dance ; ces produits étaient exportés à Batavia et à Ceylan ; en retour, on prenait du sucre, du riz, de l'arak, etc., etc. Malheureusement, le commerce de la colonie fut entravé par les restrictions du monopole, que lui imposait la compagnie. Sur d'autres points, ses affaires périclitaient. Les exportations de Tonquin, qui avaient été, en 1647, de 255,658 florins, furent interrompues en 1648, et cessèrent complétement en 1700. En 1643, le massacre des Hollandais, établis à Cambodja, entraîna la fermeture du comptoir. La factorerie fondée à Arracan, en 1650, après avoir été supprimée et rétablie à plusieurs reprises, fut définitivement abolie en 1683. En 1703 et 1704, on chercha à nouer des relations directes avec la Chine ; les intrigues des Portugais et des jésuites firent échouer ces tentatives. Au reste, la compagnie pouvait se passer de la Chine, tant qu'elle resta en possession de l'île Formose, point central des transactions avec Java, Siam, les îles Philippines, la Chine et le Japon. La valeur des exportations de Formose, pour ce dernier pays, était, en 1627, de 621,855 florins, prix d'achat ; de 1,181,349 florins, pour Batavia et pour l'Europe. En 1628, elle descendit à 410,863 florins pour le Japon, et à 688,436 pour Batavia. D'ordinaire, les exportations (de Formose) se montaient à 1,008,000 florins ; le bénéfice était de cent pour cent. Quand la compagnie eut perdu l'île de Formose, les Chinois lièrent des rapports directs avec Batavia, où ils importaient du thé, des porcelaines, des soieries, du musc, du cinabre, de la rhubarbe, du cuivre, du mercure, contre du plomb, du poivre, de l'encens, du camphre, de l'ambre, des clous de girofle, de la canelle, des muscades. Le commerce direct avec la Chine, ouvert lors de l'établissement de la compagnie autrichienne des Indes-Orientales (1722) ne prit quelque extension qu'en 1756. Le commerce de la Hollande avec le Japon date de 1609. Il resta très-lucratif jusqu'en 1672, avec un mouvement annuel d'affaires de huit millions environ, et 95 pour 100 de bénéfice. A partir de

1672, il y a un commencement de déclin, qui fut hâté en 1684. Les transactions avec la Perse, qui remontent jusqu'en 1620, procurèrent d'assez grands avantages, jusqu'à la première moitié du XVIIIe siècle ; le principal comptoir était à Gamron (Bender-Abassy). *Importations :* Benjoen, zinc, cardamomes, dents d'éléphants, damas, poivre, quinquina, indiennes, draps ; *exportations :* tapis, amandes, eau de rose, laines de Kirman, soie brute, chevaux. Le bénéfice que procurait la vente de ces denrées était de 4 à 500,000 florins. Les Anglais et les Français fréquentaient également la place de Gamron ; les Hollandais y avaient la supériorité, ainsi qu'à Moka (Arabie) où il y avait aussi des comptoirs français et anglais. Les caravanes d'Alep et de Suez venaient prendre à Moka les épices que les bâtiments de la compagnie y apportaient ; elles prenaient, en retour, de l'encens, de la myrrhe, de l'aloès, de l'ambre, de la gomme et surtout du café (2,600,000 livres en 1712). Lorsque, par les soins du gouverneur général, la culture du caféier eut pris de l'extension au Japon, les exportations de Moka éprouvèrent un mouvement de baisse.

C'est au milieu de guerres incessantes, que la splendeur commerciale de la Hollande avait été portée à un si haut degré. La durée de ces prospérités fut à peine d'un siècle. Depuis quelque temps déjà, des pronostics fâcheux s'étaient manifestés çà et là ; toutefois, le bilan total continuait à être en faveur de la Hollande, lorsque, en 1697, à l'arrêté des comptes de la compagnie, on constata un déficit de 1,509,262 florins, qui depuis a toujours été en croissant. Cette même année, le gouvernement de Batavia emprunta 500,000 florins pour couvrir ses frais. Cette situation était d'autant plus alarmante, que la dette de l'Etat avait atteint un chiffre énorme. En 1579, les intérêts s'élevaient à 117,000 florins ; en 1671, à 5,509,000 ; en 1678, ils étaient montés à 7,107,000 ; en 1697, à 8,545,000, et, en 1713, ils étaient de 13,475,000. Nous le répétons, quand on songe à la masse

