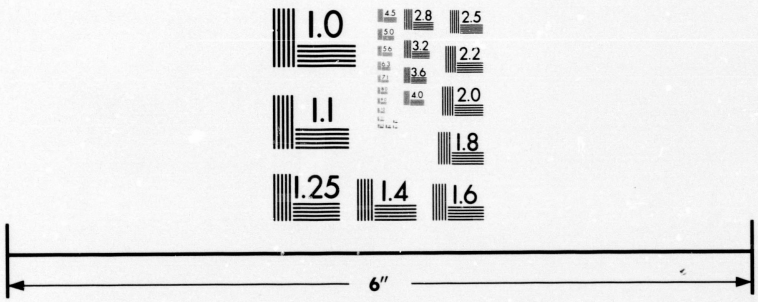
IMAGE EVALUATION
TEST TARGET (MT-3)



Photographic
Sciences
Corporation

23 WEST MAIN STREET
WEBSTER, N.Y. 14580
(716) 872-4503

Canadian I

CIHM/ICMH
Microfiche
Series.

CIHM/ICMH
Collection de
microfiches.

Canadian Institute for Historical Microreproductions

Institut canadien de microreproductions historiques

1979

Technical Notes / Notes techniques

The Institute has attempted to obtain the best original copy available for filming. Physical features of this copy which may alter any of the images in the reproduction are checked below.

L'Institut a microfilmé le meilleur exemplaire qu'il lui a été possible de se procurer. Certains défauts susceptibles de nuire à la qualité de la reproduction sont notés ci-dessous.

- [ ] Coloured covers/ Couvertures de couleur
- [ ] Coloured maps/ Cartes géographiques en couleur
- [ ] Pages discoloured, stained or foxed/ Pages décolorées, tachetées ou piquées
- [x] Tight binding (may cause shadows or distortion along interior margin)/ Reliure serré (peut causer de l'ombre ou de la distortion le long de la marge intérieure)
- [ ] Additional comments/ Commentaires supplémentaires

- [ ] Coloured pages/ Pages de couleur
- [ ] Coloured plates/ Planches en couleur
- [ ] Show through/ Transparence
- [x] Pages damaged/ Pages endommagées

Bibliographic Notes / Notes bibliographiques

- [ ] Only edition available/ Seule édition disponible
- [ ] Bound with other material/ Relié avec d'autres documents
- [ ] Cover title missing/ Le titre de couverture manque
- [ ] Plates missing/ Des planches manquent
- [ ] Additional comments/ Commentaires supplémentaires

- [ ] Pagination incorrect/ Erreurs de pagination
- [ ] Pages missing/ Des pages manquent
- [ ] Maps missing/ Des cartes géographiques manquent

The imag
possible c
of the ori
filming co

The last r
contain th
or the syn
applies.

The origin
filmed wi
institution

Maps or p
in one exp
upper left
bottom, a
following

The images appearing here are the best quality possible considering the condition and legibility of the original copy and in keeping with the filming contract specifications.

The last recorded frame on each microfiche shall contain the symbol ⟶ (meaning CONTINUED"), or the symbol ▽ (meaning "END"), whichever applies.

The original copy was borrowed from, and filmed with, the kind consent of the following institution:

National Library of Canada

Maps or plates too large to be entirely included in one exposure are filmed beginning in the upper left hand corner, left to right and top to bottom, as many frames as required. The following diagrams illustrate the method:

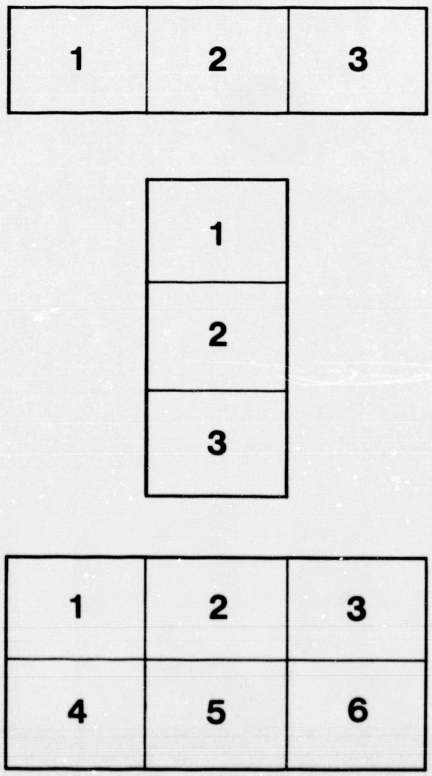
Les images suivantes ont été reproduites avec le plus grand soin, compte tenu de la condition et de la netteté de l'exemplaire filmé, et en conformité avec les conditions du contrat de filmage.

Un des symboles suivants apparaîtra sur la dernière image de chaque microfiche, selon le cas: le symbole ⟶ signifie "A SUIVRE", le symbole ▽ signifie "FIN".

L'exemplaire filmé fut reproduit grâce à la générosité de l'établissement prêteur suivant :

Bibliothèque nationale du Canada

Les cartes ou les planches trop grandes pour être reproduites en un seul cliché sont filmées à partir de l'angle supérieure gauche, de gauche à droite et de haut en bas, en prenant le nombre d'images nécessaire. Le diagramme suivant illustre la méthode :



Ll

LES GRANDES COMPAGNIES

DE COMMERCE

Cet ouvrage a été déposé au ministère de l'intérieur (section de la librairie) en juillet 1892.

DU MÊME AUTEUR :

ÉTUDES SUR L'HISTOIRE INDUSTRIELLE ET COMMERCIALE DE LA FRANCE

I. La Question des Grèves sous l'ancien Régime.

(Paris, 1882, br. in-8°.)

II. Les Assemblées représentatives du commerce sous l'ancien Régime.

(Paris, 1883, br. in-8°.)

III. Examen des cahiers de 1789 au point de vue commercial et industriel.

(Paris, 1884, br. in-8°.)

IV. La Question des Foires au XVIIIe siècle.

(Versailles, 1891, br. in-8°.)

SOUS PRESSE :

Ministère de l'Instruction publique. — Archives nationales. — Inventaire et Documents publiés par la Direction générale des Archives nationales.

CONSEIL DU COMMERCE

(1700-1791)

INVENTAIRE ANALYTIQUE DES PROCÈS-VERBAUX

(Paris, Imprimerie nationale, un vol. in-4°.)

PARIS. TYPOGRAPHIE DE E. PLON, NOURRIT ET Cie, RUE GARANCIÈRE, 8.

LES

GRANDES COMPAGNIES

DE COMMERCE

ÉTUDE

POUR SERVIR A L'HISTOIRE

DE LA COLONISATION

PAR

PIERRE BONNASSIEUX

OUVRAGE RÉCOMPENSÉ PAR L'ACADÉMIE DES SCIENCES MORALES ET POLITIQUES

PARIS

LIBRAIRIE PLON

E. PLON, NOURRIT ET Cie, IMPRIMEURS-ÉDITEURS

RUE GARANCIÈRE, 10

1892

Bonnassieux, P

L'
pour
dém
Gran
conc
de l'
vait l
jugés
Auj
attiré
Parle
des é
nous
honor
Dans
avons
signée
le con

1. V. l
séance pul
démie de
2e semestr
2. V. le
et travaux
2e sem., p

AVANT-PROPOS.

L'ouvrage que nous présentons au public a été rédigé pour répondre à une question mise au concours par l'Académie des sciences morales et politiques en 1880. *Les Grandes Compagnies de commerce,* tel était l'objet de ce concours. Cinq mémoires furent déposés au secrétariat de l'Institut. Deux d'entre eux, parmi lesquels se trouvait le nôtre, sans satisfaire complètement l'Académie, furent jugés dignes de partager le montant du prix[1].

Aujourd'hui que l'attention publique est de tous côtés attirée vers les questions de colonisation, par les débats du Parlement et de la presse, par les livres des historiens ou des économistes comme par les cours des professeurs, il nous a semblé que la précieuse récompense dont avait été honoré notre travail nous faisait un devoir de le publier. Dans la revision que cette publication exigeait, nous avons cherché à profiter des judicieuses observations consignées par M. Courcelle-Seneuil dans son rapport sur le concours des grandes compagnies de commerce[2]. Nous

1. V. le discours de M. Nourrisson, président de l'Académie, prononcé à la séance publique annuelle du 8 novembre 1884 (*Séances et travaux de l'Académie des sciences morales et politiques*, 44e année, nouvelle série, t. XXII, 2e semestre, p. 820-836).

2. V. le rapport de M. Courcelle-Seneuil sur le concours en question. (*Séances et travaux de l'Académie des sciences morales et politiques*, t. XXII, 1884, 2e sem., p. 475-483).

avons également suivi de notre mieux les bienveillants conseils que l'un de nos juges, M. Levasseur, voulut bien nous donner en 1885 sur l'ordre qu'il conviendrait d'établir, au cas d'une future impression, entre les diverses parties de notre ouvrage. Nous avons aussi fait tous nos efforts pour tenir cette étude au courant des principaux travaux dont les grandes compagnies de commerce ont été l'objet depuis 1884 jusqu'au commencement de 1892.

On nous avait vivement reproché l'ordre alphabétique suivant lequel nous avions disposé les compagnies de chaque État[1]. Nous les avons groupées, dans le présent livre, d'abord par pays; puis, dans chaque pays, par ordre géographique, les classant ensuite par ordre chronologique. Ainsi, pour les compagnies françaises, nous avons groupé en un premier chapitre celles qui ont été fondées en vue de favoriser le commerce avec l'Europe et le Levant, et nous les avons classées ensuite suivant l'ordre chronologique de leur création ; le second chapitre concerne l'Afrique ; le troisième l'Asie ; le quatrième enfin se rapporte au Nouveau Monde.

Nous avons réuni à l'historique de chaque compagnie les considérations économiques spéciales dont chacune d'elles était l'objet à la fin de notre mémoire, évitant ainsi de fâcheuses redites.

Quant aux parties relatives à la Hollande et à l'Angleterre[2], nous aurions voulu pouvoir les compléter par des recherches poursuivies dans les bibliothèques et les archives de ces deux pays. Il ne nous a pas été permis de le faire.

1. Nous avions adopté cet ordre parce qu'il nous paraissait mieux que tout autre faciliter les renvois. Plusieurs compagnies ayant porté divers noms, ces divers noms figuraient chacun à leur ordre alphabétique, avec renvoi au nom le plus connu. A ce dernier article, se trouvait le paragraphe consacré à la compagnie. Mais nous avons reconnu depuis la justesse des critiques élevées contre l'ordre alphabétique et la supériorité, en la présente matière, de l'ordre géographique combiné avec l'ordre chronologique.

2. Le programme académique recommandait aux concurrents l'étude des compagnies privilégiées fondées depuis le XVIe siècle en vue du commerce extérieur

Nous le regrettons vivement, malgré l'éloge que M. Courcelle-Seneuil a bien voulu faire dans son rapport de cette partie de notre mémoire.

Sauf les modifications de plan qui viennent d'être indiquées et la mise de notre étude au courant du mouvement scientifique de ces dernières années, sauf aussi l'enlèvement d'un certain nombre de documents inédits dont la présence alourdissait le texte de notre travail[1], ce livre reproduit exactement notre ancien mémoire. Nous avons cru devoir y ajouter quelques pages sur les compagnies de commerce et de colonisation qui ont été récemment fondées en Europe et une analyse critique du projet de loi actuellement déposé sur le bureau du Sénat et qui conclut à l'établissement de semblables compagnies.

En dépit de tous nos efforts, nous ne nous dissimulons aucunement les trop nombreuses imperfections du présent livre. Mieux que personne, nous savons tout ce qui manque à notre étude. L'objet en était, à vrai dire, singulièrement vaste : sous un titre modeste en apparence, il ne s'agissait guère moins que de l'histoire du commerce extérieur du monde, du moyen âge aux temps modernes. Ce commerce se trouvait, en effet, presque tout entier aux mains des grandes compagnies, seules assez puissantes pour conduire de si grandes affaires et des entreprises tellement « au-dessus de la portée des particuliers »[2].

Si nous avions différé l'impression de ce mémoire jusqu'au moment où il nous eût semblé vraiment achevé, il n'aurait jamais vu le jour. Nous croyons cependant que

dans les principaux états de l'Europe, et notamment en Hollande, en Angleterre et en France. Ces trois pays étaient marqués d'avance pour une étude approfondie, faisant, dit Montesquieu (*De l'esprit des lois*, l. XXI, ch. XXI), la navigation et le commerce de l'Europe à peu près comme l'Europe fait le commerce et la navigation des trois autres parties du monde.

1. Nous avons même dû renoncer à les insérer en appendice, pour ne pas grossir démesurément notre ouvrage.

2. Montesquieu, *De l'esprit des lois*, l. XX, ch. x.

sa publication pourra rendre des services, ne fût-ce qu'en traçant le cadre d'une étude ultérieure, ou en résumant dès maintenant, en un certain ensemble, de nombreux renseignements restés jusque-là épars ou inédits.

En soumettant ces pages au public, qu'il nous soit permis d'exprimer le souhait qu'il veuille bien se montrer aussi indulgent pour nous que l'ont été nos premiers juges.

PIERRE BONNASSIEUX.

---

e fût-ce qu'en
en résumant
de nombreux
édits.
us soit permis
montrer aussi
iers juges.

SSIEUX.

INTRODUCTION.

Premières associations commerciales. — Ghildes et hanses allemandes, Ligue hanséatique.— Compagnies anglaises des *Aventuriers* ou confrères de Thomas Becket et de l'*Etape*.— Compagnies françaises des *Marchands de l'eau*, des *marchands fréquentant la rivière de Loire*, etc. — Compagnies italiennes, « uffizio di Gazzaria », banque de Saint-Georges, etc. — Corporations et corps de métiers.

