

## LE RACHAT DES PÉAGES DU SUND<sup>1</sup>

PAR

MARCUS RUBIN

C'est en 1856 que se réunit à Copenhague la conférence internationale pour le rachat des péages du Sund. L'invitation, expédiée en octobre 1855, portait, entre autres choses, que la question devait être discutée à un point de vue politique; car, était-il dit, „ce caractère convient à l'histoire des péages du Sund et au rôle qu'ont joué ces péages dans la politique de l'Europe septentrionale“; une autre conception ne conviendrait pas „à un arrangement qui doit servir de supplément à des traités de paix et à des transactions par lesquels a été organisé le système de l'équilibre politique“.

Oui, certes, il y avait eu de la politique dans la question des péages du Sund. L'origine en remonte au règne d'Éric de Poméranie — vers 1430 —, et pendant le premier siècle, il fallait les défendre contre la ligue hanséatique, laquelle formait toujours une puissance politique considérable. Pendant les siècles suivants, après l'éclipse de la Hanse et avant la prépondérance de l'Angleterre, ce furent les Pays-Bas qui dominèrent le commerce du Nord et qui eurent à se plaindre des péages du Sund. On sait que c'est cette circonstance, jointe au dépit des autres nations maritimes, qui a joué un

<sup>1</sup> Résumé d'une monographie détaillée, publiée dans l'„Historisk Tidsskrift“ 7<sup>e</sup> série, tome VI. Copenhague 1906. Pour cette monographie on a utilisé des documents provenant des archives du ministère des affaires étrangères. Le résumé qu'on va lire a été communiqué dans la réunion du 1<sup>er</sup> décembre 1905.

rôle important dans la politique par laquelle nous avons perdu les provinces du Sund (la Scanie etc.) sans pouvoir jamais obtenir leur restitution. La Suède, il est vrai, avait été exempte des péages, mais les navires suédois étaient exposés à des tracasseries dont il fallut aussi les débarrasser par les traités de paix du XVII<sup>e</sup> siècle. C'est seulement par la paix de Frédériksborg en 1720 que les rapports entre les deux pays s'améliorent à cet égard. La Suède perd sa franchise, et toutes les autres puissances se soumettent aux dispositions du tarif des péages du Sund, jusqu'à ce que, en plein XIX<sup>e</sup> siècle, le mouvement renaisse pour ne plus s'arrêter avant d'avoir abouti à un résultat définitif.

Pour comprendre l'aversion causée par les péages du Sund, il faut se rappeler son caractère particulier. On était habitué, depuis longtemps, à un droit d'entrée. Le droit d'entrée peut être imposé, soit pour frapper la consommation des citoyens ou le commerce des étrangers avec les citoyens du pays, soit pour protéger les industries nationales. On comprendrait également un droit d'exportation qui aurait pour but d'entraver l'exportation des produits du pays ou, au moins, de faire profiter le trésor de ce commerce; on accepterait même un droit de transit qui frappât les marchandises passant par le territoire d'un pays. Mais ce qui était trop fort, même autrefois, c'était la prétention de taxer le passage par eau, passage tout à fait ouvert, entre deux mers dont on n'était pas, tant s'en faut, le maître. Ajoutez à cela que les péages du Sund, étant à l'origine une taxe sur les navires et sur certaines marchandises, devinrent, à partir de 1570, presque exclusivement une taxe sur les marchandises. Cette taxe devait être proportionnée à la valeur des marchandises; mais tandis que la taxe restait fixe, les valeurs variaient, et surtout elles variaient inégalement, de sorte que, non seulement, la taxe croissait très souvent au-dessus de ce qu'on avait supposé d'abord, mais encore, frappant inégalement les diffé-

