

ÉTUDES

SUR

L'INDUSTRIE

LE COMMERCE, LA MARINE ET LA PÊCHE NATIONALE

EN BELGIQUE.

ÉTUDES
SUR
L'INDUSTRIE

LE COMMERCE, LA MARINE ET LA PÊCHE NATIONALE
EN BELGIQUE

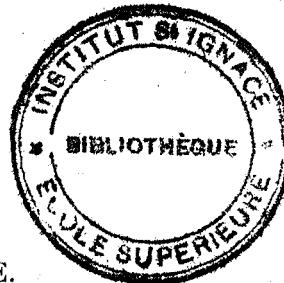
par **Martial Cloquet**

DOCTEUR EN DROIT.



BRUXELLES.
MELINE, GANS ET COMPAGNIE.
LIBRAIRIE, IMPRIMERIE ET FONDERIE.

1842



Commis de l'académie à Monseigneur Félix
Bertrand Père Curé de Braine l'Alleud
pour servir l'anniversaire du petit Séminaire
de Braine.

Braine l'Alleud le 20 Avril 1855.

A

Martial Cloquet.
Comte Félix

Mon père,

MARTIAL CLOQUET.

ÉTUDES, ETC.

AVANT-PROPOS.

Les Belges passent pour une des nations les plus actives et les plus industrieuses de l'Europe, et ce n'est pas d'aujourd'hui seulement que cette réputation leur est acquise. Qui n'a lu la page glorieuse que les comptoirs de Bruges et d'Anvers occupent dans l'histoire commerciale des nations? Qui ne sait les rapports qui unissaient nos marchands d'autrefois à ceux du Nord et aux républiques italiennes et allemandes du moyen âge? Ces époques éloignées attestent suffisamment notre gloire maritime et notre puissance commer-

ciale. Par malheur pour nous, les événements qui survinrent dans le monde entier bouleversèrent tous les systèmes, et les nations durent se frayer des routes nouvelles pour opérer leurs échanges. La chute de Bruges s'explique aussi bien par celle de Gênes et de Venise que la décadence d'Anvers par la splendeur d'Amsterdam et le triomphe des Bataves. Presque dans le même temps où ces révolutions s'accomplissaient par le génie de l'homme et par les découvertes de la science, nous avons eu à lutter à l'intérieur contre des troubles politiques et religieux. C'est alors qu'on a vu notre commerce et notre industrie languir et sommeiller pendant de longues années; cependant, grâce à la fécondité de notre sol et à notre admirable position géographique on ne les a pas vus mourir.

La révolution de 1830, en brisant les liens qui nous unissaient à un des peuples le plus éminemment commercial de l'Europe et en créant une patrie indépendante, nous donnait le droit d'espérer que l'esprit commercial de nos ancêtres allait se réveiller en nous, et que, libres d'agir, nous saurions enfin tirer parti de tous les avantages que la nature nous a donnés. Il n'en a guère été ainsi. Depuis douze ans nous avons fait à la vérité d'immenses progrès dans l'industrie, mais notre commerce extérieur est loin d'avoir pris une extension

proportionnée; notre marine marchande se développe lentement et elle ne trouve nulle part à l'étranger des comptoirs belges pour y placer ses produits.

Le vice de notre commerce c'est l'apathie de la routine. Nous voyons toutes les autres nations qui nous environnent marcher dans des voies nouvelles, et parce que nous ne pouvons les suivre nous nous plaignons de notre immobilité, nous semblons désespérer de l'avenir. Les esprits sages cependant sont loin d'accepter ces idées de découragement, et au lieu de chercher un remède dans des palliatifs inutiles, ils sont d'avis que si la Belgique déployait dans ses relations commerciales l'intelligence et l'activité qu'elle montre dans l'industrie, elle se placerait bientôt à côté des nations les plus commercantes de l'Europe. Ils pensent que, pour atteindre ce but, il ne lui faudrait qu'une jeunesse active et entreprenante qui étudiât non à Bruxelles, à Ostende et à Anvers, mais dans les grands centres commerciaux et sur les grands marchés transatlantiques.

Étudier les hautes questions d'économie politique et les relations commerciales des peuples, ne convient malheureusement pas à la routine, et nous en avons la preuve dans l'accueil peu favorable qu'on fait en Belgique à toutes les publications économiques. Il est pour-

tant une classe de personnes pour lesquelles ces études sont un devoir. Ce sont les jeunes gens qui peuvent être appelés à défendre à l'étranger les intérêts matériels du pays, ce sont en un mot ceux qui aspirent à le représenter, à être honorés de la mission de chercher des débouchés, et les moyens d'étendre ses relations.

Nous croyons remplir ce devoir en communiquant à nos concitoyens les réflexions que des explorations et des études entreprises dans l'intention de leur être utile nous ont permis de faire.

Nous avons toujours pensé qu'au sortir d'une révolution qui avait changé notre situation commerciale, l'éducation des hommes qui s'occupent des intérêts matériels de la Belgique était à faire; nous n'avons rien négligé pour perfectionner la nôtre; la critique sévère que nous appelons sur notre ouvrage nous dira si nous avons atteint notre but. Nous serons heureux d'apprendre que nous avons marché dans de bonnes voies, et nous tiendrons compte avec reconnaissance des conseils que l'on voudra bien nous donner; car si nous avons écrit avec franchise, nous avons aussi écrit sans présomption.

Aussi nous devons avouer que l'on ne trouvera pas

dans notre ouvrage un développement complet des besoins de l'industrie, du commerce et de la marine; car chacune de ces branches exigerait un volume à elle seule. L'accueil que le public fera à nos études nous engagera peut-être à publier d'autres travaux. Mais pour écrire il faut avoir foi en soi-même, il faut avoir été jugé; nous attendons ce jugement et nous espérons qu'il nous donnera la confiance nécessaire pour entreprendre de nouvelles études.

Bruxelles, le 1^{er} juillet 1842.



ÉTUDE PREMIÈRE.

LA BELGIQUE AVANT 1830.

Au quinzième siècle les Flandres offraient les plus riches produits de leurs manufactures aux consommateurs des pays du nord et du midi de l'Europe.

Bruges, vaste entrepôt des productions de l'Orient et de l'Occident, renfermait dans son sein les comptoirs de dix-sept nations différentes ; plus tard elle organisait la première chambre d'assurances et se distinguait entre toutes les villes de la hanse teutonique par l'activité de ses relations, étendues au monde commercial de ce temps ; les malheurs des guerres civiles firent pâlir son étoile sous Charles le Téméraire. Les troubles qui agitèrent le pays à la mort de ce prince continuèrent à ruiner son commerce, dont les comptoirs allèrent enrichir Anvers. Cette ville acquit en peu de temps un degré de prospérité qui rappelle les beaux jours de Tyr, si bien décrits par l'illustre archevêque de Cambrai. Mais bientôt vinrent les troubles, puis les guerres de religion qui amenèrent la fermeture de l'Escaut par ordre de

Philippe II; puis, quand la paix définitive se négocia, une fermeture stipulée dans un traité imposé par la force et que la force ne devait déchirer qu'un siècle et demi plus tard.

De 1648 à la révolution française, les relations commerciales de la Belgique furent continuellement entraînées. Les ports d'Ostende, de Bruges, de Gand et de Dunkerque (1), conservèrent quelques rares débris de leur ancienne splendeur. Nos négociants essayèrent plus d'une fois de ressusciter les anciens rapports, mais la position du gouvernement autrichien vis-à-vis des autres puissances rendit tous leurs efforts inutiles. Les guerres qui furent terminées par les traités des Pyrénées, d'Aix-la-Chapelle, de Nimègue et de Ryswick, dont la Belgique avait fourni les champs de bataille, non-seulement ruinèrent les Pays-Bas, mais lui enlevèrent ses belles villes manufacturières, Arras, Hesdin, Bapaume, Béthune, Lens, Bourbourg, Dunkerque, Saint-Venant, Landrecy, le Quesnoy, Montmedy, Thionville, Avesnes, Armentières, Lille, Furnes, Ath, Tournai, Douai, Courtrai, Audenarde, Alost, la Franche-Comté, Valenciennes, Condé, Saint-Omer, Cassel, Ypres, Bavai, Maubeuge, etc., dont la plupart sont restées entre les mains de la France. Les traités par lesquels l'Autriche céda nos villes, dont plusieurs sont devenues aujourd'hui d'opiniâtres rivales de leurs sœurs d'autrefois, en industrie, renfermaient des articles dont la rédaction, adroitement ambiguë, permit, à diffé-

(1) Cette ville fut définitivement perdue sous Louis XIV qui l'acheta aux Anglais.

centes reprises, aux étrangers de s'arroger la prétention, sinon le droit, de défendre au gouvernement autrichien la modification des tarifs de douanes en faveur de l'industrie et du commerce des Pays-Bas. Tel fut, entre autres, le malheureux traité des Barrières.

Un jour, le commerce et la marine belges crurent parer à la fermeture de l'Escaut par l'établissement d'une compagnie des Indes à Ostende; mais à peine créée, elle fut dissoute pour satisfaire aux exigences des étrangers. Les capitalistes belges furent obligés d'aller chercher à Livourne, à Trieste, à Hambourg, à Cadix une liberté de commerce qui n'existant plus chez eux.

Cependant la révolution française vint bouleverser l'ordre de choses établi par le traité de Munster, et toutes les autres stipulations auxquelles il avait servi de base. La Belgique fut associée à la position que firent tour à tour à la république, au consulat et à l'empire français les traités de Campo-Formio, de Lunéville, d'Amiens, de Presbourg, de Tilsitt, de Schoenbrunn, jusqu'en 1814, époque où la chute du créateur de ce nouveau système établi par la victoire et le génie, laissa la Sainte-Alliance dans les conférences de Vienne, ouvertes sous l'inspiration de la Sainte Trinité, libre de disposer de la Belgique, comme accroissement de territoire en faveur de la Hollande, pour former le royaume des Pays-Bas sous la souveraineté de Guillaume d'Orange.

L'émancipation politique devait nécessairement amener l'émancipation du commerce et de l'industrie. Mais si d'un côté les maîtrises, les corporations, les maltôtes

furent abolies, d'un autre la convention nationale ne tarda pas, par esprit de vengeance, à décréter, le 21 septembre 1793 (an II de la république), l'acte exclusif de navigation qui a survécu à l'époque de passions qui lui a donné le jour, et qui, suivant l'expression de Barrère, rapporteur du projet, *devait être la torche qui porterait l'incendie dans la marine anglaise.*

La Belgique, liée à la France, vit comme elle la liberté commerciale enchaînée par les guerres qui, de 1789 à 1800, paralysèrent les progrès économiques.

Napoléon vint bientôt, par la création du système continental dirigé contre les Anglais, resserrer la production et les transactions dans le cercle des départements de l'empire français.

Le nombre des industries qui prospérèrent alors se restreignit à celles qui fabriquaient des produits nécessaires à la consommation forcée établie par le blocus qui empêchait les échanges.

A cette époque naquirent des industries jusque-là inconnues en France; introduites sous l'influence d'un système prohibitif, elles nécessitèrent, quand disparut l'empire, une protection extraordinaire pour se soutenir.

C'est pourquoi, tandis que la Belgique, sous le nouveau régime que lui fit le traité de Vienne, associée à une nation commerciale, adoptait un tarif extrêmement libéral, ouvrait ses ports aux produits étrangers, ne conservait de ses industries que celles qui trouvaient des éléments réels d'existence et qui admettaient pour prospérer toutes les heureuses améliorations des rivales

avec lesquelles elle devait lutter; la France continuait à céder aux exigences de ses industriels, à les protéger par une tarification de douanes quasi prohibitive contre toute concurrence étrangère. La restauration admit volontiers le système imprudent derrière lequel ils se retranchaient, *qu'un peuple doit acheter le moins à ses voisins et leur vendre le plus possible.*

Il y avait là spéculation politique de sa part. La révolution avait aboli les castes, nivelé les rangs; l'aristocratie de la naissance et des hauts propriétaires fonciers, antérieurement appui de la monarchie, avait en grande partie disparu; la restauration essaya d'en créer une nouvelle en permettant à quelques industriels, à la faveur d'une protection exorbitante, de s'enrichir au préjudice de trente millions de consommateurs. Cette espèce d'aristocratie du monopole, sans les antécédents, les souvenirs honorables qui accompagnent ordinairement celle du sang, enfantée par l'intérêt privé, cultivée aux dépens de tous, devait se distinguer par un égoïsme opiniâtre à défendre ses priviléges, et une servilité égale à servir le pouvoir qui l'avait créée dans l'intention d'en faire un instrument docile.

Aussi, pendant que la France, dont la Belgique venait de se séparer, voyait maintes industries vivre d'exception, et rester stationnaires à l'abri du tarif prohibitif défendu par une triple ligne de douanes, l'industrie belge, protégée par une tarification plus libérale, marchait à grands pas dans la voie du progrès, forcée qu'elle était de se tenir au niveau de toutes les inventions nouvelles, par le contre-poids de la concurrence étrangère.

C'est surtout à dater de 1824 que la Belgique jouit d'une prospérité industrielle et commerciale qui se développa rapidement sous l'empire de circonstances éminemment favorables. Protégée par l'appui des capitaux qu'une banque fondée dans le but de l'encourager mettait à sa disposition, elle vit les hommes capables secondés par les secours, peut-être trop légèrement prodigues, il est vrai, mais au moins généralement utiles, du million Merlin.

Dès lors elle ne se contenta plus de régner sur le marché intérieur, elle expédia dans les pays lointains les produits de son travail.

Les anciennes branches natives d'industrie s'élevèrent plus brillantes que jamais, et virent éclore autour d'elles, d'une manière bien redoutable pour l'étranger, mille sœurs naissantes, promettant de grandir vite et d'être aussi heureuses que leurs aînées.

C'est ainsi que Gand vit la fabrication du coton, créée pour ainsi dire en 1824, mettre dès 1829 plus de quinze cents métiers en activité, et que Liège entendit l'établissement de Seraing forger sans relâche les machines et les mécaniques, ces bras de l'industrie que ci-devant nous devions emprunter à nos voisins.

Enfin la Belgique promettait de se placer dans un avenir prochain à côté des nations les plus industrielles et les plus commerciales; car la possession de colonies aux Indes, où des droits protecteurs favorisaient l'introduction de nos produits manufacturés, les primes du gouvernement et les encouragements de la *Maatschappij* pour la marine, ménageaient à l'industrie des débou-

chés faciles et des moyens de transport directs et nombreux.

La Hollande, plus livrée au commerce extérieur, laissait la Belgique s'adonner à l'industrie et s'occupait, active commissionnaire, à vendre ses produits sur les marchés étrangers et à en rapporter les matières premières nécessaires à son alimentation. La loi générale du 26 août 1822, base du tarif des douanes, ouvrant nos ports aux navires étrangers, les attirait naturellement chez nous et donnait à nos industriels des moyens fréquents d'échange et d'exportation directe. En retour de la libre navigation accordée aux Anglais avec nos colonies des Indes par le traité de Londres (1824), nos navires jouissaient du bénéfice d'une navigation réciproque vers les leurs. En même temps, les nombreuses maisons hollandaises établies dans les grands centres commerciaux donnaient au commerce les connaissances pratiques nécessaires pour assurer le succès de ses opérations et le dispensaient de se servir onéreusement des services et des capitaux de l'étranger.

En résumé, nous dirons qu'à leur renaissance l'industrie et le commerce belges trouvaient leurs éléments de prospérité :

- 1^e Dans les capitaux qui les appuyaient ;
- 2^e Dans l'intelligence qui présidait à leurs travaux, et leur fournissait des débouchés certains, soit aux colonies, soit sur les autres marchés étrangers ;
- 3^e Par les connaissances pratiques que les nombreuses maisons nationales établies à l'étranger donnaient soit aux fabricants, soit aux expéditeurs ;

4^e Enfin par les moyens de transport avantageux que la marine, suivant les progrès de l'exportation et des rapports directs, procurait aux industriels en concurrence avec une nombreuse marine étrangère.

Tels étaient les fondements de notre prospérité maritime et commerciale; quand les événements politiques de 1830 vinrent changer notre position commerciale en rompant nos relations avec les Indes, ce débouché privilégié de nos tissus de coton; nous priver des capitaux employés à soutenir l'exportation; nous séparer de nos anciens facteurs et nous priver de leurs connaissances pratiques.

Le choc fut rude et froissa bien des intérêts; mais il faut avouer que l'industrie nationale se releva forte de cette lutte; que l'épreuve, quelque terrible qu'elle fût, n'a servi qu'à prouver le courage de nos industriels, leur confiance dans le gouvernement sorti d'une révolution et qui, tout occupé de graves questions politiques, semblait ne pouvoir subvenir aux exigences des intérêts matériels.

Quant au commerce maritime, la perte des colonies entraîna naturellement l'émigration des navires affectés spécialement à leur navigation, et bientôt le cadre de la marine se rétrécit de jour en jour. En vain la loi sur les primes essaya d'encourager la marine, elle resta stationnaire au milieu de l'incertitude de la politique intérieure; l'émigration des hommes à connaissances pratiques des fortes maisons d'expédition et l'absence de la *Maatschappij* lui enlevèrent les rapports directs qui restèrent entre les mains des Hollandais et des Anglais; il ne lui

resta plus que le commerce de cabotage vers les entrepôts de ses heureuses rivales, Londres et Amsterdam. C'est ainsi qu'Anvers ne fut plus qu'un marché de commutation de deuxième main.

Avant la révolution, Anvers qui pouvait se vanter d'exterminer la jalouse de ses anciennes rivales, Amsterdam et Rotterdam, Anvers rivalisait avec Liverpool pour le commerce des sucre qu'elle faisait par sa propre marine ; mais après, au lieu de les tirer directement sous pavillon national de Maastricht, Farnambouc, etc., elle les prit en grande partie par pavillon étranger, ou des entrepôts de London, Liverpool et de la Hollande. Il en fut de même pour les cuirs, les cotons et les cafés, dont son marché commençait à être si bien fourni (1).

En recherchant d'où provient cette décadence, on en découvre facilement les causes : 1^e dans le peu de confiance dans l'état de paix si précaire qui pouvait d'un jour à l'autre être remplacé par la guerre ; nécessairement au milieu de l'incertitude de la politique intérieure, la marine et le commerce extérieur qui ne vivent que sous la protection d'une tranquillité certaine, ne pouvaient se développer, et leur état de prospérité était subordonné à la position d'incertitude dans laquelle le pays se trouvait. Les mêmes circonstances empêchaient les Belges de créer des rapports directs avec les pays étrangers, et les étrangers de lier des relations plus suivies avec un pays qui pouvait d'un jour à l'autre être bouleversé par la guerre.

(1) Depuis quelques années Anvers reprend son importance pour les cuirs, les cotons et les sucre.

2^e Le départ pour la Hollande de nos plus beaux navires de long cours a laissé un grand vide dans le cadre de notre marine. Mais à cette époque ils ne pouvaient trouver du fret dans nos ports, construits qu'ils étaient pour une navigation spéciale vers des colonies dont les ports nous étaient fermés.

3^e La Belgique, en perdant les colonies des Indes, n'a pas seulement vu sa marine décroître, mais ses produits et particulièrement ses nombreux tissus de coton frappés d'un droit équivalent à une prohibition (1). En outre les possessions anglaises lui ont été fermées, et ses rapports directs étant interrompus, les voyages de long cours ont cessé. La fabrication d'articles d'exportation spéciale a dû se ralentir, et les fabriques ont dû naturellement chômer parce qu'il répugnait aux fabricants et qu'il leur était nécessairement onéreux de changer brusquement leur mode de fabrication, d'abandonner sans espoir de les relier des relations si fécondes en heureux résultats, d'étudier les goûts d'autres pays, d'établir de nouveaux métiers pour satisfaire à leurs exigences.

4^e Par ces motifs, les capitalistes ont retiré leurs fonds d'opérations, d'expéditions dont les chances étaient aussi aléatoires; quelques capitalistes isolés seulement ont cherché des débouchés et des connaissances pratiques. Le gouvernement, quoique préoc-

(1) L'industrie belge pouvait espérer des bénéfices d'autant plus assurés à Java que nos tissus de coton n'entraient encore que pour $\frac{1}{10}$ de la consommation en 1829.

cupé de la question politique, a travaillé, autant qu'il le pouvait dans la situation des affaires, au développement des relations commerciales, en envoyant quelques agents qui explorèrent les grands centres commerciaux. Il a donné des primes pour constructions navales. Mais ces mesures n'ont que trop apporté la conviction de leur insuffisance. Ce qu'il fallait aux intérêts commerciaux et industriels, c'était la paix et non des primes et des encouragements. Ce que le gouvernement a fait de mieux dans l'intérêt de nos relations commerciales, c'est d'établir des missions dans les États dont les rapports nous seraient le plus avantageux, de conclure des traités de commerce et d'élargir le cercle des consulats en établissant des agents dans les ports les plus importants.

3^e La direction des esprits est encore venue ajouter au malaise qu'éprouvaient le commerce extérieur et la marine nationale, car l'industrie absorbait presque exclusivement les capitaux. L'exploitation de la houille, la création de hauts fourneaux, les chemins de fer pour compte de sociétés trouvaient l'appui des capitalistes d'une manière que nous n'hésitons pas à dire exagérée. Des industries complètement inutiles, même impropre au pays et qui ne pouvaient grandir qu'à la faveur d'une protection douanière hostile à d'autres industries importantes et qui avaient de justes titres à leur existence si légitimement acquise, ont tenté de s'élever sous l'empire de cette manie d'industrialisme.

C'est ainsi, par exemple, que la betterave a absorbé des millions de francs au moment même où elle était

chez nos voisins l'objet de graves conflits d'intérêts, de tristes discussions ; qu'on lui a bâti des palais où elle meurt aujourd'hui de consommation, tandis que ces capitaux perdus eussent bien autrement prospéré dans les raffineries de sucre des colonies, dont l'importation comme matière première donne un si bel article d'encombrement à la marine marchande, et dont l'exportation est aussi productive à nos industriels qu'à nos armateurs ; car à côté de ces caisses encombrantes ils peuvent placer à chaque chargement quelques colis d'articles manufacturés, dont le nombre et le poids ne suffiraient pas pour former une cargaison complète. Bien des industries se sont appliquées continuellement à produire sans mesure, sans chercher des débouchés et sans se demander ce que deviendraient leurs produits aux jours de crise. Ainsi, au moment où l'on jetait à pleines mains les capitaux dans le creuset de la production, on était tellement avare pour les relations directes, qui seules peuvent créer des débouchés par l'établissement en pays étranger d'agences nationales liées à nos industries et mises en rapport avec les consommateurs, qu'au milieu de ces vastes associations on en rencontre très-peu qui aient pour objet le commerce d'exportation, et encore reposent-elles sur de bien faibles capitaux en comparaison de ceux consacrés à la production. Or, sans exportation il n'est nullement besoin de moyens de transport et par conséquent de marine nationale, surtout si ces services doivent coûter plus cher que ceux de la marine étrangère : car une vérité incontestable en économie politique, c'est que pour lut-

ter sur un marché, la différence entre les concurrents n'existe souvent réellement de nos jours que dans le prix des moyens de transport.

Avant la révolution, les rapports s'appuyaient sur les vastes capitales de la *Moutchappi*, qui pouvait opérer largement et d'autant plus souvent qu'elle avait à sa disposition et les capitaux et les connaissances pratiques que nous ne possédons plus aujourd'hui, vu l'absence de relations nationales établies dans les pays étrangers qui commandaient les produits similaires à ceux que peut fournir l'industrie belge. Il est vrai que quelques tentatives ont été faites, que quelques sociétés se sont formées, mais il faut aussi avouer qu'elles sont bien au-dessous de l'ancien établissement sous le rapport des capitaux, et sous celui du cercle de leurs rapports.

Cependant, elles ont bien leur utilité, et c'est peut-être à elles seules que l'on doit ce qui nous reste de rapports directs, rapports qui, par leurs efforts aussi bien dirigés qu'ils peuvent l'être avec d'aussi faibles ressources, s'étendent de jour en jour dans des pays où ci-devant nous faisions très-peu d'affaires. Honneur donc et reconnaissance aux hommes qui, au milieu de l'incertitude de l'avenir politique de la Belgique, ont eu foi, et qui guidés par une confiance qui n'est pas aujourd'hui déçue, ont présidé avec courage et intelligence à la création de nos rapports commerciaux !

Ces hommes ont bien mérité du commerce et de la marine nationale, en conservant les germes précieux de leur prospérité future. Car, nous n'en doutons pas, les heureux résultats de leurs opérations, l'efficacité de la

méthode qu'ils ont adoptée, ouvriront les yeux à leurs concitoyens et leur donneront un peu de cet esprit de commerce malheureusement si rare chez nous.

Leurs efforts, néanmoins, ont été impuissants pour ouvrir à l'industrie les débouchés nécessaires à l'écoulement de ses nombreux fabricats; mais il ne pouvait leur être donné de satisfaire à toutes ses exigences en présence des conditions dans lesquelles elle fut placée par la direction des esprits. En effet, pour lutter avec la concurrence étrangère il faut employer des moyens au moins aussi forts que ceux dont elle dispose. La première condition pour atteindre ce but, est que notre haut commerce cesse de s'occuper simplement de spéculations sur la hausse ou la baisse des denrées entreposées chez nous, et devienne véritablement expéditeur, intimement lié d'un côté avec nos fabricants de Belgique et le consommateur des pays étrangers, de l'autre; il faut encore que nos fabricants ne soient plus obligés d'expédier à leurs risques et périls, et d'une manière non suivie, le surplus d'une fabrication qui ne peut se placer sur notre marché intérieur, mais qu'ils fabriquent sur *commandes et expressément pour tel ou tel pays des produits exigés par les consommateurs*; il faut que le capital employé pour la *production* ne soit jamais en partie distrait pour chercher un *débouché à un surplus*, il faut qu'un autre capital placé à ses côtés veille à l'*écoulement régulier d'une fabrication régulière*. Enfin, il faut absolument un *intermédiaire* entre le consommateur étranger et le fabricant indigène, de sorte qu'esclave du goût et des ordres de la mode étrangère, celui-ci

s'occupera sans crainte à les satisfaire, certain que l'exac-titude et la bonne foi lui garantiront un travail continu. Alors, dégagée de toute préoccupation de placements, l'industrie belge pourra prendre un libre essor et concourir avec toutes ses rivales, car elle possédera les moyens moyens de prospérité. Nous le répétons, ce n'est que par l'assimilation des capitaux pour l'exploitation de celle ou celle branche de commerce et d'exportation avec tel pays; ce n'est que par un ensemble d'opérations suivies par des agences permanentes dans les pays étrangers, y étudiant les besoins, passant des commandes et les faisant exécuter en Belgique par les industriels; ce n'est que par le retour des produits du sol de ce pays en Belgique, en payement de nos produits livrés, et par un dépôt permanent des articles de consommation courante, que les relations peuvent être assez solides pour assurer à l'industrie nationale l'écoulement de ses fabricats, et à la marine une existence réelle.

Depuis quelques années on a beaucoup parlé des primes d'encouragement. Avant d'exiger du gouvernement des mesures de protection extraordinaire, il nous paraît que les capitalistes auraient dû prendre soin eux-mêmes de leurs propres intérêts. Pendant tout le temps que l'on perdait en réclamations, en récriminations, on aurait pu faire des pèlerinages commerciaux, visiter les pays étrangers, en étudier les besoins et s'y créer des débouchés en y établissant des comptoirs. L'exemple que quelques hommes intelligents ont donné prouve assez l'exactitude de nos assertions; partout où des

Belges au courant de notre industrie se sont établis, les affaires ont pris de l'extension, et tout en s'enrichissant eux-mêmes, ils ont donné aux relations de notre pays un développement qui présage à notre avenir commercial une brillante existence, et dont la réalisation serait bien prochaine si l'esprit apathique de nos industriels, ou plutôt de nos capitalistes, se convertissait en esprit de commerce. Des industriels qui ont pris soin de suivre les sages conseils donnés par les Belges exceptionnels qui ont eu le bon sens d'aller s'établir dans les pays de consommation, ont vu des produits qui, à la première expédition, étaient peu goûtés, se modifier peu à peu sous les indications de ces hommes spéciaux, et finir par se placer à côté des fabricats des plus redoutables rivales. On peut juger par ces faits isolés, il est vrai, mais incontestables, quelle est la vraie marche que le commerce doit suivre. La ligne de conduite que doit se tracer l'industrie, c'est de s'attacher à comprendre les goûts des consommateurs étrangers, mais non d'exiger du gouvernement de lui trouver des débouchés pour le trop plein de ses magasins dont les fabricats ont été faits pour le marché intérieur, sans consulter les goûts de l'étranger auquel elle veut les imposer; c'est de placer ses produits par des agents belges, mais non par l'intermédiaire de commissionnaires étrangers, sur la probité et l'intelligence desquels elle n'a aucun moyen de contrôle.



ÉTUDE DEUXIÈME.

INDUSTRIE... COMMERCE INTÉRIEUR.

Si l'on recherche quelles sont les conditions dans lesquelles l'industrie nationale doit être placée pour prospérer, on trouvera naturellement qu'elle doit être à même de produire aussi bien et à aussi bas prix que l'industrie étrangère.

Pour la faire monter à ce degré de perfection, il faut posséder une échelle dont chaque échelon soit prudemment et solidement attaché.

D'abord pour produire aussi bien, il faut employer les mêmes moyens mécaniques et les mêmes connaissances de sciences et d'arts appliquées aux développements multiformes de la fabrication. Quoique chaque exposition nouvelle soit venue apporter des témoignages brillants des progrès que l'industrie belge fait, et donner l'assurance la plus formelle qu'elle marche sans hésitation dans la voie des perfectionnements, nous croyons que, sous le rapport de l'application des sciences et des arts, elle laisse encore à désirer.

Ce que l'on appelle les hautes études en Belgique, a peut-être eu trop pour but jusqu'ici les carrières du barreau, de la médecine et de l'enseignement, et trop peu l'application de la chimie, de la physique et de la mécanique à l'économie industrielle : aussi trouve-t-on des médecins, des avocats, des professeurs oisifs partout, et rarement des chefs d'industrie qui aient fait leur éducation scientifique. La plupart n'ont eu d'autre maître que l'expérience : excellent guide parfois, il est vrai, mais qui fait souvent payer bien chèrement les leçons qu'on lui demande sans préparation théorique.

Cette prédilection pour certaines études, qui a lancé une quantité de jeunes gens dans des carrières où beaucoup restent inactifs, et par conséquent d'aucun produit pour la société, aux frais de laquelle ils doivent pourtant vivre, a été amenée d'abord par les préjugés, puis fortement encouragée par les faveurs extraordinaires qu'elles reçoivent. Ces faveurs sont telles qu'une grande partie de ceux qui entrent dans ces voies ne coûtent absolument rien ou très-peu à leurs parents, qui les y poussent avec un orgueil souvent aveugle. Certes, encourager les études est une belle chose ; mais l'éducation la plus sage que l'on puisse donner sera toujours, à nos yeux, celle qui empêchera ceux qui la reçoivent d'être à charge aux autres au lieu de leur être utiles. Sous ce rapport, il reste beaucoup à faire pour être conséquent avec les idées de progrès économiques qui dominent les esprits de notre époque.

Les études du droit, de la médecine, des sciences et des lettres attirèrent, pendant l'année académique 1839-

1840, 1870 élèves dans nos quatre universités (1).

Or, sur les 76,000 fr. que l'Etat, les gouvernements provinciaux et les conseils communaux allouent pour encourager les études universitaires, le gouvernement répartit 14,000 fr. en soixante bourses. Les bourses d'études provenant de fondations particulières dont la collation appartient aux autorités provinciales, forment un revenu de près de 560,000 fr. (2); mille

(1) Fond alloué pour ses études,	94,000 fr.
Fonds communautés financières,	19,000
Le conseil communal de Flandre-Orientale,	15,000
Le conseil provincial de Flandre-Orientale,	15,000
Le conseil provincial de Brabant pour l'université libre (*),	10,000
Total, pour l'encouragement des études universitaires,	76,000 fr.

(2) La répartition par province est comme suit, d'après les documents arrêtés en 1838.

	Revenus.	Boursiers.
Anvers.	71,194,24	163
Brabant.	150,000 "	532
Flandre-Orientale.	15,669,35	24
Flandre-Orientale.	11,621,05	54
Hainaut.	58,675,65	275
Liège.	20,510 "	50
Limbourg.	25,360,85	95
Luxembourg.	3,380,44	17
Namur.	2,470,91	10
Total.	538,888,05	1,000

Voyez : *Essai sur la statistique générale de la Belgique*, par Xavier Mervans, publié par Ph. Vandermaelen, Brux., 1841.

(*) Le conseil communal de la ville de Bruxelles alloue un subside de 30,000, et lui fournit les locaux gratuitement.

(M. C.)

2*

jeunes gens participant aux avantages de ces fondations, ils ont chacun une moyenne de 360 fr., de sorte que la pension de la plupart des colléges n'étant que de 400 fr., les parents n'ont qu'à parer aux frais d'habillement et à l'achat des livres.

Est-il encore étonnant que ces études soient si suivies, puisqu'il est plus facile, bien moins coûteux de devenir prêtre, médecin, avocat, professeur, que chimiste, mécanicien ou ingénieur?

Il y a en Belgique quatre universités, une école militaire, une école vétérinaire, des conservatoires de musique, des académies de peinture, et elle ne possède pas une école *des sciences et des arts appliqués à l'industrie*.

Il est vrai que depuis quelques années des établissements particuliers, tels que l'école des mines, à Mons, celle des arts et métiers, à Tournai, l'école du génie civil, à Gand (créeée par arrêté du 18 octobre 1838), celle des arts et manufactures et des sciences dans les facultés des sciences, à Liège (arrêté du 27 septembre 1835), l'école centrale de commerce et d'industrie, de Bruxelles, l'école industrielle de Verviers, semblent nous promettre pour l'avenir des hommes spéciaux et instruits ; mais, il faut bien le remarquer, cet enseignement est divisé en spécialités : nulle part il n'offre un cours complet, partout il exige des dépenses considérables, et la manière dont il est réparti occasionne des frais qui suffiraient certainement à l'organisation d'une école générale dont les cours gratuits seraient accessibles à toutes les fortunes. La nécessité de préparer les

jeunes gens à la science commerciale par une forte théorie, a été si bien sentie en Belgique, que quelques-uns de nos négociants les plus honorables ont appuyé de leur prestige l'école établie à Bruxelles dès 1833. Pourquoi, au lieu de seoir dans chaque ville des établissements spéciaux, ne pas réunir en faisceau, pour former une école universelle, toutes ces branches éparses d'enseignement, et ne pas affecter aux études des médecins, des arts et métiers, des bourses d'études en rapport avec celles que l'on accorde aux études si souvent ingénierives de la médecine et du droit?

Peut-on étudier de la chimie et de la physique, ne trouverait-il pas en Belgique d'habiles teinturiers, des chefs d'ateliers de produits chimiques, de raffineries, de distilleries, etc.? Ils commencent aujourd'hui leur éducation aux dépens des premiers industriels qu'ils servent; leur éducation, formée par l'expérience, est ordinairement accompagnée d'une opiniâtreté routinière qui leur fait repousser toute amélioration, parce qu'ils sont incapables de la comprendre ou de l'appliquer.

Même chose peut étonner, c'est de voir tant d'établissements industriels formés et dirigés par des hommes absolument étrangers aux sciences dont l'application se fait journalièrement sous leurs yeux. Pour être cordonnier, tailleur ou maître maçon, il faut au moins connaître son état, pouvoir juger de la valeur, de la qualité du cuir, du drap, des briques et de la chaux qu'on emploie; il paraîtrait que pour se faire industriel en grand il ne faut savoir qu'une chose : trouver de

l'argent. C'est là une grave erreur qui a donné lieu à bien des déceptions et par conséquent à bien des ruines. Nous avons vu une fabrique qui employait plus de quatre cents ouvriers dirigée par un jeune homme étranger aux travaux : il l'a abandonnée au bout d'un an, ainsi que la Belgique, pour échapper aux poursuites des imprudents actionnaires qui lui avaient accordé la direction. Un homme ignorant, mais riche, voyant beaucoup d'établissements prospérer, établit un usine considérable ; deux ans après, il était obligé de vendre usine et propriétés, tandis qu'un autre industriel instruit, qui avait commencé en même temps que lui, s'agrandissait.

Un négociant établit une teinturerie ; il faut des connaissances chimiques pour bien diriger un tel établissement ? Erreur : il prend la diligence pour Rouen, son associé prend celle de Mulhouse ; ils reviennent l'un et l'autre en Belgique avec des contre-maîtres qu'ils font travailler séparément ; au bout de l'année, celui qui paraît réunir le plus de connaissances est retenu, l'autre reçoit son congé. Allez à l'exposition voir des tissus de M. N***, vous en serez content, et vous direz : Évidemment, ce M. N*** est un bon chimiste ; et à la première rencontre vous lui parlerez de la difficulté d'extraire les vertus tinctoriales de telle ou telle racine, et vous serez étonné qu'il ne vous réponde pas. C'est qu'il a fait son éducation en vendant du calicot et qu'il n'a jamais eu en main un livre de chimie. Espérez donc du progrès avec un tel industriel ! Le monde chimique peut être bouleversé de fond en comble, que son

contre-maître expérimental n'en saura rien et qu'il continuera à travailler d'après les leçons de la routine sa vieille mère.

Ce n'est pas seulement dans l'application des sciences qu'il y a lacune; les métiers qui doivent avoir une influence directe sur la production, et qui se lient intimement aux arts, sont souvent exercés par des personnes insuffisantes; ainsi, par exemple, nos architectes sont obligés de faire les plans de toutes les charpentes et d'en superviser l'exécution par des ouvriers charpentiers qui ne comprennent difficilement les devis. Cependant, il est extrêmement important d'avoir de bons charpentiers, car à chaque instant ils sont employés à travailler, dans les fabriques, aux machines et mécaniques. Néanmoins, rien n'est si rare que de trouver, dans la campagne, un charpentier capable de faire comme il faut une roue de moulin à eau; et telle usine pourrait jouir d'une force motrice double et triple même, si sa roue était bien proportionnée à la chute, si ses engrenages étaient mieux établis et offraient moins de frottements.

La France, qui compte les hommes les plus savants en sciences militaires, sortis de la fameuse école polytechnique, a eu soin d'instituer de bonne heure une école spéciale de sciences et des arts appliqués à l'industrie; et les industriels les plus intelligents de la Belgique, ses meilleurs ingénieurs sont ses élèves. Nous avons encore quelques jeunes gens qui vont fréquenter les cours des arts et métiers à Paris; quelques jeunes ingénieurs qui, ne pouvant être employés par le gouvernement, se tournent vers l'industrie, mais ce sont

là de rares exceptions ; il n'y a pas en Belgique d'éducation complète, d'école qui puisse faire les démonstrations pratiques au sortir d'une leçon de théorie.

La Prusse, qui a fait de son culte pour les intérêts matériels le palladium de sa politique, qui tend à conquérir des provinces sans tirer un coup de fusil, mais par les liens commerciaux dont elle les enlace, a pris un soin tout particulier de l'éducation industrielle (1).

Le gouvernement prussien a posé pour point de départ ces principes : 1^o que le meilleur moyen de favoriser l'industrie est de distribuer gratuitement à ceux qui s'y destinent une instruction positive, à la fois théorique et pratique et tenue au niveau des progrès des sciences ; 2^o que, du moment que l'État se fait payer le droit d'exercer certaines professions, et oblige en outre les candidats à faire preuve des connaissances spéciales qu'elles exigent, il est tenu, en retour, de leur fournir gratuitement encore, les moyens de remplir les conditions d'instruction que ses lois prescrivent.

Les écoles créées dans cette vue ne sont pas soumises à un règlement inflexible ; toute latitude, tant sous le rapport de l'organisation que sous celui des dépenses, a été laissée à M. le conseiller intime Beuth.

Une école supérieure pour les jeunes gens qui se destinent à l'industrie a été fondée à Berlin sous le titre *d'Institut d'industrie* (*Gewerbe-Institut*) ; il fut décidé

(1) Voyez : *Notices sur les écoles d'industrie en Prusse*, par le capitaine N. A. BEAULIEU, chargé d'affaires du gouvernement de S. M. le roi des Belges à Berlin. Bruxelles, chez Vandoren frères, 1858.

que chacun des vingt-trois départements de régence de la monarchie aurait une école provinciale d'industrie; en 1838 il y en avait déjà vingt d'organisées. Les élèves de l'institut, riches ou pauvres, ne payent aucune rétribution; l'instruction est donnée par l'Etat.

Il n'en est pas de même pour toutes les écoles provinciales; mais la rétribution que, dans quelques-unes, on exige des élèves est fort légère et à la portée des moins bons bourgeois.

Cette différence, dit M. Beaumier, tient à certaines circonstances locales, qui ont fait penser aux régences que le best moyen soient en tout aussi bien rempli en faisant payer une rétribution. Il est arrivé, par exemple, que des parents aisés n'envoyaient pas leurs enfants aux écoles d'industrie, parce que l'instruction gratuite qui y était donnée les leur faisait considérer comme des *écoliers pauvres*. La rétribution, là où elle est établie, n'est qu'une exception : *le principe est que l'instruction doit être gratuitement donnée*.

L'institut de Berlin a pour objet de fournir à des jeunes gens d'un mérite distingué, qui se destinent à l'industrie, les moyens d'acquérir toutes les connaissances théoriques nécessaires à la profession qu'ils veulent embrasser, et, pour quelques-uns d'entre eux, compléter leur éducation par la pratique.

En regard aux professions que l'on a particulièrement en vue, on peut distinguer quatre catégories d'élèves :

1^e Les ouvriers constructeurs de bâtiments (maçons, charpentiers, menuisiers).

Ceux-ci ne reçoivent qu'une éducation théorique,

parce qu'ils ont dû apprendre la pratique de leurs métiers avant de pouvoir entrer à l'Institut, et qu'une fois sortis des cours ils trouvent, dans les nombreux travaux qui s'exécutent au sein de la capitale, de faciles occasions de se perfectionner autant qu'ils le jugent nécessaire.

2^e Les ciseleurs, graveurs, lapidaires, tailleurs de verre, sculpteurs en bois et en ivoire, et les fondeurs en bronze ;

3^e Les teinturiers et les fabricants de produits chimiques ;

4^e Les mécaniciens, constructeurs de machines.

Quoique l'instruction soit donnée gratuitement, on a cru devoir, pour atteindre le but que l'on se proposait, accorder des avantages particuliers aux provinces qui étaient éloignées de la capitale : dans cette vue, des bourses ont été fondées au profit des premières, et l'on a accordé aux régences la faculté d'envoyer annuellement chacune un jeune homme à l'Institut de Berlin. Là, vingt-cinq boursiers reçoivent chacun un subside annuel de trois cents écus de Prusse (1,125 francs).

Outre ces encouragements fondés par l'État, auquel tout sujet prussien peut prétendre, il y a une fondation particulière, créée par un baron de Seydlitz en faveur de jeunes gens de *condition élevée* qui veulent se vouer à l'industrie. M. de Seydlitz avait légué toute sa fortune à l'Institut ; on a formé des bourses de trois cents écus par an, dont le nombre, qui était de douze en 1835, s'est élevé depuis à dix-huit.

Un crédit de cent mille écus (375,000 francs) est

ationné chaque année, par le roi, au budget de l'État, pour des objets relatifs à l'industrie.

C'est sur ce fonds que sont soldées les dépenses des écoles d'industrie. La somme n'est pas fixé, elle varie suivant les besoins. Toute latitude est laissée sous ce rapport au conseiller intime Beuth, qui peut disposer du crédit et qui a le soin de l'administration.

Les frais s'élèvent, année commune, à l'Institut, à huit mille trois cents écus (31,125 francs); il est en outre réservé des sommes plus ou moins fortes pour subvention des élèves, et pour compléter les collections, etc.

Quant aux écoles provinciales, les subsides accordés par l'État pour les frais courants, varient, par école, entre cinq cents et mille deux cents écus (1,875 à 4,500 francs), ce qui fait pour les vingt écoles de dix mille à vingt-quatre mille écus (37,500 à 90,000 francs). Si on ajoute aux sommes indiquées celle de sept mille cinq cents écus (28,125 francs), représentant vingt-cinq bourses réservées, à l'Institut, aux jeunes gens des provinces, on trouve que l'enseignement industriel coûte, par année, au gouvernement prussien de vingt-cinq mille huit cents à trente-neuf mille huit cents écus (96,550 à 149,250 fr.), sans compter les dépenses du matériel.

Voilà ce que fait le gouvernement prussien pour l'industrie (1). Au moment où l'on se préoccupe de toutes sortes de l'organisation de l'instruction en Belgique, ne serait-il pas d'une sage prévoyance de penser à l'éducation des classes ouvrières et de former des écoles où l'on ne,

(1) Vienne possède également un institut semblable.

se contente pas d'apprendre à lire et à écrire aux élèves, mais où on leur enseigne les éléments de divers états, et l'application des mathématiques, de quelques notions de géométrie, aux métiers qu'ils veulent exercer?

Nous connaissons une petite ville, où le zèle désintéressé d'un professeur de mathématiques a formé d'excellents menuisiers. La ville de Tournai a certainement constaté cette nécessité quand elle a fondé son école d'arts et métiers; la Flandre Occidentale a manifesté l'intention de créer plusieurs établissements du même genre, pour les mêmes motifs. Enfin, le gouvernement, en fondant, à Gand, une école où l'on enseigne l'architecture civile, les constructions nautiques, l'hydraulique, la construction des routes et canaux, etc.; à Liège, un cours spécial d'exploitation des mines, de métallurgie, de géométrie descriptive avec des applications spéciales à la construction des machines, a voulu répondre à des besoins vivement sentis, combler une lacune; mais ce ne sont que des demi-mesures.

En effet, avant de pouvoir fréquenter ces cours spéciaux, il faut étudier pendant plusieurs années les mathématiques, la géométrie, la chimie, la physique, le dessin linéaire, la mécanique dans d'autres établissements; puis, si l'on veut étudier, par exemple, l'architecture civile, l'hydraulique, la métallurgie, il faut passer d'une école à l'autre, ce qui occasionne des dépenses telles que peu de jeunes gens se les imposent et que bien des parents en détournent leurs enfants. Il faut avouer que notre prétendue sollicitude pour les études industrielles a besoin de se manifester un peu plus par

des actes, pour qu'on y ait foi. D'un autre côté, nous encourageons fortement les études du droit et, jusqu'ici, nous ne donnons d'autre carrière aux jeunes gens qui s'y livrent, que celle du barreau et de la magistrature; or, là les rangs des concurrents sont très-serrés, tandis que dans nos administrations les employés qui font tous les jours une application des lois et règlements, sont absolument étrangers à l'étude du droit. Il ne manque pourtant pas de jeunes gens qui sont diplômés et qui deviennent d'excellents employés par un stage dans les administrations administratives.

Mais là, ceux qui s'y placent sont regardés comme des sauteurs, et il n'est pas de deuxième commis rédacteur dont l'éducation a été commencée à l'âge de quinze ans, au bureau d'expédition, qui ne crie à l'injustice si on met au-dessus de lui, comme premier rédacteur, un docteur en droit qui a passé son examen avec la plus grande distinction, et qui, en quittant le ministère, est trouvé digne d'être professeur de droit dans une université. Nous demandons maintenant s'il est juste de pousser des jeunes gens à ces études sans leur ouvrir l'entrée d'une carrière qui exige une application continue de leurs connaissances; s'il est moral, et surtout politique, de les encourager à s'y livrer sans songer à leur avenir. Ne vaudrait-il pas mieux leur donner les facilités de devenir d'excellents chefs d'ateliers, d'usines, de manufactures? Nous croyons que notre pensée n'a pas besoin de développements pour être comprise.

Personne ne contestera qu'un artisan un peu aisé ne

trouve dans l'organisation actuelle bien des facilités pour faire étudier son fils dans un collége, sans frais aucun, tandis que s'il veut, par l'étude des mathématiques, de la géométrie, de la mécanique et de la chimie, en faire un industriel, un entrepreneur ou conducteur de travaux, il s'imposera de longs et rudes sacrifices. Certainement nous sommes loin de manquer de prêtres, d'avocats, de médecins, et il nous semble que d'ici à longtemps il n'y aura nul besoin d'ajouter aux encouragements qui existent. Il serait après tout, nous le répétons, d'une sage économie de favoriser moins l'étude qui mène à des positions où l'on vit aux dépens de la société ; et davantage celles qui par la création de nouvelles richesses contribuent au bien-être public par un travail intelligent. Enfin, pour atteindre ce but nous croyons qu'il faut faciliter et encourager plus directement l'étude des sciences et des arts appliqués à l'industrie.

Mais il ne suffit pas de produire bien, pour lutter soit sur notre propre marché, soit sur les marchés extérieurs, contre la concurrence étrangère, il faut produire à aussi bas prix. Quatre choses concourent nécessairement à obtenir le bas prix de la production :

- 1^o Le bas prix des instruments, employés pour produire des *machines et mécaniques* ;
- 2^o Le bas prix de la main-d'œuvre des hommes employés à desservir ces instruments de travail ;
- 3^o Le bas prix des matières premières et secondaires que réclame l'alimentation de la fabrique ou les développements de ses différents travaux ;

4° Des capitaux suffisants pour travailler sans gène.

L'industrie belge est, on peut le dire, très-bien fournie des instruments de travail à bon prix, la tarification des douanes lui accorde à cet égard toute satisfaction. De nombreux ateliers de machines et mécaniques lui donnent les grands moteurs qui font agir tant de métiers à la fois par la vapeur, et s'il arrivait que nos ateliers ne pussent fournir une machine ou mécanique nouvelle, la loi du 22 février 1834 permettrait à nos industriels de l'emprunter à nos voisins.

La loi sur les brevets entourant les inventions d'une garantie efficace, excite les études et conduit chaque jour à la découverte de quelque procédé plus économique ou plus perfectionné. Le fer, ce puissant élément, cette précieuse matière première, est à aussi bas prix en Belgique que dans aucun pays, et plus de 4,000 ouvriers sont occupés à le convertir en machines et mécaniques; non-seulement leur travail suffit aux besoins de notre industrie, mais il satisfait encore aux commandes nombreuses de l'étranger, puisqu'en 1839, il a fourni pour dix millions à la consommation du pays et pour 2,943,586 francs à l'exportation.

Quoique cette création de force motrice soit plus du double de ce qu'elle était avant 1830, l'activité industrielle était telle en 1839, qu'il y eut disette de bras et qu'il a fallu ordonner la rentrée des miliciens pour faire cesser le ralentissement de la production manufacturière. A côté des grands établissements de Seraing, de Saint-Léonard, du Phénix, du Renard, de Couillet, de Derosne et Cail, viennent se grouper une quantité d'ate-

liers de second ordre dont le nombre augmente tous les ans.

C'est ainsi que l'arrondissement de Mons seul comptait, dès 1836, six ateliers pour confection de machines à vapeur établis à Hornu, à Boussu, à Jemmapes, à Paturages, à Wasmes, à Houdeng-Gognies; que Charleroi qui, avant 1829, ne possédait que quelques machines, la plupart défectueuses, servant en majeure partie à extraire l'eau des charbonnages, avait mis en activité, dès 1836, 48 machines à vapeur de divers systèmes, représentant une force de 1313 chevaux, appliquée aux hauts fourneaux, laminoirs, verreries, scieries en marbre, etc.

De ces quarante-huit machines, trente avaient été construites par des ateliers établis dans l'arrondissement même, à Marcinelle, à Gilly, à Charleroi, au Fayt; les dix-huit autres, fournies par six constructeurs étrangers à l'arrondissement, dont un seul étranger au pays.

Pour avoir une idée du développement du travail dans cette localité industrielle, il faut savoir qu'en 1836 il a été demandé autorisation d'établir trente et une machines nouvelles, dans un rayon de deux lieues autour de la ville, dont quinze ont été faites à Gilly et à Marcinelle.

Le Brabant possédait à Bruxelles et dans les villes de Tirlemont et Nivelles, des fabriques de machines que les droits de 30 % mis sur l'introduction de leurs produits en France n'ont pas ralenties. Enfin il n'y a plus de ville un peu considérable qui ne compte aujourd'hui son atelier de construction, ou ses mécaniciens.

On le voit donc, l'industrie belge, peut satisfaire aux

exigences les plus grandes sous le rapport de l'emploi des moyens mécaniques perfectionnés et économiques, appliqués aux productions les plus variées.

2^e Quant à la main-d'œuvre, que procure une population nombreuse, assurée d'une existence facile et peu coûteuse, on peut dire que l'industrie nationale est dans une position relative avantageuse. La fertilité du sol, la régularité des récoltes n'exposent jamais nos classes ouvrières à ces crises désastreuses qui viennent si souvent, dans un État voisin, jeter le désordre dans les prix du travail, et interrompre la fabrication par l'émeute, fruit de la famine.

La législature même, prévoyant la possibilité d'un surenchérissement des céréales, a pris des mesures pour que les prix ne deviennent jamais exorbitants, et que le marché soit toujours abondamment fourni. On commence à établir des institutions dans le but de veiller aux besoins des classes ouvrières, d'assurer leur avenir par la formation de caisses de secours. Le ministre des travaux publics a pris l'initiative en faveur des ouvriers mineurs et des marins de l'administration du pilotage des ports d'Ostende et d'Anvers. Il est bien à regretter cependant que ces mesures dictées par une philanthropie éclairée, réalisées en partie par la sollicitude du gouvernement, ne soient pas plus largement appliquées, afin de répandre un peu d'esprit d'ordre et d'économie parmi les classes ouvrières, surtout celles des villes qui, à la moindre crise, se trouvent plongées dans le dénuement le plus complet.

Les classes ouvrières ont été longtemps absolument

négligées, et même très-souvent on a oublié qu'elles forment la base de la fortune publique, autant que des fortunes particulières (4).

Tout ce qui peut améliorer leur position doit nécessairement avoir une influence directe sur le prix de la main-d'œuvre, par conséquent sur la production. En l'absence de tout esprit de charité, l'intérêt bien entendu devrait même faire un devoir de s'occuper de leur sort, de veiller à ce qu'elles trouvent les choses nécessaires à l'existence, en abondance et à un prix en rapport avec celui de leur travail; car si l'équilibre se rompt, l'ouvrier souffrira bien pendant quelque temps, mais la faim finira par lui arracher des plaintes qui forceront les industriels à mettre le prix de la main-d'œuvre à la hauteur du prix des comestibles.

Néanmoins, il ne manque pas d'économistes, et nous en avons souvent entendu, qui trouvent non pas que les classes ouvrières ne soient dignes de sollicitude, mais qu'il serait imprudent de les mettre à l'abri de la nécessité.

D'après eux, la démoralisation des classes ouvrières est la pierre angulaire du travail; si l'ouvrier ne dépensait pas en orgies le dimanche ce qu'il a gagné pendant les six jours de la semaine, il ne viendrait pas le lundi à la fabrique.

Ainsi, d'après ce raisonnement, il faut pour pousser au travail l'aiguillon de la faim. A ce prix il y aurait

(4) M. Villermé a communiqué en 1838, à l'académie des sciences morales, un mémoire très-intéressant sur la condition des classes ouvrières.

humanité à rétablir l'esclavage; car le maître, exposé à perdre un capital, l'entoure de soins et n'a garde de laisser son esclave mourir de faim, de misère et de maladie. On commence seulement à comprendre la nécessité de prévenir ces besoins pressants qui font commettre des crimes à un ouvrier à qui une femme et des enfants crient : *Père, du pain!* mais là encore n'écoutons-nous pas plutôt les conseils de l'égoïsme que les inspirations de l'humanité? La philanthropie dont nous nous vantons veut corriger le système pénitentiaire, par la moralité; pourquoi la charité ne préviendrait-elle pas les délits enfantés par la misère, en conduisant à l'aisance, par l'organisation du travail, et à la vertu, par l'esprit d'ordre et d'économie?

Le gouvernement semble avoir été préoccupé de ces idées de réforme, quand il a provoqué et appuyé par des subsides l'établissement de caisses de secours et de prévoyance pour les mineurs; mais pour que cette mesure porte ses fruits, elle devrait être étendue aux différentes classes d'ouvriers qui travaillent dans un même atelier ou pour une même industrie. Tels sont les tisserands, par exemple, qui se comptent quelquefois par centaines dans certains villages, et qu'il serait possible avec un peu de bonne volonté d'organiser en société de mutualité de secours, en faisant des retenues légères sur leurs journées. Ces retenues auraient pour objet, comme celles établies volontairement par les ouvriers tailleurs et typographes à Bruxelles, de fournir un médecin, un pharmacien aux malades, et de donner des secours à la famille de l'ouvrier incapable.

de travailler momentanément, par l'intermédiaire des bureaux de bienfaisance.