des capitaux qui étaient à la disposition de la compagnie des Indes, on reste stupéfait devant la ruine d'une telle puissance et devant le chiffre colossal d'une pareille dette publique. Au milieu de la détresse générale, on voyait des particuliers qui, à l'aide du monopole, avaient amoncelé de si vastes capitaux, que, pour les utiliser, ils furent réduits à les placer à l'étranger. C'est ainsi qu'en 1625, des négociants d'Amsterdam prêtèrent 300,000 livres sterling à Charles Ier, roi d'Angleterre. Les sommes avancées dans divers pays, sur hypothèque, pendant le XVIIIe siècle, forment un total de 300 millions de livres sterling. L'Etat pour assurer l'existence de la compagnie, lui fit, à diverses reprises, de fortes avances. Le bilan de la compagnie, arrêté le 31 mai 1794, donna un actif de 15,287,834 avec un passif de 127,553,250 florins. La compagnie précipita sa chute par une mauvaise administration. Rien de plus facile dès lors aux puissances rivales que de lui faire concurrence dans ses opérations avec les Grandes-Indes. Bientôt les Hollandais se virent réduits à limiter leurs opérations au sucre, au café et aux épices, l'Angleterre s'étant emparée des produits manufacturés des Indes ; ils firent de fort beaux bénéfices sur les sucres et le café. C'étaient les Hollandais qui approvisionnaient une partie de l'Europe des produits des colonies françaises en Amérique ; la paix d'Utrecht les avait favorisés dans leurs rapports avec la France. Ces avantages ne purent arrêter la décadence du commerce de la Hollande, dont la production, autrefois si florissante, avait été dépassée par celle de la France et de l'Angleterre. Ici se confirme de nouveau le grand principe de toute politique commerciale; c'est que les opérations mercantiles, si elles ne s'appuient sur un travail national, actif et fécond, manquent d'une base solide, et qu'il ne suffit pas de vastes capitaux pour donner l'essor au commerce ou pour le maintenir contre une concurrence que soutient une industrie largement développée.

L'histoire de la compagnie hollandaise des Indes mérite d'être étudiée sous un autre rapport. Le capital social, à peu près 6 millions et demi de florins, fut créé moyennant 2,153 actions, chacune de 500 livres, argent de Flandre ou de 3,000 florins de Hollande. Le cours de ces actions, qui pouvaient se vendre, se réglait sur le dividende annuel. En 1720, il s'était élevé à 1,260 pour 100, et redescendit par la suite à 600, et même à 300 pour 100. Ces fluctuations amenaient souvent la ruine d'un grand nombre de négociants, qui s'étaient trop avancés dans cet agiotage. Dès 1611, c'était une branche spéciale et fort importante du commerce. Bientôt les marchés à terme furent prohibés par des édits aussi sévères qu'infructueux (en 1613, 1621, 1623 et 1677.) On voit que les Hollandais sont également nos maîtres en cette matière.

Les revenus que le gouvernement tirait de la compagnie, se composaient du prix d'achat du privilége, renouvelé à plusieurs reprises, du produit des droits d'entrée et de sortie sur les marchandises, et des 6 pour 100 (180 florins) de la valeur primitive des actions, lesquels 6 pour 100 furent acquittés jusqu'en 1777. A partir de cette année, on les réduisit à 4 et demi pour 100. C'étaient sans doute là des revenus considérables ; mais il n'en est pas moins vrai que le commerce des Indes-Orientales eût eu des résultats plus heureux pour le pays, si les capitaux qu'il y faisait affluer, avaient servi à accroître la fortune publique et à activer et à féconder les éléments du travail national.