Les ouvrages de jurisprudence distinguaient, au siècle dernier, deux sortes de compagnies de commerce. Les unes, disaient-ils, sont formées par l'association de plusieurs personnes qui se réunissent pour entreprendre une espèce de commerce : ce sont les *Sociétés de commerce*.

Les autres sont des associations établies par lettres patentes ou autres actes publics avec privilège exclusif pour entreprendre des branches de commerce dans les pays éloignés. Ce sont là, à vrai dire, les grandes *Compagnies de commerce,* seules compagnies dont nous ayons à nous occuper ici.

Si loin qu'on remonte dans l'histoire du commerce[1], histoire si intimement liée à celle du progrès social et cependant si peu en honneur, on trouve des *sociétés de commerce*. Le même instinct, la même nécessité qui formèrent les premières tribus formèrent aussi, sans doute, les pre-

1. Sur l'*Histoire du commerce du monde,* voir l'ouvrage de M. O. Noël, paru sous ce titre, à Paris, en 1891 (librairie Plon), 1 vol. gr. in-8°, t. I. *Temps anciens. — Moyen âge*. Ce volume résume à peu près l'ensemble des connaissances actuelles sur ce vaste sujet.

mières associations de négoce ou d'industrie. Mais on ne peut songer à constater, à la même époque, l'existence de vraies *compagnies de commerce ;* et ce n'est qu'avec les civilisations plus récentes qu'on en voit apparaître quelques germes.

Les colonies phéniciennes nous offrent un premier essai de compagnies de commerce que répètent et continuent après elles les colonies grecques et carthaginoises. Formées sous la tutelle et avec le concours de l'État, ces colonies obtiennent à de certaines conditions, le plus fréquemment moyennant un tribut à payer à la mère-patrie, la concession de vastes territoires ou de particulières facilités pour l'exploitation de lointains produits. Mais il manque à ces associations l'unité de vues et d'action ; et elles ne ressemblent que par bien peu de côtés aux compagnies de commerce des temps modernes.

Les grandes sociétés vectigaliennes qui existaient à Rome pour la perception des impôts, des dîmes, des droits de ports et pour l'exploitation du domaine public, ne peuvent être considérées davantage comme des compagnies de commerce. Ce sont plutôt des sociétés financières comparables, on l'a dit assez justement, à celles que formaient entre eux les fermiers généraux de notre ancienne monarchie[1] et aux associations de capitalistes, qui soumissionnent encore de nos jours la perception et l'exploitation des impôts dans certains états d'organisation inférieure.

Nous ne saurions également voir des compagnies de commerce dans les agents de transport des troupes et du matériel des armées de Rome pendant les guerres puniques.

Les corporations industrielles que les Romains connurent semblent aussi se rattacher plutôt aux corporations

1. E. Frignet, *Histoire de l'association commerciale*. Paris, 1863, in-8°, p. 53-54.

industrielles du moyen âge qu'aux compagnies de commerce ; et encore avec quelles profondes et inévitables différences ! Fondées à Rome pour l'oppression du travail, établies chez les peuples modernes pour la protection de l'artisan ! Evoquant ici des souvenirs d'arbitraire et de despotisme, rappelant là une époque de liberté relative et de fraternité qui n'a peut-être pas assez duré !

Qu'était, d'ailleurs, à tout prendre, le commerce dans l'antiquité, même aux belles époques de Tyr, de Corinthe ou de Carthage ? Bien peu de chose.

« Il était borné au commerce d'approvisionnement et de « transport, à celui de quelques objets d'art et de luxe. « Mais le commerce dont les conquêtes viennent alimenter « l'industrie ; mais l'industrie et les manufactures et leurs « armées pacifiques de travailleurs qui rendent au com- « merce, sous une autre forme, les produits qu'elles en ont « reçus ; mais le spectacle admirable de l'activité hu- « maine occupée à produire et non à détruire, voilà ce que « les anciens n'ont jamais connu, ce que le moyen âge a « entrevu et ce que les temps modernes seuls ont pu con- « templer.[1] »

L'invasion des barbares et le développement du Christianisme répandirent dans le monde des idées de liberté et d'égalité qui contribuèrent à améliorer la situation du commerce. Il échappa aux mains serviles. Au lieu des esclaves de l'Empire, ce furent des marchands germains, scandinaves, arabes, qu'on vit fréquenter les marchés et les foires de l'Europe. Les envahisseurs qui franchissaient le Rhin, au commencement du ve siècle, n'apportaient ni la civilisation ni la paix. Ils n'avaient ni villes, ni monnaies, ni industrie, ni commerce. Ils possédaient toutefois, comme on l'a dit justement, dans leurs coutumes et dans leurs mœurs une semence de liberté qui fructifia à l'aide de l'Église.

1. G. Massé, *Le droit commercial dans ses rapports avec le droit des gens et le droit civil*, t. I, p. 10.

C'est l'Eglise, répétons-le avec le savant historien des classes ouvrières, qui, « en proclamant que Jésus-Christ « était le fils d'un charpentier et que ses apôtres étaient de « simples ouvriers, fit connaître au monde que le travail est « honorable et nécessaire à l'homme ; ce furent les moines « qui le prouvèrent par leur exemple et qui contribuèrent « ainsi à donner aux artisans la considération et la dignité « que leur avaient toujours refusées les sociétés anti- « ques[1] ».

Aussi, voyons-nous le commerce prendre dans la civilisation nouvelle une place plus digne et plus noble. Des associations ou *ghildes* se forment chez les barbares pour la défense mutuelle des trafiquants, associations souvent brutales, parfois licencieuses, que l'Eglise et les rois francs durent souvent condamner, mais qui allaient préparer sur des bases plus larges et dans un esprit tout à fait libéral la reconstitution des anciennes corporations.

Les *marchands de l'eau* à Paris, les *bouchers* de la même ville paraissent alors dans l'histoire.

Les croisades, la formation des communes, les rapides progrès du pouvoir royal en France favorisèrent la création de nombreux corps de métiers et de plus d'une importante maison de commerce. Les limites étroites dans lesquelles nous sommes resserré ne nous permettent guère d'insister sur ces premiers temps de l'histoire du commerce européen. Jetons seulement un rapide coup d'œil sur la situation de l'Allemagne, de l'Angleterre, de la France et de l'Italie, des invasions aux temps modernes, et cherchons à distinguer, dans cet examen forcément sommaire, la cause première et l'origine des grandes compagnies de commerce du XVIe siècle.

1. E. Levasseur, *Histoire des classes ouvrières en France avant 1789*, t. I, p. 136.

§ 1. Allemagne

C'est en Allemagne qu'apparaissent les premières de ces associations privées, de ces *hanses* qui vont bientôt se répandre dans tout l'Occident. Les Scandinaves et les Normands, groupés en caravanes ou en flotilles, ayant une part commune des mêmes risques et des mêmes profits, vont commercer sur les côtes de la Baltique, de la mer du Nord et de l'Océan, visitent dès la fin du IXe siècle la mer Blanche, prennent possession de l'Islande et colonisent, cent ans après, le Groënland[1]. Ils se répandent, en même temps, au cœur de l'Allemagne et des pays slaves et remontent le cours des grands fleuves de l'Europe centrale. Ces *ghildes,* ces *hanses,* ces associations se montrent aux foires de Londres, de Brie, de Novgorod et de Wisby.

Un commerce digne d'attention s'établit, avant les croisades, entre l'Allemagne, la Scandinavie, la Russie et l'Orient. Trois routes sont particulièrement suivies pour ce trafic : celle de la mer Noire et du Dniepr, celle de la mer Caspienne et du Volga, celle du Dniestr, de la Vistule et de l'Oder. De nombreuses monnaies arabes découvertes de nos jours le long de la mer Baltique et sur les itinéraires que nous venons d'indiquer témoignent de la vitalité qu'eurent, au moins pendant un certain temps, ces relations de commerce[2]. Il est, du reste, établi aujourd'hui que ces communications existaient dès l'antiquité. Ce ne sont pas seulement des monnaies, ce sont des figu-

1. V. le mémoire sur *Les grandes époques de l'histoire de la découverte du globe,* de M. Himly, communiqué le 28 mars 1885 à l'Académie des sciences morales et politiques.

2. V. *Du commerce des Arabes dans le nord de l'Europe avant les croisades* par E. Babelon (Paris, 1882, br. in-8°.)

res ciselées, des monuments archéologiques de tous genres d'un travail grec qui l'attestent[1]. C'est un texte assyrien nouvellement traduit qui ajoute à ces preuves une nouvelle force; il constate, en effet, que, vers le xe siècle avant notre ère, des caravanes asiatiques traversaient, en suivant le cours des fleuves, la Russie d'Europe pour chercher de l'ambre jaune[2], sur les bords de la Baltique[3].

Une fois la route ouverte, elle fut constamment fréquentée. Un pareil genre d'affaires présentait trop de périls pour rester aux mains d'un seul commerçant. C'est par caravanes que les hardis trafiquants se réunissaient, formant ainsi entre eux une sorte de compagnie de commerce et se protégeant réciproquement contre les dangers inévitables de tels voyages.

L'état intérieur de ces régions lointaines n'était sans doute pas aussi troublé et aussi inquiétant qu'il le devint plus tard avec les invasions musulmanes et les croisades. Ainsi pénétraient assez facilement en Europe les produits de l'Orient par la voie de ces grands fleuves, en attendant que celles de la mer Rouge et de l'Egypte eussent été ouvertes aux négociants de l'Occident.

Au dire d'un écrivain[4] qui s'est occupé spécialement de l'association commerciale, on trouve dès le viie siècle une compagnie de commerce formée vers 623 par le franc Samos, de Soignies (Belgique), et qui avait pour but le commerce d'échange entre les pays slaves, l'Allemagne et la France.

Cette association devint assez prospère, ajoute le même

1. V. dans le compte rendu de la séance de l'Académie des inscriptions et belles-lettres du 2 février 1883, des détails sur un poisson d'or, d'un travail grec, récemment découvert en Allemagne.

2. Sur les voies commerciales de l'ambre dans l'antiquité, v. les lectures de M. Choodzkiewicz, à l'Académie des inscriptions et belles-lettres, notamment celle du 24 février 1888.

3. V. le *Journal Officiel* du 6 avril 1881, article de M. F. Delaunay.

4. V. E. Frignet, *Histoire de l'association commerciale*, p. 66, note 1.

auteur, et Samos fut choisi pour roi par les peuplades au milieu desquelles il trafiquait. Mais on nous apprend, en même temps, que ces sujets peu faciles massacrèrent plus tard les anciens associés de Samos ; ce qui assigne une bien courte durée à cette première compagnie de commerce, si l'on peut toutefois en voir une dans cette entreprise.

Une association toute différente et bien autrement importante est celle que formèrent plus tard les villes des rives de la Baltique et, à leur suite, les riches cités des bords du Rhin et les grandes communes de la Flandre. Nous avons nommé la *Ligue hanséatique* dont le pavillon flotta victorieux, pendant longtemps, de Novgorod à Londres.

L'histoire de cette puissante association qui eut à diverses reprises assez d'influence dans trois grands pays, la Suède, le Danemark et la Norvège, pour y pouvoir faire et défaire des rois, a été l'objet de nombreux travaux. C'est un devoir pour nous de citer parmi eux le livre de M. E. Worms, résumé intéressant de l'œuvre de ses devanciers. De récentes publications permettraient à cet auteur de compléter, s'il en avait le loisir, le travail qu'il faisait paraître, il y a près de trente ans.[1] Il aurait, en particulier, grand profit à dépouiller ces *Recès de la Hanse* mis au jour sous les auspices de l'Académie de Munich, par un érudit de Hambourg, et les cartulaires spéciaux que deux ou trois des grandes cités hanséatiques ont également publiés dans ces derniers temps. Il utiliserait également volontiers ce précieux document qui vient d'être découvert dans les archives municipales de Cologne, et qui n'est autre que la plus ancienne rédaction connue du droit maritime de la hanse néerlandaise, datant du commencement du XVe siècle[2]. Nous n'avons pas, croyons-nous, à faire ce travail qui

1. L'*Histoire de la Ligue hanséatique* de M. E. Worms a paru à Paris en 1864, 1 vol. in-8°.

2. *Revue historique*, n° de janvier-février 1883, chronique.

nous entraînerait trop loin, et qui serait assurément plutôt du ressort de quelque membre de la *Société de l'Histoire de la Hanse* (Hansischer Geschichtsverein)[1]. On nous permettra de résumer simplement l'histoire de la Ligue hanséatique, à l'aide du livre de M. E. Worms.

La première question qui se pose est celle des origines de la Ligue. Quelque désir qu'on en ait, on ne peut lui donner une solution précise et mathématique. « Pour-« quoi cela ? dit notre auteur[2]. Parce qu'il n'existe pas un « seul document témoignant, à ces époques reculées, d'une « alliance de villes septentrionales dans l'intérêt de leur « sécurité et de leur commerce, ou bien établissant, dans « la première moitié du XIIIe siècle, l'adhésion de quelques « villes à telle ou telle association temporaire d'autres com-« munes. »

Il est vrai que des érudits rattachent l'origine de la Ligue à l'union formée en 1240 entre Lubeck et Hambourg, en vue de réprimer le brigandage et la piraterie ; mais comme ce contrat d'union ne mentionne pas, pour ces deux villes, de protection mutuelle à donner à leur commerce réciproque, on ne peut y voir la date de création de la Ligue.

C'est au XIIIe siècle qu'il convient de placer l'apparition de la Ligue sans pouvoir, malheureusement, préciser davantage, et plutôt à la fin qu'au commencement du siècle. Dix à douze villes maritimes, appartenant surtout aux côtes de la mer Baltique, forment à ce moment le noyau de la Ligue. Elles profitent de la négligence des rois du Nord pour se rendre maîtresses absolues du commerce de la Baltique[3].