rentes valeurs, elle produisait un bouleversement des valeurs internationales des marchandises. La taxe sur les marchandises nécessitait, en outre, tant de recherches et tant d'appareil qu'elle occasionnait des retards intolérables. A cause de tout cela, les péages du Sund étaient regardés comme un impôt onéreux et injuste et d'un caractère extrêmement odieux. Il est même étonnant qu'on les ait soufferts si longtemps; mais cela tient, sans doute, à ce qu'ils s'étaient introduits à pas de loup, pour ainsi dire, et successivement; il était impossible, à l'origine, de les distinguer de plusieurs autres taxes qu'avaient payées au moyen-âge les commerçants étrangers; ils avaient été fixés et autorisés par des traités avant qu'on s'en fût aperçu; et malgré leur caractère onéreux, le souci du commerce et de la navigation n'entraînait pas en première ligne dans la politique des puissances principales. La question intéressait plus la Hollande que l'Angleterre, l'Angleterre plus que la France, et après qu'on nous eut dépossédé de l'un des bords du Sund, notre prépondérance politique n'existait plus. Ce qui était resté, c'était un fardeau économique autorisé par son existence séculaire et qu'on nous laissait jusqu'en plein XIX<sup>e</sup> siècle, jusqu'à ce que les progrès de la vitesse et la liberté croissante des communications internationales eurent mis en évidence son absurdité, trop grande pour être tolérée plus longtemps.

A partir de 1820, les villes baltiques et, chose plus grave, l'Angleterre firent entendre des plaintes continuelles sur l'enchérissement des denrées, sur le bouleversement des valeurs et le retardement de la navigation causés par les péages du Sund. La capitale du Danemark elle-même en souffrit beaucoup. Par suite des péages, les produits d'outre-mer pouvaient être transportés à moins de frais à Copenhague par Hambourg que directement à Copenhague parce que dans le premier cas on évitait de payer les droits en question. On étouffait, autant que possible, les plaintes danoises; on alla

même jusqu'à transiger avec les négociants au moyen de remboursements ou d'autre façon ; mais de l'étranger les plaintes venaient toujours plus bruyantes et toujours plus impérieuses ; il fallait prendre des mesures énergiques. Le gouvernement de la Prusse demanda la révision du tarif — qui frappait, quelquefois, les denrées d'une taxe de 9 p. c. de leur valeur — avec tant de force que nous imaginâmes à la fin l'expédient de proposer aux pays baltiques, principalement à la Prusse, à la Russie et à la Suède, le rachat des péages ; ils seraient remboursés par la perception, dans leurs propres ports, des sommes qu'ils nous avaient payées. C'était, on le voit, une manière de déplacer les péages du Sund. La Prusse accepta, mais la Russie, moins intéressée dans la question, s'y opposa. Le gouvernement russe ne se souciait guère d'une charge plus ou moins lourde pour les navires et les produits russes ; il avait même de la bienveillance pour le Danemark et croyait nous être plus utile en maintenant le statu quo. Le projet danois, malgré plusieurs années de négociations, n'aboutit donc à rien. Cependant, les réclamations de la Suède et de l'Angleterre devenaient de plus en plus énergiques. Entre le gouvernement suédois et celui du Danemark l'échange de notes prenait quelquefois un ton très vif. Ainsi quand, sur une plainte suédoise, le gouvernement danois répondit que les conditions n'étaient, pour la Suède, ni meilleures ni pires que pour les autres nations et que, si la Suède avait perdu sa franchise en 1720, elle avait obtenu, en récompense, la restitution de plusieurs conquêtes faites par le Danemark, le gouvernement suédois répliqua aigrement que la Suède victorieuse avait été, sans doute, trop indulgente pour le Danemark, et qu'il était inoui que les navires suédois, pour longer les côtes mêmes de la Suède, dussent payer un impôt à la puissance voisine. — Dans le parlement anglais les plaintes devenaient toujours plus amères ; les journaux, des brochures discutaient vivement la question. Serré de près, le gouverne-

ment danois consentit à accepter en 1842 un tarif nouveau par lequel les taxes furent sensiblement réduites pour plusieurs articles; l'expédition à Elseneur fut facilitée, et les pires inconvénients furent supprimés.