Pendant que les affaires de la Hollande suivent dans les Indes un mouvement de déclin si prononcé, on voit également péricliter ses rapports avec l'Europe. Un régime douanier, très-onéreux, protégeait en Angleterre la marine et la fabrique nationale. L'importation des toiles notamment y fut très-restreinte ; les relations des deux pays se bornaient à l'exportation des produits anglais. Au Levant les Français et les Anglais font une concurrence désastreuse aux Hollan-

dais; ils sont obligés de partager les profits de la pêche aux harengs avec les Français, les Danois et les Anglais. La Belgique (Pays-Bas autrichiens) à son tour devient une heureuse rivale de la Hollande. L'industrie agricole y prospérait; les pommes de terre fournissaient à l'exportation un article très-avantageux; le lin approvisionnait d'excellents matériaux, les manufactures de toiles et de dentelles dont les produits étaient versés sur les marchés français; l'agriculture et l'élève des bestiaux alimentaient les brasseries et les tanneries. La manufacture drapière prit un développement qui fit languir celle de Leyde. La France tirait de la Belgique du chanvre, des toiles, des dentelles, du fil, de la houille et lui donnait en retour des vins et des soieries. La compagnie belge des Indes-Orientales créée par l'empereur Charles VI, que les intrigues jalouses de la Hollande et de la Grande-Bretagne ne tardèrent pas à faire tomber, eut aussi peu de succès qu'en avait eu la compagnie française (1604, 1611, 1614). Toutefois, un commerce maritime direct se forma dans plusieurs ports de mer, notamment à Ostende, qui, pendant la guerre de l'indépendance (en Amérique) prit un grand développement au préjudice de la marine hollandaise. En effet, tant que la Hollande se renferma dans un système de neutralité, elle se vit arrêtée par les mesures de restriction de l'Angleterre à l'égard des nations neutres; quand elle se lança dans les hasards de la guerre, sa position devint bien plus fâcheuse. Tout le commerce européen, notamment avec la France, passa entre les mains des Danois, des Suédois et des Prussiens.

La paix de Versailles (1783) ne mit point les affaires de la Hollande dans une meilleure voie. De grands changements s'étaient opérés dans la position respective des nations et dans leurs besoins, auxquels la Hollande ne pouvait plus suffire.

Les Américains auxquels la liberté, récemment acquise, donnait une vigueur nouvelle, supplantèrent les Hollandais

en Espagne, au Portugal et en Italie. Leurs rapports avec les pays baignés par la Baltique subirent également une diminution. Sur le nombre total des bâtiments qui franchirent le Sund en 1784, il y avait 3,172 navires anglais, 2,170 suédois, 1,421 prussiens, 1,691 danois et seulement 1,366 hollandais. La situation de l'industrie manufacturière et commerciale se présentait sous un autre aspect en Belgique, où, grâce aux encouragements accordés par Philippe II, aux relations avec l'étranger, Ostende s'éleva au rang d'une des premières villes maritimes de l'Europe. L'agriculture, qui était très-avancée, fournissait du houblon, de la garance, du colza, du lin soit à la manufacture nationale, soit à l'exportation. L'élève des bestiaux dans le Limbourg, et à Liége les fabriques de métaux, offraient une exploitation fructueuse.

La conquête de la Hollande par l'armée française sous Pichegru, porta un coup mortel à la prospérité du pays. Le blocus du Texel par les Anglais amena la ruine du commerce d'Amsterdam; la compagnie des Indes et la banque d'Amsterdam furent dissoutes. Les approvisionnements réguliers, venant à manquer par suite des troubles de la guerre, une hausse désastreuse se manifesta dans le prix des céréales; ajoutez à toutes ces calamités une contribution de guerre de cent millions et une armée d'occupation forte de 25,000 hommes à nourrir.

La Belgique se soutenait, appuyée qu'elle était par ses fabriques et son industrie agricole dont la position s'améliorait par l'accroissement de la consommation en temps de guerre. A la réouverture des bouches de l'Escaut, Anvers vit s'étendre ses relations et put se maintenir à côté d'Amsterdam après la réunion de la Belgique à la Hollande (royaume des Pays-Bas.) Le traité de Paris (1814) restitua à la Hollande ses colonies aux Indes-Orientales, à l'exception toutefois de Ceylan, du cap de Bonne-Espérance, de Demérary, et de Berbice; mais le commerce avait changé de direction,

et l'état de sa fabrique ne permettait point à la Hollande de renouer ses anciennes relations.