En 1364[4], durant la lutte soutenue par l'association naissante contre le Danemark, un acte fédératif apparaît pour

1. V. sur la Hanse allemande les articles de M. Batsch, intitulés : *Marins célèbres de l'Allemagne*, *Deutsche Revue*, 1886, avril-juillet.

2. E. Worms, *Histoire de la Ligue hanséatique*, p. 51.

3. J. J. Alt-Meyer, *Histoire des relations commerciales et diplomatiques des Pays-Bas avec le nord de l'Europe*, Bruxelles, 1840, in-8°.

4. E. Worms, *op. cit.*, p. 60.

la première fois. C'est celui de Cologne, considéré comme la charte constitutionnelle de la Ligue, et auquel un très grand nombre de députés concoururent. La date et le nom de cette charte nous sont d'ailleurs seuls parvenus ; et ce n'est que par une induction un peu hardie qu'on a pu supposer qu'elle imposait aux confédérés le devoir de se prêter un appui mutuel pour le maintien de leurs droits et la sécurité de leurs transactions.

La Ligue comprend, dès lors, plus de 52 villes. Certaines d'entre elles forment, du reste, comme des confédérations particulières. M. Worms distingue ainsi une première société des villes de la Baltique et de la mer du Nord, dont se détachent bientôt les villes de Prusse et de Livonie. Une seconde agglomération se compose des villes maritimes de l'Ouest, où Cologne occupe la place prépondérante, comme Lubeck dans la première. Les autres villes qui n'appartenaient ni au groupe oriental ni au groupe occidental formaient très probablement, assure notre auteur[1], un troisième cercle dont Magdebourg et Brunswick étaient les points principaux.

Nous ne pouvons raconter ici les luttes soutenues à ce moment par la Ligue contre ses puissants voisins, le Danemark, la Suède et la Norvège. Leurs résultats, disons-le seulement, ne furent pas malheureux pour la Ligue, puisqu'ils se traduisirent, au traité de paix de 1370, par le maintien de la domination de la Ligue sur le Sund et sur la Scanie. Les Hanséates avaient ainsi réalisé leurs espérances les plus chères dans le Nord.

De ce traité conclu en 1370 date vraiment la puissance de la Ligue, qu'attestent de nombreux comptoirs établis au dehors. Le comptoir de Bruges est définitivement installé, entre 1352 et 1360. Ceux de Dokkum, de Bolsward, de Workum, de Stavoren, d'Amsterdam et de Deventer, dans

1. E. Worms, *op. cit.*, p. 63.

la Hollande et la Zélande, remontent à peu près à la même époque.

La hanse de Londres se forma un peu antérieurement. Elle existait dès le XIIIe siècle. Elle était indépendante des villes allemandes qui lui fournissaient ses membres et ses associés et ne doit pas être confondue avec la Ligue hanséatique, dont elle se rapproche, pourtant, par plus d'un côté. Les Allemands qui composaient la hanse de Londres jouissaient dans cette ville du bénéfice de leurs lois personnelles. De petits comptoirs établis au loin, rameaux du même tronc, se rattachaient à la hanse ou Guild-Hall de Londres, ceux de Boston et de Lynn, par exemple, dont l'histoire a été racontée en détail[1].

A ce moment, et au moins jusqu'au XVe siècle, on ne connaît guère de réglements généraux de la Ligue. C'est tout au plus si l'on peut citer deux dispositions obligatoires pour tous : l'une interdisant aux Hanséates toute espèce de société commerciale avec des non-Hanséates, l'autre (datant de 1364) annulant tout règlement fait, à l'étranger, par une factorerie hanséatique, sans le consentement des députés de la Ligue officiellement réunis en diète.

Il n'y a pas lieu de s'étonner beaucoup d'une telle pénurie de règlements généraux et de statuts d'ensemble ; le trait caractéristique de la Ligue, c'est, en effet, de laisser à chacun de ses membres son indépendance et sa personnalité. Certains buts communs n'en sont pas moins visés par la Ligue. La navigation des mers du Nord doit être ainsi concentrée entre les mains de ses adhérents. A bord de tout vaisseau affilié à la Ligue, officiers et marins doivent être hanséates. Aucune marchandise étrangère ne doit être chargée sur ce vaisseau. Aucune marchandise hanséatique ne doit, *a fortiori,* être jamais confiée à aucun navire étranger à la Ligue. Le fret des bâtiments hollandais était particulièrement proscrit.

1. E. Worms, *op. cit.*, p. 115 et s.

Ce que veut la Ligue avant tout, « c'est un commerce « propre, conduit avec ses capitaux, en son nom, pour son « compte. Ce qu'elle veut, c'est contraindre les étrangers « à ne vendre qu'à elle et à ne recevoir que d'elle.[1] »

Si nous joignons à ces dispositions si habiles et que rappelle si remarquablement l'acte de navigation dont Cromwell dota l'Angleterre au XVIIe siècle, l'ensemble des mesures prises par la Ligue pour subvenir au recrutement de ses membres, nous ne pouvons nous étonner de la marche glorieuse qu'elle suivit si longtemps.

Le seul élément d'inquiétude, le seul point noir dans l'avenir, c'est le peu d'unité que présente, au fond, la puissante association. C'est, en effet, par là qu'un jour elle périra; mais ce jour est encore loin. Nous sommes au XVe siècle ; et la Ligue, à son apogée, ne compte pas moins de 80 villes affiliées à sa constitution. Lubeck est le siège central de la vaste union. Les autres chefs-lieux sont Cologne, Brunswick, Dantzig.

A l'étranger, les principaux comptoirs s'appellent Bergen, Bruges et Londres.

Bergen est le grand centre d'opération sur la mer Baltique ; tout le commerce de la Norvège et de la Suède y aboutit.

Bruges est l'intermédiaire entre les Flandres, la France et l'Espagne, d'une part, et le nord de l'Europe, d'autre part.

Londres reçoit, en échange des produits déjà si variés de l'industrie et du commerce anglais, les bois et les métaux de la Suède et les blés de la Russie.

De curieux détails seraient à donner sur l'organisation de chacun de ces comptoirs, sur la division qui s'y faisait, entre de nombreux employés, des multiples opérations de commerce. Fait digne de remarque et qu'il est bon de relever, le secret était si nécessaire, il fallait si bien veiller

1. E. Worms, *op. cit.*, p. 267.

à Londres, à Bergen ou à Bruges sur la curiosité en éveil des concurrents possibles, il convenait de garder tellement cachées les délibérations de la Ligue ou les agissements du comptoir, que chacune de ces grandes associations d'employés ne comprenait, dit M. Worms, que des *célibataires*.

Si puissante au xve siècle, la Ligue hanséatique subit au xvie siècle la concurrence de plus en plus redoutable des marines hollandaise, anglaise et française. Le nombre de ses membres va, dès lors, en diminuant jusqu'au xviie siècle. A ce moment, les libertés municipales de l'Allemagne sombrant peu à peu au milieu des guerres, la Ligue voit insensiblement décroître, puis s'évanouir enfin sa puissance. Les diètes générales sont interrompues. Lubeck, Brême et Hambourg conservent seules le nom de la Ligue (1630-1641).

La Ligue nouvelle qu'elles forment entre elles n'est pas appelée à survivre longtemps à la grande association commerciale allemande. En 1669, se tient la dernière diète hanséatique.

En résumé, la Ligue hanséatique offre, au moyen âge, le meilleur modèle qu'on puisse trouver d'une grande association commerciale. Elle diffère, d'ailleurs, des compagnies du xvie siècle par plus d'un point et notamment par cette particularité singulière qu'avaient les villes hanséates de poursuivre chacune une politique commerciale propre. Dans une compagnie de commerce, les résultats à atteindre sont les mêmes pour tous les associés et s'obtiennent à l'aide de leur commun concours. Il n'en était pas de même dans la Ligue hanséatique où chaque cité avait ses affaires et ses clients. Le seul lien rattachant cette cité à la cité voisine était cette charte de la Ligue en vertu de laquelle tous les Hanséates se devaient mutuellement aide et protection.

§ 2. Angleterre.

Si nous recherchons maintenant dans l'histoire d'Angle-

terre les premières associations commerciales dont le nom ait été conservé, deux surtout s'offriront à nous : 1° La *Compagnie des aventuriers* ou des confrères de Thomas Becket ; et 2° la *Compagnie de l'Étape*.

En dehors de ces compagnies de commerce, l'Angleterre possédait, on le sait, un important comptoir. C'était la hanse de Londres, dont nous avons cité le nom plus haut, ghilde ou hanse teutonique formée par des Flamands, des Hollandais et des Allemands. Installé sur la rive droite de la Tamise, ce comptoir datait, au moins comme existence officielle, du milieu du XIIIe siècle. Les subdivisions qu'il formait étaient nombreuses. Paris et nombre d'autres villes importantes du continent se rattachaient à la hanse de Londres[1]. Il faut, d'ailleurs, se garder de confondre, comme le fait remarquer justement M. Ch. Gross, « les « hanses locales d'Anglais avec la hanse teutonique (*hansa* « *Alemanniæ*) d'Allemands trafiquant en Angleterre[2] ». La confusion a été faite souvent et on ne peut s'en étonner, si l'on songe que la matière était fort peu connue avant l'étude de M. Gross. En résumé, la hanse anglaise, conclut M. Gross, la guilde marchande en Angleterre, est une concession de privilèges exclusifs de commerce. « C'était cette « partie du gouvernement d'une ville qui gardait et régle- « mentait ces immunités commerciales[3]. »

1° La Compagnie des confrères de Thomas Becket ou des *marchands aventuriers* se forma en Angleterre dans le but avoué de supplanter peu à peu la hanse de Londres et de se rendre maîtresse du commerce extérieur des Iles bri-

1. V. Bourquelot, *Etudes sur les foires de Champagne*, p. 134 et suiv. V. aussi sur la hanse de Londres, E. Van Bruyssel, *Histoire du commerce et de la marine en Belgique*, Bruxelles-Paris, 1861, in-8°, p. 215.

2. V. dans la *Revue historique* de mars-avril 1887, p. 296 et suiv., l'étude de M. Gross sur la *Hanse anglaise*.

3. M. Ch. Gross, d'après un renseignement datant de 1888, s'apprête à imprimer un ouvrage en deux volumes sur *Les guildes marchandes en Angleterre*, à la Clarendon Press, à Oxford. (V. la *Revue historique* de janvier-février 1888, p. 237).

tanniques. Constituée vers 1296, cette société fut bientôt assez puissante pour créer à Anvers et à Bruges des comptoirs.

L'industrie anglaise se développait rapidement depuis qu'Edouard III, en attirant en Flandre d'habiles tisserands, avait créé en Angleterre la fabrication du drap. Les draps anglais rivalisèrent bientôt avec les draps flamands, les premiers de l'Europe. La *Compagnie des aventuriers* ou des confrères de Thomas Becket se chargea elle-même, dès le milieu du XIVe siècle, de l'exportation de ces draps dans l'Europe et dans le Levant[1]. C'est dire l'importance qu'elle devait acquérir et qu'elle ne tarda pas, en effet, à prendre.

La cotisation annuelle à payer par les membres de cette confrérie alla, de son côté, en augmentant : de 20 schellings, elle monta à 8 livres sterling 13 schellings par tête.

La Compagnie était chargée de la perception des droits de douane établis en Angleterre sur les produits des Flandres et de l'Allemagne.

2° Une telle prospérité appelait des rivaux. Les confrères de Thomas Becket en rencontrèrent de bonne heure dans les marchands de la *compagnie de l'Étape* d'Angleterre. Fondée, sinon complètement organisée, en 1267, cette nouvelle compagnie porta son activité du côté des riches villes des Flandres et fonda, comme l'association rivale, des comptoirs dans cette heureuse région. Middelbourg et Anvers comptaient parmi les principaux.

Les marchands de l'*Étape*, dont la constitution en société est antérieure à la création de la confrérie de Thomas Becket, n'eurent pas d'aussi rapides développements que cette confrérie. Ils ne cessèrent pourtant pas de la suivre de près dans la carrière commerciale et industrielle, rivalisant souvent avec elle de richesse et de puissance. Ils étaient investis, eux aussi, de certains monopoles doua-

1. Depping, *Histoire du commerce entre l'Europe et le Levant*, t. I, p. 339.

niers. La perception des droits d'entrée et de sortie sur les laines, le plomb, le cuir et l'étain était ainsi remise, assure-t-on, aux soins de la compagnie de l'Étape[1].

Les longs différends existant entre les deux compagnies dont il vient d'être parlé se terminèrent enfin par le triomphe de la Compagnie des marchands aventuriers ou confrères de Thomas Becket. Ils reçurent de la Couronne en 1495, 1505, 1513 et surtout en 1564 d'importants privilèges qui consacrèrent définitivement leur suprématie[2].

§ 3. France.

Les principales compagnies que l'on remarque en France, au moyen âge, se rattachent à des opérations accessoires du commerce plutôt qu'à de véritables actes de négoce. Elles ont presque toutes pour objet le transport, par voie fluviale, de marchandises diverses.

Telles sont, par exemple, les compagnies qui se succédèrent longtemps sous le nom générique de *Hanses des marchands de l'eau*.

