rent dans la Méditerranée. Richard II avait ordonné à ses sujets de ne se servir, pour leurs exportations, que de bâtiments anglais; cette mesure fut tout aussi insuffisante pour hâter l'accroissement de la marine anglaise, que l'ordonnance d'Édouard IV au sujet des encoqueurs de saumons, de harengs, d'anguilles et de morues. Les règnes de Henri IV (1460-1483) et de Richard III 1483-1485), pendant lesquels le système prohibitif resta en vigueur, furent l'époque la plus désastreuse pour le commerce anglais. Ce fut sous le roi Édouard IV que le célèbre William Caxton, ambassadeur à la cour de Philippe, duc de Bourgogne, introduisit en Angleterre l'art typographique, récemment découvert par Guttemberg. Le commerce de l'Angleterre resta en proie aux ravages des pirates et des corsaires anglais jusqu'à l'avénement de Henri VII.

Dès l'année 1316, les Écossais commerçaient avec la Flandre. Les Génois visitaient l'Écosse, et ces relations résistèrent à toutes les prohibitions d'Édouard II.

LES PAYS-BAS.

On a lieu de supposer qu'il y avait un commencement d'industrie commerciale dans les Pays-Bas dès le temps des Romains; déjà à cette époque il est question de *Wyk te Duurstede*, comme d'une localité de quelque importance. Au neuvième et au dixième siècle, c'est une place de commerce pour Cologne, le Danemark, et autres contrées du nord-est de l'Europe. Le fréquent séjour de Charlemagne dans les Pays-Bas dut nécessairement y avancer la civilisation; il fit construire à Gand une flotte destinée à combattre les Normands. Vers la fin du neuvième siècle, Gand était déjà une ville considérable. Toutefois, les invasions désastreuses des Normands y paralysaient le génie mercantile des habitants. Ce fut Baudouin III, comte de Flandre, qui créa l'industrie néerlandaise; il fit venir des tisserands allemands, et ouvrit

des débouchés en établissant de nombreux marchés. Ce ne fut qu'au douzième siècle que les manufactures de drap prirent de l'extension; on tirait la matière première de l'Angleterre, qui prenait, en retour, les produits de la fabrique néerlandaise. De cette façon s'établissaient entre les deux pays de fréquents échanges. Depuis que le comte Baudouin de Flandre était empereur d'Orient, les navires flamands visitaient Constantinople et les Échelles du Levant. Dès avant la fin du treizième siècle, les épices, les drogueries et les étoffes de soie furent transportées des foires de France dans les Pays-Bas, d'où ces denrées s'écoulaient dans diverses directions, vers le Nord et le Nord-Est. L'art nautique avait fait de rapides progrès chez les Flamands; nous en trouvons la preuve dans le *Code naval* de Damme; ses dispositions ont servi de base à l'ancien droit maritime des Français et des Anglais, dont il a été question ailleurs; elles sont encore en vigueur dans l'Allemagne septentrionale, le Jutland, le Danemark et la Suède [1]. En 1314, Robert, comte de Flandre, sollicita les bonnes grâces d'Edouard II en faveur des marchands flamands établis en Angleterre; de son côté, il s'engageait à prendre sous sa protection spéciale les dépôts de laines anglaises à Bruges, qui était alors le centre du mouvement commercial dans les Pays-Bas. Vers ces temps-là, les Écossais avaient aussi des liaisons suivies avec les villes de Flandre. Le roi d'Angleterre tenta vainement de troubler ces rapports; le comte Robert, auquel il avait écrit à ce sujet, lui répondit : « Nous ne saurions cacher à Votre Majesté que notre pays est en relation avec le monde entier, que chacun peut espérer d'y trouver accueil et sûreté. C'est un privilége que nous ne saurions abolir sans amener la ruine de nos provinces. » Ces principes de liberté que pratiquaient dès-lors les comtes de Flandre furent en effet le principal élément de la prospérité de leurs sujets.

[1] M. le professeur Warnkœnig a retrouvé le manuscrit de l'ancien Code maritime des Flamands à la bibliothèque de Bruges, en 1830.