Ce n'était pourtant que partie remise. Le mouvement, à l'étranger, était très fort, et la crise fut aiguisée par l'attitude des États-Unis. Le gouvernement des États-Unis refusa tout simplement de payer les péages et menaça de faire convoyer les navires marchands par des vaisseaux de guerre pour forcer le passage du Sund. Vers 1850 il nous offrit une indemnité à la condition d'avoir le passage libre pour ses navires. Le gouvernement danois réussit à faire ajourner l'affaire en invoquant notre situation alors difficile, mais peu après 1850 la question fut soulevée de nouveau. Le gouvernement des États-Unis déclara que l'origine des péages du Sund, supposé même que l'existence séculaire de cet impôt lui donnât une espèce d'autorité, datait „d'un passé très lointain et barbare, antérieur à la découverte de l'Amérique“; on n'était pas disposé à payer des impôts au Danemark, pas plus qu'on ne l'avait fait aux États pirates de l'Afrique. Les péages ayant été mentionnés dans le traité de commerce de 1826 entre le Danemark et les États-Unis, le gouvernement américain, pourtant, finit par se déclarer lié jusqu'à l'expiration du traité, mais par la même raison, le traité fut dénoncé en 1855 pour expirer en 1856. A partir de cette année, le gouvernement danois le savait bien, les navires des États-Unis ne payeraient plus les péages.

Il était impossible de nous arranger ainsi avec l'Amérique et de renoncer aux péages des seuls navires américains. Toute convention séparée était dangereuse, car alors devait se poser la question scabreuse de savoir si le pavillon couvrirait ou non la marchandise. Si les navires américains obtenaient la franchise, est-ce que les marchandises des autres nations, transportées sur des navires américains, jouiraient de la même

franchise? Si oui, la navigation américaine accaparerait le transport des marchandises des autres nations aux dépens du trésor danois et au détriment de toutes les nations maritimes; si non, les navires américains devaient s'arrêter tout de même et se soumettre à une inspection comme auparavant, ce que l'Amérique ne souffrirait pas, pas plus qu'elle ne souffrirait que les marchandises américaines, transportées sur des navires étrangers, fussent soumises à la taxe, etc. Nous nous trouvions donc dans une situation fort difficile; il fallait prendre un parti, d'autant plus que nous avons à craindre que toute atteinte portée aux navires des États-Unis n'amenât l'occupation immédiate des Antilles danoises. La Prusse, elle aussi, et les autres puissances maritimes de l'Europe étaient à bout de patience; les gouvernements subissaient la pression de leurs parlements, et s'ils n'approuvaient pas tout à fait la démarche un peu brusque des États-Unis vis-à-vis d'un État européen, ils étaient, après tout, assez contents de voir l'Amérique attacher le grelot.

En 1855, dans le ministère P. G. BANG, les affaires étrangères étaient confiées à SCHEELE et les finances à ANDRAE. SPONNECK était directeur général des douanes et BLUHME directeur des péages du Sund; ces deux derniers avaient été eux-mêmes ministres, SPONNECK des finances et BLUHME des affaires étrangères. C'étaient des hommes d'une autorité incontestable; il serait difficile de trouver, parmi les hommes d'État que nous avons eu depuis 1849, des personnalités plus éminentes. A leur prestige politique ils joignaient une compétence de premier ordre dans la question en litige, — surtout BLUHME et SPONNECK qui, depuis longtemps, étaient attachés à la haute administration du commerce et des douanes. Ils étaient pénétrés, tous les quatre, de la nécessité d'une action décisive pour ne pas tout perdre sans rien gagner. Comme ministre des finances, SPONNECK avait fait, déjà en 1853, des préparatifs pour arranger l'affaire. ANDRAE déclara que la situation du

Danemark se gâtait de jour en jour tant que subsistaient les péages du Sund; mais c'est principalement BLUHME et plus encore SCHEELE qui, aussitôt l'affaire en marche, l'ont poursuivie avec une énergie opiniâtre tout en sachant céder là où il le fallait; ce sont eux qui, bien convaincus que l'obstination mènerait à des défaites et à des humiliations, eurent toujours à cœur de ne jamais faire rompre le fil des négociations; ce sont eux qui ont mené l'affaire à bonne fin; c'est à leur énergie persévérante et souple que nous devons d'avoir obtenu des conditions également satisfaisantes pour les finances danoises et pour l'honneur national.