La plus célèbre est la Confrérie des marchands parisiens de l'eau (*Mercatores aquæ Parisiaci*). Héritière des Nautes parisiens, qui existaient déjà sous Tibère, entre les années 14 et 37 de notre ère[3], mais séparée d'eux, comme le sont des Nautes anciens toutes les hanses marchandes du moyen âge, par une lacune de cinq siècles, la confrérie succède au collège antique, sans le remplacer. Elle est encouragée par la Royauté qui a autant d'intérêt qu'elle à maintenir l'ordre et à développer le commerce[4]. Puissante, au résumé, dès

1. E. Frignet, *Histoire de l'association commerciale*, p. 171 et suiv.
2. E. Frignet, *ibid.*
3. V. Ferd. Delaunay, *Revue historique* (à propos des arènes de Lutèce) insérée dans le *Journal officiel* du 26 août 1883, p. 4496.
4. H. Pigeonneau, *Histoire du commerce de la France*, t. I, Paris, 1885, in-8°, p. 116, note. V. sur la hanse parisienne ledit ouvrage, p. 113 et suiv.

le XIIe siècle, cette hanse « conserva jusqu'en 1672 le monopole de tous « les transports faits sur la Seine depuis Paris « jusqu'au pont de Mantes. Elle taxait à son gré les mar- « chands étrangers qui naviguaient sur le fleuve et même « ceux qui prenaient les routes de terre parallèles[1] ». Elle avait des privilèges qui allèrent toujours en augmentant.

Une autre compagnie, créée par Philippe-Auguste en 1192, monopolisait les transports par eau de la Haute-Seine.

Une troisième compagnie existait aussi pour la navigation de la Basse-Seine à Rouen.

En dehors de ces compagnies fluviales, des corporations de différentes villes s'associaient. Nous n'en voulons pour preuves que ces lettres royales du 8 décembre 1477[2] qui prononcent l'union et l'incorporation des marchands et habitants de Tournay au corps et communauté des marchands de Paris et autres composant la *Compagnie française*. A propos de cette compagnie qui s'occupait de la vente du vin et de certaines autres denrées, citons encore les lettres royales de 1204 qui déterminent l'étendue de ses privilèges[3].

Les commerçants du Languedoc nous montrent une association commerciale qui ne se rapproche guère davantage des compagnies de commerce des temps modernes dans la corporation qu'on les voit former dès le XIIIe siècle. « Cette corporation élisait un chef nommé capitaine général, « chargé de protéger les intérêts de ses compatriotes aux « foires de Champagne et du Lendit[4]. »

F. Lecaron, *Les origines de la municipalité parisienne*, 1re partie. *La Hanse ou marchandise de l'eau de Paris* (*Mém. de la Soc. de l'Hist. de Paris*, t. VII, 1880).

1. C. Dareste de la Chavanne, *Histoire de l'administration en France*, t. II, p. 226.

2. *Recueil des ordonnances des rois de France*, t. XVIII, p. 312.

3. Même recueil, t. XI, p. 290. Sur la Compagnie française, voy. aux Archives nat. le registre X^1^c 49 (série des Accords), à la date du 26 novembre 1384.

4. E. Boutaric, *La France sous Philippe le Bel*, p. 354. V. aussi l'*Histoire du commerce de Montpellier* de M. A. Germain.

La *Compagnie des marchands fréquentant la rivière de Loire* ne doit pas être oubliée dans ce rapide aperçu. Ayant son centre à Orléans, elle se composait — du moins aux XVe et XVIe siècles — de marchands de toutes les villes riveraines du fleuve. Ces marchands envoyaient à une chambre commune des députés salariés qui élisaient entre eux un procureur général, des commis-gérants et un trésorier. De Charles VII à François Ier, dit M. C. Dareste[1], il n'est pas un roi avec qui la puissante compagnie n'ait traité pour la suppression des péages établis sur la Loire[2]. Ajoutons que ce fut toujours sans succès et que cette question s'agitait encore au siècle dernier, et toujours aussi vainement, dans les Conseils du Roi.

Les documents relatifs à l'histoire du commerce sont si rares au moyen âge, ou plutôt le commerce était encore si peu en honneur à cette époque, que les noms de plusieurs compagnies de commerce doivent nous échapper ici, aucun historien de ces temps éloignés n'ayant jugé à propos de les relever.

C'est un hasard fortuit qui nous a conservé l'acte de société que des pêcheurs basques rédigèrent à la fin du XIIe siècle ou au commencement du XIIIe (1199-1213). Ce document, déposé dans la bibliothèque ducale de Wolfenbuttel, fut obligeamment communiqué à l'illustre auteur des *Lois maritimes,* quand il préparait la publication du volume relatif au droit maritime de la France. Cet acte nous apprend « que dans la partie de la Guyenne connue « sous le nom de pays des Basques, dont Bayonne était la « ville et le port principal, on se livrait à une navigation « très active avec l'Espagne, du côté du midi, et avec les « cités maritimes de la France, ainsi qu'avec l'Angleterre « et la Flandre du côté du nord. *Les navigateurs,* ajoute

1. C. Dareste, *Histoire de l'administration en France*, t. II, p. 227.

2. V. sur la compagnie des marchands fréquentant la rivière de Loire, l'ouvrage de M. Mantellier. (Orléans, 2 vol. in-8°, 1863.)

« Pardessus, *y avaient formé une société* de l'espèce de celles « qu'au moyen âge on nommait ghildes, par l'effet de « laquelle ils mettaient en commun les frets de leurs « navires et se garantissaient des secours et une défense « mutuelle. On y voit surtout, ce qui mérite d'être remar- « qué par ceux qui s'occuperont de faire des recherches « sur la législation statutaire du moyen âge, que ce pacte « d'association a été fait avec l'approbation et l'autorisation « de toute la commune de Bayonne[1]. »

N'est-il pas permis de reconnaître dans l'association formée par les marins de Bayonne l'embryon d'une grande compagnie de commerce ?

§ 4. Italie.

C'est en Italie que le grand commerce se développa le plus brillamment pendant tout le moyen âge.

Plus encore que les villes hanséatiques du nord de l'Europe, plus que les riches cités des Flandres, d'Angleterre ou de France, Gênes, Venise, Pise et Florence parvinrent à une merveilleuse prospérité. Tout le commerce de la Méditerranée se faisait presque dans ces quatre villes. Barcelone et Marseille, quelle que fût leur activité commerciale, ne rivalisaient alors que de bien loin avec les opulentes cités de l'Italie.

La péninsule était vraiment le centre du monde commerçant. Là venaient s'échanger contre les produits de l'Europe l'or, la gomme, l'ivoire de la Barbarie, la soie et les denrées des Arabes, les tissus de la Chine et de l'Inde.

De nombreuses associations de commerçants présidaient à ce grand mouvement d'affaires.

A Gênes, l'« *uffizio di Gazzaria* » était appelé à administrer les nombreux comptoirs établis par cette compagnie

1. Pardessus, *Lois maritimes*, t, IV, p. 228-229.

dans le Levant et dans la mer Noire. Huit fonctionnaires ou négociants, élus par les principaux propriétaires de ces comptoirs, composaient le bureau de la société, l'*Uffizio*. C'est à eux qu'incombait le soin de diriger les opérations, d'emprunter au besoin les capitaux nécessaires à telle *aventure* ou expédition, sauf à en obtenir la ratification ultérieure de l'ensemble des intéressés[1].

La fameuse Banque de Saint-Georges doit être aussi mentionnée parmi les compagnies génoises. On fait remonter sa création aux premières années du XIIe siècle. Les auteurs qui la font dater seulement de 1407 confondent, en effet, l'époque où elle naquit avec celle de son apogée. L'année 1407 marque, non la création du comptoir de Saint-Georges, mais le moment où cette puissante association voit enfin se fusionner avec elle les sociétés analogues qui avaient existé jusque-là à côté de la Banque de Saint-Georges.

La Banque de Saint-Georges formait un État dans l'État, investie qu'elle était par la république de Gênes de la perception de certains droits souverains.

Des associations dont l'histoire n'a pas gardé le nom, mais dont elle nous signale l'existence à Gênes, se formaient encore pour telles ou telles opérations déterminées ou pour tel ou tel espace de temps. Ainsi se constituaient à de très fréquentes reprises, par-devant notaires, des sociétés de commerce pour l'exploitation des côtes de Barbarie. De 1155 à 1164 des Génois s'unirent de la sorte en société légale pour le commerce à faire à Tunis, Tripoli, Ceuta, Salé et Bougie[2].

De pareilles associations se rencontrent, vers la même époque, à Pise, témoin le contrat de nolissement, qui fut

1. E. Frignet, *Histoire de l'association commerciale*, p. 85.

2. L. de Mas Latrie, *Traités de paix et de commerce entre Chrétiens et Arabes au moyen âge*. Paris, 1 vol. in-4°, *Documents*, p. 106. — L'auteur renvoie, et nous renvoyons avec lui, le lecteur curieux de plus de détails sur ces associations au tome II de la grande collection italienne des *Monumenta Patriæ*.

passé le 10 août 1263, à Pise, entre divers négociants et armateurs de cette ville, pour un voyage à Bougie. Cette pièce nous apprend que ces divers personnages forment entre eux une « *hentica* » ou association commune pour les risques à courir et les bénéfices à recueillir. Le navire de la société portera à l'aller et au retour la cargaison, et chaque intéressé participera aux chances diverses de l'expédition [1]. Cette association, on ne saurait, suivant nous, le méconnaître, renferme certains éléments de ressemblance avec les compagnies de commerce du XVIe siècle. Elle en diffère d'ailleurs par plusieurs points et surtout par son caractère essentiellement temporaire et fugitif.

Nous ne croyons pas qu'il y ait lieu de citer ici, parmi les essais auxquels le commerce a procédé avant d'imaginer les grandes compagnies, les sociétés que la république de Venise investissait du droit d'équiper les flottes qu'elle envoyait chaque année à Constantinople, en Egypte et en Syrie ; ni les compagnies auxquelles elle confiait le soin d'exploiter les marais salants de Chioggia ou de Cervia ou les verreries de Murano, non plus que ces ordres religieux du Temple, de Jérusalem, des « *Umili* » ou « *Umiliati* » de Pise, qui jouissaient de certains privilèges pour le commerce du Levant [2] et avaient assurément une grande puissance.

Nous verrions plus volontiers une image des compagnies de commerce des temps modernes dans ces unions que concluaient les marchands italiens en vue du commerce extérieur.

Les commerçants de la péninsule qui s'étaient établis en France « formaient une corporation à la tête de laquelle « était un capitaine général élu par eux, qui traitait avec

1. L. de Mas Latrie, *Traité de paix et de commerce entre Chrétiens et Arabes au moyen âge, Documents*, p. 37, 38 et suiv.
2. E. Frignet, *op. cit.*, p. 91.

« le Roi de puissance à puissance et avait un grand sceau « représentant un personnage assis sur un trône et de « chaque côté une bourse [1]. »

Tandis qu'on aurait peine à trouver en France la raison sociale d'une société française, au moins au XIVe siècle, on rencontre bien « une dizaine de sociétés italiennes se « livrant en France à des opérations de banque et de « commerce [2] », et notamment les sociétés Anguisciola et Peruzzi. Grâce à ces puissantes compagnies, un grand commerce se faisait entre la France et l'Italie. Une route passant par la Bourgogne et la Savoie reliait les deux pays. En trente-cinq jours, les marchandises de Gênes arrivaient à Paris [3].

Des compagnies analogues venaient commercer en Angleterre. Nous n'en citerons pour preuve que la lettre de la compagnie des *Gherardi* de Florence, en date de 1284, par laquelle ces marchands annoncent leur intention d'acheter aux abbayes d'Angleterre les tontes de l'année [4].

En dehors des pays qui viennent d'être passés en revue, c'est-à-dire de l'Allemagne, de l'Angleterre, de la France et de l'Italie, il se trouva en Europe divers centres de commerce assez importants pour donner naissance, au moyen âge, à des associations commerciales intéressantes. Nous n'en voulons citer qu'un spécimen, cette *Compagnie catalane,* qui après avoir été d'abord une véritable « république de brigands » exerçant ses ravages dans le détroit des Dardanelles et dans l'archipel grec, prit les allures d'un état commerçant régulier et trafiqua pacifiquement,

1. E. Boutaric, *La France sous Philippe le Bel*, p. 356-357 (d'après une ordonnance royale du mois de mai 1295 et un sceau de la collection des Archives nationales).

2. G. Fagniez, *Etudes sur l'industrie à Paris au moyen âge*, p. 116 (Bibliothèque de l'École des Hautes Études).

3. E. Boutaric, *op. cit.*, p. 359.

4. Depping, *Histoire du commerce entre le Levant et l'Europe*, t. I, p. 337.

aux XIIIe et XIVe siècles, avec l'empire grec, installée à Constantinople, puis à Gallipoli, enfin en Attique[1].

§ 5. Corporations commerciales et corps de métiers.

Dans la revue rapide que nous venons de faire des associations commerciales ayant existé en Europe pendant le moyen âge, nous en avons remarqué diverses qui se rattachent par certains côtés aux grandes compagnies de commerce du XVIe siècle, et notamment par la communauté de buts : l'entreprise de telle branche de commerce dans de lointains pays. Mais de grandes différences n'en distinguent pas moins ces associations de ces grandes compagnies. Tandis que les dernières ne se conçoivent guère qu'entourées de monopoles et de privilèges exclusifs, les premières, pour la plupart, s'accommodent parfaitement d'un tout autre régime et ne demandent le plus souvent pour elles que la liberté.

Un auteur contemporain a cru voir, de son côté, l'origine des compagnies de commerce des temps modernes dans nombre d'associations où personne, avant lui, n'avait, nous le pensons, songé à les chercher. C'est ainsi qu'il cite *sérieusement* l'association formée par les Argonautes pour la conquête de la Toison d'or, l'armée que Guillaume le Conquérant conduisit en Angleterre, les compagnons des hardis croisés du moyen âge, les Villehardouin ou les Brienne, les grandes compagnies de routiers qui ravagèrent la France au XIVe siècle, les condottieri de l'Italie, que sais-je encore ? comme autant de compagnies de commerce[2]. Nous ne pouvons, quant à nous,

1. V. sur la Compagnie catalane, W. Heyd, *Histoire du commerce du Levant au moyen âge* (trad. Furcy Raynaud), Leipzig, 1885-1886, t. I, 450 et suiv., 469, 477, 535, 538 et t. II, 270.

