit des *londres* diminuer progressivement par la concurrence de nos *londrins*, faits à leur imitation. Les *londres* sont des draps légers et grossiers, ainsi nommés, parce que les premières fabriques furent établies à Londres. L'assortiment était d'abord invariablement un tiers vert, un tiers bleu et un tiers garance. On demande aujourd'hui des assortimens composés tout de bleu.

Consommation de l'article, somme approximative. *Piastres* 15,200.

Les *mahouds*, qui sont des draps d'une qualité supérieure aux *londres*, se sont mieux soutenus. Ces draps sont d'un beau

tissu, et d'une légèreté que nous ne savons pas imiter. Ils sont en couleurs fines, et ont un lustre qui leur donne du relief. Ils servent aux Turcs pour habits de printemps et d'automne ; leur cherté seule nuit à leur consommation.

Consommation de l'article, somme approximative. *P.* 74,520.

Châlons.

Le *châli* d'Angleterre, vulgairement nommé *châlon*, est une espèce de serge croisée qui, depuis quelque temps, a pris faveur en Levant. Cette étoffe est d'un tissu supérieur aux plus belles serges françaises, et elle a vengé les Anglais du discrédit de leurs draps, en portant un coup mortel à notre draperie. Le *châlon* anglais lutte même avec avantage contre le *châli d'Angora*, dont le tissu est incomparablement plus beau, mais qui n'a ni son lustre ni son éclat.

Ce qui a étendu la consommation des châlons, c'est leur bon marché. Nos laines du Berri et du Bourbonnais sont aussi propres par leur légèreté que celles d'Angleterre au tissage de ces étoffes, et nous pouvons lutter avantageusement avec les Anglais par le brillant de nos couleurs et par le bon marché de la main-d'œuvre. La fabrication des châlons mérite d'autant plus d'être encouragée, que ces étoffes peuvent devenir une des plus riches branches de notre commerce en Turquie.

Consommation de l'article, somme approximative. P. 180,000.

Toileries de l'Inde.

IL se fait dans tout le Levant une grande consommation de mousselines et de toileries de l'Inde. Les mousselines sont employées dans les ceintures et les turbans. On les emploie aussi dans les

voiles des femmes, et dans des écharpes appelées *macramas*, dont les grecques couvrent leur sein, lorsqu'elles se montrent en public. Quant aux toileries, elles servent à l'habillement des riches Turkes. Ces toileries sont préférées à nos soieries de Lyon, parce qu'elles sont plus légères, et qu'elles supportent mieux le lavage. Cependant la consommation en diminue chaque jour, quoiqu'elles continuent d'être goûtées et qu'elles composent ce qu'on nomme ici la *grande parure*: mais leur excessive cherté ne les laisse à la portée que des femmes des beys et des agas. Elles sont remplacées dans l'habillement des femmes moins riches par des *bours* fabriqués dans les principales villes de l'Empire, et sur-tout à Constantinople, à Alep et à Damas. Ces bours sont faits sur le modèle des toiles de l'Inde; et si l'on n'a pu parvenir à les imiter pour la finesse et la qualité, on y a par-

faitement réussi pour le goût et les dessins. Il y a même à Alep et à Damas des manufactures qui emploient du coton filé dans l'Inde, et où l'on fabrique des bours qui, même pour le tissu, le cèdent peu en beauté aux plus belles toiles du Bengale.

Mais si la consommation des toiles imprimées de l'Inde diminue en Turquie, celle des mousselines augmente tous les jours. Les Anglais en font le plus grand débit. On les expédie par la voie de mer à Smyrne, d'où elles se répandent dans les autres Echelles. Quelques négocians anglais, établis dans l'Inde, avaient tenté de faire ce commerce par l'Egypte: ils en ont été dégoûtés par le malheureux sort qu'éprouva la caravane de 1779 dans son trajet de Suès au Caire. On croit généralement que ce fut le chevalier Ainslie (1),

(1) J'aurais bien désiré que le chevalier Ainslie se fût justifié du crime que toute l'Europe lui im-

ambassadeur d'Angleterre à Constantinople, qui la fit détrousser par les Arabes pour effrayer les négocians du Bengale qui n'auraient pas abandonné le projet de s'ouvrir cette communication courte et aisée avec Constantinople. Depuis cette époque, les moussclines de l'Inde qui ne sont pas versées en Turquie par le commerce arménien et par la voie de Bassora, y sont transportées par bâtimens anglais, ou y viennent par terre de Hollande à travers l'Allemagne. Mais les frais qu'elles supportent, tant en Hollande qu'en Angleterre, sont si considérables, que les Anglais et les Hollandais ne pourront jamais prendre un avantage bien décidé sur les Arméniens. Si la France reprenait à la paix son commerce dans l'Inde, elle pourrait seule rivaliser avec ces trois

pute; car il est affreux de penser qu'un homme d'honneur ait été l'aveugle instrument des vengeances d'une compagnie de marchands.

14 TABLEAU DU COMMERCE

nations et même les supplanter, en faisant aboutir ses cargaisons à Marseille, d'où elles seraient aisément expédiées dans les ports de la Turquie.

La consommation des toileries de l'Inde n'est à Salonique que de cinq à six cent mille piastres, mais elle s'élève à huit ou dix millions de piastres à Constantinople; et elle est immense dans tout l'empire othoman. Chercher à nous approprier, au préjudice des Anglais, les profits de cette riche fourniture, serait un essai digne d'être encouragé; et je suis persuadé que cet essai réussirait, s'il était tenté.

Consommation de l'article, somme approximative. P. 100,000.

Etain.

Il se débite à Salonique 5 à 600 cantars d'étain anglais, que l'on vend à raison de 80 à 100 piastres le cantar. Cet

étain vient ici directement en temps de paix, et par la voie de Livourne en temps de guerre. On l'apporte en verges bien arrangées dans des barils qui pèsent invariablement 160 okes.

L'étain anglais à ici, comme par-tout ailleurs, une grande réputation. Le comté de Cornouailles et le Devon-Shire fournissent le meilleur. Dans les années de pénurie, on tire de l'Espagne, par la voie de l'Italie ou de Marseille, une sorte d'étain très-doux qui vient d'Amérique, et qu'on apporte à Salonique en saumons du poids de 40 okes.

Il vient aussi des étains d'Allemagne. Celui qu'on tire des mines de Schlackenwald en Bohême et d'Altemberg en Saxe, est le plus recherché.

L'étain qu'on apporte de Hambourg, est en saumons de 22 okes ou en petits lingots, ayant la forme d'une brique; ce qui le fait appeler *étain en brique*.

Consommation de l'article, somme approximative. P. 58,666.

Plomb.

LA factorerie anglaise débite 1,000 can-taars de plomb en pains. Le prix du can-taar est de 17 piastres.

Elle débite aussi du plomb à giboyer; mais on ne peut pas en apprécier avec justesse la consommation, parce qu'elle varie trop d'une année à l'autre. Elle est très-forte dans les hivers rigoureux, parce que le paysan ne pouvant alors se livrer aux travaux des champs, se livre tout entier au plaisir ou au besoin de la chasse.

Nous ne pourrons jamais lutter avec les Anglais sur l'article du plomb, parce que les mines que l'on exploite en France sont très-pauvres, et que la plus grande partie de celui qui s'y consomme, nous vient d'Angleterre sous la forme de sau-

mons. Ce qui fait la bonté du plomb anglais, c'est son extrême pureté; il est rarement combiné avec d'autres matières.

Consommation de l'article, somme approximative. P. 17,000.

Fer brut ou ouvré.

LES négocians anglais débitent pour 10 à 15,000 piastres de fer brut ou ouvré. L'Angleterre fournit en Levant, comme dans toute l'Europe, la clincaillerie la plus fine et la mieux travaillée : mais comme les Turks ne sont pas bien difficiles, ils préfèrent la clincaillerie allemande, à cause de son bon marché.

Les ferblantiers du pays ont pris depuis deux ans le goût du fer anglais, parce que ce fer est très ductile, et s'étend aisément sous le marteau : mais c'est encore là un article naissant.

Consommation de l'article, somme approximative. P. 10,000.

Horlogerie.

LE commerce d'horlogerie que les Anglais font en Levant, est d'une richesse dont on n'a pas d'idée en Europe. Ils débitent tous les ans à Salonique 50 douzaines de montres; autant en Moréc; — 500 douzaines à Constantinople; — 400 douzaines à Smyrne; — 150 douzaines en Syrie; — 250 douzaines en Egypte. Chaque montre vaut de 80 à 120 piastres; et en l'évaluant au taux moyen de 100 piastres, c'est un objet pour le commerce anglais de 1,552,000 piastres.

Consommation de l'article à Salonique, somme approximative. P. 56,000.