Les autorités danoises discutèrent d'abord la question de savoir s'il était préférable de soumettre les péages du Sund à une révision radicale ou s'il fallait en proposer le rachat aux puissances étrangères. Cette dernière opinion finit par l'emporter. Puis, on discuta si, en répartissant le montant du rachat entre les nations, il fallait prendre pour base la taxe sur les marchandises, c'est-à-dire les péages du Sund proprement dits et la partie la plus importante des impôts, ou bien les soi-disant droits pour l'entretien des phares, qui correspondaient aux anciennes taxes sur les navires. La dernière alternative était la plus commode, mais elle était aussi la moins raisonnable, ce qui saute aux yeux lorsqu'on considère que pour la Russie par exemple la taxe sur les marchandises formait une très grande partie et la taxe sur la navigation une très faible partie du montant des péages, tandis que pour la Norvège c'était l'inverse; tout le monde devait convenir que si la taxe sur les marchandises était la plus importante partie de la somme que rapportèrent les péages, elle devait servir de base pour la répartition. Les calculs ayant été commencés à temps, tout était en ordre en 1855; il resta seulement à décider comment on répartirait la somme totale. Les péages du Sund rapportaient alors 4.500.000 couronnes par an et, en multipliant par 25, la somme totale

se serait élevée à 112 millions de couronnes environ. Demander cette somme eût été inutile, d'autant plus que l'existence même des péages du Sund était tellement précaire maintenant qu'une capitalisation, opérée comme pour un impôt invariable et sûr, n'eût été prise au sérieux par personne; et, d'ailleurs, il était évident que pour le trésor un capital valait beaucoup plus qu'une rente annuelle correspondante aux intérêts du capital. BLUHME, d'accord avec SCHEELE, réussit, malgré de vives résistances, à faire réduire la somme à demander à 70 millions de couronnes (équival. à environ 100 millions de francs) chiffre qui fut maintenu à travers les vicissitudes des négociations.

L'invitation à la conférence fut expédiée en 1855, c'est-à-dire en pleine guerre de Crimée; l'époque peut paraître mal choisie, d'autant plus que l'Angleterre et la Russie devaient être les principaux intéressés. Mais, nous l'avons vu, il n'y avait pas de temps à perdre; il fallait faire les invitations malgré la guerre qui, heureusement, finit à peu près en même temps que se réunissait la conférence. — 1855 fut aussi l'année de la constitution commune au Danemark et aux duchés, constitution par laquelle le conflit des duchés entra dans une nouvelle phase pour prendre une forme toujours plus âpre. Aussi, lorsque SCHEELE, dans une proposition adressée au roi, déclarait qu'il était difficile de trouver une époque plus favorable au point de vue des relations du Danemark avec la Prusse, il avait une trop bonne opinion de la bienveillance du gouvernement prussien à notre égard; mais il reste certain que la situation, après tout, nous était plus favorable qu'elle ne devait jamais l'être plus tard avant la guerre de 1864.

Toutes les puissances européennes acceptèrent l'invitation, expédiée en octobre 1855. L'Amérique, seule, refusa. Le gouvernement danois avait invoqué (cf. p. 3) „l'équilibre politique“, à quoi le président des États-Unis répondit: „On n'émettra aucune opinion sur ce que pourra avoir d'utile ou

de raisonnable la théorie de l'équilibre politique appliquée à la famille des nations européennes, mais les résultats produits par cette théorie ont suffi pour faire prendre au gouvernement des Etats-Unis la ferme résolution de se soustraire à son action<sup>4</sup>. On ne refuserait pas de payer une somme destinée à subvenir pour sa part aux frais des phares et des autres mesures de sûreté dans le Sund, mais au delà de cette somme, rien.

La conférence se réunit donc, sans le concours des États-Unis, à Copenhague au mois de janvier 1856.

Dès le début, la Russie et la Suède accueillirent avec bienveillance nos propositions. La Russie représentait à elle seule entre  $\frac{1}{3}$  et  $\frac{1}{4}$  de la somme totale de 70 millions de couronnes à payer; mais les autres nations étaient beaucoup moins disposées à se soumettre. A notre étonnement, l'Angleterre fit des difficultés sérieuses. Elle avait à payer un peu plus de 20 millions de couronnes, et le gouvernement anglais était peu disposé à payer cette somme, estimant que c'étaient seulement quelques commerçants et quelques armateurs qui souffraient des péages, et que c'était leur affaire de payer; en outre, le ministère Palmerston se trouvait à cette époque dans une mauvaise situation financière, obligé de rendre compte au Parlement des frais de la guerre de Crimée — 2 milliards de francs environ, — et se voyant dans l'impossibilité de diminuer la taxe de  $6\frac{2}{3}$  pour cent sur le revenu. Le représentant du gouvernement anglais fit des contre-propositions inacceptables, demandant tantôt que le Danemark lui-même perçût les péages dans les territoires des puissances intéressées, ce qui, on le comprend, était aussi absurde qu'impossible, tantôt que le Danemark acceptât une indemnité si insignifiante qu'elle en devenait presque un outrage. Au près de la Prusse, naturellement, point d'appui à attendre pour nous; malgré des protestations d'amitié elle nous minait sourdement. Quant à la France, notre stricte observation des