2. F. Malapert, *Des compagnies formées en France sous l'ancien régime*

partager une telle manière de penser qui nous semble absolument controuvée.

Si l'on compare maintenant, avec Adam Smith, les compagnies privilégiées aux corporations et corps de métiers, le monopole et les privilèges seront ici le point de rapprochement entre les unes et les autres.

Comme les corps de métiers, les compagnies de commerce reposaient, en effet, sur un monopole étendu à un grand nombre de personnes. De même qu'un artisan des villes ne pouvait exercer un métier incorporé sans obtenir d'abord sa maîtrise, de même, le plus souvent, un citoyen ne pouvait légalement exercer une branche de commerce étranger, sans devenir d'abord membre de la compagnie investie du monopole de ce commerce.

Là s'arrêtait, croyons-nous, la ressemblance entre les compagnies de commerce et les corps de métiers, ceux-ci n'étant, avant tout, qu'une association de secours mutuels et de protection. Le pouvoir central les transforma plus tard en une sorte de rouage administratif et les dota de règlements abusivement vexatoires, en même temps que de trop nombreux monopoles. « La forteresse que s'étaient « élevée les travailleurs devient alors leur cachot », dit un écrivain de nos jours [1] ; mais il en est autrement au moyen âge où la corporation n'apparaît que comme l'unique moyen d'existence de l'artisan.

Il n'était pas dans l'esprit du moyen âge de créer de vastes associations commerciales. Quelle est, en effet, une fois la révolution communale achevée, la principale préoccupation des communautés et des corporations ? D'empêcher une trop grande inégalité dans la répartition des bénéfices. De là, ces divisions rigoureuses du travail que

pour le commerce lointain (*Journal des Économistes*, t. XLVI, p. 52, avril-juin 1865).

1. Camille Pelletan, *Les associations ouvrières dans le passé*, p. 11 (br. in-32).

l'on connaît. Dans l'industrie du drap, par exemple, tisserand et foulon, teinturier et tondeur ont chacun leur rôle nettement tracé. Dans celle des chapelets, les fabricants de patenôtres se partagent non moins bien l'ouvrage et la clientèle : à ceux-ci les chapelets d'or et de corne, à ceux-là, les chapelets de coquille et d'ivoire, à d'autres encore, les chapelets d'ambre et de jais[1]. Il fallait que chacun pût trouver à vivre, même en présence d'une demande assez rare. Aussi les corporations sont-elles, nous le répétons, peu favorables aux sociétés commerciales. L'association ne crée-t-elle pas de puissantes maisons qui attirent toute la clientèle et ruinent les producteurs isolés ? De là, ces prohibitions dont certaines corporations frappent les sociétés de commerce[2]. Nous ne parlons là d'ailleurs que de sociétés commerciales, et non de compagnies de commerce ayant un pouvoir politique.

Ces compagnies de commerce n'ont d'autres points de ressemblance, nous le répétons, avec les corporations et corps de métier que dans les privilèges exclusifs et les monopoles dont jouissaient, en principe, les membres des unes et des autres.

Si l'association s'exerce très rarement, au moyen âge, en fait de commerce ou d'industrie, et se rencontre surtout en matière religieuse ou politique, il faut pourtant faire une exception en faveur des Juifs. Ils ont, en effet, au moyen âge, presque tout le commerce entre leurs mains et forment entre eux comme une immense association commerciale, souvent persécutée, souvent dépouillée, mais toujours vivace et toujours puissante, grâce aux qualités singulières de la race israélite, à sa facilité à tout comprendre, à sa merveilleuse aptitude pour les affaires. Mais on ne peut voir là rien qui touche aux compagnies de commerce qui allaient surgir avec le XVIe siècle.

1. E. Boutaric, *op. cit.*, p. 348-349.
2. G. Fagniez, *op. cit.*, p. 114.

Laissons venir les temps modernes et les grandes découvertes qui les annoncent, laissons les Colomb et les Vasco de Gama ouvrir aux navigateurs les routes du nouveau monde, et, bientôt portés aux vastes desseins, les principaux états de l'Europe susciteront de grandes compagnies de commerce chargées d'établir avec l'Amérique ou les Indes de fructueuses relations. Alors vraiment prendront naissance les compagnies de commerce privilégiées. Revenant peu à peu des préjugés qu'ils nourrissaient au moyen âge contre le grand commerce, les gouvernements cesseront de le croire indigne de leur attention ou nuisible à la Société. Comprenant enfin leurs vrais intérêts, ils encourageront la création de grandes compagnies, et, s'associant à leurs nobles entreprises, ils marcheront avec elles à la conquête de produits nouveaux et de nouveaux débouchés.

La
patio
Bas,
l'Esp
loppe
Brab
sion
« pui
« des
Les
cabot
accap
ne pa
« con
« et t
« cin
Jus

1. Li
1874.

LIVRE PREMIER.

—

HOLLANDE.

—

APERÇU HISTORIQUE.

La marine et le commerce ont été de tout temps l'occupation favorite du peuple batave. La révolution des Pays-Bas, qui arracha les insurgés au joug tyrannique de l'Espagne, fut pour eux l'occasion d'un prodigieux développement économique. Sept petites provinces du nord du Brabant et de la Flandre fondèrent alors, suivant l'expression de l'abbé Raynal, « une des plus riches et des plus « puissantes républiques du monde et le modèle peut-être « des états commerçants... »

Les Hollandais étaient réduits, jusqu'à ce moment, au cabotage des côtes de l'Europe qu'ils avaient peu à peu accaparé et dans lequel ils n'avaient point de rivaux. Pour ne parler que de notre pays, « à la fin du XVIe siècle, le « commerce hollandais était représenté dans tous les ports « et toutes les villes de France, le commerce anglais dans « cinq ou six seulement[1]. »

Jusqu'au seizième siècle, le commerce des Indes passait

1. Lindsay, *History of ancient commerce and marchent shipping*, Londres, 1874.

par la mer Rouge et l'Egypte. La découverte du cap de Bonne-Espérance, en ouvrant une route plus longue, mais plus directe, détourna le courant commercial et fit la fortune de la Hollande et de l'Angleterre. Les Hollandais, possesseurs de la première flotte marchande de l'Europe, s'élancent avec audace dans la voie qui vient de s'ouvrir, celle des grandes navigations interocéaniques. Ils devancent au XVIIe siècle les Anglais « dans l'empire des mers et le commerce du monde[1] ». C'est alors qu'ils fondent leurs compagnies de commerce, la compagnie des Indes orientales en 1602, la première en date, le modèle et le type des futures compagnies européennes, puis la compagnie du Nord (1614), la compagnie des Indes occidentales (1617), la compagnie de Surinam (1634), etc. Elles n'eurent pas toutes, on le sait, la même fortune. On verra, dans les pages qui vont suivre, quelles furent les destinées des unes et des autres.

C'est surtout en Asie que les efforts des Hollandais sont suivis de succès. Leurs comptoirs s'y élèvent, sans rivaux, sur les ruines des établissements portugais et espagnols. Mais à la fin du XVIIe siècle, et surtout au XVIIIe, la compagnie hollandaise se heurte à son tour contre les compagnies française et anglaise des Indes orientales. Dans la lutte qui s'engage ainsi, elle l'emporte d'abord sur les Français, mais succombe après une longue lutte sous les coups des Anglais, qui lui arrachent peu à peu ses principales possessions. L'ascendant pris par l'Angleterre sur les Pays-Bas, à l'époque des guerres soutenues en Europe par les deux puissances contre Louis XIV, exerce certainement une grande influence sur l'issue de la lutte qui se poursuit en Asie entre les compagnies hollandaise et anglaise.

Si l'on recherche maintenant quels caractères principaux distinguent dans leur ensemble les compagnies hollan-

1. Michelet, *Précis d'histoire moderne*, Paris, 1829, in-8°, p. 129.

daises, on trouve les suivants : 1° elles créent des comptoirs plutôt que des colonies ; il ne s'y fait point d'émigrations nationales comparables à celles qui doivent un jour peupler les possessions des compagnies anglaises de l'Amérique du Nord ; 2° les compagnies hollandaises sont soutenues par la population tout entière et reçoivent de la nation même l'impulsion et la vie, à l'opposé des compagnies françaises qui naissent de l'action du Gouvernement et ont rarement reçu du pays un appui sérieux ; 3° elles offrent encore cette intéressante particularité d'avoir été, en dépit de leur cortège de monopoles et de privilèges exclusifs, établies par une république, et d'avoir servi de type aux compagnies que les monarchies anglaise, française et autres ont ultérieurement constituées.

Quant aux résultats généraux que ces compagnies ont procurés à la Hollande, ils se réduisent à peu de choses, s'il est vrai que le peuple batave n'a réussi, avant le XIX° siècle, « à rien fonder de grand et de durable », ayant eu « recours, d'une façon permanente, à une forme économique que l'intérêt et la justice se réunissent pour condamner, le monopole[1]. »

1. P. Leroy-Beaulieu, *De la colonisation chez les peuples modernes*, Paris, 4e édit., 1891, in-8°, p. 85.

CHAPITRE PREMIER.

EUROPE ET LEVANT[1].

Compagnies formées en Hollande pour favoriser le commerce avec l'Europe et le Levant.

---

§ 1. Compagnie du Nord.

Sa fondation en 1614. Sa chute en 1645. — Compagnies pour la pêche dans les régions du nord.

Fondée par lettres patentes de 1614 pour la pêche de la baleine, la *Compagnie du Nord* avait reçu d'abord le privilège de commercer seule sur les côtes de la Nouvelle-Zemble et du Groënland. Mais malgré cet avantage, et bien qu'en 1622 la compagnie du Nord se fût renforcée par l'incorporation d'une compagnie analogue fondée peu avant en Zélande, elle ne put subsister que jusqu'en 1645. Son peu de succès dissuada les États Généraux de la remplacer, et ils jugèrent préférable de rendre libre, à cette date, le commerce de la baleine (1645).

Les seules prescriptions qui vinrent, peu après, régle-

1. Nous croyons bon de rapprocher ici le Levant de l'Europe, bien qu'il appartienne au continent asiatique, parce qu'il s'agit là de pays sous la dépendance de la Turquie, puissance européenne, placés dans le bassin de la Méditerranée, et que, par suite, la compagnie du Levant nous semble devoir être là mieux à sa place que si nous la mettions à côté soit des compagnies formées pour coloniser et exploiter l'Asie et les Indes orientales, soit de celles qui ont eu l'Afrique comme objectif.

menter ce trafic étaient destinées à combattre la concurrence faite aux armateurs hollandais par leurs rivaux de Hambourg, de Danemark et de Suède.

C'est ainsi qu'en 1652 les États Généraux ordonnèrent aux capitaines de ramener directement leurs navires en Hollande avec les cargaisons. En 1661, défense fut faite à tout Hollandais de donner des navires à louage à des étrangers.

Il y avait aussi en Hollande d'autres compagnies s'occupant de commerce ou plutôt de pêche dans les régions du Nord, compagnies de la Mer Baltique, de la pêche de la Nouvelle-Zemble, du détroit de Davis et du Groenland ; mais ces compagnies n'étaient pas exclusives et nous ne croyons pas devoir leur consacrer un paragraphe spécial. Tout marin pouvait se livrer à la pêche dans les mêmes parages.

Les pêcheurs de ces compagnies avaient seulement le privilège exclusif de descendre à terre pour y dépecer poissons et baleines et pour y fondre le lard, tandis que les autres pêcheurs, ne pouvant faire à terre ces diverses opérations, devaient couper en morceaux les baleines qu'ils avaient prises et se trouvaient obligés de les transporter ainsi en Hollande, où pouvait se faire seulement la fonte du lard.

On conçoit les inconvénients que présentait une pareille pratique. Les navires étaient obligés, au retour, de faire une longue traversée avec une lourde cargaison, dont la valeur n'était nullement en rapport avec le poids.

§ 2. Compagnie du Levant.

Son organisation, son rôle : inspection et surveillance du commerce hollandais dans la Méditerranée.

La *Compagnie du Levant*, comme celles du Nord et de Surinam, n'était point, à proprement dire, une compagnie privilégiée. Son rôle se bornait à une inspection supé-

rieure, à une surveillance générale de la navigation et du commerce hollandais dans la Méditerranée. Elle n'avait pas de flotte à elle, pas d'armements qui lui fussent propres.

C'est à l'instigation des armateurs d'Amsterdam qu'une chambre de direction ou compagnie du Levant avait été, vers le milieu du XVIIe siècle, établie dans cette ville, sous l'autorité des États Généraux. Elle se composait de *huit* députés, d'un secrétaire-greffier et d'un inspecteur ou visiteur des vaisseaux[1].

La Compagnie avait un droit d'inspection sur tous les vaisseaux partant de Hollande à destination du Levant. C'est elle qui leur accordait la permission de navigation. Elle percevait, à ce titre, un droit d'un florin par last ; et touchait 2 0/0 sur toutes les marchandises composant les chargements de retour.

En échange de ces droits, elle avait des devoirs à remplir. C'est ainsi qu'elle était chargée de l'entretien des consulats dans les échelles du Levant. Elle nommait, avec l'approbation des États Généraux, les titulaires des divers postes consulaires, elle subvenait à leur entretien et leur allouait des ressources spéciales destinées aux présents à faire au Grand Seigneur, à ses ministres et à ses divers officiers. On n'ignore pas que ce n'était qu'à force de cadeaux et de dons de toute espèce que les puissances européennes soutenaient dans les Échelles leur influence et leur commerce.