On a peine à croire que la Turquie puisse consommer, chaque année, une si prodigieuse quantité d'ouvrages d'horlogerie. *Prior* lui-même, l'horloger anglais qui fait les plus gros envois, en témoignait un jour sa surprise à un de mes amis, et

lui disait plaisamment, qu'il fallait que les rues des villes turques fussent toutes pavées de montres anglaises.

Quoi qu'il en soit, la consommation des montres doit être très-grande dans un pays où l'on ne connaît pas l'usage des cadrans-solaires et des horloges publiques, et où l'heure de la prière doit être, cinq fois le jour, déterminée avec précision.

Les montres destinées à l'usage du Levant, ont un cadran turk et sont composées de trois caisses; il y en a deux en argent, et la troisième, qui est la caisse extérieure, est en écaille. Cette écaille est si belle et si bien travaillée, qu'elle fait le mérite le plus saillant des montres anglaises. Est-ce par raison de solidité que les Turks veulent les montres à triple caisse, ou bien par caprice et par goût? C'est ce qu'il n'est pas facile de déterminer. Les Turks portent les montres

dans le sein, enveloppées d'une petite bourse d'étoffe, et ils disent que la caisse extérieure est faite pour garantir la montre de la sucur : mais la sueur ternit bien plus aisément l'écaille que l'argent, et la caisse extérieure est en écaille. Je crois que les Turks veulent les montres à trois caisses, parce que c'est l'usage, et que l'usage est ici la mode.

Les montres grosses et plates, sont les plus recherchées. Les Turks ne les ouvrent pas, comme nous, pour en examiner les ressorts quand ils veulent les acheter; ils se contentent d'en estimer la bonté au poids. Les horlogers du pays qui achètent en gros pour faire le détail, ne sont guère meilleurs connaisseurs; ils font seulement attention au nom du maître, toujours inscrit sur le cadran. Les maîtres les plus estimés sont *Georges Prior*, *Benjamin Barber* et *Périgal*. *Georges Prior* est connu dans toute l'Eu-

rope, et mérite sa réputation. Cet artiste ne met son nom qu'aux bonnes montres qui sortent de son atelier; il met aux autres un nom idéal, qui est ordinairement celui de *Georges Charles*. Benjamin Barber se sert aussi d'un nom supposé, pour ses montres de fabrique; et comme il prend, ainsi que Prior, le nom de *Georges Charles*, ces deux artistes ont à ce sujet un procès qui dure depuis longtemps.

Périgal travaille plus élégamment que Prior et Barber, mais moins solidement. *Markwick* et *Markham* sont des noms sans réalité: c'est une ancienne maison d'horlogerie éteinte, dont quelques horlogers de Londres ont emprunté le nom, pour ne pas effaroucher les Turks par des dénominations nouvelles.

La proportion dans laquelle ces divers maîtres fournissent aux envois, est de quatre dixièmes pour Prior, de deux

dixièmes pour Barber, d'un dixième pour Périgal, d'un dixième également pour Markwick et Markham, et de deux dixièmes pour différens autres maîtres.

Les montres en or se placent difficilement: elles ne forment pas un vingtième dans les assortimens, parce que la religion musulmane les présente aux Turks comme un objet de superfluité. Il n'y a que les pachas et les beys qui achètent des montres à sonnerie. Quand ces seigneurs veulent se procurer une belle montre en ce genre, ils en donnent ordinairement la commission aux négocians anglais ou français établis sur leur Echelle, et ils désignent nominativement l'artiste: si c'est à Londres, *Georges Prior*; et *Berthoud* ou *Bréguet*, si c'est à Paris. Ils préfèrent les caisses émaillées ou guillochées, et les font ordinairement monter en pierreries.

Les Anglais n'ont pour concurrens que

les Genevois, dans leur commerce d'horlogerie en Levant. Mais l'horlogerie de Genève lutte avec peine contre celle d'Angleterre, parce que les Genevois n'ont jamais voulu s'astreindre aussi servilement que les Anglais aux goûts baroques du consommateur, et que d'ailleurs ils ne savent pas travailler, avec autant d'art, la boîte d'écaille qui recouvre les deux caisses d'argent. Les essais qu'on a faits en France, ont eu encore moins de succès.

Mais, au fond, la véritable cause du discrédit des montres françaises et genevoises, malgré leur bon marché, c'est leur peu de solidité. Les rebuts indisposent, et quelque stupide que soit le consommateur en Turquie, il n'est pas long-temps dupe des infidélités.

Le commerce d'horlogerie a doublé depuis cinquante ans en Europe. Il est vraisemblable qu'il ira toujours crois-

24 TABLEAU DU COMMERCE

sant avec les progrès de la société; car par-tout où la civilisation existe, le temps est une propriété précieuse, et son prix rend nécessaire l'instrument qui le divise. L'horlogerie mérite donc de fixer les yeux du Gouvernement. Nous avons dans cette partie un avantage, que les nations étrangères ne sauraient nous contester: Nous possédons au plus haut degré l'art de faire de jolies boîtes, et nous les décorons avec un goût exquis: Nous régnons sur l'Europe par la mode, et nous pouvons nous prévaloir du penchant général qu'on a par-tout à nous imiter, pour enrichir notre commerce d'horlogerie.

Si les Anglais et les Genevois nous ont enlevé cette branche d'industrie, ce n'est pas que la France n'ait produit d'aussi bons ouvriers que ces deux nations; mais c'est que la manie française ayant été dans tous les temps de mépriser les

mains qui travaillent aux ouvrages mécaniques, nos bons artistes ont toujours fini par s'expatrier. On a fait dans ces derniers temps d'excellens mémoires pour indiquer les moyens de multiplier parmi nous les fabriques d'horlogerie, mais ces mémoires n'ont pas été lus ou ont été dédaignés.

Avant la révolution, on avait formé à Paris, pour les progrès de l'horlogerie, une société d'artistes, connue sous le nom de *société des arts*. Cet établissement où étaient entrés Clairaut, Leroi et quelques autres célèbres mécaniciens, aurait contribué au perfectionnement de l'horlogerie, si la rivalité de quelques horlogers célèbres n'en avait amené la chute, quelques années après qu'il eut été formé. Il serait à désirer que le Gouvernement s'occupât aujourd'hui du rétablissement d'une semblable société : on y réussirait avec des encouragemens

sagement ménagés, et en écartant avec soin les petites jalousies, les rivalités de métier, qui peuvent toucher le vulgaire des artisans, mais qui ne devraient jamais entrer dans l'ame d'un grand artiste.

Bijouterie et Joaillerie.

LES Anglais assortissent ordinairement leurs caisses d'horlogerie de quelques bijoux précieux, comme boîtes, chaînes, bracelets et autres ouvrages de joaillerie ou d'orfèvrerie : mais il faut qu'ils aient l'attention de n'envoyer que des ouvrages unis ; car les ouvrages de relief se fabriquent sur le pays.

L'orfèvrerie est encore dans la Grèce ce qu'elle y était du temps d'Homère. Les Grecs et les Turks nous sont très-inférieurs dans tous les genres de travail, où il faut réunir la beauté des formes, le goût du dessin et la délicatesse

de la main-d'œuvre : mais ils savent très-bien allier et mélanger les divers métaux, et ils font sur leurs ceinturons, sur les poignées de sabre et sur l'étui de leurs poignards des ouvrages charmans, comparables au travail exécuté sur le bouclier d'Achille. Vous prendrez une idée assez juste de ces ouvrages, si vous voulez vous faire mettre sous les yeux de vieux bijoux français, exécutés à Paris du temps de Charles IX, et sur lesquels vous pourrez remarquer plusieurs sujets représentés avec le seul secours de l'or et de l'argent différemment combinés dans un champ plein. Tout l'artifice de ces bijoux consiste en une infinité de petites pièces rapportées et soudées ensemble, qui, par la différence de leurs couleurs, détachent du champ tous les sujets distincts, et les font ressortir agréablement.

Les ouvrages de filigrane sont aussi

très-bien entendus en Turquie, et on ne peut leur comparer que ceux qui se fabriquent à Venise.

On a reçu ici, ces dernières années, de Paris et de Londres, quelques pierres précieuses, refluant d'occident en orient, à cause des malheurs de l'Europe : mais ces envois ont mal réussi, parce qu'on n'avait pas assez consulté le goût des consommateurs. Les Turks n'aiment et ne recherchent que les diamans *blancs*, taillés en *roses* ou en *brillans*. Cependant malgré ce goût bien prononcé, j'ai rarement vu en Turquie des diamans *nets* et sans *glaces*. Cela provient sans doute de la mal-adresse des ouvriers turks, qui, en cassant les roches, donnent sur les diamans bruts des coups qui les fêlent.

Les diamans turks les plus remarquables par la beauté et la transparence de leur *eau*, n'ont jamais cette vivacité et

cet éclat que leur donne la *taille européenne*. Le Grand-Seigneur en porte à la vérité qui sont très-beaux, mais tous les diamans de *Sa Hautesse* ont été taillés ou touchés par des lapidaires français.