La triste position dans laquelle se trouvent, en Flandre, tant de familles auxquelles le discrédit de la filature à la main a enlevé leurs anciens moyens d'existence, attire depuis longtemps l'attention d'une société qui, en étudiant avec le zèle éclairé qui la distingue, les moyens de les préserver de la misère, obtiendra probablement des connaissances générales sur une bonne partie de l'existence des classes ouvrières, et sera peut-être amenée à formuler des conclusions du plus haut intérêt. Il faut espérer que le dévouement et l'activité qu'elle met à rechercher ce qu'il est possible de faire pour améliorer la situation de ces malheureux, lui permettront de concilier les secours que l'humanité réclame, avec les intérêts impérieux d'une branche d'industrie aussi importante; le mal est grand, la cause permanente : des demi-mesures ne peuvent être que de faibles palliatifs; quels que soient les sacrifices à faire pour substituer un autre ordre de travail, créer des moyens d'existence nouveaux, il faudra savoir se les imposer au plus tôt.

A cette occasion nous croyons devoir dire que l'agriculture, quoique très-développée en Belgique, a encore bien des terrains incultes à défricher; les Flandres ne sont parvenues au degré de richesses agricoles qui les rend célèbres, que par le courage de ses habitants qui ont transformé des marais, des landes, en campagnes productives. La filature du lin à la mécanique une fois adoptée comme moyen de lutte contre nos rivaux en in-

dustrie, il paraît présomptueux d'espérer conserver celle à la main dans son ancienne prospérité; il ne reste donc que peu d'espoir de procurer un travail constant aux milliers de bras qu'elle nourrissait naguère. Ne pourrait-on pas prendre une détermination forte et peut-être sage? Le gouvernement achèterait des terres en Campine, y construirait des routes, et distribuerait gratuitement pour toujours ou pour un long terme ces terrains aux familles flamandes qui voudraient s'y établir. Certainement on devrait sacrifier quelques millions, mais il faut bien remarquer qu'ils seraient productifs et détruirait la cause absolue de la misère, le manque de travail; tandis que si on hésite quelques années à couper le mal dans sa racine, on aura dépensé aussi des millions sans avoir enlevé la misère qui continuera à exiger de nouveaux secours. Nous avons entendu émettre cette idée par des économistes qui connaissent la Campine et qui croient ses bruyères très-susceptibles de défrichement, si des routes ou canaux permettaient le transport d'engrais et l'écoulement des produits. Si une semblable proposition était acceptée, le gouvernement pourrait peut-être procurer une bonne partie des engrais nécessaires au moyen de cantonnements de cavalerie d'année en année, dans telle ou telle localité qu'il le jugerait utile.

3^e Le bas prix des matières premières et secondaires qu'exige l'alimentation de nos fabriques et le développement de leurs différents travaux, a été ménagé par la tarification établie par la loi générale des douanes du 26 août 1822, formulée d'après le travail d'une com-

mission dont faisaient partie quatre des industriels les plus éclairés des provinces méridionales. L'économie libérale de cette loi avait pour but d'attirer sur nos marchés abondance de matières premières et, en les frappant de droits peu élevés, de les fournir à bas prix à nos industriels. Les modifications qui eurent lieu depuis, ont été introduites dans le même esprit, et les denrées exotiques affluent sur nos places à aussi bas prix que sur aucun marché d'Europe. L'industrie belge, placée entre les vastes dépôts du Havre, de Londres, de Liverpool, de Rotterdam, Amsterdam, Hambourg, peut du reste profiter des cotes de leurs marchés quand elle le trouve avantageux.

Si, sous le rapport des matières étrangères, notre industrie est satisfaite, n'aurait-elle rien à désirer quant aux deux plus puissants éléments de travail qui existent dans l'organisation actuelle : le fer et le charbon ? Nous croyons, sur les allégations renfermées dans le rapport de la commission d'enquête, qu'il serait utile d'organiser un mode de transport moins coûteux que celui dont on s'est servi jusqu'ici pour le fer et le charbon, vers les grands foyers d'industrie (1). La ville de Gand, par exemple, se plaint avec raison de payer son combustible 40 % plus cher que sa rivale Manchester ; mais elle éprouvera probablement bientôt des avantages réels quand seront achevés les canaux et les chemins

(1) Pendant que notre ouvrage est sous presse, nous apprenons que le gouvernement s'occupe d'un projet de loi tendant à dégager considérablement nos voies de transport des droits que l'administration perçoit.

de fer que l'on construit ou que l'on a décrétés. Enfin, le chemin de fer d'entre Sambre et Meuse est appelé à avoir une trop heureuse influence sur la production de ces deux principes de travail, pour qu'il ne trouve pas bientôt des entrepreneurs.

Ainsi, à l'égard du bas prix des instruments de production, de la main-d'œuvre ou des matières premières, l'industrie belge est dans des conditions satisfaisantes comparée aux pays étrangers, s'il lui reste quelque chose à désirer après les connaissances de sciences et d'arts appliqués à l'industrie, c'est de rencontrer des établissements financiers qui lui permettent de travailler avec un même capital autant que pourraient le faire les industries des nations contre lesquelles elle doit défendre son marché intérieur et lutter sur les marchés étrangers; c'est de ne pas être gênée pour trouver des fonds, de ne pas les emprunter à un intérêt plus élevé que ses rivales ne peuvent le faire, grâce à un système de banque plus largement établi et plus heureusement approprié à leurs besoins (1).

Il nous semble qu'il est permis de s'étonner de ne pas rencontrer en Belgique, à côté de tant d'associations

(1) L'intérêt des prêts industriels qui est, en France, de 5 à 6 % au moins; ne dépasse pas en Angleterre plus de 2 1/2 à 3 % grâce à la concurrence des nombreuses banques provinciales établies partout. Le besoin de crédit pour les travailleurs, de confiance dans les déplacements d'argent pour les capitalistes, a provoqué la création de ces banques qui ont facilité la circulation du capital national et ont augmenté sa valeur active tout en diminuant son intérêt. (*Revue Britannique* de 1859, livraison du mois d'août, page 104.)

industrielles, une banque d'escompte et de crédit assise sur un système libéral, dont les agences répandues dans les localités importantes offrent à la moyenne comme à la grande industrie, au petit comme au grand commerce intérieur, les facilités nécessaires pour l'escompte de leurs billets et l'ouverture de crédits.

On parle quelquefois de la rareté du numéraire, il nous paraît que c'est plutôt de l'inertie du numéraire qu'il faudrait parler. Les capitaux n'ont pas reçu jusqu'ici un roulement assez régulier; l'agriculture seule en possède de considérables, inactifs parce que le cultivateur n'a pas encore l'habitude de spéculer avec ses fonds; il garde ordinairement dans ses coffres les bénéfices de plusieurs années, aimant mieux conserver ses fonds libres que de les engager pour jouir d'un intérêt, afin de pouvoir, lorsque l'occasion se présente, agrandir son champ par l'achat du terrain voisin. Une banque d'escompte et de crédit, telle que nous la croyons indispensable à l'industrie belge, devrait offrir en toute sécurité, et sans qu'il puisse être brusquement retiré, un crédit qui lui permet d'agir avec franchise sans lui permettre toutefois des spéculations hasardées. Enfin elle devrait servir à mobiliser les capitaux en employant les fonds de tous à l'usage de chacun. La meilleure preuve que l'on puisse apporter pour établir qu'un système de banque d'escompte et de crédit approprié aux besoins de l'industrie et du commerce intérieur n'existe pas, se trouve dans le grand nombre d'industriels et de négociants qui sont obligés de suspendre leurs paiements quoiqu'ils soient au-dessus de leurs affaires.

En effet, à la moindre panique, le système actuel de petites banques particulières ne peut amener que des déconfitures. Le banquier de province, malgré les meilleures intentions, est et reste toujours très-défiant; agissant avec des capitaux limités, il ne peut donner au crédit qu'il accorde la solidité nécessaire, et au moindre bruit il le retire souvent par une crainte exagérée, d'une manière si brusque que ceux qui ont cherché protection chez lui ne trouvent que le plus inexorable abandon. Jusqu'ici tout a été prodigué à la grande industrie, qui, de 1830 à 1839, a vu l'association lui prêter l'appui de plus de 400,000,000 de francs. Il est à remarquer que, parmi les nombreuses sociétés anonymes, celles qui sont destinées à prêter leur appui à l'industrie et au commerce, soit en les prenant sous leur patronage, soit par le service d'escompte, ne sont qu'au nombre de neuf établies dans quelques localités grandement industrielles.

Nous ne doutons pas que bien des personnes ne pensent que cela doit suffire, que des économistes timorés ne trouvent encore que l'on ne peut rien faire de plus dangereux pour le commerçant et l'industriel que de leur fournir une trop facile occasion de se procurer un crédit qui leur permette des opérations hasardées; mais cette crainte purement théorique disparaîtra bientôt devant la pratique des affaires. Si l'on veut rechercher les causes de déconfiture de la plupart des établissements de banque, on trouvera que ce n'est pas pour avoir prêté leur appui au commerce et à l'industrie, pour avoir trop légèrement accepté l'escompte de leurs

billets qu'ils sont tombés, mais bien pour avoir employé l'argent gagné légitimement avec le commerce et l'industrie à des spéculations qui, il faut bien le dire, n'avaient le plus souvent d'autre chance de succès que dans l'esprit d'agiotage qui travaillait les têtes financières de la bourse de Paris et qui s'était infiltré en Belgique.

Il est très-facile de se rendre compte du changement qui s'opérerait dans la position de nos industriels, de nos commerçants, si l'idée de la création d'une banque d'escompte et de crédit largement constituée se réalisait.

Il suffit de comparer leur position actuelle avec celle qu'ils occuperaient sous la protection d'un semblable établissement. Combien ne voit-on pas aujourd'hui d'industriels de province posséder une fortune foncière de 1, 2, 3, 4 et même 5 cent mille francs, être très-souvent embarrassés pour faire face à leurs affaires pour peu que le crédit baisse! C'est qu'un tel industriel qui aura quelques-fois pour 20, 30, 40,000 francs de créanciers, pour une somme considérable de matières premières, de produits manufacturés en magasin, ne peut rien faire des billets qu'on lui remet, parce qu'il n'a pas une banque d'escompte à sa disposition et qu'il ne peut travailler que monnaie en main. Combien de fois n'arrive-t-il pas qu'il est obligé de refuser une bonne opération, parce qu'il aurait besoin pour quelques mois seulement, peut-être pour quelques jours, d'une somme qu'il ne peut obtenir faute d'une banque de crédit dans ses environs, et qu'il ne peut se procurer des fonds que par l'hypothèque, moyen ruineux qui l'obligerait de prendre des capitaux pour un plus long terme que celui qu'exigent ses affaires!

L'Angleterre nous donne encore ici l'exemple de ce que l'on peut faire par la réunion des capitaux et par leur mobilisation. Elle applique dans ses transactions le principe, qui n'est encore chez nous qu'à l'état de théorie : que plus on peut répéter d'opérations avec un même capital, plus on peut se contenter d'un petit bénéfice à chaque opération, puisque le nombre des petits intérêts que l'on retire ainsi fréquemment vient composer en définitive un bénéfice considérable et plus facile à obtenir que si l'on voulait l'atteindre par une seule opération.

C'est surtout pour les industries qui sont obligées d'acheter leurs matières premières au comptant et de vendre leurs produits à de longs termes, qu'une banque d'escompte et de crédit serait utile ; car par l'escompte elles pourraient rendre mobile la partie de leur capital représentée par des créances réalisables à des termes plus ou moins rapprochés, et d'un autre côté par le crédit elle leur permettrait d'acheter les matières premières selon que l'occasion favorable se présenterait, et non, comme aujourd'hui, selon que les fonds rentrent en caisse. Il n'est pas à craindre que les deux facilités qu'apporterait la banque aux industriels des provinces les engageassent à produire au delà des besoins, à faire des spéculations exagérées, car rien n'est plus connu ni plus facile à connaître que le cercle normal que parcourrent ces industriels et ces commerçants. Il est du reste des moyens de s'assurer une garantie certaine en statuant :

1^o Que pour jouir de l'appui de la banque, il faut en faire partie comme actionnaire ;

2^e Que tout paiement et toute recette ayant trait à l'industrie pour laquelle l'appui de la banque est demandé, s'effectuera par l'intermédiaire de la banque;

3^e Que l'industriel qui demandera d'ouvrir un crédit devra donner soit par dépôt simple et sans frais d'un titre de propriété libre, soit par une caution, garantie pour ce crédit;

4^e Que tout actionnaire accrédité qui laissera protester un billet verra sa conduite être l'objet d'un examen sévère de la part d'un comité de surveillance, et sera, s'il agit avec déloyauté, rayé de la liste et obligé de liquider avec la société;

5^e Pour faire participer un plus grand nombre d'industriels et de commerçants à cette bienfaisante institution, ne pourrait-on pas faire des actions de 500 fr., personnelles et portant un intérêt;

6^e Que les capitaux déposés à la banque, portassent un intérêt d'après une échelle bien établie, par exemple :

à 12 mois 6 %.

à 11 mois 5 1/2 %.

à 10 mois 5 %.

à 9 mois 4 1/2 %.

à 8 mois 4 %.

à 7 mois 3 1/2 %.

à 6 mois 3 %.

à 5 mois 2 1/2 %.

à 4 mois 2 %.

à 3 mois 1 1/2 %.

à 2 mois 4 %.

à 4 mois 4/2 % (1);

on y attirerait ainsi dans la circulation la masse de capitaux qui restent ordinairement inactifs parce que le propriétaire, surtout dans les campagnes, craint de les engager pour un temps trop long. La banque pourrait de cette manière faire les fonctions de caisse d'épargne et recevoir toutes les sommes, quelque minimes qu'elles fussent. Elle pourrait réaliser l'établissement d'une caisse de secours pour les classes ouvrières, en mettant aux chefs d'industrie, pour condition *sine qua non* de sa protection, l'établissement d'une retenue sur le salaire des ouvriers et le dépôt dans sa caisse d'épargne des fonds qui en proviendraient avec intérêt ordinaire.

Voilà en somme le régime qui, selon nous, conviendrait à l'industrie et au commerce intérieur. Les bienfaits d'une banque d'escompte et de crédit ne pourront guère être discutés, mais la possibilité de l'établir peut présenter, nous ne le nions pas, de graves difficultés. Et si des capitalistes voulaient réaliser cette œuvre importante, peut-être échoueraient-ils devant les embarras que susciteraient les mille et un petits intérêts financiers qui aujourd'hui exploitent l'industrie et le commerce belge. Il est encore à craindre qu'à l'état de marasme dans lequel nous nous trouvons replongés après la surexcitation et l'exorbitante activité de la société anonyme, qui a si souvent desservi l'esprit d'agiotage, une défiance extrême n'arrête les hommes les

(1) Cette échelle n'est faite que pour expliquer notre idée.

plus dévoués, en leur faisant redouter les dispositions des masses pour tout ce qui est basé sur l'association et destiné à agir si largement.

Mais si la foi manque pour la création d'une institution destinée à consolider l'industrie et le commerce en les mettant à l'abri des crises financières, si l'esprit des masses se méprend sur le but d'une semblable association ou n'en comprend pas la mission, n'est-il pas du devoir de la presse de leur expliquer, de leur faire sentir les heureux effets d'une association qui mettrait les capitaux de tous au service de chacun? N'est-il pas du devoir des hommes spéciaux qui se sentent capables de diriger une semblable entreprise non-seulement d'écrire en sa faveur, mais de se grouper pour sa réalisation? N'est-il pas encore de leur devoir d'écartier toute défiance, toute méprise de la part du public, d'ôter tout prétexte de blâme ou de tracasserie aux égoïsmes hostiles, en réclamant la haute protection du gouvernement qui a tout intérêt à développer l'industrie et le commerce? Ne sont-ils pas surtout autorisés à faire un appel au roi, aux chambres, ces tuteurs légaux des intérêts matériels?

Tout le monde est d'accord pour dire que la Belgique, malgré l'état avancé de son industrie, n'occupe pas un rang digne de la supériorité de ses produits, que son commerce languit. On parle de l'Angleterre continuellement; eh bien, si vous voulez éléver l'industrie belge au degré de prospérité, au rang suprême qu'occupe l'industrie anglaise, commencez par lui accorder l'appui que l'industrie anglaise trouve chez les

capitalistes; organisez fortement le travail et le commerce à l'intérieur; d'abord; puis songez au commerce extérieur : mais ne faites rien à demi, car alors vous n'aurez fait qu'exciter des espérances qui s'évanouiront aussi vite et aussi amèrement qu'elles auront été légèrement conçues, et en fait d'industrie et de commerce, déception et ruine sont synonymes.

Nous croyons devoir le répéter encore : si un petit État peut en imiter un grand, c'est bien le nôtre par l'établissement d'institutions propres à mobiliser nos immenses capitaux, par conséquent à activer le travail; car sous ce rapport personne ne peut soutenir que la Belgique possède l'appui que l'industrie et le commerce sont en droit de réclamer.



ÉTUDE TROISIÈME.

INDUSTRIE.—COMMERCE EXTÉRIEUR.

Envisagée sous le point de vue du commerce extérieur, ou appliquée à la production d'objets d'exportation, on peut dire que l'industrie belge, malgré la bonté et la perfection de ses produits, est loin de réunir les conditions indispensables au succès des opérations auxquelles elle prétend se livrer.

En effet, on voit le plus souvent nos industriels chercher à l'étranger un débouché pour leurs fonds de magasin, pour les articles hors de mode, enfin pour leur trop-plein. Peu d'entre eux fabriquent d'une manière suivie des articles d'un placement courant, objets d'une consommation régulière, destinés à alimenter un pays avec lequel ils aient des rapports permanents.

Cependant il serait injuste de rejeter sur les industriels toute la responsabilité de cette méthode vicieuse d'opération; car nous allons voir dans quelle position défavorable ils se trouvent placés vis-à-vis des nations avec lesquelles ils doivent lutter sur les marchés étrangers.

Les nations dont nous jalousons les relations immenses (l'Angleterre par exemple) fabriquent spécialement pour les pays étrangers. Des manufacturiers existent à Liverpool et à Manchester, qui n'ont jamais fourni un pic de tissu aux habitants de la Grande-Bretagne. Il en est de même de l'Allemagne, de la Saxe et de la Suisse. Des maisons de ce pays ont l'habitude de s'obliger par des contrats à fournir aux maisons du Levant, des Amériques, des milliers de pièces de manufacture chaque année.

Ces fabricants ne sont nullement inquiets sur le placement de leurs fabricats ; ils le sont ordinairement très-peu sur l'exactitude des payements, car ils ont soin de stipuler dans leur contrat à livrer, une garantie solide en Europe.

La partie de l'industrie anglaise qui travaille spécialement pour l'exportation, fabrique d'autant plus à l'aise que l'industriel n'est pas obligé de divertir une portion de son temps et de son capital pour chercher un débouché, puisqu'il ne fait que satisfaire à des commandes.

Les ordres lui sont habituellement donnés par des maisons anglaises établies dans les pays consommateurs. Ces maisons ne sont elles-mêmes, la plupart du temps, que des succursales d'autres établissements riches à millions, dont le chef réside en Angleterre. Ces succursales transmettent les instructions nécessaires à la maison établie en Angleterre, qui contracte avec les industriels, surveille la fabrication et expédie pour son propre compte.

L'industriel anglais n'entre donc pour rien dans les

frais, les embarras et les chances d'expédition ; il est payé dans un bref délai, régulièrement, de ses livrances, et peut par conséquent travailler sans inquiétude.

Un autre intermédiaire puissant vient encore se ranger à côté du capitaliste expéditeur national ; c'est le nombre des maisons étrangères établies en Angleterre, avec mission d'acheter, de faire fabriquer et d'expédier pour leur compte à leurs compatriotes les objets dont ils font une consommation courante.

Voilà la marche que suit le commerce extérieur de la nation la plus éminemment intelligente pour créer des rapports avantageux, et qui, par le génie de ses capitalistes, perçoit annuellement un tribut énorme sur toutes les nations du globe, tout en maintenant chez elle l'intérêt de l'argent à un taux plus modéré qu'aucune d'elles.

Dans la recherche des moyens à employer pour agrandir nos relations, il nous semble qu'il faut surtout s'appliquer à constater les errements des peuples qui occupent le premier rang par l'importance de leurs opérations. Le remède le plus prudent, le seul sage, nous dirons même le remède infaillible que l'on puisse administrer à notre commerce extérieur, est celui que l'expérience faite par ces peuples nous donne gratuitement. L'histoire générale du commerce nous dit qu'il faut établir des maisons belges à l'étranger, et attirer les maisons étrangères chez nous. Notre position actuelle nous dit que c'est aux grandes maisons étrangères établies en Belgique, que nous devons en grande partie nos rapports les plus importants. Et si nous rejetons nos regards en

arrière, notre histoire nationale nous apprend qu'à l'époque de la grande prospérité des Flandres, au xv^e siècle, Bruges comptait dix-sept comptoirs ou corporations étrangères, que les Flamands étaient répandus dans tous les centres commerciaux du temps, et faisaient des affaires tellement brillantes, que les conseillers de *Riga*, *Dorpat* et *Volmar*, notifièrent en 1535 à la reine Marie de Hongrie, gouvernante des Pays-Bas, que deux Belges, Jean Bilderbeeck et Goswin Ludinghausen, faisaient un commerce inouï au grand détriment des indigènes, et que dans leur intérêt la diète livonaise devait interdire ce commerce exorbitant (1).

Tous les peuples qui ont recherché des rapports directs avec un pays; n'y ont-ils pas établi des comptoirs? Formés sous la direction de compagnies exclusives, nés du monopole, dirigés par la mauvaise foi, beaucoup ont eu une triste destinée sans doute; mais quand la liberté du commerce s'établit sur leurs ruines, elle y trouva des connaissances pratiques et des rapports faciles à relier.

Quand, sous le gouvernement autrichien, nos négociants voulurent ressusciter nos relations anéanties par le traité de Munster, n'est-ce pas par l'établissement d'une compagnie des Indes à Ostende qu'ils essayèrent avec succès de les reconstituer?

Enfin, le gouvernement des Pays-Bas, à qui certes on n'a jamais refusé l'entente des intérêts commerciaux, n'a-t-il pas créé de nouveaux débouchés à l'aide d'une

(1) Altmeyer, *Histoire des relations commerciales des Pays-Bas avec le Nord de l'Europe pendant le XVI^e siècle*, Bruxelles, 1840, p. 371.

Société générale de commerce appuyée sur de vastes capitaux?

Cette société ne remédiait-elle pas à l'absence de maisons nationales dans certains centres de consommation, par les rapports directs qu'elle y forma? Ne faisait-elle pas travailler nos industriels sur commandes, d'une manière suivie qui les dispensait de toute préoccupation de placement de leurs produits? Certainement si à cette époque nos capitalistes avaient eu dans la puissance de l'industrie belge, la confiance qu'avait le gouvernement lui-même, si leur génie commercial s'était mis à la hauteur des besoins de l'industrie, ils auraient fondé dans les grands centres commerciaux des maisons nationales de placement, et auraient dispensé dès lors une société particulière d'y envoyer des agents.

Après l'enseignement que nous donnent l'histoire et l'expérience, il est inconcevable que si peu de maisons belges se soient établies en pays étrangers; il est inconcevable surtout que les hommes qui semblent avoir à cœur les intérêts de l'industrie, et qui recherchent des débouchés pour ses produits, ne voient pas que c'est là le seul moyen de lui en assurer de certains. Il nous semble que les faits qui se sont passés et se passent encore sous leurs yeux, parlent assez haut pour être compris.

Nous avons parlé dans la première Étude de quelques Belges qui avaient eu le bon sens d'établir des comptoirs à l'étranger; nous avons été témoin des résultats obtenus par l'un d'eux dans un pays avec lequel la Belgique faisait peu d'affaires avant la révolution, et qui,

tout en faisant sa fortune, contribua fortement à développer des rapports naissants qui promettent aujourd'hui le plus bel avenir.

Depuis qu'un agent du gouvernement a exploré le Mexique et donné à nos industriels toutes les instructions, toutes les connaissances qu'exige une bonne expédition; qu'une maison nationale s'y est établie; nos rapports ont pris de l'extension avec ce pays dont l'industrie, encore en état d'enfance, laisse une si large marge à l'importation des produits de nos manufactures.

C'est également aux rapports directs et réguliers établis avec le Brésil par une société de commerce, que nous devons ce débouché qui s'élargit à notre exportation au fur et à mesure que nos expéditeurs comprennent les besoins du pays. C'est encore à la présence des maisons nationales à Haïti et au Chili, que nous devons nos rapports avec ces républiques.

Voilà les seuls liens qui unissent l'industrie belge aux consommateurs étrangers, les seuls hommes intéressés aux succès de ses opérations et prêts à lui fournir les renseignements qui peuvent les assurer. Et cependant, les Belges sont bien faits pour risquer la fortune d'outre-mer ; courageux, sobres, économes, persévérents, ils ont prouvé aux colonies des Indes ce qu'ils valent comme administrateurs, négociants ou travailleurs.

N'est-il pas étonnant de trouver si peu d'esprit de commerce en Belgique, alors que l'esprit militaire a fait pendant quinze ans affronter à ses enfants les périls de

la mer, l'influence meurtrière du climat, pour chercher à Java un peu de gloire achetée au prix de tant et de si rudes dangers?

N'est-il pas étonnant que la Belgique compte plus de voyageurs scientifiques que commerciaux; que les pays qui offrent le plus de facilités à l'exploration, le Levant, par exemple, dont les mers sont constamment sillonnées par les bateaux à vapeur de six nations différentes, n'ait pas vu pendant quatorze mois un seul voyageur de commerce belge, tandis que les paquebots débarquent toutes les semaines à Constantinople des Anglais, des Allemands, des Suisses et des Italiens, des Français et des Russes, qui viennent y étudier les besoins et les moyens de les satisfaire?

L'étranger sait, paraît-il, mieux que nous ce que vaut notre industrie; car nous avons vu des négociants du Levant et des principautés de Moldavie et Valachie visiter la Belgique, acheter nos produits et exciter nos industriels à expédier chez eux.

Maintenant il nous semble qu'en présence de pareils faits, on peut se demander si notre apathie commerciale peut être subitement convertie en esprit de spéculation lointaine? Pour nous, nous avons la conviction que c'est demander l'impossible. En effet, le Belge est resté pendant trop d'années en dehors des grands mouvements commerciaux, pour y rentrer tout à coup activement; ses habitudes paisibles ne comportent pas de longs voyages; puis, il se trouve si bien chez lui qu'il se décide difficilement à quitter sa patrie, pour aller à l'étranger chercher des millions au risque de compromettre une vie

modeste mais aisée, que son esprit d'économie lui rend aussi douce que chère.

Il n'est pas le seul peuple qui refuse de rêver les grandes richesses que l'on peut obtenir outre-mer, d'une manière souvent hasardeuse, il est vrai, mais qui seule peut cependant créer des rapports suivis entre les pays consommateurs et la patrie de l'Européen qui se résigne à s'y fixer.

C'est ainsi que la France encourt de la part des hommes qui se sont occupés de ses relations commerciales, tous les reproches que l'on peut adresser à la Belgique. Et cependant quel est le pays que les Français n'aient point parcouru? Quel est le pays où sa langue soit inconnue? Le passage suivant d'un ouvrage consacré aux intérêts matériels de la France, nous paraît également un avis salutaire pour la Belgique commerciale et maritime.

« Ou la France doit se résigner à n'être puissante que par sa production agricole, ou si elle veut, comme l'Angleterre, être manufacturière et industrielle, avoir une marine forte et puissante, il faut qu'elle sache conquérir ce génie des affaires qui a tant contribué à la fortune de nos voisins d'outre-Manche. Comment sont dirigées nos exportations? Nos armateurs, nos négociants s'inquiètent-ils si tel produit conviendra, par exemple, à l'Amérique du Sud, où les besoins factices, nés d'une civilisation avancée, n'ont pas encore nécessité l'envoi de certaines marchandises de luxe? Nos pacotilleurs s'informent-ils des articles allemands, sardes ou anglais, avec lesquels les nôtres ne peuvent entrer en concurrence; de ceux, au contraire, que le goût de notre ma-

nufacture fait avidement rechercher, même à des prix plus élevés? Notre commerce; enfin, apporte-t-il dans ses transactions ce caractère de bonne foi et de probité qui distingue les Américains du Nord, les Anglais et les Hollandais? Sait-il comme eux se contenter de bénéfices modérés? N'envoie-t-il pas souvent à l'étranger le rebut de ses produits, comme la Provence l'a fait pour le Brésil en lui envoyant des vins et des vinaigres détestables? A la vérité, il faudrait savoir se contenter quelquefois des bénéfices d'un simple fret, chose assez difficile pour qui veut absolument, maladie de notre époque! faire fortune en quelques jours. De tout temps notre fabrication s'est distinguée par son bon goût; c'est assurément là un mérite, mais ce n'en est plus un en fait de commerce d'exportation, du moment qu'il ne sait pas se subordonner au goût particulier du peuple pour lequel elle exporte. Les Anglais font tout le contraire; à cet égard ils se tiennent constamment à la piste de ce qui peut flatter les goûts de l'étranger : une étoffe, un dessin enfanté par nous ou par d'autres, font-ils fortune, vite ils les copient et arrivent bientôt à supplanter leurs concurrents. Sur tous les points du globe, dans tous les centres de consommation, ils ont des courtiers qui tiennent ponctuellement les fortes maisons au courant des articles qui peuvent trouver vogue et débit; de cette manière leurs exportations ne se font jamais au hasard, et les chances de perte sont considérablement diminuées (1).

(1) *Revue administrative* concernant les finances, le commerce,

Comment se fait-il que la France et la Belgique, nations qui se distinguent également par des industries qui ne redoutent guère chez elles la concurrence de l'étranger, ne peuvent cependant pas la soutenir à l'extérieur, si ce n'est qu'elles ne mettent pas à placer leurs produits dans les pays de consommation, la même activité et la même intelligence qu'elles développent pour les confectionner!

N'est-ce pas aussi peut-être parce qu'il fait bon vivre en Belgique et qu'on y gagne, quoi qu'on en dise, de quoi vivre tranquillement par un travail assidu, que l'on se dispense de s'imposer un exil volontaire de quelques années, au risque de revenir millionnaire? Quant à nous, il nous semble que le Belge craint trop la perte momentanée de ses habitudes paisibles, habitudes certainement louables d'une part, mais qui ne peuvent se concilier de l'autre avec son désir de posséder des débouchés pour un État industriel qui produit bien au delà de ses besoins.

Il nous semble que son génie commercial n'est pas à la hauteur de sa puissance industrielle, que la plus sage législation ne pourra suppléer, par des lois, à l'esprit de commerce qui lui manque; que cette conversion nécessaire ne peut être amenée par des hommes isolés, quelque dévoués, quelque intelligents qu'ils soient; qu'il faut des exemples frappants pour l'exciter.

Une association prudemment composée d'hommes pratiques, disposant de capitaux puissants, opérant par l'industrie, l'agriculture, les travaux et établissements publics; Paris, 1859, tom. I, pag. 28 et 29.

l'intermédiaire d'agents intéressés, intimement liés avec les consommateurs des pays étrangers d'une part et les producteurs belges de l'autre, nous paraît seule capable de satisfaire aux besoins généraux de l'industrie nationale, en la soustrayant aux opérations maladroites que l'ignorance prétentieuse ou la spéculation de quelques hommes lui font commettre si souvent.

On peut juger par les faits suivants de la manière dont procèdent des expéditeurs belges. L'un consigne sa marchandise à deux commissionnaires différents sur la même place, afin de stimuler leur activité, sans songer qu'il se fait ainsi concurrence à lui-même, et que la rivalité de deux hommes également intéressés à vendre, peut lui faire essuyer des pertes considérables.

Un autre, à la tête d'une maison qui, par l'industrie dont elle s'occupe, prend place au premier rang, n'expédie que des rebuts ignobles, qui auraient donné une bien mauvaise idée de nos progrès pourtant bien connus dans cette industrie, si des concurrents plus intelligents et de meilleure foi n'avaient placé à côté de ces produits dépréciés, tout ce qu'elles ont fait de mieux.

Est-il encore nécessaire de demander les causes du peu d'extension que prennent nos rapports, quand nulle maison nationale ne les appuie, quand l'intelligence manque pour les diriger, et que la bonne foi n'est pas toujours là pour les faire respecter? Tant que des idées plus larges ne présideront pas à nos exportations, tant que des agents d'une société nationale ne seront pas établis dans les pays qui produisent les matières premières pour l'alimentation de nos industries, et qui consomment

des articles similaires à ceux qu'elles fabriquent, pouvons-nous espérer les développements que nous rêvons pour notre commerce extérieur et pour notre marine?

Tant que les rares maisons belges établies en pays étrangers ne feront simplement que la commission, pourront-elles rendre à l'industrie les services qu'elle réclame? Non, car elles ne lui prêteront jamais qu'un intermédiaire chèrement payé, quand il ne sera pas dangereux; elles ne feront jamais travailler l'industrie sur commandé; elles ne la débarrasseront pas des chances, des frais d'expédition, des résultats désastreux de sa propre concurrence, et moins encore de la fatale nécessité de déplacer une partie du capital destiné à la production. L'industrie sera toujours obligée de les charger le plus souvent du placement de produits confectionnés, sans intention de les vendre aux consommateurs auxquels elle les expédie, et d'opérer pour ainsi dire à l'aventure.

Si nous recherchons ce qui arrive aujourd'hui à nos industriels, nous trouvons qu'en Turquie, par exemple, l'industrie cloutière belge, après avoir été assez heureuse pour vaincre la concurrence étrangère, lutte contre elle-même et se fait, par cinq ou six commissionnaires qu'elle enrichit, une concurrence toujours active et souvent désastreuse pour ceux qui en sont l'objet; car ces maisons étrangères ne sont guère scrupuleuses sur les moyens, les moments des placements, ni sur l'exac-titude des payements; il leur arrive très-souvent de sacrifier les intérêts de leur commettant à une rivalité dont celui-ci paye les frais.

Mais si au lieu d'expédier à cinq ou six commissionnaires différents, et de se créer ainsi une concurrence inévitale, l'industrie belge était représentée par un agent d'une société générale d'exportation, ou d'une société s'occupant particulièrement du commerce du Levant, le résultat de ses opérations serait infailliblement avantageux.

En effet, la société appuyée sur de vastes capitaux et des agents permanents, pourrait non-seulement donner aux industriels des instructions exactes pour satisfaire le goût de la place, mais lui faire des commandes, payer en Belgique même le prix de ses produits avant de les exporter, ou du moins faire des avances considérables et assurer le travail par des remboursements réguliers. Peut-être l'industrie devrait-elle se contenter de bénéfices moins grands que ceux qu'elle perçoit dans des intervalles heureux en expédiant à son profit et à ses risques ; mais la concurrence nuisible qui existe de nos jours entre ses propres produits, tomberait devant une unité d'opérations ; les bénéfices quoique plus restreints seraient plus nombreux, tandis que les chances de pertes disparaîtraient.

Enfin, avertis par les agents de la société des besoins réels des pays de consommation, les industriels ne produiraient pas au delà de ses besoins, ils n'expédierraient plus au hasard et pourraient consacrer entièrement leur capital à une fabrication régulière.

L'appui d'une société serait surtout utile, nous dirons même qu'il est indispensable à la création de débouchés nouveaux, et à l'introduction en Belgique de fabrica-

tions nouvelles. C'est ainsi que l'industrie cotonnière pourrait conquérir de nouveaux et de très-larges marchés pour les calicots, les printanières et les indiennes en Orient. Depuis quelques années, des succursales de maisons anglaises établies à Tauris, ont formé des rapports directs avec la Perse, et donné au commerce des tissus de coton avec ce pays, un immense développement.

Ces succursales font connaître aux maisons de Londres les besoins du pays, elles leur transmettent les échantillons, les prix des tissus; celles-ci contractent pour leur fabrication avec les industriels de Manchester ou de Liverpool, surveillent la fabrication, reçoivent la marchandise et l'expédient. On nous a souvent assuré qu'un de ces comptoirs établis à Tauris, sous la raison sociale de Ralli brothers et comp^o, a fait avec la Perse, de 1836 à 1839, pour plus de 24 millions de piastres d'affaires en indienne persane; et cependant les Persans viennent encore acheter au comptant, dans les bazars de Constantinople, une immense quantité de ces tissus. On peut juger, par ces faits, des débouchés que l'industrie cotonnière belge pourrait trouver, si elle s'appuyait sur les mêmes capitaux, les mêmes connaissances pratiques, et le même intermédiaire que l'industrie étrangère.

Tandis que des habitudes paisibles, un sol fertile, un travail assuré, retiennent les habitants de la Belgique dans leurs modestes foyers, un climat désagréable, le manque de travail, la cherté des vivres, engagent les Anglais à chercher fortune dans les pays d'outre-mer, leur inspirent cet esprit aventureux qui les répand

sur tous les points du globe. La supériorité de l'Angleterre est donc une conséquence de sa position géographique ; sa population, resserrée dans des limites étroites, doit appliquer aux entreprises industrielles et commerciales, une activité à laquelle manque le sol natal.

Si nous ajoutons aux motifs bien consolants qui attachent le Belge à sa patrie, qu'il est resté forcément (par la position politique que des traités imposés par la force et stipulés par des diplomates étrangers, lui ont faite) en dehors des grands mouvements commerciaux pendant près de deux siècles, nous ne serons plus étonnés qu'il ait oublié l'état jadis si florissant du commerce des Flandres, qu'il néglige les enseignements de l'histoire de ses relations, et qu'il reste si longtemps engourdi.

Les peuples ne changent pas si vite leurs mœurs ni leurs relations. N'avons-nous pas vu le Portugal, habitué par les manœuvres des Anglais à recevoir ses céréales de leurs mains, négliger complètement la culture de ses plaines prodigieusement fertiles?

Le génie commercial ne peut renaitre tout à coup, il faut préparer prudemment et avec persévérance les occasions de l'éveiller, il faut soutenir d'une main puissante les efforts qu'il fait pour se relever.

Il faut bien remarquer que si l'on attend que l'industriel ou le capitaliste belge aille lui-même chercher un débouché à l'étranger, on risque d'attendre longtemps encore la création de rapports directs pour notre marine et notre exportation. En effet, si l'on étudie bien la Belgique, on se convaincra d'une chose : c'est que le sol est assez riche pour nourrir tous ses enfants, que le tra-

vail, sauf de très-rares et bien petits intervalles, procure une existence assurée et souvent aisée; les Belges ne sont donc pas obligés, comme les Anglais, les Hollandais, les Allemands, à chercher dans l'émigration un refuge contre la faim. D'un autre côté, l'industrie belge n'a pas encore jusqu'ici, quelle que soit l'exagération de sa production pour certains objets, amené une exubérance générale telle, que ses chefs aient été obligés de trouver, quand même, un placement à l'étranger pour des magasins encombrés. Voilà pourquoi l'industrie belge n'a pas encore été frappée d'une de ces crises si communes en Angleterre, où elles reviennent périodiquement enchaîner tous les bras, affamer les ouvriers et forcer les industriels à faire dégorger leurs magasins n'importe à quel prix.

Cependant depuis quelques années, la Belgique a vu des industries prendre une extension que ne comportent pas nos moyens d'écoulement; l'esprit de production a préoccupé bien des têtes, tandis que celui de placement était peu cultivé. Il en est naturellement résulté que tous les industriels qui avaient produit sans s'assurer un écoulement, ont demandé à la fois des débouchés, et qu'à leurs réclamations on a répondu par une *enquête commerciale*, et par la proposition de former une marine nationale sous l'influence d'une législation considérablement protectrice. Quelque sages que puissent être les lois que la législature formulera à la suite de l'enquête, il nous semble qu'elles ne suppléeront jamais à l'absence de l'esprit de commerce, qu'elles seront impuissantes pour l'éveiller; car l'exemple frappant de l'état du commerce

maritime de la France est là pour confirmer notre opinion. Depuis l'an II (1793), la marine marchande française est protégée d'une manière exorbitante par une législation hérissée de droits différentiels qu'aucun économiste belge n'oseraient certainement prendre pour modèle.

Eh bien, quelle est la position de la marine française ? Elle avait en 1837 une existence de quarante-quatre années de protection et de priviléges : elle entrat pour un tiers seulement dans le tonnage général du commerce maritime; et quant aux relations maritimes de la France, sur une période de dix années (1827 à 1837), elles avaient perdu vingt-six pour cent (1).

Voilà ce que des documents publiés par l'administration française nous avouent hautement ; tous les économistes français signalent la législation actuelle comme la cause directe du malaise du commerce maritime, de l'industrie et de l'agriculture, et du déprérissement enfin des branches de commerce qu'elle prétend protéger.

C'est qu'il y a également en France très-peu de cet esprit de commerce, comme nous l'avons déjà dit, et les publications spéciales dénoncent ce vice radical à chaque instant.

Les principaux ports de France, que cette législation si fameuse de 1793 prétend protéger, en ont demandé la réforme les premiers ; ils ont proclamé les bienfaits de la liberté commerciale. En 1833, lors du passage à Bordeaux du docteur Bowring, une assemblée de négo-

(1) Voir la *Revue administrative*, tom. I^e.

cians et d'armateurs, présidée par M. Pelleteau père, eut lieu à la bourse ; elle examina sévèrement l'état des relations commerciales de la France. Tous les membres qui la componaient étaient certainement des juges bien compétents sur la question : ils ont déclaré que la législation actuelle était en hostilité directe avec les besoins du pays, et réclamé l'adoption d'une économie politique nouvelle, qui ferait de l'échange libre des produits de la France, la base de ses rapports avec les nations étrangères.

Le commerce extérieur, dit la Revue administrative, réclame la liberté, sans laquelle il ne peut y avoir ni marine, ni échanges internationaux.

Voilà comment les hommes les plus instruits de l'état des relations de la France, les hommes qui s'en occupent journellement, comme administrateurs, économistes ou spéculateurs, jugent l'influence de la législation actuelle, d'après une expérience de près d'un demi-siècle.

Plusieurs en Belgique ont admiré cette législation ; ils ont exalté le génie commercial de la convention nationale qui a formulé cet acte exclusif du 21 septembre 1793. Ils devraient se rappeler que cet acte n'était que le complément du *système commercial* consacré par le décret du 18 brumaire, qui proscrivit du sol de la république toutes marchandises manufacturées ou fabriquées dans les pays soumis à la domination de la Grande-Bretagne, et que sa rédaction n'eut nullement en vue les intérêts de l'industrie, de la marine et du commerce de la France ; qu'il fut envoyé par le *comité de la guerre*, et accepté sans aucune discussion. Il suffit de lire le rap-

port de Barrère pour juger des sentiments qui agitaient les législateurs qui l'ont sanctionné, et de l'effet qu'ils en attendaient. Il faut surtout se rappeler que, la veille, la Convention venait d'apprendre qu'il y avait eu des lâches à Toulon pour en ouvrir les portes aux Anglais, et que l'intrigue étrangère contre-révolutionnait Lyon.

Cet acte fait dans un moment d'irritation, dicté par l'esprit de vengeance, a survécu à l'époque de passions qui lui a donné le jour; il n'a nullement correspondu aux espérances que ses rédacteurs avaient conçues, et loin d'assurer, comme le disait Barrère, *des moyens de prospérité au midi de la France*, il est aujourd'hui déclaré hostile par ceux-là même qu'il croyait protéger; enfin l'histoire nous dit qu'il fut présenté comme mesure de représailles par le comité de la guerre, sanctionné *ab irato* par la Convention, que les préjugés des uns, l'égoïsme des autres, lui ont accordé une existence trop prolongée.

Adam Smith a dit (1) : que la politique de l'Angleterre en adoptant le *principe exclusif* qui sert de base au *Cromwell's act*, était le fruit de la plus haute sagesse. L'on continue aujourd'hui à répéter religieusement ce que le maître a dit, sans interroger l'histoire des événements qui ont provoqué cet acte et de ceux qui l'ont suivi. On prête au Protecteur l'intention de l'avoir formulé avec profonde réflexion, dans les intérêts commerciaux de la Grande-Bretagne; on lui attribue l'extension qu'ont

(1) Dans ses *Recherches sur la nature et les causes de la richesse des nations*, tome II, livre II, chap. II, pag. 268.

prise ses rapports, le développement de son étonnante marine. Et cependant l'histoire nous dit que l'Angleterre préludait dès lors à sa destinée commerciale, en déclarant la guerre la plus injuste à la république Batave; comment elle conquit d'immenses colonies qui, par leurs rapports avec la mère patrie, nécessitèrent la création d'une marine, et donnèrent de vastes débouchés à l'industrie anglaise; elle nous dit hautement, que c'est la possession de ces colonies, produisant les plus riches et les plus précieuses matières premières, en même temps qu'elles sont dépourvues de moyens de fabrication, et non l'acte lui-même qui a élevé et soutenu l'édiifice de la fortune commerciale des Anglais.

Les expressions de l'économiste anglais dont on cite souvent, à propos de l'acte de navigation, l'opinion comme un jugement, viennent elles-mêmes confirmer nos assertions.

« Quand l'acte de navigation fut fait, quoique l'Angleterre et la Hollande ne fussent pas en guerre, la plus violente animosité subsistait déjà entre les deux nations. Elle avait commencé durant le règne du long parlement qui le premier rédigea l'acte, et elle éclata bientôt après pendant le règne du protecteur et de Charles II. Il n'est pas impossible, en conséquence, que quelques-unes des dispositions de cet acte fameux aient été dictées par l'animosité nationale. *Elles sont aussi sages cependant que si elles avaient été inspirées par la sagesse la plus refléchie.* L'animosité nationale à cette époque tendait au but que la sagesse la plus réfléchie eût recommandé : *l'affaiblissement de la puissance maritime de la Hollande; la seule*

qui pût mettre en danger la sécurité de l'Angleterre (1). »

Si l'on avait des doutes, après les insinuations d'Adam Smith, sur le véritable esprit qui a dicté l'acte de navigation, l'opinion du Montesquieu de l'Angleterre les lèverait.

Blackstone nous dit : « Ce ne fut pourtant pas le bien général qui fut le principe de cet acte (de 1650), mais seulement le désir de mortifier nos îles à sucre qui avaient suivi le parti de Charles I^r. On voulut par cet acte mettre obstacle au commerce avantageux que les habitants de ces îles faisaient avec les Hollandais, dont on comptait aussi, par là, affaiblir le commerce, et dont l'opulence et l'activité commerçante excitaient notre jalouse (2). »

Ajoutons que cette guerre à coups de tarifs et d'actes de navigation, ne suffit pas à l'Angleterre pour jeter les fondements de sa puissance maritime et commerciale. Entrainée, dit judicieusement Armand Carrel, par ses préjugés et par sa haine contre un peuple nouveau, inférieur en puissance, et qui parvenait, à force de travail et d'habileté, à lutter avec elle sur tous les marchés du monde, elle joignit celle des armes, et le parlement accorda à cette occasion, sans discussion, les plus forts subsides que jamais le gouvernement ait obtenus (3).

Ce sont les événements politiques qui ont fait la for-

(1) ADAM SMITH, *loco citato*.

(2) *Commentaires sur les lois anglaises*, par W. BLACKSTONE, traduits par M. D. G. Édition de Bruxelles, 1774, tom. II, p. 122 et 125.

(3) ARMAND CARREL, *Histoire de la contre-révolution d'Angleterre*, édition de Bruxelles, pag. 45.

tune de la Grande-Bretagne; c'est peut-être autant la constitution de son régime social, que sa situation géographique, qui l'ont forcée à provoquer ces événements: bien antérieurement des actes contenant les mêmes dispositions avaient été rédigés dans l'intérêt exclusif du commerce et de la marine de l'Angleterre; le premier de ces actes nombreux fut octroyé par Richard II en 1382; par son statut V, chap. 3, il ordonna qu'aucun de ses sujets ne pourrait embarquer aucune espèce de marchandise que sur des vaisseaux de la nation, sous peine de confiscation. Mais il s'aperçut bientôt que ce système était impuissant pour créer une marine nationale, ne faisait que restreindre les relations de l'Angleterre, et il s'empressa de le modifier par son statut VI, chap. 8, qui ordonne de donner la préférence aux bâtiments anglais sur ceux des autres nations (1).

On le voit, ce sont les événements, la direction des esprits, qui ont amené l'Angleterre à sa puissance, et, il faut le dire, c'est surtout sa politique égoïste et immorale qui a continuellement entretenu, sur le continent européen, les guerres sanglantes qui ont empêché tous progrès industriels, tous rapports commerciaux.

Tandis que les nations d'Europe étaient agitées par des guerres ou des révolutions, la Grande-Bretagne, longtemps en paix à l'intérieur, à l'abri de l'invasion étrangère, a pu se jouer impunément des peuples continentaux; la division qui règne ordinairement entre eux, a toujours ouvert la porte de leurs cabinets à ses intri-

(1) BLACKSTONE, tom. II.

gues ; quand la paix continentale lui pèse, elle peut, en excitant leurs passions, faire naître des collisions avantageuses à ses intérêts matériels.

C'est au prix du repos de l'Europe qu'elle a développé sa politique mercantile. Voltaire a dit, que l'histoire de la Grande-Bretagne devrait être écrite par la main du bourreau ; il aurait pu ajouter : que c'est dans le sang des peuples dont elle redoutait la rivalité, que son égoïsme a constamment noyé les progrès industriels et commerciaux qu'ils tentaient.

Sa constitution politique lui impose forcément cet égoïsme, cette vie immorale de lutte, de conspiration continue contre le repos et la prospérité des autres nations.

Le territoire de la Grande-Bretagne est concentré dans un très-petit nombre de familles (1) ; en dessous de ces propriétaires du sol, maîtres du gouvernement et de

(1) On constata officiellement, en 1811, que la propriété était ainsi distribuée dans le royaume uni :

2,999,900 propriétaires fonciers.	1 sur 6 habit.
6,227,469 manufacturiers, marchands, fonc-	
tionnaires	1 sur 3 id.
2,699,142 laboureurs sans propriété. . . .	1 sur 6 1/2 id.
5,169,589 artisans, ouvriers, journaliers. .	1 sur 3 1/2 id.
895,100 soldats, marins, pauvres.	1 sur 20 id.
<hr/>	
17,991,000 habitants.	

La classe agricole montait à 3,300,000 individus ou 3 sur 15
" industrielle " 3,292,000 " 3 sur 15

Les autres classes " 3,176,000 " 3 sur 15

MOREAU DE JONNES, *Statistique de la Grande-Bretagne*, t. I^e,
pag. 121.

la société, git la masse de la nation. Privée de terres, dénuée de capitaux, et affamée par les exigences légales des nobles accapareurs du sol, cette masse de peuple, que l'agriculture ne peut ni occuper, ni alimenter, se réfugie dans le commerce, les métiers, le travail manuel. Grâce à sa position insulaire, à sa puissance maritime, à ses canaux, à ses machines, à ses millions de bras salariés, l'Angleterre est devenue, non-seulement le plus grand entrepôt du monde, mais comme un immense atelier, qui reçoit brutes toutes les productions de la terre, pour les revendre fabriquées au reste des hommes. Le coton seul occupe 2 millions d'ouvriers ; 14 millions de livres sterling (360 millions de francs) sont employés annuellement à son importation, et des villes de 300,000 âmes vivent uniquement des profits à faire sur l'achat et la revente de cette denrée exotique. A la faveur de ce commerce immense, qui occupe, fait vivre et prospérer le peuple, les nobles peuvent conserver leurs terres, leurs châteaux, leurs richesses, leurs priviléges, et abuser de leurs droits exorbitants de propriétaires législateurs.

Mais ce commerce, véritable agriculture du peuple, puisqu'il le nourrit, ce commerce, aussi essentiel dans ses résultats que gigantesque dans ses proportions, ce commerce enfin, qui grandit et s'accroît encore plus vite que la population qu'il alimente, est soumis à des vicissitudes bien autrement profondes et dangereuses que les moissons et les produits de la terre. Il est attaqué sans relâche par un fléau plus grand que le désordre des saisons, la concurrence ; la concurrence de fabrique

à fabrique, de ville à ville, de province à province, de nation à nation.

A ce commerce donc, il faut ouvrir sans cesse des débouchés nouveaux ; il lui en faut près et loin, au Midi et au Nord, à l'Est et à l'Ouest, sous la ligne et les pôles, chez les hommes libres et chez les esclaves, chez les peuples civilisés et chez les sauvages, chez les blancs, les cuivrés, les noirs, chez les amis et les ennemis, partout enfin où peuvent parvenir, se vendre ou s'échanger les fruits de sa trop active et trop féconde industrie. Il faut prendre pied en Chine, et forcer les Chinois, le canon sur la gorge, à recevoir du poison en échange de leur thé !

Toute la politique de l'Angleterre, gouvernée par la noblesse qui doit, en tenant le peuple à ses pieds, le faire vivre aux dépens des nations étrangères, se réduit donc à ceci : au dedans, conservation ferme et prudente des priviléges, oppression habile et déguisée de la masse; au dehors, débouchés de commerce par la conquête de nouveaux États, par l'établissement de colonies (1), par

(1) *Résumé général des colonies anglaises.*

CONTRÉES.	NOMBRE des établissem'ts.	ÉTENDUE territoriale.	POPULATION.	COMMERCE. Total.
Europe. . .	14	254	400,000	100,000,000 FR.
Afrique. . .	9	524	216,000	56,000,000
Asie. . . .	9	62,372	90,526,000	244,000,000
Amérique. . .	27	69,700	1,966,000	458,000,000
Australie. . .	5	40	77,000	40,000,000
TOTAUX.	64	132,870	93,185,000	898,000,000

En 1854, il est sorti des ports de la Grande-Bretagne, pour les

la guerre suscitée à des rivaux puissants ou qui menacent de le devenir, par l'appui intéressé donné aux faibles et aux nécessiteux; par les influences diplomatiques, par les traités de paix, d'alliance et de commerce, par la protection jalouse des intérêts nationaux, par les subtilités, les chicanes, les artifices de toutes sortes, même par de faux semblants de philanthropie, par tous les moyens enfin que donnent la force, la ruse et la persévérance(1).

Voilà les circonstances et les motifs qui ont imposé à l'Angleterre un développement de relations extraordinaire; sa politique a été nécessairement un tissu de mensonges et de machinations immorales autant qu'un abus de force et de puissance (2). Aujourd'hui, si elle veut rester fidèle à ses antécédents, elle ne peut plus s'arrêter dans la voie où l'ont lancée le monopole et le privilége,

principales contrées des deux hémisphères, 10,923 navires, dont 5,895 étaient en destination pour ses colonies, et jaugeaient 865,200 tonneaux. Les colonies anglaises consomment donc chaque année pour environ 898 millions de francs des produits de ses manufactures, et leurs rapports avec la mère patrie *seulement* emploient plus de la moitié de sa marine.

Voyez la *Statistique, etc., tom. II*, pag. 85 et 94.

(1) Voyez la *Politique anglaise*, par LOUIS VIARDOT, dans la *Revue indépendante*, publiée par PIERRE LEROUX, GEORGE SAND, et LOUIS VIARDOT, tom. II^{me}, 1^{re} livraison, pag. 66 et suivantes.

(2) Un exemple entre mille de ces abus de force, c'est sa prétention au domaine des mers sous Jacques I^{er}, contre les Hollandais, après en avoir réclamé la liberté contre les Espagnols, sous Élisabeth. Voyez GUILL. CAMDEN *Annales regnante Elizabetha*, Edit. Elzevirorum Lugd. Batav. 1659, pars 2^a, p. 328. et SELDEN *Mare clausum*.

ces soutiens indispensables de son aristocratie. Sa vie n'est qu'une fièvre nourrie, et elle n'est heureuse qu'autant que sa surexcitation est adroïtement entretenue ; le calme pour elle, c'est la mort. Une seule pierre qui se détacherait de l'édifice social de l'Angleterre peut entraîner dans une effroyable catastrophe l'organisation complète de l'ordre des choses actuel. Cette pierre tombera peut-être sous peu : la *Corn-law* (loi sur l'importation des céréales étrangères), arrachée malgré les efforts des monopoleurs par le peuple affamé.

Nous avons cru devoir nous étendre sur les causes véritables de l'extension de l'esprit industriel et commercial de l'Angleterre, attirer l'attention des économistes belges sur la source empoisonnée du génie de ces hardis négociants, leur prouver qu'elle découle d'une impitoyable nécessité, mais non de cet acte de navigation communément proclamé le fruit de la plus haute sagesse.

En France une constitution différente, une plus grande division de la propriété foncière, ont dispensé les masses de rechercher leur condition explicite d'existence dans les applications de l'industrie et du commerce. Aussi l'esprit de commerce des Français, comme nous l'avons dit, n'est pas fortement développée. Grâce à la richesse agricole et minérale de son sol, la France peut nourrir aisément ses enfants. C'est pourquoi les lois que l'on a formulées pour stimuler le commerce extérieur et la marine par des dispositions restrictives, n'ont jamais répondu par leurs effets à l'intention des législateurs. A différentes époques, mais en vain, on a essayé de don-

ner le commerce maritime de la France aux Français.