règles de la neutralité pendant la guerre de Crimée, qui nous avait assuré l'amitié de la Russie, était pour NAPOLÉON III qui, on le sait, nous était peu favorable, une nouvelle cause de mauvaise humeur. — L'affaire traînait en longueur. Malgré une forte pression de notre part, appuyée d'ailleurs chaleureusement par le roi OSCAR I<sup>er</sup>, des mois passèrent sans résultat. L'été arriva.

C'est alors que le gouvernement anglais se décida à porter la question devant le Parlement, qui nomma aussitôt une commission. Cette commission se montra, par hasard, très favorable à notre cause. Elle fit déposer une foule de témoins lesquels furent unanimes à démontrer l'impossibilité de conserver les péages, qui imposaient au commerce des impôts injustes et ruineux, qui retardaient considérablement les navires et donnaient occasion à rançonner et à débaucher les équipages à Elseneur de sorte que les péages du Sund coûtaient en fin de compte aux nations maritimes plusieurs fois autant qu'ils ne rapportaient au Danemark. Mais on admit d'autre part que le Danemark était fondé à réclamer une indemnité raisonnable pour l'abandon de droits aussi anciens, et on n'eut rien à objecter aux calculs et au projet de répartition présenté par le Danemark. On convenait aussi qu'il y avait urgence, car, bien que l'Amérique eût ajourné à l'année suivante la révocation du traité de commerce, il arriverait fatalement que les navires américains auraient libre passage par le Sund au grand détriment des intérêts anglais, et, trouvant inadmissibles les propositions faites au Danemark par le gouvernement anglais et ne concevant pas non plus de quelle façon la somme demandée par le Danemark pourrait être répartie directement entre les négociants et les armateurs intéressés, on proposa de régler l'affaire rapidement selon les propositions danoises. On y ajouta seulement une condition, essentielle, il est vrai, à savoir que les droits de transit fussent diminués à la suite de l'abolition des péages du Sund.

Le Danemark, en effet, avait grevé toutes les routes qui, à travers les duchés, reliaient la mer du Nord à la Baltique, y compris les récents chemins de fer, de droits de transit correspondants à peu près aux péages du Sund, et si les droits de transit — droits spéciaux à acquitter pour avoir la permission de passer par le territoire — avaient déjà en eux-mêmes en plein XIX<sup>e</sup> siècle quelque chose d'archaïque et de barbare, ils devenaient, à plus forte raison, insoutenables lorsqu'ils atteignaient, — comme c'était le cas, — des taux exorbitants. Le gouvernement danois s'excusait en disant que plusieurs grosses marchandises étaient exemptes des droits; si l'on répartissait la somme totale des droits sur *toutes* les marchandises, les droits moyens, cela s'entend, devenaient sensiblement moins élevés. On comprend que personne ne prit au sérieux cette argumentation spécieuse. Les villes baltiques avaient commencé une lutte acharnée et violente contre le système des droits de transit, et bientôt l'agitation gagna toute l'Europe. Le gouvernement danois en était fort gêné; mais BLUHME et SCHEELÉ, habitués à faire prévaloir leur volonté, réussirent à le faire céder, vu que les demandes, après tout, étaient légitimes et que la résistance serait inutile et même nuisible à l'ensemble de l'affaire en cours. En automne 1856 l'Angleterre fit une nouvelle proposition qui ne différait guère de la nôtre. Nous l'accueillîmes favorablement, mais l'Angleterre elle-même interrompit les négociations, et c'est seulement au commencement de l'année suivante (1857) qu'elle reprit la discussion, cette fois de concert avec la Prusse et la France, et maintenant la proposition des puissances fut tout à fait acceptable. La somme demandée par le Danemark serait payée immédiatement, ou bien elle serait soldée en vingt ans par quarante paiements semestriels qui comprendraient le capital et les intérêts décroissants des termes non échus. Le Danemark, de son côté, s'engagea à abolir les péages du Sund, à réduire jusqu'à  $\frac{1}{5}$  les droits de