Le saphir, l'améthyste, la topaze, et les autres pierres dures et transparentes qui ont la propriété de se dépouiller au feu de leur couleur, fournissent à la Turquie des diamans factices, qu'on vend pour des véritables : et ce sont les Juifs qui se chargent ici, comme par-tout ailleurs, de faire illusion aux yeux, pour filouter impunément l'argent des sots.

Les Français pourraient peut-être vendre, dans les *bérestins* turks, des boîtes et d'autres petits ouvrages émaillés. J'ai vu, dans les mains de plusieurs beys, des *émaux* grossiers, dont l'éclat seul les enchantait. Mais il faudrait que nos artistes eussent l'attention de peindre, au lieu de figures proscrites par

l'Islamisme, des paysages et des fleurs. Quelques ouvriers allemands se sont essayés avec succès dans ce genre nouveau : ils ont fait des *œillets* et des *roses*, dont l'émail est manié avec une grace infinie. Le suédois *Zink* s'était déjà fait remarquer, avant eux, par la belle entente de ses dessins et le brillant de ses couleurs. Il paraît que cet artiste possédait des manœuvres et des substances qui lui étaient particulières, et sans lesquelles ses ouvrages n'auraient jamais eu la liberté du pinceau, la fraîcheur, la vérité, l'empâtement qui leur donnent tout le gracieux et le coloris de la nature.

Consommation de l'article, somme approximative. P. 20,000

Marchandises coloniales.

LES marchandises coloniales que les Anglais débitent en Grèce, sont : 4 ba-

riques de gingembre blanc, 9,000 piastres. — 50 balles de poivre, 6,000. — 4 barriques de sucre en pains, 2,000. — 12 à 15 barils d'indigo *Caroline* et *Bengale*, 20,000 piastres. — 5 à 4 barils de cochenille, 10,000 p. Cette cochenille est plus belle que celle de la Havane, et se vend toujours 25 pour 100 de plus.

A ces marchandises, il faut joindre 2 à 5,000 okes de bois de campêche et de Sainte-Marthe, et quelques barriques de café de la Grenade et de la Jamaïque. Ce dernier article est une branche naissante, qui ne promet pas un grand accroissement. On préfère à ce café, dont le grain est gros et jaune, celui de la Martinique, qui, par sa petitesse et sa couleur, se rapproche plus de celui de Moka, qui est le café par excellence. Le goût n'est que le second des sens dans le commerce, et l'appât le plus sûr est celui qui séduit la vue. Voilà pourquoi le café de la Mar-

tiniquese vend en Turquie presque à l'égal de celui de Moka

Les Anglais ont fait cette année sur le sucre de la Jamaïque un autre essai qui ne promet pas plus de succès : ils ont envoyé 18 barriques de melasse brute. Les frais énormes dont cette melasse est surchargée en raison de sa valeur, sa cherté relative, le déchet et la difficulté de la défaite, tout présage que ce nouvel essai sera malheureux.

Consommation des articles coloniaux, somme approximative P. 47,000

Consommations totales, sommes approximatives. P. 558,520

P. S. Je joins ici une lettre écrite, dans un temps plus favorable, à un négociant de Marseille, et qui est un supplément nécessaire à celle que je vous écris aujourd'hui. Vous y verrez qu'il vous serait facile d'enlever aux Anglais

le commerce des toiles de l'Inde. Je n'ignore pas que le commerce de l'Inde absorbe sans retour une portion considérable de notre numéraire ; que ce commerce est pour toutes les nations de l'Europe un gouffre qui engloutit tout et ne rend rien. Mais je sais aussi que la seule manière de faire ce commerce avec moins de désavantage, c'est de le faire par commission. C'est le moyen de gagner nos consommations par le profit de nos reventes. Nous avons pour ce genre de trafic plus de facilités que les Anglais. Sachons nous prévaloir de nos avantages. Les nations indifférentes sur leur prospérité commerciale, sont punies de leur indifférence par la misère et le malheur. Sur le ton où est montée l'Europe, on peut bien déclamer contre les jouissances du luxe, mais on ne trouve personne qui veuille s'en passer ; et tant

que nous voudrions consommer nous-mêmes des produits de l'Inde, il faudra que nous soyons les tributaires des Anglais ou leurs rivaux.

 LETTRE XVII,

à un négociant de Marseille.

COMMERCE ANGLAIS. SUITE.

Toileries de l'Inde.

JE vous envoie, mon cher S***, comme vous me le demandez, des échantillons des indiennes et des mousselines qui ont le plus de cours en Levant. Mon Echelle en consomme peu, mais les Anglais et les Hollandais en font un grand débit à Constantinople, qui est le séjour du luxe et de l'indolence musulmane. Ces deux articles offrent des bénéfices, et vous desireriez les partager à la paix avec les marchands de Londres et d'Amsterdam.

36 TABLEAU DU COMMERCE

Mais vous craignez, dites-vous, leur concurrence et celle des Arméniens qui font ce commerce par Bassora : vous craignez sur-tout, comme tous les négocians, les premiers essais, et vous me demandez mes conseils. Vous me paraissez persuadé qu'il vous conviendrait mieux de chercher à entrer en concurrence avec les Anglais qu'avec les Arméniens ; vous êtes dans l'erreur, S***, et je vais vous prouver que vous pouvez lutter avantageusement avec les uns et avec les autres. L'essentiel est de bien combiner vos opérations, de bien composer vos assortimens, et je vous promets que vous aurez bientôt écarté tous vos rivaux. Les négocians constantinopolitains eux-mêmes, éblouis des succès de vos premières opérations, s'empresseront de vous imiter, et vous aurez la satisfaction bien douce d'avoir ouvert à leur commerce une nouvelle route qui,

en passant par votre pays, Penrichira ; car tout ce que le commerce touche, il le transforme en or.

C'est une vérité de fait, que plus le commerce se traite avec économie, plus il se fait avec avantage. Vous vendez alors à meilleur marché, et le bon marché est dans le commerce la grande raison de préférence.

Si notre gouvernement conserve quelques prétentions sur le commerce de l'Inde, il est à présumer qu'il ne cédera point nos possessions en Asie, et que Chandernagor nous sera rendu. Or, vous savez que ce comptoir nous offre en petit les mêmes articles que Calcuta, qui est le grand marché du Bengale. Nous sommes donc en droit de supposer égalité dans le prix et dans la bonté comparative des toileries. Il s'agit donc uniquement de savoir quel est le moyen le plus éco-

nomique de les faire arriver au lieu de leur consommation.

Tant que le commerce de l'Inde ne se fera pas par l'Égypte, qui est sa route naturelle, celle du Cap de Bonne-Espérance doit être préférée, par la raison qu'elle est la plus sûre et la moins dispendieuse. Vous allez en juger vous-même par une courte analyse.

Constantinople est le siège du commerce arménien en fait de toileries, comme Londres l'est du commerce anglais, et Amsterdam du commerce hollandais. Les Arméniens font les fonds qu'ils destinent à leur commerce de l'Inde dans la place de Turquie qui leur offre le plus de convenances : c'est ordinairement Constantinople, Smyrne ou Brousse. Ces fonds sont composés de trois quarts en espèces et d'un quart en marchandises. Des accidens peuvent quelquefois faire varier cette proportion, mais en général

il faut que les espèces prédominent dans tous les envois. Les espèces et les marchandises sont expédiées par caravanes à Diarbékir; de Diarbékir à Bagdad; de Bagdad à Bassora, d'où on les expédie par mer à Calcuta, qui est le plus riche entrepôt des toileries. C'est aussi, par cette raison, la place de l'Inde avec laquelle Constantinople entretient le plus de liaisons.

Depuis que la compagnie anglaise a abandonné aux négocians de sa nation le commerce d'Inde en Inde, les Arméniens font les retours de Calcuta dans le Golfe Persique, sous pavillon anglais. Ils préfèrent ce pavillon, parce qu'ils peuvent charger à un frêt très-modique sur les vaisseaux de la compagnie qui se trouvent sans emploi. Ces vaisseaux portent leurs marchandises jusqu'à Mascate, Ormus, Bender-Abassi ou dans quelque autre port du Golfe Persique. Là,

elles sont versées sur des saïques du pays qui remontent le fleuve jusqu'à Bassora.

Bassora est le grand entrepôt des marchandises de l'Inde qui entrent en Turquie. Il y en a très-peu qui aillent aboutir à Suès, depuis que les Anglais se sont emparés du commerce de la Mer Rouge : toutes les autres marchandises viennent aboutir à Bassora. De ce point, elles prennent trois routes différentes, la route de Diarbékir, celle d'Alep et la route de Damas.

La route de Diarbékir est la plus suivie. On charge les balles à Bassora, sur des bateaux qui remontent le Tygre jusqu'à Bagdad ou à Mossoul. Des caravanes les portent ensuite jusqu'à Diarbékir. A Diarbékir, on refait les balles, on les sérène, et elles sont charriées à dos de mulet jusqu'à Constantinople.