Dès cette époque, les marchands italiens fréquentent les ports néerlandais; il est probable que les Génois s'y montrèrent les premiers. Le commerce était déjà en plein mouvement. Bruges avait l'étape de toutes les marchandises. Dès 1310, on y avait créé une compagnie d'assurance. Les négociants des villes allemandes n'étaient pas plus favorisés dans cette place que les autres nations; ils étaient soumis à la taxe; on ne les avait exemptés que du droit d'épave. Il résulte d'anciens documents que déjà, en 1243, les marchands de Lubeck et de Hambourg arrivaient par la Hollande en Flandre; les marchands de Dortmund y viennent en 1248, puis ceux de Brème et de Stade en 1252, ceux de Sœst, ainsi que les sujets des margraves Jean et Othon de Brandebourg. Cette même année, la compagnie des négociants allemands obtint des lettres de franchise en Flandre. La ville de Bruges, située dans l'intérieur des terres, n'ayant pas de port, avait pris des arrangements avec Sluys pour la cession du port de *Te Zwin*. Les Allemands s'en éloignèrent une première fois en 1280, et plus tard en 1309, pressurés qu'ils étaient par des tarifs exorbitants. Ils transportèrent leurs comptoirs à Aardenbourg; l'emplacement de cette ville leur offrait de grands avantages que ne pouvaient contrebalancer les franchises de tout genre qui leur étaient offertes par Dortrecht, Zyrikse, Deventer et d'autres villes. En 1307, le comte Robert de Flandre accorda à tous les négociants allemands de l'empire romain, de Brunswik, de Goslar, de Magdebourg, etc., la faculté de commercer dans ses États; ils fournissaient l'étape de cire, de cuivre, de blés et de pelleteries. Vers le même temps, on trouve déjà à Bruges des courtiers assermentés devant les échevins de la ville, et recevant salaire pour les affaires conclues par leur entremise. Ce fait témoigne de la grande extension qu'avaient prise les transactions du marché néerlandais. A partir de cette époque, les marchands de l'empire romain tenaient leur étape à Bruges; leurs priviléges furent confirmés par le

comte Robert, en 1338 et en 1349. Un fait qui peut nous donner une idée de l'importance des échanges, c'est qu'en 1347 la compagnie allemande formait trois sections; la première comprenait Lubeck et les villes Vendes et Saxonnes; à la seconde appartenaient les villes de Westphalie et de Prusse; à la troisième, celles de Gothland, de la Livonie et de la Suède. Chaque section avait deux aldermanns qui étaient remplacés tous les ans par voie d'élection, et qui s'adjoignaient six hommes qu'ils choisissaient dans leur section. En 1351, nous trouvons à Bruges des négociants anglais et espagnols; ils y étaient beaucoup mieux traités que ceux de l'Allemagne. Bruges était devenu le grand marché du monde; les Allemands y étaient restreints, comme dans la Grande-Bretagne, au rôle d'agents intermédiaires faisant communiquer le Sud et l'Ouest avec le Nord. La ligue anséatique retira ses étapes de Bruges à différentes reprises; elle faisait d'ailleurs des affaires avec les Flandres, le Brabant, la Hollande, la Zélande, à Berg-Op-Zoom, Anvers, Malines, etc. Bruges n'en conserva pas moins son rang jusqu'en 1485. Dès-lors, nous voyons la ville décheoir; c'est Anvers qui devient le centre des grandes affaires, surtout depuis que les navires portugais y apportaient leurs chargements d'épiceries et d'autres denrées de l'Inde. En Hollande, Amsterdam commençait à compter parmi les places de commerce dans les premières années du treizième siècle. L'industrie, notamment la manufacture drapière, occupait exclusivement les Pays-Bas; la plupart des villes de la Hollande s'adonnaient exclusivement à la pêche. Au quatorzième et surtout au quinzième siècle, les navires hollandais visitaient régulièrement les côtes du Danemark, de la Norwége et de la Grande-Bretagne, pour y pêcher le hareng. Les villes disséminées autour de Bruges faisaient des draps, des toiles et du velours; à Gand, on comptait 40,000 tisseurs; Courtray en avait 6,000 au quinzième siècle; Ypres en avait 4,000 qui confectionnaient de la draperie fine; en 1442, une pièce de drap d'Ypres fut

taxée à 4,000 maravédis [1]. La halle aux draps de cette ville était citée parmi les plus beaux édifices des Flandres. Oudenarde fabriquait des tapisseries qui faisaient concurrence à celles d'Arras. A Poperingen on fabriquait des velours et des draps, à Tournay de la serge. Vers le milieu du quatorzième siècle, Louvain occupait près de 4,000 tisseurs, Malines 3400. Les draps de Lières, Vervins et Bruxelles étaient également très-recherchés. Par ordonnance du roi Charles VI, les produits des manufactures de Bruxelles, Lières et Malines étaient affranchis de droits d'entrée aux foires de Provins. Harlem tissait des toiles d'excellente qualité, ainsi que des velours et des draps qui jouissaient d'une grande réputation. On évalue à 10,000 ou 12,000 le nombre des pièces de drap qu'elle fournissait annuellement à la circulation.