1. Nous venons de dire qu'elle comprenait *huit* députés, sur la foi de la majeure partie des auteurs, notamment de M. de Beausobre (*Introduction générale à l'étude de la politique, des finances et du commerce*, Bruxelles, 1791, tome II, p. 77) et de l'auteur de la partie de l'article HOLLANDE comprise aux pages 637-638 du tome II du *Dictionnaire du commerce* de l'Encyclopédie Méthodique ; mais quelques écrivains ont soutenu que cette chambre de direction ne comprenait que *six* membres. Citons ainsi l'auteur de l'article consacré à la compagnie hollandaise du Levant, au mot COMPAGNIE, dans *le Dictionnaire du commerce* de l'Encyclopédie méthodique, t. I, p. 674-675. (Ce n'est pas la seule divergence qu'on pourrait remarquer entre des articles de ce même dictionnaire.) Tout en pensant que ces derniers se sont trompés, nous devions signaler leur assertion.

Entre les Hollandais, les Anglais et les Français, c'était, du moins au siècle dernier, une rivalité constante, une lutte perpétuelle à qui se montrerait le plus généreux et le plus magnifique auprès du Grand Seigneur ou des puissances barbaresques[1]. Ce n'était qu'à ce prix, on le croyait du moins, que des relations durables de commerce pouvaient alors s'établir.

La Compagnie n'en avait pas moins à craindre les entreprises des pirates et des corsaires des côtes de l'Afrique ; aussi veillait-elle attentivement à ce que chaque navire appareillant pour le Levant réunît bien les conditions fixées en 1652 par le règlement des États Généraux : tonnage minimum de 180 lasts, armement de 24 canons, équipage de 50 hommes.

A défaut de convois organisés, les navires ne pouvaient naviguer que deux par deux, au moins jusqu'à Livourne. Au retour, ils devaient également s'attendre l'un l'autre dans ce port, et ne revenir que de concert en Hollande.

Sous ces réserves, établies d'ailleurs dans l'intérêt général, le commerce du Levant était ouvert à tous armateurs hollandais.

Le nombre des vaisseaux naviguant chaque année dans les mers du Levant n'était pas très élevé, il ne dépassait que rarement la centaine[2] ; mais la valeur des produits rapportés par ces navires était grande et les résultats de cette navigation fort avantageux.

1. Ces divers États se seraient mieux trouvés, sans doute, d'une action commune : elle leur eût procuré à bon compte le libre accès des ports d'Afrique et du Levant. Mais les convoitises existant entre eux s'opposaient invinciblement à l'établissement de toute union de conduite et de vues. N'en est-il pas de même, aujourd'hui encore, en certaines régions d'extrême Orient, entre diverses puissances européennes que des intérêts communs devraient, semble-t-il, faire s'entendre enfin contre des exigences vraiment humiliantes ?

2. En 1778, la navigation du Levant monta à 100 navires ; en 1779, à 111. (*Dictionnaire du commerce*, Encyclopédie méthodique, v° Hollande, p. 637-638).

Survenait-il quelque différend entre les capitaines et les armateurs, et l'on sait que le cas n'était pas très rare, la Compagnie du Levant était habile à le trancher, et le tranchait, au besoin, par un règlement nouveau qu'elle faisait approuver par les États Généraux.

§ 3. Compagnies diverses.

Certaines compagnies n'ont eu qu'une durée si courte qu'on peut à bon droit les négliger dans une revue rapide comme celle que nous impose le vaste cadre de cette étude. Telle est cette *Compagnie privilégiée des assurances maritimes et de Turquie* que les États Généraux conçurent en 1629 le projet de créer, qui devait avoir le monopole des assurances maritimes et du commerce de la Turquie et des pays barbaresques, mais que l'opposition acharnée des autres compagnies empêcha de se constituer[1].

D'autres sont trop étrangères aux conditions d'une vraie compagnie de commerce privilégiée pour figurer ici. La *Société de commerce des Pays-Bas*, créée en 1824 au capital de 37 millions de florins et remaniée en 1849, est du nombre. Elle a beau avoir le commerce et le transport pour objet, posséder une flotte nombreuse, faire d'importantes affaires[2], elle ne jouit d'aucun privilège commercial.

Cette société ne doit pas être confondue avec la compagnie désignée sous le nom de *Compagnie royale néerlandaise,* compagnie entretenant des relations de commerce entre les Pays-Bas et la Russie, et ayant même établi quelques succursales en France, à Bordeaux et au Havre notamment.

Ces deux compagnies correspondent chacune à une asso-

1. V. P. Leroy-Beaulieu, *De la colonisation*, etc., 4e édit., p. 79.
2. En 1856, elle a affrété 228 navires du port total de 151,500 tonneaux.

ciation distincte. Mais, dans l'un comme dans l'autre cas, nous ne sommes point en face d'une véritable compagnie de commerce privilégiée. La date récente de création de ces compagnies suffirait d'ailleurs à les écarter d'une étude consacrée aux anciennes compagnies de commerce.

CHAPITRE II.

ASIE.

Compagnie formée en Hollande pour favoriser le commerce avec l'Asie[1].

—

§ 1. Compagnie des Indes orientales.

Expédition de Cornélis de Houtman. — Fondation de la Compagnie en 1602 ; ses privilèges ; son administration. — Luttes contre les Portugais et les Espagnols dans l'Inde. — Succès de la Compagnie. — Fondation de Batavia. — Relations commerciales avec le Japon, la Chine et le Cap. — Situation financière. — Déclin de la Compagnie au XVIIIe siècle. — Avidité de ses fonctionnaires et agents. — La compagnie anglaise des Indes orientales lui enlève plusieurs comptoirs. — Situation précaire de la Compagnie et sa dissolution à la fin du XVIIIe siècle. — Organisation de la Compagnie. — Ses opérations commerciales. — Commerce avec l'Europe. Commerce « d'Inde en Inde. »

La *Compagnie des Indes orientales* est, assurément, de toutes celles qu'a connues la Hollande, la plus célèbre et la plus importante. Seule, la compagnie anglaise des Indes Orientales l'emporte sur elle par l'étendue des conquêtes, mais non par la priorité des découvertes. Ces deux compagnies personnifient bien, avec la compagnie analogue qui s'établit en France à leur imitation, tout ce qu'ont laissé de glorieux souvenirs les grandes compagnies de commerce d'autrefois. On nous permettra donc de leur ac-

1. C'est au chapitre intitulé *Europe et Levant* que se trouve placé ce qui concerne la compagnie du Levant.

corder une particulière attention, quand l'ordre de cette étude nous amènera à nous occuper de chacune d'elles.

Le caractère entreprenant des Hollandais et la position géographique de leur pays firent de tout temps le succès de leurs entreprises maritimes. Vers la fin du XVIe siècle, les Hollandais avaient, au dire de Grotius, 70,000 hommes occupés à la mer et construisaient par an 2,000 bâtiments, barques ou navires. Quatre cents vaisseaux étaient employés au commerce de Cadix et de Lisbonne.

Un événement se produisit alors qui allait doubler la puissance de ces marins en fournissant à leur activité le plus fécond aliment.

La dureté du gouvernement espagnol et le zèle de la religion nouvelle embrassée par les Hollandais aux premiers temps de la Réforme, les avaient déterminés à rompre enfin des liens détestés et à rejeter une souveraineté dont ils avaient eu trop cruellement à souffrir. Guidés par les princes de la maison de Nassau, les Hollandais s'étaient soulevés contre Philippe II et s'apprêtaient à conquérir, au prix d'un sang qui devait être largement versé, leur entière indépendance.

Ne pouvant plus aller chercher à Cadix les précieuses épices de l'Orient, les Hollandais les demandaient aux négociants de Lisbonne. La découverte du cap de Bonne-Espérance, les conquêtes de Vasco de Gama et du grand Albuquerque aux Indes avaient fait, en effet, de la capitale du Portugal un entrepôt général où les Hollandais allaient puiser librement de quoi alimenter les marchés de l'Europe septentrionale. Ce grand cabotage leur suffisait. Mais quand le Portugal eut été réuni en 1580 à l'Espagne, quand l'heureux vainqueur d'Alcantara, le duc d'Albe, eut fait reconnaître dans toute la péninsule Philippe II pour roi, le port de Lisbonne fut désormais fermé aux Hollandais, ainsi que les autres ports portugais.

Obligés dès lors de renoncer aux seuls marchés d'Europe où se rencontrassent en abondance les produits de l'Inde,

ne pouvant plus les demander à Venise, déjà bien déchue de son ancienne importance, les Hollandais se virent forcés d'aller chercher eux-mêmes sur place ces fameuses denrées dont l'usage, jadis inconnu, s'imposait désormais à de nombreux consommateurs en France, en Angleterre et surtout dans les pays du Nord.

Inspirés par la nécessité, et craignant de tomber entre les mains des Espagnols s'ils prenaient la voie ordinaire, quelques particuliers de Zélande cherchèrent de nouvelles routes d'où ils pussent gagner la Chine et les Indes par le Nord-Est, en côtoyant, s'il était possible, la Norvège, la Moscovie et la Tartarie. Trois essais furent tentés dans ce sens de 1594 à 1596 ; mais tous trois sans succès. Les froids extrêmes de la Nouvelle-Zemble, au nord de laquelle hivernèrent les membres de l'expédition de 1596, dirigée par Jacques Hemskerck, d'Amsterdam[1], les glaces impénétrables du détroit de Vaïgatz, ruinèrent ou rebutèrent les escadres.

Le passage si vainement cherché existait pourtant, la place d'un navire pouvait se trouver libre au milieu de cette accumulation de banquises menaçantes qui défendent l'abord de ces lointains parages. Mais il fallait, pour découvrir ce passage et pour y diriger un navire, une connaissance approfondie des mers polaires, un outillage spécial pour les longs hivernages. Il fallait surtout cette fermeté d'âme, cette persévérance que donne seule une conviction profonde.

Pendant que ces essais infructueux se tentaient au nord, une entreprise se préparait au sud qui allait mieux réussir. La nécessité de faire le commerce l'emportait enfin sur la peur que l'on avait eue d'abord des Espagnols. L'expédition avait pour chef Cornélis de Houtman, de Gouda. Ce capi-

1. Ce renseignement nous est donné par le *Mémoire sur le commerce des Hollandais* jusqu'en 1669, conservé aux Archives nationales sous la cote K 1349, n° 132, f° 21 v°.

taine, après avoir séjourné de longues années à Lisbonne et avoir « fait plusieurs voyages dans les Indes avec les Portugais »[1], avait eu des démêlés avec l'Inquisition. Il était alors revenu à Amsterdam, rapportant avec lui plusieurs cartes de ces mers de l'Inde que la renommée disait si belles. Voyant le marché de Lisbonne fermé à ses compatriotes, il leur persuada de travailler, à l'exemple récent des Anglais, à s'ouvrir des relations directes avec l'Inde. Ses connaissances spéciales en la matière, les cartes et les livres portugais qu'il avait en sa possession, firent impression sur son entourage. Séduits par ses discours, neuf marchands d'Amsterdam se décidèrent à former, sous le nom de *Compagnie des pays lointains,* ou compagnie *Van Verne*[2], une société ayant pour but d'établir des relations de commerce avec les peuples de l'Orient. « Ils équipèrent « à leurs frais quatre vaisseaux également propres à la « guerre et au transport des marchandises. Le 2 avril 1595, « ces quatre bâtiments partirent du Texel et arrivèrent le « 2 août au cap de Bonne-Espérance ; mais retenus par « des vents contraires, retardés dans leur course par des « disputes qui s'élevèrent entre les équipages, ils n'atteignirent qu'au mois de juin de l'année suivante l'île de « Java »[3].

Ils rencontrèrent là des marchands portugais établis à Bantam, capitale de l'île, et peu désireux d'y voir s'installer aucun concurrent.

Désespérant de triompher de l'hostilité du chef indien qu'avaient ouvertement excité contre eux les Portugais,

1. *Mémoire sur le commerce des Hollandais* jusqu'en 1669. (Arch. nat., K 1349, n° 132, f° 22 r°).

2. Hoffmann, *Histoire du commerce*, traduite par Duesberg, Paris, in-8°, 1849, p. 449.

3. A. Esquiros, *La Néerlande et la vie néerlandaise*. (*Revue des Deux Mondes*, année 1857, p. 305 et suiv.) Nous avons eu l'occasion de constater que l'étude intéressante d'A. Esquiros s'appuie sur de sérieuses recherches.

les navigateurs quittèrent Java et se dirigèrent sur Bali. Ils reçurent là un meilleur accueil et purent s'y procurer à bas prix un abondant chargement d'épices.

Il fallut penser au retour. L'un des navires hollandais avait tellement souffert de la mer qu'on dut se résigner à l'abandonner. Quant aux trois autres, ils mirent à la voile pour Amsterdam, où ils firent leur rentrée triomphale, le 18 août 1597, après deux ans d'absence.

La petite flotille rapportait une riche cargaison de poivre, de muscade, de girofle et de cannelle ; mais elle avait perdu plus des trois cinquièmes de son équipage. Des 250 hommes partis du Texel en 1595, 90 seulement rentraient dans leur patrie. Malgré tout, le voyage avait été fructueux et allait en inspirer d'autres.

L'expédition d'Houtman fut bientôt suivie, en effet, de tentatives semblables. Le commerce entre les Pays-Bas et les Indes orientales allait toujours en se développant[1]. Peu à peu les Hollandais dissipaient les injustes préventions suscitées contre eux dans les mers de l'Inde par les Espagnols et les Portugais. Des alliances étaient conclues avec le roi de Ternate, avec les habitants de l'île de Banda, avec le roi de Kandy, dans l'île de Ceylan. Le roi d'Achem (Atchin, ou plus correctement Atjeh), jusque-là ennemi acharné des Hollandais, se laissa même aller à leur envoyer des ambassadeurs. On leur fit en Hollande une réception magnifique ; et ils revinrent dans leur pays vantant partout l'intégrité, la probité des marchands néerlandais comme leur richesse et leur puissance.

Plusieurs compagnies de marchands se formèrent à ce moment, qui envoyèrent des bâtiments aux Indes.

L'ancienne compagnie d'Houtman venait d'entrer en relation avec une compagnie nouvellement créée à Amsterdam.