transit, à conserver et à maintenir dans le meilleur état d'entretien tous les feux et phares et autres protections des Belts et du Sund et à ne jamais introduire de nouvelles taxes de navigation ou de douane. Les propositions des puissances portèrent aussi que la taxe de pilotage ne pourrait jamais être augmentée et que les taxes de port seraient modérées. BLUHME réussit à faire abandonner par la conférence ces propositions qui, en partie, reposaient sur un malentendu, à la condition pourtant que le Danemark acceptât définitivement toutes les autres propositions principales. Le 14 mars 1857 la conférence était réunie pour la dernière fois. L'esprit de paix et de conciliation y régnait. Tout le monde fit des compliments à BLUHME qui, à son tour, exprima sa profonde reconnaissance de l'heureuse réussite de cette affaire si importante pour sa patrie.

Après la conférence, une série de traités particuliers avec les différents pays furent conclus. L'Angleterre et la Russie et plusieurs autres pays réussirent, par des manoeuvres de convertissement, à réduire de quelques pour cent les sommes stipulées. La Belgique ne paya rien, sa part équivalente à la somme à payer par le Danemark pour le rachat des péages de l'Escaut. L'Espagne ne paya qu'une faible partie de sa part; pour le reste nous reçûmes des titres transmissibles de la dette espagnole intérieure qu'il ne devint possible de réaliser que trente ans après; le Brésil n'a pas encore acquitté sa part, soit 1 million de couronnes. Sur la somme stipulée de 70 millions de couronnes il faut encore défalquer 1 million, somme sur laquelle nous ne comptons pas puisqu'il était impossible de la répartir: c'était la taxe sur les marchandises destinées à la mer du Nord ou à la Baltique en général. Sur le reste — 67 millions de couronnes — il fallait enfin défalquer la part du Danemark lui-même, 2.250.000 couronnes, la part de la Belgique et certaines déductions pour la Suède et la Norvège qui s'étaient chargés de l'entretien d'une partie

des phares et autres établissements de sûreté, mais c'étaient là des réductions légitimes. La somme définitive payée pour l'abolition des péages du Sund fut, en réalité, de 67 millions de couronnes.

Les calculs du gouvernement danois avaient été basés sur un revenu annuel de 4.500.000 couronnes. La dernière année avant l'abolition, les péages rapportèrent cependant 5 millions, et la réduction des taxes de transit allait nous coûter annuellement 600.000 couronnes. Les 67 millions de couronnes ne dépassèrent donc pas 12 fois la somme annuelle des revenus abandonnés c'est-à-dire 5.600.000 couronnes. Le terme de rachat serait donc peu juste. L'Amérique, maintenant toujours son opinion sur le caractère illicite des péages du Sund, s'acquitta par un traité stipulant qu'en retour de la somme qu'elle nous payait, somme équivalente à la part qui, de droit, revenait à l'Amérique, nous nous engagerions à entretenir les phares du Sund etc. : c'était donc une récompense pour l'accomplissement d'un devoir et non pour la renonciation à un droit. Si l'on envisage à ce point de vue l'affaire du rachat, la somme de 67 millions dépassa de beaucoup, il est vrai, ce qui nous était dû. Si, au contraire, la somme doit être envisagée comme une compensation pour les pertes réelles, c'est à peine si nous avons reçu la moitié de la capitalisation (25 fois le montant des revenus annuels). Cependant, il aurait été impossible de maintenir cette taxe absurde, nuisible et odieuse, et nous devons nous estimer heureux d'avoir réussi à obtenir, pour son abolition, une somme qui, pour les finances danoises, représentait après tout un capital énorme. L'honneur du pays et du gouvernement était sauvé. Si l'affaire avait échoué cette fois, nous aurions risqué un jour de tout perdre.