De tout ceci il résulte que les Pays-Bas attiraient les nations commerçantes par la supériorité de leurs productions ouvrées, par la liberté des transactions et les avantages de la position territoriale. L'Allemagne importait sur leurs marchés les produits du Nord et sans doute aussi les denrées anglaises ; Venise y amenait les épiceries, les drogues, l'encens, les étoffes de soie ; Gênes, Florence, Ancône et Bologne, des soieries, des draps d'or et d'argent, des camelots, des perles, de l'alun, des huiles, etc. Paris, Rouen, Tours et Lyon fournissaient leurs produits manufacturés ; la Champagne envoyait ses vins, l'Espagne et le Portugal les fruits du Midi ; ces échanges continuels de marchandises de toute sorte, qui se traitaient sur une grande échelle, faisaient affluer dans les Pays-Bas d'immenses richesses, sans compter les sommes

[1] Ici encore l'auteur copie avec peu d'exactitude. Voici le passage de M. Depping, que M. Hoffmann met à profit, sans citer l'auteur. « D'après les actes des cortès de Toro, en Espagne, de l'an 1386, l'aune de l'écarlate d'Ypres est taxée à 110 maravédis. Une ordonnance du roi de Castille, de l'an 1442, taxe les étoffes superfines d'Ypres à 3,000 maravédis la pièce, et le velours superfin de Malines à 4,000 maravédis. »

(*Note du Traducteur.*)

provenant du débit des articles qu'une industrie infatigable entassait sur les marchés. La marine des Pays-Bas était peu de chose en comparaison des forces navales des autres cités maritimes ; en revanche, l'industrie, arrivée au plus haut degré de perfectionnement, y était devenue pour les populations, une source inépuisable de prospérité [1].

L'ALLEMAGNE ET EN PARTICULIER LES VILLES ANSÉATIQUES.

L'invasion des barbares avait changé la face de l'antique Germanie. Les peuplades indigènes avaient émigré ou avaient été chassées de leur demeure, et d'autres nations avaient pris leur place. Les Slaves avaient franchi les limites de l'Allemagne ; leurs hordes innombrables parcouraient les rives de l'Elbe et de la Saale. Au milieu de ces tempêtes on voit la grande tribu des Francs se dresser et se roidir contre le torrent qui menaçait de les engloutir ou de les entraîner dans sa course. C'est aussi chez les Francs que les relations commerciales commencèrent à renaître. Les premiers indices nous conduisent au règne de Dagobert. En 623, un Franc du nom de Samon, à la tête d'une compagnie de négociants, entreprit

[1] Ouvrages à consulter : *Historische tyd en oordeelkundige aanterkening met algemeene aanmerkingen op de zelve, etc.*, dans les *Mémoires* sur les questions proposées par l'Académie impériale et royale des sciences et belles-lettres de Bruxelles, qui ont remporté le prix en 1777. Bruxelles 1778. — *Essai historique sur le commerce des pays baignés par l'Escaut*, notamment des Flandres et du Brabant, dans le *Manuel* des marchands pour l'année 1785. Leipzig, 1786 (en allemand). — *De Reiffenberg*. De l'État de la population, des fabriques et manufactures, et du commerce dans les Pays-Bas, pendant le XVe et le XVIe siècle. Bruxelles, 1822. — *Par le même : Relations anciennes de la Belgique et du Portugal*, dans les nouveaux Mémoires de l'Académie royale de Bruxelles, t. XIV, (1841). — *Sartorius*, t. I, p. 211. — *Gulich*, Hist. du Commerce, t. I, p. 355 et suiv. — *Marquis du Chastelet*, sur les principales expéditions des Belges, 1778. — *Depping*, Hist. du Commerce, etc., t. II, p. 320.