Dès l'an 1504, règne de Louis XII, on trouve en France des traces de législation protectrice de la marine nationale. Un acte *défendait de fréter dans les ports de France aucun navire étranger*. Henri II renouvela la même défense en 1555, par une déclaration du 8 février, et Charles IX défendit, par une déclaration du 8 février 1567 (1), à *tous les étrangers de charger ès ports de France aucunes marchandises du royaume, que sur des vaisseaux français*. Un arrêt du conseil d'État du 5 octobre 1617, confirma cette déclaration ; elle fut continuée par l'article 442 des ordonnances de Louis XIII, du mois de janvier 1629.

Cependant on fut obligé de reconnaître l'impuissance et même le vice de ce système exclusif, puisque l'on rencontre dans ce dernier document cette disposition remarquable : *Si ce n'est qu'il se trouve aucun vaisseau appartenant à nos sujets, en nos ports et havres, où s'y doivent charger les marchandises*. Enfin Colbert répondit au *Cromwell's act* par les arrêts des 15 et 31 mars 1662, par la déclaration du 20 juin 1659, pour dégager le commerce français des chaînes que lui avait imposés jusque-là une législation exclusive (2).

Nous avons vu l'influence produite par l'acte de navigation de l'an II sur le commerce et la marine françaises, les ports protester contre cette législation pré-

(1) MARTENS, *Corps diplomatique*, tom. III, pag. 27.

(2) BOULAY PATY, *Cours de droit commercial maritime*, tom. I^{er}, introduction, et TROPLONG, *introduction au traité sur l'échange, etc.*; Meline, Cans et Comp., 1840.

tendument protectrice; les reproches d'apathie et d'ignorance adressés aux armateurs nationaux par les économistes français prouvent que les lois sont nulles là où l'esprit manque à leur application. Que l'on cesse donc d'attribuer à ces systèmes exclusifs des résultats qu'ils n'ont jamais obtenus, que l'on cesse de voir le fruit de la plus haute sagesse, de la sage réflexion dans des actes que l'histoire nous montre dictés par la vengeance, écrits par animosité et représailles, en même temps qu'elle constate hautement leur impuissance. Il suffit de comparer consciencieusement les législations maritimes et commerciales de la France et de l'Angleterre, si semblables en esprit et si différentes en résultats, pour être convaincu.

Ce n'est pas sous l'influence d'un acte de navigation que les anciennes relations de la Belgique se sont étendues de Novgorod à Venise et Constantinople. Ce n'est pas par un acte de navigation que la Hollande, la Sardaigne, la Toscane, les Deux-Siciles, la Grèce, ont créé leur marine marchande et leurs rapports commerciaux.

La Belgique méprisera-t-elle l'expérience des siècles, les leçons de sa propre histoire et les principes de liberté commerciale à la naissance de sa liberté politique? Essayera-t-elle de suppléer par des lois au manque de génie commercial de ses habitants? Des encouragements extraordinaires accordés à la marine ne seront-ils pas nuisibles au commerce et à l'industrie? Car enfin, en restreignant la libre concurrence des moyens de transport, on doit nécessairement en faire augmenter le prix?

Quant à nous, nous croyons que la législation la plus sage serait impuissante pour créer l'esprit de commerce sans lequel il n'y a pas de rapports directs possibles ; que c'est par des institutions pratiques préchant d'exemple, qu'il faut aborder nos capitalistes. Pour leur inspirer de la confiance dans les transactions d'outre-mer, il faut d'abord leur montrer l'intelligence et le courage couronnés de succès, des faits incontestables, mais non des lois. Ces faits puissants, *une Société générale de commerce maritime* peut seule les acquérir ; ce qui est impossible avec des capitaux isolés, des connaissances éparses, deviendra facile par la réunion des capitaux et des intelligences dirigées avec unité et ensemble.

L'Angleterre, dont on nous entretient sans cesse, ne doit-elle pas la possession d'une grande partie des Indes aux comptoirs que des marchands y ont établis et qui finirent par s'absorber dans la fameuse *Compagnie* qui forme aujourd'hui une véritable puissance dans l'État ? N'est-ce pas l'esprit de société qui a si fortement contribué à éléver la fortune commerciale et maritime de la Hollande, en réunissant dans les deux grandes Compagnies des Indes *orientales et occidentales*, ses nombreux comptoirs particuliers ? Pourquoi la Belgique, qui doit, il faut l'avouer, la conservation, l'extension de ses rapports à des sociétés particulières, ne les réunirait-elle pas en une seule *Société générale* ? L'association pour les plus vastes entreprises industrielles à l'intérieur, pour appuyer même l'agiotage, n'a-t-elle pas trouvé des capitaux ? Pourquoi une société destinée à créer des débouchés à l'industrie, n'obtiendrait-elle pas l'appui des capi-

talistes ? L'exemple que leur donnent quelques sociétés particulières, agissant avec de bien faibles capitaux en comparaison des besoins de l'industrie, doit leur faire espérer de grandes et avantageuses opérations de la part d'une Société Générale. L'idée de la fondation d'un semblable établissement est commune à tous les hommes qui ont remarqué que peu de grandes fortunes se consacrent au commerce d'exportation. C'est un fait important sur lequel nous croyons devoir appeler l'attention des économistes qui étudient les moyens de développer des relations commerciales, en provoquant des rapports directs entre la Belgique et les pays consommateurs. Déjà le gouvernement paraît avoir compris la nécessité de cette institution, il a invoqué les avis des chambres de commerce, dont plusieurs auraient été défavorables.

Certainement une *Société Générale*, reposant sur des capitaux considérables, pourrait faire redouter sa concurrence aux autres sociétés particulières, ainsi qu'aux expéditeurs qui exploitent aujourd'hui faiblement, avec de minces ressources, quelques marchés étrangers, s'ils voulaient lutter avec elle ; mais doit-on se préoccuper des intérêts privés en recherchant ce qui peut être utile aux intérêts généraux du commerce et de l'industrie ?

Nous ferons remarquer, qu'il y aurait économie et bénéfice certains à réunir les hommes intelligents et les capitaux nombreux, qui agissent aujourd'hui isolément, pour en faire l'intermédiaire unique et puissant de nos échanges.

Ce projet de société générale de commerce maritime,

mérite d'être examiné sous le rapport de l'influence que produirait sa réalisation : 1^o Sur les conditions du travail de l'industrie belge,

2^o Sur l'écoulement de ses produits,

3^o Sur la marine nationale,

4^o Sur le commerce de transit et de commission,

Tout le monde est d'accord en Belgique pour avouer que le commerce maritime n'attire pas assez de capitaux ; nous avons vu que trop longtemps la condition politique de la Belgique avait comprimé l'esprit de commerce jadis si développé ; qu'aux jours de son émancipation, les mœurs s'opposent à son réveil ; que pour lutter avec ses rivales l'industrie belge devrait posséder les mêmes armes ; eh bien, pour suppléer à l'absence de fortes maisons d'expédition à l'intérieur, de bons comptoirs nationaux dans les marchés d'outre-mer, il faut fonder *une Société Générale, ayant des agents intéressés dans tous les grands centres de production et de consommation.*

La société doit être *générale*, c'est-à-dire embrasser le commerce de tous les pays, parce que tous sont plus ou moins liés par les besoins d'échanges réciproques ; que, pour bien combiner les retours, il est nécessaire d'avoir à sa disposition les produits de différents pays et de pouvoir choisir ceux qui, régulièrement à certaines époques, ou par des circonstances adventices, offrent un bénéfice plus assuré.

L'administration de la Société Générale se partagerait en autant de divisions que de pays exploités ; par exemple, la première division s'occuperait des pays d'Europe,

la deuxième, de l'Amérique du Nord, la troisième, de l'Amérique du Sud, la quatrième, de l'Indo-Chine, la cinquième, du Levant, de l'Italie, de la Grèce, d'Alger, de la Perse, de l'Égypte, etc.; les chefs de ces divisions formeraient le comité dirigeant sous la présidence d'un gouverneur et d'un secrétaire général nommés par le gouvernement sur la proposition des actionnaires. Des agents intéressés seraient placés dans les grands marchés étrangers pour y tenir un comptoir, acheter les matières premières et placer les produits belges. Les ordres d'achat de manufactures qu'ils transmettraient au comité dirigeant, devraient être accompagnés d'échantillons précis, d'instructions détaillées pour diriger la fabrication de l'article demandé.

La Société expédierait pour son compte, ou comme commissionnaire, lorsque des industriels voudraient faire une expédition à leurs risques et périls. Quand elle expédierait pour son compte, toutes les marchandises qu'exigeraient ses opérations devraient provenir de l'industrie nationale par voie d'adjudication publique. Elle avertirait alors officiellement les industriels qu'elle a besoin d'autant de pièces de tel tissu, livrables à telle époque, semblables à l'échantillon déposé au secrétariat de chaque chambre de commerce, et fabriquées d'après les observations y annexées; l'adjudication aurait lieu par soumission cachetée, de manière que le comité ne connaîtrait le nom du fabricant que lorsqu'aucune considération personnelle ne pourrait l'influencer.

Ces fournitures seraient payées par les agents de la Société selon les usages ordinaires du commerce. Il ré-

sulterait d'une semblable manière d'opérer, que l'industrie travaillant sur commandes, serait sans inquiétude sur le placement de ses fabricats, et produirait à d'autant plus bas prix, qu'elle ne serait plus comme aujourd'hui forcée de diviser son capital, d'en distraire une partie de la fabrication, pour l'employer à chercher un débouché; en même temps elle serait assurée de l'exac-titude des payements.

Ici nous avons à prévoir un reproche; c'est celui d'opposer au libre commerce des industriels, des particuliers, une concurrence trop redoutable. Nous dirons d'abord, que si tous les industriels expéditeurs belges étaient consultés, presque tous avoueraient s'être donné beaucoup de peines pour recueillir de très-faibles et rares bénéfices, beaucoup de déboires et fréquemment des pertes énormes.

Il n'en peut être autrement tant qu'ils seront obligés d'avoir recours onéreusement, comme nous l'avons déjà dit, aux services des commissionnaires étrangers, sur la probité, l'intelligence et la solvabilité desquels ils n'ont aucun contrôle, aucune garantie surtout en l'absence de la protection de consuls nationaux et indépendants.

2^e L'expéditeur belge se met complètement à la discré-tion de la bonne foi problématique de son commis-sionnaire : ne peut-il pas arriver que des parties de ses mar-chandises soient vendues en transbordement, qu'on lui fasse payer les droits de douanes, de quai, les frais de transport en magasin, les droits de magasinage, de du-croire, etc., et que ces droits n'aient pas été perçus ni ces frais occasionnés ?

Combien de fois sa marchandise vendue au comptant ne lui sera payée qu'à de longs termes fictifs! S'il a recours à ce genre d'expédition qui peut si bien remplacer la protection par l'usure, et qui consiste à donner des avances sur la valeur des marchandises exportées, ne s'expose-t-il pas à payer pendant de longs mois de forts intérêts pour l'avance qu'il a reçue, sous prétexte que ses marchandises ne sont pas encore vendues?

Si le doute le plus légitime venait le mettre en garde contre ces criminelles manœuvres, quels moyens pourrait-il employer pour découvrir la vérité dans un pays où il n'y a pas d'agent consulaire belge indépendant, ou bien dans le cas où ce serait justement la probité du consul-négociant qu'il soupçonne? Peut-être sur ses réclamations la maison d'expédition dont l'industriel s'est servi offrirait-elle, pour prouver son vif intérêt au plaignant, d'envoyer un agent vérifier les livres du commissionnaire, à condition que l'industriel qui a expédié d'après ses conseils et qui se trouve engagé pour des sommes considérables, contribue à couvrir les frais de la mission!

Souvent il arrivera que le fabricant invité à modifier ses tissus sous le rapport de la longueur ou de la largeur, se conformera exactement à ces avis, et que néanmoins il recevra encore la nouvelle que ses pièces ayant été trouvées trop larges ou trop longues, ont subi 25 % de perte.

Mais cette sinistre nouvelle sera soigneusement enveloppée de propositions captieuses, pour l'engager à faire un envoi d'autres tissus jouissant d'une prétendue faveur et promettant de brillants bénéfices. Désireux de répa-

rer une première perte, bercé par l'espoir d'une chance de bénéfice adroitemment présentée, il fera une nouvelle expédition, et le moment de régler les comptes arrivé, les bénéfices s'évanouiront. C'est ainsi qu'une première opération faite par essai et couronnée d'un succès spéculatif par l'adroit commissionnaire, entraîne l'industriel belge dans une suite d'affaires qui le met à découvert d'une somme de 75 à 100 mille francs en deux ou trois ans, et que dégoûté du commerce d'un pays d'outre-mer par un commissionnaire infidèle, il proclame partout que son marché est mauvais.

En faisant d'une société générale l'intermédiaire du placement de nos produits manufacturiers, de l'achat des denrées étrangères pour l'alimentation de nos industries, et des besoins du commerce de transit et de spéculation, nous substituons la solidité, l'unité, l'ensemble, l'intelligence et la bonne foi dans nos échanges commerciaux, à l'incertitude, l'incohérence, l'isolement, l'ignorance et la cupidité.

Alors l'industriel belge assuré du placement régulier de ses produits, jouirait d'un travail continu et ferait des bénéfices plus certains en s'intéressant dans la Société, qu'aujourd'hui en expédiant pour son compte. Le capital qu'il déplacerait pour prendre des actions ne serait pas indéfiniment perdu pour la production, tandis que d'après le système actuel, quand il engage 40 ou 50 mille francs dans une exportation, il ne peut jamais compter, non-seulement sur un intérêt avantageux, mais même sur la rentrée de ses fonds.

Quant à l'influence de la Société sur le placement

des produits de l'industrie nationale à l'étranger, il faut avouer que la méthode d'opérations isolées que nous suivons actuellement, accuse trois vices radicaux,

A. En nous imposant les services chers et dangereux des commissionnaires étrangers ;

B. En manquant d'ensemble dans les opérations ,

C. et dans l'application des capitaux :

A. Nous avons déjà parlé des dangers qu'offraient les commissionnaires étrangers à nos industriels. Ils peuvent être ignorants, de mauvaise foi, négligents et surtout cupides. Ces négociants ne font pas seulement les affaires des industriels belges, mais de ceux de toutes les nations qui leur confient des marchandises à placer; de sorte qu'ils ont fréquemment dans leurs magasins des articles appelés à se faire une forte concurrence.

Il peut donc arriver que le mandataire ait une préférence pour tel ou tel consignataire, et soigne la vente de ses produits avec plus de zèle et d'activité que de ceux d'un autre. Cette préférence s'arrêtera-t-elle toujours à la vente? Non , elle peut aller jusqu'à la remise des fonds : c'est ainsi par exemple que n'ayant pas de remises à faire à M. N***, il lui enverra une partie des fonds provenant de la vente des marchandises de M. M***, afin de contenter l'un et l'autre. Que l'on ne croie pas que nous nous ingénions à trouver partout danger et mauvaise foi dans les rapports existants; ceux d'entre les industriels expéditeurs qui voudront bien lire nos études, seront malheureusement obligés de reconnaître la justesse de nos assertions. Il y aurait trop à dire sur les vices de ce système !

B. Nous avons dit que l'ensemble manque dans les opérations. Effectivement chaque commissionnaire s'occupe ordinairement d'un article particulier, quoiqu'il sollicite la consignation de toutes marchandises sans distinction, parce que toutes, bien ou mal placées, lui payent les frais de magasinage, de commission, de courtage, de ducroire, etc. Cependant il n'entretient pas des relations également intimes avec les acheteurs, et il ne possède pas des connaissances étendues sur tous les articles qu'il est chargé de placer. C'est pour ces excellents motifs que nous avons vu un commissionnaire instruit, placer par ses liaisons d'affaires largement formées, des produits dont un autre ne savait se débarrasser qu'à un prix bien inférieur, quoiqu'ils proviennent des mêmes manufactures.

D'un autre côté, le commissionnaire tend dans son intérêt à obtenir de fortes consignations, les frais qu'il perçoit ne diminuant pas en comparaison du prix qu'il obtient des articles. Cette avidité lui fait solliciter près de crédules industriels, l'expédition de quantités de marchandises qui amènent bientôt un trop plein sur le marché, par conséquent une dépréciation dans les prix, et une perte considérable. Un agent de la Société générale remédierait à tous ces abus par l'unité qu'il mettrait dans ses opérations, dirigées par la bonne foi, l'expérience, et modérées par l'intérêt personnel. Jamais il ne laisserait déprécier les produits par leur encombrement.

C. Un autre vice qui découle encore de ce système et ronge nos industriels, c'est que très-souvent il arrive qu'au moment où ils apprennent que la place est

encombrée, que les prix tombent, ils éprouvent aussi un besoin indispensable de fonds, et sont obligés pour en réaliser dans le plus bref délai, d'ordonner à leurs commissionnaires de vendre quand même.

Eh bien, l'agent de la Société ne connaît jamais les circonstances impérieuses qui occasionnent actuellement des pertes énormes ; appuyé par les capitaux puissants de la Société, il pourrait attendre les chances de vente avantageuse. Mais, dira-t-on, l'établissement d'un comptoir exigerait de grandes dépenses qui, en définitive, pèseraient sur l'industrie dont il serait l'intermédiaire. C'est là une grave erreur, et il serait très-facile de prouver que le système actuel fait payer aux commissionnaires étrangers, par les 10 % qu'ils perçoivent sur les produits de notre industrie, bien plus que les frais qu'exigerait le comptoir le plus largement organisé.

Mais là ne s'arrête pas le manque d'ensemble ; il accompagne l'opération jusqu'au jour où les capitaux rentrent dans la caisse de l'expéditeur. En effet, quand le produit consigné par l'industriel belge est vendu, des clous ou des verres à vitres dans le Levant, par exemple ; que le prix de la vente en est perçu par le commissionnaire, celui-ci doit acheter du papier, non sur la Belgique, car il est extraordinaire d'en trouver, mais sur une place de France, d'Angleterre, d'Italie ou de Hollande. Or, l'achat de ce papier, son escompte, les frais de banque, de correspondance, entraînent une négociation onéreuse, et qui vient encore diminuer les bénéfices déjà trop restreints.

D'un autre côté, si un négociant belge veut acheter

une cargaison de céréales, de graines de lin, de cuirs, de suif, etc., aux ports des principautés Moldo-Valaques, dans ceux de la Russie méridionale; il doit envoyer d'ici des traites souvent si difficiles à trouver, qu'il est obligé de les acheter dans des pays en rapports plus suivis avec les ports de chargement : et il faut bien le remarquer, pendant qu'il fait cette opération frayeuse, le fabricant de clous ou de verres à vitres, reçoit ses capitaux du même pays d'une manière non moins défavorable. Il y a donc réellement manque complet d'organisation dans nos relations, et c'est à y mettre de l'économie, de l'ordre, de l'ensemble, qu'il faut viser.

Si du placement des produits belges, nous passons à l'achat des denrées que notre industrie, notre consommation demandent en retour, nous rencontrons les mêmes obstacles. Ce n'est que sur l'étude de la cote des prix courants d'un marché, que nos négociants donnent ordre à leur correspondant d'acheter tel ou tel produit, et pendant les jours, quelquefois les mois que la lettre d'avis met à arriver, les prix peuvent changer de telle manière que l'opération conçue bonne en Belgique, se réalise mauvaise. Puis, très-souvent, le défaut de capitaux fait manquer une excellente spéculation. Il n'arriverait rien de semblable si un agent de la Société générale remplaçait le commissionnaire ; il achèterait quand les prix lui sembleraient avantageux d'après les cotes de Belgique régulièrement transmises par le comité dirigeant, et telle quantité qu'il jugerait convenable. Il n'aurait pas besoin d'écrire à Bruxelles pour avoir des traites pour payer cet achat, car si les remboursements à faire

à la Société pour les produits belges expédiés ne suffisraient pas, il pourrait disposer sur l'agent le plus rapproché pour le payement du surplus; c'est ainsi que l'agent de Constantinople, port d'importation, payerait les achats faits à Odessa et Tangarog, ports d'exportation.

La Société est seule encore capable de rendre à nos ports leur ancienne importance, comme marchés des riches matières premières, telles que les cotonns, les savons, les cuirs, les bois de teinture, les soies, les indigos, et de grands objets de consommation, comme le tabac, le riz, les cafés, les fruits secs, les huiles, etc., parce qu'elle seule peut lui donner les capitaux considérables qu'exige leur commerce. Elle dispenserait la Belgique de recourir continuellement aux entrepôts de Londres, du Havre, de Hambourg, de Rotterdam, en déversant sur nos places abondance de denrées exotiques. Enfin, nous ne serions plus obligés de prendre comme aujourd'hui, des entrepôts de l'Angleterre et de la Hollande, 186,000 kilog. de bois de teinture, 9 millions de café, 2 millions de coton, 177,000 de cuirs, 342,000 de cuivre, 124,000 d'indigo, 1 million de cuivre, 2 millions de riz, 2 millions de tabac, sur une consommation de 2 millions de bois de teinture, de 18 millions de café, de 9 millions de coton, de 900,000 de cuirs, de 500,000 de cuivre, de 130,000 d'indigo, de 2 millions de laine, de 4 millions de riz, et de 5 millions de tabac (1).

(1) Voyez le *Tableau Statistique*, publié pour l'année 1840, par le ministère des finances.

3° La marine nationale recevrait le plus bel encouragement qu'elle puisse désirer, par la création d'une Société générale qui inscrirait dans ses statuts l'obligation de ne fréter que des navires belges. L'influence de la Maatschappij sur la marine s'est trop récemment exercée pour que nous croyions nécessaire de nous arrêter à signaler les avantages dont nos armateurs jouiraient en présence de la création de nombreux rapports directs exigeant une navigation régulière.

4° Notre position géographique, notre vaste réseau de chemins de fer qui vient couronner le système le plus complet de communications par routes empierrées et canaux, nous engage à exploiter activement le commerce de transit. Sous ce rapport encore, la Société générale apporterait plus d'un bienfait. Car, en faisant des ports d'Anvers et d'Ostende de vastes entrepôts de denrées de première nécessité, elle y attirerait les acheteurs, les industriels de cette population de 25 millions d'habitants que renferme déjà l'association des douanes allemandes.

Voilà les avantages dont une Société générale doterait infailliblement, selon nous, l'industrie, le commerce et la marine de la Belgique. Les capitalistes lui refuseraient-ils leur appui? Nous ne le croyons pas : ils savent trop ce que peut notre industrie pour douter un seul instant que ses produits n'occupent pas bientôt sur les marchés étrangers, une place digne de leur perfection et de leur bas prix. Il nous suffira, pour calmer les craintes que l'on pourrait avoir à cet égard, de rappeler de quelle manière naquit la Maatschappij.

Le roi, il est vrai, garantit l'intérêt à 4 1/2 % de tous les fonds fournis, et s'engagea à parfaire la souscription jusqu'à concurrence de 42 millions; mais il faut se rappeler que déjà à cette époque (1824), quoique nos capitalistes fussent pour ainsi dire sans documents sur la puissance de notre industrie, les demandes d'actions s'élevèrent néanmoins à la somme de 69,565,250 florins, alors que le capital demandé n'était que de 37 millions de florins.

Nous le répétons, il nous paraît que le plus bel encouragement que le gouvernement puisse accorder à l'industrie, que le seul moyen de lui donner des débouchés, c'est de suppléer par une Société générale, à l'absence de maisons nationales sur les marchés étrangers, et de fortes maisons d'expéditions dans nos ports.

Lorsqu'une association de capitaux prétera son appui à l'industrie, celle-ci aura un devoir sacré à remplir : c'est de s'occuper consciencieusement de la fabrication d'articles que le goût des consommateurs étrangers exigera ; sans cet esprit de sujexion complète à la mode, des débouchés seraient impossibles.

Jusqu'ici, il faut l'avouer, l'industrie belge a très-peu consulté les documents curieux réclamés si vivement par les organes du commerce et rassemblés avec sollicitude par le gouvernement. Cependant les négociants qui se seraient donné la peine d'aller consulter au ministère de l'intérieur, direction du commerce, les échantillons, les rapports recueillis par nos agents sur le Brésil, le Mexique, le Chili, le Pérou, Manille, Singapore, Alger, Tunis, l'Égypte, la Grèce, la Turquie et la Perse, y au-

raient trouvé de très-précieux renseignements. Un des préjugés de nos négociants, est d'avoir peu d'estime pour tout ce qui vient du gouvernement, en même temps qu'ils lui demandent à haute voix des débouchés ; c'est ainsi que les rapports faits par des fonctionnaires indépendants, que des échantillons recueillis soigneusement par eux, sont soupçonnés publiquement d'erreur et de mensonge, même par des hommes qui se fient aux avis d'un commissaire qu'ils n'ont jamais vu, et qui est très-intéressé à provoquer leurs expéditions par les renseignements les plus favorables. C'est ainsi que nous avons eu le scandale d'entendre le directeur d'une société dire, à propos de la nomination d'un ancien négociant présenté au gouvernement par des hommes du haut commerce, pour une mission d'exploration : *Il suffit que ce soit un agent du gouvernement pour que nous n'y ayons aucune confiance.* Et pourtant il serait très-heureux pour des industriels d'avoir eu confiance dans les rapports de l'agent du gouvernement, au lieu de se fier aveuglément aux avis donnés par le commissaire correspondant de cet habile directeur. Nous le disons hautement, parce que nous en avons l'intime conviction, il y a spéculation à discréderiter les documents commerciaux fournis par le gouvernement; elle consiste évidemment à entourer quelques hommes d'une auréole de connaissances particulières, à leur prêter une espèce d'omniscience mystérieuse en fait d'affaires commerciales, et à attirer vers eux la masse douteuse ou ignorante de petits négociants ou industriels exportateurs.

Les relations commerciales sont très-peu étudiées en Belgique, et il est en effet difficile de les étudier sinon dans les rapports de nos agents. Pour nous, nous croyons que la plus grande publicité doit leur être donnée, et que ce serait un mauvais calcul de ne les communiquer qu'à quelques hommes, dans la crainte de les laisser connaître aux étrangers.

A quel peuple veut-on soustraire les leçons qu'ils contiennent? Est-ce aux Anglais, aux Hollandais, aux Allemands, aux Suisses? Mais ils sont nos maîtres! Il n'y a guère que les Français qui aient encore à apprendre autant que nous, et cependant les rapports de leurs agents sont connus par des publications que tout le monde peut acheter. Si, comme nous l'espérons, une Société générale s'organise, il nous semble que l'on devrait y créer une bibliothèque d'ouvrages spéciaux, de géographie, d'économie politique, de voyages et de relations commerciales, et une salle des rapports et des échantillons fournis par les agents sur les pays de leur résidence, accessibles au public à des heures déterminées, afin que l'industriel, le négociant pussent gratuitement et quand ils le voudraient, se procurer les connaissances qu'ils désirent, prendre des notes, copier les dessins. Cette méthode mettrait le grand et le petit industriel sur le pied d'égalité. On nous assure qu'elle est établie en Angleterre par des particuliers qui ont formé aux docks de Londres et de Liverpool, dans un but de spéculation, des bureaux de renseignements commerciaux qu'ils livrent aux personnes qui les consultent, moyennant une rétribution.

La bibliothèque de la Société devrait encore posséder une section d'ouvrages de législation maritime et commerciale de tous les pays, les règlements et tarifs des douanes, tout ce qui se rapporte aux droits de port, et de navigation (1), aux statuts et polices des compagnies d'assurances, les journaux de commerce étrangers, des cartes géographiques, enfin tout ce qui se rattache au commerce maritime. Car si l'on veut exciter l'esprit de commerce, il faut nécessairement commencer par former l'éducation des jeunes gens que l'on désire appeler à la carrière ; il faut généraliser les connaissances que quelques hommes, à demi instruits, exploitent à la faveur de l'ignorance générale. La Société trouverait au jour de sa création une pépinière de jeunes gens d'une éducation déjà avancée, dans les élèves des écoles de commerce de Bruxelles, de Liège et de Verviers. Après un stage de plusieurs années dans une direction spéciale, ils devraient subir un examen pour être attachés à un

(1) On nous permettra de citer ici une anecdote qui prouvera mieux que tous les raisonnements les idées restreintes de quelques hommes qui dirigent aujourd'hui les rapports commerciaux de la Belgique et dont le jugement est cependant si souvent invoqué comme l'oracle du temple de Delphes. Un de nos amis nous donna un jour une lettre de recommandation pour un armateur d'Anvers afin d'obtenir de lui communication des tarifs des droits de port et de navigation d'une république de l'Amérique du Sud. *L'armateur nous répondit qu'il regrettait de ne pouvoir accéder aux vœux de son ami, que ces documents étaient de nature à réclamer, dans ses intérêts, qu'ils ne fussent pas connus.* Huit jours plus tard tous les renseignements qu'il cachait si précieusement paraissaient dans les Archives du commerce de France.

comptoir extérieur pendant un temps limité, de manière qu'après un certain nombre d'années ils puissent rapporter en Belgique le fruit de leurs observations, et permettre à de nouvelles activités d'aller en recueillir à leur tour.

Depuis quelque temps, on parle de doter la Belgique de colonies, dans l'intérêt de son commerce d'exportation et de la marine marchande.

Les nations maritimes ont, il est vrai, soutenu leurs marines par la possession de colonies; ils y ont trouvé en même temps un débouché pour les produits de leur sol et de leurs manufactures, en se réservant le monopole de leur approvisionnement. Mais la plupart de ces pays d'outre-mer, séquestrés au bénéfice exclusif d'une mère patrie égoïste, ont soulevé le joug commercial qu'elle leur imposait. La France, l'Angleterre, la Hollande, l'Espagne, le Portugal, le Danemark, possèdent cependant encore des possessions importantes, objets d'un grand commerce, et de dépenses plus grandes encore. La Belgique industrielle et maritime se souvient de Java, et ce souvenir peut-être a suffi pour exciter l'idée d'en compenser la perte par l'acquisition de colonies nouvelles.

Il nous semble que les raisons qui ont été émises sur la nécessité pour la Belgique de posséder des colonies, sont entachées d'exagération. On a avancé que presque tous les grands marchés étaient fermés à ses produits, qu'ils étaient repoussés par des droits très-elevés, et que son pavillon n'était reçu nulle part sur un pied favorable.

C'est là une grave erreur qui, à force d'être répétée,

parait avoir obtenu chez les masses un brevet de vérité. Il suffit de passer en revue les principaux marchés du globe pour la détruire.

Le vaste marché de la Turquie, de la Grèce et de l'Égypte, où l'Angleterre fait un commerce général de 59 millions de francs, et la France de 37 millions, nous est ouvert aux mêmes conditions qu'à ces deux nations rivales.

L'Algérie, les États Barbaresques, où l'Angleterre fait pour un million d'affaires, nous reçoivent sur le même pied que les Anglais.

L'Inde hollandaise et les îles Philippines où nos produits sont reçus aux mêmes conditions que ceux des Anglais, leur offrent un commerce de 25 millions et à la France de 3 millions.

L'Angleterre fait avec l'Italie, où nos navires et leurs cargaisons sont reçus sur le pied le plus favorisé, un commerce général de 151 millions, et avec la France de 187 millions.

Les États-Unis de l'Amérique du Nord, qui admettent nos navires et leurs cargaisons sur le pied de nation favorisée, font avec la Grande-Bretagne un commerce de 357 millions et avec la France de 30 millions.

La république d'Haïti, qui vient de nous accorder le traitement de nation favorisée, fait avec l'Angleterre un commerce de 18 millions et avec la France de 11 millions.

Le Brésil, où nous sommes également favorisés, entretient avec l'Angleterre un commerce de 129 millions et de 30 millions avec la France.

Le Mexique, qui nous reçoit favorablement, fait pour 20 millions d'affaires avec l'Angleterre, et avec la France pour 31 millions.

La république de Colombie, qui nous reçoit favorablement, fait avec l'Angleterre un commerce de 9 millions et avec la France de 2 millions.

La république de Rio de la Plata, où nous sommes reçus sur le même pied que les autres nations, fait avec l'Angleterre un commerce de 47 millions et avec la France de 9 millions.

Le Chili, le Pérou, où nous sommes reçus sur le même pied que les autres nations, font avec l'Angleterre un commerce de 69 millions d'affaires, et avec la France de 17 millions (1).

Nous ne parlons pas du Portugal, du Maroc, des côtes de Guinée, de la Perse, des principautés de Moldavie, Valachie et Servie, où nos produits sont reçus sur le même pied que ceux de nos rivaux industriels.

On voit que tous les grands marchés d'outre-mer nous sont ouverts, que ce ne sont pas les débouchés qui nous manquent, mais une activité intelligente et bien dirigée pour les exploiter.

Si l'on veut encore une preuve incontestable de notre manque d'intelligence et d'activité, c'est que l'Angleterre livre pour des millions de draps et de tissus de laine là où l'on connaît à peine les draps belges, tandis que depuis longtemps ils ont remplacé les draps anglais dans les

(1) MOREAU de JONNÈS, *Statistique de la Grande-Bretagne et de l'Irlande*.

bazars de l'Orient. N'est-il pas réellement bizarre que nous trouvions, dans une partie du monde, une concurrence de la part d'une nation qui ne peut nous la faire dans l'autre, et ne sommes-nous pas maîtres de changer cet état de choses quand nous le voudrons, en établissant des relations directes et permanentes avec ces pays?

Pourquoi voir l'établissement infaillible de rapports directs dans une colonie, alors que tous les grands pays consommateurs sont prêts à recevoir nos produits? Serions-nous devenus si paresseux, qu'il soit nécessaire de nous assurer un débouché exclusif dans une colonie chèrement acquise, et où le pavillon de la Belgique révolutionnaire protégerait l'esclavage commercial?

L'acquisition d'une colonie par la Belgique, nous semble la question la plus difficile à résoudre que l'on puisse susciter au milieu de tant de projets encore à l'état de conception, tels que la navigation transatlantique, une Société générale d'exportation, une réforme financière et douanière, etc.

Le seul genre de colonies qu'il serait possible et utile d'acquérir pour le moment peut-être, nous paraît une île dont la position offrirait les conditions nécessaires à la formation d'un dépôt de nos produits pour le commerce interlope avec les pays voisins, soit dans l'archipel caraïbe, soit dans l'archipel de l'Indo-Chine.

Quant à ce qui est de la possession d'une colonie produisant les plus précieuses matières premières, les sucre, les cafés, les coton, les indigos, le tabac, la cochenille, les bois de teinture, etc., sous le rapport des

dépenses, comme sous le rapport des changements qu'elle nécessiterait dans notre législation douanière, c'est là une question d'une si haute portée et dont la réalisation entraînerait des conséquences si étendues, qu'il ne nous est pas permis d'exprimer une opinion favorable ; nous ferons seulement remarquer qu'elle ne paraît nullement en harmonie avec l'état de nos finances ni avec l'économie de notre système commercial, encore moins avec l'état de notre marine de guerre et notre position politique.

Il faut encore tenir compte de la révolution qui s'opère dans la production des denrées coloniales, du café, du coton et du sucre, au profit des établissements asiatiques où le travail est libre, et au détriment de ceux de l'Amérique et des Antilles où la production repose sur l'esclavage, et qui commence par menacer de ruine les colonies françaises, si elles ne changent de mode de travail. Qui sait, si dans quelques années l'Arabie, possédée en partie par des maîtres plus habiles, ne reprendra pas son ancienne importance pour la culture du café, comme l'Égypte vient de s'approprier la culture d'une qualité de coton supérieure ?

Des projets de colonisation nous occupent depuis quelque temps, et paraissent éveiller l'esprit d'entreprises lointaines ; sous ce rapport quels que soient les résultats que l'avenir et la direction d'esprit des fondateurs lui destinent, ils ne seront pas tout à fait stériles en enseignements utiles. Cependant, il ne nous est nullement démontré que la Belgique regorge de population, que le travail manque aux bras et surtout la terre au travail,

et nous croyons que les colons nationaux manqueraient au moment de l'exécution.

Enfin, il nous paraît pénible de présenter à nos compatriotes, comme une ressource, l'émigration sans esprit de retour; et il nous semble que nous pouvons, par des procédés plus consolants et avec un juste espoir de voir nos efforts couronnés de succès, nous occuper de l'amélioration des classes souffrantes. Pourquoi engagerions-nous une partie de notre nombreuse population si utile à l'industrie et à l'agriculture, à chercher des moyens d'existence sur une terre étrangère, à arroser de ses sueurs une colonisation problématique, quand le sol de la Belgique produit plus de comestibles que n'en peuvent consommer ses enfants, et que tous pourraient jouir d'une vie aisée si le travail agricole était mieux organisé?

L'établissement d'une colonie offre à nos yeux deux dangers inévitables : d'abord celui d'entrainer dans une voie de dépenses incalculables pour acquérir un bien que nous ne pouvons défendre militairement, et dont la jouissance peut être troublée à chaque instant. Puis ce nom magique de colonie semble encore résonner aux oreilles de bien des personnes de manière à leur donner pour écho : *Fortune énorme en peu de temps*; il est à craindre qu'elles ne détournent leur activité d'une industrie ou d'un commerce modeste mais productif, pour l'appliquer à des spéculations très-chanceuses; qu'elles ne quittent la mère patrie, endormies dans un doux espoir de fortune rapide, que pour s'éveiller aux colonies dans la ruine et la pauvreté. En admettant même que l'établissement prospère sans nécessiter les immenses sacrifices d'hommes et

d'argent que l'on a faits pour toutes les colonies, ces succès même pourraient être un obstacle au développement de l'esprit de commerce en Belgique, car tout ce qu'il y a d'hommes actifs, aventureux, se rejettentraient sur la colonie ; nos rapports renaissants avec les autres pays seraient abandonnés ; l'industrie, absorbée pendant des années par la confection d'objets spéciaux, resterait stationnaire ou étrangère à la fabrication de mille articles destinés pour les autres marchés, et le jour où la colonie serait perdue, ses produits seraient sans débouchés, parce que pendant que nous nous occuperions exclusivement de la colonie, d'autres se seraient emparés commercialement des pays consommateurs.

Notre opinion sur les colonies pour compte du gouvernement, pourrait paraître une contradiction avec la nécessité reconnue par nous d'exciter l'esprit de commerce, si nous n'avions prouvé qu'il possède un champ assez vaste pour s'exercer. Si des particuliers croyaient faire une bonne spéculation en colonisant quelque province de l'une ou l'autre république de l'Amérique du Sud, il nous semble qu'ils auraient de justes titres à l'appui du gouvernement, pourvu qu'ils offrissent des garanties certaines aux citoyens belges qu'ils décideraient à les seconder. Car là encore il y aurait nécessairement création de rapports directs entre les colons et la mère patrie, par conséquent échanges suivis réciproquement favorables des produits qu'ils obtiendraient du sol, contre ceux des manufactures de la métropole.

Ces colons jouiraient d'une position d'autant plus avantageuse qu'ils ne seraient pas forcés, comme ceux des pos-

sessions françaises, de vendre exclusivement les fruits de leurs travaux à des concitoyens égoïstes, et de ne consommer que les denrées que ceux-ci voudraient bien leur expédier en retour.

A côté de l'appui que l'intelligence et l'activité des capitalistes donnent au développement des rapports commerciaux, se place naturellement la protection du gouvernement qui doit les consolider par des stipulations diplomatiques, et garantir les faveurs qu'il leur ménage par l'établissement de légations et de postes consulaires.

Des traités de commerce et de navigation ayant pour but d'assurer aux navires belges et à leurs cargaisons un traitement favorable, ont déjà été conclus par le gouvernement; il en négocie de nouveaux qui les feront recevoir sur le même pied que les pavillons des nations les plus favorisées. Nous n'entrerons pas ici dans la discussion de l'économie qu'il convient de donner à ces actes importants : l'exiguïté de nos études ne comporte pas d'en faire un examen développé; nous ferons seulement remarquer qu'il n'appartient pas au gouvernement belge de faire modifier les législations commerciales, maritimes et douanières des autres peuples; qu'il ne peut exiger d'eux pour notre commerce et notre marine des faveurs plus grandes que celles antérieurement accordées aux nations les plus favorisées. C'est ce qu'il a obtenu de toutes les puissances avec lesquelles il a traité jusqu'ici : la Turquie, la Grèce, la Sardaigne, les États

romains, la régence de Tunis, la Suède, les États de l'Amérique du Nord, la Perse, etc.

Depuis des siècles, des consuls ont été établis en pays étrangers pour prêter aide et assistance aux négociants de leur nation qui y allaient trafiquer, et donner aux actes qu'ils y passaient l'authenticité requise pour valoir dans leur patrie.

Leurs fonctions ont eu une importance tantôt plus étendue, tantôt plus restreinte, selon la civilisation des temps et des pays où ils ont exercé, et les besoins du commerce et de la marine. (1) De nos jours, les devoirs imposés par les lois civiles, commerciales et maritimes aux voyageurs, aux négociants, aux expéditeurs, aux capitaines de navires et à leurs armateurs, rendent indispensable l'établissement de ces fonctionnaires pour l'accomplissement de nombreuses formalités.

A différentes époques, ils ont encore reçu mission d'étudier le commerce du pays dans lequel ils résidaient, de transmettre des rapports à leurs gouvernements sur sa situation et les moyens d'y développer les relations nationales.

Étudier les relations commerciales d'un pays n'est pas l'affaire d'un jour, et un agent qui ne fait que brièvement des observations, peut souvent se tromper. Il lui est difficile de saisir l'ensemble des opérations possibles, d'indiquer nettement les causes du développement ou de la décadence du commerce d'un pays, les moyens

(1) Voyez MILTITZ, *Manuel des consuls*, Berlin, chez Asher 1858-1859. 4 vol. in-8°.

qu'une nation nouvelle devrait employer pour y prendre place à côté de rivales déjà établies.

Il faut, pour que le gouvernement et le commerce soient instruits exactement du mouvement commercial de nos rivaux industriels sur les marchés étrangers, que nous ayons des agents que des études antérieures mettent à même d'observer les règles générales qui président au développement des rapports des différentes nations avec le pays où ils se trouvent placés en observation.

Selons nous, l'agent consulaire belge doit être un économiste éclairé, qui, à l'étude de notre législation, joigne des connaissances générales sur l'industrie nationale. Il doit se mettre, dès son arrivée dans le pays de sa résidence, au courant des besoins de ses consommateurs et des objets propres à l'exportation que fournit son sol ou ses manufactures ; juger par la comparaison des articles expédiés de l'étranger, de ceux que la Belgique peut expédier en concurrence avec espoir de succès.

Il doit apprécier toutes les circonstances qui peuvent influer sur les relations : les variations du commerce de transit, les changements de communications, des moyens de transport, les modifications apportées aux tarifs de douanes, la législation commerciale et maritime du pays de sa résidence, ses traités de commerce, ses négociations ; enfin, instruire par des rapports réguliers le gouvernement, l'industrie, le commerce et la marine belge, de tout ce qui peut les intéresser, et guider les expéditeurs par de sages avis et l'envoi d'échantillons des principaux produits demandés par les consommateurs.

La Belgique ne doit donc pas trouver simplement

dans un consul un espèce d'officier maritime pour viser les rôles d'équipage des navires et les connaissances des capitaines, mais un véritable agent commercial qui donne à son pays une juste idée des relations qu'il peut ouvrir, par l'indication exacte des produits similaires à ceux de l'industrie belge, que les autres nations y placent avantageusement.

C'est aussi le sage système que le gouvernement a adopté en établissant quelques agents nationaux dans les pays peu connus du commerce belge, afin d'y étudier ce que les autres peuples y font et ce que la Belgique pourrait y faire.

Ce n'est pas, comme plusieurs personnes l'ont dit, là où les relations sont suivies qu'il convient le mieux d'établir des agents nationaux rétribués ; car pour protéger des relations établies il suffira ordinairement d'un simple agent consulaire ; mais c'est surtout dans les pays qui n'ont pas encore été visités par notre commerce, qu'il convient d'y posséder des agents nationaux explorateurs. On comprendra facilement que la première condition à exiger d'un semblable agent est l'indépendance, et que pour l'obtenir il faut le mettre à même de ne pas se mêler de spéculations particulières, par une rétribution.

C'est d'après ce système que quelques consuls nationaux rétribués ont été nommés en Amérique méridionale, aux Indes et dans le Levant.

A la suite d'une révolution qui a complètement changé les rapports commerciaux de la Belgique, le gouvernement et le commerce belges avaient l'un et l'autre leur éducation commerciale à former, ils ne pouvaient trou-

ver de meilleurs thèmes d'étude que les rapports des agents spéciaux envoyés pour explorer les pays étrangers. Nous pouvons dire que ces rapports n'ont pas été étudiés sans succès par le gouvernement, mais qu'en général ils ont été, nous le répétons, trop négligés par le commerce et l'industrie.

D'après les idées que nous avons émises, il est évident que nous ne considérons pas l'établissement de postes consulaires rétribués, comme devant être permanent. Car dès qu'un agent rétribué aura bien fait connaître le pays de sa résidence, que des relations commerciales se seront formées par l'établissement de négociants belges, il pourra se retirer, en laissant la gestion du consulat à l'un d'entre eux.

Il est cependant indispensable, aujourd'hui que nous avons si peu de maisons nationales à l'étranger, que des consuls rétribués soient envoyés pour quelques années dans différentes contrées ; que d'autres y restent continuellement, afin de remplir les fonctions de consuls généraux auprès des agents non rétribués, avec mission de contrôler leur conduite, de faire de leurs avis particuliers des rapports coordonnés et leur donner des renseignements sur les affaires, sans qu'ils soient obligés d'écrire directement au ministère des affaires étrangères.

Si un jour, comme nous l'espérons, une Société générale pour l'exportation s'établissait sous le patronage du gouvernement, un nouveau système de consulats pourrait être essayé, et probablement avec avantage.

Les agents que la Société choisirait pour la représenter à l'étranger, seraient certainement des hommes pra-

tiques, probes, actifs, actionnaires, dont la fortune d'ici pourrait garantir leur conduite de là-bas. Le gouvernement alors ne pourrait-il pas les nommer agents consulaires de Belgique, et leur donner à ce titre une légère indemnité? De cette manière, la Belgique posséderait dans les principales places des agents nationaux instruits, qui rendraient des services réels au commerce à très-peu de frais; car en supposant que l'on donne 2,500 fr. d'indemnité à chacun d'eux, on pourrait en placer quarante avec la minime dépense de 100,000 francs.

Nous ne faisons ici, qu'émettre une opinion que du reste nous avons déjà eu l'honneur de voir partagée par des personnes pratiques qui entrevoient beaucoup d'utilité pour l'avenir dans sa réalisation. En attendant, il nous paraît que les intérêts du commerce et de l'industrie réclament l'établissement de nouveaux postes consulaires. Il faut bien remarquer que les hommes pratiques en Belgique sont extrêmement rares dans les administrations, que beaucoup font encore leur éducation; que les hommes qui seraient employés pendant quelques années dans les consulats, rapporteraient en Belgique des connaissances d'autant plus précieuses, qu'il y a peu de Belges qui voyagent et qui instruisent leurs compatriotes de ce qu'ise passe à l'étranger. Ce que nous disons paraîtra peut-être exagéré; cependant c'est d'autant plus facile à prouver, qu'un homme, qui passe pour avoir le monopole des connaissances commerciales, déclarait, un jour, que la Belgique ne faisait aucun commerce dans le Danube, et pendant qu'il influençait une bonne partie de l'assemblée par l'aplomb avec lequel il débitait cette

erreur, quatre navires y chargeaient pour Anvers, dont deux belges. Ce même économiste interpellait le lendemain le ministre des affaires étrangères pour savoir *s'il n'y a pas de droits différentiels de navigation en Turquie!* Nous pourrions citer à l'infini des preuves d'ignorance du droit maritime commercial, commises par des économistes qui cependant passent pour des oracles aux yeux d'hommes qui se dispensent d'étudier et de voyager. Que l'on veuille bien ne pas croire que nous nous donnons ici le plaisir de critiquer ; il est assez désagréable et dangereux pour nous d'avoir à rapporter des observations semblables à l'appui de notre opinion : qu'il faut former des hommes en Belgique, que de toutes les parties de l'administration générale, c'est celle des relations commerciales, des législations commerciales, douanières et maritimes, qui possède le moins d'hommes formés ; que le pays gagnerait facilement à l'avenir l'intérêt de l'argent qu'il dépenserait, si le gouvernement organisait une direction des relations commerciales, composée de nombreux employés ayant fait de bonnes études de droit, d'économie politique et des langues étrangères, et qui, à tour de rôle, seraient envoyés en pays étrangers avec des missions d'exploration, afin d'acquérir l'aptitude et les connaissances pratiques que les voyages seuls peuvent donner.

Nous terminerons cette étude en faisant remarquer : que si l'ignorance que nous sommes obligé de signaler s'excuse d'autant plus facilement, que nous ne traitons nos affaires nous-mêmes que depuis onze ans, et qu'un peuple ne peut, pas plus qu'un homme, acquérir en si

peu de temps les connaissances d'un autre peuple vieux de plusieurs siècles agissant d'après ses précédents, elle serait bientôt inadmissible, si nous négligions plus longtemps les leçons que l'expérience des autres nations nous donne gratuitement. Pour en profiter, il faut charger des jeunes gens d'une éducation préalablement formée de les étudier, et les conserver à l'administration, en leur assurant une position digne de leurs connaissances. Il faut avouer que l'on traite bien mesquinement chez nous les hommes chargés de veiller aux intérêts généraux du pays, et que c'est souvent de ceux même qui exigent d'eux le plus de zèle et d'activité, qu'ils reçoivent le moins de considération. Ils n'ont guère, après une longue carrière administrative, acquis d'autre avantage que l'estime des hommes d'Etat qui ont pu les apprécier. Si l'on veut retenir les hommes capables dans l'administration, il faut nécessairement les préserver d'une position précaire, qui les force à regarder s'il n'y a pas, à côté d'elle, moyen de s'assurer une vie plus tranquille et plus aisée.





ÉTUDE QUATRIÈME.

TRANSIT.

Le commerce de transit, quoique moins important que celui d'expédition, n'est pas néanmoins à dédaigner, parce qu'il se rattache intimement à la navigation des ports par lesquels il se fait, fournit un aliment puissant à la marine, et entretient les commerces d'expédition et de commission. La position géographique de la Belgique est bien faite pour nous engager à le cultiver. Notre législation commerciale, par le système libéral qu'elle établit, faisant de nos ports autant de ports libres, facilitant le dépôt des marchandises dans de vastes entrepôts où le commerce peut les conserver à peu de frais, et leur permettant le passage à travers notre territoire sillonné de routes et de canaux, a veillé avec sollicitude à ce que cette branche de commerce soit entourée de toutes les conditions désirables de prospérité. C'est surtout vers l'Allemagne que se dirigent les marchandises qui transitent par la Belgique, et c'est aussi vers cet immense pays de fabrication et de consommation

qu'il importait d'établir des moyens de transport rapides et peu coûteux. C'est pour atteindre ce but que le gouvernement a sans relâche poussé la construction de la ligne des chemins de fer venant de la mer vers le Rhin, afin de nous doter par l'art d'une communication dont la nature a enrichi nos voisins les Hollandais, en leur donnant les eaux intérieures. L'avantage de la route en fer est trop généralement senti pour signaler ici les bienfaits qu'en retireront toutes les branches d'industrie et de commerce, et particulièrement le transit qui, sans ce moyen de lutte, était inévitablement assuré à la Hollande. Certes, sans cette communication qui fournit un transport rapide et économique, le but que se proposait notre loi libérale n'aurait pu être atteint, car en 1837 le port d'Anvers ne voyait son commerce de transit monter qu'à environ 4,000 tonneaux, et les marchandises destinées pour l'Allemagne payaient par voiture, de ce port à Cologne, de 5 1/2 à 6 francs par 100 kil., tandis que celles expédiées de Rotterdam par les eaux intérieures du Rhin ne coûtaient ordinairement que de 1 fr. à 1 fr. 50 les 100 kil.

La navigation établie par bateau à vapeur devait nécessairement absorber les marchandises encombrantes, en se chargeant de leur transport de Rotterdam à Cologne, au prix de 1 fr. les 100 kil. pour le café, de 1 fr. 20 les 100 kil. pour le sucre, et de 1 fr. 40 les 100 kil. pour le tabac.

Non-seulement Anvers était menacée de perdre complètement le transit de ces articles pour l'Allemagne au profit de Rotterdam, mais aussi de voir ce port se char-

ger de l'exportation des articles allemands pour l'étranger, vu que les navires à voiles dépassaient par le bas prix de leur fret à la descente de la rivière, les bateaux à vapeur. En effet, ils ne prenaient pour le transport de 100 kilog. de Cologne à Rotterdam que de 61 à 64 centimes. Les conséquences de cette facilité de communication entre Rotterdam et Cologne, sont faciles à saisir : non-seulement le commerce de transit par nos ports était menacé de ruine totale, mais notre marine, soit de cabotage, soit de long cours, se voyait privée du transport des articles allemands ; en même temps le commerce de commission perdait ses relations avec l'Allemagne, pour les voir se fixer définitivement à Rotterdam.

Cette position critique de notre commerce de transit empira encore lorsque la Hollande, par suite de ses négociations commerciales avec la Prusse, s'engagea par le traité de commerce du 3 juin 1837, autant peut-être pour se mettre au-dessus de toute concurrence de notre part que pour favoriser cet État, à réduire en faveur de l'Allemagne les droits de péage sur le Rhin et à diminuer les droits d'octroi.

En retour, elle obtint l'abolition du droit de transit de 10 silbergroschen par quintal, ou de 2 fr. 40 par 100 kilog., qui frappait auparavant les marchandises qui transitaient par ses eaux et qui, comme on le voit, était presque le double des frais de transport. Outre cette concession, la Hollande obtint encore dans ce traité, que la Prusse abandonnerait l'octroi de 1 fr. 02 par 50 kilog. pour la remonte du Rhin, et de 50 centimes par 50 kilog. pour la descente.

De son côté, la Hollande a cessé d'exiger l'octroi de 19 centimes les 50 kilog., qu'elle percevait pour la descente du fleuve, et elle a réduit de 41 à 28 centimes par 50 kil. l'octroi de remonte. Non contentes d'avoir rendu communes aux deux pavillons les primes, remises de droits ou toutes autres faveurs, les parties contractantes ont prévu la nécessité de corroborer ces moyens déjà si puissants de communication en y ajoutant une route en fer, et dans le cas où cet appui serait reconnu nécessaire, on lui a stipulé le traitement le plus favorable. Enfin, depuis, de nouvelles négociations ont avisé à l'échange plus actif des produits, et à la modification des formalités de douanes qui pouvaient gêner le commerce et l'empêcher de se développer entre les deux pays.

En présence des avantages immenses que la nature, que l'art de la navigation à vapeur et que les stipulations diplomatiques donnaient au transit par la Hollande, la Belgique ne pouvait hésiter un instant d'établir le seul mode de communication qui pût lui permettre de lutter avec son heureuse rivale. Sous l'empire, le besoin de lier l'Escaut au Rhin s'était fait sentir, et Napoléon avait décrété le canal du Nord (1), qui malheureusement ne fut pas exécuté. Le chemin de

(1) Ce canal avait déjà été commencé comme ligne de frontière, moyen de défense en même temps que de transport pour le commerce, sous l'archiduc Albert.

Voyez les *Lettres inédites de PIERRE PAUL RUBENS*, publiées par ÉMILE GACHET. — Bruxelles, chez Hayez, 1840. Lettre du 18 février 1627.

fer, pour rendre à la Belgique les services qu'elle en attend, doit donc lutter de bas prix avec les eaux intérieures de la Hollande, et les marchandises qu'il conduira à l'Allemagne doivent être reçues sur un pied aussi favorable que celles arrivant par la Hollande; sans cela, étant dans des conditions défavorables, il ne pourrait correspondre sous le rapport de l'économie avec la communication rivale, et ne procurerait que mécompte. Une de ces deux conditions peut être assurée par notre gouvernement, puisqu'il fut prouvé dès le début qu'il pourrait concilier l'existence et l'entretien de la route avec le bas prix nécessaire de transport.

Déjà en 1837, MM. Simons et Deridder avaient estimé que les frais de transport d'Anvers à Verviers pourraient s'élever, en prenant pour base 9 fr. le tonneau de 1,000 kil. par distance de 145 kilomètres, à 16 fr. 37 les 1,000 kilog. ou 1 fr. 64 d'Anvers à Cologne les 100 kilog., pour un parcours de 264 kilomètres; mais ce calcul, qui légitimait dès lors l'espoir de lutter avec la navigation à vapeur sur le Rhin, se trouve aujourd'hui dépassé par l'expérience. En effet, en comptant les frais d'un convoi au maximum actuel de 15 fr. par lieue, et seulement 75 tonneaux de charge utile, cela fera 20 fr. par tonneau pour toute la distance d'Anvers à Cologne, c'est-à-dire 1 fr. par 100 kilog. Il faut bien remarquer que dans cette somme, les frais de transport proprement dits n'entrent que pour moitié; la différence constituerait donc un bénéfice direct pour le chemin de fer, bénéfice qui permettrait même de réduire le prix du fret à 75 centimes par tonneau d'Anvers à Co-

logne. Il faut encore remarquer surtout, que ce maximum est celui d'un convoi partant forcément à heures fixes, composé de voitures de voyageurs qui réclament une administration compliquée, dont les convois de marchandises n'ont nullement besoin, de sorte qu'ils peuvent ne revenir qu'à 12 fr. par lieue.