La seconde route est celle qui longe le désert et le cours tortueux de l'Euphrate,

que les caravanes n'osent abandonner, de peur de manquer d'eau. Les marchandises sont transportées par cette route à dos de chameau de Bassora à Alep, d'Alep à Alexandrette ou à Latakie, où elles sont embarquées pour leur destination.

La route la plus courte est celle de Damas qui traverse l'intérieur du désert; mais elle est la moins suivie, parce que la caravane y est exposée à mourir de soif. On va de Damas à Béryte ou Baruth, qui est une rade de la côte syrienne très-fréquentée par les bâtimens destinés à charger pour Constantinople.

Ne croyez pas que ces trois routes soient aussi courtes que vous vous le figurez. Il faut trois mois pour le trajet de Calcuta dans le Golfe Persique. On ne peut pénétrer au fond de ce golfe avec de gros vaisseaux : il faut les décharger, et noliser des barques arabes pour remonter le fleuve. On compte au moins

un mois pour perte de temps ou pour refouler jusqu'à Bassora la rapidité des courans, la voile ne pouvant être d'aucun usage dans cette navigation. Il faut plus de six mois pour le charroi de Bassora à Constantinople : en tout il faut près d'un an. Il n'en faut guère moins pour l'aller que pour le retour. Il faut donc compter pour l'exportation et l'importation environ deux années, durant lesquelles les marchandises sont en route aux risques du propriétaire, qui n'a pas le moyen ici de se mettre par des assurances à l'abri des événemens.

Et remarquez que les événemens malheureux ne sont pas rares. La navigation du Golfe Persique est semée de bas-fonds, le courant du Tygre est très-rapide et le devient encore davantage après sa jonction avec l'Euphrate : d'où il suit que les saïques employées au transport des marchandises sont exposées à de fréquens

naufrages. La voie des caravanes n'est pas moins périlleuse. Ces troupeaux de voyageurs qui traversent avec leurs mulets et leurs chameaux les déserts de l'Arabie ou ceux de la Mésopotamie, sont de temps en temps rançonnés ou déprédés sans pitié; et quand ils ont eu le bonheur d'échapper au pillage des Arabes, des Kurdes ou des Turkmans, il leur est bien difficile de se soustraire aux avanies des pachas et des beys, déguisées sous le nom de frais d'escorte, de droits de passage, et quelquefois même exigées sans motif. S'ils pouvaient du moins, après avoir payé les droits les plus arbitraires, continuer leur route sans obstacle! Mais vous qui avez habité une des Echelles de l'Asie, vous savez, comme moi, que les caravanes sont souvent détenues des mois entiers sur un des points de leur passage, à l'occasion des troubles qui désolent l'Anadoulie.

Ajoutez à tous ces inconvéniens, que le transport par terre froisse plus la marchandise et la gêne davantage que le trajet maritime. Ce transport est si long et les balles sont si souvent refaites, qu'on doit évaluer au moins à 5 pour 100 les avaries qui en sont l'effet nécessaire. En résultat, la voie de Bassora est si dispendieuse, que ce qui coûte à Calcuta 100 piastres de premier achat revient à 170 piastres, rendu à Constantinople : et en supputant seulement le bénéfice des Arméniens à 15 pour 100 par an et à 50 pour les deux ans, ce qui est un taux assurément très-modéré, on voit qu'il y a du premier coût à la vente 100 pour 100 de différence, et qu'on doit vendre le même article à Constantinople deux fois plus cher qu'à Calcuta. Vous pouvez juger vous-même si mon calcul est juste par la facture que je vous envoie, et où vous remarquerez, s'il vous plaît, qu'il

en coûte 1p. $\frac{2}{3}$ de frêt de l'entrée du Golfe Persique à Bassora; là, 10 p. $\frac{2}{3}$ de douane; 12 p. $\frac{2}{3}$ à Diarbékir ou à Mossoul; et 15 p. $\frac{2}{3}$ de droit de passage ou d'escorte sur le reste de la route. Je ne veux point ici mettre en ligne de compte les frais de transport qui varient avec les temps, ainsi que les taxes arbitraires qui se renouvellent dans tous les pachaliks, et sur lesquelles pourtant vous devez tabler, parce qu'on ne vous en fera jamais grace.

A présent, S^{***}, ayez la bonté de me suivre encore dans quelques détails, et vous conviendrez avec moi que la voie de mer offre bien plus d'économie et de sûreté que celle de terre.

Depuis le décret de l'assemblée constituante qui a aboli les compagnies privilégiées, il vous est libre de faire vos envois dans tous les ports français. La convenance seule doit vous déterminer. Cependant quand vous pourrez former

à Marseille aussi bien qu'ailleurs vos assortimens, vous devez préférer ce port à cause de sa proximité avec la Turquie. Vous pouvez y nolisier un bâtiment qui se rendra directement à Chandernagor. Là, après la consignation de la cargaison, votre adressé le rechargera de marchandises de l'Inde, et vous le réexpédiera à Marseille, où vous aurez soin de verser la nouvelle cargaison dans les navires destinés pour le Levant.

Je suppose ici parité dans les échanges entre la France et la Turquie dans leur commerce respectif avec l'Inde. Je pourrais libéralement nous donner l'avantage; et il serait difficile de nous le contester, parce que tout le monde sait qu'on a plus besoin dans le Bengale des produits de notre industrie que de ceux de Turquie, et que nos envois d'ailleurs sont mi-partie espèces, mi-partie marchandises, tandis que les exportations turkes

sont presque entièrement en métaux monnoyés. Il est hors de doute du moins que l'intelligence et l'activité des correspondans européens nous assurent dans l'Inde une réalisation plus prompte et plus avantageuse.

Mais remarquez, je vous prie, que la communication par mer est sujette à moins de chances fâcheuses; et que ces chances, fussent-elles aussi multipliées dans l'un comme dans l'autre trajet, on a du moins cette ressource par la voie de mer, qu'on peut se mettre à l'abri de tout risque au moyen des assurances.

Par cette voie les marchandises ne demeureront jamais autant de temps en route, à moins que les vaisseaux ne soient excessivement contrariés par les vents. La navigation s'est beaucoup perfectionnée de nos jours, et vous savez qu'on regarde comme un long voyage celui qui dure un an. De Marseille en Levant la

traversée n'est que d'un mois, et vous évitez par ce détour les grandes avaries, les taxes arbitraires, et les frais excessifs du charroi.

Enfin, ce qui démontre sans réplique la supériorité du trajet de mer sur celui de terre, c'est que les Anglais et les Hollandais vendent en concurrence avec les Arméniens dans tous les marchés levantins, et qu'ils livrent souvent la marchandise à plus bas prix, malgré l'énormité des droits dont elle est surchargée tant en Hollande qu'en Angleterre. Car vous n'ignorez pas que la valeur des toiles du Bengale est accrue dans ces deux pays par les frais de direction des compagnies, par les impositions sur le montant des ventes, par les redevances annuelles qui se paient à l'état, par le dividende ou bénéfice des actionnaires, par la provision du commissionnaire en Europe, par le bénéfice de l'expédition-

naire en Levant, et en dernier lieu par le droit de consulat.

Veillez, de grace, jeter encore un coup-d'œil sur tous ces prix accessoires surajoutés au prix primitif, et vous sentirez que c'est là ce qui double réellement la valeur du premier achat, et ce qui doit empêcher les Anglais d'écraser tout-à-fait les Arméniens.

Nolis de Calcuta à Amsterdam ou à Londres.	2 p. $\frac{2}{100}$.
Assurances.	4
Frais de direction des compagnies.	12
Droits de douane.	18
Dividende ou bénéfice des actionnaires.	6
Frais de protection.	15
Provision du commissionnaire.	4
Bénéfice de l'expéditionnaire en Levant.	8
Nolis d'Amsterdam ou de Londres en Levant.	1
Assurances.	2
Droit de consulat.	2
TOTAL.	74 p. $\frac{2}{100}$.

Si vous voulez ajouter à tous ces prix la provision du commissionnaire établi

en Levant, les droits des douanes turkes, et quelques autres menus frais qu'il faut passer en compte, vous verrez que le débit des toileries du Bengale doit être nécessairement borné par leur excessive cherté.

Maintenant revenons à vous, S***, et dites-moi si vous ne pourriez pas faire ce commerce à beaucoup moins de frais. Faites attention, je vous prie, que votre position sera bien différente. Vous n'aurez à payer qu'une imposition de 5 p. $\frac{2}{100}$ à l'Orient ou à Toulon sur une évaluation modérée, un consulat de 2 p. $\frac{2}{100}$ à Marseille, et une provision de passage à vos correspondans dans le port où viendront aboutir vos retours.