1. On trouvera de très intéressants renseignements sur ces premières entreprises des Hollandais aux Indes, dans le Mémoire déjà cité sur *Le commerce des Hollandais* jusqu'en 1669, conservé aux Archives nationales sous la cote K 1349, n° 132.

Elles équipèrent ensemble[1] une flotte de huit vaisseaux qui, sous l'amiral Jacob Van Neck[2], quitta le Texel en 1598. Une autre flotte de trois vaisseaux, armés par les mêmes compagnies, leva l'ancre le 4 mai 1599. L'Amiral revint à Amsterdam avec d'immenses richesses.

Ces premiers armements furent encore suivis de plusieurs autres. Ces expéditions, quoique conduites avec beaucoup de prudence et sans bruit, finirent cependant par exciter l'attention des Espagnols. Ils résolurent de s'opposer à la continuation de ces entreprises et envoyèrent quatorze vaisseaux de guerre aux Indes. Mais ces vaisseaux furent battus par huit navires marchands hollandais. Les Hollandais ne se sentirent pas seulement encouragés par ce succès à continuer leurs voyages dans l'Inde ; la pensée leur vint, voyant la faiblesse des Espagnols sur mer, d'armer, dans la suite, des flottes pour les combattre en Europe.

En attendant, une fièvre d'or et d'aventures poussait en avant ces hardis marins ; et le baron de Buzanval, ambassadeur d'Henri IV en Hollande, pouvait écrire en 1600 à son royal maître : « Les Portugais sont en danger de ne pas « jouir longtemps des richesses de l'Orient ». Mais tant de navigateurs hollandais affluaient aux Indes que, devant une telle concurrence d'acheteurs, le prix des épices y montait très haut, tandis que l'extrême abondance de ces mêmes épices en Hollande les y faisait vendre à bas prix. Augmentation des prix aux Indes, avilissement des denrées en Hollande, telle était, telle allait être de plus en plus la conséquence de la concurrence existant entre les diverses compagnies de commerce des Pays-Bas. Appréhendant justement les périls d'un tel état de choses, les États Généraux convoquèrent une assemblée des directeurs de ces compagnies. Ils leur proposèrent de se fondre en une seule association ; et, de cette union, que la nécessité imposait,

1. Ou plutôt simultanément.
2. Ou Jacques de Neck.

naquit la fameuse compagnie des Indes orientales, qui allait donner pour longtemps aux Hollandais l'empire de l'Asie et d'immenses richesses avec lui. Le traité d'union fut confirmé par les États Généraux le 20 mars 1602[1]. La Compagnie était formée au capital de 6,600,000 florins, divisé en actions de 2,000 florins, soit 7,900,000 livres de France, pour une période de vingt ans, période qui devait être plus tard indéfiniment renouvelée. Ce chiffre est généralement adopté. Un auteur du XVIIIe siècle, Accarias, s'en écarte pourtant légèrement, et le réduit à 6,459,840 florins. Un publiciste contemporain[2] le porte à 6,440,000 florins. Son capital était, dit un autre écrivain[3], de 2,153 actions de 3,000 florins chacune, c'est-à-dire de 6,459,000 florins.

La Compagnie était investie du privilège exclusif de la navigation aux Indes orientales, à l'est du cap de Bonne-Espérance et à l'ouest du détroit de Magellan, avec pouvoir de saisir et confisquer tout navire étranger qui serait trouvé naviguant dans ces parages.

Elle devait payer à l'État 3 0/0 pour tout ce qu'elle enverrait dans l'Inde, à part les matières d'argent. Les marchandises qu'elle importerait en Hollande seraient, par contre, exemptes de tout droit.

Quant à l'administration ou régie, elle était composée de soixante directeurs répartis en diverses chambres. Vingt directeurs étaient attribués à la chambre d'Amsterdam qui participait à elle seule aux fonds pour moitié ; douze appartenaient à la chambre de Zélande, qui avait

1. *Mémoire sur le commerce des Hollandais* jusqu'en 1669. (Arch. nat. K 1349, n° 132, f° 28 v°). D'autres auteurs donnent comme date le 10 mars 1602, mais, croyons-nous, fautivement. C'est, en tout cas, tout à fait à tort que cette union est placée en 1609 par le Délégué du Ministre du commerce de France, chargé en 1883 d'une mission ayant pour objet l'étude du régime commercial des colonies hollandaises. (V. le rapport de ce fonctionnaire au *Moniteur officiel du commerce* du 19 juillet 1883).

2. C. de Varigny, *L'Océanie moderne*, *Revue des Deux Mondes* du 1er sept. 1887, p. 188.

3. Castonnet des Fosses, *L'Inde avant Dupleix*, Paris, 1887, in-8°, p. 21.

souscrit un quart des actions. Les chambres de Delft et de Rotterdam, qui avaient fourni un huitième des fonds, devaient avoir, à elles deux, quatorze directeurs. Quatorze directeurs étaient également répartis entre les chambres de Hoorn et d'Enkhuisen, qui avaient versé le dernier huitième.

Entre ces soixante directeurs, dix-sept étaient chargés de la régie des envois et des retours des vaisseaux. La chambre d'Amsterdam en fournissait huit à elle seule ; celle de Zélande ou de Middelbourg quatre ; celles de Delft et de Rotterdam, deux ; celles de Horn et d'Enkhuisen, deux. Le dix-septième délégué devait être pris alternativement dans les autres provinces, non intéressées directement aux affaires de la Compagnie.

Chaque administrateur des chambres d'Amsterdam, de Zélande, de Delft et de Rotterdam devait posséder pour 6,000 florins d'actions de la Compagnie. Ceux des chambres de Hoorn et d'Enkhuisen devaient seulement justifier du pareil emploi de 3,000 florins.

Ces diverses chambres formaient comme autant de petites sociétés de commerce. Solidaires les uns envers les autres, leurs administrateurs n'étaient pas responsables envers les tiers.

Tout habitant des Pays-Bas était admis à faire partie de la Compagnie, qui était investie du droit de guerre et de paix, pouvait créer des colonies, construire des forts et battre monnaie à son coin. Les devoirs de la Compagnie envers la République se bornaient à un serment de fidélité et à l'attribution d'une part des bénéfices au Gouvernement, qui s'était réservé d'ailleurs la connaissance et l'examen de ses comptes.

A peine installée, la Compagnie forma des alliances avec les souverains de l'Inde, bâtit des forts et y plaça des gouverneurs. Les traités étaient faits au nom du Stathouder, les naturels ne pouvant comprendre l'expression : *les États Généraux*.

Dans les luttes que les Hollandais ont alors à soutenir aux Indes contre les flottes espagnoles et portugaises, l'avantage leur demeure souvent. Wybrand Van Warwyck, à la tête de vingt-quatre vaisseaux bien armés, répand dans les mers de l'Inde le nom et la gloire de la Compagnie.

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible], une bonne administration aux pays, forteresses et autres places occupées par la Compagnie[illegible].

La compagnie anglaise des Indes orientales [illegible] dans ces régions [illegible] à la compagnie hollandaise. La première rencontre eut lieu en [illegible] une série de guerres qui durèrent longtemps et où les Hollandais [illegible].

La politique coloniale de la Hollande était, [illegible] commerciale. [illegible] la Compagnie [illegible] les Hollandais [illegible]

[illegible] les Hollandais [illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible] Temporeur de Java. Il se montrait hostile aux Hollandais, et l'influence anglaise n'était pas étrangère à l'attitude prise par ce prince à leur égard. Au Pérou Sud, le troisième gouverneur de la compagnie hollandaise, les deux premiers avaient été Pieter Willemsz et Gerard Reynst, entreprit une campagne vigoureuse contre l'empereur et parvint à s'emparer de sa capitale, Cuscuscuscuscus de Java, que divers auteurs appellent aussi Jacatra et d'autres simplement Bataps, qu'ils font [illegible] la ville de Batavia.

[illegible]

[illegible]

[illegible]

sur la côte occidentale de Sumatra, enfin, en vertu du traité qu'elle signe avec le roi du pays le [illegible] novembre [illegible], à [illegible].

En [illegible], le prince de [illegible] livre aux Hollandais la plus grande île des Moluques et la place la plus importante [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] Ceylan [illegible] Hollandais [illegible] Ceylan [illegible] [illegible] comptoirs sur les côtes de [illegible] [illegible] [illegible] Japon [illegible] [illegible] [illegible] Hollandais [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible].

[illegible] Hollandais [illegible] Japon [illegible] [illegible] [illegible] Hollandais.

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

de la Compagnie sur l'importance et l'intérêt qu'offrirait un établissement au cap de Bonne-Espérance. Les vaisseaux allant aux Indes ou en revenant trouveraient là, affirmait-il, un excellent point de relâche au milieu d'une longue traversée.

Depuis qu'il avait été découvert par Barthélemy Diaz en septembre 1486 et doublé par Vasco de Gama en 1497, le Cap était devenu le centre de ravitaillement des navires allant d'Europe aux Indes. Les Portugais avaient [illegible] d'y établir une colonie, et en [illegible], deux navires de la compagnie anglaise des Indes orientales en avaient également pris possession, sans qu'aucun établissement ait suivi cette occupation.

[illegible]

[illegible]

« successeur le remplace qui s'enrichit à son tour, et le « citron est ainsi cent fois exprimé[1]. »

Poursuivant ses reproches, le célèbre mais trop suspect voyageur ajoutait que les colonies étaient comme ces voitures publiques qui circulent en Europe traînant marchandises et voyageurs. Pourvu que les marchandises arrivent à bon port, les entrepreneurs s'inquiètent peu des bras et des jambes cassés.

Les marchandises arrivaient à bon port, les retours étaient abondants, la Compagnie ne se souciait pas du reste. La prospérité de ses affaires se traduisait chaque année par d'importants dividendes à distribuer aux actionnaires. [illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

cins. Les dépenses des établissements des Indes ne dépassaient pas alors 2 millions par an. Les actions se cotaient, à ce moment, à des prix exagérés.

Les États Généraux des Pays-Bas profitèrent de la situation brillante où ils voyaient la Compagnie pour se montrer plus difficiles envers elle lors du renouvellement de son privilège. En 1622, ils augmentèrent la redevance de 250,000 florins payée depuis sa création par la Compagnie. En 1647, ils la portèrent à un million cent dix florins. Ils n'accordèrent, enfin, le 20 juillet 1647, le renouvellement du privilège qui moyennant la cession à l'État de vingt bâtiments de guerre et l'établissement d'un droit annuel de 30,000 florins sur le produit des douanes de l'Inde.

La Compagnie n'en était pas quitte pour cela de nouvelles exigences. Lors de la première expédition de Cromwell, elle fut amenée à payer en 1654 trois millions de florins pour le renouvellement de sa charte. Elle a alors en 1700 de complaire par un dénombrement annuel les trois qu'elle payait pour les nouvelles qu'elle importait et qu'elle exportait qu'en dégrevant le montant de ces dénombrements de 90,000 florins.

Malgré toutes ces concessions, tous ces sacrifices, la Compagnie n'obtenait rien que des prolongations de renouvellement. Si elle manquait de numéraire, certains capitaux étaient prêtés à des conditions impossibles et exorbitantes, et, pour éviter la suppression, les provinces n'hésitaient pas à faire des offres de la Compagnie [illegible] renouvellement.

[illegible]

crites par les règlements. Ils amènent, disait-on, des hausses fictives en gardant trop longtemps les marchandises en magasin. Quelquefois, ils ne font pas telle répartition qu'ils seraient en mesure de faire pour avilir le cours des actions et s'en procurer de la sorte à bas prix; puis, ils en font remonter le cours et s'en débarrassent ensuite avec de grands bénéfices.

En présence de tels reproches, les États introduisirent peu à peu dans la charte de la Compagnie des prescriptions plus sévères. Deux parents ne purent siéger comme administrateurs dans la même Chambre. Aucun achat, aucune vente ne purent plus être faits sans une adjudication publique. Le bilan collectif des opérations de la Compagnie dut être présenté tous les quatre ans aux États-Généraux.

Tant de concessions, tant de réformes désarmèrent enfin l'opposition des mécontents et firent taire les critiques, au moins pour un certain temps.

Ce n'était pas d'ailleurs le monopole de la Compagnie, nous l'avons dit déjà, qui se trouvait en jeu. Si [illegible] Grotius, dans son célèbre écrit *Mare liberum*, attaquait le monopole de l'Espagne et du Portugal [illegible]

[illegible]

[illegible]

avec raison qu'on relevait l'imprévoyance dont témoignait leur conduite. Le conseil d'administration de la Compagnie n'avait pas, en effet, de fonds de réserve. Un auteur estimé, Jean de Muller, dit bien[1] que la Compagnie avait deux millions de florins de bénéfice annuel, *qu'elle mettait 225,000 florins en réserve* et qu'elle distribuait le reste à ses actionnaires ; mais si la Compagnie a jamais agi de la sorte, à une époque que ne précise pas, d'ailleurs, l'historien suisse, nous pouvons affirmer qu'elle ne suivit pas longtemps d'aussi judicieux procédés. Elle ne tarda pas, en effet, à s'endetter.

Dès 1602, la puissante Compagnie, dont on évaluait les importations en Europe à dix ou douze millions, les navires de commerce à 150, les vaisseaux de guerre à 20 ou 30, l'armée à 10,000 hommes, qui distribuait l'année suivante, au grand dépitinir de Colbert[2], 30 0/0 à ses actionnaires, était déjà gênée de Sourds-emprunts. Elle avait un grand crédit, mais elle en avait trop largement. En 1609, elle avait plus de cinq millions de florins de billets en circulation. Il est juste d'ajouter que son actif était à la somme dont estime valait environ emprunts et un million de florins. Mais le numéraire n'était pas dans ses coffres : ses emprunts s'écoulaient rapidement. Le cours de ses actions allait en diminuant.