La Belgique est, par conséquent, en position de lutter contre la Hollande, si toutefois elle réussit à obtenir en Prusse pour les denrées importées par son chemin de fer, un traitement aussi favorable que celui qu'y trouvent celles introduites par les eaux intérieures de la Hollande. En cela, elle est trop appuyée par l'intérêt qu'a l'Allemagne de posséder une voie de transport non interrompue. Un chemin de fer offre trop de facilités pour certaines marchandises, pour que nous ne puissions pas légitimement espérer de le voir entouré d'une efficace protection. L'encouragement que la Prusse elle-même nous a donné en autorisant et excitant la création d'une branche de continuation vers Cologne, l'activité qu'elle met à développer chez elle tout ce qui peut être utile aux intérêts matériels de ses peuples, et l'esprit de liberté commerciale qui l'a guidée en associant les douanes allemandes, nous assurent un bienveillant accueil. Jamais un traité de commerce avec la Hollande ne lui fera repousser le double avantage que nous lui offrons; au milieu de nos discussions politiques, malgré le peu de sympathie qu'elle avait pour nous, jamais elle n'a songé à convertir son aversion en hostilité douanière, et elle nous a vraiment traités en amie dans toutes les affaires commerciales.

Non-seulement le chemin de fer desservira le transit de l'Allemagne et de la Suisse, mais il arrêtera l'introduction par la Meuse, des denrées coloniales provenant des entrepôts de la Hollande, dans le pays de Liège et de Limbourg ; ces provinces seront facilement fournies des matières premières nécessaires à l'alimentation de plusieurs branches d'industrie importantes et qu'elles devaient ci-devant tirer très-onéreusement par voie de terre, d'Anvers et d'Ostende.

Si, ce qui nous paraît impossible, les calculs établis par nos ingénieurs d'après le coût actuel du transport, ne permettaient pas de lutter avec la navigation par bateaux à vapeur sur les eaux intérieures de la Hollande et le Rhin, par suite de mesures extraordinaires et de sacrifices que les sociétés hollando-allemandes s'imposeraient, le gouvernement ne pourrait-il pas prendre, pour base du taux des droits à établir dans son tarif pour le transport des marchandises, le prix qu'il lui coûterait à lui-même ?

Il nous semble que dans l'organisation d'un système de chemins de fer aussi vaste, et qui peut avoir d'aussi grands et si variés résultats pour l'industrie, le commerce, et surtout la navigation, il n'y a pas à considérer le rendement de telle exploitation particulière, mais le chiffre total obtenu par le réseau général. Ainsi, par exemple, gagnant au delà de l'intérêt par le transport des voyageurs, ne pourrait-on pas faire une concession pour le transport des marchandises ; et d'un autre côté ce que l'on perdrat par cette réduction, ne se bonifierait-il pas par les droits de douanes, d'entrepôts,

de navigation, de port, de commission, de transit? Une grande pensée a voté le chemin de fer, une incroyable activité l'a créé; ne faut-il pas qu'un esprit large et libéral préside à son exploitation? Le bienfait de cette exploitation par le gouvernement, c'est qu'il ne cherchera pas le lucre, mais l'influence salutaire qu'il pourra exercer sur les intérêts généraux de la Belgique. C'est qu'il sera toujours maître de modifier les conditions de son exploitation en faveur de nos rapports, et que les bénéfices du réseau général lui permettront, quand il le jugera à propos, de faire les sacrifices exigés par les besoins de l'industrie et du commerce sur telle ou telle ligne. Jamais de grands chemins créés par des particuliers ne pourraient avoir les mêmes bons résultats, car pour eux le but serait, par l'exploitation de cette branche d'industrie, de réaliser les plus gros bénéfices; tandis que, libre de toute idée spéculative, le gouvernement cherche pour tous, la plus grande somme de bien-être possible, et il reste maître de compenser par les bénéfices qu'il fait sur plusieurs lignes, la perte qu'il croirait devoir s'imposer sur une autre, dans l'intérêt général du commerce et de l'industrie.

En l'absence de ce puissant appui de route en fer, notre transit s'est cependant amélioré depuis 1830, et tend à un nouvel essor par l'influence d'une communication rapide. En effet, si l'on consulte les tableaux du commerce de la Belgique, publiés par le ministère de l'intérieur, on trouvera dans ces documents officiels qu'en 1831 : il a transité par son territoire pour 8,024,512
1832. . . 13,576,493 1833. . . 13,797,254

1834. . .	17,249,509	1835. . .	22,667,752
1836. . .	20,730,703	1837. . .	25,705,145
1838. . .	36,728,466	1839. . .	37,173,767

On voit par ces chiffres que notre commerce de transit est en voie de progrès, et que, grâce au système de liberté commerciale qui attire les navires étrangers dans nos ports, grâce aux entrepôts, à nos moyens de transport, il nous est permis d'espérer que lorsque le chemin de fer sera achevé et que le gouvernement aura obtenu de la Prusse un accueil favorable aux denrées qu'il transporterai, qu'il aura dégagé le transit des entraves qu'un transport lenta nécessitées, il s'élèvera à un chiffre que nous croyons pouvoir doubler sans exagération.

Enfin, les ports d'Anvers et d'Ostende seront liés au Rhin et bientôt au Danube (1). Napoléon, en décrétant le canal du Nord, avait voulu établir une communication qui devait lier Anvers au Rhin, et de cette manière permettre le transit des matières les plus encombrantes destinées à l'Allemagne, et que notre chemin de fer pourra aujourd'hui transporter plus facilement. Ce canal aurait eu, quant au pays de Campine qu'il devait traverser, une influence immense sur son défrichement. Par sa jonction avec le Rhin il s'unissait plus tard avec le Danube, au moyen des canaux que divers gouvernements de l'Allemagne, et entre autres la Bavière, ont décidés depuis longtemps. Les travaux du canal du

(1) Le canal *Louis*, qui unit par le Mein le Danube au Rhin, sera inauguré sur toute la ligne qu'il parcourt (47 lieues) en juillet ou en août de cette année.

Nord avaient déjà été commencés; il aurait une longueur d'environ 45 lieues, tandis que par les eaux intérieures de la Hollande il y a une distance de 60 lieues au moins entre Rotterdam et Cologne. Sa communication avec le Danube devait avoir l'immense influence qu'aura bientôt notre chemin de fer sur le commerce de transit de marchandises destinées au centre de l'Allemagne, et sur l'envoi de nos propres articles soit à la foire de Leipzig, soit à Trieste, en destination pour d'autres pays, par la création d'un canal à travers l'Autriche partant du Danube et se liant à ce port au moyen de la Save et du canal de Càrlowitz. Napoléon, qui avait si bien compris l'importance de ce travail, voulait lui faire atteindre le Danube à Neubourg. De nos jours plusieurs projets ont été proposés, et déjà la Bavière est sur le point de réaliser la jonction par le Mein. En 1824, le roi de Wurtemberg avait conçu le projet de lier Manheim sur le Rhin et Ulm sur le Danube par le Neckar et la Lauter, avec un embranchement sur le lac de Constance. Un autre projet présentait pour points de jonction Kehl sur le Rhin et Ulm sur le Danube. Enfin, M. Brisson proposa de creuser un canal de Waldshut à Donaueschingen, qui se prolongerait latéralement au Rhin de Waldshut à Bâle et de Donaueschingen à Ulm.

Mais si le canal du Nord en Belgique était raisonnable sous l'empire, si l'exécution de tous les canaux destinés à relier ces fleuves que l'on peut considérer comme les grandes artères de navigation intérieure de l'Europe, était une idée sage il y a quelques années, aujourd'hui que tous les gouvernements ont l'expérience de ce que

peuvent les chemins de fer, qu'ils savent que les marchandises trouvent dans ces voies rapides, ouvertes aux voyageurs, et payées entièrement par eux, un moyen de transport où les *péages* pour elles ne sont pas indispensables et où le *fret* (bateau, bateliers, wagons, machines, et halage) ne coûtent guère plus que le simple halage des canaux ; il y aurait mépris des faits économiques qui se passent sous leurs yeux, à ne pas remplacer les canaux décrétés par des railways, et il est probable que les travaux du canal de Bamberg à Ratisbonne serviront à un chemin de fer.

La France a fort bien compris l'intérêt politique et commercial qu'il y avait pour elle de posséder une communication avec le Danube, et c'est pour aller au-devant des projets de jonction à travers le territoire allemand, qu'elle a commencé par creuser sur le sien un embranchement sur Bâle au grand canal du Rhône au Rhin(1). Si le projet qui a en vue la liaison des deux grands fleuves par Kehl et Ulm se réalise, ou bien celui de M. Brisson, nous verrons probablement le Havre disputer à Anvers le commerce du transit avec l'Allemagne par les doubles voies d'un chemin de fer sur Strasbourg, et d'une navigation intérieure par la Seine et d'un canal de la Seine au Rhin. La distance de cette ligne n'est de la mer à Strasbourg, que d'environ 200 lieues, et l'on en compte 195 de Strasbourg à la mer par le Rhin jusqu'à Dusseldorf. On

(1) Voyez les données les plus intéressantes sur ces travaux dans l'ouvrage de MICHEL CHEVALIER : *des Intérêts matériels de la France*. Paris, chez Ch. Gosselin, 1841.

voit que la France offrirait alors beaucoup de facilités au commerce de la Suisse et de l'Allemagne, et qu'il importe à la Belgique de préparer ses moyens de lutte contre la double concurrence de la Hollande et de la France, en achevant au plus tôt son chemin de fer. Les projets de création de moyens de transport aussi puissants alarment sans doute, par le chiffre des dépenses qu'ils exigent, les esprits qui ne voient pas des résultats palpables, et dont le regard d'observateur s'arrête là où finit la frontière belge. Il n'est même pas étonnant de voir traiter ces idées de chimériques par ces économistes qui ne perdent jamais de vue le clocher de leur village.

Mais qu'ils veuillent bien aller par delà le Rhin voir l'Allemagne manufacturière s'ouvrir par des canaux, par des chemins de fer, par la canalisation des fleuves, des moyens de transport courts et économiques vers les mers ; qu'ils réfléchissent un instant que par ces canaux, ces chemins de fer, ces fleuves, l'Allemagne centrale, la Saxe surtout si redoutable pour notre industrie, va toucher en même temps à la Manche, à la mer Noire, à la mer du Nord, à la Méditerranée et à la Baltique ; que dans quelques années Leipzig, déjà si fréquenté par les Orientaux, pourra expédier ses marchandises en 20 jours au plus à Constantinople, à Odessa, à Trébizonde ; en 16 à Ibraïla, Galatz, Réni ; en 65 à 70 jours en Perse ; et sera ainsi plus à même que personne de fournir les principautés de Servie, Moldavie et Valachie, l'Asie Mineure, dont le commerce devient réellement important ; que Brunn et toute la Moravie peut déjà expédier en 18 jours à Constantinople ses draps qui commencent à faire une rude

concurrence aux nôtres, tandis que les drapiers de Verviers ne peuvent les envoyer par Anvers, terme moyen, qu'en 40 jours et sont obligés de les transmettre à grands frais par Trieste et Marseille. En voyant ce que font nos voisins industriels, nos courageux rivaux, ne devons-nous pas être frappés d'une observation bien simple? C'est qu'il faut nous défendre avec la même activité qu'ils emploient pour l'attaque; qu'alors seulement, placés sur le même terrain et à armes égales, nous pouvons soutenir la lutte; sinon nous n'avons qu'à nous rendre sans combat.

On a souvent reproché à certains économistes de Belgique d'attacher trop d'importance au transit; il nous semble cependant que l'intérêt qu'ils lui portent est loin de nuire au commerce d'exportation de nos propres produits, qu'il ne peut même que lui être favorable. Il faut bien reconnaître que cette branche d'industrie a toujours entretenu le commerce maritime des pays qui ont su l'attirer dans leurs ports, que Venise, Gênes, Amalfi, Alep, Alexandrie, lui ont dû leur splendeur; que les Flandres n'ont jamais trouvé de plus grands débouchés pour leurs manufactures que lorsque Bruges était un vaste entrepôt des produits de l'Orient et du Nord; enfin, que c'est en se faisant les courtiers et les rouliers, si on peut s'exprimer ainsi, des autres nations, que les Hollandais ont créé leur fortune commerciale, que c'est en formant chez eux un immense bazar des productions de tous les pays, en colportant les marchandises de tous les peuples, qu'ils ont armé et équipé les flottes de Tromp et de Ruyter.

C'est surtout au moment où l'industrie belge réclame de toutes parts des débouchés, au moment où l'on se préoccupe de la création d'une marine nationale et de relations directes, qu'on doit reconnaître et réclamer pour l'un et pour l'autre les services d'un commerce de transit bien organisé. Il est certain que beaucoup de nos fabricats peuvent trouver un placement sur les marchés transatlantiques, mais que souvent expédiés sans ordre, leur nombre et leur volume ne permettent pas d'en former une cargaison complète; de manière que nos industriels se trouvent dans l'alternative, ou d'attendre long-temps dans nos ports le départ d'un navire chèrement affréter, ou d'expédier leurs colis par l'intermédiaire d'un port de Hollande, de France et d'Angleterre, qui ont des rapports plus suivis avec le pays où ils veulent les renvoyer.

Le jour où nos ports auront acquis le transit des marchandises suisses et allemandes, destinées à l'exportation, notre propre commerce d'outre-mer augmentera; car à côté des articles de l'étranger nous pourrons à chaque départ placer quelques colis de nos produits qui sans cela n'auraient pu être expédiés qu'à grands frais. Pour ne citer qu'un exemple, nous parlerons de la navigation vers le Brésil, pays avec lequel l'Allemagne et la Suisse entretiennent des relations très-suivies; jusqu'ici le bas prix du fret qu'offre Hambourg a engagé les négociants allemands et suisses à expédier par ce port dont ils alimentent la marine.

Mais quand notre chemin de fer sera terminé jusqu'au Rhin, que nous donnerons aux Allemands, aux Suisses,

un accès bien plus facile, bien moins coûteux vers l'Océan que celui qu'ils possèdent aujourd'hui vers la mer du Nord, leurs articles d'exportation pour le Brésil ne transiteront-ils pas par notre territoire? ne viendront-ils pas fournir des cargaisons à nos navires, en même temps que l'occasion fréquente à notre commerce d'envoyer des produits nationaux au Brésil? Alors on pourra fréquemment avec les articles étrangers réunis aux nôtres, former des cargaisons qu'il faut aujourd'hui si longuement *recueillir*. L'influence que nous attribuons au commerce de transit sur l'exportation et la marine, tardera probablement d'autant moins à se faire sentir que les ports d'Anvers et d'Ostende, grâce aux sages dispositions prises par le gouvernement (1), offriront désormais aux exportations pour le Brésil, le Mexique et le Chili une navigation nationale régulière, et un fret qui rivalise avec la redoutable Hambourg.

Dans l'intérêt bien entendu de ses relations commerciales, l'association douanière allemande cherche des ports (2) pour faciliter l'écoulement de ses produits, et se procurer les matières premières nécessaires à l'alimentation de son industrie. Elle a cru longtemps que la Hollande mettrait les siens à sa disposition, mais le traité de commerce qui vient d'être conclu avec ce pays maritime n'a pas la portée qu'elle désirait.

En attendant que l'association possède des ports à elle

(1) Arrêtés du 14 janvier 1842, et du 5 février organisant une navigation transatlantique à voiles.

(2) On parle de la réunion de Brême à l'association.

par des réunions nouvelles, il nous paraît qu'aucun pays mieux que la Belgique ne peut offrir aux provinces allemandes des moyens de communication plus avantageux avec la mer, puisque rien que pour ses relations avec l'Angleterre, nous lui avons été jusqu'ici, quoique sans chemins de fer, d'un grand secours.

En 1833 l'Angleterre, d'après De la Nourrais et Béres (1), a exporté dans les États associés de l'Allemagne :

En cotons filés.

Par les ports de Hambourg et de Brême	25,500,000 livres.
Par Rotterdam et Anvers	<u>11,500,000</u> "
	Total. 35,000,000 "

En tissus de cotons imprimés.

Par Hambourg et Brême	28,800,000 yards.
Par Rotterdam et Anvers	<u>10,000,000</u> "
	Total. 38,800,000 "

En tissus de coton blanc, percales, mousselines.

Par Hambourg et Brême	4,000,000 yards.
Par Rotterdam et Anvers	<u>1,800,000</u> "
	Total. 5,800,000 "

Pour les velours.

Il est entré par Hambourg et Brême	45,000,000 yards.
Par Rotterdam et Anvers	<u>18,000,000</u> "
	Total. 61,000,000 "

D'après la Statistique de la Grande-Bretagne et de l'Irlande, par Alex. Moreau de Jonnès, les importations de l'Angleterre pour l'Allemagne, y compris les villes hanséatiques et la Prusse, s'élevaient la même année

(1) *L'Association des douanes allemandes.* Paris, 1841.

à 155,064,000 francs ; les exportations de l'Allemagne pour l'Angleterre étant évaluées au même chiffre, il en résulte donc que le commerce total qui se fait entre l'Allemagne et l'Angleterre, par l'intermédiaire des ports de Hambourg, de Brême, Lubeck, Rotterdam et Anvers, s'élève à la somme de 310,428,000 francs.

On voit que l'Allemagne a tout à gagner à employer le chemin de fer de Belgique qui, du Rhin et du Mein, conduira à peu de frais ses produits à Anvers, à Ostende, jusques à bord des paquebots qui, en 18 à 20 heures, les déposeront à Londres, à Hull, à Liverpool, à bien plus bas prix que ne peuvent le faire aujourd'hui les voies de Hambourg, Brême et Rotterdam ; et que, d'un autre côté, notre chemin de fer ne manquera pas de marchandises, puisque rien qu'en cotons filés, tissés, imprimés, percales, mousselines, velours, l'Allemagne consomme plus que les 3/4 de toute l'exportation anglaise. Mais ce qui doit surtout avoir attiré l'attention de nos économistes, qui n'ont pas fait le chemin de fer uniquement pour desservir les relations de l'Angleterre avec l'Allemagne, c'est que nos voisins d'outre-Rhin deviennent de jour en jour plus grands consommateurs, parce que l'industrie y fait de rapides progrès sous la bienfaisante liberté commerciale, dont les a dotés la réunion des douanes, et qu'en 1834 ils ont demandé à l'Angleterre pour 46,294,000 francs de produits coloniaux et étrangers (1).

(1) MOREAU DE JONNÈS, *Statistique de la Grande-Bretagne*, t. II, page 76.

Or, quand nos ports d'Anvers et d'Ostende seront réunis au Rhin, au Mein, au Danube par une voie rapide et économique, ne pourront-ils pas devenir les marchés de l'Allemagne pour les produits coloniaux et étrangers ? Notre marine nationale ne pourra-t-elle pas apporter les bois de teinture, les cuirs, les sucres, le coton, les cafés, les tabacs, etc., nécessaires à la consommation des 25 millions d'habitants du *Zoll-Verein*; et trouver dans les nombreuses matières premières qu'emploie son industrie de beaux chargements de retour, qui diminueront naturellement le fret d'aller, et contribueront à l'exportation des produits nationaux à meilleur prix.

Un genre de cargaison nouveau sera probablement acquis à notre marine quand la ligne du chemin de fer sera achevée, celui du transport des émigrants allemands en Amérique, dont Hambourg et Brême ont eu jusqu'ici presque exclusivement les bénéfices.

Une des principales causes qui empêchent notre marine d'aller chercher en Amérique le coton, le tabac, le café, les bois de teinture, que nous consommons, c'est le manque de fret d'aller, puisque nous fournissons si peu aux États-Unis. De là vient que l'Angleterre qui fait avec les États-Unis un commerce d'exportation de 178 millions, et la France de 89 millions, rapportent dans leurs entrepôts les cotons, les sucres, les épices, les bois, etc., qu'elles revendent aux autres nations industrielles qui n'ont pas avec l'Amérique les mêmes relations d'importation directe.

La Belgique, par exemple, qui en retour des 14,000,000 de francs de coton, tabac, bois de teinture, etc., qu'elle

prend, n'y porte que pour un million de ses produits, ne peut s'approvisionner par sa propre marine, parce que, le fret d'aller manquant, le fret de retour serait double de celui des autres nations qui y exportent leurs produits en abondance, telles que l'Angleterre et la France.

L'exportation des produits allemands et suisses en Amérique est très-considérable; il en résultera naturellement, si notre chemin de fer fait préférer la voie d'Anvers et d'Ostende à celle de Hambourg et de Rotterdam, que notre marine exportant des produits belges et étrangers réunis, pour une somme double et même triple de la somme actuelle, rapportera en retour dans nos ports : les cuirs, le coton, le café, le sucre, le riz, le tabac, etc., dont nous avons besoin, et que nous tirons en grande partie aujourd'hui des entrepôts du Havre, de Rotterdam et de Liverpool. Enfin, Anvers et Ostende deviendront alors les véritables marchés de l'Allemagne et de la Suisse; et des maisons de commerce de ces pays y établiront des succursales. Voilà, nous semble-t-il, les conséquences heureuses et nullement exagérées d'un système de transit bien organisé.

En nous résumant, nous dirons donc que l'organisation du transit en Belgique paraît réclamer :

1^o Une législation libérale quant aux droits et aux formalités à exiger des articles qui transiteront. Lorsque la fraude sera absolument impossible, le chemin de fer les transportera sans arrêter et sous la surveillance de la douane, du port d'Anvers à la frontière de Prusse, et vice versa; les formalités actuelles ne seraient donc que des entraves inutiles.

2° Une liberté commerciale qui attire le plus grand nombre de navires possible dans nos ports, de marchandises dans nos entrepôts, en n'imposant que de faibles droits de navigation et de port, en y diminuant, autant que la surveillance douanière et le bon ordre administratif le permettent, les formalités et les frais qu'elles entraînent ;

3° L'établissement à Anvers, à Ostende, ainsi qu'à la frontière de Prusse, dans le sein des bâtiments du chemin de fer et sous la surveillance de la douane, d'un vaste magasin où les marchandises destinées au transit puissent être déposées, afin d'éviter des frais de transport, d'entreposage et les formalités qui accompagnent ces actes ; en modifiant la législation à cet égard, et la mettant en rapport avec ce nouveau mode de transport, l'administration des finances trouvera facilement des garanties suffisantes contre la fraude sans gêner le commerce ;

4° Des stipulations qui assurent aux articles transitant par notre territoire, un accueil aussi favorable en Prusse et en Suisse qu'à ceux qui passent par la Hollande ;

5° Des voies de transport coordonnées et nombreuses. Les économistes belges ne doivent pas perdre un seul instant de vue que la Belgique ne peut prendre place au milieu des nations de l'Europe qu'en se rendant utile à toutes ; que pour se les attacher elle possède dans ses travaux publics des liens plus solides que dans les protocoles de la conférence. Ils ne doivent pas perdre de vue que la Belgique, qui, aujourd'hui n'a pour ainsi dire à

combattre que la concurrence de la Hollande, devra demain soutenir une lutte redoutable avec la France, si cette puissance met enfin la main à l'exécution des travaux importants qui sont à l'ordre du jour.

Quand le Rhin, le Rhône, la Loire, la Saône, la Seine et tous leurs nombreux affluents seront réunis dans un vaste système de ramifications par des chemins de fer ; quand l'Océan sera uni au Rhin et à la mer Noire par le Danube, cette artère du commerce des Germains et des Slaves, en même temps qu'il sera mis en communication avec la Méditerranée et la mer du Nord ; quand le canal de la Marne au Rhin, et le chemin de fer de Strasbourg à Bâle, iront toucher le cœur de l'Allemagne centrale et rejoindre les lignes de Belgique pour se prolonger dans les vallées de la Suisse et placer en Alsace le centre du transit français pour la Hollande, la Belgique, la Suisse, la haute Italie, l'Allemagne, en reliant Marseille, Bordeaux, le Havre à Strasbourg ; la Belgique, aura-t-elle alors trop de chemins de fer, et pourra-t-elle transporter les marchandises à trop bas prix ?

N'est-il pas nécessaire de s'occuper de suite d'une ligne qui, passant par l'entre Sambre et Meuse, irait raccorder le chemin de fer français par Mézières et Metz, et par conséquent toucher au Rhin suisse et au Danube ; enfin, de mettre Ostende et Anvers en communication aussi directe avec Strasbourg et Bâle, que le seront le Havre et Marseille ?

ÉTUDE CINQUIÈME.

MARINE NATIONALE.

La marine prête à l'industrie de tous les pays un moyen de transport qui offre le double avantage de leur fournir les matières produites par les pays d'outre-mer nécessaires à l'alimentation de leur industrie manufacturière, ou à leur consommation intérieure ; elle offre en second lieu un écoulement vers les pays consommateurs pour les fabricats qu'ils produisent, soit avec les articles que fournit leur propre sol, soit avec ceux qu'ils empruntent à l'étranger. Sans ce moyen d'échange, bien des nations resteraient isolées des pays d'outre-mer, et seraient obligées de se contenter de leurs propres marchés ou d'alimenter, pour autant que les législations douanières le permettent, les marchés voisins continentaux.

Tout peuple manufacturier, pour s'ouvrir des débouchés, est donc obligé ou de posséder une marine nationale montée sur un pied correspondant à ses besoins, ou d'attirer chez lui par une législation libérale les navires étrangers, afin d'en faire les agents de l'importation

des denrées exotiques et de l'exportation de ses produits manufacturés.

La première condition que doit présenter un moyen de transport, est de rivaliser de bas prix avec celui qu'em-
ploie une nation rivale, afin de ne pas surcharger les pro-
duits transportés, et de permettre ainsi de les recevoir et
de les livrer à un taux égal au sien. Pour obtenir ce ré-
sultat indispensable à l'utilité réelle et première de la marine, il n'y a que deux modes de procéder, il n'y a
que deux conditions à remplir. La première de ces con-
ditions consiste évidemment à posséder chez soi tous les
éléments nécessaires pour constituer une marine natio-
nale, et dont les principaux sont :

A. Les matières premières pour construction navale,
telles que les bois de charpente, les toiles à voiles, les
cordages, les fers, le cuivre, le goudron, le zinc, etc.;

B. Des constructeurs nombreux, habiles, réunissant
aux connaissances d'architecture navale et d'exécution,
le bas prix de la main-d'œuvre ;

C. Des marins nombreux, sobres, peu coûteux,
habiles, et des capitaines instruits naviguant à bas
loyers ;

D. Des ports où les navires entrent facilement, et où
ils soient frappés de droits peu élevés.

E. Enfin, ce qui est plus important encore, et sans
quoi une marine nationale n'est guère profitable à l'in-
dustrie nationale, des relations commerciales étendues
et puissantes, soit par la possession de colonies, soit par
l'établissement de maisons nationales de commerce, tant
dans les grands centres de productions de matières

premières, que sur les grands marchés de consommation des produits manufacturés. Car sans rapports commerciaux, sans marchandises à transporter, il n'est pas nécessaire d'avoir une marine, à moins de la faire servir, comme font les Hollandais, grâce à l'esprit de commerce qui a toujours distingué nos courageux voisins, à se faire les facteurs, les voituriers des autres peuples plus paresseux ou moins intelligents, ou moins favorisés. C'est ainsi que les Sardes, les Toscans, les Napolitains, les Vénitiens, les Triestains, les Ragusains, les Grecs, les Danois, les Suédois, les Hanséates, les Hanovriens dont les pays produisent ou consomment peu, ont une marine bien supérieure aux besoins de leurs exportations et importations, et mettent leurs navires au service des autres peuples qui ne possèdent ni la même intelligence du commerce maritime, ni les mêmes éléments de navigation à bas prix.

Le second mode de procéder, ou la seconde condition à remplir pour ménager à l'industrie nationale des moyens de transport fréquents et peu coûteux, est, en l'absence d'éléments constitutifs d'une marine nationale : d'attirer chez soi les navires des peuples qui naviguent plus économiquement, et de les obtenir à bas fret en établissant par une législation libérale et commune à tous, une libre concurrence entre les différentes nations qui mettent leurs navires au service de l'étranger, et dont l'industrie consiste à les louer là où ils trouvent des nolis-seurs ou des marchandises à charger.

La marine, comme nous l'avons dit, servant d'un côté à importer les objets qui servent à la consomma-

tion et les matières premières nécessaires à l'alimentation des industries; de l'autre, à exporter les produits du sol et des manufactures, il est évident, que pour le consommateur, le producteur et le spéculateur (ou capitaliste qui trafique soit d'objets de consommation, soit des fabricats de l'industrie étrangère ou nationale), il importe que ce moyen, il l'obtienne au plus bas prix possible, et qu'il l'ait à sa disposition à chaque instant afin de profiter de toutes les chances favorables de spéculation. Or, pour jouir de ce bas prix, il faut s'en-tourer, soit d'une puissante marine nationale, soit d'une nombreuse marine étrangère; sans quoi l'on payerait les objets de consommation plus cher que dans les pays qui seraient mieux favorisés soit par une puissante marine nationale, soit par une législation plus libérale. L'industriel recevant ses matières premières frappées de droits de transport plus élevés que ceux payés par les industriels de nations rivales en fabrication, produirait plus chèrement, trouverait sur son propre marché une lutte difficile à soutenir, et un désavantage marquant pour le placement de ses produits sur les marchés étrangers. Car enfin, si par sa position désavantageuse, il payait par exemple 5 pour % de plus sur les matières premières qu'il est obligé d'employer, il devrait encore payer 5 p. % à l'exportation, ce qui lui ferait en dernier résultat 10 p. % de désavantage pour lutter sur les marchés extérieurs, et 5 p. % sur son propre marché.

On comprendra facilement que chaque individu, soit consommateur, soit producteur, soit spéculateur, est

intéressé à ce que les services de la marine soient fournis au plus bas prix possible; que les lois qui peuvent être faites par rapport à la marine, touchent nécessairement aux intérêts de tous; et qu'elles ont les conséquences les plus graves, les plus directes et les plus générales sur la fortune de toute une nation et de chacun des individus qui la composent.

C'est fortement pénétré de l'importance des services de la marine, que nous nous livrons à la recherche des moyens à employer, pour acquérir à la Belgique, dans les conditions que réclament son commerce et son industrie, cet instrument de prospérité.

On peut dire en général que le besoin de se défendre contre l'étranger a donné souvent de grands développements à la marine, créée d'abord par l'esprit de commerce, chez les peuples qui aujourd'hui encore possèdent les marines marchandes les plus puissantes; que si de nos jours la marine marchande alimente la marine de guerre, dans les temps reculés la marine marchande a fait plus: elle a très-souvent supplié au manque total de marine de guerre.

En France, les guerres des Normands, en Angleterre, les incursions des Angles et des Normands, nécessitèrent la création d'une marine. Plus tard les expéditions des croisades exigèrent de nombreux armements, dont les villes commerciales de l'Italie, Gênes, Venise, Amalfi, fournirent le plus grand nombre de navires. Les flottes des nobles croisés Flamands visitèrent dès lors Lisbonne, les ports de Sicile et du Levant; et dans ces pèlerinages religieux et politiques, apprirent la route.

d'un commerce qui devait plus tard être si lucratif.

Déjà au XII^e siècle, les navires au pavillon de Flandres livraient à l'Europe les céréales que produisaient nos plaines mieux cultivées à l'ombre de lois plus sages, nos belles toiles de lin, nos draps et nos fameux tapis qui allèrent décorer les palais somptueux des empereurs efféminés du Bas-Empire (1).

A cette époque, se formait au Nord, sous le nom si célèbre de Hanse, la plus grande confédération commerciale qui ait jamais existé ; Bruges devint son entrepôt, le centre de ses opérations d'échanges des produits du Nord contre ceux du Midi et de l'Orient, apportés par les Vénitiens, qui les recevaient à Alexandrie des caravanes qui arrivaient des Indes.

Pour soutenir et protéger ses relations contre les nombreux pirates qui fréquentaient la Manche, Bruges possédait une marine militaire respectable dans le canal, et l'on vit même la Zélande armer en course contre les Anglais, qui avaient prohibé la sortie des laines nécessaires à l'alimentation des fabriques de draps de Flandre et de Brabant.

Bruges crée alors sa bourse de commerce, des halles aux draps, une chambre d'assurances maritimes, la première connue ; des canaux, des digues l'enrichissent, et, s'il faut en croire Anderson, elle reçoit en une seule marée jusqu'à 450 navires dans son port. Toutes les nations fortement commerciales fréquentent son

(1) Voyez BRIAVOINE, l'unique ouvrage que nous ayons sur l'état ancien de notre commerce.

vaste bazar, et y établissent à la faveur de la liberté de commerce qu'ils y trouvent, de l'esprit de bonne et franche hospitalité qui distingue les Flamands, dix-sept comptoirs régis par leurs lois, dirigés par leurs agents nationaux.

Mais si les étrangers venaient acheter dans le port de Bruges les produits de l'industrie des Flandres et du Brabant, les Flamands connaissaient également le chemin de Venise, de Lisbonne, des ports de Catalogne, des villes hanséatiques et de la Livonie ; leurs comptoirs échangeaient en même temps leurs draps contre les bois du Nord, les vins et les laines d'Espagne et les produits de l'Orient. Ils ne laissaient pas aux étrangers les bénéfices exclusifs des relations, et ils leur faisaient même une concurrence redoutable dans leurs propres pays (1).

Acette époque de prospérité, les Flandres réunissaient d'autres conditions de puissance maritime. Le Nord leur fournissait à bas prix du bois de construction ; elles en possédaient d'ailleurs dans leurs propres forêts ; l'industrie et le commerce, spécialement réservés par privilége à quelques villes de l'intérieur, n'avaient pas été bâtir leurs comptoirs et leurs fabriques jusque sur les dunes de la mer. Les fabriques de sucre, de tissus de coton, et les mille et une industries qui aujourd'hui accaparent des masses de population entre quatre murs, n'existaient pas ; la pêche, dont les produits étaient plus nécessaires

(1) Voyez l'*Histoire des relations commerciales et diplomatiques des Pays-Bas avec le nord de l'Europe pendant le XVI^e siècle*, par J. J. ALTMAYER, Bruxelles, 1840.

à cause de l'observance rigoureuse des préceptes religieux, engageait une grande partie des habitants des côtes à se livrer à la navigation et formait une vaste pépinière de matelots pour la marine marchande. La Hollande et surtout la Zélande, entourées d'eaux de toutes parts, ne trouvaient de moyens d'existence que dans l'industrie maritime; et ses habitants, moins instruits que les autres dans les arts et métiers, vivaient en grande partie à bord de leurs navires. L'industrie belge trouvait partout à l'étranger des comptoirs flamands pour placer ses fameux draps de Poperinghe, d'Ypres, de Tournai et de Bruges, en concurrence avec ceux de la Hollande et de l'Angleterre. Mais cette prospérité disparut peu à peu dans les guerres du Nord, suscitées par la jalouse des hanséates (1), puis dans les dissensions intestines qui ruinèrent l'industrie intérieure et chassèrent le commerce étranger. A Philippe le Bon, qui déclarait en 1458, par un édit du 15 février (2), que la prospérité des Flandres reposait sur le commerce maritime, succéda Charles, qui, par l'esprit aventureux qui le poussa dans des entreprises hardies, mérita le nom de Téméraire, et enveloppa ces provinces dans une suite continue de guerres. Anvers recueillit la succession de Bruges, et ses relations s'étendirent aussi sous le même système de liberté commerciale, à l'Afrique, au Portugal, à l'Espagne, à l'Italie, à la Sicile, aux échelles du Levant,

(1) ALTMAYER; page 10.

(2) Voyez *Recueil des Mémoires sur le commerce des Pays-Bas autrichiens*, etc., de l'imprimerie des nations, 1787.

à l'Angleterre, à la France, au Danemark, aux ports de l'Allemagne, du Nord et de la Livonie.

Déjà, en 1485, Maximilien avait octroyé à Anvers la création d'une chambre de commerce pour s'occuper spécialement des intérêts commerciaux. Sous Charles-Quint de nouvelles ordonnances sur la marine furent rendues, et leur sagesse a été reconnue par la plupart des législateurs qui lui ont succédé. Il ajouta aux lois que le comte de Flandre avait portées en 1510 sur les assurances maritimes, afin de donner à la chambre et aux assureurs les garanties suffisantes.

Il compléta la législation maritime coutumière, suivie jusque-là sous le nom de jugements de Damme et de West-Cappelle, qui n'étaient qu'une copie peu modifiée des rôles d'Oléron, par de sages règlements(1).

Philippe II, par ses ordonnances du mois d'octobre 1565, veilla à ce que la navigation pût offrir aux assureurs et aux chargeurs la confiance nécessaire, et soumit, avant de prendre charge, les navires aux visites de sûreté qui ont subsisté jusqu'à nos jours. (Art. 225, code de comm.)

Mais déjà, Anvers, avant de voir son commerce maritime s'anéantir sous les coups de la guerre civile, avant de le voir étouffer dans des traités faits par des diplomates étrangers à ses intérêts, avait dû lutter contre les hostilités de la jalouse Angleterre; et sa chambre de commerce fit, en 1542, une requête pour signaler les

(1) Voyez PARDESSUS, *Collection des lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle.*

procédés vexatoires de l'injuste et indélicate rivale.

La révolution qui commença en 1566, et pendant laquelle le commerce maritime quitta Anvers pour la Hollande et principalement pour se réfugier à Rotterdam et à Amsterdam, acheva de ruiner la marine belge et ses relations commerciales.

Pendant ces longues guerres, si les provinces belges s'étaient épuisées, si la marine marchande s'était anéantie, convertie qu'elle était forcément en marine de guerre, le commerce et la marine de la république Batave s'étaient rapidement accrus, ainsi que le commerce et la marine de l'Angleterre, qui jusque-là avait pris des flottes du Nord à sa solde.

La nécessité de défendre l'Angleterre contre l'Espagne, arma les premières flottes anglaises sous Élisabeth(1).

(1) Les registres du parlement de 1445 font connaître quel était l'état de la marine anglaise sous Henri VI. La flotte était composée alors de :

8 grands navires montés par 150 h. d'équipage.	1,200 hommes.
8 barges ayant	80 " 640
8 balandres	40 " 520
4 pinasses.	25 " 100

28 navires ayant ensemble. 2,260 hommes.

Sous Henri VIII en 1512, la flotte qui fut armée consistait en 16 vaisseaux ; le plus grand appartenait au roi, il était du port de 1,000 tonneaux ; il avait 700 matelots et soldats. Les autres étaient de 500 à 1,000 tonneaux ; ils portaient 1,750 soldats, 1,232 canonniers et marins. Du temps d'Élisabeth, de Charles I^r et de la république, les vaisseaux de guerre anglais étaient la plupart des navires de commerce qu'on armait du nombre de canons qu'ils

D'abord, l'escadre de Drake se contenta d'insulter les ports d'Espagne, bientôt elle alla jusqu'aux Tercères donner la course aux caraques qui revenaient des Indes, et finit par porter pour la première fois, aux colonies du nouveau monde leur part de maux, d'une guerre commencée en Europe.

La marine batave qui jeta les fondements de cette étonnante république en 1572, sous la conduite du comte de Lumay, en s'emparant de la Brielle, s'accrut rapidement. Grâce à l'état de la pêche nationale qui lui fournissait en abondance des marins formés, elle put facilement répondre au besoin de défendre ses côtes contre les attaques incessantes de l'Espagne. Lors de l'apparition de l'armada, outre la flotte qui devait garder les côtes de Hollande et d'Angleterre, et empêcher la flottille du duc de Parme de sortir de l'Escaut, les États envoyèrent une escadre de vingt vaisseaux de guerre pour se joindre aux Anglais qui ne possédaient que vingt-huit navires, dont quatre seulement excédaient 400 tonneaux.

L'armada dispersée, l'occasion ne manqua pas aux Hollandais et aux Anglais d'utiliser leurs flottes, et c'est avec leurs navires de commerce armés en guerre qu'ils procédèrent à la conquête de ces fameuses colonies des Indes, dont un bien mince débris suffit encore pour as-

étaient capables de porter. L'escadre de Blake qui combattit Tromp et Ruyter en 1651, fut formée de 50 navires marchands.

Voyez MOREAU de JONNES, *Statistique de la Grande-Bretagne et de l'Irlande*, tom. II, pag. 202 et 203.

surer aujourd'hui à la Hollande, un commerce maritime et une marine marchande puissante.

Tandis que la Belgique était continuellement bloquée par les flottes réunies des ennemis de l'Espagne, Philippe II, qui venait de réunir le Portugal et ses vastes et riches possessions à sa couronne, crut anéantir d'un seul coup la Hollande et ruiner l'immense commerce qu'elle faisait des denrées coloniales, en lui défendant tout rapport avec Lisbonne, leur entrepôt. Repoussés du Portugal, les Hollandais cherchèrent le chemin de l'Inde, et peu à peu dépossédèrent les Espagnols de leurs établissements. Ils acquirent en peu de temps, la puissance et la force nécessaires pour dicter l'article 14 du traité de Munster, par lequel « *les rivières de l'Escaut, comme aussi les canaux de Sas, Swyn et autres bouches de mer y aboutissant, seront tenues closes du côté desdits seigneurs États* » (de Hollande).

Par ce traité fatal dans lequel l'Autriche sacrifia complètement les Pays-Bas à ses autres États, le commerce maritime de la Belgique fut définitivement anéanti.

Anvers vit son port fermé au profit de Rotterdam et Amsterdam ; les chaloupes de pêche, qui constituaient une féconde pépinière de matelots, émigrèrent des ports de Flandres pour ceux de la Hollande ; et avec elles disparut le premier et le plus puissant élément d'une marine nationale.

En vain, sous le gouvernement espagnol, les Pays-Bas avaient réclamé la liberté de trafiquer aux Indes, et Albert avait lui-même appuyé leurs justes prétentions ; au moment où ils crurent obtenir justice, la ré-

volution du Portugal éclata, le fameux traité de Münster fut signé, et leur ruine accomplie.

Lorsque plus tard le projet de créer une Compagnie des Indes à Ostende, fut présenté au prince Eugène, la Hollande et l'Angleterre, toujours jalouses et craintives au souvenir de l'ancienne puissance commerciale des provinces Belges, prétendirent que la renonciation qui avait été faite par Albert dans les mains de l'Espagne, était également à charge à l'Autriche qui lui avait succédé dans le gouvernement des Pays-Bas, et s'opposèrent vivement à son établissement.

Néanmoins, la Société fondée au capital de 6 millions de florins forma deux établissements aux Indes, l'un à Coblom à la côte de Coromandel entre Madras et Sadras-patman, et un autre à Bankidusar dans le Gange (1). En peu de temps ses heureuses opérations firent monter ses actions à 15 % de leur valeur primitive; et cependant elle devait payer au gouvernement autrichien 3% sur la valeur de ses importations et de ses exportations, tant étaient larges les idées d'économie politique du cabinet de Vienne, ou tant était grande sa sollicitude pour les intérêts des provinces belges.

Cette prospérité naissante ne fit qu'exciter davantage l'esprit d'hostilité de l'Angleterre et de la Hollande, et bientôt la France se joignit à ces puissances et appuya leurs prétentions.

L'empereur résista d'abord quelque temps, appuyé

(1) Voyez RAYNAL, *Histoire philosophique des établissements des Européens aux Indes.*

par l'Espagne qui espérait à cette époque voir don Carlos épouser l'héritière de la maison d'Autriche; mais il ne tarda pas à sacrifier les intérêts des provinces belges à ceux de l'Autriche. N'osant cependant abolir la Compagnie, il suspendit ses opérations pour sept ans. Cette suspension fut au fond une abolition définitive déguisée; un *mezzo termine* que la diplomatie autrichienne inventa pour sauver la dignité du souverain, qui sacrifiait l'intérêt de ses peuples aux intérêts dynastiques. En échange de cette gracieuse concession, il obtint des puissances jalouses de la prospérité de la Belgique, la signature de la pragmatique sanction (1727) qu'elles devaient renier le lendemain de sa mort; et, chose étonnante, ce fut dans le dévouement des peuples que l'empereur immolait aux prétentions des étrangers, que sa fille, abandonnée par des alliés parjures, devait trouver un appui pour monter sur le trône impérial.

A diverses époques de crise politique, il a été de la destinée de la Belgique, d'enrichir les pays étrangers des débris de sa prospérité. Pendant ses guerres civiles, elle vit ses drapiers, ses bonnetiers, ses tisserands, etc., émigrer en Angleterre, en Hollande, en Allemagne, et initier ces peuples au secret de ses fameuses fabrications. La Hollande, comme nous l'avons vu, venait na-guère encore de s'enrichir des débris de notre commerce maritime; quand la Société des Indes, établie à Ostende, fut anéantie, les capitalistes qui l'avaient fondée allèrent chercher à Hambourg, à Trieste, à Livourne, un placement plus certain pour leurs capitaux, de l'emploi pour leurs navires dans des ports où régnait une

liberté de commerce qui n'existaient plus chez eux.

Jamais la Belgique ne fut placée dans une position plus défavorable pour le commerce et la marine, que sous le gouvernement autrichien qui l'avait complètement isolée.

La France, qui ne cherchait qu'à abaisser la maison d'Autriche, repoussait ses produits. La Hollande, l'Angleterre, se souvenant trop bien de ses anciennes relations, voulaient étouffer tout germe de résurrection. Tous les vastes pays d'Amérique, libres aujourd'hui, étaient alors des colonies avec lesquelles elle ne pouvait entrer en relations; il ne lui restait que le commerce de transit vers l'Allemagne, mais la législation du temps le gênait presque à chaque pas, et le mauvais état de ses routes lui eût rendu difficile la lutte avec les eaux intérieures de la Hollande, si une navigation directe lui avait même fourni les denrées dont l'Allemagne avait besoin; enfin le canal du Nord qui devait assurer ce commerce, et qui avait été commencé par l'archiduc Albert et l'infante Isabelle, était resté inexécutable, et bientôt de nouvelles entraves furent mises au commerce de transit, qui fut acquis complètement à la Hollande et à Hambourg.

De nouvelles sociétés de pêche avaient essayé de s'établir à Bruges, à Nieuport, mais elles disparurent bientôt faute de protection, et les Pays-Bas autrichiens, déjà fournis par la Hollande de la plus grande partie des denrées étrangères qu'ils consommaient, furent réduits à manger son poisson.

Ce ne fut guère qu'à dater de 1766 que la pêche na-

tionale se ranima, grâce à un règlement qui prohibait l'importation du hareng et de la morue étrangère. Elle prospérait en 1774, et quand vinrent les guerres de 1777 à 1783 entre les grandes puissances maritimes, elle fut à même de fournir aux armateurs d'Ostende de bons et de nombreux équipages.

Sous l'influence des circonstances politiques de cette époque, le commerce maritime d'Ostende se ranima et prit une belle extension.

Pendant les années 1764-1765 réunies, il n'était entré dans son port que 828 navires,
en 1780 il en entra 4,560
en 1781. 2,892
en 1782. 2,562 (1)

Bientôt ce mouvement fut arrêté par la crise de 1785 à 1793, que les mémoires du temps attribuent en partie au règlement du 17 décembre 1785 sur le transit.

Cependant le 17 décembre 1792 la ville d'Anvers célébra la réouverture de l'Escaut fermé depuis 1648. Mais il fallait de longues années pour ranimer l'esprit de commerce maritime si longtemps enchaîné, pour attirer les capitaux et former des hommes pratiques capables de relier des relations interrompues pendant un siècle et demi de progrès pour ses anciennes rivales.

La construction du canal du Nord qui devait joindre l'Escaut au Rhin, l'ouverture du canal de Saint-Quentin pour unir l'Escaut à la Seine, la création d'un canal de

(1) Voyez le *Recueil des mémoires sur le commerce des Pays-Bas autrichiens*, de l'imprimerie des nations, 1787, pag. 25.

Bruxelles à Charleroi qui préparait la réunion de l'Oise à l'Escaut, devaient donner à Anvers le monopole des relations avec l'Allemagne et la France du Nord.

Mais les guerres continues de la république et de l'empire ne permirent guère aux armateurs belges de lancer à la mer des navires qui devaient courir tant de chances de capture, ni au gouvernement d'exécuter ces travaux importants.

Ostende, qui s'était appuyé avant la révolution sur quelques maisons anglaises en relations directes avec les Indes, vit cette branche importante de son commerce disparaître par l'émigration de ces maisons. Sa marine fut restreinte au transport des bois du Nord, qui occupait une douzaine de gros navires, et à la pêche qui employait de 70 à 80 chaloupes.

A la paix de 1794, la marine d'Ostende retrouva enfin quelque activité dans le transport de sel de France en Belgique; mais ce ne fut qu'après la paix de l'an X, qu'elle entreprit des expéditions aux Antilles et dans la Méditerranée.

D'après un rapport officiel du préfet de la Lys, Ostende possédait encore en l'an XII, malgré les pertes et les prises faites par l'ennemi, 250 navires de toutes grandeurs, 35 chaloupes de pêche et 23 bateaux pilotes. Le commerce d'exportation fait à la faveur des licences impériales, donnait quelque activité à sa marine.

Autant Anvers s'était montrée joyeuse de l'ouverture de l'Escaut, autant elle se montra peu empressée de profiter des immenses avantages qu'elle pouvait lui procurer. Ce sont quelques maisons étrangères venues de

France et d'Allemagne qui présidèrent à la création de ses nouveaux rapports commerciaux, ce fut l'une de ces maisons qui dota son port du premier navire qui prit la mer. Napoléon visita Anvers en 1803, et ces bassins superbes que l'on admire aujourd'hui et qui sont capables de contenir cinquante-deux vaisseaux de ligne, furent décrétés. Ils étaient terminées en 1811.

Les dépenses immenses et les travaux de chantier que nécessita la construction d'une frégate et de deux corvettes en 1807, de trente vaisseaux lancés jusqu'en 1813, outre quatorze en construction, accumulèrent à Anvers des capitaux considérables, et ranimèrent l'esprit d'entreprise.

En 1803, Anvers n'avait pas encore un seul navire qui lui appartint. Mais en 1806, 627 navires trouvaient du fret dans son port, soit pour le cabotage, soit pour le long cours. Ces 627 navires jaugeaient ensemble 25,934 tonneaux. La marine belge se répartissait comme suit :

Anvers en possédait	415	jaugeant	4,146	tonneaux,
Bruxelles	52	id.	5,821	
Gand	24	id.	1,629	
Rupelmonde	39	id.	0,809	
Boôm	44	id.	1,760	
	<hr/>			
	274		12,165	

En l'an XI, la douane du port d'Anvers produisit six millions de francs, et les recettes s'élevèrent à 8,237,000 en l'an XII. Il y entra cette année 2,006 navires jaugeant 94,534 tonneaux, et 2,718 navires de 152,393 tonneaux en l'an XIII.

A la chute de l'empire, la Belgique réunie à la Hollande pour former le royaume des Pays-Bas, vit un nouveau système de lois de douane la régir. Le gouvernement hollandais avait surtout à cœur d'encourager la marine, et c'est dans ce but qu'il autorisa le 3 mars 1815 l'érection d'une Compagnie exclusive pour faire le commerce du thé; mais n'ayant pu réunir les capitaux nécessaires, elle fut dissoute vers la fin de 1817, et ce commerce redevint libre. Un arrêté du 12 janvier de la même année institua avec aussi peu de succès une prime de 4,000 florins en faveur des douze premiers navires qui armeraient pour la pêche de la baleine. Le nouveau tarif des douanes qui parut le 3 octobre 1816 pour compléter celui de 1814, renfermait quantité de dispositions pour favoriser la marine. Les diverses denrées coloniales n'y étaient soumises qu'à un droit de balance, le café n'était imposé qu'à 50 cent. les 100 kilogrammes; le sucre brut à 30 cent., le tabac à 2 p. %. Un grand nombre d'espèces de bois fut prohibé à la sortie, ainsi que les filets et autres instruments pour la pêche; des primes furent accordées à la pêche de la morue et du hareng, et le sucre raffiné frappé d'un droit élevé à l'entrée.

Mais si ce tarif était favorable aux intérêts de la Hollande, il n'en était pas de même pour l'industrie belge qui s'était développée sous un tout autre régime, celui de l'empire. Aussi y eut-il des réclamations incessantes jusqu'à ce que la loi générale du 26 août 1822 vint donner des apaisements aux diverses industries, en s'adressant également à toutes les parties du royaume des Pays-Bas.

La pêche et la navigation furent l'objet de la constante attention du gouvernement. Un droit additionnel de 5 % fut imposé sur toutes les marchandises importées du Levant par terre ou par navires étrangers ; on retira aux navires suédois le droit d'importer dans les ports belges d'autres marchandises que celles du produit de leur propre sol ou de leurs manufactures, parce que les navires des Pays-Bas avaient été soumis au même régime dans les ports de la Suède. On autorisa l'établissement d'une Société de commerce et de navigation, par arrêté du 15 juillet 1818, dans le but d'acheter, d'équiper et de louer des navires destinés au commerce des Indes orientales. Par arrêté du 42 mars 1818, un règlement sévère fut imposé à la pêche du hareng ; tout en se réservant la faculté de distribuer des primes d'une manière à peu près discrétionnaire, le gouvernement défendait, sous peine d'amende et d'emprisonnement, aux pêcheurs et armateurs de s'intéresser dans les pêches à l'étranger, et pour donner à la pêche un débouché certain pour ses produits, il prohiba le hareng étranger et donna des primes à l'exportation.

La loi du 12 mai 1819 établit une distinction dans le droit de tonnage entre les navires nationaux et les navires étrangers, en affranchit les navires employés à la pêche, et réserva aux nationaux le cabotage et la navigation intérieure.

Enfin, pour satisfaire aux réclamations qu'avait suscitées le tarif de 1816, une commission de dix-sept membres, parmi lesquels MM. Lecocq, Van Combrugge, Engler, Joseph Olislaeghers, représentaient les in-

térêts des provinces méridionales, avait été créée à l'effet de reviser le système de douanes.

Du travail de cette commission naquirent les lois du 12 juillet 1824 et la loi générale du 26 août 1822. Elles accordèrent pour protection à la marine marchande, une remise de 10 % sur les marchandises importées ou exportées par navires nationaux. Le droit de tonnage fut porté à 1 fr. 5 c. par tonneau, payable à chaque voyage, sur les navires étrangers, et réduits à 45 cents sur les navires nationaux, payables seulement une fois tous les ans.

Le sel brut fut déclaré libre à l'entrée quand il serait importé par navires nationaux, et frappé d'un droit de 2 florins par 100 kilog. par navires étrangers. Le sucre brut fut imposé d'un droit de 80 cents par 100 kilog. à l'entrée par terre ou par navires étrangers, et seulement de 10 cents par navires nationaux; l'huile de poisson provenant de la pêche nationale fut déclarée libre à l'entrée et dut payer 2 florins le baril provenant de l'étranger.

Dès cette époque, le gouvernement s'occupa activement à doter le commerce, l'industrie et la marine, d'institutions protectrices. Dans un arrêté du 29 mars 1824, il reconnaissait lui-même « que la construction des navires et leur armement n'avaient pas le degré de prospérité dont ils étaient susceptibles, et que l'on devait regarder comme une des principales causes de ces circonstances, *le peu de succès qu'avaient eu la navigation et le commerce avec les possessions d'outre-mer, surtout dans les Indes orientales.* Qu'en effet, ce com-

« *merce et cette navigation n'avaient pas répondu à l'attente des négociants.* »

En déplorant cet état de choses, le gouvernement déclarait qu'il importait d'y chercher un remède. Déjà il avait cru devoir donner au commerce et à l'industrie l'appui d'une banque d'escompte, en créant la *Société générale*, au capital de 50 millions de florins.

Le 17 mars 1824(1), un traité de commerce et de navigation, conclu entre le gouvernement des Pays-Bas et l'Angleterre, admettait réciproquement les sujets de l'un et l'autre État au commerce des possessions respectives dans l'Archipel oriental et sur le continent et dans l'île de Ceylan, et ce, *sur le pied de la nation la plus favorisée*. Un arrêté du 29 mars 1824 vint donner au commerce maritime et à la navigation une protection efficace, en créant la *Société de commerce* (*Handels Maatschappij*) dans le but de faire prospérer le commerce, la navigation, la construction de navires, la pêche, l'agriculture, les manufactures et les usines, en ouvrant de nouveaux débouchés; en se livrant à des entreprises commerciales par l'intermédiaire d'agents qu'elle était autorisée à établir dans les principales places de commerce à l'étranger.

Cette institution bienfaisante, qui ranima le commerce maritime, et fit la prospérité de tant d'industries, surtout de l'industrie cotonnière de Gand et de la marine

(1) MARTENS, *Recueil supplément.*, tom. IV, pag. 57. D'HAUTERIVE, etc., de Cussy, *recueil*, P. II, tom. IV, pag. 24 (extrait), HERTSLET, tom. I, pag. 588.

d'Anvers, fut cependant l'objet de bien des critiques, tant de la part des provinces du nord que du midi.