Vos autres frais seront très-peu de chose, et dans l'évaluation la plus forte, je calcule qu'ils ne passeront pas 12 p. $\frac{2}{100}$. Vous pourrez donc vendre à meilleur marché que tous vos concurrens; et si

vos premières expéditions sont faites avec intelligence et qu'elles aient le mérite de l'à-propos, on peut vous promettre des bénéfices énormes. Ces bénéfices seront pris sur l'étranger, ils seront le fruit de vos sages combinaisons, et vous pourrez en jouir sans remords. Je sais que les négocians de la place où est établi votre principal comptoir, s'empresseront de vous imiter; que leur concurrence aura bientôt réduit vos profits. Mais vous leur aurez ouvert la carrière; et vous direz un jour en vous promenant devant *la loge*, sur ce superbe pourtour que forme votre port, lorsque vous entendrez traiter autour de vous du commerce des toileries : *C'est un commerce que j'ai créé*. Je me féliciterai peut-être aussi moi-même de vous en avoir donné l'idée et le goût; mais comme je sais que ce sont les exemples et non les paroles qui entraînent les commerçans, ce sera

vous, au fond, qui en aurez la gloire. Adieu, mon ami; je vous ai quelquefois proposé de faire de bonnes actions, je vous propose aujourd'hui d'en faire une grande.

LETTRE XVIII.

Pella, le 30 vendémiaire an 6.

COMMERCE ALLEMAND.

L'EMPEREUR a une factorerie et un consul à Salonique. Mais comme le commerce de ses états avec la Turquie est libre, ce sont les Grecs qui l'ont envahi ; et cette factorerie et ce consul travaillent peu.

De toutes les contrées qui trafiquent avec la Turquie européenne, l'Allemagne est sans contredit celle dont le commerce est le plus étendu. Salonique est le principal siège de ce commerce. Les Allemands tirent de la Macédoine une prodigieuse quantité de cotons qui se répandent par divers canaux dans tout le nord de l'Eu-

54 TABLEAU DU COMMERCE

rope : ces cotons sont expédiés par terre à Semlin, et de Semlin remontent le Danube jusqu'à Vienne. Vienne les répand ensuite dans toute l'Allemagne et dans tout le nord de la Suisse depuis la Val-teline jusqu'à Constance, et depuis Constance jusqu'à Bâle. Orsova dans le ban-nat de Tèmeswar sur la même ligne que Semlin, et derrière cette ligne Hermans-tadt et Brassav dans la Transylvanie, sont les autres entrepôt des cotons macédo-niens.

Le commerce allemand étend ses rameaux dans toutes les parties de la Grèce ; mais il s'exploite sur une multitude de points si imperceptibles, qu'il a échappé jusqu'ici aux regards de l'Europe commerçante. Il n'est même bien connu que depuis la dernière guerre des Autrichiens avec les Turks, parce que les communi-cations intérieures ayant été interrom-pues à cette époque, Salonique est de-

venue par sa position l'entrepôt nécessaire de toutes les marchandises turkes, qui ont pris la route de Trieste au lieu de celle du Danube. Alors seulement on a pu évaluer avec quelque justesse les différentes branches des exportations allemandes, et les évaluations les mieux combinées les ont fait monter à 5,000,000 de piastres. Les Allemands paient le tiers de cette somme en produits de leur industrie et sur-tout en draps et en toileries, et les deux autres tiers en talaris et en sequins. La somme des envois ne passe jamais 2,000,000; elle s'arrête quelquefois à 1,500,000, et elle se compose toujours des articles suivans : draps, toileries, verreries, fers, clincaillerie et dorure.

Draperie.

LES draps qui ont le plus de débit en Levant sont tous des draps légers faits à

l'imitation des *londres* d'Angleterre, et par cette raison nommés *Londrins*. Il y a deux sortes de londrins, les londrins premiers et les londrins seconds.

En France, les londrins premiers sont tout de laine de Ségovie, tant en trame qu'en chaîne. En Allemagne on y mêle de la laine de Silésie, et en Angleterre de celle du pays. La chaîne est de 5,000 fils dans des rots de deux aunes, pour revenir du foulon larges de 1 aune $\frac{1}{4}$ entre les lisières. Les londrins seconds sont de laine commune, pour la chaîne; et pour la trame, de seconde Ségovie en France, et de *seconde sorte* dans les autres pays. La chaîne est de 2600 fils dans des rots de 2 aunes moins $\frac{1}{6}$, pour revenir du foulon larges de 1 aune $\frac{1}{6}$.

Les draps fabriqués en Allemagne sont connus en Levant sous divers noms, mais ils sont tous fabriqués à l'imitation de nos londrins. Ce qui les distingue des

draps français, c'est qu'ils leur sont supérieurs dans le tissu, mais inférieurs dans l'apprêt et les couleurs. Nos draps ont moins de corps, parce que nos chaînes ne sont pas assez tissues, et qu'on ne met pas assez de laine dans nos trames : ce qui est cause que les draps français restent creux et lâches, défaut assez sensible pour être remarqué.

La draperie française supplanta en Levant la draperie anglaise, sous le premier ministère de Maurepas. Elle prit la plus grande faveur en 1750, et la conserva jusqu'en 1782. Alors elle commença à décliner, mais ce fut par une progression lente. On vit en 1783 les Anglais débiter de grosses parties de châlons : quelqu'un écrivit aussi-tôt que les châlons anglais avaient porté coup à notre draperie, et tout le monde le répéta. En 1785, les draps allemands s'introduisirent en Turquie, et parurent d'une

défaite prompte et aisée. La guerre qui survint, en suspendit la vente. Mais cette draperie reprit, après la guerre, encore plus de faveur; et tout le monde répéta de nouveau, sur la parole d'un voyageur, que les draps allemands avaient supplanté nos londrins de Languedoc. Si ce n'eût été là qu'une conjecture, elle eût certes mieux paru fondée que la précédente : mais il fallait dire aussi que les troubles survenus en France ont jeté le désordre dans nos fabriques, et que la guerre qui a suivi ces troubles n'a point été favorable à nos ventes extérieures. Au défaut de nos draps, il a bien fallu se fournir de draps allemands, et c'est ainsi que les manufactures d'Allemagne ont supplanté les nôtres.

Cependant il est très-vrai que la fraude excessive et constante de nos fabricans, a commencé dès 1782 à dégoûter les Turks; que les laineries étrangères se

sont accréditées à la faveur de notre discrédit naissant ; et que c'est ce discrédit toujours croissant, joint aux effets de la guerre, qui a jeté la draperie française dans la stagnation où elle est.

Il n'est pas moins vrai que notre draperie ne se relèvera plus du coup terrible que lui ont porté les draps étrangers, si le gouvernement ne lui ménage des encouragemens, et s'il ne fait revivre les anciens réglemens sur l'inspection, qu'on a laissé si indignement violer depuis 1782, et qui depuis la révolution ont été tout-à-fait négligés. Il faudrait sur-tout encourager la fabrication des londrins seconds, qui, par leur bon marché, se trouvent à la convenance du plus grand nombre, et qui, par cette raison, sont l'article essentiel de la draperie dans le commerce levantin. Les autres draps ne font qu'assortiment : or l'inconvénient de diviser les demandes pour composer

les assortimens, fera toujours donner la préférence, pour les objets accessoires, à la nation qui fournira l'objet principal.

L'espèce de défaveur où est tombée notre draperie, ne doit pas décourager. Il faut sans doute plus de temps pour guérir le mal que pour le faire : mais les bons essais corrigent, et il n'y a pas de prévention qui tienne contre des faits. Cependant je ne puis m'empêcher de remarquer, au sujet du sort malheureux qu'a éprouvé en Levant notre draperie, que la conduite des fabricans du Languedoc a prouvé d'une manière bien sensible que le fabricant qui veut gagner beaucoup, ne gagne pas long-temps ; que les rebuts décrient les manufactures, et que la friponnerie de quelques individus peut porter un coup mortel au commerce d'une nation. Je dois ajouter ici que l'administration et l'homme privé sur-tout, ont toujours paru en France trop indif-

férens aux travaux de nos manufactures, qui sont, après tout, la grande base de la prospérité des Etats; qu'il serait temps que l'esprit national mît un frein aux entreprises honteuses de la cupidité; que l'opinion publique flétrît le mauvais citoyen qui croirait pouvoir immoler le crédit général à son intérêt particulier; et que le gouvernement, secondant l'opinion publique, punît rigoureusement le manufacturier mauvais calculateur, qui préférerait à des bénéfices durables quelques gains passagers, et qui, par ses fraudes méditées, jetterait nos manufactures dans le décri. Tout nous appelle, en fait de draperie, à être les premiers manufacturiers de l'Europe. Personne ne connaît mieux que nous les procédés du tissage: nulle part la teinture n'est mieux entendue: nous avons pour nous le bon marché de la main-d'œuvre; et si notre laine est chère parce qu'elle est rare, il

dépend de nous de multiplier nos moutons avec nos pâturages. Ce sera la faute du gouvernement, si nous ne savons pas profiter de nos ressources.