La Hollande n'a pas su profiter des enseignements du passé; le monopole l'avait ruinée et elle a rétabli le monopole avec des restrictions plus étroites et plus rigides que jamais. Le droit élevé du tarif, notamment la taxe sur l'entrée et la sortie des marchandises, rend la navigation avec la Hollande à peu près impossible. En 1823, fut créée la société connue sous le nom de Maatschappy avec un capital de quarante millions, divisé en actions à 4 1/2 0/0 d'intérêts, sous la garantie du roi pour vingt ans. La Maatschappy est l'agent privilégié du gouvernement dans toute affaire commerciale : disposition qui offre des dangers par la tentation à laquelle sont exposés des particuliers de s'enrichir aux dépens de la fortune publique. Dans ces dernières années, il y a eu une nouvelle émission d'actions, pour une somme de 15 millions de florins; l'état des affaires, qu'on enveloppe d'une obscurité mystérieuse ne paraît point répondre aux vues ambitieuses de la compagnie. C'est surtout l'Allemagne qu'elle a en vue; nous en trouvons la preuve dans le traité de 1839, signé avec la Prusse. Il faut espérer que l'Allemagne, avertie par l'expérience, saura parer au danger qui la menace de ce côté. On se rappellera que la Hollande est de nouveau accablée de dettes et que le déficit de son budget est de 6 millions de florins. Les mêmes causes ont produit les mêmes effets.

En Belgique, l'industrie s'avançait rapidement dans la voie du succès : la construction des machines, notamment, se développait sur une vaste échelle, dans la fameuse usine de Seraing (Pays de Liége); les manufactures d'armes et de draps ainsi que les tanneries passent pour des établissements modèles. Depuis que la Belgique s'est séparée de la Hollande (1830), tous ses efforts tendent à se créer un commerce indépendant. Un réseau de chemins de fer, comme il n'en existe dans aucun autre pays jusqu'à présent, offre un vaste système de voies de communication. Au dehors, son négoce

rencontre de nombreux obstacles : ce qui lui fait faute surtout, ce sont des établissements coloniaux, offrant un débouché plus large aux produits de sa fabrique.

En 1842, le gouvernement belge a conclu un traité avec le Hanovre pour obtenir l'abaissement du tarif à Stade[1] ou Brunshausen. Le pavillon de Hambourg est assimilé au pavillon national pour les droits de navigation depuis 1832. Quant au système de taxation sur marchandises étrangères, il est tout aussi élevé qu'en Hollande. L'exportation du sucre raffiné est encouragée par une prime. Le bilan commercial de la Belgique avec les villes anséatiques est tout en sa faveur : par contre, son mouvement maritime est inférieur à celui de la Hollande[2].

LA GRANDE-BRETAGNE.

La fortune de la Grande-Bretagne, qui de nos jours est arrivée à des proportions colossales, fut lente à s'établir. La pression d'une puissante aristocratie, le funeste système des corporations arrêtèrent l'industrie. Le commerce extérieur eut à lutter contre deux obstacles : la piraterie et la puissance des villes anséatiques qui avaient accaparé les échan-

[1] *Stade* est une petite ville du Hanovre. Le droit de péage est acquitté au château de Brunshausen, contigu à la ville.

[2] Vers la fin de 1842, la marine hollandaise comptait 382 frégates, barques et bricks faisant environ 211,000 tonneaux; au commencement de 1443, la marine belge se composait de 122 navires avec 22,000 tonneaux.

Voy. Histoire du commerce de la Hollande, d'après : E. Luzacs Hollands Rykdoom, par A. F. Luder. Leipsig 1788.— E. Luzac, *Considérations sur l'origine du commerce et de la puissance de la Hollande.* Greifswalde 1788.—*Verhandeling over den Nederlandschen Koophandel.* Haarlem 1827. —F. Saalfeld, *Histoire des colonies hollandaises aux Indes-Orientales.* Goettingue 1812.— H. F. Osiander, *Histoire des finances dans les Pays-Bas, de* 1830 à 1833. Stuttgart 1834. — F. Heeren, *Observations statistiques sur l'industrie du royaume de Belgique.* Hanovre 1842. — Le gouvernement belge publie depuis quelques années un *Tableau général du commerce de la Belgique avec les pays étrangers.*