L'apogée de la grande Compagnie était, d'ailleurs, encore, et les pertes d'action étaient encore de 1718 à 1719 dépassées en bas du cours du capital nominal.

En 1719, elle avait plus qu'un million de florins de vaisseaux de guerre, que le quart, et dépassait le quart du quart.

[1] Histoire universelle, traduite de l'allemand, t. VII, p. 66.

[2] Lettres, Mémoires et Instructions de Colbert, t. II, p. 56.

Dès lors, ce ne fut plus qu'un déficit constamment accru par l'extension exagérée donnée à la souveraineté territoriale, souveraineté entraînant sans cesse l'augmentation des garnisons et des forts.

De plus, tous les employés trafiquaient pour leur compte, et prélevaient à leur profit la meilleure part des bénéfices de la Compagnie. Ce dernier abus a toujours été plus ou moins applicable aux grandes compagnies des Indes ; mais il ne s'est montré nulle part aussi criant qu'aux Indes hollandaises. Tous les officiers et les agents de la Compagnie s'enrichissaient à ses dépens dans l'Inde. Quant aux fonctionnaires résidant en Europe, ils ne se montraient pas moins avides. Trop souvent les directeurs protégeaient ces malversations par intérêt personnel.

Bien que les règlements prescrivissent de faire à chaque des directeurs parmi les négociants n'occupant aucun emploi dans le Gouvernement, les magistrats des villes hésitaient à leur en prendre. Des vingt places dont la ville d'Amsterdam disposait au sein du conseil suprême de la Compagnie, les magistrats de la ville en avaient en occupait douze, comme au début du XVIIe siècle, et leur importance commerciale, comme leurs occupations personnelles, leur permettaient à concurrence d'autrefois pour elle à l'administration des intérêts qui leur étaient confiés. « Comme il est d'ailleurs des affaires capitales à ne confier qu'à des hommes de l'Amsterdam, il en pourra apporter leur soin à celle de la Compagnie. »

Dans de telles conditions, les affaires n'apparaissaient guère sous un aspect satisfaisant. Malgré l'importance de ses revenus, des ressources financières et politiques en surabondance, la Compagnie dans toute son existence

ils avaient pour cause principale la prédominance accordée au monopole des épices[1].

En 1741, le baron d'Imhoff, gouverneur général de Batavia, adressa aux directeurs de la Compagnie d'intéressantes considérations sur l'état général des affaires[2]. Parmi les vices d'organisation que relève ce haut personnage, nous remarquons surtout le manque d'honnêteté des employés, le relâchement de leur zèle.

Il déplore aussi la trop grande étendue des possessions, fatale à l'extension des affaires, ruineuse par les frais qu'elle détermine et par les guerres trop fréquentes qu'elle motive. Il signale encore, comme une des causes les plus certaines de l'état peu satisfaisant des affaires, l'avilissement des produits de l'Inde dû à leur abondance excessive en Europe.

À Surate, à Malacca, en Perse, sur les côtes de Malabar et de Coromandel, ajoute le baron d'Imhoff, la Compagnie est battue par les compagnies anglaise et française et elle doit renoncer à lutter avec elles. Elle conserve encore, dit-il, le monopole du principal commerce de l'archipel Malais, de la muscade, de la girofle, de la cannelle, et seule aussi elle a le privilège de trafiquer au Japon. Ce sont que ce dernier pays vaut alors un centre important de production de cuivre.

Ce métal, avec épices, constituait, à ce moment, le gros de cheme pour le trafic entre les Indes et la Compagnie.

M. d'Imhoff ajoutait que pour remédier au déficit, il fallait que la Compagnie, [illegible] le commerce de la Chine et d'Inde en commerce libre et ouvert, mais il avait soin de [illegible] en même temps à l'exportation du commerce

[1] [illegible]

[2] [illegible]

exclusif des épices, par une inconséquence qui nous paraît singulière, et qui était alors fort ordinaire.

A la suite du rapport du gouverneur de Batavia, furent rendus les règlements de juillet 1742 et de juin 1743, dans lesquels les directeurs cherchaient à remédier aux maux qui venaient de leur être révélés.

La situation de la Hollande, au point de vue de la navigation maritime, avait, au reste, singulièrement perdu, à ce moment, de son importance ancienne. Le Gouvernement, qui comptait, en 1672, 176 vaisseaux de guerre, n'en avait plus que 32 seulement en 1730[1].

En 1726, de plus graves modifications furent apportées à la charte constitutionnelle qui vint remodeler, suivant l'usage, le privilège de la Compagnie. Le prince héritier du trône fut institué gouverneur général et directeur en chef de la Compagnie. Les grandes charges étaient en même temps [illegible] à demeure entre les mêmes mains et devenaient presque héréditaires. Les sommes à prélever annuellement par l'État furent alors portées à [illegible] florins (tant en espèces qu'en matières, et à un droit de douanes de [illegible] florins. Une part de [illegible] sur les bénéfices devait, en outre, être versée à l'État par la Compagnie.

Mais ces nouveaux règlements, ces modifications dans la charte ne pouvaient suffire à détourner la Compagnie de son rapide déclin et d'une prochaine ruine.

Les deux compagnies, en effet, plus ou moins, avaient été [illegible] par les traités de [illegible] juin 1619 et [illegible] signé à Londres. Il était devenu [illegible] la compagnie hollandaise, qui [illegible] à Londres, la compagnie anglaise, qui [illegible] Hollande. Elles

[1] Commerce de Pauw de Bruxelles et de la Hollande [illegible] (Paris, [illegible], [illegible]).

[2] Chronique [illegible] Pierre [illegible] (Paris, [illegible]).

avaient oublié depuis longtemps ce traité, ainsi que les conventions postérieures du 30 août 1654[1] et du 8 mars 1675[2].

Après avoir écrasé les Pays-Bas en Europe, l'Angleterre les avait attaqués aux Indes et elle leur enlevait une à une leurs plus belles possessions. La compagnie anglaise des Indes orientales s'établit ainsi peu à peu dans leurs principaux comptoirs sur lesquels elle mit la main. Elle s'installa, au milieu du XVIIIe siècle, dans l'île de Sumatra et chassa de Baros, vers 1750, la compagnie hollandaise. « Loin de suivre le système de sa rivale[3], la compagnie « anglaise laissa, au contraire, une liberté absolue au « commerce. Elle se réserva que le monopole du poivre, « du fer, du cuivre et du sel. Ainsi les commerçants an- « glais laissèrent une concurrence inflexible à la compagnie « hollandaise »[4].

Les Anglais agressaient, en somme, envers les Hollandais, comme ceux-ci avaient combattu jadis à l'égard des Portugais et des Espagnols.

La guerre de 1780 porta un coup fatal à la puissance néerlandaise[5].

Les Anglais s'emparèrent facilement des dernières possessions que la compagnie hollandaise possédait sur la côte de Sumatra. Elle continuerait la plupart de ses comptoirs et le pays de 1795. Ils savent en garder une partie

(1) Recueil général des Traités, t. VII, p. [illegible]

(2) Recueil général des Traités, t. IV, p. [illegible]

(3) « Les Hollandais [illegible] » [illegible]

(4) « Mémoire [illegible] » [illegible]

(5) « Les Anglais [illegible] » [illegible]

et notamment le comptoir de Nagapatam, au sud de Pondichéry. La Hollande dut garantir, en outre, aux Anglais la libre navigation des mers de l'Inde. Le traité fut signé le 20 mai 1784.

La Compagnie, qui avait été jusqu'alors une source de revenus pour l'État, devint pour lui, de 1780 à 1790, une occasion de dépenses. La subvention qu'elle reçut pendant cette période monte à 68 millions de florins. La décadence de la Compagnie ne s'en accentue pas moins. Les intérêts individuels prévalent de plus en plus sur ceux de l'administration ; administrateurs et employés n'ont encore d'autre pensée que de faire une rapide fortune[1].

En 1785, la Compagnie avait une dette s'élevant à [illegible] millions de florins, et les marchandises en magasin n'étaient pas estimées valoir plus de [illegible] millions.

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

ses privilèges aux particuliers, sous forme de permissions qu'elle leur délivrait, en échange de quelques droits à percevoir sur leurs armements. Ce genre de profits n'était pas comparable aux frais qu'une administration compliquée occasionnait à l'association. Aussi le XVIIIe siècle vit-il, en 1700, une troisième compagnie des Indes occidentales se former sur les ruines de la seconde.

Elle était appelée à fournir une carrière encore plus courte que celle-ci. Le trafic entre la Hollande, l'Amérique et l'Afrique ne tarda pas à être rendu libre, en effet, et le monopole de la Compagnie fut aboli.

§ 7. Compagnie de Surinam.

Sa fondation en 1634. — Son administration, elle est partagée entre la ville d'Amsterdam, la compagnie des Indes occidentales et la maison de Sommelsdijk. — Privilèges et charges de la compagnie de Surinam.

Fondée par des protestants français en 1634 et prise par les Anglais la même année, la colonie de Surinam fut le refuge de Juifs chassés d'Espagne et tomba enfin, en 1667, entre les mains de quelques habitants de la Zélande. Ces Zélandais cédèrent en 1682 leur nouvelle conquête à la compagnie des Indes occidentales qui obtint, le 23 décembre[1] de cette année même, des lettres patentes d'acquisition. Mais n'étant pas en état d'y envoyer les secours nécessaires, la Compagnie céda deux tiers de la colonie à la ville d'Amsterdam et à un certain sieur d'Arssens, seigneur de Sommelsdijk, se réservant pour elle le dernier tiers. La colonie conservait une direction unique confiée à dix administrateurs dont l'ensemble constituait la compagnie de Surinam. De ces dix membres, cinq représentaient la ville d'Amsterdam, quatre la compagnie des Indes occidentales et un la maison de Sommelsdijk. Une certaine

1. Le 23 *septembre*, suivant certains auteurs.

anglaises, et surtout de celles qui dépendaient de compagnies de commerce. Il a prêté son concours à ces compagnies, il leur a concédé des chartes ; il ne leur a fourni, le plus souvent, ni fonds sterling, ni hommes. C'est, en somme, l'initiative privée qui a procuré les uns et les autres aux Compagnies. Les mouvements religieux qui ont fait traverser l'Atlantique à tant de puritains ont eu, également, une grande et heureuse influence sur le développement des compagnies anglaises[1]. Mais, là encore, ce sont les événements politiques qui ont inspiré ces voyages, ce n'est pas le Gouvernement.

Quels résultats généraux les compagnies de commerce ont-elles procurés à l'Angleterre ? Elles ont étendu de toutes parts ses possessions coloniales. Elles ont donné un aliment à l'esprit de conquête et d'aventures de ses fils. Elles ont contribué, enfin, à graver dans le cerveau de tout Anglo-Saxon cette pensée, ce rêve orgueilleux, traduit ainsi par l'un d'eux : « Il nous semble incontestable que « nous sommes par excellence la grande race voyageuse, « travailleuse, colonisatrice, fils des Vikings et des rôdeurs « de mer. La mer, croyons-nous, est nôtre par un décret « de la nature, et c'est le grand chemin sur lequel nous « nous élançons pour subjuguer la terre et pour la « peupler »[2] !

1. G. Bancroft assure que l'Angleterre, dans ses vues colonisatrices, avait comme principale préoccupation la conversion des naturels, et la Hollande, au contraire, l'extension de son commerce. (Bancroft, *Histoire des États-Unis*, tr. française, Paris, 1862, in-8°, t. III, p. 103.) Mais nous pensons que l'Angleterre, tout autant que la Hollande, avait, avant tout, en vue, quand elle fondait une compagnie ou préparait une entreprise lointaine, le développement de son trafic. Les exodes de puritains qui peuplèrent le Massachusetts au XVIIe siècle ne sont qu'une exception à la règle.

2. J.-R. Seeley, *l'Expansion de l'Angleterre*, trad. Baille et Rambaud, Paris, 1885, in-12, p. 99.

année : « La Compagnie nomme trois marchands au Roi, « qui en choisit un pour être le chef ou le gouverneur de « la Compagnie. « Elle nomme également « à Sa Majesté « britannique trois gentilshommes propres pour l'ambassade « de Constantinople pour en choisir un. « La Compagnie se laissait que les consuls représentant l'Angleterre dans les échelles du Levant ou l'ambassadeur de Sa Majesté britannique près la Sublime Porte, motivés de leurs gré des impositions ou des taxes sur les vaisseaux ou sur les marchandises des Anglais sous prétexte d'avanies ou de présents. Pour prévenir ces désordres, « comme si « préjudiciables au commerce des autres nations », la Compagnie faisait une pension convenable à l'ambassadeur et aux consuls. Elle assurait même un traitement fixe aux principaux officiers de l'ambassade ou des consulats, chancelliers, secrétaires, interprètes, janissaires, etc. Tous ces officiers devaient, en échange, respecter tout commerçant anglais et lui épargner toute molestation.

« Londres fut naturellement choisi pour le siège de la « Compagnie, qui y établit sa Direction ; son port fut le « rendez-vous des vaisseaux de ce commerce ; le nombre « en fut limité par la suite. Les membres de la Compagnie « n'eurent plus la liberté d'envoyer leurs vaisseaux sépa- « rément ; par ce moyen la Direction parvint à mettre Lon- « dres seule en possession de la navigation et du commerce « de la Compagnie[1] ».

La compagnie du Levant, prospère dès le commencement du XVIIe siècle, le fut encore au moins pendant la première moitié du siècle suivant.

Au XVIIIe siècle, les gazettes annoncent souvent l'arrivée à Londres de convois richement chargés à destination de la Compagnie.

La *Gazette de France* du 6 décembre 1727 donne, par

1. *Rem. sur les avantages et désavantages de la France et de la Grande Bretagne par rapport au comm.*, traduit de John Nickolls, Leyde, 1754, p. 247.