Les draps allemands qui ont supplanté les nôtres sont connus en Turquie sous la dénomination générale de *draps de Leipsick*, parce qu'ils sont ordinairement achetés à la foire de Leipsick. Ces draps ont du corps et du moelleux. Les assortimens sont en couleurs bizarres; mais ces couleurs plaisent aux Turks, parce qu'elles éblouissent les yeux. Les leipsicks ne viennent point en balles, mais en pièces bien arrangées pour la commodité du charroi par terre. On les vend de gré à gré, sans échantillon et sans facture. Ce débit est favorable au petit détaillant qui n'a pas toujours le moyen d'acheter un ballot entier: il convient aussi au vendeur qui peut vendre comp-

tant, ou qui n'est pas du moins obligé de faire de longs crédits.

Les plus beaux leipsiks se fabriquent à Aix-la-Chapelle. Ceux des frères Clermont ont une réputation justement méritée.

Ce qui a donné une grande vogue aux fabriques d'Aix-la-Chapelle, c'est le brillant de leurs couleurs, et leur bel assortiment. Les manufacturiers de cette ville ont toujours consulté sur ce point le goût de l'acheteur, qui, lorsque la couleur est agréable, fait ordinairement peu d'attention au corps de l'étoffe. Ceci est vrai, sur-tout à l'égard des Turks qui paraissent n'avoir qu'un sens, et dont le toucher réside tout entier dans la vue.

On fabrique aussi à Aix-la-Chapelle des mahouds à l'imitation de ceux d'Angleterre; mais les *copies* ne vaudront jamais les *originaux*, parce qu'elles ne

sont pas aussi bien *traitées* dans la couleur. Ce point est cependant très-essentiel, parce que l'assortiment des mahouds se compose de couleurs vives et délicates, comme le rose, le céleste, la couleur de feu, le jaune-secin et le vert tendre.

On a mieux réussi à imiter les *sayes* vénitiennes que les mahouds anglais. Les *sayes* d'Aix-la-Chapelle ont ainsi porté coup à la consommation de celles de Venise, mais elles n'ont pu l'anéantir, parce qu'elles pèchent, comme les mahouds, dans les couleurs fines. Ce qui conservera encore long-temps en Levant la préférence aux *sayes* vénitiennes, malgré leur excessive cherté, c'est la vivacité de leur écarlate et la beauté de leur ponceau : deux couleurs que les Turks recherchent pour leurs benichs et leurs castans.

En finissant cet article de la draperie allemande, que nous avons en partie

conquise, il faudrait peut-être examiner s'il nous serait plus avantageux d'encourager les fabriques des Pays-Bas que celles du Languedoc ; ou , ce qui est la même chose , s'il vaudrait mieux faire le commerce de la draperie en Levant par la voie de Marseille et de la mer , que par celle de l'Allemagne et du Danube. La question est facile à résoudre , si l'on fait attention que dans tout commerce , le bénéfice le plus liquide est celui du charroi ; que dans un des cas donnés , ce sont les Allemands qui bénéficient le voiturage , et dans l'autre les Provençaux. Ce n'est pas peut-être ici le lieu de dire qu'il nous convient mieux de favoriser l'importation des laines d'Espagne dont on se sert dans le midi de la France , que celle des laines de Silésie qu'on emploiera dans le nord : mais c'est le cas de faire observer que les grandes fabriques de divers genres

se nuisent les unes aux autres dans les mêmes pays , et que nous devons encourager dans les nouveaux départemens , de préférence aux autres fabriques , celles de toileries , qui conviennent si bien aux contrées riveraines de la Meuse et du Rhin.

Consommation de l'article , somme approximative. P. 809,800.

Toilerie allemande.

LES articles qui composent la toilerie allemande , sont les indiennes , les mouselines et les toiles ouvrées.

Indiennes.

LES indiennes qui ont le plus de cours ici , se fabriquent en Autriche. Celles de Saxe sont très-recherchées à Constantinople ; mais dans la Grèce , on ne débite que la qualité nommée *calancas*,

qui se fabrique à Plaven dans le Woitgland.

Marseille débitait ici, avant la révolution, des toiles imprimées qui étaient plus goûtées que celles d'Allemagne, parce qu'elles avaient plus de vivacité dans les couleurs et plus de finesse dans le tissu : les dessins en étaient aussi plus corrects et mieux exécutés. Les fabriques marseillaises ont, depuis la guerre, suspendu leurs travaux, et les fabriques allemandes ont continué les leurs ; mais tout nous promet dans ce genre d'industrie des succès à la paix. Il n'est pas possible de rien voir de plus agréable que les indiennes qui s'imprimaient à Avignon et dans le Béarn.

Il y a long-temps qu'on cherche en Europe l'art de fixer les couleurs et de leur donner cette adhérence qu'on admire dans les toiles du Bengale, et qui est cause que ces toiles, loin de perdre

leur éclat dans le lavage, n'en deviennent que plus belles. On a dit, pour rendre raison de cette ténacité dans les couleurs, qu'on les apprêtait dans l'Inde avec des sucres d'herbes qui ne croissent pas dans nos climats. Mais c'est une erreur ; et des expériences répétées ont prouvé que nous pouvions composer en Europe d'aussi riches couleurs que dans l'Inde, mais qu'il fallait pour ces compositions un temps et un travail qui renchériraient trop nos ouvrages. La véritable supériorité des manufactures de l'Inde n'est donc pas, comme on l'a cru, dans la supériorité de la main-d'œuvre, mais dans son bas prix. Le travail de dix ouvriers du Bengale ne coûte pas le travail d'un des nôtres. Le temps est trop cher en Europe ; dans l'Inde il est à aussi bon marché que la vie des hommes.

Mousselines.

IL se vend ici 20,000 pièces de mousselines fabriquées en Saxe, en Bohême, dans l'Autriche antérieure, et dans les cantons de Saint-Gall et d'Appenzel.

Nous pourrions lutter avantageusement avec les Allemands dans cet article. Les mousselines communes, qui sont les seules qui aient cours dans le marché de la Grèce, sont toutes fabriquées avec les cotons du Levant : or, le charroi de ces cotons est beaucoup moins cher pour nous qui le faisons par mer, que pour les Allemands qui le font par terre. On pourrait introduire avec succès ce genre de manufactures dans la haute Provence et le haut Dauphiné, où les bras sont à bon marché, parce que, six mois de l'année, ils sont sans emploi. Le fabricant qui irait planter les premiers métiers sur ces hautes montagnes, porterait le mouvement et la vie

70 TABLEAU DU COMMERCE

dans une contrée qui ne présente aujourd'hui que l'image de la mort.

On pourrait même se procurer dans nos cités peuplées le bon marché nécessaire aux succès de cette fabrication, si l'on voulait employer la mendicité au tirage des cotons et améliorer la filature par la perfection des moulins.

Toiles unies et ouvrées.

LA Grèce consommait jadis 11 à 1200 pièces de toiles unies de Silésie et de Bohême : mais ces toiles commencent à être décriées, parce qu'il ne vient plus que des rebuts. On leur préfère aujourd'hui les toiles de la Carinthie et de la basse Autriche qui viennent de Trieste, et qui, quoique moins blanches et moins belles en apparence, sont d'un meilleur usage. L'article des toiles unies est au surplus un très-petit objet : celui des toiles

ouvrées est beaucoup plus important.

On consomme ici pour 50,000 piastres de ces dernières toiles, comme linge damassé, à grain d'orge, à œil de perdriz. Vienne, Trieste et Venise fabriquent dans ce genre de toiles des nappes à bordures bigarrées et d'autres ouvrages grotesques qui passent en Turquie pour être d'une très-grande beauté : mais tous ces linges ouvrés, vénitiens et allemands, ne joignent pas comme ceux de France et de Hollande, la finesse, l'éclat du blanc et la variété des dessins à la solidité. Si le linge allemand a la préférence sur le nôtre dans le marché turk, c'est uniquement à raison du bas prix.

Consommation de l'article, somme approximative P. 585,750.

Verreries.

LA réputation des verres de Bohême est faite en Europe. Ils ont par-tout rem-

placé ceux de Venise. On les préfère à tous les autres verres, à cause de leur transparence et de leur œil. La France seule a conservé ici le débit de ses bouteilles noires, parce qu'elles sont beaucoup mieux faites que toutes celles qui se fabriquent ailleurs.

Les cristaux de Bohême viennent en Turquie par la voie de terre. Ces cristaux sont si bien arrangés dans des caisses de paille, qu'ils supportent sans danger une route de quatre cents lieues. Ce sont ordinairement des marchands ambulans qui viennent vendre dans la Grèce les verreries d'Allemagne. Ils les débitent en détail : quand une province est fournie, ils passent dans une autre, et ils circulent ainsi de ville en ville jusqu'à ce que tout le pays soit approvisionné.