En effet, les Hollandais y voyaient une concurrence redoutable pour leur haut commerce, et les provinces belges regretttaient de ne pas trouver dans l'administration de la Société un nombre d'agents belges égal à celui des Hollandais, et de ne pas posséder un nombre d'arrivages égal à celui dont jouissaient les ports de la Hollande. Quoi qu'il en soit, les résultats des opérations de la Société de commerce furent trop sensibles pour ne pas être reconnus, et l'absence d'une pareille institution comme moyen d'écoulement pour nos industries, est trop évidemment défavorable, pour qu'elle ne soit pas aujourd'hui légitimement regrettée.

Les bénéfices que la Société ménageait aux armateurs, et qui allaient souvent jusqu'à les rembourser en quelques voyages aux Indes orientales de leurs avances de construction, ranimèrent à Anvers le goût des armements, et bientôt ce port posséda bon nombre de belles frégates de commerce qui jaugeaient jusqu'à douze cents tonneaux, et pouvaient à l'occasion être armées en bâtiments de guerre.

A côté des encouragements de la Société de commerce, le gouvernement établit pour construction de navires des primes, qui allaient jusqu'à 18 florins par tonneau pour tout navire d'un port de plus de 300 tonneaux, doublé et chevillé de cuivre. Une prime fut accordée aux exportations de farine, pour les possessions d'outre-mer des Pays-Bas, et elles furent déclarées exemptes des droits d'entrée locaux que payaient dans

ces possessions les productions étrangères. Enfin, parmi les mesures également favorables à l'industrie, au commerce et à la marine, il faut remarquer les droits de 25 p. % établis sur les tissus de coton non de fabrication indigène importés dans les colonies, et les droits différentiels mis à la sortie des cafés aux Indes et qui étaient réglés comme suit :

Par navires nationaux en destination pour les Pays-Bas, on payait flor. 2,00 le picol.
 id. par navires étrangers, 4,00 id.
 id. ou pour les ports étrangers, 5,00 id.

La navigation du port de Gand fut aussi améliorée par l'exécution du canal de Terneuzen qui lui procura une communication directe avec la mer; tandis qu'Anvers acquérait un vaste entrepôt, grâce à un emprunt garanti par le roi. Les Hollandais pour satisfaire aux exigences des relations, vinrent établir à Anvers des succursales de leurs maisons de Rotterdam et d'Amsterdam, y apportèrent en même temps des capitaux et des connaissances pratiques.

Après la paix (1815) Anvers avait reçu 3,000 navires; ce nombre s'éleva en 1816 à 3,694; il retomba à 999 en 1817, et à 585 en 1818. Mais sous l'empire de la nouvelle législation protectrice, il parvint en 1828 à 944, et en 1829 à 971 navires (1).

Ces navires étaient ainsi répartis par nations : en 1817, 273 hollando-belges, 240 anglais, 438 danois, 73 suédois, 68 hanovriens, 65 prussiens, 8 français.

(1) Voyez l'ouvrage de M. BRIAVOINE, tom. I^{er}, page 171.

En 1818 : 323 hollando-belges, 142 anglais, 19 danois, 29 suédois, 20 hanovriens, 8 prussiens et 21 français.

En 1828 : 408 nationaux, 73 américains, 191 anglais, 22 danois, 38 prussiens, 59 suédois, 42 français.

En 1829 : 404 nationaux, 114 américains, 209 anglais, 22 danois, 44 prussiens, 61 suédois, 20 français.

Dès 1824, les opérations du commerce maritime de la Belgique les plus importantes, se firent par les agents de la Maatschappij et eurent principalement pour but les Indes orientales, où des chargements de retour très-avantageux étaient ménagés aux bâtiments belges. Cette navigation de long cours, le genre même tout spécial d'opérations qu'elle desservait, les transports fréquents de troupes nombreuses auxquels elle était affectée, et peut-être d'autres motifs, exigèrent dans la construction des navires des formes et des dimensions extraordinaires, qui ne leur permettaient guère de servir à une navigation vers d'autres parages.

Aussi, quand les événements de 1830 nous séparèrent de la Hollande et des colonies des Indes qui entretenaient la partie là plus importante de notre marine marchande, les navires construits pour cette navigation particulière émigrèrent en Hollande pour y trouver des chargements que nos relations commerciales d'alors ne pouvaient plus leur fournir.

Ce départ de nos plus beaux navires pour la Hollande laissa un vide immense dans le cadre de notre ma-

rine, vide qui est loin d'être comblé, et qui ne peut l'être, tant que de nouveaux rapports ne remplaceront pas ceux que nous avons perdus.

C'est bien à tort cependant, que dans le temps, on a critiqué les armateurs qui ont émigré, et le gouvernement qui les a laissés partir; car l'intérêt, cette loi suprême, commandait impérieusement aux armateurs d'abandonner des ports où leurs navires ne trouvaient plus de fret ni d'emploi possible, et l'impuissance dans laquelle se trouvait le gouvernement lui défendait de prendre, pour les conserver, des mesures dont il connaissait d'avance l'inefficacité.

A la perte de nos rapports avec les colonies, perte qui nécessita l'émigration de la plus belle partie de notre marine marchande, vinrent se joindre d'autres causes inhérentes à notre situation politique, qui entravèrent le développement du commerce maritime, et que tous les efforts les mieux combinés du gouvernement le plus intelligent n'eussent pu paralyser. C'est le défaut de confiance bien légitime des capitalistes et des armateurs dans la tranquillité d'un pays qui trouvait si peu de sympathie dans les grandes puissances. En effet, au milieu de l'incertitude de l'avenir de la Belgique, comment exiger des capitalistes-armateurs de se lancer dans des spéculations de construction aussi chanceuses; la guerre pouvait éclater d'un instant à l'autre, et la marine et le commerce extérieur, qui ne peuvent vivre que sous la protection d'une paix certaine, pouvaient-ils se développer sous l'empire d'une aussi sinistre et incessante prévision? Évidemment non; car la Belgique n'a-

vait pas de flotte militaire pour protéger sa marine marchande en cas d'hostilités. Et pourquoi dès lors les armateurs auraient-ils fait construire des navires auxquels le plus petit mal qui pouvait arriver était de se voir fermer l'Escaut, et d'être mis sous embargo? Pourquoi auraient-ils fait construire des navires inévitablement destinés à être capturés par les frégates hollandaises, ou qui n'eussent pu leur échapper qu'en se réfugiant dans un port neutre jusqu'à ce qu'un traité définitif permit à leur pavillon reconnu, de se déployer librement sur des mers pacifiques.

Il devait naturellement en être de même de l'esprit de commerce d'exportation et de trafic lointain que la crainte prudente comprimait : car ce n'est pas au moment où les nuages politiques s'amoncelaient et semblaient receler dans leur sein un orage prêt à éclater à chaque instant, que les négociants toujours si craintifs, même en temps de paix, devaient risquer des expéditions qui pouvaient fort bien enrichir nos ennemis, ou du moins être compromises par les événements de la guerre. Quant aux rapports directs à former par des étrangers, ils rencontraient les mêmes difficultés : une guerre imminente, leurs relations rompues, faillite et ruine, au lieu de payements exacts et de bénéfices.

L'étranger pouvait-il avoir de la confiance en nous, lorsque dans nos tribunes parlementaires on jetait des cris de guerre d'un côté, et que de l'autre on déclarait que par la guerre on remettait en question la nationalité de la Belgique? Quand tous les jours la possibilité de notre existence politique était en discussion, soit dans les

chambres, soit dans les journaux, combien l'étranger, qui ne pouvait nous juger que par ces deux importants organes, devait-il se défier d'aller trop loin avec un peuple qui semblait douter lui-même de son existence !

Que l'on ne dise pas que ceci est exagéré, car il faut n'avoir jamais connu que son pays pour ne pas comprendre quel écho trouvent à l'étranger des paroles lancées du haut de la tribune parlementaire. Si nous pouvons leur donner un sens véritable, les apprécier à leur juste valeur par la connaissance que nous avons de l'esprit qui les dicte, de l'impression que l'orateur veut produire par son exagération, du parti auquel il appartient, et du but qu'il veut atteindre; à l'étranger, on ne peut y entendre que la voix d'un représentant du peuple ému à la vue d'un danger réel et imminent, et cette voix a une immense influence sur les esprits qui ignorent les motifs politiques qui la dirigent.

Au milieu de cette incertitude et des négociations diplomatiques qui ne constituaient qu'une paix bien précaire, il est étonnant de voir l'extension que prit le commerce; extension qui augmentait au fur et à mesure que la confiance se raffermit à l'intérieur et que la Belgique, par une attitude calme et toute laborieuse, effaçait chez les nations monarchiques les craintes que son origine révolutionnaire avait d'abord inspirées.

En effet, le mouvement de la navigation de la Belgique, depuis 1831 jusqu'en 1838, malgré sa situation politique, s'est établi comme suit :

Bâtiments chargés et sur lest.

		1831	1832	1833	1834	1835	1836	1837	1838
ENTRÉE ET SORTIE RÉUNIES.	Navires belges.	Nombre..	685	888	840	893	952	1,019	1,121
	Tonnage.		73,159	100,507	95,625	92,062	95,868	138,203	147,287
	Navires étrang.	Nombre..	1,454	3,651	3,285	2,450	2,737	2,674	2,898
	Tonnage.		170,675	586,508	340,144	301,021	352,237	529,538	430,927
	TOTAUX	Nombre..	2,139	4,539	4,125	3,325	3,689	3,693	4,019
	Tonnage.		243,832	486,815	455,769	303,083	428,105	467,741	578,214
	Navires belges.	Nombre..	358	458	412	455	478	498	567
	Tonnage.		56,651	49,801	45,044	44,291	47,817	68,102	73,629
	Navires étrang.	Nombre..	754	1,858	1,640	1,237	1,364	1,529	1,458
	Tonnage.		89,445	192,250	168,299	151,565	164,981	164,451	215,542
ENTRÉE.	TOTAUX	Nombre..	1,092	2,296	2,052	1,670	1,842	1,827	2,025
	Tonnage.		126,094	242,051	215,345	195,854	212,798	252,555	288,971
	Navires belges.	Nombre..	547	450	428	462	474	521	554
	Tonnage.		56,508	50,506	48,581	47,771	48,051	70,101	75,658
	Navires étrang.	Nombre..	700	1,815	1,645	1,195	1,575	1,345	1,440
SORTIE.	Tonnage.		81,230	194,258	171,845	149,458	167,256	165,087	215,585
	TOTAUX	Nombre..	1,047	2,245	2,075	1,655	1,847	1,866	1,994
	Tonnage.		117,738	244,764	220,426	197,929	215,307	235,188	289,245

Bâtiments chargés

		1851	1852	1853	1854	1855	1856	1857	1858
ENTRÉE ET SORTIE RÉUNIES.	Navires { Nombre..	535	677	694	794	874	915	978	965
	belges. { Tonnage.	52,941	72,445	74,126	80,780	88,951	124,475	128,657	153,158
ENTRÉE.	Navires { Nombre..	1,186	2,525	2,488	2,054	2,252	2,158	2,270	2,570
	étrang. { Tonnage.	142,028	268,625	258,795	247,992	265,649	265,602	345,827	346,655
TOTaux	Nombre..	1,721	5,200	3,182	2,848	3,106	3,073	3,248	3,555
	Tonnage.	194,969	341,066	332,919	328,772	354,580	390,075	474,464	449,795
SORTIE.	Navires { Nombre..	525	448	405	423	472	495	540	546
	belges. { Tonnage.	55,384	49,462	44,446	43,576	47,409	67,808	71,282	93,478
TOTaux	Navires { Nombre..	685	1,820	1,606	1,180	1,316	1,289	1,445	1,620
	étrang. { Tonnage.	84,950	191,250	165,485	146,764	160,104	160,578	214,739	230,444
TOTaux	Nombre..	1,008	2,274	2,011	1,605	1,788	1,782	1,983	2,166
	Tonnage.	120,374	240,712	209,951	190,540	207,513	228,186	286,021	323,922
TOTaux	Navires { Nombre..	210	229	289	371	402	422	458	419
	belges. { Tonnage.	17,557	22,981	29,680	57,204	41,522	56,665	57,555	59,680
TOTaux	Navires { Nombre..	505	697	882	874	916	869	827	750
	étrang. { Tonnage.	57,078	77,575	95,508	101,928	105,545	105,224	151,088	116,191
TOTaux	Nombre..	715	926	1,171	1,245	1,518	1,291	1,265	1,169
	Tonnage.	74,635	100,554	122,988	138,452	147,067	161,889	188,445	175,871

Bâtiments sur lest.

		1851	1852	1853	1854	1855	1856	1857	1858
ENTRÉE ET SORTIE RÉUNIES.	Navires { Nombre..	150	211	146	101	78	104	145	198
	belges. Tonnage.	20,218	27,864	19,499	11,282	6,937	15,750	18,650	41,544
ENTRÉE.	Navires { Nombre..	268	1,128	797	576	505	516	628	988
	étrang. Tonnage.	28,645	117,885	81,551	55,029	66,588	65,956	85,100	128,452
TOTaux	Nombre..	418	1,559	945	477	583	620	771	1,186
	Tonnage.	48,863	145,749	100,850	64,511	73,523	77,666	103,750	169,976
SORTIE.	Navires { Nombre..	45	40	7	10	6	5	27	28
	belges. Tonnage.	1,267	359	598	715	408	294	2,547	2,753
TOTaux	Nombre..	71	12	54	57	48	40	15	55
	Tonnage.	4,495	1,000	2,814	4,799	4,877	4,075	605	7,687
TOTaux	Nombre..	84	22	41	67	54	45	42	81
	Tonnage.	5,760	1,559	3,412	5,514	5,285	4,567	2,950	10,425
TOTaux	Nombre..	137	201	159	91	72	99	116	170
	Tonnage.	18,951	27,525	18,901	10,567	6,529	15,456	16,303	38,806
TOTaux	Nombre..	197	1,116	765	519	457	476	615	935
	Tonnage.	24,152	116,885	78,557	48,250	61,711	59,865	84,497	120,745
TOTaux	Nombre..	354	1,317	902	410	529	575	729	1,105
	Tonnage.	43,105	144,410	97,438	58,797	68,240	73,299	100,800	159,551

11*

Les tableaux suivants indiqueront la part que chaque pavillon a prise dans ce mouvement général de 1831 à 1838.

Mouvement de la navigation dans les ports de Belgique pour 1831.

(Entrée et sortie réunies.)

PAVILLONS.	NOMBRE.	CAPACITÉ.	PROPORTION POUR 100.	
			NOMBRE.	CAPACITÉ.
		Tonn.		Tonn.
Américains	64	18,219	3,0	7,5
Anglais	921	100,416	45,1	41,2
Autrichiens	"	"	0,0	0,0
Belges	685	75,159	32,0	30,0
Brêmois	3	495	0,2	0,2
Brunswickois	"	"	0,0	0,0
Buénos-Ayriens	"	"	0,0	0,0
Danois	50	3,749	1,4	1,5
Espagnols	4	423	0,2	0,2
Français	157	10,010	6,4	4,1
Génois	1	402	0,0	0,2
Grecois	"	"	0,0	0,0
Hambourgeois	15	902	0,6	0,4
Hanovriens	92	7,117	4,3	2,9
Hollandais	9	809	0,4	0,5
Kniphausiens	"	"	0,0	0,0
Lubbeckois	2	101	0,1	0,0
Mecklenbourggeois	8	1,351	0,4	0,6
Napolitains	11	1,711	0,5	0,7
Norwégiens	119	19,248	5,6	7,9
Oldenbourgeois	"	"	0,0	0,0
Papenbourgeois	1	75	0,0	0,0
Portugais	"	"	0,0	0,0
Prussiens	10	1,629	0,5	0,7
Romains	"	"	0,0	0,0
Rostockois	2	576	0,1	0,1
Russes	3	409	0,2	0,2
Sardes	1	261	0,0	0,1
Siciliens:	1	22	0,0	0,0
Suédois	22	2,948	1,0	1,2
Toscans.	"	"	0,0	0,0
TOTAUX.	2,159	245,832	100,0	100,0

*Mouvement de la navigation dans les ports de Belgique
pour 1832.*

(Entrée et sortie réunies.)

PAVILLONS.	NOMBRE.	CAPACITE.	PROPORTION POUR 100.	
			NOMBRE.	CAPACITE.
Américains	178	Tonn. 47,558	3,0	Tonn. 9,8
Anglais	1,188	Tonn. 127,472	26,1	Tonn. 26,1
Autrichiens	6	Tonn. 1,444	0,1	Tonn. 0,3
Belges	888	Tonn. 100,507	19,5	Tonn. 20,6
Brêmois	11	Tonn. 1,084	0,3	Tonn. 0,2
Brunswickois	"	Tonn. "	0,0	Tonn. 0,0
Buénos-Ayriens	"	Tonn. "	0,0	Tonn. 0,0
Danois	516	Tonn. 54,782	11,4	Tonn. 7,1
Espagnols	2	Tonn. 199	0,1	Tonn. 0,1
Français	204	Tonn. 15,265	4,5	Tonn. 5,1
Génois	"	Tonn. "	0,0	Tonn. 0,0
Grecs	"	Tonn. "	0,0	Tonn. 0,0
Hambourgeois	56	Tonn. 4,587	1,2	Tonn. 0,9
Hanovriens	782	Tonn. 47,598	17,2	Tonn. 9,7
Hollandais	"	Tonn. "	0,0	Tonn. 0,0
Kniphausiens	"	Tonn. "	0,0	Tonn. 0,0
Lubeckois	6	Tonn. 1,259	0,1	Tonn. 1,5
Mecklembourgeois	52	Tonn. 7,818	1,1	Tonn. 1,6
Napolitains	"	Tonn. "	0,0	Tonn. 0,0
Norwégiens	259	Tonn. 42,784	5,7	Tonn. 8,8
Oldenbourgeois	78	Tonn. 4,074	1,7	Tonn. 0,9
Papenbourgeois	3	Tonn. 161	0,1	Tonn. 0,0
Portugais	"	Tonn. "	0,0	Tonn. 0,0
Prussiens	143	Tonn. 24,855	5,1	Tonn. 5,1
Romains	2	Tonn. 594	0,1	Tonn. 0,1
Rostockois	59	Tonn. 5,928	0,9	Tonn. 1,2
Russes	16	Tonn. 3,246	0,4	Tonn. 0,7
Sardes	2	Tonn. 252	0,1	Tonn. 0,1
Siciliens	17	Tonn. 2,452	0,4	Tonn. 0,5
Suédois	91	Tonn. 15,760	2,0	Tonn. 2,8
Toscans	"	Tonn. "	0,0	Tonn. 0,0
TOTAUX.	4,539	Tonn. 486,815	100,0	Tonn. 100,0

*Mouvement de la navigation dans les ports de Belgique
pour 1833.*

(Entrée et sortie réunies.)

PAVILLONS.	NOMBRE.	CAPACITÉ.	PROPORTION POUR 100.	
			NOMBRE.	CAPACITÉ.
		Tonn.		Tonn.
Américains	125	54,249	5,0	7,9
Anglais	886	100,951	21,5	23,5
Autrichiens	9	2,515	0,2	0,6
Belges	840	95,625	20,4	21,6
Brèmeois	20	1,817	0,5	0,4
Brunswickois	1	62	0,0	0,0
Buénos-Ayriens	"	"	0,0	0,0
Danois	523	57,299	12,7	8,6
Espagnols	8	748	0,2	0,2
Français.	161	13,165	3,9	3,0
Génois	"	"	0,0	0,0
Grecs	"	"	0,0	0,0
Hambourgeois.	56	2,963	1,4	0,7
Hanovriens	824	48,645	20,0	11,2
Hollandais	1	70	0,0	0,0
Kniphausiens	15	967	0,4	0,2
Lubbeckois	12	1,980	0,5	0,5
Mecklembourgeois	45	6,088	1,0	1,4
Napolitains	"	"	0,0	0,0
Norwégiens	195	29,198	4,7	6,7
Oldenbourggeois	88	4,929	2,1	1,2
Papenbourggeois	6	565	0,2	0,1
Portugais	"	"	0,0	0,0
Prussiens	154	27,429	5,7	6,5
Romains	"	"	0,0	0,0
Rostockois	14	1,856	0,3	0,4
Russes	26	5,279	0,6	1,2
Sardes	"	"	0,0	0,0
Siciliens.	10	1,688	0,2	0,5
Suédois	112	18,127	2,7	4,2
Toscans.	"	"	0,0	0,0
TOTAUX.	4,125	453,769	100,0	100,0

*Mouvement de la navigation dans les ports de Belgique
pour 1834.*

(Entrée et sortie réunies.)

PAVILLONS.	NOMBRE.	CAPACITÉ.	PROPORTION POUR 100.	
			NOMBRE.	CAPACITÉ.
		Tonn.		Tonn.
Américains	177	47,752	5,5	12,2
Anglais	680	94,039	20,4	25,9
Autrichiens	14	5,445	0,4	0,9
Belges	895	92,062	20,9	25,4
Brémois	9	756	0,3	0,2
Brunswickois	"	"	0,0	0,0
Buénos-Ayriens	"	"	0,0	0,0
Danois	157	12,416	4,7	5,2
Espagnols	5	514	0,2	0,1
Français	125	8,002	5,8	2,0
Génois	"	"	0,0	0,0
Grecks	"	"	0,0	0,0
Hambourgeois	27	2,268	0,8	0,6
Hanovriens	607	59,409	18,2	10,0
Hollandais	"	"	0,0	0,0
Kniphauseiens	"	"	0,0	0,0
Lubeckois	5	412	0,2	0,1
Mecklembourgeois	90	16,084	2,7	4,1
Napolitains	"	"	0,0	0,0
Norwégiens	242	55,272	7,5	9,0
Oldenbourgeois	82	4,910	2,5	1,2
Papenbourgeois	1	85	0,0	0,0
Portugais	"	"	0,0	0,0
Prussiens	113	18,066	5,4	4,6
Romains	"	"	0,0	0,0
Rostockois	7	1,287	0,0	0,5
Russes	10	2,558	0,5	0,6
Sardes	9	1,537	0,5	0,5
Siciliens	9	1,575	0,5	0,4
Suédois	59	10,858	1,8	2,8
Toscans	2	218	0,0	0,1
TOTAUX	5,525	395,085	100,0	100,0

*Mouvement de la navigation dans les ports de Belgique
pour 1855.*

(Entrée et sortie réunies.)

PAVILLONS.	NOMBRE.	CAPACITÉ.	PROPORTION POUR 100.	
			NOMBRE.	CAPACITÉ.
Américains	112	Tonn. 54,155	5,0	Tonn. 8,0
Anglais	845	112,592	22,8	26,2
Autrichiens	10	2,749	0,5	0,6
Belges	952	95,868	25,8	22,4
Brémois	17	1,917	0,4	0,4
Brunswickois	"	"	0,0	0,0
Buénos-Ayriens	"	"	0,0	0,0
Danois	185	15,991	5,0	5,5
Espagnols	4	297	0,1	0,1
Français	171	10,561	4,6	2,5
Génois	"	"	0,0	0,0
Grecs	"	"	0,0	0,0
Hambourgeois	26	2,165	0,7	0,5
Hanovriens	655	41,912	17,7	9,8
Hollandais	"	"	0,0	0,0
Kniphausiens	"	"	0,0	0,0
Lubbeckois	6	1,292	0,2	0,5
Mecklembourgeois . . .	176	50,961	4,8	7,2
Napolitains	"	"	0,0	0,0
Norwégiens	181	30,595	4,9	7,1
Oldenbourgeois	102	5,923	2,8	1,4
Papenbourgeois	4	288	0,1	0,1
Portugais	"	"	0,0	0,0
Prussiens	99	16,297	2,7	5,8
Romains	"	"	0,0	0,0
Rostockois	29	5,015	0,8	1,2
Russes	28	6,292	0,8	1,5
Sardes	5	602	0,1	0,1
Siciliens	11	1,737	0,5	0,4
Suédois	77	15,286	2,1	3,1
Toscans	"	"	0,0	0,0
TOTAUX.		5,689	428,105	100,0
				100,0

*Mouvement de la navigation dans les ports de Belgique
pour 1856.*

(Entrée et sortie réunies.)

PAVILLONS.	NOMBRE.	CAPACITÉ.	PROPORTION POUR 100.	
			NOMBRE.	CAPACITÉ.
		Tonn.		Tonn.
Américains	107	55,250	2,9	7,5
Anglais	704	107,211	19,2	22,9
Autrichiens	5	100,300	0,1	0,3
Belges	1,019	158,203	27,5	29,6
Brémois	54	4,810	0,9	1,0
Brunswickois	"	"	0,0	0,0
Buénos-Ayriens	2	278	0,1	0,1
Danois	2x3	19,914	7,7	4,3
Espagnols	10	1,255	0,5	0,5
Français	119	7,565	3,2	1,6
Génois	"	"	0,0	0,0
Grecs	"	"	0,0	0,0
Hambourgeois	51	2,857	0,9	0,6
Hanovriens	655	37,928	17,8	8,1
Hollandais	"	"	0,0	0,0
Kniphausiens	"	"	0,0	0,0
Lubeckois	12	1,869	0,3	0,4
Mecklembourgeois	180	29,620	4,9	6,5
Napolitains	9	1,616	0,5	0,5
Norwégiens	165	25,516	4,4	5,4
Oldenbourggeois	90	5,581	2,4	1,2
Papénbourggeois	4	509	0,1	0,1
Portugais	"	"	0,0	0,0
Prussiens	123	20,118	5,3	4,3
Romains	"	"	0,0	0,0
Rostockois	44	7,570	1,2	1,6
Russes	28	6,625	0,8	1,4
Sardes	4	697	0,1	1,1
Siciliens	5	548	0,1	1,1
Suédois	64	11,072	1,7	2,5
Toscans	"	"	0,0	0,0
TOTAUX.	5,695	467,741	100,0	100,0

*Mouvement de la navigation dans les ports de Belgique
pour 1837.*

(Entrée et sortie réunies.)

PAVILLONS.	NOMBRE.	CAPACITÉ.	PROPORTION POUR 100.	
			NOMBRE.	CAPACITÉ.
Américains	87	Tonn. 29,429	2,2	Tonn. 5,1
Anglais	852	164,874	21,2	28,5
Autrichiens	1	190	0,0	0,0
Belges	1,121	147,287	27,9	25,5
Brémois	11	1,581	0,5	0,2
Brunswickois	"	"	0,0	0,0
Buénos-Ayriens	2	278	0,0	0,0
Danois	166	14,450	4,2	2,5
Espagnols	5	279	0,1	0,0
Français.	152	10,567	5,5	1,8
Génois	"	"	0,0	0,0
Grecs	"	"	0,0	0,0
Hambourgeois.	29	5,841	0,7	1,0
Hanovriens	610	58,923	15,2	6,8
Hollandais	"	"	0,0	0,0
Kniphausiens	20	1,608	0,5	0,5
Lubeckois	8	1,218	0,2	0,2
Mecklembourgeois.	253	58,886	5,8	6,7
Napolitains	15	1,604	0,5	0,5
Norwégiens	554	57,917	8,5	10,0
Oldenbourggeois	76	4,405	1,9	0,8
Papenbourgais	8	559	0,2	0,1
Portugais	"	"	0,0	0,0
Prussiens.	149	27,241	5,7	4,7
Romains	"	"	0,0	0,0
Rostockois	21	5,369	0,5	0,6
Russes	47	11,020	1,2	1,9
Sardes	2	308	0,0	0,1
Siciliens	2	289	0,0	0,0
Suédois	92	16,495	2,5	2,9
Toscans.	"	"	0,0	0,0
TOTAUX.		4,019	578,214	100,0
				100,0

*Mouvement de la navigation dans les ports de Belgique
pour 1838.*

(Entrée et sortie réunies.)

PAVILLONS.	NOMBRE.	CAPACITÉ.	PROPORTION POUR 100.	
			NOMBRE.	CAPACITÉ.
		Tonn.		
Américains	163	40,698	3,6	7,4
Anglais	693	178,452	22,0	26,8
Autrichiens	27	6,106	0,6	0,0
Belges	1,163	194,702	23,7	29,2
Brémois	21	5,249	0,5	0,5
Brunswickois	"	"	0,0	0,0
Buénos-Ayriens	"	"	0,0	0,0
Danois	255	19,499	5,2	2,9
Espagnols	6	674	0,1	0,1
Français	181	15,769	4,0	2,4
Génos	"	"	0,0	0,0
Grecois	1	202	0,0	0,0
Hambourgeois	28	5,168	0,6	0,5
Hanovriens	775	47,374	17,1	7,1
Hollandais	"	"	0,0	0,0
Kniphausiens	29	2,786	0,7	0,4
Lubeckois	9	1,923	0,2	0,5
Mecklembourgeois	195	34,415	4,5	5,1
Napolitains	10	1,568	0,2	0,2
Norwégiens	257	44,409	5,7	6,6
Oldenbourgeois	140	7,637	3,1	1,1
Papenbourgeois	2	157	0,0	0,0
Portugais	4	290	0,1	0,0
Prussiens	162	34,286	3,6	5,1
Romains	"	"	0,0	0,0
Rostockois	14	2,612	0,3	0,4
Russes	24	5,486	0,5	0,8
Sardes	6	1,024	0,1	0,1
Siciliens	4	498	0,1	0,1
Suédois	76	15,728	1,7	2,0
Toscans	"	"	0,0	0,0
TOTAUX.	4,521	669,769	100,0	100,0

On voit par ces tableaux que le chiffre total des arrivages des navires, sans distinction de pavillon, a été en 1831 de 2,139 et qu'il s'est élevé en 1838 à 4,521, ce qui fait une différence en plus, de 2,382 bâtiments.

Le tonnage des 2,139 navires arrivés en 1831 montait à 243,832 tonneaux, et celui des 4,521 navires arrivés en 1838, à 669,769 tonneaux, ce qui constitue une différence en plus, de 425,937 tonneaux.

Si nous analysons ce chiffre global, nous trouverons que l'entrée et la sortie réunies, constituent la progression suivante : pour les navires étrangers en 1831, 1,454 navires jaugeant 170,673 tonneaux; en 1838, 3,558 navires jaugeant 475,067 tonneaux; ce qui fait 1,904 navires jaugeant 304,394 tonneaux de plus qu'en 1831.

A l'entrée seulement, la différence entre 1831 et 1838, est de 985 navires jaugeant 155,706 tonneaux. La même progression se remarque dans la marine nationale, malgré les circonstances défavorables dans lesquelles elle s'est trouvée.

Le nombre des entrées et sorties réunies, sous pavillon national, qui n'était en 1831 que de 685 navires jaugeant 73,159 tonneaux, s'élève en 1838 à 1,163 navires jaugeant 194,792; ce qui constitue une différence de 478 navires et de 121,543 tonneaux, et une proportion d'accroissement de 1,7 p. % pour les navires et de 2,6 p. % pour le tonnage. Le nombre des navires belges entrés en 1831 était de 338 jaugeant 36,651 tonneaux, et en 1838 de 574 navires jaugeant 96,216 tonneaux; différence en plus de 136 navires et de 59,565 ton-

neaux, proportion pour les navires 4,4 p. % et pour le tonnage de 2,35 %.

Le mouvement de sortie était en 1831 de 347 navires belges de 56,508 tonneaux, et en 1838, de 589 navires de 98,486 tonneaux, différence en plus, de 242 navires et de 41,978 tonneaux, proportion pour les navires de 1,7 p. % et pour le tonnage de 1,7 p. %.

Si l'on recherche le mouvement d'accroissement de la marine nationale, on trouvera qu'en 1831 la proportion entre la marine belge et la marine étrangère, était pour les navires de 2,1 p. % et en 1838 de 2,5 p. %. La marine belge est donc restée à peu près stationnaire, et si elle n'a pas acquis un accroissement plus rapide, on doit en attribuer la cause aux circonstances politiques plutôt qu'à notre législation, comme nous espérons le prouver par les réflexions suivantes.

Pour combler le vide que les émigrations et les naufrages avaient fait dans le cadre de notre marine, le gouvernement, par la loi du 7 janvier 1837, accorda des fortes primes pour encourager les constructions navales ; cependant elles ne produisirent pas l'effet que l'on en espérait, car la Belgique qui à la fin de 1837 possédait 156 navires, n'en comptait plus que 152 au 31 décembre 1838, jaugeant 48,518 tonneaux. De ce chiffre global, il faut encore retrancher 49 bâtiments qui ne faisaient que la navigation par les eaux intérieures avec la Hollande, de manière qu'il ne restait plus que 153 bâtiments tenant la mer. On en compta 140, si l'on veut ajouter 7 navires appartenant à des armateurs belges, mais naviguant sous pavillon étranger. Il est vrai que

neuf navires avaient été construits dans le cours de cette année, mais ces constructions nouvelles furent loin de suffire pour remplacer les navires perdus et dont le nombre s'éleva à 15, ce qui constitue une diminution de 10 p. %, ou une perte réelle de 7 bâtiments pour la marine.

La comparaison des chiffres des navires construits pendant quatre années consécutives, avec celui des navires perdus, s'établit comme suit :

NAVIRES CONSTRUITS.	NAVIRES PERDUS.
1856. 4	1856. 15
1857. 6	1857. 4
1858. 9	1858. 15
1859. 12	1859. 12
51	44

Il y a donc sur quatre ans 34 navires construits seulement et 44 perdus, ce qui fait une perte de 15 bâtiments.

Notre marine de 152 bâtiments en tout, jaugeant 18,518 tonneaux, se subdivise ainsi :

Navires de moins de 100 tonneaux	64
de 100 à 200	52
de 200 à 300	31
de 300 à 400	1
de 400 à 500	1
de 500 à 600	2
de 600	1
TOTAL	152

Au 31 décembre 1839, la marine belge se répartissait comme suit :

Anvers possédait 61 bâtiments de 10,020 tonneaux.

Ostende	25	2,822
Gand	48	2,576
Malines	2	355
Bruxelles	23	3,376
Bruges	44	4,614
Louvain	6	1,092
Boom	4	70
Tamise	2	166
Eikevliet	2	166
Niel	2	160
Baesrode	2	140
Capelle	4	170
Hamme	4	75

TOTAUX 157 bâtiments. 22,802 tonnage.

Au 31 décembre 1840, la marine marchande belge possédait 169 navires jaugeant 24,239 tonneaux, naviguant sous pavillon belge, outre 6 navires de propriété belge naviguant sous pavillon étranger jaugeant 702 tonneaux. Total 175 navires et 24,941 tonneaux.

La marine belge possédait donc, au 31 décembre 1840, 18 navires de plus qu'au 31 décembre 1839 et 4,437 tonneaux, ou 35 navires de plus qu'en 1838, à même époque, et 6,427 tonneaux d'augmentation.

La force de ces navires se répartissait comme suit :

Bâtiments de moins de 100 tonneaux	75
de 100 tonneaux à 150	33
de 150 à 200	20
de 200 à 250	20
de 250 à 300	11
de 300 et au delà	6
TOTAL	175

La paix si chèrement acquise à la Belgique, par le traité du 19 avril 1839, permit aux idées commerciales de remplacer les préoccupations politiques, et paraît avoir ranimé l'esprit d'armement en lui donnant des garanties de tranquillité; en effet, en 1839, on a déclaré à Anvers la pose de quille de 7 navires, jaugeant ensemble 1,550 tonneaux, à Ostende 4 navires jaugeant 875 tonneaux, à Bæsrode 1 navire de 200 tonneaux; en tout 12 navires et 2,226 tonneaux.

En 1840, on a posé à Anvers les quilles de 33 navires jaugeant 8,421 tonneaux, à Bruges d'un navire de 200 tonneaux, à Gand d'un navire de 294 tonneaux; en tout 35 navires et 8,942 tonneaux.

Au commencement de l'année 1841, dix navires étaient en voie d'achèvement: à Boom, *Amalia* de 389 tonneaux, *La Dyle* de 320 tonneaux; à Gand, *Diamètre* de 400 tonneaux; à Bruges, *Ganges* de 267, *Renommée* de 200 tonneaux; à Anvers, *Lesseliers* de 160, *L'Océan* de 250, *Théodore* de 250, *Ville de Bruges* de 1,000 tonneaux; à Bruxelles, *La Paix* de 200 tonneaux, et à Ostende une goëlette de 170 tonneaux.

L'année 1840 a été moins désastreuse pour la marine belge que les autres ; sept navires seulement d'un tonnage de 854 tonneaux ont péri ; ce sont *l'Angélina*, de 100 tonneaux ; *la Bruxelloise*, de 223 ; *la Clotilde*, de 246 ; *le Frédéric*, de 80 ; *le Grétry*, de 150 ; *l'Hélène*, de 78 ; *la Louise*, de 100.

Ainsi, quand les navires en construction seront lancés, on peut espérer que la marine belge comptera environ 245 navires, et un tonnage de 55,558 tonneaux, c'est-à-dire qu'en deux années elle aura augmenté de 11,529 tonneaux.

Cet accroissement rapide de nos constructions prouve que le plus certain encouragement qu'on pouvait donner à la marine, c'était la paix ; que les primes les plus fortes, les mesures les plus sages devaient échouer contre les craintes que notre incertitude politique provoquait dans l'esprit des capitalistes.

Nous avons vu que le mouvement général de la navigation des ports de Belgique en 1838, constatait l'entrée de 2,166 navires chargés, jaugeant 322,922 tonneaux, et la sortie de 1,169 navires chargés, jaugeant 175,874 tonneaux ; que dans ce mouvement d'entrée la marine nationale figure pour 25,2 p. %, navires et 28,9 p. %, tonneaux ; à la sortie pour 35,8 p. %, pour les navires et 34,0 p. %, pour le tonnage.

Notre marine est donc loin de suffire aux besoins de notre commerce, et quoiqu'il y ait amélioration notable dans ses mouvements, il faut avouer qu'elle s'opère bien lentement.

Maintenant que nous connaissons les causes qui se

sont opposées à un développement plus rapide, et qui lui ont fait la situation actuelle, il nous reste à voir les moyens d'existence et de prospérité sur lesquels elle peut s'appuyer.

D'après les principes que nous avons émis au commencement de cette étude, il est évident que nous ne sommes nullement partisan d'une protection exorbitante qui créerait une marine nationale dont les services coûteraient beaucoup plus cher que ceux des marines étrangères, dont l'industrie et le commerce peuvent disposer. Car nous croyons que l'on pourrait créer une marine en Belgique sans prendre des mesures exagérées ; et nous espérons par les développements suivants justifier cet espoir.

Nous avons dit que les éléments naturels d'une marine nationale sont :

1^o *Les matières nécessaires aux constructions navales.* Sous ce rapport la Belgique se trouve, comparativement aux autres États de l'Europe, dans une position avantageuse ; elle possède en abondance et à bas prix, le fer, le zinc, le chanvre ; le Nord peut suppléer à peu de frais aux richesses appauvries de ses forêts. Il dépend d'elle que les bois destinés aux constructions navales, provenant de l'étranger, soient à bas prix, en les imposant à l'importation de droits peu élevés. Il faut remarquer cependant que la construction d'un navire belge exige un choix de bois de bien plus belle qualité, d'une solidité bien supérieure aux bois employés par la plupart des peuples navigateurs, par conséquent d'un prix plus élevé ; cela tient aux habitudes de nos

armateurs; nécessairement la solidité qu'ils désirent donner à leurs bâtiments ne peut qu'être très-favorable à la marine nationale, en lui méritant une bonne réputation, et on peut dire qu'en général elle ne nuit pas à la marche, puisque nous avons des exemples de koff-goëlettes belges qui ont fait des traversées aussi rapides que de beaux bricks anglais, quoiqu'elles semblent si peu propres par leur coque arrondie à obtenir de la vitesse.

Mais nos constructeurs ne pourraient-ils pas, sans manquer aux principes de solidité qu'ils suivent avec raison, diminuer l'emploi du chêne dans certaines parties des constructions, et le remplacer par un bois moins coûteux et plus léger; le sapin par exemple. Nous nous sommes cru autorisé à faire cette question aux hommes spéciaux, en voyant sur le chantier de Syra des navires destinés à affronter les mers les plus orageuses, et même les grandes vagues de l'Atlantique, ne posséder que quelques rares membrures de chêne. Peu familiarisé avec la matière que nous sommes obligé de traiter ici, nous ne faisons que poser un fait. La cause du fret élevé que demande ordinairement une marine, provient des dépenses qu'entraîne sa création; car le fret doit être considéré comme l'intérêt que l'on retire du capital représenté par le navire. C'est donc à construire à bon marché qu'il faut viser; sous ce rapport nous croyons qu'il doit y avoir encore bien de sages réformes à introduire, puisque les constructeurs français qui furent nos maîtres, encourrent généralement le reproche de construire chèrement.

Nous demanderons à quoi peut servir le luxe de solidité que l'on remarque dans l'aménagement intérieur, la distribution des cabines où tout est en chêne jusque dans les moindres détails. Il nous paraît que l'emploi de ce bois est poussé trop loin, et entraîne l'armateur dans des dépenses inutiles.

Dans le Levant on emploie généralement des voiles en coton de Malte, ou de Grèce, qui coûtent très-peu; peut-être notre marine de cabotage pourrait en faire l'essai avec économie, en combinant l'emploi d'une voile de coton par le beau temps, avec une voile de rechange en chanvre pour les gros temps?

Le fer, le zinc, le chanvre, le goudron, abondent en Belgique à des prix modérés; notre marine n'a donc à désirer, en fait d'éléments de construction, que du bois, et sous ce rapport elle est relativement dans des conditions plus favorables que la France et l'Angleterre.

Dans une discussion qui eut lieu en 1827 au parlement anglais, il fut établi, par des documents officiels, que le prix de chaque tonneau pour la construction des navires en Angleterre, revenait, terme moyen, à 450 francs, et aux prix suivants dans les différents pays maritimes.

A Londres	700	frances.
En France	450	
En Hollande	250	
En Danemark	237	
En Prusse	210	
En Russie	120 (1).	

(1) MOREAU de JONNÈS, *Statistique générale de la Grande-Bretagne*, tom. II, pag. 87.

D'après ces données, la Belgique qui possède à bien plus bas prix que la Hollande, la main-d'œuvre, le fer, le zinc, les cordages, les toiles à voiles, devrait construire bien plus avantageusement que l'Angleterre et la France, et même rivaliser avec la Prusse et le Danemark, puisque moyennant la prime de 24 francs par tonneau que lui accorde la loi du 7 janvier 1857, ses navires ne coûteraient que 245 francs par tonneau. Si ces chiffres sont exacts, la marine belge serait donc, quant aux frais généraux de construction, dans une position réellement avantageuse.

2^e Des constructeurs habiles travaillant à bas prix. Nous venons de poser des chiffres qui permettent de croire que l'on peut construire à aussi bas prix en Belgique que dans la plupart des pays maritimes.

En effet, la main-d'œuvre est chez nous moins coûteuse que dans bien des pays d'Europe, et nos ouvriers sont plus laborieux. Sous le rapport de l'habileté et des connaissances des constructeurs, la Belgique n'a rien à envier à ses voisins, car nos ouvriers formés dans les chantiers impériaux, ont trop souvent prouvé leur aptitude. Personne n'a oublié les bâtiments de 1,000, 1,200 et même 1,400 tonneaux, qui ont été construits à Anvers avant 1830.

Le Macassar revenu à son port d'armement, après une longue absence, est là pour donner une idée de ces constructions de marine marchande, si susceptibles d'être à l'occasion converties en belles frégates de guerre, pouvant porter bravement leurs 30 et 40 caronades, malgré la disposition préventive du traité de Paris de 1814,

précieusement conservée dans le traité de Vienne de 1815, et plus précieusement encore reproduite dans le traité des 24 articles du 14 avril 1839. Les diplomates qui, guidés par une jalousie incessante ou une crainte ridicule, ont tenu à imposer tour à tour cette défense humiliante de construire des navires de guerre à Anvers, aux gouvernements des Pays-Bas et de la Belgique, ont sans doute oublié que la marine marchande anglaise, armée en guerre au XVI^e siècle, avait affronté l'*armada* de Philippe II, bravé ses énormes galions ; que les armements de Dunkerque et de Saint-Malo ont porté l'incendie sur les côtes de l'orgueilleuse Albion, croisé dans la Tamise au moment où elle rêvait l'empire des mers ; qu'un jour, il est arrivé que le corsaire Duguay-Trouin a vaincu un amiral du Royaume-Uni ; que les navires marchands des Américains ont bien des fois fait amener pavillon aux bâtiments de la marine royale, et que de notre temps enfin, de petites goëlettes armées par le patriotisme des Hellènes, ont porté deux fois l'incendie et la destruction dans les flottes ottomanes, avant que trois escadres de guerre réunies aient trouvé bon de les surprendre à l'ancre, devant Navarin.

3^e *Posséder des marins nombreux, sobres, habiles, et des capitaines instruits*, est l'une des conditions essentielles à l'existence et à la prospérité d'une marine marchande. Là est l'obstacle pour la marine belge : comme la marine américaine, elle doit recruter ses équipages de matelots étrangers, mais avec des conséquences bien différentes, car dans ses rapports, elle doit lutter avec les peuples qui naviguent au plus bas fret.

Les Américains au contraire, dans leurs navigations les plus importantes, ne rencontrent guère que les Anglais et les Français qui payent des frais généraux de constructions et de loyers de matelots, aussi élevés qu'eux ; quand ils viennent en Europe, ils ont souvent dans leurs cargaisons formées dans leurs ports de matières encombrantes, un fret d'aller qui permet de lutter avec les rivaux les plus redoutables pour le retour.

Comment la Belgique peut-elle rivaliser avec les marines du Nord et du Levant (1), qui établissent la plus sérieuse concurrence sur ces deux puissants éléments : bas prix de construction navale, et bas prix du loyer des équipages, résultat de leur mode de construire et des habitudes de bord. Le Nord et le Levant font des bâtiments tout spéciaux qui coûtent extrêmement peu, qui exploitent les uns le grand cabotage de la Baltique aux ports d'Europe, situés sur les côtes de la mer du Nord et de l'Océan, les autres ceux de la mer Noire de la Méditerranée et de l'Adriatique.

Nos armateurs ont-ils fait attention aux avantages que procurent la construction particulière et la forme spéciale des bâtiments appropriés à des navigations spéciales ?

La Belgique possède-t-elle, comme le Nord, des marins qui vivent à bord, d'après des principes d'une sévère économie ; et, comme la Hollande, des armateurs dispo-

(1) Nous comprenons par là les marines de Sardaigne, de Toscane, de Naples, de Malte, de l'Adriatique, des sept îles Ioniennes, de la Grèce et de la Turquie, possédée par les raias et les francs.

sant de vastes capitaux, ayant pour système de les faire valoir par des opérations souvent répétées, plutôt que d'exiger un grand intérêt, ce qui leur permet d'offrir des frets à d'autant meilleur compte que leur manière d'opérer est moins frayeuse ?

La Belgique ne possède pas même une pêche considérable à la morue et au hareng, ni une marine de cabotage assez forte pour servir de pépinière aux marins de long cours ; tandis que la Hollande, pays conquis sur la mer, où l'on ne peut faire un pas sans rencontrer des rivières ou des canaux, trouve chez elle abondance de matelots.

Le Nord a également des éléments incontestables de supériorité maritime ; les nombreuses forêts fournissent les bois de construction ; il possède les fers, les cuivres, le chanvre, le goudron, la main-d'œuvre à bas prix. A ces avantages il faut ajouter ceux inhérents à la position géographique des pays du Nord ; entourés de mers parsemées d'écueils, liées entre elles par des détroits dangereux, hérisssés de côtes plus dangereuses encore, les pays du Nord contiennent de nombreuses populations qui ne trouvent guère de moyens d'existence que dans la pêche. Ces peuples naissent forcément hardis navigateurs ; la pêche est leur élément naturel d'existence et de commerce, jetés qu'ils sont au milieu de mers poissonneuses. Habitué jeune à cette vie rude, l'homme du Nord se trouve encore dans un état de non-civilisation qui ne le rend pas si exigeant que le marin des pays plus civilisés, sur les conditions de son existence ; il est sobre, infatigable ; enfin l'habitant de la côte du Nord n'a pas

comme l'habitant de la côte de Belgique à choisir entre le pont d'un navire et l'atelier de mille fabriques.

Par cette différence de position s'explique la pénurie de matelots indigènes en Belgique. La pêche nationale, cette véritable pépinière de marins, n'a pas joui depuis longtemps des conditions nécessaires à son développement ; car les dispositions prises par le gouvernement hollandais dans le but apparent de protéger la pêche, furent peu utiles aux armateurs des provinces du midi. L'économie de ces lois formulées exclusivement d'après les anciennes traditions hollandaises, était particulièrement favorable aux pêcheurs du nord, et ne correspondait sous aucun rapport avec les habitudes des pêcheurs flamands, qui obtinrent rarement les faveurs qu'elles promettaient.

Le gouvernement belge, vivement pénétré de l'importance de cette industrie, s'est occupé de bonne heure des moyens de la relever. Par les mesures qu'il a prises, elle s'est réellement améliorée ; cependant la pénurie de matelots est tellement vraie, qu'il a cru devoir insérer, dans le règlement du 27 février 1840 (1) sur la pêche, un article qui lui donne la faculté de permettre l'emploi de marins étrangers. On comprend facilement que la pêche seule peut fournir des marins, qu'il faut absolument attirer les habitants des rivages à la mer dès leur jeunesse par l'attrait d'une vie lucrative, pour leur

(1) Article 1^{er} du règlement sur la pêche du 27 février 1840, dans notre *Recueil de lois maritimes, etc., de Belgique*, publié chez Ch. J. DE MAT, 1840.

faire oublier qu'elle est en même temps bien pénible ; car en l'absence de cet appât, l'habitant des côtes quittera la barque improductive du pêcheur pour chercher dans les nombreuses manufactures qui sont établies autour de lui, une vie plus douce et une existence plus assurée.

Dans l'état actuel des choses, il nous semble que l'on pourrait prendre des mesures pour assurer à la marine marchande les matelots que forment la pêche et le cabotage. La marine souffre souvent de cette rareté de matelots, et plusieurs fois l'escadrille du gouvernement a été obligée de fournir des équipages à nos navires en partance, qui ne pouvaient former leurs rôles. Parmi les différents moyens qui se présentent, il en est un que la position politique de la Belgique permet d'essayer pendant quelques années.

Ce serait de donner aux cadres de la marine royale un chiffre plus important de matelots, que celui exigé réellement par ses besoins ; d'y attirer par quelques fauteurs les miliciens des localités maritimes ; de les former à bord des bâtiments de l'État par des croisières d'exercice, et de leur donner la permission de naviguer au commerce quand ils seraient assez instruits. La loi sur l'organisation de la milice nationale du 8 janvier 1817 (1), article 94, littera *hh*, exempte du service pour un an « les marins de profession qui font un voyage de long cours. Elle répute tels, ceux qui ont exercé cette profession à bord d'un navire marchand, ou d'un

(1) Journal officiel de 1817, n° 1.

« navire équipé pour la pêche de la baleine, au moins
« durant les deux dernières années avant leur inscrip-
« tion pour la milice nationale, et qui l'exercent encore
« actuellement, au nombre desquels ne sont, par con-
« séquent pas compris, les pêcheurs, lamancurs et
« autres personnes naviguant dans les eaux de l'inté-
« rieur, ou sur les rivières. Les marins de profession
« justifieront chaque année par un certificat dont la
« forme est prescrite. »

Cette exemption fut évidemment introduite dans l'intention de favoriser la marine marchande en lui attirant des matelots ; elle constate en même temps leur pénurie à la renaissance de nos rapports. Cependant nous croyons que cette excellente disposition n'a pas eu toute l'efficacité qu'elle comporte : elle peut bien engager quelques habitants des côtes qui gagnent déjà leur vie à bord de navires de commerce, à préférer une profession avec laquelle ils sont familiarisés, au service militaire ; mais nous ne voyons pas où est la garantie qui les attache au pavillon national. En effet, si nous sommes bien informé, les conseils de milice se contentent, pour admettre l'exemption, d'un certificat produit tous les ans, d'après le modèle n° 0, annexé à la loi, et constatant que le marin qui le présente, sert à bord d'un navire marchand de long cours. Or, ni le texte de la loi, ni aucune circulaire postérieure ne dit si c'est à bord d'un bâtiment belge, quoiqu'il nous semble qu'il ne doit pas y avoir de doute à cet égard, et nulle peine n'est comminée en cas d'infidélité ou de contravention. La loi sur la milice ne devrait-elle pas être corroborée par des dis-

positions spéciales relativement à cette exemption ; dispositions qui imposeraient au marin qui réclame le bénéfice de la loi , les obligations qu'il doit remplir pour en être digne , et qui définiraient les peines auxquelles il s'expose en cas d'infraction.

Cette loi organiserait une inscription maritime et obligerait les marins belges à servir fidèlement à bord de navires nationaux. L'article 5 de la loi du 12 mars 1818 sur la pêche , punissait d'un emprisonnement de 6 mois les marins qui s'engageaient à l'étranger. Il nous semble que les conseils de milice devraient être formellement autorisés à exiger qu'il soit prouvé par le certificat , que le marin fournit , qu'il sert à bord d'un navire belge.

La faveur qu'accorde la loi est introduite dans l'intention de créer des marins pour la marine nationale , mais non pour les marines étrangères ; tout marin , aux yeux de la loi , est considéré comme rendant à l'État des services aussi précieux que le milicien ; par conséquent , en cas de désertion de la marine nationale , il devrait être possible d'une peine , et forcé , pour un terme aussi long que celui du service de terre , à servir dans la marine marchande. Il faudrait donc prendre des mesures moins arbitraires qu'en France , mais assez puissantes pour retenir nos miliciens-matelots à bord des navires belges , les punir et les y faire rentrer quand ils les quittent.

La loi sur la milice n'exempte pas de la conscription les marins du grand cabotage et de la grande pêche au hareng et à la morue , quoique ces deux espèces de

navigation forment le plus grand nombre des marins destinés au long cours.

Il nous paraît que la position actuelle de la Belgique permettrait d'étendre le bénéfice de l'article 94, aux marins du grand cabotage et de la grande pêche. Il faut bien remarquer que sans cette modification, le but que se proposait le législateur de 1817, ne pourrait être facilement atteint ; et quelques réflexions suffiront pour prouver que l'exemption accordée serait même le plus souvent illusoire. A l'âge de 18 ans, très-peu de marins servent depuis deux ans au long cours, la plupart sont encore dans la pêche et le petit et grand cabotage; ainsi, en suivant les prescriptions de la loi, on les enlève à la marine au moment où ils allaient être à même d'acquérir des titres à l'exemption en passant droit à bord d'un navire de long cours. Tout marin a la pêche et au cabotage enlevé par la conscription est donc perdu au moins pour 6 ans, sinon pour toujours, car il peut prendre goût au service de terre ou apprendre un métier, et abandonner, quand son terme est expiré, son premier état.

Ne serait-il pas possible de présenter une loi spéciale sur la marine, dont les principales dispositions seraient le développement du principe que nous allons poser.

A. Seront exempts de la milice les marins qui serviront pendant 8 ans au long cours, dans la marine nationale.

B. Ceux qui naviguent à la grande pêche, à condition qu'ils s'engagent à servir pendant huit années con-

sécutives dans la marine nationale, dont les deux premières années au grand cabotage et les six dernières au long cours.

C. Ceux qui se trouvent à bord d'un caboteur s'engageront à servir au long cours pendant huit années dans la marine nationale.

D. Les armateurs belges seront tenus d'avoir à bord de leurs navires des mousses dans une proportion en rapport avec le tonnage. Les mousses à l'âge de 18 ans, s'ils s'engagent à servir 8 années dans la marine nationale, seront exempts de la conscription.

E. Tout individu qui, ne faisant pas partie de la milice, s'engagera volontairement pour 8 ans dans la marine nationale, jouira d'une prime de...

F. Les marins qui serviront conformément aux dispositions ci-dessus, signeront leur engagement par-devant le bailli maritime du port auquel ils désirent être attachés.

G. Le bailli maritime est chargé de classer ces marins d'après l'année de leur inscription, de veiller à ce qu'ils exécutent avec fidélité leur engagement, et pour ce, enverra à ses collègues une liste, avec signalement des marins inscrits dans son arrondissement, afin qu'ils puissent en contrôler la conduite.

H. La liste dont il est parlé sera également envoyée par le ministère des affaires étrangères à tous les agents diplomatiques et consulaires, afin de les guider en cas de désertion.

I. Aucun marin ne pourra quitter son arrondissement d'inscription, sans en avertir le bailli maritime.

J. Tout agent diplomatique ou consulaire qui modifierait un rôle d'équipage à l'étranger, devrait en avertir le ministre des affaires étrangères.

K. Dans aucun cas un capitaine belge ne peut licencier son équipage en pays étranger, sans la permission motivée du consul qui repatriera les marins au plus tôt.

L. Devoirs et obligations des matelots, droits des capitaines et des officiers de bord.

M. Peines disciplinaires que les commandants peuvent infliger à bord aux matelots et passagers, pour contravention aux règles de l'ordre et de la subordination.