La session extraordinaire du Rigsraad pour la sanction du traité donna lieu à des discussions qui intéressent l'histoire intérieure du Danemark; signalons surtout le projet adopté

par la majorité danoise de faire de la somme du rachat un fonds particulier, l' „Øresundsfond“ qui resterait essentiellement intact. On voulait affirmer ainsi, contre toute réclamation ultérieure de la part des duchés, le caractère spécialement danois des péages et du rachat, de peur que les duchés n'alléguassent de nouveau, l'argent une fois employé pour les besoins de la monarchie entière, que le royaume contribuait trop peu aux dépenses communes du Danemark et des duchés. C'était pourtant une démarche provocante et que n'approuvèrent même pas tous les représentants danois. Quoi qu'il en soit, l'argent nous resta et entra, après la dissolution du fonds, dans la fortune publique.

La diète s'occupa aussi du sort de la pauvre ville d'Else-  
neur qui perdit par l'abolition des péages du Sund sa prospérité et une grande partie de sa population. Pour tout dédommagement on finit par voter quelques milliers de couronnes. La ville eut à traverser une longue période de décadence, suivie maintenant d'un relèvement.

C'est ainsi que le Danemark abandonna un revenu annuel qui pendant les règnes de presque vingt rois avait fait une partie essentielle du budget des recettes du roi ou de l'État et qui, à l'époque du rachat, en représentait environ le dixième. C'est ainsi que furent abolis les péages du Sund qui pendant des siècles avaient joué un rôle prépondérant dans la politique extérieure du Danemark et des puissances de l'Europe septentrionale. Au point de vue fiscal ils nous avaient été très utiles, mais au point de vue politique ils furent souvent compromettants. Au moment du rachat, ils n'avaient plus qu'une importance fiscale; aujourd'hui, c'est-à-dire cinquante ans après, ils appartiennent à l'histoire.

Tout récemment pourtant ils ont eu un moment d'actualité politique à propos de la question de la „mare clausum“ (la Baltique); le Danemark, on se le rappelle, s'était engagé, le rachat une fois décidé, à ne jamais mettre des obstacles à la

libre entrée dans la Baltique. Mais cette convention purement fiscale n'aura jamais, cela va sans dire, aucune influence si, contre toute attente et contre toute raison, cette idée politique de la mer fermée s'approchait du monde des réalités.

**Appendice indiquant la répartition entre les différents pays de la somme de 70 millions de couronnes. (Voir p. 10).**

Pays	Somme	p. c. de la somme totale
Danemark et colonies.....	2.244.156	3·21
Suède.....	3.181.006	4·55
Russie.....	19.479.986	27·83
Prusse.....	8.880.054	12·69
Mecklenbourg.....	747.326	1·07
Lubeck.....	205.992	0·29
La Baltique en général.....	463.818	0·66
Norvège.....	1.334.450	1·91
Hambourg.....	214.024	0·31
Brême.....	437.170	0·62
Oldenbourg.....	56.254	0·08
Hannovre.....	246.774	0·35
Gr. Bretagne, Irlande et colonies.....	20.253.710	28·93
Pays-Bas et colonies.....	2.816.120	4·02
Belgique.....	602.910	0·86
France et Algérie.....	2.438.006	3·48
Espagne et colonies.....	2.040.032	2·91
Portugal avec l'île de Madère.....	549.646	0·79
Sardaigne.....	45.856	0·07
Toscane.....	52.392	0·08
Deux-Siciles.....	458.026	0·65
Autriche.....	58.868	0·08
Grèce.....	2.802	"
Turquie.....	71.850	0·10
États-Unis d'Amérique.....	1.435.658	2·05
Mexique.....	13.074	0·02
Saint-Domingue.....	26.118	0·04
Vénézuéla.....	13.074	0·02
Nouvelle-Grenade.....	6.538	0·01
Uruguay.....	2.614	"
Confédération Argentine.....	6.538	0·01
Brésil.....	1.012.590	1·45
Pérou.....	840	"
Buenos-Ayres.....	32	"
Chili.....	716	"
Chine.....	6.538	0·01
Autres pays non déterminés (non-Baltiques)	594.442	0·85
Total...	70.000.000	100·00