Quantité.	Assortimens.	Prix.
120 caissons.	Vases dorés.....	à 600 piastres le caisson.
150 dits.....	Vases communs.	à 150 ————— <i>idem.</i>
140 dits.....	Vitres.....	à 300 ————— <i>idem.</i>

On ajoute à ces verreries des lustres à plusieurs branches, des globes, des fanaux et quelques autres objets de fantaisie. Les carafes, les verres à pied, les gobelets ont peu de cours, parce que les Turks ne boivent ni vin ni liqueurs. Les Grecs, qui ont la réputation de boire avec excès, ne connaissent pas encore le raffinement de mettre à table un verre pour chaque convive : un seul gobelet suffit pour tous ; et comme nos bons aïeux, ils boivent tour-à-tour sans la moindre répugnance. On préfère ici les gobelets rayés et ceux qui sont émaillés ou qui ont les bords dorés. Les Levantins aiment en tout le clinquant ; et l'on remarque, en général, cette différence entre les consommations d'un peuple barbare et celles d'un peuple civilisé, que l'un préfère dans tout ce qui est à son usage le brillant au bon, au lieu que l'autre préfère le solide aux choses unique-

ment accréditées par le caprice de la mode ou par des goûts fantasques. Les négocians devraient bien faire attention à ces goûts divers des nations, quand ils composent pour l'étranger leurs assortimens. Leurs envois devraient être au moins dirigés par cette prudence commune, fruit de l'expérience. Une bévue en fait de commerce occasionne souvent de grandes pertes, et quelquefois des contre-coups. Marseille a fait ici, dans ces derniers temps, des envois qui caractérisent la plus sotte ignorance.

Les Allemands, en fait de verreries, ont mieux connu le goût des Turks que les Marseillais : ils envoient en Turquie des ouvrages charmans. Le verre, en se déguisant sous la forme d'un vernis brillant et poli, a fourni aux Bohémiens le moyen d'imiter la porcelaine, non par la nature de la pâte, mais par la finesse des contours, la beauté du dessin, la vi-

vacité des couleurs et le brillant de la couverte. J'ai vu de ces vases qu'on avait vernissés avec tant d'art, qu'ils imitaient la plus belle porcelaine de Saxe. Ils lui seraient même préférables, à cause de leur transparence, s'ils étaient moins fragiles. C'est dans ces vases que les Levantins donnent de l'eau aux convives à la fin des repas, qu'ils servent les scherbets, et qu'ils présentent les coulitures et l'eau-rose dans les visites de cérémonie. On s'en sert aussi en guise de plats de dessert. Il y a de ces vases de toute grandeur et de toute forme, et ils servent à orner les appartemens où sont ménagées des étagères à hauteur d'homme, sur lesquelles ces vases sont rangés avec symétrie.

Consommation de l'article, somme approximative. P. 140,000.

Porcelaine.

La porcelaine de Sèvres est supérieure à tout ce qu'on peut voir de plus agréable et de plus parfait pour l'élégance des formes, la correction du dessin, l'éclat des couleurs et le brillant de la couverte: mais cette porcelaine est trop chère, et il en passe peu chez l'étranger. Celle que consomment les Turks vient d'Allemagne, et sort des fabriques les plus communes. La porcelaine de Dresde et de Berlin a bien quelque débit à Constantinople, mais elle n'en a point dans les provinces. On ne débite guère dans la Grèce que des porcelaines de Franckendal et de Vienne; et ce n'est pas même là un objet bien important.

La porcelaine de Franckendal, dans le Palatinat, le dispute par le brillant à celle de Saxe, et est d'un tiers moins chère. On applique sur cette porcelaine des feuil-

les d'or avec tant d'art, qu'on prendrait les vases qui en sont revêtus, pour des vases d'or massif. Le dessin est correct; les figures sont frappantes par la force et la vérité de l'expression : mais la couleur n'est jamais de ce beau blanc qui plaît à l'œil, et qui caractérise les belles porcelaines.

La porcelaine qui a le plus de cours ici, est celle de Vienne, parce qu'elle est la moins coûteuse. Sa pâte est d'un blanc sale : elle pêche aussi dans la peinture et dans les formes. Les dessins sont sans goût, et les vases sont d'une forme peu élégante. Le grand débit de cette porcelaine est en Turquie, et les Turks n'aiment pas le changement. C'est ce qui donnera peut-être la raison des imperfections que l'on reproche à la fabrique de Vienne, malgré les encouragemens que lui prodigue l'empereur. Ce prince y entretient, dit-on, quatre-vingts pein-

tres. Dans ce cas il emploie bien mal son argent; car les plus beaux ouvrages qui sortent de cette manufacture ne sont guère remarquables que par la grandeur de leurs dimensions et par la bizarrerie de leurs formes.

Consommation de l'article, somme approximative. P. 40,000.

Aciers.

Les meilleurs aciers se tirent d'Angleterre et d'Allemagne. L'acier d'Angleterre est le plus estimé, à cause de la finesse et de la netteté de son grain. Sa surface est d'un beau poli, et l'on y trouve rarement des veines et des pailles. L'acier d'Allemagne au contraire est veiné, pailleux, cendré, et piqué de nuances pâles que l'on aperçoit quand il est poli et émoulu. Les pailles et les veines rendent l'acier ouvré mal-propre, et le tranchant des instrumens inégal et mou.

Les cendrules et les piqûres le mettent en scie, et le rendent rude à la coupe.

On emploie ici l'acier allemand pour les instrumens de labour, parce qu'on a reconnu qu'il était très-propre aux gros tranchans. Mais pour tous les ouvrages fins et délicats, on se sert de l'acier anglais, parce qu'il est plus malléable et qu'il a plus d'éclat.

Il se débite à Salonique pour 50,000 piastres d'acier brut d'Allemagne, et pour 24,000 d'acier ouvré. Les acieries de Vienne commencent à acquérir de la réputation : tous les amateurs savent qu'un de leurs ouvriers nommé *Schwartz*, a fait une épée à secret d'un travail si fini, qu'elle a été vendue 10,000 florins au roi des deux Siciles.

Consommation de l'article, somme approximative. P. 54,000.

Cuivres et Dorures.

L'ALLEMAGNE verse à Salonique beaucoup de cuivres ouvrés, comme chaudières, bassines et autres ustensiles de ménage. Une grande partie de ces cuivres est façonnée en *zarfs*, espèces de soucoupes dont on se sert pour soutenir le *finnjam* ou tasse à café.

Les Turcs tirent encore d'Allemagne de la batterie de cuisine. Cette batterie se fabrique à Vienne et à Neuwied. Mais la fabrique de Vienne est supérieure à l'autre, en ce que les ouvrages qui en sortent sont d'une seule pièce, au lieu que ceux de Neuwied sont de plusieurs morceaux soudés ensemble. Les pièces se vendent à l'oke, et se paient plus cher quand elles sont étamées : mais ordinairement on les étame ici, et il faut avouer que les ouvriers étameurs sont plus habiles en Turquie

qu'en Europe. Les pièces vernissées ont aussi un grand débit, mais on se plaint que le vernis ne dure pas.

Il se fabrique encore à Vienne des fils d'or et d'argent, des galons et des réseaux qui font tort à nos dorures de Lyon. Cependant les dorures allemandes n'approchent pas des nôtres pour la solidité et pour le goût; mais le bon marché en facilite le débit. Les paysannes *val-luques*, qui sont répandues dans les villages de la haute Grèce, portent les jours de dimanche des mouchoirs garnis de réseaux d'or : les Grecques de toutes les classes en ornent leur tête le jour qu'elles se marient.

L'art du vernisseur est très-perfectionné en Allemagne : on y vernit surtout agréablement des ouvrages en fer-blanc, qui ont de la vogue. Mais ces ouvrages n'ont pas pénétré dans les cam-

pagnes, et le débit en est encore circonscrit dans les villes.

Consommation de l'article, somme approximative. P. 115,000.

Consommations totales, somme approximative. P. 1,544,550.

Facteurs et Canaux du commerce allemand.

LE commerce de l'Allemagne avec la Turquie est tout entier dans les mains des Grecs répandus dans les deux empires : souples, déliés, intrigans, hardis, ces hommes qui n'étaient d'abord que les courtiers de ce commerce, s'en sont créés les agens privilégiés. Ils ont établi des comptoirs dans les principales villes d'Allemagne, et ils exploitent aujourd'hui le commerce allemand, comme les Français et les Anglais exploitent le commerce turk.