N. Mesures de haute police dans l'intérêt des marins par rapport aux vivres et au règlement des gages et à l'habillement qui serait uniforme et payé par retenues. Pour entretenir l'économie et la sobriété, ne pourrait-on pas permettre aux marins d'acheter leurs vivres, en fixant toutefois la quantité nécessaire?

O. Au moyen de l'inscription et du mode de règlement de compte fait en Belgique par-devant les baillis maritimes, à l'étranger, par-devant les consuls belges, on pourrait opérer une retenue pour former des caisses de secours et de pensions pour les marins malades ou devenus incapables de servir.

P. A cet effet, il faudrait étendre l'inscription à tout homme qui voudrait s'engager régulièrement pour des termes à déterminer.

Q. Le gouvernement fournirait la première mise de fonds à ces caisses de pensions et de secours, comme il a fait pour les ouvriers mineurs.

R. Il créerait des médailles destinées, les unes à récompenser les longs et braves services, les autres les actes de dévouement et de courage.

Il nous semble qu'une loi semblable procurerait bientôt des matelots nationaux à nos navires, et les empêcherait d'aller se démoraliser sur des navires étrangers où ils oublient leur patrie, et sont peut-être destinés à servir malgré eux dans les marines de guerre, et à porter l'incendie et la ruine sur les côtes natales.

Les tableaux suivants contenant les états des matelots nationaux et étrangers enrôlés aux bailliages maritimes des ports d'Anvers, d'Ostende et de Gand, pendant les années 1839 et 1840, donneront une idée de la situation, de la formation des équipages en Belgique, ainsi que de leurs gages comparés.

Ostende.

	1839	1840	GAGES.
Belges	655	477	
Hanoviens	16	16	
Français	13	11	
Prussiens	45	54	
Napolitains	3	1	
Mecklembourgeois	2	1	
Norwégiens-Suédois	7	6	
Portugais	5	1	
Anglais	17	17	
Danois	1	2	
Hambourgeois	4	8	
Hollandais	22	21	
Espagnols	"	1	
TOTAL	766	596	<i>Les gages de 45 fr. par mois n'ont pas varié.</i>

Anvers.

	1859	1840	PRIX DES GAGES.
			Fr. C.
Américains.	29	82	63 50
Anglais.	310	520	id.
Autrichiens.	18	13	60
Belges.	733	763	42 52
Brémois.	9	4	id.
Brunswickois.	1	0	id.
Danois.	53	49	52 91
Égyptiens.	1	0	42 52
Espagnols.	5	4	id.
Français.	55	54	50
Grecks.	3	1	42 52
Hambourgeois.	12	21	id.
Hanovriens.	404	565	id.
Hollandais.	41	41	id.
Italiens.	8	7	id.
Lubecquois.	10	12	id.
Mecklembourgeois.	4	0	id.
Napolitains.	15	6	id.
Oldenbourgeois.	14	24	id.
Prussiens.	158	122	id.
Rostockois.	12	8	id.
Russes.	15	24	46 46
Sardes.	0	2	42 52
Saxe-Gotha.	1	2	id.
Siciliens.	14	4	id.
Suédois-Norwégiens.	56	63	50
Suisses.	0	5	42 52
Turcs.	1	0	id.
Wismariens.	12	9	id.
 TOTAUX.	 2,060	 1,998	

Gand.

	1859	1850	GAGES.
			Prix moyen 54 fr. par mois.
Belges.	19	43	
Hollandais.	1	5	
Mecklembourgeois.	0	1	
Danois.	0	2	
Hanovriens.	0	5	
Anglais.	0	1	
 TOTAUX.	 20	 57	

D'après ces tableaux, 2,846 matelots ont été enrôlés dans les ports d'Ostende, d'Anvers et de Gand, pendant l'année 1839. Dans ce chiffre global on rencontre 1,477 matelots belges ; le nombre de matelots étrangers est donc de 1,369, dont 930 appartiennent aux pays du nord de l'Europe. En 1840, 2,651 matelots ont été enrôlés, dont 1,285 Belges et 1,366 étrangers, parmi lesquels 787 du Nord. On voit qu'après le Nord c'est l'Angleterre et la Hollande qui fournissent le plus de marins à l'enrôlement.

Nous avons dit plus haut que le tonnage de la marine belge, au 31 décembre 1840, était de 24,239 tonneaux. Si nous recherchons combien de matelots exigent nos armements, en prenant pour base de notre calcul 1 homme par 20 tonneaux, ce qui est loin d'être exagéré, puisque la plupart de nos bricks de long cours de 100 tonneaux, ont fréquemment 8 hommes d'équipage, nous trouvons que notre marine exige un personnel de 1,212 matelots. Or, les tableaux ci-dessus publiés nous indiquent bien le nombre de matelots enrôlés, mais il nous a été impossible de savoir la composition exacte des équipages belges. En supposant toutefois que les $\frac{2}{3}$ des marins belges qui figurent dans les registres des baillifs maritimes servent à bord de navires nationaux, ils ne satisferaient pas encore aux besoins de notre marine. Il suffit, pour être convaincu de la pénurie de matelots indigènes à bord de nos navires, de jeter un coup d'œil sur quelques rôles d'équipage pris au hasard.

La galiote *la Ville de B****, de 203 tonneaux, montée par 11 hommes d'équipage, y compris le capitaine et le

mousse, ne comptait qu'un seul matelot belge et 9 étrangers; le brick *T****, de 195 tonneaux et de 9 hommes d'équipage, comptait 4 Belges et 5 étrangers; la galiote *B***, de 225 tonneaux et d'un équipage de 10 hommes, ne comptait pas un seul Belge. *Les capitaines de ces trois navires sont des étrangers naturalisés.*

Nous voyons que la nécessité de former des matelots en Belgique est généralement sentie, que leur pénurie est prouvée, et si nous insistons tant pour la faire reconnaître, c'est que l'opinion contraire a voulu s'établir. Elle a été soutenue par un homme grave, qui poursuit avec une activité qui lui a valu de justes ovations de la part de ses concitoyens, la recherche des moyens à employer pour relever notre marine. Dans une étude aussi importante, qui doit conduire à la création de lois dont les effets agiront directement sur la fortune publique, il nous semble que l'on doit s'entourer de documents authentiques autant que possible, et craindre de prendre pour point de départ, pour base d'un système, des idées. Ce sont les faits qu'il faut interroger pour éviter de faux calculs, de tristes mécomptes; les faits nous révèlent quelquefois de fâcheuses vérités, trompent un espoir trop généreusement conçu, enfin ne correspondent pas toujours à nos désirs; cependant nous sommes obligés de nous rendre à la puissance des nombres, et à nous avouer que la théorie est vaincue par un chiffre impitoyable.

C'est contre ces chiffres malencontreux que vient échouer l'espérance de créer une marine vraiment nationale, aussi promptement que le désirent ses plus chauds

partisans. Cependant on ne doit rien exagérer, il ne faut désespérer de rien ; il y a peut-être des moyens de combler le vide qui se remarque dans le cadre de matelots exigé par notre marine. Outre les mesures que nous avons cru pouvoir signaler aux hommes pratiques, nous nous permettrons de leur demander : 1^o si l'on ne pourrait pas faire en Belgique une loi analogue à celle qui existe aux États-Unis de l'Amérique du Nord, par laquelle tout matelot étranger qui s'enrôle dans la marine marchande est de fait naturalisé Américain (1). Cette loi aurait pour résultat de donner une action plus facile à nos consuls pour faire rendre justice à nos officiers, et d'éviter souvent les embarras qu'occasionne aux consuls et aux capitaines la qualité d'étranger ; il arrive fréquemment que ces marins quittent le bâtiment belge, se réfugient sous la protection de leur consul originaire, et qu'alors il se livre un conflit entre l'autorité consulaire belge et celle du pays d'où ils relèvent par leur naissance. Le matelot étranger, une fois naturalisé Belge, ne pourrait plus désormais réclamer la protection du consul de son pays natal ; et l'agent belge, la loi à la main, pourrait parler avec plus de poids à son collègue et aux autorités locales, pour faire rentrer des matelots insoumis dans le devoir, qu'aujourd'hui, qu'il ne peut que s'appuyer sur un principe large du droit des gens, principe que l'on n'admet ordinairement que lorsqu'il est avantageux de le reconnaître. Il est encore de toute

(1) Voyez *Revue Britannique*, avril 1840, l'article du capitaine MARRYAT, sur la marine américaine.

nécessité qu'une marine nationale ait des équipages nationaux pour les cas de guerre, car les marins étrangers qui servent à bord de nos navires, peuvent être rappelés chez eux ou repris par leurs autorités, malgré nous, là où ils se trouvent, pour servir à bord de navires de leurs nations.

La loi que nous proposons parerait à cet inconvénient; tous les marins étrangers s'enrôlant à bord d'un navire belge, deviendraient Belges par ce fait. Si une telle loi était adoptée, nos rôles d'équipage devraient être modifiés de manière à signaler pour domicile du matelot le port d'armement du navire, et ne plus y faire mention, par conséquent, de son lieu de naissance. Il nous semble que cette loi est encore nécessitée par l'esprit des traités et de la législation des diverses nations, qui n'accordent à un navire les faveurs qui sont attachées au pavillon qu'il porte, que pour autant que la coque en ait été construite dans le pays dont il arbore les couleurs, et que le capitaine et les 3/4 de l'équipage soient régnicoles de ce pays. Elle permettrait peut-être d'organiser des rôles d'inscription plus exacts et d'établir une caisse de prévoyance au moyen d'une légère retenue sur les gages des marins, afin de leur procurer une pension dans leurs vieux jours, ou à leurs veuves et enfants, en cas de mort.

En l'absence d'une pépinière naturelle, la pêche, et d'une législation qui conserve à la marine nos rares matelots, nous avons été heureux de posséder quelques bâtiments de guerre, dont les équipages ont été formés au bénéfice de la marine marchande.

En effet, grâce aux soins intelligents de l'administration de la marine, notre petite flottille, loin de recruter ses équipages aux navires de commerce, leur en ont souvent fourni.

La marine de guerre en Belgique peut devenir, et, nous avons confiance dans les hommes qui la commandent, elle deviendra une bonne pépinière de marins instruits. Elle a accepté le rôle modeste, mais très-utile, de former de jeunes matelots qui, à l'expiration de leur engagement, s'enrôlent dans la marine marchande (1).

Les jeunes officiers peuvent se convertir un jour en bons capitaines de long cours, aujourd'hui si rares en Belgique.

Envisagée comme école, notre marine de guerre devrait posséder quelques bâtiments capables de tenir la mer et de faire des voyages d'exploration dans les régions que le commerce ne peut visiter, à cause des frais qu'entraîneraient des armements d'essai; la marine obtiendrait, par ces courses, des marins expérimentés, et le commerce des renseignements exacts.

Il est encore une excellente école que la Belgique n'a pu établir jusqu'ici; c'est la pêche à la baleine et au cachalot, et cependant des primes considérables lui ont été offertes. Il y a peu d'années qu'un armateur breton équipa un navire pour cette pêche, au grand étonnement

(1) Un journal anglais, l'*Edinburgh Observer*, dans un article très-flatteur pour notre jeune marine, faisait dernièrement l'éloge de cette manière de former des marins; il la trouvait excellente et économique.

de ses voisins qui n'auguraient que perte d'une expédition inusitée chez eux depuis longtemps; cependant le bâtiment revint de sa première pêche avec un bon chargement d'huile et de fanons de baleine.

Cette tentative heureuse engagea les plus timides à se livrer à la pêche de la baleine et du cachalot, et bientôt elle lui permit de reprendre son ancienne importance, car elle prospère aujourd'hui en Bretagne, fournit à l'industrie de la France de riches et abondantes matières premières, et à sa marine de nombreux armements et les plus braves marins (1).

A plusieurs reprises, on a parlé en Belgique de fonder une société pour la pêche à la baleine; il parait que les hommes qui se sont occupés de ce projet important, ont reculé devant les obstacles que rencontrerait une aussi vaste entreprise; nous espérons cependant qu'ils

(1) Le nombre des bâtiments français qui ont exercé la pêche en 1853, s'élevait à 48, et jaugeaient 17,991 tonneaux; le Havre en avait armé 52, Nantes 6, Dunkerque 5, Saint-Malo 1, Bordeaux 2, Marseille 1, Dieppe 1, Granville 2. (*Annuaire du Commerce maritime*, par MAISEAU, tom. II, pag. 496.) La pêche de la baleine est bien plus considérable aux États-Unis de l'Amérique du Nord; la pêche à la baleine proprement dite emploie 150 bâtiments qui coûtent l'un dans l'autre 450,000 fr., celle du cachalot occupe 250 navires qui peuvent être estimés chacun 875,000 fr.; le capital total employé dans ce genre de spéculation est donc d'environ 500 millions; les importations de 1851 ont été d'environ 110,000 tonneaux de sperma ceti, 118,000 d'huile et 10,000 tonneaux de fanons. On estime le revenu de 1851, 1852 et 1853 à 24,300,000 fr.

Voyez *Dictionnaire du Commerce et de l'Industrie*, édition de Bruxelles, 1857, tom. I^{er}, au mot *Baleine*.

ne l'ont pas tout à fait abandonnée et qu'un jour ils donneront la marine et l'industrie nationale d'une pêche à la baleine bien organisée, qui la dispensera d'acheter chaque année pour près de 100,000 francs de fanons et pour plus de 300,000 francs d'huile à l'étranger.

Les entraves les plus sérieuses résident probablement dans la difficulté de former de bons équipages, et la nécessité d'emprunter d'abord des hommes faits aux autres nations; mais des sacrifices et des primes d'encouragement permettraient aux armateurs de s'en procurer facilement, et quelques campagnes productives attireraient bientôt, comme cela est arrivé en France, des matelots nationaux dans une navigation où ils seraient associés aux bénéfices qu'elle procure.

C'est surtout pour protéger ce genre de pêche qu'il serait nécessaire que notre marine royale possédât quelques navires capables de croiser dans les parages de la mer du Sud, où elle s'exerce; ils devraient fournir aux baleiniers les secours, les vivres, les objets de rechange, dont ils pourraient avoir besoin en cas d'avaries, de détresse ou de mauvaise campagne; et leur faire accorder, dans les ports de relâche, le traitement qui sera assuré aux navires belges par les traités de commerce et de navigation, qui interviendront probablement entre la Belgique et les républiques de la côte orientale de l'Amérique du Sud.

Il ne suffit pas de posséder des navires et des matelots, il faut, pour les commander, des capitaines et des officiers instruits, honnêtes et expérimentés. Ils manquent jusqu'ici à notre marine, et cependant rien n'est

plus facile que de lui en procurer. Actuellement la plupart de nos capitaines de long cours sont, il est vrai, des étrangers naturalisés, mais les écoles de marine ne tarderont pas à combler la lacune, en formant en peu d'années de bons officiers nationaux. Établies à Ostende et à Anvers en 1823, elles ont été dernièrement réorganisées par le gouvernement (1) et mises sur un pied qui ne laisse rien à désirer; le nombre d'élèves qui les fréquentaient en 1835 et qui ne montait qu'à 15, s'élevait à 107 en 1840. Ces écoles confèrent des diplômes de capacité; et 46 bourses de 400 fr. chacune, 40 pour Ostende et 6 à Anvers, sont affectées à l'encouragement des études. L'enseignement des sciences nautiques prêtera un puissant appui, non-seulement à la marine, mais au commerce extérieur, en attirant à elle des jeunes gens de fortune qui deviendront, non de simples commandants à gages, mais des capitaines associés aux armements et aux expéditions. Pour leur former une éducation complète, ne serait-il pas nécessaire de donner un cours supplémentaire, embrassant les relations commerciales, les législations maritimes et douanières, afin de leur fournir les connaissances générales qu'exigent les opérations lointaines?

Cette association des capitaines au navire et à la cargaison, offrirait une immense garantie aux armateurs, aux assureurs et aux expéditeurs, car ces officiers auraient un intérêt personnel à conserver un bâtiment qui

(1) Par arrêté du 51 décembre 1841, inséré au *Moniteur* du 5 janvier 1842.

leur appartiendrait en partie, et à assurer le succès d'une expédition aux bénéfices de laquelle ils participent. D'un autre côté, ils pourraient procurer à nos relations une extension d'autant plus grande qu'une éducation plus complète les mettrait mieux à même de faire d'utiles observations, pendant le cours de leurs voyages. Cette méthode d'armement empêcherait les infidélités, la négligence et les barateries, en même temps qu'elle permettrait aux armateurs de laisser à un capitaine digne de toute leur confiance, sous le double rapport des connaissances et de la probité, le soin de choisir les ports où il doit chercher un fret, et les dispenserait de lui donner des ordres très-souvent inopportuns.

Nous avons vu des capitaines attendre des instructions pendant des semaines, ne pouvoir profiter d'un vent favorable pour se rendre dans un port où ils pourraient trouver un fret avantageux; des retards compromettre les bénéfices d'une navigation de six mois, et rendre mauvaise une spéculation qui présentait des chances favorables, si les produits qu'elle avait pour objet, étaient arrivés à temps dans nos ports.

La marine royale fournira aussi son contingent d'officiers instruits à la marine marchande. Si elle reste encore longtemps dans l'état où elle se trouve, nul doute que l'inactivité forcée à laquelle sont condamnés ses jeunes aspirants ne les dégoûte du service de l'Escaut, et ne les engage à chercher dans la marine marchande une vie plus en harmonie avec leurs inclinations.

Quoique la plupart de nos capitaines de long cours manquent d'éducation théorique et qu'ils n'aient eu d'autre

école que l'expérience, ils sont cependant loin d'être dépourvus de connaissances, et ils s'acquittent avec exactitude des obligations nombreuses que leur imposent les lois et règlements. Tous ceux que nous avons eu l'occasion de connaître tenaient leurs livres de bord avec régularité, et nous avons toujours pu admirer chez eux deux belles qualités : l'esprit d'économie pour les intérêts des armateurs, et de surveillance sévère pour l'ordre et la police de leurs équipages. Nous n'avons pu oublier l'occasion de faire ici un éloge mérité de nos marins ; ils ont trop souvent prouvé leur courage dans des circonstances critiques, et leur dévouement pour la conservation des navires qu'il ont juré de protéger *après Dieu*, dévouement que l'on ne rencontre pas toujours chez les capitaines si renommés d'une nation voisine.

Nous avons dit qu'une nation maritime doit posséder *des ports d'un accès facile, commodes, et où les navires sont frappés de droits peu élevés.*

Sous ce rapport, la Belgique est favorablement traitée par la nature et par l'art, et les droits de navigation et de port sont presque nuls, en comparaison de ceux perçus chez les nations voisines. Le port d'Anvers, qui n'a guère de rivaux en Europe pour la facilité et la sécurité de ses bassins, a été délivré du péage de l'Escaut ; Ostende, seul port abordable pendant l'hiver, s'améliore tous les ans et n'exige plus un droit extraordinaire de tonnage ; Bruges compte des sociétés maritimes qui s'occupent activement des moyens de relever son commerce ; Louvain, dont le canal a été élargi, peut, comme Bruxelles, recevoir des navires de mer ; et Gand ob-

tiendra probablement justice des prétentions élevées sur le canal de Terneuzen. Nos ports, sans être nombreux, offrent tous les avantages que peut désirer une marine nationale : droits de navigation et de port peu élevés; bassins sûrs et commodes, entourés de vastes entrepôts où leurs cargaisons peuvent entrer à peu de frais ; chantiers de construction, de calfeutrage, de radoub où les navires peuvent être réparés très-facilement et sans retard.

Des marchandises nombreuses à exporter, et par conséquent des relations commerciales directes et suivies, sont indispensables nécessaires à l'entretien d'une marine nationale. Sans cela elle devrait, comme la marine des peuples dont nous avons parlé au commencement de cette étude, chercher dans des ports étrangers un fret et des cargaisons qu'elle ne trouverait pas dans son pays d'armement. Il est évident que la marine nationale n'est pour nous qu'un instrument puissant du commerce d'exportation qu'elle dessert, mais qu'elle ne crée pas. En effet, ce n'est ni la marine anglaise, ni la marine française qui ont fondé les relations que ces puissances possèdent ; et l'industrie belge ne manque pas d'occasion pour écouter ses produits, sous l'empire de la législation actuelle qui met les navires de tous les peuples à sa disposition. La marine belge elle-même ne peut se plaindre de ce que les exportations ne peuvent suffire à son développement, puisque, au contraire, elle manque elle-même à l'exportation, comme le prouvent les chiffres posés dans les tableaux statistiques. Nous ne nous arrêterons pas devant les rares exceptions particulières,

que l'on poserait pour combattre un fait généralement constaté : c'est que, dans la revue que nous avons faite de tous les grands marchés du globe, qui nous sont ouverts aux mêmes conditions qu'aux autres peuples, nous avons trouvé que, s'ils étaient exploités par le commerce belge, ils offriraient d'assez grands débouchés à nos produits, et par conséquent des navigations régulières à notre marine. La question de les acquérir à notre industrie sera bientôt soulevée lors de la discussion de l'enquête commerciale. Nul doute, pour qui conque a étudié la situation du commerce belge, qu'une réforme dans notre législation maritime ne soit urgente; mais nous croyons que l'on peut prendre des mesures efficaces sans que pour cela elles soient exagérées. Les actes législatifs seraient impuissants pour créer des débouchés, s'ils n'étaient adroitement combinés avec la création d'institutions qui permettent au commerce, à l'industrie et à la marine, de profiter facilement des bénéfices qu'ils leur ménageront. De l'appréciation exacte de la situation de la Belgique, d'une détermination plus ou moins arrêtée de faire respecter ses droits, et de défendre ses intérêts sans craindre les récriminations de l'étranger, peut naître cette réforme salutaire. Nous espérons que devant l'unité des intérêts matériels, les divisions des partis disparaîtront; que le jour où la voix puissante de l'industrie, du commerce et de la marine, fera un appel à l'union, personne n'osera manquer d'y répondre, et que le zèle et le calme de nos chambres donneront au gouvernement de la Belgique la puissance nécessaire pour constituer les règles fondamentales

de nos rapports commerciaux avec les nations étrangères.

En envisageant la position actuelle de nos relations avec les lumières restreintes que nous donnent nos faibles études, nous trouvons que la Belgique reçoit les denrées coloniales et les matières premières qui viennent, soit directement soit indirectement de l'Inde, où l'on achète peu de ses produits manufacturés, sur le même pied que celles qui lui arrivent des Amériques, où ils sont traités comme ceux des nations favorisées. Il n'y a donc aucune réciprocité d'échange entre la Belgique manufacturière et les pays producteurs des grands objets de consommation; et c'est à établir l'équilibre qu'il faut s'attacher, c'est-à-dire qu'il nous semble qu'il faut tâcher de prendre, chez les peuples qui reçoivent nos produits industriels, en retour, les denrées de leur sol, dont ont besoin notre industrie et notre consommation.

Les moyens à employer pour arriver au résultat proposé (*réciprocité dans les échanges*) ne nous paraissent nullement réclamer un acte de navigation calqué sur ceux de la Grande-Bretagne et de la France, tout hérisssé de droits différentiels, hostiles et égoïstes; mais il nous semble qu'il suffirait de prendre pour base de la réforme, les principes suivants:

1° Imposer d'un moindre droit, sans distinction des pays de provenance ni de pavillon, les marchandises introduites directement des pays de production, que celles venant d'entrepôts d'Europe.

2° Mettre sur les denrées qui proviennent de l'Inde des droits plus élevés que sur celles qui viennent des

Amériques, à moins que l'on ne diminue ceux que l'on y perçoit sur nos produits manufacturés.

3° Établir un droit moins élevé sur une série des principales denrées de consommation, et les matières premières importées sous pavillon national (en rendant toutefois la faveur commune aux nations qui admettent nos navires et leurs cargaisons sur le même pied que ceux et celles de leurs nationaux), que sur celles importées par les navires étrangers non assimilés au pavillon belge. Cette mesure n'introduirait aucune convention à nos traités de commerce et de navigation, et engagerait probablement certaines nations à nous traiter avec plus d'égards.

4° Donner au gouvernement une arme puissante : lui permettre de prendre, dans l'intervalle des sessions de la chambre, telles mesures que pourraient réclamer les intérêts de l'industrie, du commerce et de la navigation, sauf à convertir les arrêtés en lois à la réouverture des sessions.

5° Affecter à l'encouragement du commerce extérieur une somme qui permette au gouvernement d'établir vers les parages qu'il jugera importants, une navigation régulière dans le genre des lignes qu'il vient de former sur le Mexique, le Brésil, le Chili et les États-Unis de l'Amérique du Nord.

Cette protection deviendrait inutile, si l'on créait une société générale d'exportation, avec clause formelle de n'employer que des navires nationaux.

6° Établir pour compte du gouvernement ou sous sa protection, en y employant les officiers et les équipages

de la marine royale, une navigation par bateaux à vapeur en fer construits en Belgique, entre nos ports d'Anvers et d'Ostende, et ceux du Havre, de Londres, de Rotterdam et de Hambourg, comme corollaire de notre système de chemins de fer.

Voilà les mesures qui nous paraissent nécessaires pour établir des rapports directs et par conséquent relever la marine, moyen de transport nécessaire pour les desservir.

Il arrive aujourd'hui aux industriels et aux armateurs belges ce qui est arrivé aux industriels et aux armateurs français, quand, au commencement du XVIII^e siècle, ils voulurent créer des rapports avec la Russie. Trois navires français envoyés dans la Baltique y suscierent des pertes considérables, qui ne pouvaient être attribuées qu'à l'ignorance des usages du commerce russe. Les Français, loin d'attribuer ces pertes à cette cause naturelle, conclurent de suite que le commerce de la Russie était désastreux ; ce préjugé, qui ne fit que se fortifier, laissa les Hollandais et les Anglais maîtres des relations de la France avec la Russie ; ils allèrent en France chercher les marchandises qui l'alimentaient. Enfin, ils réglèrent l'actif et le passif du commerce de la Russie avec la France, qui fournissait chaque année à la marine hollandaise seulement, plus de 200 cargaisons de produits destinés à la Russie.

Si la France avait eu en Russie des maisons de commerce intelligentes comme l'Angleterre et la Hollande en possédaient, aurait-elle laissé aux navires étrangers le bénéfice de ses échanges ?

Pour assurer à sa marine le transport de ses exportations, ne faut-il pas que la Belgique opère le placement de ses produits par les mains de ses nationaux, et qu'elle ménage des expéditions régulières aux armateurs?

Nous terminerons cette étude en priant les personnes qui nous liront, de remarquer que le prix de construction de navires n'est pas plus élevé en Belgique que dans bien d'autres pays, que les services des matelots n'y coûtent pas plus cher, que les marchandises à transporter ne manquent pas; et nous leur demanderons, dès lors, si ce n'est pas à l'absence de rapports directs qu'il faut attribuer la lenteur que met notre marine à se développer; si ce n'est pas à la création de rapports directs qu'il faut s'attacher; enfin, s'il ne faut pas, pour que les marchandises belges soient transportées par navires nationaux, qu'elles soient expédiées, par des Belges intéressés à l'opération, à des agents nationaux associés tenant comptoir dans les pays étrangers?





ÉTUDE SIXIÈME.

PÊCHE NATIONALE.

S'il est triste de voir dépérir une ancienne industrie, longtemps source de travail et de richesse, comme l'industrie linière; si l'on doit faire tous ses efforts pour empêcher la ruine, ne doit-on pas aussi relever autant qu'on le peut celle qui a pris pour ainsi dire naissance chez nous, la pêche nationale jadis si prospère, toujours si importante sous le rapport commercial et maritime? Est-il nécessaire de dire les services qu'elle rend à la marine en formant, par la petite pêche le long des côtes, d'excellents pilotes lamaneurs et, par la grande pêche exercée à des latitudes orageuses, les meilleurs matelots; l'aliment sain et peu coûteux qu'elle peut fournir à la consommation intérieure et surtout aux classes moyennes; l'objet de spéculation considérable qu'elle livre au commerce d'exportation par les pays étrangers; enfin les bras nombreux que les constructions navales, la fabrication des filets, des tonnes, etc., occupent dans les ports d'armement, et le grand nombre de familles de pê-

cheurs qu'elle fait vivre? Nous ne le croyons pas; et en effet qui oserait discuter la nécessité de la pêche sous le rapport maritime, commercial et alimentaire, en présence de l'intérêt que les gouvernements de tous les peuples et de tous les temps lui ont constamment porté, des faveurs extraordinaires dont on l'a entourée, pour lui donner un développement en rapport avec les doubles intérêts de la consommation et de la marine? Qui ne connaît les services signalés et les immenses ressources qu'elle a procurés aux peuples qui l'ont cultivée?

Plusieurs puissances maritimes, telles que Gênes, Venise, lui doivent leur élévation; elle a doté la Hollande de son commerce, de sa marine et de sa puissance. C'est par la pêche qu'elle trouva de l'argent pour organiser sa résistance à l'Espagne, des marins pour défendre ses côtes, et des navires pour s'opposer aux galions de l'*Armada*.

De quelques chaloupes de pêcheurs, dit Strada, *sorit tout à coup un nouvel État, qui, se fortifiant de jour en jour par les armes, ne voulut plus sur terre, et ne put plus sur mer, souffrir de suprématie* (1). C'est que la Hollande s'était de bonne heure appliquée à tirer du sein de la mer, un équivalent aux productions qu'un sol humide lui refusait. Les ports de Flandre s'adonnèrent en même temps à cette industrie; le plus ancien document diplomatique qui fasse mention de leur pêche aux harengs, est le traité de commerce conclu à Londres en 1459, entre Henri VII roi d'Angleterre, et Philippe

(1) STRADA *de Bello belgico*, lib. 1^o, *in principio*.

d'Autriche, duc de Bourgogne, comte de Hollande (1).

Les habitants des côtes de Flandre étaient invités, par le voisinage d'une mer poissonneuse, à se livrer à la pêche. Toute la mer du Nord depuis le pas de Calais jusqu'au Dogger's-bank, offre un fond de sable et de limon; les côtes qui la bornent du côté du levant surtout sont fort basses et unies, et sa profondeur ne passe guère 30 brasses d'eau : sur les bancs qui sont en pleine mer elle n'apas plus de la moitié de cette profondeur ; ceux que l'on nomme bancs flamands, qui s'étendent tout le long de la côte de Flandre jusqu'à 5 à 6 lieues en mer, ne sont couverts que de quelques brasses d'eau ; plusieurs même sont presque à sec à marée basse ; c'est sur ces divers bancs et dans leurs environs que le poisson se trouve en plus grande abondance et que la principale pêche se fait. Parmi les bancs qui sont en pleine mer et éloignés des côtes, on distingue le *Breevierten*, le *Witte-bank*, le *Witte-Water* et le *Dogger's-bank*, qui sont d'une grande étendue. Ce dernier surtout occupe presque toute la longueur de la mer qui sépare l'Angleterre du Danemark. C'est sur ces bancs que les morues et autres poissons ronds se trouvent en meilleure qualité et en plus grande abondance. Au contraire, sur les bancs flamands et autres près des côtes, se pêchent les poissons plats les plus estimés. Tous ces bancs composés de sable, de limon et de débris de substances ma-

(1) Voyez LOCCENIUS *de Jure maritimo et navali*, lib. 1^o, cap. IX, pag. 94. *Editio Holmiae*, 1651. Ce document se trouve en entier dans : BOXHORNII *Apologia pro navigantibus Hollandicis*.

rines, offrent une surface généralement unie et exempte de rochers qui leur offre aliments et retraite agréable.

Si la morue aimait les parages situés entre le 40° et le 66° degré de latitude septentrionale, Dogger's-bank, Witte-bank et Gremmer, le hareng dans ses pérégrinations passait non loin des côtes de Flandre ; la fécondité de la mer qui les baignait assurait à ses habitants une pêche facile et productive ; aussi ne la négligèrent-ils pas (1).

Nieuport, humble hameau de pêcheurs situé sur les bords de l'Yser, connu sous le nom de Santhove avant l'année 1160, que Philippe d'Alsace, fils de Théodore comte de Flandre, l'entoura de fossés, semble avoir été le berceau de la pêche dans les Flandres, et en partage encore aujourd'hui les bénéfices avec Ostende et Blankenbergh.

Parmi les nouvelles lois que Philippe d'Alsace lui donna en 1163, se trouve un diplôme très-remarquable sur la navigation, le commerce et la pêche de la ville de Nieuport (2). Ces priviléges furent confirmés en 1164 (3), et la pêche prit un tel développement, qu'outre l'a-

(1) Voyez *Mémoires de l'abbé Mann*, sur l'établissement d'une pêche nationale sur les côtes de la Carniole, de l'Istrie et de la Dalmatie autrichienne, d'après celle qui existe en Flandre. Dans les nouveaux *Mémoires de l'Académie*.

(2) Voyez ce diplôme très-curieux par son antiquité et par ses dispositions, au 6^e livre des placards de Flandre, pag. 427 ; et dans la compilation des coutumes et priviléges de Nieuport, imprimée à Gand, chez De Goesin, 1774, pag. 71.

(3) Même compilation, pag. 88.

grandissement de la ville, on y bâtit et on y fonda, du produit de la dîme levée sur le hareng, les églises, les hôpitaux, les écoles de pauvres et d'autres établissements publics.

Dès cette époque, Nieuport fut le chef-lieu des pêches de la Flandre, le marché principal, l'étape des poissons de mer (1), et le centre d'un commerce maritime considérable, que le comte Guy de Dampierre protégea par des fortifications importantes, et par l'établissement de deux phares pour éclairer le port.

Le développement que prenait l'industrie des pêches de Flandre et principalement de Nieuport, fut un instant compromis par les guerres qui s'élèverent au milieu du XIV^e siècle, pendant lesquelles cette ville, fidèle à son comte Louis de Maele, fut saccagée et réduite en cendres par les Anglais.

Au retour de la paix, les habitants trouvèrent encore dans la pêche et la navigation, des ressources pour rebâtir leur ville plus belle, plus grande et mieux fortifiée ; elle parcourut, jusqu'à la mort de Marie de Bourgogne (1482), une ère de prospérité rarement interrompue.

Pendant cette période de beaux jours les innovations les plus heureuses modifièrent l'art de la pêche en permettant aux pêcheurs de rester plus longtemps en mer ; d'en tirer plus de poisson et de le conserver indéfiniment.

L'art d'encaquer le hareng avait été découvert vers l'an 1408 par Gilles Beuckels de Hugenvliet et Jacques

(1) Coutumes de Nieuport. Rubr. I, art. 6.

Kien d'Ostende (1), et donnait une nouvelle valeur à ce poisson en le rendant susceptible d'une longue conservation ; quelques années plus tard (1416), la ville de Horn en Hollande inventait les grands filets, et Enkhuysen lançait à la mer les premières grandes barques, connues depuis sous le nom de *Buizen*, qui permirent de pêcher à de plus hautes latitudes et de rester plus longtemps en mer.

L'émigration des harengs vint même faciliter les opérations des pêcheurs flamands. Depuis quelque temps ce poisson affectionnait les côtes du Nord, et Amsterdam, alors bourgade de pêcheurs, avait obtenu (en 1495) de l'ordre Teutonique le droit d'y pêcher (2).

Mais au commencement du xvi^e siècle le hareng quitta les côtes de Suède et de Danemark pour celles de Flandre et d'Angleterre. Cette circonstance, jointe à la découverte de Beuckels qui donnait une véritable importance à la pêche au hareng, contribua, malgré les guerres civiles, aux progrès des pêches de Flandre, dont l'étape fut confirmée à Nieuport par diplôme du 18 octobre 1489 donné par Maximilien roi des Romains (3). La pêche devint bientôt un motif de jalouse de la part

(1) Voyez *Mémoires de M. Belpaire, sur Ostende*, tom. X des Mémoires de l'Académie.

(2) Voyez NOORDKERK, *Handvesten van Amsterdam*, tom. I, pag. 62. *Privilegia ab Michaële magistro O. Teutonici in Livoniâ concessa Amstellodamo, de piscatu et mercaturâ in insulâ Schoonen*, en date du 15 septembre 1495, et PONTANUS *Discussio historica*, libr. 1^o, cap. 21.

(3) *Coutumes de Nieuport*, déjà citées, chez De Goesin, pag. 558.

des Hollandais; et on vit leur amiral Bozzelen obliger en 1471 la flotte de France à quitter les côtes d'Écosse, où se pratiquait la pêche du hareng et qui déjà enrichissait leurs ports, au point qu'en 1477, la liberté des mers fut défendue par les nombreux armements que firent cinq villes de Hollande.

Cependant Nieuport vit s'élever dans Ostende, pour la pêche aux harengs, une rivale qui devait un jour lui enlever son commerce maritime. Ce ne fut guère qu'au milieu du quinzième siècle que cette ville prit un peu d'importance, grâce aux travaux d'art qui furent exécutés, car elle n'avait point avant cette époque de canal qui conduisit directement à la mer, de sorte que les pêcheurs étaient obligés d'échouer leurs barques sur la côte comme cela se pratique encore aujourd'hui à Blankenbergh.

Philippe le Bon permit aux Ostendais, par un octroi de 1445, de se creuser un havre; il fut commencé à l'orient de la ville jusqu'à la digue qui séparait la partie ancienne de la partie nouvelle bâtie en 1397. Ce fut là l'origine de la prospérité d'Ostende; elle devint bientôt assez grande pour exciter la jalousie des villes voisines; les Brugeois prétendirent soumettre les Ostendais à leur droit d'étape et empêcher tout achat ou vente à Ostende. Mais ce fut principalement aux villes de pêche de la Flandre que cette prospérité naissante porta ombrage, et cela à cause du hareng caqué; ce commerce qui, comme nous l'avons vu, avait commencé quelque temps auparavant par suite de l'invention de Beuckels, se porta de préférence sur Ostende où il atti-

rait un grand nombre de marchands étrangers, surtout bretons.

Les habitants de Nieuport, de Damme et de l'Écluse, jaloux de cette préférence donnée à Ostende, présentèrent en 1483 aux députés des trois métiers de Flandre, une requête à l'effet d'obtenir le comblement du port et d'y interdire le commerce du hareng.

On voit par la réponse des Ostendais qu'ils fournissaient déjà plus du tiers du hareng caqué que la Flandre exportait, que la découverte du procédé de caquer le hareng appartenait en partie à un pêcheur ostendais Kien, et que le hareng d'Ostende s'expédiait à Paris et dans toute la France.

Les ressources que la Flandre pouvait tirer de la pêche et du commerce maritime, furent parfaitement appréciées par les ducs de Bourgogne qui ne négligèrent rien pour fortifier ces deux instruments de travail et de richesse. La prospérité des Flandres était si brillante à cette époque, que le célèbre commentateur Vanderhane dans ses notes sur les coutumes d'Ostende disait, en parlant d'un édit donné à Bruxelles le 13 février 1456 par Philippe le Bon : *Que le monde sache ce qu'était la Flandre il y a deux siècles*, etc. Cet édit remarquable contenait le passage suivant : « Nostre pays de Flandre de toute ancienNETé est pays coutumier fondé totalement sur l'arrivée des marchands estrangers mais tres de nefS et maronniers qui de tous royaumes chrestiens y appliquent et arrivent par mer (1). »

(1) Voyez cet édit, livre I des placards de Flandre, pag. 72, et

Cependant la pêche subit trop souvent, ainsi que le commerce maritime, des alternatives de bons et de mauvais jours. Dès que les guerres ou les troubles cessaient, elle reprenait son activité et elle arriva prospère à l'année 1564, où l'on trouve le premier règlement sur la pêche du hareng pour la ville de Nieuport (1). Elle prit dès lors un tel accroissement que l'on voit Philippe II octroyer, par diplôme du 40 mars 1574, la permission d'établir dans cette ville 37 raffineries de sel nécessaires pour satisfaire à la salaison du poisson.

Charles-Quint, par placards du 19 mars 1539 et du 30 septembre 1545, avait réglé l'exercice de la pêche du poisson frais sur les côtes de Flandre, et les sages prescriptions qu'il établit par rapport aux filets qu'elle emploie, servent encore aujourd'hui de base aux règlements sur la matière tant en Belgique qu'en France.

Aux troubles occasionnés par la mort de Charles le Téméraire, et le mariage de sa fille Marie de Bourgogne, succéda une suite de guerres entretenues par la rivalité de Charles-Quint et de François I^{er}, et continuées par la réforme religieuse qui, dès 1566, enfanta la révolution des provinces belges et hollandaises contre la domination espagnole. La Belgique, théâtre d'événements sanglants, vit non-seulement l'industrie, le commerce et la pêche déprir, mais ses plus habiles industriels chassés de leur patrie par l'intolérance religieuse, porter à

dans VANDERHANE, *in notis ad Consuetudines Ostende*, rub. 25.
Edit. Fland., tom. I, fol. 72 et suiv.

(1) Voyez ce règlement, livre des placards de Flandre, pag. 891.

l'étranger le secret de ses fameuses fabrications (1).

En vain le duc de Parme donna, le 1^{er} septembre 1583, une ordonnance et règlement pour le libre commerce et la navigation de l'amirauté des ports de Dunkerque, de Gravelines, et de Nieuport. La pêche ne put s'exercer que par intervalles; elle languit toujours inquiétée, souvent interrompue sur la mer par les Hollandais et leurs alliés, et par les événements de la guerre de terre, tels que le siège de Nieuport en 1600 et celui d'Ostende qui dura de 1601 à 1604.

La trêve de 12 ans ne lui permit pas de se rétablir, car la reprise des hostilités et surtout plusieurs tentatives sur Nieuport, entravèrent ses mouvements.

Le traité de Munster, qui reconnut l'indépendance des Provinces-Unies, et ferma l'Escaut, ne donna point la paix aux Flandres pour prix de tant de sacrifices; elles continuèrent à être le théâtre de la guerre commencée en 1635 entre la France et l'Espagne.

Tandis que les Flandres s'épuisaient par la guerre, les Hollandais s'enrichissaient en la faisant; ils trouvaient dans la pêche du hareng une mine d'or qui, d'après le pensionnaire Jean de Witt, lui fournit les ressources nécessaires pour secouer le joug espagnol et conquérir l'Inde (2). En 1625, on voit que leur pêche occupait 150,000 hommes et employait 3,000 bâtiments. Cepen-

(1) La Saxe vient de décerner les honneurs d'un monument à la mémoire d'un Belge, qui importa chez elle l'art de la bonneterie.

(2) Voyez RAYNAL, *Histoire du Stathoudéral*; édit. Bruxelles, chez de Waet, 1851, pag. 77.

dant ils ne l'exercèrent pas longtemps sans trouble ; l'Angleterre vit avec chagrin que les immenses profits de la pêche exercée sur ses côtes, pouvaient élever la république Batave à un degré de force qui, dans un avenir rapproché, contre-balancerait l'influence maritime qu'elle prétendait dès lors posséder exclusivement. Son inquiète jalouse, son instinct de domination, lui montrèrent la Hollande, la seule puissance qui put entraver l'exécution des projets qu'elle méditait, s'enrichir par la pêche ; elle voulut lui enlever cet élément de prospérité, en se déclarant maîtresse des mers qui baignent son île, et y défendit à ce titre l'exercice de la pêche aux Hollandais. De cette prétention, qui donna lieu à tant de dissertations (1) de droit sur le domaine des mers, naquirent des

(1) Parmi les défenseurs de la liberté des mers, se range en première ligne le célèbre HUGO GROTIUS, qui appuya les réclamations des Hollandais dans un ouvrage intitulé : *Mare Liberum*. A coté de lui viennent MARCIUS ZUERIUS BOXHORNIUS, THEODORUS, GRAVERUS, J. PONTANUS, etc. SELDEN, adversaire heureux de GROTIUS, vit des succès couronner son érudition, quoiqu'il défendit un système qui exigeait d'autant plus de talent, qu'il était peu fondé en raison et en droit : il publia le fameux *Mare Clausum*, dont le roi d'Angleterre se servit comme du titre incontestable de son droit exclusif sur l'océan *Britannique*. SELDEN fut suivi par PUFFENDORF, WOLFIUS, EINECCIIUS, etc.

La mer Adriatique, la mer Baltique, donnèrent lieu à de longues discussions et eurent de nombreux écrivains.

Il ne sera peut-être pas sans intérêt de remarquer que l'Angleterre qui la première voulut restreindre la liberté des mers, avait aussi été la première, quelques années auparavant (sous Élisabeth en 1580), à la réclamer contre l'Espagne, qui appuyait ses prétentions sur des titres qui avaient quelque valeur à cette époque, les

guerres longues et sanglantes entre les deux rivales (1).

Par le traité d'alliance signé à Paris le 23 mars 1657 entre Louis XIV et le protecteur d'Angleterre, ce dernier promit d'attaquer les Espagnols dans les Pays-Bas, et de leur enlever, de concert avec la France, Gravelines, Mardick et Dunkerque, à condition que la France garderait la première de ces villes et que les deux autres resteraient dans les mains des Anglais pour prix de leur intervention.

Ces places furentprises en effet et remises aux Anglais. La paix des Pyrénées (1659), loin de les restituer aux Pays-Bas, stipula la cession de bien d'autres places encore à la France, et c'est ainsi que nous perdimes Dunkerque et Gravelines, deux ports de mer si avantageusement situés pour le commerce et la pêche.

Quelques années de paix, pendant lesquelles la pêche et le commerce essayaient de se relever, suivies de longues années de guerres désastreuses pour les Flandres qui en fournirent les champs de bataille, et terminées par des traités qui enlevaient chaque fois quelques-unes

bulles des papes Alexandre VI (1493) et de Nicolas V (1494).

CAMDEN, l'historien d'Élisabeth, met à propos de cette réclamation les paroles suivantes dans la bouche de la reine d'Angleterre :

Nec jus in Oceanum aut privato aut cuiquam potest competere cum nec naturæ nec usus publici ratio occupationem permittat.

GUIL. CAMDEN, *Annales regnante Elizabetha*, etc. *Editio Elzevirorum. Lugd. Batav. 1659*, par. 2, p. 328.

(1) Voyez l'*Histoire abrégée des traités de paix entre les puissances de l'Europe*, par C. G. de Kock, augmentée par SCHOELL, édit. Bruxelles 1837 ; Meline, Cans et comp., tom. I^r, Chap. II, pag. 125.

de ses villes importantes : voilà l'histoire de la Belgique jusqu'au commencement du XVIII^e siècle.

Ostende, Nieuport, avaient été tour à tour assiégées, prises, saccagées. Au retour de la paix (15 novembre 1715), Nieuport trouva son port comblé par l'écroulement des jetées et autres ouvrages ; sa pêche renaisante ne pouvait lutter contre l'avidité et la jalousie incessante des Hollandais qui s'étaient emparés de ce commerce, et semblaient regarder comme un droit, de l'exercer exclusivement.

Pendant ces guerres Blankenberghe, qui déjà depuis longtemps s'occupait de la pêche du poisson frais, avait perdu les règlements, les priviléges et les ordonnances qui la concernaient. Charles VI accorda, le 26 mai 1696, un nouveau règlement pour la police du corps des pêcheurs de cette ville ; mais ce document (1) ne prescrivait rien touchant les époques de la pêche, ni les conditions que doivent remplir les filets pour la pêche au poisson frais, conditions exigées par les ordonnances antérieures du 19 mars 1539, du 30 septembre 1545 et du 15 octobre 1614, qui avaient pour but la réforme des abus qui existaient déjà depuis longtemps dans cette pêche.

Malgré la triste position que les guerres et les traités avaient faite au commerce et à la pêche des Flandres, le souvenir de l'état jadis si florissant de ces provinces, l'espoir de faire renaître des temps heureux et prospères ranimèrent le courage de ses malheureux habitants.

Les capitaux des habitants de ces ports ruinés ne

(1) Voyez ce règlement à l'appendice n° 1.

pouvaient suffire après tant de désastres pour ressusciter la pêche. On eut recours avec succès à l'association. En même temps qu'une compagnie des Indes s'établissait à Ostende pour exploiter le commerce maritime, une société de pêche s'organisait à Nieuport (1727), pour relever cette ancienne industrie.

Plusieurs capitalistes des Flandres, du Brabant et des autres provinces des Pays-Bas autrichiens, y prirent part; ils comprenaient que la pêche est la mère de la marine, et celle-ci l'instrument puissant du commerce; la province de Flandre releva les ouvrages du port; l'État contribua à restaurer les quais; le gouvernement général accorda de nouveaux priviléges, des facilités et des exemptions pour encourager les armateurs.

On construisit bientôt des chaloupes et des dogres, l'on tenta et l'on fit les grandes pêches du hareng, de la morue et même celle de la baleine. Tout reprit alors une face riante et prospère, tout annonça enfin pour la pêche des progrès assurés sur une stabilité réelle d'efforts et d'encouragements.

Mais les Hollandais ne restèrent pas longtemps impassibles spectateurs de ce mouvement. Les succès des Belges ranimèrent tellement leur jalouse, qu'ils n'épar-
gnèrent ni soins, ni argent, ni intrigues de tout genre pour étouffer les compagnies naissantes. Persuadés que les efforts des Belges ne pourraient supporter la concurrence de leurs riches compagnies de pêche depuis si longtemps établies, ils firent d'énormes sacrifices pour l'écraser, en remplissant les Pays-Bas de leur poisson déversé à bas prix. Ils allèrent jusqu'à offrir la morue

gratis et pour lest seulement aux navires qui voudraient l'introduire à Nicuport, espérant retrouver la compensation de ces sacrifices momentanés dans la ruine totale de la compagnie de cette ville. Ils se vantaient même que les traités s'opposant, selon eux, au changement des tarifs et à une élévation des droits existants sur le poisson provenant de leurs pêches, ils rendraient chaque fois les efforts des Belges inutiles, et anéantiraient toutes leurs sociétés de pêche par le moyen de leur concurrence. Ils ne réussirent que trop en effet à détruire la pêche, comme ils étaient parvenus à faire révoquer l'octroi de la compagnie des Indes en 1731. Ainsi cette compagnie qui, dès les commencements, avait obtenu des succès si brillants, qui promettait un développement assuré à la pêche nationale, ne put tenir contre les intrigues et la concurrence des Hollandais. Elle s'éteignit peu à peu ; les dogres et les grandes chaloupes furent insensiblement vendues aux Français et aux Hollandais, et il ne resta en Flandre que de mauvaises chaloupes avec lesquelles quelques pêcheurs, par attachement au sol natal, continuèrent la pêche au poisson frais.

Au moment où la ruine des pêches flamandes s'accomplissait, par une singulière coïncidence les pécheries du Nord se relevaient. Le hareng, qui pendant longtemps avait paru fuir les côtes de Suède, commença à y repaire vers l'an 1740. Depuis cette époque la ville de Gothenbourg s'appliqua tellement à cette pêche qu'elle en forma une des principales branches de son commerce, et qu'elle exportait pour l'étranger, dès 1776, plus de 4,200 barils de harengs fumés.

La mort de l'empereur Charles VI fut suivie de nouvelles guerres pendant lesquelles les troupes françaises envahirent les Pays-Bas, s'emparèrent de Nieuport, et d'Ostende dont les environs furent inondés jusqu'en 1743.

La paix d'Aix-la-Chapelle (18 octobre 1748), qui mit fin à cette guerre, laissa nos provinces ruinées, les caisses de l'État épuisées et le gouvernement incapable d'accorder des encouragements aux pauvres pêcheurs qui s'occupaient encore de la pêche du poisson frais, et dont une partie, ne pouvant trouver sa subsistance en Flandre, s'engagea annuellement à Dunkerque qui exerçait la pêche de la morue et du hareng, quoique assez faiblement, à cause de la concurrence hollandaise jusqu'en 1763 que la France, délivrée de la guerre avec l'Angleterre, imposa et maintint, malgré les clamours des Hollandais, un droit de 55 livres 6 sous pour chaque tonne de morue étrangère.

(1) Voyez PEUCHET, *Dictionnaire universel de la Géographie commercante*, Paris, an VII, tom. III, au mot Dunkerque.

pêche à la morue et au hareng pec sur la côte d'Islande et du nord-est de l'Écosse, occupa, en 1766, 8 corvettes de 320 tonneaux, montées par 80 hommes d'équipage, et rapporta 248 1/4 tonnes de morues estimées 19,642 liv.,	
681 1/2 tonnes de hareng pec estimées	47,687 id.
4 1/2 tonnes d'huile estimées	337 id.
	67,666 liv.

A cette époque, l'Angleterre prit des mesures pour encourager la pêche chez elle. Elle accorda une prime annuelle de 3 p. % sur le capital qu'on y employait : sept années plus tard elle ajouta une prime de 2 livres 10 schellings sterl. par tonneau ; de sorte que, de ce chef seul, un bâtiment de 50 tonneaux recevait annuellement au delà de 3,000 francs. Par de tels encouragements, la pêche anglaise acquit en peu de temps un développement tellement considérable, qu'elle suffit non-seulement aux besoins du marché intérieur, mais même à l'alimentation des marchés étrangers, notamment de ceux de l'Italie et de l'Amérique.

Les Hollandais avaient accordé aux hokkers ou dogres de pêche, qui étaient ordinairement du port de 90 tonneaux, une prime de flor. 900 par bâtiment. La prime accordée pour la pêche aux harengs avait été dans le principe de flor. 700, ensuite de flor. 500. En 1788 elle n'était plus fixée et dépendait uniquement de la bonne ou mauvaise pêche que faisaient les bâtiments : quand elle était mauvaise, les armateurs s'adressaient aux états généraux qui leur accordaient facilement un subside; ainsi que cela eut lieu à la fin de 1786 qu'ils accordèrent

pour chaque bâtiment pêcheur dit *haring buis*, une prime de flor. 700.

Entre temps (en 1752), on fit quelques efforts à Nieuport et à Ostende pour ranimer les armements de la pêche au hareng, on répara les vieux bateaux pêcheurs qui étaient dans un état de dépérissement qui leur permettait à peine la pêche du poisson frais, et on en construisit quelques nouveaux. Mais la concurrence du hareng étranger tant hollandais que suédois qui s'introduisait dans les Pays-Bas, et s'y débitait à vil prix, découragea tellement les armateurs belges qu'ils étaient sur le point d'abandonner définitivement la pêche, lorsqu'en 1764 le conseil des finances, par ordonnance du 17 septembre, défendit l'entrée du hareng très-malsain provenant de la pêche dans les parages de la Suède (1).

Cette défense, et le décret du 1^{er} mars 1765 qui levait quelques entraves d'octrois intérieurs sur la circulation du poisson provenant de la pêche nationale dans la Flandre, relevèrent le courage abattu des armateurs, qui augmentèrent leurs armements.

Enfin le conseil des domaines et des finances de l'imperatrice douairière s'étant fait produire un état de la situation dans laquelle se trouvait la pêche du hareng dans les ports d'Ostende et de Nieuport, et étant informé du préjudice que souffraient les armateurs par l'introduction dans le pays du hareng de la saison d'été, provenant des pêches étrangères, voulant don-

(1) Voyez cette ordonnance et les suivantes, dans la compilation des coutumes et priviléges de Nieuport, pag. 586 et suivantes.

ner aux pêcheries nationales les encouragements nécessaires, défendit, par ordonnance du 14 avril 1766, l'importation du hareng des pêches étrangères, dans le pays, depuis le 20 juin jusqu'au 15 du mois d'août suivant de chaque année, sous peine de confiscation et des pénalités portées par les ordonnances.

Un décret de 1767 vint régler la grandeur des tonnes destinées à contenir le hareng et autres poissons salés à cinquante lots, mesure de Nieuport. Une ordonnance du 26 juillet 1766 prolongea jusqu'au dernier décembre 1766, la défense d'importer du hareng des pêches étrangères. Une autre du 26 mai 1767 défendit l'entrée du hareng étranger depuis le 10 juin jusqu'au dernier décembre de chaque année. Enfin par celle du 21 décembre 1767, l'entrée de ce hareng fut interdite en tout temps et jusqu'à disposition ultérieure.

Cette défense ranima la pêche nationale ; et le 31 mars 1770, il fut publié un nouveau règlement général pour la pêche des ports d'Ostende et de Nieuport (1). L'article 11 de ce règlement ayant suscité des réclamations de la part des pêcheurs, l'impératrice y fit droit par déclaration du 12 janvier 1770 (2).

Ces dispositions et les autres faveurs accordées à la pêche nationale, encouragèrent tellement les armateurs qu'ils ne négligèrent rien pour augmenter les armements, non-seulement avec leurs propres capitaux, mais en y associant les capitalistes des différentes provinces des Pays-Bas.

(1) Voyez à l'Appendice la pièce n° 2.

(2) Voyez à l'Appendice la pièce n° 2 bis.

Néanmoins la pêche avait bien des obstacles à vaincre; les marins qui y sont propres ne se forment que peu à peu par le temps, par l'expérience, par des efforts soutenus et des dépenses considérables; le petit nombre des chaloupes occupées depuis longtemps à la simple pêche du poisson frais, s'étaient trouvées dans un si mauvais état que la restauration de celles qui étaient encore réparables, la construction de quelques nouvelles, l'achat des filets et autres ustensiles nécessaires à la pêche du hareng, exigèrent de fortes dépenses.