Vienne d'un côté, et Salonique de l'autre, sont les deux grands entrepôts du commerce de la Grèce avec l'Allemagne. Les canaux par où il passe sont le Danube et l'Adriatique. La voie du Danube a été long-temps la plus suivie. Quoique plus coûteuse, elle était plus courte : elle épargnait bien des détours : elle facilitait à-la-fois tous les envois, parce que le Danube par lui-même ou par les rivières qu'il reçoit, peut être regardé comme la grande artère de l'Allemagne. Ajoutez que les Autrichiens n'avaient point alors de marine, et qu'un commerce maritime doit être protégé par une puissance navale. La voie de l'Adriatique ne pouvait d'ailleurs convenir qu'à une petite partie de l'Allemagne, quand l'Autriche n'avait que le port artificiel de Trieste, situé à une trop grande distance des possessions ottomanes. Mais aujourd'hui que cette

puissance possède la côte de la Dalmatie qui est semée de superbes havres, et qui borde une partie de la Turquie européenne ; aujourd'hui qu'elle va se créer une marine militaire pour protéger sa marine marchande, je suis persuadé que le commerce allemand se jettera dans la Méditerranée par l'issue la plus courte, qui est celle de l'Adriatique. Il me semble du moins que la plupart des raisons qui faisaient préférer la voie du Danube n'existant plus, on en sentira davantage les inconvéniens. Ces inconvéniens sont nombreux et grands. Le Danube a un cours très-tortueux ; il passe presque toujours entre des rochers, et il est parsemé d'une quantité d'îles et de bas-fonds. On sait qu'il est extrêmement rapide. Son lit est jonché de roches dangereuses, entre lesquelles le courant forme des tourbillons qui rendent la navigation impraticable dans la baisse des eaux.

On ne peut faire que peu d'usage de la rame en remontant le fleuve, et point du tout de la voile. Il faut faire tirer les bateaux par des bœufs, ce qui est lent et dispendieux. Un autre obstacle à la navigation du Danube, est la mauvaise construction des bateaux. Ces bateaux ne sont qu'un assemblage de mauvaises planches de pin, unies simplement avec des chevilles. A peine peuvent-ils supporter le trajet de Ulm ou de Ratisbonne où ils sont construits, jusqu'à Belgrade et à Semlin où ils abordent; et ils risquent à tout moment d'être submergés. Plus on avance dans la Hongrie, plus la navigation du fleuve devient embarrassante à cause des bancs de sable qui s'y amoncellent, des troncs d'arbres qu'on flotte des forêts voisines, des moulins qui bordent les deux rives, et des poteaux qu'on plante jusqu'au milieu des courans pour former des

usines. On a bien essayé dans ces derniers temps de construire des bateaux de chêne; mais ces essais ont mal réussi, parce que les bateaux doivent être d'une délicate aisée, et par conséquent à très-bon marché sur toutes les rivières où ils ne peuvent remonter les courans: nous en avons la preuve dans la navigation du Rhône. Il est vrai que la prétendue frégate construite par Taufferer a fait quelque bruit en Europe: mais cette frégate n'était qu'un mauvais vaisseau plat qu'on avait mal-à-propos percé pour vingt-quatre canons; et elle ne pouvait être d'aucun usage, puisque pour s'en servir sur la Mer Noire, il aurait fallu que sa quille eût été plus profonde. Toutes ces raisons font croire que les Autrichiens quitteront aujourd'hui la route du Danube, et que ce fleuve ne deviendra jamais aussi favo-

rable au commerce allemand que le Rhin et l'Elbe.

Espèces et Banque.

LA somme des importations grecques ne va qu'à 1,544,550 piastres : elle ne passe pas 2,000,000 dans les meilleures années. Celle des exportations s'élève toujours à près de 5,000,000. La balance est donc au moins de 5,000,000 en faveur de la Turquie. L'Autriche est obligée de payer ce solde avec des espèces ou du papier ; et de-là le commerce d'argent et de banque qui se fait entre Vienne et Salonique. Ce commerce est considérable ; car, année moyenne, l'Autriche (1)

(1) D'après les tableaux qui m'ont été fournis pendant que j'étais secrétaire de légation en Allemagne, il est prouvé qu'on a battu dans les pays de la domination autrichienne, depuis 1741 jusqu'à 1770, cent quarante millions de florins pour le commerce de la Turquie. Cette proportion a aug-

fabrique en talaris et en sequins 6,000,000 de florins qui sont portés en Turquie, et dont le tiers au moins passe dans la Grèce, à la faveur de l'immense quantité de coton que la place de Vienne tire de la Macédoine. Le banquier Friess est le principal agent de ce commerce, et l'on prétend qu'il lui doit son énorme fortune. Cette circulation d'espèces est quelquefois grossie par les viremens étrangers. L'Autriche fait dans ce cas de plus gros envois en argent ; mais tous ces envois ne sont pas pour compte allemand. Il arrive alors que les places françaises, hollandaises ou italiennes qui ont expédié des marchandises en Allemagne et qui ont des paiemens à faire en Turquie, demandent de l'argent à Vienne et char-

menté depuis 1770 jusqu'à 1797 dans la même progression que le commerce ; et le commerce a augmenté de deux cinquièmes d'après mes tables.

gent cette place de solder leur compte avec les Turks. Ce mouvement de place en place qui se communique aux deux extrémités de l'Europe, et qui vient aboutir d'un côté à Vienne et de l'autre à Salonique, a ouvert un commerce de change entre la Macédoine et l'Allemagne. Vienne est pour cette raison la place de l'Europe qui règle le change avec Salonique. Le cours du change que nous avons vu dominer cette année, a donné de 65 à 70 florins pour 100 piastres turkes, à 50 jours de vue. Ce cours a, comme on voit, beaucoup varié, et en général il varie ici avec une rapidité inconnue dans nos places européennes. Je pense que la cause de ces variations subites et brusques vient en partie de l'incertitude où l'on est en Turquie sur l'état de la circulation monétaire, et en partie de l'adresse des marchands grecs, dans les mains desquels est le change, et qui

secrètement unis entre eux, savent toujours le régler suivant leurs intérêts. Quoi qu'il en soit, ces variations existent, et elles ont fait croire aux négocians francs que le change leur était tantôt favorable, et tantôt contraire. Ces marchands ont raison, parce qu'ils ne jugent du cours du change que d'après leurs intérêts, c'est-à-dire, par comparaison au cours du prix des marchandises; mais dans la réalité, le change est toujours en faveur de Salonique contre les places européennes, ce qui résulte de la nature du commerce qui se fait entre la Grèce et l'Allemagne. Car, en dernier résultat, il faut toujours solder en argent l'excédent des retraits sur le montant des envois ou ce qu'on nomme *la balance*, et cet excédent est toujours au moins de trois cinquièmes en faveur de la Turquie. La faveur du change est telle pour Salonique, que la piastre qui ne pèse que 4

dragmes , qui a 2 dragmes $\frac{1}{4}$ d'alliage , et qui ne vaut intrinsèquement que 28 sous de France , s'achète actuellement dans le commerce 57 sous , et qu'elle court dans le change , depuis un an , de 55 à 40 sous. Le sultan des Turks possède le sol le plus riche de la terre ; et pour représenter ses richesses territoriales , il a la plus mauvaise monnaie qui soit au monde.

LETTRE XIX.

Pella , le 15 brumaire an 6.

COMMERCE ITALIEN.

LE commerce des Italiens en Levant est libre , et n'est soumis à aucun règlement. Ce sont les Vénitiens et les Livonnais qui en sont les principaux facteurs. Il y a sur cette Echelle un consul de Venise et un consul de Naples. Le consul impérial est réputé le consul des Toscans , et le consul français celui des Romains , des Génois et des Piémontais.

Le commerce italien consiste en draps , armes à feu , verreries , soieries , papiers et bonneterie.

Draps.

Ce sont les Vénitiens qui importent les draps. Ces draps sont connus en Levant sous divers noms. Les plus beaux sont ceux dits *sayes*. C'est une étoffe distinguée par sa finesse et par son corps. Comme elle est imperméable à la pluie, on la destine pour les manteaux et les benichs. Les sayes de Venise sont supérieurement teintes; nulle part on n'est parvenu à égaler la beauté de leur poncean.

Les Vénitiens font aussi des londrins seconds à l'imitation de ceux de France, mais leurs couleurs ne sont ni aussi solides ni aussi brillantes. C'est là au reste le seul avantage que nous ayons conservé sur eux; et Venise peut parvenir à nous supplanter par le bon marché, si nous ne recommandons à nos fabricans de mettre plus de fidélité dans les largeurs,

de donner à leurs draps plus de corps en les foulant davantage, et de ne pas les tirer avec excès; ce qui rend les draps français creux et lâches.

Les londrins vénitiens sont ordinairement troqués en nature contre les produits du pays les plus avilis; ce qui les fait circuler avec plus de facilité, et ce qui doit mettre en garde nos fabricans contre ceux de Venise.

Consommation de l'article, somme approximative P. 28,800.

Armes à feu.

LES manufactures de Brescia versent dans les marchés de la Grèce 30 caisses d'armes à feu. Parmi ces caisses, il y en a 12 de fusils et 18 de pistolets. Le prix moyen du fusil est de 6 à 8 piastres, et celui de la paire de pistolets, de 10 à 12. Les Turks veulent les canons en fer blanchi, et ils préfèrent les armes véni-