La plupart des meilleurs pêcheurs avaient quitté la Flandre lors de l'abolition de la grande compagnie établie en 1727, et il ne restait de pêcheurs expérimentés que les anciens et ceux qui avaient fait quelquefois la pêche du hareng et de la morue pour le port de Dunkerque. D'un autre côté des personnes prévenues et mal intentionnées, et les émissaires des Hollandais et surtout ceux qui avaient été ci-devant leurs facteurs et commissaires dans les Pays-Bas, ne cessaient de décrier la pêche nationale, et d'exciter des murmures contre la prohibition du hareng étranger, tandis qu'elle rencontra des années malheureuses, lorsqu'on était encore dans le cas de permettre pour un temps limité l'introduction du hareng des pêches étrangères.

La pêche nationale renaissante se trouva donc dans un état assez précaire, et n'armait que faiblement dans les premières années, comme on le voit par les tableaux suivants, extraits des archives de l'État.

PÈCHE NATIONALE.

Relevé général des produits de la pêche franche de la ville de Nieuport, depuis 1767 à 1785.
TOUTS RÉDUITS EN TONNES.

ANNÉES.	PÊCHE DE MORUE DISLANDE.			PÊCHE DE MORUE ET DE HARENGS D'ISLANDE DES DEUX SAISONS.			TOTAL des tonnes de MORUES des deux peches.
	MORUES.	REBUTS.	HUILE.	MORUE d'été en tonnes.	HARENG d'HIVER.	BRAILLES.	
1767	"	"	"	5	1285	1602	5
1768	"	"	"	25	1656 $\frac{1}{2}$	1927	25
1769	"	"	"	49	2158	109 $\frac{1}{2}$	49
1770	"	"	"	17	2156 $\frac{1}{2}$	1567	17
1771	"	"	"	56	2459	519	56
1772	"	"	"	29	2554	441 $\frac{1}{2}$	29
1773	"	"	"	55	2158	396	55
1774	"	"	"	147	2859 $\frac{1}{2}$	592	147
1775	"	"	"	242	1858	561	242
1776	"	"	"	259	3475	4806	259
1777	"	"	"	567	3908	1002	567
1778	"	"	"	1260 $\frac{1}{2}$	5055	8047	1741 $\frac{1}{2}$
1779	6626	"	"	655	2915	5254	7279
1780	4756	"	"	446 $\frac{1}{2}$	5208	2519	5664
1781	8912 $\frac{1}{2}$	"	"	846 $\frac{1}{2}$	6365 $\frac{1}{2}$	4247	5902 $\frac{1}{2}$
1782	12515 $\frac{1}{2}$	258 $\frac{1}{2}$	"	218	5482	2578	9758 $\frac{1}{2}$
1783	2447	11 $\frac{1}{2}$	"	146	5842	2035	12531
		42				91	2675

État des chaloupes qui ont fait la pêche d'Ostende et de Nieuport pendant l'été. Le hareng d'été calculé à fl. 13 par tonne.

HARENGAISON D'ÉTÉ.

ANNÉES.	OSTENDE.			NIEUPORT.		
	NOMBRE de chaloupes.	TONNES de HARENG PECS.	LASTS ET BUTS Harengs braillés.	NOMBRE de chaloupes.	TONNES de HARENG PECS.	LASTS ET BUTS Harengs braillés.
1767	6	1,221	»	5	1,151	1 "
1768	5	4,177	1	»	19	1,045
1769	5	4,391	»	»	12	2,113
1770	8	4,927	2	»	12	2,154
1771	11	5,359	15	11	10	2,558
1772	11	4,413	10	8	9	2,523
1773	15	5,076	8	»	10	2,045
1774	12	4,828	6	12	11	2,691
1775	11	5,059	19	15	10	3,115
1776	11	5,460	11	12	10	3,445
1777	11	4,643	27	4	12	3,885
1778	10	2,965	5	17	16	3,257
1779	11	2,259	5	»	18	2,825
1780	11	2,579	»	»	12	2,556
	14	46,137	109	25	156	35,955
					46	17

PÈCHE NATIONALE.

255

MARENGAISON D'HIVER DEPUIS 1767 à 1780.

Blankenberg possédait, en 1764, 53 chaloupes dont le produit de la pêche exercée depuis le dernier octobre 1764 jusqu'au dernier octobre 1765, fut de 106,704 florins, ce qui revient pour chaque bateau, terme moyen, à flor. 2,043-6-0.

Un obstacle matériel s'opposait aux développements que les armateurs de Blankenberg avec toute la meilleure volonté auraient entrepris de donner à leurs armements, car ils ne pouvaient employer que des barques non pontées et sans quille, afin de pouvoir les échouer sur la grève à leur retour de la pêche, parce qu'ils ne possédaient pas un bassin de mouillage. Il ne leur était possible avec de telles barques d'aller en mer que pendant huit mois de l'année, et à 10 à 12 lieues seulement des côtes, de sorte qu'ils n'exerçaient activement la pêche que pendant quatre mois, qui sont les mois d'été, lorsque la chaleur ne permet pas d'envoyer le poisson au loin.

Les armateurs de Blankenberg proposèrent de construire un bassin derrière les dunes. Leur première requête à ce sujet, présentée en 1763, fut envoyée aux états de Flandre, qui, malgré les instances du gouvernement, n'avaient pas encore répondu le 25 janvier 1777.

En 1781, les armateurs de Blankenberg renouvelèrent leur demande ; ils exposaient : qu'il était préférable de concentrer la pêche dans les ports qui ne se livrent pas au commerce maritime, parce qu'il arrive souvent que les pêcheurs trouvent à gagner leur vie moins durablement et plus sûrement à bord des navires de commerce qu'à bord des chaloupes de pêche, où ils sont exposés continuellement aux intempéries de l'air et aux fureurs

des tempêtes; et que, d'un autre côté, les négociants armateurs tâchent toujours d'enrôler des matelots pêcheurs, qui habitués dès l'enfance à la mer, familiarisés avec ses périls, supportent plus facilement les travaux les plus pénibles et les plus dangereux; que, faute de port de refuge, les barques de Blankenberg périssaient en peu de temps, obligées qu'elles étaient de rester une bonne partie de l'année échouées sur la grève et exposées aux injures du temps.

Les états appuyèrent enfin la demande de la ville de Blankenberg pour la création d'un port qui devait en même temps fournir une décharge aux eaux qui inondaient une partie de terre d'environ 40,000 bonniers aux environs de la ville.

La ville de Blankenberg proposait d'affecter à la création de ce port, les revenus de la chaussée de Blankenberg à Bruges, qui produisait annuellement 2,500 flor., à raison de 2 sols par panier de poisson que l'on payait à l'octroi de la chaussée, et qui, étant triplés par l'augmentation de la pêche, rapporteraient 7,500 flor. pour 12 mois de pêche des 53 barques que possédait la ville; mais si on triplait le nombre des barques, comme le produit des 8 mois pendant lesquels elles étaient inactives, on obtiendrait encore 1,500 flor. ou en tout 22,500 flor. par an, ce qui en soustrayant les 2,500 fl. qui se percevaient annuellement, aurait fait une augmentation de 20,000 fl. pour payer les intérêts du capital et l'amortissement de la dépense évaluée à 300,000 flor. seulement (4).

(1) Voyez à l'appendice, n° 5, les plans de ce port tels qu'ils sont aux archives de l'État.

Probablement ce projet aurait été adopté sans les révolutions qui arrivèrent depuis; et il était réservé à notre jeune gouvernement de le réaliser comme il a déjà terminé bien des travaux abandonnés, ou inexécutés par ses devanciers.

Sous le gouvernement français, le préfet de la Lys signala également la nécessité de creuser un bassin de mouillage à Blankenberg, si l'on voulait donner à la pêche le développement qu'elle comportait. Ce n'est pas aux seuls habitants de la ville que ce travail d'art serait utile, mais à tous les habitants de la côte, qui sont aujourd'hui pour ainsi dire éloignés de la pêche, par l'impossibilité d'habiter à distance de leurs chaloupes, qu'ils doivent abandonner sur la grève. Ce bassin les engagerait à venir s'établir à Blankenberg qui acquerrait un agrandissement considérable en peu de temps.

Nous espérons que cette ville sera plus heureuse dans les démarches qu'elle fait de nos jours, qu'elle ne le fut sous les autres gouvernements, et qu'elle ne rencontrera pas, à cette occasion, les obstacles que la jalouse et l'égoïsme ont autrefois opposés à Ostende.

Ostende, en 1774, employa 12 barques qui ramenèrent pour la pêche d'été 4,848 1/2 tonnes de hareng, 158 1/2 tonnes de morue; et pour la pêche d'hiver, 3 lasts et 24 buts hareng frais, 28 buts braillés et 16 buts salés, en tout 556. Il n'y avait encore à cette époque que quatre armateurs à Ostende.

Cependant, à dater de cette année, la pêche nationale

fit des progrès sensibles, et l'on s'appliquait activement à la pêche de la morue d'Islande, lorsque tout à coup la guerre entre la France et l'Angleterre procura l'occasion de rétablir cette industrie importante.

Les dogres et autres bateaux de pêche de Dunkerque, de Calais, de Dieppe et des autres ports de France, étaient retenus dans leurs ports d'armement par la crainte des corsaires anglais. Grand nombre de ces pêcheurs vinrent s'établir à Nieuport; et les enfants de ces mêmes hommes qui, en 1727, avaient appris l'art de la pêche aux pêcheurs français revinrent l'enseigner à leur tour à ceux de Nieuport.

Nos armateurs profitèrent de ces heureuses circonstances avec d'autant plus d'empressement et de sécurité, que l'interruption apportée par la guerre dans la pêche française, devait procurer un débouché et un débit assuré à leur morue. Mais bientôt la déclaration de guerre à la Hollande les favorisa tellement qu'en 1780 Nieuport équipa, pour la pêche à la morue d'Islande, 45 dogres et cinq grandes chaloupes gréées en dogres qui rapportèrent 9,175 tonnes de morue; et pour celle du hareng d'été, Nieuport employa 15 bâtiments, Ostende 18; le produit fut pour Nieuport de 3,244 tonnes, pour Ostende, de 2,448 id.

Les armateurs de Nieuport firent la pêche d'hiver avec 18 bâtiments et ceux d'Ostende avec 10; le produit fut, pour Nieuport, de 3,219 tonnes, pour Ostende, de 876. Total des deux pêches pour les deux ports réunis 9,757 tonnes de hareng. Le tableau suivant donnera une idée plus précise des opérations de la pêche.

État de la pêche nationale pendant les années suivantes.

ANNÉES.	PORTS.		TOTAL RÉUNI.
	NIEUPORT	OSTENDE.	
EN 1780.			
Les armateurs de Nieuport ont fait la pêche du hareng d'été avec quinze bâtiments, et ceux d'Ostende avec dix-huit, et le produit a été de	5,214	2,448	
Ceux de Nieuport ont fait la pêche du hareng d'hiver avec dix-huit bâtiments et ceux d'Ostende avec dix, et le produit a été de	5,219	876	
Ensemble.	6,453	3,524	9,757
EN 1781.			
La pêche du hareng d'été de Nieuport avec vingt-quatre bâtiments, et celle d'Ostende avec dix-huit, ont produit.	6,571	1,510	
Celle d'hiver de Nieuport avec vingt-neuf bâtiments, et celle d'Ostende avec neuf, ont donné.	6,409 $\frac{1}{2}$	889	
Ensemble.	12,980 $\frac{1}{2}$	2,599	15,379 $\frac{1}{2}$
EN 1782.			
Ceux de Nieuport ont fait la pêche d'été avec dix-sept bâtiments, et ceux d'Ostende avec six, le produit a donné.	5,555 $\frac{1}{2}$	1,862	
Ceux de Nieuport ont fait la pêche d'hiver avec vingt-trois bâtiments et ceux d'Ostende avec onze, le produit a été de	2,819	280	
Ensemble.	8,174 $\frac{1}{2}$	2,142	10,516 $\frac{1}{2}$
EN 1783.			
Ceux de Nieuport ont fait la pêche d'été avec vingt bâtiments et ceux d'Ostende avec huit, le produit a été de	5,752	1,442	
Ceux de Nieuport ont fait la pêche d'hiver avec vingt-quatre bâtiments et ceux d'Ostende avec six, le produit a été de	2,405	628	
Ensemble.	6,157	2,070	8,227

Remarque. — La pêche de l'année 1783 a été malheureuse ; on l'attribue au temps trop calme et trop chaud qu'il a fait dans l'arrière-saison. Ce temps a été suivi de vents désavantageux et d'un grand nombre de poissons voraces, qu'on nomme *hazen*, qui, à la suite des chaloupes, ont dévoré une quantité prodigieuse de harengs. L'huile qu'a produite la pêche de quelques-uns de ces poissons a été peu de chose. A Ostende la pêche a été encore plus chétive à cause que les pêcheurs, vu la rareté des matelots, ont été employés à bord des navires pour les voyages de long cours.

État de la pêche de la morue dans les mers du Nord, en Islande et au Doggersbank.

ANNÉES.	PORTS.		TOTAL.
	NIEUPORT	OSTENDE.	
EN 1780.			
Ceux de Nieuport ont fait la pêche avec quinze dogres et cinq chaloupes, et ceux d'Ostende avec cinq dogres, et la pêche a produit.	4,993	168	5,161
EN 1781.			
Ceux de Nieuport ont fait la pêche avec dix-huit dogres et quatorze chaloupes et ceux d'Ostende avec dix-neuf. Produit.	9,055	729	9,784
EN 1782.			
Ceux de Nieuport ont employé vingt-cinq dogres et vingt-quatre chaloupes, et ceux d'Ostende dix-huit dogres et chaloupes. Produit.	15,547	586	15,933
EN 1783.			
Ceux de Nieuport ont employé deux dogres et sept chaloupes et ceux d'Ostende un dogre et une chaloupe. Produit.	2,463	276	2,739

Remarque. — En 1781 et 1782 les armateurs ont considérablement augmenté la pêche de la morue d'Islande, parce qu'indépendamment des autres provinces voisines, ils avaient un débouché avantageux à Dunkerque pour le produit de cette pêche. Celle qu'ils ont commencé à faire au Doggersbank a été peu de chose. Depuis lors ils ont diminué leurs armements pour la pêche d'Islande, parce que la morue de cette pêche n'est pas autant recherchée dans ce pays-ci que celle du Doggersbank et du Nord. On espère engager les armateurs à y faire de plus grands efforts.

A cette époque, on comprit combien était nécessaire une pêche nationale ; les pêcheries de la Hollande et de la France étaient suspendues par les événements de la guerre ; sans notre propre pêche, la Belgique était absolument privée de poisson ; les ports des Flandres le fournirent ; et le hareng et la morue provenant de la pêche nationale, qui peu auparavant avaient été si méprisés, furent trouvés excellents ; toute prévention nuisible tomba , et l'on vit la France et la Hollande elle-même demander aux Pays-Bas les produits d'une pêche, qu'elles avaient si souvent voulu entraver.

L'année 1781, on arma et équipa au port de Nieuport 25 dogres et 24 grandes chaloupes pour la pêche de la morue aux parages d'Islande ; elles en amenèrent 43,357 tonnes de morue que l'on vendit à raison de 100 à 110 livres de France par tonne ; donc la seule pêche de 1782, calculée à raison de 100 livres la tonne, produisit la somme de 1,334,700 livres de France, et occupa un nombre considérable de pêcheurs ; il faut ajouter à cela les bénéfices de la pêche au hareng d'été et d'hiver, et de celle du Nord et du poisson frais.

Cependant, le 20 janvier 1783, la France ayant conclu la paix avec l'Angleterre n'eut, comme la Hollande, rien de plus empressé pour faire revivre ses pêches, que de renouveler les édits qui prohibaient, par leurs droits énormes , l'entrée de la morue étrangère.

Alors, non-seulement la pêche nationale perdit un immense débouché, mais elle vit bientôt les produits des pêches étrangères lui disputer le marché intérieur, moyennant le faible droit d'entrée de 21 sous et demi la tonne.

Les armateurs et les intéressés à la pêche nationale ne virent aucun moyen de continuer leurs armements pour la pêche à la morue, et se trouvèrent dans la dure nécessité de diminuer le nombre de leurs dogres qu'ils revendirent aux Dunkerquois; les équipages suivirent les bateaux, et l'on ne retint, pour la pêche nationale à Nieuport, que le nombre de 20 bâtiments tant dogres que grandes chaloupes, avec les pêcheurs nécessaires à leur équipement.

Cependant le prince Charles de Lorraine, gouverneur général des Pays-Bas, qui avait toujours protégé la pêche nationale, était mort le 4 juillet 1780. L'impératrice Marie-Thérèse l'avait suivi de près dans la tombe, et l'empereur Joseph II, qui lui succéda, confirma le choix qu'avait fait sa mère de l'archiduchesse Marie-Christine et du prince royal Albert-Casimir, duc de Saxe-Teschen, son époux, pour gouverner les Pays-Bas.

A leur arrivée en Belgique, les Altesses Royales visitèrent Nieuport et Ostende, et promirent aux armateurs leur haute protection en faveur de la pêche nationale. En effet, elles prirent quelques mesures qui pouvaient être utiles; par une déclaration du 21 mars 1782, des lettres de mer pour les pêches furent établies afin de prévenir la fraude, et les magistrats de Nieuport et d'Ostende furent chargés de les délivrer.

Mais, comme nous l'avons dit plus haut, les résultats de la paix conclue le 20 janvier 1783 entre la France et l'Angleterre, avaient été fatals à notre pêche, en la privant d'un débouché considérable et ramenant la concurrence étrangère sur notre marché; de là l'émigrâ-

tion de nos barques et de nos pêcheurs pour les ports de France où la pêche était autrement protégée qu'aux Pays-Bas. Pour encourager les armateurs à continuer la pêche à la morue, en vain il fut donné, le 9 juillet 1783, un décret qui permit une plus libre circulation du poisson provenant de la pêche nationale dans les provinces des Pays-Bas; il levait, il est vrai, les entraves que les divers octrois qui s'y percevaient à chaque pas avaient mises jusqu'alors à la consommation du poisson; mais quelque encouragement que le gouvernement donnât à la pêche, quelque sollicitude qu'il mit à lever les obstacles qui s'opposaient à l'augmentation de ses produits, sa bonne volonté fut souvent impuissante, parce que les administrations locales n'accordaient pas toujours un concours conscientieux à l'exécution des édits, qui devaient illusoires.

C'est ainsi que des édits homologués par les États d'une province pour la forme respectueuse, n'étaient nullement observés, et tombaient bientôt en désuétude jusqu'à ce que des réclamations trop vives forçassent les États à s'exécuter; c'est ainsi que, malgré bien des dispositions, les anciens droits de vieux octrois abolis d'une province ou d'une ville continuaient à être perçus.

Il suffit de citer un seul fait pour avoir une idée des frais auxquels le poisson était soumis avant de parvenir aux consommateurs d'une province du plus facile accès, du Brabant : vingt-cinq tonnes de morue expédiées d'Ostende à Bruxelles, et vendues au prix de 39 florins 16 sous et 4 deniers, ne rendaient plus, tous les frais décomptés par le consignataire, que 50 florins 10 sous

par tonne. Les droits de ville, de minque, de passage de Flandre en Brabant, les frais de transport emportaient 42 p. % du produit de la vente !

L'édit de 1783 devait donc avoir une heureuse influence sur la pêche, en étendant la circulation du poisson, et en la dégrevant des frais de toute espèce. Malheureusement, il ne fut pas longtemps observé avec fidélité; car, quoiqu'il déclarât formellement que tout le poisson salé provenant de la pêche nationale, serait exempt des droits de *minque*, et de tous les droits de ville, de même que de toutes charges quelconques sans réserve dans toutes les villes du pays de Brabant, on trouve bon nombre de pétitions d'armateurs d'Ostende, et des intéressés des diverses provinces adressées à messieurs les États du Brabant, pour leur signaler la perception illégale de ce droit.

Comment la pêche nationale aurait-elle pu se développer au milieu de tant de changements de législation d'un côté, et en présence de la concurrence de la Hollande, de la France et de l'Angleterre de l'autre, concurrence soutenue par un système de protection permanente, qui réservait à la pêche le marché intérieur, et lui ménaçait des débouchés à l'étranger, par les primes considérables qu'il accordait?

L'édit de 1783 semble cependant avoir apporté quelque amélioration dans l'état précaire de la pêche, car le nombre de 20 bateaux, qui existaient lors de sa publication, s'élevait à 50 en 1785.

Les tableaux suivants donneront une idée plus exacte de la situation de la pêche à la morue à cette époque.

PÈCHE NATIONALE.

des productions de la pêche nationale

ANNÉES	ARMATEURS.	NOMBRE DE CHALOUPES.	DOGGERSBANK.			NORD.		
			MORUE.	GULLEN.	KOPPEN.	MORUE.	GULLEN.	KOPPEN.
1785	H. Leps	1	12	5 $\frac{1}{2}$	2	"	"	"
1784	H. Leps	2	44	16 $\frac{1}{2}$	9	"	"	"
	Pieter Orket	1	"	"	"	24	"	"
	Jh. de Cock	?	"	"	"	2 $\frac{1}{2}$	"	"
	Van Outryve	?	12	3	5	"	"	"
	De Cleis Hennisch.	3	"	"	"	5	"	"
	Meynne	1	"	"	"	9	"	"
	De Waele.	?	102	7	"	74	"	"
TOTAL.	John Kyndt.		1	"	"	"	"	"
			8	158	26 $\frac{1}{2}$	14	109 $\frac{1}{2}$	"
1785	Leps	4	78	45 $\frac{1}{2}$	17 $\frac{1}{2}$	"	"	"
	John Kyndt.	1	"	"	"	"	"	"
	Ve Orket.	1	19 $\frac{1}{2}$	25	8	"	"	"
	Pieter Orket.	1	50 $\frac{1}{2}$	"	"	"	"	"
	Jh. de Cock.	2	"	"	"	42	"	"
	Van Outryve.	1	16	14	2	"	"	"
	De Cleis Hennisch et c ^e	3	"	"	"	"	"	"
	Louis Leep	1	"	"	"	27	"	16
	Holm	1	"	"	"	32	"	"
	Meynne	1	"	"	"	15	"	"
	De Waele.	?	262	26	"	149 $\frac{1}{2}$	"	"
TOTAL.			41	406	110 $\frac{2}{4}$	27 $\frac{1}{2}$	265 $\frac{1}{2}$	16
1786	Leps	4	71	55 $\frac{1}{2}$	16	"	"	"
	L. J. Ricourt.	2	"	"	"	29	27	
	Van Iseghem	1	"	"	"	16	5	
	Js. Serruys	4	28	12	2	76	19	
	John Kyndt.	1	"	"	"	"	"	
	A rep.	5	12	99	47 $\frac{1}{2}$	18	121	49

PÊCHE NATIONALE.

245

Mariée à Ostende pendant les années 1783 à 1787.

Suite de l'ÉTAT des productions de la pêche

ANNÉES	ARMATEURS.	NOMBRE DE CHALOFS.	DOGGERSBANK.			NORD.		
			MORUE.	GULLEN.	KOPPEN.	MORUE.	GULLEN.	KOPPEN.
Report	5	12	99	47 $\frac{1}{2}$	18	121	49	10
	Ve Orket	2	69 $\frac{1}{2}$	25	7	"	"	"
	Pieter Orket	1	50	"	"	"	"	"
	Jh. de Cock	3	"	"	"	103	12	1
Suite	Van Outryve	2	57	18 $\frac{1}{2}$	5	67 $\frac{1}{2}$	7 $\frac{1}{2}$	1
	Lehois	1	"	"	"	"	"	"
	De Cleis Hennisch et c ^e	3	"	"	"	"	"	"
	Balbaert	4	"	"	"	"	"	"
1786	Louis Leep	2	"	"	"	59	17 $\frac{3}{4}$	1
	Holm	1	"	"	"	100	"	"
	Meynne	1	"	"	"	15 $\frac{1}{2}$	"	"
	De Waele	?	314	58	"	216 $\frac{1}{2}$	"	"
	TOTAL.	16	52	549 $\frac{1}{2}$	127	30	660 $\frac{1}{2}$	86 $\frac{1}{4}$
	L. J. Ricourt	4	5 $\frac{1}{4}$	"	"	587	86	1
	Degruyters et Solvins	2	"	"	"	116	27	1
	A. F. Van Iseghem	1	"	"	"	21 $\frac{1}{2}$	7	1
	Serruys	5	105	40	20	74 $\frac{1}{2}$	8 $\frac{1}{2}$	1
	H. T. de Cock	1	"	"	"	58	6	1
	John Kyndt	1	"	"	"	77	"	"
	J. F. Orket	2	16	"	"	"	"	"
	Jh. de Cock	5	67	22	19	122	"	"
	Van Outryve	3	66	50	1	136	18	1
1787	Lehois	1	"	"	"	"	"	"
	De Cleis Hennisch et c ^e	6	"	"	"	"	"	"
	Balbaert	2	"	"	"	"	"	"
	Louis Leep	1	"	"	"	12	5	1
	Holm	1	"	"	"	"	11	1
	Meynne	1	"	"	"	"	"	"
	Alexandre Devos	5	"	"	"	"	48 $\frac{1}{4}$	1
	De Waele	?	248 $\frac{1}{2}$	"	"	"	41	1
	Auguste Weiland	5	154 $\frac{1}{2}$	"	"	"	60	1
	Vanderheyde	2	48	"	"	"	17	1
	Pieter Orket	1	"	"	"	61	"	"
	TOTAL.	20	45	688 $\frac{1}{4}$	92	40	1045	553

PÈCHE NATIONALE.

247

nationale de la morue à Ostende pendant les années 1783 à 1787.

MORUE.

Enfin le gouvernement, en présence des efforts que faisaient les armateurs d'Ostende pour augmenter leurs armements, crut devoir, pour conserver à la pêche à la morue le développement qu'elle avait acquis précédemment, la délivrer de la concurrence étrangère, en défendant, par une ordonnance émanée le 23 août 1785 (1), du conseil des finances, l'entrée des morues des pêches étrangères, à l'imitation des Hollandais et des Français (2).

Cette décision exigeait de la part des armateurs une activité et un zèle égal aux faveurs qu'on leur accordait. Ils s'empressèrent de s'en montrer dignes. Une société sous la devise : *Pour la Patrie et le Prince*, publia des statuts à Bruges en 1784; et dès 1785, Nieuport donna le premier exemple de l'équipement à la pêche à la morue, au banc de Terre-Neuve, en rassemblant avec Ostende les moyens de donner plus d'extension à ce nouveau genre de pêche.

En même temps une ordonnance du 30 avril 1785, concernant la pêche le long des côtes de la mer, renouvelait les anciennes mesures prises pour défendre la pêche avec certains filets qui détruisaient les jeunes

(1) Voyez à l'appendice, n° 4.

(2) Deux notes écrites de la main du ministre Barbiano Belgioso, dont l'une du 4 mai 1784, prouvent que depuis quelque temps on s'occupait des mesures à prendre pour favoriser la pêche nationale, mais que malheureusement les connaissances spéciales manquaient à ceux qui étaient chargés de traiter la question, et que cet homme d'État comprenait parfaitement l'importance de la pêche nationale. Nous les donnons à l'appendice telles que nous les avons trouvées aux archives de l'État. Voyez n° 5 et n° 6.

poissons et les œufs (1), et qui étaient peu observées.

Une autre ordonnance du 5 septembre de la même année, établissait une amende de 500 florins par tonne, et de 750 par tonneau, baril, etc., de morue étrangère importée en Belgique, en contravention à l'ordonnance du 23 août 1785.

Ces ordonnances sur les filets contenaient en somme les dispositions suivantes :

1° Tous filets ou paniers traînants de quelque largeur que soient les mailles ou ouvertures, et qu'ils soient traînés par des gens à pied, par une barque ou par des chevaux, sont sévèrement défendus;

2° Il est défendu de se servir également de filets dont les mailles ont moins de cinq pouces d'ouverture, ainsi que de vendre, débiter, acheter aucun poisson de mer n'ayant point la longueur de 7 pouces;

3° On excepte des défenses et peines portées par les ordonnances :

4° La pêche d'été, depuis la Saint-Jean jusqu'à la fin du mois d'août, qu'il est permis de faire avec des filets qui n'ont que 3 pouces 1/2 d'ouverture, conformément à la déclaration du 12 mars 1616;

2° Les filets d'usage dans les pêches des harengs et maquereaux;

3° Les ruches et filets non traînants, mais fort serrés, pour la pêche des chevrettes;

(1) Voyez cette ordonnance à l'appendice, n° 7. Cette ordonnance fut suivie d'une note du 50 avril 1783, pour en interpréter quelques points.

4° Enfin, les filets, etc., d'usage pour prendre les appâts ou amorces, pendant le mois de mai et depuis le 1^{er} septembre jusqu'au 15 octobre ; mais il est défendu d'exposer aux ventes les amorces nécessaires pour l'exercice de la pêche.

La raison de ces ordonnances tant de fois renouvelées depuis plus de deux siècles en Flandre, également rendues en Hollande et en France, était :

1° Que les filets et paniers traînans, les pieds des chevaux, des hommes qui les traînent, hersent et labourent en quelque sorte la grève, détruisent le frai ainsi que la nourriture et les retraites des jeunes poissons, et causent des dommages irréparables à la pêche nationale en détruisant le poisson le long des côtes;

2° Que les filets avec des mailles trop serrées ramassent jusqu'aux plus petits jeunes de poisson et du fretin, qui viennent d'éclore sur la grève, surtout ceux du genre plat, et détruisent ainsi des millions de petites soles, turbots, plies, raies, etc., dans leur premier âge. Trop petits pour servir de nourriture aux hommes, les mauvais pêcheurs en engrassaient leurs cochons, ou les faisaient servir d'engrais pour la terre (1). L'abbé Mann, dans le mémoire cité en note, attribuait en 1776 la diminution du poisson sur les côtes de Flandres aux trois causes suivantes :

1° Au manque de nourriture par la diminution sensible des algues qui se remarquait depuis quelque temps;

(1) Voyez *Mémoire de l'abbé MANN, dans les nouveaux Mémoires de l'Académie de Bruxelles*, tom. II, intitulé *Essai sur l'histoire naturelle de la mer du Nord, et la pêche qui s'y fait.*

2° Au tremblement de terre de Lisbonne en 1755 qui aurait bouleversé le fond de la mer ;

3° A la manière destructive de pêcher malgré les ordonnances de Charles-Quint qui défendaient : 1° l'emploi des filets appelés *zegen* (*seine*) qui se traînent sur la grève et qui sont moins coûteux, plus faciles à réparer et plus commodes à manier et demandent moins de mains que le *dryff-wandt* ou filet flottant.

2° Du *slaack-wandt* ou filet attaché à la grève, qui interrompt la course du poisson en séparant leurs banes ou leurs troupes et les chasse des endroits où on l'emploie, en troublant leurs habitudes.

3° Du *strand-vischers* ou filet traîné par cheval dont nous avons dit les mauvais effets.

L'abbé Mann proposait pour remède de supprimer la seine, le strand-vischers, de ne permettre de laisser le slaack-wandt que 6 heures au plus à la mer, et de faire surveiller sévèrement l'exécution des dispositions établies sur la largeur des mailles des filets, par les placards de Charles-Quint, du 19 mars 1539, du 30 septembre 1545, ceux des archiducs du 13 octobre 1614, du 12 mars 1616, et de Charles VI du 27 janvier 1727.

En 1786, les armateurs entreprirent et exercèrent toutes les pêches : celle de Terre-Neuve, d'Islande, de Shetland, du Nord, du Doggersbank, etc.; on augmenta les magasins nécessaires au dépôt et aux différentes manipulations du poisson, les chantiers furent encombrés de constructions, une nouvelle vie de travail revint dans les ports de Flandres et y ramena la gaieté, le mouvement et l'activité que les immenses préparatifs

d'armement entraînent après eux. C'est alors que les avantages que l'on peut retirer de la pêche, furent vivement sentis et appréciés. Pendant les guerres qui avaient paralysé les mouvements commerciaux des trois plus grandes puissances maritimes de l'Europe, Ostende était devenue tout à coup le centre d'un grand commerce maritime, et la pêche nationale lui avait fourni les marins nécessaires pour former les équipages de ses navires marchands, marins qu'elle aurait demandés en vain aux nations étrangères, dans ces circonstances.

Quand les événements qui avaient amené à Ostende cette prospérité passagère furent passés, la pêche remplit d'abord le vide que le commerce et la navigation avaient laissé, en disparaissant à la paix.

Nos armateurs se trouvèrent obligés de s'attacher spécialement à la pêche et au propre commerce du pays; ils employèrent avec succès au cabotage les dogres et grandes chaloupes, dans l'intervalle des saisons des grandes pêches, tandis que les moindres chaloupes faisaient la petite pêche. Ils portèrent tous leurs soins à augmenter et étendre leurs opérations; et ils y réussirent au point que nos deux ports de mer qui n'avaient peu d'années auparavant qu'une vingtaine de petites chaloupes, possédaient en 1787 jusqu'à 120 bateaux, dont plusieurs dogres et grandes chaloupes gréées en dogres et à réservoirs, propres à tous les genres de pêche, et montées par 2,500 pêcheurs expérimentés, dont le travail produisait 440,000 florins. Le tableau suivant résume les produits de la pêche des ports d'Ostende et Nieuport pendant trois années pour la morue.

Tableau du produit de la pêche de la morue à Ostende et à Nieuport, pendant les années 1785, 1786 et 1787.

ANNÉES.	ENDROITS.	QUALITÉ DE MORUES.		ENSEMBLE.
		DU NORD.	ISLANDE ET TERRE-NEUVE.	
1785	Ostende.	851 $\frac{1}{2}$	784	1,613 $\frac{1}{2}$
	Nieuport.	274 $\frac{1}{2}$	5,645	3,919 $\frac{1}{2}$
1786	Ostende.	1,500 $\frac{1}{2}$	1,507 $\frac{1}{2}$	3,008 $\frac{1}{2}$
	Nieuport.	513 $\frac{1}{2}$	3,200	3,875 $\frac{1}{2}$
1787	Ostende.	3,440 $\frac{1}{2}$	2,945 $\frac{1}{2}$	6,380
	Nieuport.	609	1,582	2,191
				8,577

Cependant la pêche nationale ne jouit pas longtemps de la prohibition des produits étrangers : depuis quelques années le prix de la morue avait graduellement augmenté. On en attribua la cause à la prohibition de la morue étrangère, on reprocha à la pêche nationale de jouir d'un monopole contraire au vrai sens de la Joyeuse Entrée. On l'accusa de ne pas suffire à la consommation du pays et de ne livrer qu'une mauvaise qualité de hareng, de faire des empaquetages de tonnes frauduleux, mêlés d'autres poissons, nommés gullen, kools, etc. ; enfin d'acheter du poisson aux Hollandais et de l'introduire comme provenant de la pêche nationale en faisant d'énormes bénéfices.

En vain les armateurs d'Ostende et de Nieuport, leurs

associés du Brabant adressèrent des mémoires dans lesquels ils prouvaient à l'évidence la fausseté de ces attaques, aux États de Flandre, de Brabant et aux gouverneurs généraux; les Altesses Royales, par décret du 22 juin 1787, abolirent la prohibition de la morue et la remplacèrent par un système de primes. Un droit de 5 florins fut imposé sur la tonne de morue étrangère, le produit fut destiné à payer les primes. L'année suivante, une ordonnance du 15 mars permit l'importation du hareng provenant de la pêche étrangère par les bureaux de Lillo, Bar-le-Duc et Poppel sous certaines réserves.

Un règlement du 5 février 1787, pour la pêche au poisson frais et susceptible d'interprétation favorable à toute espèce de vexation, fut publié, et quelques mois plus tard (le 2 novembre 1787), le prince de Trautmansdorff porta une nouvelle ordonnance qui permettait jusqu'au 15 mars 1788, l'importation du hareng étranger par les bureaux de Lillo, de Bar-le-Duc et de Poppel, moyennant un droit de 3 florins par tonne, dont il destinait le produit à payer comme ci-devant des primes pour l'encouragement de la pêche nationale.

Toutes ces différentes ordonnances prouvent assez que l'administration n'avait aucune idée arrêtée sur la législation qu'elle devait formuler.

Elle le comprit elle-même et par une lettre du 2 novembre 1787, qui accompagnait l'envoi de l'ordonnance de ce jour aux États de Brabant, ce ministre leur annonçait qu'il avait résolu de nommer une commission composée du conseiller d'État de Kulberg, de l'auditeur de la chambre des comptes le baron de Bartenstein et d'un actuaire,

pour s'occuper de la question de la pêche, et faire un rapport au gouverneur général pour le 15 février prochain, afin que le gouvernement pût décider à temps les dispositions qu'il conviendrait le mieux de prendre après le terme du 15 mars. Cette commission devait examiner les griefs que l'on produisait contre la pêche nationale, et qui peuvent se résumer à ceux-ci :

1^e Que la pêche jouissait, par la prohibition des produits étrangers, d'un privilége qui permettait aux armateurs d'établir le monopole.

A cette accusation ils répondaient avec raison que la pêche était libre pour tout le monde, que chaque citoyen de quelque province qu'il fût, pouvait armer seul ou en compagnie, comme cela se faisait, puisque des habitants du Brabant, de Louvain, de Namur, du Limbourg, y étaient intéressés. Que la prohibition des produits étrangers ne devait nullement étonner en présence de l'importance généralement bien comprise de la pêche nationale ; que c'était le seul moyen de se préserver des intrigues et des manèges de voisins jaloux et prêts à faire tous les sacrifices pour détruire cette intéressante industrie, témoin ceux des Hollandais et leurs succès. Que du reste, il n'était que très-juste de repousser de la Belgique le poisson provenant de la pêche étrangère, puisque celui des Belges n'était admis, ni en France, ni en Hollande, ni en Angleterre. Quant à l'accusation d'exercer un monopole nuisible aux consommateurs, elle tombait d'elle-même, car les articles 11 et 18 du règlement général de 31 mars 1774, pour la pêche des ports d'Ostende et de Nieuport, fidèlement exécutés

au su de tout le monde, suffisaient pour le rendre impossible (1).

D'ailleurs, pour que les armateurs cherchassent à exercer ce monopole, ils auraient dû y être engagés par leur intérêt, et cela n'était pas possible, vu qu'il leur aurait été aussi préjudiciable qu'au public et qu'ils devaient en être les premières victimes. « Si le produit des armements est si lucratif, disaient les armateurs, pourquoi les détracteurs de la pêche ne s'associent-ils pas à ses bénéfices? Qui les en empêche? Mais non, il leur est plus facile, pour cacher les manèges au moyen desquels ils se rendent maîtres à quelques-uns de tout l'approvisionnement du poisson, d'attribuer son haut prix au monopole des armateurs, que de travailler avec eux au développement de la pêche. Nous ne parlerons pas de la prétendue violation de l'article 46 de la Joyeuse Entrée, il suffit de citer une accusation aussi ridicule pour prouver jusqu'où l'intérêt particulier peut chercher des armes pour combattre l'une des plus précieuses industries, et que l'on peut appeler à juste titre un des principaux instruments de la fortune publique. » Aussi les hommes qui demandaient si hautement la ruine de la pêche nationale, appartenaient à cette classe de marchands (qui ne manquèrent jamais pour le malheur de l'industrie), qui ayant jadis fait le commerce facile et lucratif de commission des produits étrangers, avaient intérêt à le rappeler en Belgique pour l'exploiter de nouveau, et pour cela il fallait discréditer d'abord les

(1) Voyez à l'appendice n° 8, le règlement de 1774.

produits nationaux et les faire regarder comme indignes de toute protection.

2^e La pêche nationale ne suffit pas pour la consommation du pays, et les harengs et les morues sont de mauvaise qualité.

La première partie de cette accusation tombe devant la correspondance même des commissionnaires qui prouve que, pendant qu'on la portait, il y avait du trop plein. Quant à la qualité, il peut y avoir reproche de la part du public aux revendeurs qui cachent les vieux harengs achetés à la fin de la saison à vil prix, pour les vendre comme nouveaux et fort cher à la saison suivante; cela ne regarde pas les armateurs mais bien la police des villes. L'accroissement considérable qu'a pris la pêche nationale lui permet de suffire à la consommation du pays, puisque d'après les relevés du conseil des finances, des droits d'octroi et de tonlieu perçus sur les morues étrangères pendant les années 1783 et 1784, il conste qu'il n'est entré dans le pays que quatre à cinq mille tonnes de morue étrangère par an, ce qui ferait, avec trois à quatre mille apportées dans ces années par la pêche nationale, une consommation annuelle d'environ 9,000 tonnes au plus, et que, d'après le calcul le plus modéré de la pêche que feront les bâtiments en mer, elle devrait produire aux pâques prochaines plus de 16,000 tonnes de morue, quantité qui ne s'est jamais consommée dans le pays.

La qualité de la morue belge ne peut le céder en rien à celle de la Hollande, le poisson vient des mêmes parages et la préparation est absolument la même; la différence

qui se rencontrait ci-devant, provenait de ce qu'on n'avait point employé des chaloupes aussi grandes que celles que l'on a construites depuis, et dont beaucoup possèdent des réservoirs, les pêcheurs n'y trouvaient pas les commodités nécessaires pour préparer et saler; l'expérience qu'ils ont acquise dans cette manutention, jointe à ce qu'ils font des voyages plus courts pour apporter les morues plus fraîches à l'instar des Hollandais, les rendent de la plus belle qualité. Aussi est-il reconnu que les morues de la pêche nationale sont égales à celles de la pêche hollandaise; mais le public, qui s'y connaît peu, est facilement trompé par les poissonniers qui vendent des morues d'Islande, qui sont de moindre qualité et à plus bas prix, pour des morues du Nord, et les font payer comme telles, et celles-ci pour des morues de Hollande fraudées, qu'ils se font payer sous ce prétexte plus cher encore. Par cette manœuvre ils nuisent à la réputation de la pêche et font crier le public; mais on pourra y remédier efficacement en prescrivant aux armateurs l'obligation de faire couper les nageoires du dos à toutes les morues d'Islande et de Terre-Neuve, de manière qu'il n'y ait que les morues du Nord et du Doggersbank, auxquelles ces nageoires puissent rester. Le public, prévenu de cette distinction, ne pourra plus être trompé dans l'achat, et il rendra bientôt aux produits de la pêche nationale, toute l'estime qu'ils méritent.

3° *Les empaquetages des tonnes sont frauduleusement mêlés d'autres poissons nommés gullen, kools, etc.*

Ce reproche n'est appuyé sur aucune preuve que la bonne foi même des armateurs, qui font punir sévère-

ment les pêcheurs quand ils en trouvent, ainsi qu'il est constaté par des jugements. Le règlement de la police intérieure de la pêche détermine la grandeur que doivent avoir au moins les poissons empaquetés pour bonne morue; ceux qui n'ont pas la taille requise sont séparés, vendus comme tels et à meilleur prix, avec d'autres poissons dits gullen, kools, etc.

4^e *La prohibition des produits de la pêche étrangère a fait monter ceux du pays à des prix excessifs.*

Les armateurs se sont procuré, autant qu'ils ont pu en avoir, des comptes et quittances du prix des morues hollandaises, dites *noordvisch*, depuis 1778 jusqu'en août 1785. Dans les années 1778, 1779, 1780, les prix furent constamment de 38 jusqu'à 58 florins, il n'y a qu'une petite époque où on les trouve de 33 à 34 florins.

En 1783, les prix ont été de 58 jusqu'à 52 florins 10 sous; en 1784, depuis 41 jusqu'à 66 florins; les morues du Nord et celles d'Islande ont été jusqu'à 42. Dans les six mois qui ont précédé la prohibition en 1785, les prix ont été de 40 à 48 florins; à cette époque, les morues du Nord de pêche nationale ont commencé à se vendre sur le même taux de 40 à 48 florins; cependant les poissonniers et facteurs des Hollandais ayant excité les cris du public, comme si la prohibition avait prodigieusement augmenté les prix, les armateurs n'ayant rien de plus à cœur que de faire cesser ces intrigues, ont fixé et annoncé publiquement les morues à 42 florins la tonne; mais ce qui devait remédier aux plaintes publiques, n'a fait qu'augmenter la cabale des vendeurs de poissons : habitués à maîtriser les prix, ils

refusèrent d'en acheter, et laissèrent manquer le public sous prétexte qu'ils n'en avaient pas. Il a fallu se résoudre à abandonner l'idée d'un prix fixe, et leur vendre d'abord de 34 à 38 florins, prix au-dessous de ce que les Hollandais et les nationaux même les avaient vendus avant la prohibition; mais alors les équipages qui font cette pêche à la part, ne pouvant obtenir le prix qui en avait été fixé, exigèrent que le poisson fût vendu sur le quai suivant l'usage.

C'est ainsi que toute l'année 1785, depuis la prohibition, les morues se sont vendues de 35 à 44 florins; en 1786, les prix ont été généralement de 34 à 43, quelques parties seulement de 44 à 47, et les premières seulement 58 florins, tandis que dans les mêmes saisons, avant la prohibition, les Hollandais les ont vendues de 60 à 66 florins. Il résulte de la comparaison des prix, que la morue provenant de la pêche nationale s'est vendue, pendant deux ans, au moins à aussi bas prix que celles de Hollande avant ce temps, et ne se vendaient encore en 1788, que de 38 à 42 florins, ce qui pourrait être prouvé authentiquement par les registres des armateurs, et les quittances qu'ils ont délivrées.

Si les consommateurs ont payé fort cher de mauvaises qualités de morue, ce ne peut donc être que par le monopole des revendeurs, qui ont un grand intérêt à cacher ce qu'elle coûte, en accusant les armateurs d'un manège dont ils sont seuls coupables.

Quant aux harengs dont la prohibition existe depuis plus de 20 ans, ce long intervalle ne permet plus de com-

paraison entre les prix des Hollandais et ceux de la pêche nationale. La quantité nécessaire dépasse tous les ans de beaucoup la consommation, et il en reste souvent d'in-vendus au prix de 8 à 10 florins la tonne.

Dans le courant de l'année, les prix se règlent suivant les circonstances; généralement ce ne sont pas les armateurs qui les fixent, mais les commissionnaires, qui les établissent suivant les saisons et le plus ou moins d'abondance de la pêche.

Dans les années d'une pêche ordinaire, hors des primeurs, les harengs ne se sont vendus qu'à 10, 11, 14, 16 et 18 florins la tonne, qui contient environ 900 à 1,000 harengs pleins, ou 1,400 à 1,200 vides; il s'en est vendu de grandes quantités à 8 et 9 florins. C'était donc sans motifs raisonnables que l'on criait contre la pêche nationale, et la véritable cause de ces cris était la jalouse des saureries d'Anvers et de Malines, qui trouvaient une concurrence redoutable dans celles établies à Ostende et Bruges, depuis que la pêche nationale avait fait des progrès. Quand les harengs venaient de Hollande elles étaient favorisées, et c'est pour satisfaire à leurs exigences que l'on a permis l'entrée de certaines qualités de harengs hollandais, par Lillo et Poppel.

Ce n'était pas assez de calomnier les armateurs, de déprécier les produits de l'industrie indigène; l'égoïsme, quand il se mêle de combattre l'intérêt général, y met une ténacité que rien n'arrête; en vain l'exemple de tous les peuples maritimes donnait des leçons gratuites aux Pays-Bas; en vain l'expérience des siècles, l'histoire

des peuples, et surtout celle des dernières guerres, avaient proclamé hautement l'importance des services rendus par la pêche nationale, non-seulement sous le rapport des richesses qu'elle tire du sein de la mer, mais surtout des équipages instruits et courageux qu'elle fournit tour à tour à la marine de guerre et à la marine marchande; il se trouva des hommes qui osèrent en 1788nier tous ces faits, et prétendre : *Qu'il était ridicule et d'une impossibilité palpable de faire des matelots avec des pêcheurs.* Quoique pendant la guerre qui venait de finir, la pêche eût fourni des équipages aux nombreux armements qu'Ostende fit à la faveur de la neutralité du pavillon impérial; quoique la fausseté des accusations portées contre la pêche nationale fût mise à jour par les armateurs, et qu'ils eusent démontré par des preuves officielles et irrécusables que le haut prix du poisson ne pouvait être attribué à l'insuffisance de la pêche nationale, pas plus que sa rareté, puisque les ordonnances du 31 mars 1770, articles II et XVIII, exigeaient que tout poisson de quelque nature qu'il pût être, salé ou non salé, devait être vendu publiquement à son arrivée, qu'il ne pouvait par conséquent résulter aucun dommage pour les consommateurs, aucun monopole à la faveur de la prohibition du poisson étranger; les États de Brabant n'en soutenaient pas moins, par une lettre du 18 octobre 1787 aux États de Flandre, que *la défense du poisson étranger avait causé beaucoup de maux au Brabant et à d'autres provinces, que des milliers de personnes y avaient été réduites à la mendicité.*

Ils donnaient pour preuve de cette opinion hasardée

l'état des saureries de Malines et d'Anvers, qui tiraient annuellement, avant la prohibition, plus de cinq millions de harengs de la Hollande, pour être saurés, et qui après n'en tiraient plus que soixante mille d'Ostende. On le voit, les États d'une province appuyaient les prétentions d'une localité sans préoccupation de l'intérêt général, il y avait ignorance complète ou basse jalouse, et, il faut bien le dire, les étrangers qui nous gouvernaient mettaient plus de connaissance et de zèle à défendre la pêche nationale que nos propres administrateurs, comme le prouvent les notes du comte de Belgioso :

Le gouvernement ne tarda pas à voir qu'il y avait beaucoup d'exagération dans les plaintes qui lui avaient été adressées, en étudiant le rapport qui fut présenté, le 8 février 1788, au comte de Cobenzel. Les deux commissaires y rendaient enfin justice aux armateurs ; ils établirent que la différence qui se trouvait entre le prix du poisson hollandais, et celui de pêche nationale, n'avait jamais été au plus que de 5 p. %, et que le haut prix du hareng belge provenait de ce que la pêche n'avait pas été heureuse, circonstance adventice, qu'il était impossible aux pêcheurs de combattre ; de ce qu'ils avaient exporté une partie de leurs produits à l'étranger ; mais que, ce qui contribuait par-dessus de tout à maintenir cet enchérissement, était l'esprit d'intrigue, les machinations des facteurs qui pouvaient d'autant mieux concerter leur monopole qu'ils étaient si peu nombreux que Bruxelles en comptait seulement cinq. Les plaintes élevées sur la qualité de la morue,

provenaient en partie de ce que le public ne distinguait point les différentes sortes de morue, et confondait celles d'Islande et de Terre-Neuve, que lui fournissait la pêche nationale, avec celle du Nord, que lui envoyayaient ci-devant les Hollandais, de sorte qu'il se confirmait erronément dans le préjugé, que jamais la pêche nationale ne pourrait fournir d'aussi bonne morue que la pêche hollandaise.

Les armateurs belges ne pouvaient cependant renoncer à la pêche d'Islande et de Terre-Neuve, dont ils plaçaient avantageusement les produits dans le pays de Liège, la basse Allemagne, l'Alsace, la Suisse, la Lorraine et le Piémont.

Le rapport des deux commissaires estimait que les encouragements à accorder à la pêche pouvaient consister :

- 1^o En la prohibition absolue du poisson étranger ;
- 2^o Permettre cependant pour les saureries de Malines et du Brabant, l'entrée de 1,500,000 harengs frais en vrac par Lillo ;
- 3^o Donner des primes pour la pêche du Doggersbank ; élever le droit de 5 florins porté par ordonnance du 22 juin 1787, à 7 florins, ce qui aurait fait 20 p. % de protection, et employer le montant de ces droits en primes, pour encourager la pêche nationale de la morue du Nord pendant l'hiver. Néanmoins, comme la pêche d'Islande et de Terre-Neuve est intéressante à cause du commerce qu'elle entretient entre les Pays-Bas et la Lorraine, l'Alsace, le Piémont, la Suisse, etc., où la morue qu'elle fournit est très-recherchée, et que d'ail-

leurs c'est une excellente école pour les marins, on proposait d'accorder une prime de 3 florins, à la sortie de chaque tonne de morue d'Islande et de Terre-Neuve, provenant de la pêche nationale. Les États de Flandre, qui retiraient un si grand avantage des armements, seraient invités à contribuer à les soutenir;

4° Accorder des primes, proportionnées à la grandeur des bâtiments, aux armateurs qui en feraient construire à réservoirs;

5° Établir, à l'imitation des Hollandais, des bâtiments chasseurs dont l'unique destination est de rapporter au port les harengs et les morues que les pêcheurs auraient pêchées. L'établissement d'un semblable service aurait le double avantage de donner aux chaloupes plus de temps pour la pêche, et d'approvisionner le pays de harengs et de morues fraîches, et serait surtout favorable à la pêche d'Islande, dont on pourrait manger les produits dans leur saveur;

6° Quant aux ventes, il faudrait en fixer les dates et publier les prix;

7° Il est nécessaire de rédiger un nouveau règlement qui déterminât : 1° les relations des armateurs et des pêcheurs; 2° la police de l'empaquetage du poisson; 3° les précautions à prendre pour s'assurer de la bonne qualité du poisson. Enfin, établir une surveillance sévère, et tenir la main à l'observation des règlements, et inspirer la confiance aux armateurs, par une législation stable.

Tels étaient les mesures et les encouragements que les commissaires exposaient dans un rapport, qui avait

été fait après une étude approfondie de la situation de la pêche nationale, et toutes les pièces en main. Le gouvernement les adopta en partie dans une déclaration du 11 février sur les primes, et une autre du 13 avril 1788 (1), qui annula celle du 22 juin dernier, permettant cependant, pour la présente année depuis le 1^{er} mai jusqu'au 31 décembre, d'introduire par le bureau de Lillo, moyennant le droit de 5 florins par tonne, outre les droits de convoi et de tonlieu, 2,000 tonnes de morue de pêche étrangère.

Cette ordonnance semble ne contenir que des mesures provisoires, en attendant un acte plus complet, car on voit au mois de mai 1789 les États de Flandre s'occuper, de concert avec le conseil des finances, d'un règlement pour la police, le régime intérieur de la pêche, et des mesures à prendre pour approvisionner les provinces de la quantité de morues nécessaire à leur consommation (2).

Cette législation semble avoir donné quelque extension à la pêche du Doggersbank en 1789, comme on le verra par le tableau suivant.

OSTENDE, 1^{er} JUIN 1789.

La pêche fut faite par 35 chaloupes, montées par 170 pêcheurs, et a rapporté 376 tonnes de morue du Doggersbank, dont 205 tonnes ont été expédiées en Brabant, Bruxelles et Anvers.

(1) Voyez à l'appendice n° 9.

(2) Voyez à l'appendice l'extrait du procès-verbal de la séance du conseil des finances du 14 mai 1789, n° 10.

OSTENDE, AU 50 JUIN 1789,

Employa 39 chaloupes, montées par 193 pêcheurs, qui ont rapporté 722 1/2 tonnes du Doggersbank.

NIEUPORT, PENDANT LE MOIS DE JUIN,

Possédait 40 chaloupes montées par 419 pêcheurs qui ont rapporté :
 52 tonnes harengs d'Islande,
 240 tonnes morues,
 10 " linguen cool.

OSTENDE, PENDANT LE MOIS DE JUILLET 1789,

Employa 33 chaloupes, montées par 209 marins, qui ont rapporté :
 182 1/2 tonnes harengs d'Islande,
 109 1/2 " morues,
 372 " morues de Doggersbank.

Au 51 juillet, 40 chaloupes, 452 hommes d'équipage,
 1536 1/2 tonnes de Doggersbank.

NIEUPORT, JUILLET.

40 chaloupes, 408 hommes d'équipage,
 515 tonnes harengs
 463 1/2 " morues } d'Islande.
 45 " cools.

OSTENDE, AU 31 AOUT 1789,

49 chaloupes, et 506 marins, ont rapporté :
 206 1/2 tonnes harengs d'Islande,
 91 " morues,
 791 " morues de Doggersbank.

OSTENDE, PENDANT LE MOIS D'AOUT,

Occupa 50 chaloupes, montées par 161 marins, qui ont rapporté :
1,552 tonnes morues du Doggersbank.

NIEUPORT, MOIS D'AOUT.

40 chaloupes, montées par 428 marins, ont rapporté :

La pêche d'Islande a rapporté :	644 tonnes morues d'Islande, 675 1/2 " harengs, 219 1/2 " morues, 21 1/2 " kollen.
---------------------------------	--

En résumé la pêche exercée par Ostende au Doggersbank depuis le 1^{er} janvier jusqu'au 1^{er} avril 1789, a été faite par :

15 armateurs ;

81 chaloupes, dont 41 avec réservoirs, montées par 546 matelots, et jaugeant de 14 à 27 lasts.

Elle a produit 916 1/4 tonnes morues évaluées à 6,940 florins de primes aux équipages (à 100 florins par mois).

13,743 florins 5 sous, de primes aux chaloupes.

250 florins de primes pour les deux qui ont rapporté le plus de poisson ;

600 florins pour 25 chaloupes qui ont rapporté plus de 20 tonnes de morues.

Total 24,533 florins 5 sous de primes (1).

Un mémoire (2) sur la pêche nationale évaluait

(1) Donnés en suite de l'acte sur les primes de 1788, 11 février, que nous n'avons pu nous procurer.

(2) Archives de l'État, pièce n° 20 du carton.

les 116 chaloupes que possédait Ostende en 1788, à 8,000 florins chacune ; soit à un capital de 92,800 flor. qu'elles pouvaient ramener en morue

pour	52,400
en hareng.	300,000
en poisson frais.	50,000
en huîtres.	150,000
le produit de la pêche était donc de	<u>824,000</u>

En retirant de cette somme l'intérêt du capital de l'armateur, 92,800 florins, à 20 p. %, restait la somme de 742,000 florins à distribuer pour tous frais de construction, aux ouvriers charpentiers, aux tonneliers, fabricants de filets, de cordages, aux marchands de comestibles pour nourriture des matelots, pour entretien des pêcheurs et de plus de 1,850 familles.

Voilà quelle était la position de la pêche nationale, à la veille des grandes révolutions qui devaient si longtemps agiter l'Europe. Malgré les primes, les encouragements que le gouvernement lui avait accordés, elle était loin d'atteindre le développement dont elle était susceptible, car trois obstacles s'y opposaient matériellement :

1° Le mauvais état des voies de communication et le système écrasant de droits que l'on devait payer, en passant d'une province à l'autre, les tonlieux, convois, etc. ;

2° Les droits énormes d'octroi, dont les villes frappaient le poisson dans un intérêt fiscal ;

3^e Enfin, le monopole des facteurs, des poissonniers, que l'on avait créé, en voulant empêcher celui des armateurs, et qui s'était organisé d'autant plus facilement que le nombre des vendeurs privilégiés était peu élevé; d'où il résultait que tandis que tout le poisson d'une pêche abondante était vendu forcément, et acheté souvent à vil prix à la minque de Nieuport, d'Ostende par trois ou quatre commissionnaires, Bruxelles, Namur, Mons manquaient de poisson, et n'en obtenaient de ces spéculateurs qu'aux prix auquel il leur plaisait de le laisser.

Les révolutions qui rattachèrent la Belgique à la France, les guerres presque continues qui s'ensuivirent, n'empêchèrent pas le gouvernement français de porter son attention sur la pêche, comme le prouvent les différents actes législatifs qu'il porta dans son intérêt, et parmi lesquels on remarque l'arrêté de l'an XI, qui fixe les époques auxquelles on peut se livrer à la pêche aux harengs (1), celui de la même année, défendant la pêche aux bœufs et à la drague (2), dont nous avons déjà signalé les effets destructeurs, l'arrêté de police relatif à la pêche de la morue au banc de Terre-Neuve (3), et le règlement du 8 octobre 1810 (4). Il est à regretter de ne pouvoir citer, à côté de ces actes, aucun document statistique, sur la position de la pêche en Belgique, à

(1) *Moniteur français de l'an XI*, n° 556.

(2) *Moniteur de l'an XI*, pag. 657, n° 161.

(3) *Moniteur de l'an XI*, p. 580.

(4) *Moniteur*, n° 292, pag. 1148.

cette époque ; nous n'avons trouvé qu'un Mémoire du préfet du département de la Lys (1), qui donne à Ostende en l'an XII 58 chaloupes de grande pêche, et 23 bateaux de petite pêche ; à Nieuport 45 chaloupes et 21 bateaux, et à Blankenberg, 10 chaloupes et 60 bateaux ; ces chaloupes jaugeaient de 50 à 60 tonneaux. Blankenberg et Nieuport, dit ce rapport, avaient acquis précédemment par la pêche une certaine opulence ; Blankenberg, avant la révolution, fournissait aux tables des rois de France. La paix seule pourra permettre à ces villes de réparer les désastres et de faire cesser l'inactivité effets de la guerre maritime, mais Blankenberg (dit le préfet dans ce Mémoire) attend du gouvernement un bienfait qu'elle a vainement sollicité avant sa réunion à la France, c'est un canal qui communiquerait avec celui d'Ostende, et qui serait terminé du côté de la mer par un petit port, et un bassin assez grand pour contenir les barques et les navires à l'abri des gros temps.

La pêche maritime occupait, en l'an XII, dans le département de la Lys, environ 1,400 hommes, depuis l'âge de 42 à 65 ans, et 1,200 femmes et filles ; en l'an XIII, la pêche de la morue employa 60 chaloupes de 50 à 60 tonneaux (2).

Le poisson de *petite marée*, plus généralement con-

(1) *Mémoire statistique* du département de la Lys, par le préfet M. VIRY, Paris, l'an XII, Biblioth. royale, n° 27,490, in-fol.

(2) *Annuaire* du département de la Lys, pour l'an XIII, pag. 568.

sommé, se vendait, en 1787, un quart moins qu'en l'an XII, et celui de *grande marée* avait diminué d'un tiers.

Nous trouvons également qu'un projet de règlement sur la pêche maritime, pour les ports des départements du Nord et de la Lys, des Deux-Nèthes et de l'Escaut, fut rédigé en 1806, par la chambre du commerce d'Ostende; ce projet était formulé d'après les anciens règlements, et particulièrement ceux de 1616, 1785 et 1789. L'article 2 prohibait le poisson étranger.

La chambre de commerce d'Ostende ayant fait observer que, pour donner à la morue la blancheur qui fait son grand mérite, il faut employer le sel de Portugal et d'Espagne, l'empereur en permit (en l'an XI), l'introduction aux armateurs à charge de l'entreposer.

Nous passons légèrement sur la législation française, dont nous aurons occasion de parler encore.

Le gouvernement des Pays-Bas connaissait trop l'importance de la pêche pour ne pas la protéger. Aussi, dès 1817 (10 janvier), il publia une loi pour l'encouragement de la grande pêche du hareng, établissant une prime au maximum de 500 fl. pour chaque expédition pour la pêche du hareng salé dans le cours des années 1817, 1818, 1819 et 1820 (1).

La même année l'arrêté royal du 30 mai (2) porta un

(1) Loi du 10 janvier 1817, Journal officiel, n° III, pag. 5, Pasinomie, 2^{me} série de 1814 à 1850, tom. 4, pag. 76.

(2) Non inséré au journal officiel. — Pasinomie, 2^{me} série, tom. IV, pag. 160.

règlement relatif aux exemptions de droit sur les sels destinés aux bateaux (flibots) de la pêche au hareng, au cabillaud et à la morue, se trouvant dans le cas de l'art. 44 de la loi sur cet impôt en date du 15 septembre 1816. L'article 25 de l'arrêté du 30 mai accordait pour chaque last (calcul de mer) de 14 tonneaux de hareng salé avec du sel brut, 4 tonneaux de sel de Lisbonne ou 543 kilogrammes.

Pour chaque last de hareng salé avec du sel raffiné, 5 tonneaux de sel raffiné ou 543 kilogrammes.

Pour chaque last de 14 tonneaux de poisson d'Islande, 5 tonneaux de sel de Saint-Ubes ou 760 kilogrammes.

Pour chaque last de poisson de la mer du Nord dans l'été, 5 tonneaux de sel de Saint-Ubes ou 691 kil.

Dans l'hiver, 3 tonneaux de sel de Saint-Ubes ou 415 kilogrammes.

Le 51 juillet 1817, un nouveau règlement parut relativement aux exemptions du droit sur le sel à accorder aux termes de l'art. 14 de la loi du 15 septembre, sur le sel brut destiné au service des établissements de pêche, situés dans les places maritimes ou sur les côtes du royaume pour la pêche du hareng frais dit *steur-haring*, qui se fait dans la mer du Nord ou en haute mer (1).

Le 9 août 1817, le directeur général des impositions indirectes prit une résolution relative à l'exemption du

(1) Non inséré au Journal officiel. Pasinomie, 2^{me} série, tom. IV, pag. 190.

droit accordé pour le sel brut destiné à la pêche du hareng frais dit *steur-haring* (1).

Une autre résolution du 13 janvier 1818, par application des articles 7, 8, 23, 24, du règlement du 30 mai 1817, relatif aux exemptions de droit sur les sels destinés aux bateaux pour la pêche au hareng, porte que, lorsque le manquement excède 4 %, il faut dans tous les cas allouer cette déduction de 4 % sur le total de la quantité de sel pris à bord (2).

L'arrêté royal du 3 avril 1818 (3) vint régler l'exécution de la loi du 6 mars sur les primes de 500 fl. promises à la pêche du cabillaud d'Islande, en établissant des commissaires de pêche chargés de recueillir les pièces nécessaires pour prouver que les armateurs avaient exercé la pêche et qu'ils avaient mérité les primes promises par la loi.

Un autre arrêté fut pris le 31 mai 1818 relativement aux primes auxquelles pourraient avoir droit les armateurs qui auraient équipé en 1816 des bâtiments pour la pêche du hareng (4).

L'arrêté du 6 décembre 1818 (5) renouvela pour

(1) Non inséré au Journal officiel. Pasinomie, 2^{me} série, tom. IV, pag. 196.

(2) Non inséré au Journal officiel. Pasinomie, 2^{me} série, tom. IV, pag. 292.

(3) Non inséré au Journal officiel. Pasinomie, 2^{me} série, tom. IV, pag. 599.

(4) Non inséré au Journal officiel. Mémorial administratif de la Flandre Orientale, tom. III, pag. 224.

(5) Journal officiel, n° XLIII; Pasinomie, 2^{me} série, tom. IV, p. 491.

trois ans la prime d'encouragement pour la pêche à la baleine, accordée par la loi du 12 janvier 1816 (1). L'article 2 établit que la prime d'armement serait payée, moitié au départ et moitié au retour du navire.

Un arrêté du même jour (2) sur la pêche d'hiver au cabillaud dite *beug* ou *wintervaert*, accorda une prime de 500 fl. pour chaque navire qui, armé dans les Pays-Bas pour compte de nationaux, aurait exercé la pêche d'hiver au mois de décembre et janvier entre le 55^{me} degré et le 56^{me}, soit au nord du Doggersbank, soit à l'est, etc.

Enfin la loi du 12 mars 1818 (3), sur l'exercice de la grande pêche du hareng, formula un règlement général sur la matière. Il fut défendu, sous peine de deux mille florins, à tout armateur de s'associer un étranger ou de lui prêter son nom, ou de s'associer lui-même aux pêches étrangères.

Quiconque entreprendrait d'attirer des habitants du royaume pour exercer la pêche du hareng dans un pays étranger, serait puni d'une amende de 2,000 fl. et d'un an d'emprisonnement; tout pêcheur qui s'engagerait pour la pêche à l'étranger serait puni d'un emprisonnement de six mois.

L'importation du hareng étranger, frais, caqué, salé ou fumé, était défendue sous peine de confiscation et d'une amende de 500 fl. pour chaque barrique de ha-

(1) Journal officiel, n° 4 de 1816.

(2) Journal officiel, n° XLII; Pasinomie, 2^{me} série, tom. IV, p. 490.

(3) Voyez à l'appendice, n° 2.

reng salé en caque, et de 500 fl. pour chaque 100 de harengs frais ou fumés. Déjà l'arrêté du 25 juin 1817 (1) avait rendu applicable à tout le royaume l'article 43 de la loi du 28 juillet 1801, et l'article 3 de celle du 10 juin 1815, relatifs au hareng pêché venant de l'étranger et qui exigeaient sa réexportation dans la même caque qu'il avait été importé.

Il est étonnant que la loi de 1818, tout en disant que la pêche du hareng sous pavillon des Pays-Bas, ne peut être exercée que pour le compte d'habitants de ce royaume et avec des bâtiments appartenant à ce pays, n'ait pas exigé des lettres de mer et des rôles d'équipage des bateaux pêcheurs, comme garantie de ses prescriptions.

Les articles 17, 18 et 19 défendaient de caquer le hareng dit *pan-haring* que l'on trouve dans les embouchures des rivières, dans les rades et à une lieue en mer, dans l'intérêt de la réputation du hareng de la grande pêche. L'article 46 statuait : *que les primes accordées pour la pêche du hareng seront réglées par le roi eu égard aux frais nécessaires pour les différents armements.*

La loi du 6 mars (2) pour l'encouragement de la petite pêche du cabillaud d'Islande, accordait une prime de 500 fl. pour chaque expédition de tout bâtiment qui ferait la pêche au cabillaud d'Islande dans le cours des années 1818, 1819, 1820.

(1) Journal officiel, n° XXV ; Pasinomie, 2^{me} série, tom. IV, pag. 180.

(2) Journal officiel, n° XIII ; Pasinomie, 2^{me} série, tom. IV, pag. 557.

L'arrêté du 9 juin 1818 (1) ordonna que les dispositions de police intérieure concernant le salage, le nettoyement, etc., du hareng, contenues dans l'ordonnance du 28 juillet 1801, dans les arrêtés du 10 janvier 1814 et du 6 juin 1813, seraient maintenues dans les provinces où elles avaient été antérieurement obligatoires.

Un arrêté du 19 janvier 1820, rappela les dispositions des anciennes ordonnances relativement à la pêche qui se fait le long des côtes, et défendit l'emploi de filets à mailles trop serrées.

Enfin un arrêté du 18 novembre 1825 accorda pour les deux provinces de Hollande une prime de 500 fl. par bateau exclusivement employé à la pêche aux lignes du 15 novembre au 14 février.

Cette manière de pêcher procure beaucoup de poissons recherchés, tels que cabillauds, etc., dont on ne prend que de faibles parties à cette saison par d'autres méthodes. Associés à leurs armateurs et obligés pour leur mise de communauté de fournir les lignes, filets et autres ustensiles, les pêcheurs qui s'adonnent à cette pêche voient souvent tout ce qu'ils ont gagné dans une saison, absorbé par la perte de leurs instruments, ce qui est cause que cette espèce de pêche est tombée. Cette méthode exigeant une grande aptitude, une longue pratique, forme de bons pilotes côtiers, circonstance qui intéresse trop l'administration pour qu'on la néglige.

(1) Journal officiel, n° XXVII; Pasinomie, 2^{me} série, tom. IV, p. 443.

Nous avons dit que les mesures prises par le gouvernement des Pays-Bas pour encourager la pêche consistaient : en prohibition du hareng étranger, en primes pour la pêche du hareng et du cabillaud, et en exemption de droit sur le sel employé ; il ne nous reste plus qu'à signaler les primes accordées par l'arrêté du 30 mai 1817, à l'exportation du hareng, du cabillaud et de la morue salée de nouveau, ainsi que du poisson en sel sec.

Les articles 42 à 47 inclusivement, réglaient les conditions à remplir et les formalités à observer pour jouir de ces primes qui étaient :

1° De 3 fl. par tonneau de hareng exporté pour les Indes orientales et occidentales ;

2° De 30 cents par tonneau de hareng exporté à l'extérieur pour toute autre destination, pourvu que l'exportation de cette quantité ne fût pas inférieure à 1/4 de last ;

3° De 2 fl. et 40 cents par tonneau de poisson en sel sec ;

4° De 1 fl. et 20 cents par tonneau de poisson en saumure.

Le tonneau de hareng et de poisson en saumure était calculé à raison de 12 tonneaux par last et celui de poisson en sel sec calculé à 168 kilog. pareillement de 12 tonneaux par last.

Telles sont les mesures que prit le gouvernement des Pays-Bas à l'égard de la pêche nationale.

Les armateurs des Flandres ont peu profité des primes allouées par les lois et règlements émanés, parce qu'ils auraient dû se conformer aux méthodes hollan-

daises pour l'armement de leurs chaloupes, pour saler le poisson, et abandonner leurs anciens procédés pour adopter ceux des Hollandais.

Aussitôt après la révolution, les armateurs à la pêche nationale demandèrent des primes d'encouragement; plusieurs d'entre eux réclamèrent celles instituées par la loi de 1848; mais le gouvernement ne put les accorder puisque cette loi n'avait été faite que pour trois ans, et que les encouragements qui avaient été accordés plus tard par le gouvernement précédent n'étaient déterminés par aucune disposition légale et dépendaient de son bon vouloir.

Nous ne trouvons aucun document qui nous dise la position de la pêche nationale avant 1852. Pendant cette année nous voyons la Flandre Occidentale (1) employer :

1 bâtiment de 100 tonneaux;

70 bâtiments de 30 à 50 tonneaux;

74 schuiten de 10 à 15 tonneaux,

En tout 142 embarcations montées par 825 hommes.

« Ce nombre d'hommes, faisait observer le collège, pour-
« rait être augmenté à Blankenberg par les pêcheurs fai-
« sant partie de la garde civique mobilisée, et à Nieuport,
« par le retour dans leurs foyers de l'élite de ses pêcheurs
« qui dans les derniers temps ont été réduits à chercher
« de l'emploi à Dunkerque; l'accroissement de la popula-
« tion permet de compter pour la province sur 50 enfants

(1) Avis du collège de pêche de la Flandre Occidentale, du 3 avril 1852.

« qui embrassent annuellement l'état de pêcheur. »

Les armateurs belges, tout en réclamant la protection du gouvernement, s'en montrèrent dignes par les efforts qu'ils firent pour augmenter leurs armements, et lutter contre l'étranger.

En 1836, Blankenberg possédait déjà 66 chaloupes montées par 286 hommes d'équipage; Heyst, 10 bateaux montés par 60 hommes, et d'un port de 10 à 12 tonneaux pour la pêche au poisson frais, sans quilles et non pontés afin de pouvoir s'échouer sur la grève.

Adinkerke ou la Panne possédait 4 bateaux montés par 28 hommes qui, du 1^{er} novembre 1834 au 31 octobre 1835, avaient apporté pour 20,000 fr. de poisson frais.

Ostende possédait 100 bateaux dont 82 armés, montés par 536 hommes, 11 désarmés et 7 en construction.

Nieuport avait 13 bateaux, dont 5 à la grande pêche, et 8 au poisson frais, montés par 86 marins.

La quantité de morue nécessaire à la consommation du pays était évaluée dans un mémoire imprimé de la chambre de commerce d'Ostende, au 15 septembre 1836, à 12,000 tonnes. M. Heuschling, dans son Essai de statistique générale, établit comme suit la valeur du poisson consommé par habitant dans nos diverses provinces en 1835-36.

Anvers	fr. 3 11 c.
Brabant	6 50
Flandre Occidentale.	16 65
Flandre Orientale	2 14

Hainaut	2 40
Liège.	1 12
Limbourg.	1 57
Namur.	0 43
Luxembourg.	?

Le produit des différents genres de pêche du port d'Ostende de 1833 à 1835, a été :

EN 1833.

NOMBRE DE CHALOUPES.	PARAGES.	MORUE.	PARAGES.	HARENG.
			Tonnes.	
65.	Doggersbank	4,665	Hitland.	232
	Féroë.	897		
	Islande	769		
TOTAUX.		6,529	TOTAL.	232

EN 1834.

NOMBRE DE CHALOUPES.	PARAGES.	MORUE.	PARAGES.	HARENG.
			Tonnes.	
70.	Doggersbank	5,694	Hitland.	253
	Féroë.	409		
	Islande	1,984		
TOTAUX.		6,087	TOTAL.	253

EN 1835.

NOMBRE DE CHALOUPES.	PARAGES.	MORUE.	PARAGES.	HARENG.
77. . .	Doggersbank . . . Féroë. . . .	Tonnes. 3,604 2,619	Hitland. . . .	Tonnes. 724
TOTAUX.	6,223	TOTAL. . . .	724

En 1836, la pêche du Doggersbank a été de 7,848 tonnes, et du hareng d'Hitland, de 361 tonnes.

On voit que sans primes de la part du gouvernement la pêche nationale fournissait, dès 1835, la moitié de la morue nécessaire à la consommation de la Belgique, mais aussi que la consommation du poisson était presque nulle dans certaines provinces éloignées des ports d'armement, et par conséquent d'un accès difficile. La pêche nationale pouvait dès lors espérer un beau développement quand elle trouverait, à côté des primes que le gouvernement avait l'intention de lui accorder, un immense réseau de chemins de fer qui transporterait ses produits les plus délicats non-seulement dans les villes les plus importantes de la Belgique, mais en Allemagne et en France.

En 1837, le gouvernement prit (le 10 juin) un arrêté qui instituait une commission spéciale de pêche chargée de surveiller les armements et de donner son avis sur les demandes de primes, et la chambre vota une allocation

de 40,000 fr. pour l'encourager. Le 29 novembre 1838, le gouvernement formula un nouvel arrêté et l'allocation destinée aux primes fut portée à 60,000 francs.

Dès lors les armements augmentèrent dans la proportion suivante :

En 1834 il y eut 21 armements (1).

» 1835	»	33
» 1836	»	35
» 1837	»	38
» 1838	»	60.

Les armements de 1837 rapportèrent 8,475 tonnes de morue; ceux de 1838, 9,884 tonnes, dont 5,945 du Doggersbank, et 5,974 de Féroë et d'Islande.

En 1839, la pêche nationale possédait plus de 200 bâtiments ainsi répartis :

Anvers, 15 embarcations.

Ostende, 140 chaloupes sloops, montés par 6 hommes, jaugeant terme moyen de 45 à 48 tonneaux, plus 2 en armement, et 4 sur le chantier.

Blankenberg, 60 bateaux de pêche non pontés, montés par 5 hommes chacun.

Nieuport, 5 chaloupes et 8 embarcations de 5 à 6 hommes d'équipage.

La Panne, 5 embarcations.

Et Adinkerke, 1 embarcation.

Au 31 décembre 1840 (2), Anvers possédait 22 bateaux, outre une flottille considérable de petits bateaux pour le poisson frais, et Ostende 100 sloops du port

(1) Voyez *Heuschling*, Essai de statistique générale, pag. 68.

(2) D'après le tableau publié par Journal du Commerce d'Anvers.

d'environ 45 tonneaux, et d'un équipage de 6 hommes.

Blankenberg possérait 54 bateaux de pêche en armement, 2 désarmés et 1 en construction, chaque bateau jaugeant 8 tonneaux, et d'un équipage de 4 hommes, y compris le patron et le mousse; Heyst, 12 bateaux également de 8 tonneaux, d'un équipage de 4 hommes; et Nieuport, 5 chaloupes, jaugeant ensemble 252 tonneaux, et d'un équipage de 6 hommes chacun, plus 3 bateaux pour la pêche du poisson frais.

La pêche nationale possédait donc en tout 196 embarcations, montées par 1,026 hommes, et jaugeant 5,251 tonneaux.

Nous avons parcouru rapidement l'histoire de la pêche nationale, et de sa législation jusqu'à nos jours, il nous reste à voir quelle est la consommation du poisson en Belgique; si la pêche nationale peut suffire à ses besoins; les encouragements qu'elle reçoit, ceux accordés à la pêche par les autres gouvernements, et quels sont les pays où elle pourra trouver des débouchés, le jour où elle produira plus que ne consomme la Belgique. Ce n'est que par la comparaison des mesures législatives prises chez nos voisins, pour protéger cette industrie, que l'on peut juger des encouragements qu'il est nécessaire de lui accorder chez nous, pour la mettre à l'abri de la concurrence et des intrigues de l'étranger et apprécier les réformes et les améliorations qu'elle peut légitimement réclamer.

Le commerce général du poisson en Belgique, s'établit comme suit :

Il est entré pendant les années 1836, 1837, 1838 (1):

ESPÈCES de POISSONS.	1836.		1837.		1838.	
	Kilo.	Fr.	Kilo.	Fr.	Kilo.	Fr.
Poissons frais fins de mer	22,541	11,270	12,786	6,393	17,847	8,923
Id. communs	65,934	19,780	44,572	13,372	46,811	14,088
Morues et harengs en saumure	1,074,880	214,977	1,115,933	223,187	1,327,140	265,428
Harengs saurets, fumés, séchés, etc.	7,510,004	150,200	8,486,076	169,734	6,093,400	121,868
Saumons, poissons d'eau douce, etc.	118,359	118,359	102,094	102,004	92,144	92,144
Stockfisch	1,256,659	314,165	1,910,525	470,131	1,734,034	433,650
Huitres	"	84,341	"	88,814	"	94,489
Écrevisses	"	9,402	"	6,881	"	8,915
Moules de la pêche nationale	"	"	"	"	"	"
	10,048,377	922,494	11,679,186	1,090,206	9,311,985	1,039,514

Il a été consommé en 1831, pour 576,843 francs; en 1832, pour 686,771 francs; en 1833, pour 1,005,810 francs; en 1834, pour 728,970 francs; en 1835, pour 992,029 francs; en 1836, pour 922,494 francs; en 1837, pour 1,090,206 francs; en 1838, pour 1,039,470 francs (2).

(1) D'après la Statistique de M. Heuschling.

(2) Tableau général du commerce de Belgique, etc.

Depuis le 1^{er} novembre 1838 jusqu'au 30 avril 1839, 81 embarcations de la pêche nationale ont rapporté 2,268,000 kilogrammes de poisson frais, évalués à la somme de 394,059 francs.

Depuis le 1^{er} novembre 1839 jusqu'au 30 avril 1840, 83 embarcations ont apporté 2,455,900 kilogrammes, évalués à la somme de 538,516 francs.

Or, d'après le tableau statistique placé plus haut, on n'aurait consommé en Belgique, pendant l'année 1838, que 64,656 kilogrammes de poisson frais de mer, et pour une valeur de 22,967 francs ; la pêche nationale du poisson frais aurait donc produit un excédant de 2,163,452 kilogrammes de poisson, et pour une valeur de 394,059 francs, lequel excédant a dû être exporté ; et cependant nous ne trouvons dans le tableau statistique que le chiffre de 37,265 kilogrammes de poisson frais à l'exportation, évalués, à 42,278 francs. Il ne reste pas moins certain que la pêche du poisson frais produit plus que la consommation actuelle du pays, et qu'elle exporte même une assez grande quantité de poisson.

Quant à la pêche à la morue et au hareng, il est à regretter que leurs produits soient confondus dans les documents statistiques ; néanmoins en admettant le chiffre global de la consommation de la morue et du hareng réunis, consommés en 1838, 1,327,140 kilogrammes, il est encore vrai que la pêche à la morue ayant produit en 1839, 44,686 tonnes de 1,652,900 kilogrammes, elle suffit non-seulement à la consommation, mais présente un excédant de 325,760 kilogrammes.

Le commerce du poisson pour l'an 1840 présente le mouvement suivant :

IMPORTATIONS EN 1840.

ESPÈCES de POISSONS.	COMMERCE général.	MISE EN CONSOM- MATION.	COMMERCE spécial.	PAYS de PROVENANCE.
Poissons fins, frais de mer.	Kilogr.	Kilogr.	11 8,920 3 40 2,154	Prusse. Pays-Bas. Grand-Duché. Angleterre. France.
Id. communs	Kilogr.	Kilogr.	69,892 45 610	Pays-Bas. Angleterre. France.
Morues et harengs en saumure ou au sel sec.	Tonnes.	Tonnes.	1,053 4 5,531 81 15	Suède et Norvège. Prusse. Pays-Bas. Angleterre. France.
Harengs secs ou fumés.	Pièces.	Pièces.	4,062,538 130,145 83,500	Pays-Bas. Angleterre. France.
Harengs frais et brailés, plus séchés.	Pièces.	Pièces.	425 913,487 117,902 4,116	Prusse. Pays-Bas. France. Suède et Norvège.
Harengs saurets	Pièces.	Pièces.	1,516 803,986 500 604 1,128,685	Prusse. Pays-Bas. Grand-Duché. France. Suède et Norvège.
Stockfisch.	Kilogr.	Kilogr.	120 8,038 70,421 5	Prusse. Hanovre. Pays-Bas. Angleterre.

SUITE DES IMPORTATIONS EN 1840.

ESPÈCES de POISSONS.	COMMERCE général.	POUR LA CONSOM- MATION.	COMMERCE spécial.	PAYS de PROVENANCE.
Saumons et autres poissons d'eau douce; anchois secs, frais, salés, fumés et séchés.	Kilogr. 146,446	Kilogr. 111,717	5,530 564 927 134,778 189 3,976 462 20 0,353 97,615	Suède et Norvège. Prusse. Hanovre. Pays-Bas. Grand-Duché. Angleterre. France. Deux-Siciles. Pays-Bas. Angleterre. France. États-Unis. Suède et Norvège. Prusse. Pays-Bas. Grand-Duché. Angleterre. France.
Huitres	fr. 104,114	fr. 103,969	1 145 9,385 2,217 2,200 349 16,242 871	
Écrevisses	fr. 31,264	fr. 31,264		

Cependant, les documents statistiques présentent seulement une exportation de morue, hareng, ou saumon, harengs saurets, fumés, séchés, etc., de 1,608 kilogrammes, évalués à 350 francs, pour 1836, de 35,143 kilogrammes, et 10,841 francs en 1838.

EXPORTATIONS EN 1840.

ESPÈCES de POISSONS.	PRODUITS belges EXPORTE'S.		DESTINATIONS.	PRODUITS belges EXPORTE'S.	
	Kilogr.	EXPORTÉ'S en TRANSIT.		Kilogr.	EXPORTÉ'S en TRANSIT.
Poissons de mer frais fins	23,601	"	Prusse.	3,139	"
		"	Pays-Bas.	830	"
		"	France.	10,632	"
Id. communs.	36,300	Kilogr. 380	Pays-Bas.	106	380
			France.	30,293	
Morues et harengs en saumure.	Tonnes 66	Tonnes 227	Suède et Norvège.	2	1
			Prusse.	2	"
			Pays-Bas.	1	6
			Grand-Duché.	55	215
			Cuba.	6	5
Harengs secs et fu- més	2,700	Pièces. 79,600	Pays-Bas.	700	62,800
			Grand-Duché.	2,000	16,800
Harengs saurets.	22,250	Pièces. 1,430	Prusse.	50	"
			Pays-Bas.	"	30
Stokfisch.	Kilogr. 31,065	Kilogr. 2,000	Grand-Duché.	22,200	1,400
			Prusse.	4,604	"
			Pays-Bas.	16,291	"
			Grand-Duché.	8,670	2,000
			Cuba.	1,500	"
Saumons et autres poissons d'eau douce; anchois secs, etc.	Kilogr. 82	Kilogr. 33,329	Prusse.	"	24
			Pays-Bas.	39	40
			Grand-Duché.	"	20
			France.	"	20
			États-Unis.	43	33,445
Huitres.	Fr. 88,437	Fr. 145	Prusse.	3,470	145
			Pays-Bas.	867	"
Écrevisses.	Fr. 525	"	Angleterre.	84,100	"
			Pays-Bas.	525	"

PÈCHE A LA MORUE.

Cette pêche, en 1839, produisit 44,686 tonnes de morue de toute espèce; en évaluant la tonne à 150 kilogrammes, on peut l'estimer à 1,652,900 kilogrammes; elle aurait donc suffi à la consommation du pays, puisque les documents statistiques ne la font monter qu'à 1,327,140 kilogrammes seulement en 1838, y compris le hareng.

Cependant il est un genre de pêche à la morue qui a encore beaucoup de progrès à faire, c'est celle qui s'exerce pendant l'hiver sur le Doggersbank. Nieuport n'a envoyé dans ces parages, en 1839, que quatre chaloupes, qui ont rapporté 439 tonnes; en 1840, ces mêmes bâtiments jaugeant 459 tonneaux n'ont obtenu que 413 tonnes de poisson.

C'est pourtant la qualité de morue provenant de cette pêche, qui obtient le plus beau prix; mais aussi les frais qu'elle entraîne, les obstacles qu'elle doit vaincre, sont grands, car elle s'exerce à une haute latitude nord, pendant la saison des tempêtes et occasionne souvent des pertes d'hommes et de grandes avaries; son but est uniquement de fournir de la nouvelle morue pour le carême.

Les Hollandais qui ont habitué les poissonniers belges à être fournis de cet article, arment beaucoup pour le Doggersbank en hiver; c'est la ressource des équipages qui cessent la harengaison vers la mi-décembre.

Sous le régime autrichien l'article 50 du règlement

impérial du 12 mai 1789, imposait aux armateurs d'envoyer annuellement en hiver un nombre déterminé de bateaux de pêche au Doggersbank (50 à 40). Le gouvernement des Pays-Bas, conformément à l'arrêté du 6 novembre 1818, accordait une prime de 500 florins par bâtiment employé en hiver à la pêche du cabillaud, au 57^{me} degré de latitude nord. Cette pêche ne put guère se soutenir après la révolution, en l'absence de primes, malgré les efforts des armateurs de Nieuport, car il est impossible à un armateur de couvrir ses frais avec sa seule part de propriétaire dans les produits d'une pêche aussi chanceuse.

En effet lorsqu'un bâtiment rapporte une vingtaine de tonnes de morue et quelques cabillauds frais, on dit que c'est une bonne capture; et cependant le prix du poisson s'élève rarement à plus de 70 francs.

Ce chargement peut s'évaluer à 1,525, fr. ainsi produits :

15 tonnes de grande morue à 70 fr.	4,050	fr.
2 " de petite morue à 50 fr.	100	"
3 " de poisson de rebut à 25 fr.	75	"
poisson frais	300	"
Total.	1,525	"

Pour obtenir ce produit il faut un bon et fort navire muni de 3 câbles; sept marins doivent, pendant les deux mois les plus rigoureux de l'année, tenir la mer au milieu de vagues houleuses, et lutter contre de fréquentes et terribles tempêtes.

Nous n'entrerons pas ici dans les détails qui s'atta-

chent à chaque genre de pêche en particulier, les avis des chambres de commerce, les pétitions des intéressés et les discussions parlementaires surtout, donnent à cet égard tous les enseignements désirables. Nous comparaîtrons seulement les encouragements que donnent les nations qui possèdent les établissements de pêche les plus importants, à ceux que reçoit la pêche belge à sa renaissance.

LÉGISLATION BELGE.

Les principales faveurs dont jouit la pêche à la morue en Belgique, sont : 1^o les primes que l'arrêté royal du 27 février 1840 (1) répartit comme suit :

Doggersbank. Pour les armements à la pêche à la morue pendant les mois de décembre et de janvier, exercée entre les 55^{me} et 56^{me} degrés de latitude au nord du Doggersbank et plus à l'est, jusqu'à 10 à 12 milles de la côte de Jutland, et pendant les mois de février et de mars entre le 56^{me} et 57^{me} degrés, soit au grand Visscherbank, soit à l'est au Style-Doggersbank; la répartition des primes allouées par la législation est faite par le ministre de l'intérieur à raison de 1058,20 fr. par navire.

Feroé, Shetland. Les armements pour la pêche exercée entre le 20 mars et le 10 novembre dans les parages du Doggersbank entre le 55^{me} degré et le 57^{me} de latitude, et celle entre les îles de Feroé et Shetland entre les

(1) Voyez à l'appendice n° 12.

60^{me} et 62^{me} degrés de latitude septentrionale, jouissent d'une prime de 529,40 fr.

2^o L'exemption de droit sur le sel.

3^o Exemption de prendre une lettre de mer et de payer les droits de tonnage (article 296 de la loi du 26 août 1822).

4^o Exemption de droit sur ses produits.

Le tarif belge impose la morue étrangère d'un droit de fr. 42,72 c. la tonne de 450 kilog. ou 8 p. % (loi du 13 avril 1831).

LÉGISLATION FRANÇAISE.

Ce n'est qu'au XVII^e siècle, par l'ordonnance sur la marine, article 5, que le droit de pêche, usurpé longtemps par la féodalité, a été rendu commun à tous en France. « *Déclarons la pêche de la mer libre à tous nos sujets, auxquels nous permettons de la faire, tant en pleine mer que sur les grèves avec filets et engins permis par la présente ordonnance.* »

Les Français font principalement la pêche de la morue au grand banc de Terre-Neuve et sur les côtes des îles voisines, Saint-Pierre et Miquelon. Le grand banc de Terre-Neuve, qui a une étendue de 200 lieues, est ouvert à toutes les nations, et particulièrement exploité par les Français, les Américains, les Hollandais et les Espagnols.

Les encouragements accordés en France consistent :
1^o dans une prime payée par le gouvernement.

Ce système est très-ancien, employé avant la révo-

lution il avait porté la pêche à un haut degré de prospérité, et il a été continué depuis lors avec perséverance.

La loi du 7 mars 1791 ordonna que les primes seraient réglées comme par le passé, elle en augmenta quelques-unes : deux autres lois des 17 ventôse et 17 prairial an X, furent rédigées dans le même esprit.

A la paix, qui à la restauration donna à la navigation pour la pêche et pour les colonies un grand essor, on continua des dispositions semblables. Dès le 8 février 1816, une ordonnance fondée sur l'importance des expéditions de pêche dont les retours alimentent les colonies françaises, établissait des primes pour la pêche à la morue, les proportionnait aux difficultés que présentent les divers parages, les faisait porter tant sur le nombre d'hommes embarqués que sur la quantité de morue rapportée, et prenait en considération les lieux d'importation directe : colonies, ports de France, ou certains pays étrangers, tels que l'Italie, l'Espagne, le Portugal. Elle étendait la prime à la morue partie d'un port de France sur un navire français pour les colonies, l'Espagne, le Portugal et les échelles du Levant. Elle chargeait d'un fort droit l'introduction de la morue étrangère en France et dans les colonies, et réglait toutes les conditions, toutes les formalités nécessaires à l'allocation de la prime.

Le 24 octobre 1818 les primes furent prorogées jusqu'en 1822, celle d'importation aux colonies fut augmentée, et quelques modifications furent introduites dans les conditions et formalités à remplir.

La prime de 50 fr. accordée à la pêche de Saint-Pierre, de Miquelon et des côtes de Terre-Neuve, fut même étendue, par ordonnance du 4 octobre 1820, à la pêche sur le banc qui ne recevait que 15 fr., quand le produit en aurait été porté dans ces îles pour y être séché.

Le 20 février 1822 les primes furent prorogées jusqu'en 1825, mais avec des modifications qui diminuaient le sacrifice fait par l'État.

Le 24 février 1825 il y eut prorogation jusqu'en 1830, et une prime d'importation fut accordée aux huiles de morue par 500 kilog. d'huile ou de draches réduites du tiers de leur poids ou de la réunion de ces deux produits.

Le 7 septembre 1829 la prorogation fut portée jusqu'en 1832, toujours avec des modifications. Ainsi la pêche au banc de Terre-Neuve et en Islande reçut un encouragement plus élevé et se trouva distinguée de celle au Doggersbank, et les huiles de morue importées en France furent privées de toute prime; il fut décidé en même temps que ce sujet serait désormais réglé par une loi, et cela était juste, puisqu'il s'agissait d'une dépense imposée au budget; mais le tarif des primes ne résultait que d'ordonnances.

La loi promise a été donnée le 21 avril 1832; elle ne devait rester en vigueur que jusqu'en 1837, mais par une autre loi du 9 juillet 1836, elle a été maintenue jusqu'en 1842. Aujourd'hui cette partie de la législation est donc réglée par une loi de 1832, qui a consacré à peu près l'état de choses établi par les ordonnances, par une loi

du 24 avril 1835, pour les introductions de morues sèches au Sénégal, par la loi de 1836, et par les deux ordonnances rendues en exécution de ces lois, le 26 avril 1833 et le 2 septembre 1836.

Les primes pour la pêche de la morue sont de deux sortes.

La première est donnée à l'armateur au moment du départ du navire; elle est calculée sur le nombre de marins que l'expédition envoie à la rude école des pêches lointaines.

On l'appelle *prime d'armement*: d'après son objet elle ne doit être accordée qu'aux hommes de l'équipage inscrits définitivement aux matricules de l'inscription maritime, et à ceux qui n'étant que provisoirement inscrits n'ont pas atteint l'âge de 25 ans révolus avant le départ, et laissent ainsi espérer qu'ils continueront à se livrer à la carrière maritime (article 4, loi de 1832).

1° La prime par homme d'équipage est pour la pêche de Terre-Neuve de 50 francs;

2° De 30 pour celle d'Islande;

3° De 15 pour celle du Doggersbank.

Deuxième encouragement.

La prime d'exportation a été de 24 à 30 fr. le quintal métrique pour les Indes, et de 10 à 12 fr. pour les autres pays.

Ces primes n'étaient accordées qu'aux morues transportées par navires français, provenant de pêche française (art. 15 de la loi de 1832), qui sont parvenues aux

lieux de destination et ont réussi à y être introduites, de sorte que leur perte avant l'arrivée fait disparaître le droit à la prime; elles doivent de plus être reconnues propres à la consommation alimentaire (art. 8 de la loi de 1832).

Ces dispositions ont été prises pour faire cesser les honteuses spéculations qui, opérant sur du poisson gâté et non marchand qu'on ne pouvait rendre à destination, qu'on n'avait pas même intérêt à y faire arriver, s'arrangeaient de façon à trouver dans la prime seule un bénéfice, en ne prenant aucun soin de la marchandise, et en n'agissant que sur des rebuts. Le taux de ces primes qui diminuent d'année en année doit être fort réduit en 1842. Elle n'est plus donnée aux morues d'Islande, du Doggersbank et du banc de Terre-Neuve, importées aux colonies, à moins qu'elles n'aient passé par la France.

Troisième encouragement.

Il concerne les capitaines des navires destinés aux expéditions de la pêche à la morue.

Ils devaient autrefois être reçus au long cours.

L'article 11 de la loi du 21 avril 1832, voulut que tout marin qui aurait fait cinq voyages, dont les deux derniers en qualité d'officier à la pêche de la morue sur les côtes d'Islande, fût admissible au commandement d'un navire expédié pour cette même pêche. Le gouvernement résista alors à la proposition de la commission de la chambre des députés, d'étendre cette faveur à la pêche de Terre-Neuve; mais par une loi du 24 juin 1836, on a autorisé les maîtres au cabotage à

commander concurremment avec les capitaines de long cours les navires employés à la pêche de la morue, soit à Terre-Neuve et aux îles Saint-Pierre et de Miquelon, soit sur les côtes d'Islande.

Quatrième encouragement.

On a voulu encourager la pêche à la morue, lorsque par ordonnance de 1819, on n'a demandé qu'un chirurgien par navire et seulement quand l'équipage excéderait 40 hommes. On avait fait un projet pour diminuer en faveur de cette pêche les frais de chirurgie; il n'y a pas été donné de suite.

Cinquième encouragement.

Il est relatif à la salaison du poisson pêché et des viandes embarquées pour l'équipage, et concerne le sel étranger et sel français.

Le 20 vendémiaire an XI, les armateurs de Dunkerque avaient obtenu la faveur de faire entrer dans leur ville des sels d'Espagne et de Portugal pour les besoins de la pêche de la morue sur les côtes d'Islande. L'arrêté autorisait à Dunkerque l'entrepôt réel de 20,000 quintaux de ce sel.

Une ordonnance du 11 novembre 1814, confirmée par celle du 30 octobre 1816, a autorisé l'introduction, chaque année, dans les ports qui font les armements pour la pêche de la morue, de la quantité de sel de Séтуval et de Saint-Ubes qui est jugée nécessaire d'après le nombre et la force des expéditions.

Le sel français est également remis en exemption de

droits pour la salaison des morues de pêche française; son décret du 24 avril 1806 avait établi ce principe pour la pêche maritime en général, et créé des entrepôts spéciaux pour la petite pêche, la seule à peu près qui put se faire alors; l'ordonnance du 30 octobre 1816 a voulu qu'il fut permis d'embarquer à bord des navires allant à la pêche de la morue telle quantité de sel que les armateurs jugent convenable (art. 10).

Cette ordonnance remet également en franchise de droits le sel nécessaire à la préparation des viandes composant l'approvisionnement des navires qui partent pour la pêche de la morue.

Par suite des mêmes faveurs, on considère les provisions de tabac pour l'équipage comme faisant partie de l'avitaillement, par décision administrative du 25 septembre 1837.

Les équipages considérés comme exportateurs, jouissent de la prime de 40 p. % sur les tabacs étrangers, et de 25 p. % sur ceux français.

L'on délivre encore le sel en franchise pour la préparation des appâts utiles à la pêche de la morue.

Sixième encouragement.

On doit considérer comme un encouragement à la pêche à la morue son admission en France, en exemption de tous droits, et le droit élevé qui frappe la morue étrangère en France et aux colonies, 44 fr. les 100 kil. suivant l'ordonnance du 27 juin 1814 (1).

(1) Cette ordonnance rétablit le droit créé par la loi du 15

LÉGISLATION ANGLAISE.

En 1752 l'Angleterre accorda une prime annuelle de 3 p. % sur le capital employé à la pêche.

Sept ans plus tard elle ajouta à cet encouragement une prime de 2 liv. sterl. par tonneau ; de sorte que de ce chef seul un bâtiment de 50 tonneaux recevait annuellement au delà de 3,000 fr.

Elle accorde, d'après l'acte 26^{me} du règne de George III (1787), une prime de 18 à 50 liv. sterl. par navire faisant la pêche à la morue au grand banc de Terre-Neuve, et d'après la forme du navire et la force de l'équipage et la méthode de le salarier.

Le tarif anglais prohibe la morue provenant de pêche étrangère, et frappe le stockfisch d'un droit de 5 liv. sterl. les 120 pièces, ce qui équivaut à une prohibition formelle, puisque cela fait fr. 4-4 la pièce.

LÉGISLATION HOLLANDAISE.

Nous avons déjà vu les encouragements que la Hollande accorde à ses pêcheries, voici les dispositions remarquables de son tarif :

Elle prohibe tout poisson, soit frais ou caqué ou salé, tout hareng fumé, séché, sec ou sauret provenant de la pêche étrangère. Par conséquent la morue. Elle reste donc fidèle à ses antécédents.

mars 1791. Cette disposition existait avant la révolution, notamment par arrêts du Conseil des 6 juin 1765, 9 juillet 1785, 25 septembre 1785, 5 février 1786 et 11 février 1787.

PÊCHE AU HARENG.

Au XVI^e siècle, Charles-Quint pénétré de l'importance de la pêche au hareng, crut devoir rendre hommage à la mémoire de Gilles Beukels en visitant son tombeau. Tous les gouvernements qui se sont succédé en Belgique ont favorisé cette industrie en lui accordant des encouragements. Aujourd'hui la pêche du hareng est bien tombée dans nos ports de Flandres ; il est temps de se rappeler que c'est un Flamand qui a découvert l'art de l'encaquer, il est temps de mettre à restaurer cette industrie les soins religieux que l'on prodigue à d'autres, en rappelant sans cesse leur prospérité passée, leur origine belge.

Nous avons vu que le gouvernement autrichien pour encourager la pêche du hareng avait défendu par un acte du conseil du 14 avril 1766, *l'importation du hareng des pêches étrangères depuis le 20 juin jusqu'au 15 du mois d'août suivant de chaque année.*

Il faut espérer que les encouragements que le gouvernement accorde à cette pêche engageront les armateurs à s'y adonner dans une proportion plus en rapport avec les besoins de la consommation : alors le gouvernement pourra, sans crainte de faire augmenter le prix du poisson, prendre des mesures analogues à celle de l'administration autrichienne pour mettre nos armateurs à l'abri de la concurrence ou plutôt des intrigues de la Hollande. En attendant nos armateurs feraient peut-être bien de faire venir de Vlaardingen quelques

bons pêcheurs pour former leurs encaqueurs aux bonnes méthodes, comme leurs pères l'ont fait en 1787.

N'est-il pas triste de n'avoir à signaler pour l'année 1837 que 3 chaloupes seulement qui sont parties pour la pêche au hareng et n'ont rapporté que 121 tonnes, et en 1838 une seule chaloupe qui rapporta 44 tonnes, et en 1839, 2 chaloupes qui ne rapportèrent que 70 tonnes seulement?

LÉGISLATION BELGE.

L'article 21 de l'arrêté du 27 février 1840, accorde une prime de 1,500 fr. par armement à la pêche du hareng.

La tarification de la loi du 15 avril 1831, a substitué à la prohibition établie par le tarif de 1822, un faible droit de fr. 42,72 la tonne de hareng en saumure, et de fr. 7,95 les 1,000 pièces de hareng fumés, secs, braillés, saurets.

LÉGISLATION FRANÇAISE.

La France a continué à donner à cette pêche les encouragements qu'elle mérite.

Le décret du 7 mars-10 avril 1791, accordait 6 livres par baril de hareng de pêche française, exporté en Suisse, en Portugal, en Espagne, en Italie, au Levant et dans les colonies françaises de l'Amérique.

Un arrêté du 17 pluviôse an XI accordait une prime aux armateurs pour la pêche de hareng d'automne du 15 fructidor au 5 pluviôse, et cette prime était de 50 francs par homme, dans tous les cas où le bateau pê-

cheur était du port de 25 tonneaux au moins, et avait un équipage de 25 hommes et au-dessus. Cette prime était payée par le ministre de l'Intérieur à la fin de chaque campagne, sur la présentation du rôle d'équipage certifié par le commissaire d'après les revues d'armement et de désarmement passées par lui.

Cette prime n'existe plus en France, pas plus que celle sur l'exportation du hareng. Seulement la prohibition d'introduire en France la pêche étrangère, a été plus particulièrement et plus sévèrement formulée à l'égard des harengs que de tout autre poisson, et l'arrêt du conseil du 24 mars 1687, a été rappelé dans l'article 3 de l'ordonnance de 1816.

Le tarif français frappe de 40 à 44 francs les 100 kilogrammes, le produit de la pêche étrangère.

LÉGISLATION ANGLAISE.

L'Angleterre s'est livrée de bonne heure à la pêche du hareng qui fréquente les côtes d'Écosse, et elle en a partagé les bénéfices avec les Hollandais.

Quoique plusieurs fois les événements de la guerre aient gravement compromis l'état des pêcheries de la France et de la Hollande, et laissé le champ libre aux siennes, l'Angleterre n'a jamais cessé de la protéger par des primes la pêche au hareng, et aujourd'hui encore, elle accorde un prime d'armement de 3 livres sterling par tonne, à chaque bateau de la capacité de 60 tonneaux anglais.

Cette branche importante attira surtout son attention constante au commencement du dix-neuvième siècle,

et depuis, par les encouragements qu'elle lui a accordés, elle a beaucoup contribué à la faire prospérer. De 1809 à 1815, le gouvernement britannique accorda une prime (bounty) de 2 schellings (fr. 2,50) pour chaque caque de harengs, et 2 schellings 3 pence (2,80) pour celles qui devaient être exportées. Depuis 1815, la prime a été portée à 4 schellings (5 francs) : la salaison a fait de tels progrès dans le Royaume Uni, que les préparations des Écossais luttent avantageusement avec celles de la Hollande sur les marchés du Nord, et que déjà en 1826, on préféra à Hambourg des harengs salés d'Écosse à ceux de la Hollande.

Aussi la pêche du hareng en Angleterre, en Écosse et dans les îles de Shetland, comptait en 1826, 40,363 bateaux, 44,598 pêcheurs, 76,044, mariniers et saleurs. L'exportation qui en 1810, était de 35,848 barriques, s'élevait à 162,339 en 1818; et à 207,037 en 1826 (1).

LÉGISLATION HOLLANDAISE.

La Hollande, outre les primes qu'elle accorde à la pêche du hareng, prohibe l'introduction du hareng provenant de la pêche étrangère.

PÊCHE AU POISSON FRAIS.

Cette pêche est en quelque sorte l'école préparatoire à la grande pêche du hareng et de la morue; c'est elle qui habite dès l'enfance l'habitant des côtes à la mer, c'est elle qui le nourrit et qui occupe toute sa fa-

(1) *Revue Britannique* 1831. 6. 364.

mille, femmes et enfants pendant l'année entière. Aussi cette intéressante industrie a-t-elle toujours été l'objet d'une grande sollicitude, et même anciennement, pendant les guerres maritimes, les pêcheurs ont été mis en dehors des hostilités, par des *trêves pêcheresses*.

Car, dit Froissart, « pescheurs sur mer, quelque guerre qu'il soit entre la France et l'Angleterre, jamais ne se firent mal, ançois sont amis et aident l'un et l'autre au besoing, vendent et achepent sur mer l'un à l'autre leurs poissons, quand les uns en ont plus largement que les autres; car s'ils se guerroyoient, on n'auroit point de marée. »

En France, jusqu'en 1669, l'amiral, en vertu de l'ordonnance de 1584, avait la faculté entière, quand il n'y avait pas de trêve, d'accorder aux sujets du peuple ennemi des sauf-conduits pour la pêche, sous telles et semblables cautions, charges et précis que les ennemis les accordaient aux Français.

Valin (1) dit que l'infidélité des Anglais qui enlevaient habituellement les pêcheurs français pendant que les leurs faisaient la pêche en toute sûreté, contraignit Louis XIV à renoncer à ces traités. Une ordonnance du 1^{er} octobre 1692 défendit aux corsaires de donner aux bâtiments ennemis qu'ils rencontraient, la permission de continuer leur pêche. Mais ces principes furent bientôt remplacés par l'ancien système, puisqu'une lettre du roi du 5 juin 1779, voulut qu'on respectât les pêcheurs

(1) Commentaires sur l'ordonnance de 1681, sur la marine.

anglais, ou les navigateurs de cette nation qui auraient à bord du poisson frais pêché même par d'autres, pourvu qu'ils n'eussent point d'armes offensives. Le roi voulait adoucir les calamités de la guerre en faveur d'hommes qui n'ont d'autres ressources que le commerce de la pêche.

L'intérêt que l'on porte à cette pêche en France est tel, qu'un décret du 3-7 mars 1793, établissait que les besoins même de la guerre ne devraient pas nuire à la petite pêche, et dispensait du service maritime pendant la guerre les pêcheurs qui l'exerçaient.

Sous le gouvernement hollandais, le poisson frais provenant de la pêche étrangère, était prohibé par le tarif de douanes de 1822, et un arrêté royal donnait de fortes primes à la pêche au poisson frais à l'hameçon.

L'état de notre pêche nationale fit changer cette tarification en 1831, et par une loi du 15 avril, le gouvernement provisoire distinguant les produits de cette pêche en deux catégories, la première de poissons frais, tels que turbots, barbues, soles, cabillauds, éclefins, merlans, éperlans, elbots, l'imposa à l'entrée d'un droit de 15 fr. 90 cent. les 100 kilogrammes; la seconde de poissons communs, raies, flottes, plies, esturgeons et toute autre espèce, d'un droit de 7 fr. 95 cent. les 100 kilogrammes. La pêche au poisson frais resta sans primes sous cette législation qui vient d'être modifiée par la loi du 25 février 1842 (1). L'article 10 supprime la distinction établie par le tarif de 1831, entre le poisson frais fin et commun, soumet l'un et l'autre à un

(1) Bulletin officiel, n° 948. Appendice n° 13.

droit uniforme de 42 fr. les 400 kilogrammes, et en prohibe le transit.

Cet acte législatif avait à peine été formulé que les pêcheurs hollandais, qui semblent avoir hérité des idées prétentieuses de leurs pères, réclamèrent des représailles contre la *tarification hostile de la Belgique*.

Il est inutile de s'étendre pour réfuter de semblables accusations, il suffit de renvoyer ces pétitionnaires indignés à l'article 268 du tarif hollandais, ils y liront le mot *prohibition* partout.

Le gouvernement, qui s'est occupé depuis quelques années de la pêche nationale avec une sollicitude aussi vive qu'éclairée, a pris successivement des mesures qui, il faut l'espérer, seront très-favorables à l'extension de la pêche du poisson frais dont les débouchés doivent augmenter en proportion de l'élargissement du cercle que parcourront nos chemins de fer.

Par l'arrêté royal du 27 février 1840, article 44, litera D, une prime de 529 fr. 60 cent. était accordée aux armements pour la pêche de marée dite *hoekwant visschery*, exercée en pleine mer ou à une lieue des côtes; cet encouragement ayant été reconnu insuffisant, un nouvel arrêté du 7 avril 1842 (1) vient de porter la prime à 800 francs.

Cet arrêté avait été précédé d'un règlement du 5 juin 1841 (2), sur la petite pêche du hareng et sur la pêche des plies destinées à être salées et séchées, pour

(1) Voyez à l'appendice, n° 14.

(2) Voyez à l'appendice, n° 13.

faire suite au règlement sur la grande pêche du 27 février 1840, et d'un arrêté ministériel du 5 mars (1) pour régler tout ce qui concerne l'exemption des droits d'entrée, en ce qui a rapport à la franchise de l'accise sur le sel employé aux salaisons, et d'un autre arrêté du 12 mars (2), sur les apparaux et ustensiles qui doivent composer l'équipement de chaque espèce de pêche.

Il fut suivi d'un autre règlement du 24 avril (3), ayant pour but de faire participer les pêcheries de Blankenberg, de Heyst et de la Panne (commune d'Adinkerke), aux encouragements pécuniaires accordés à la pêche nationale. L'article 1^{er} de l'arrêté accorde une prime annuelle de 200 francs pour toute chaloupe qui observe les conditions réglementaires qu'il prescrit.

Nous avons vu quels sont les encouragements que la Belgique accorde à sa pêche de poisson frais. Le droit dont son tarif frappe l'importation du poisson provenant des pêches étrangères, est peu élevé en comparaison des tarifications des autres nations : l'Angleterre prohibe, la Hollande prohibe et la France frappe d'un droit de 44 à 48 francs les 100 kilogrammes, le poisson des provenances non nationales.

PÊCHE A LA BALEINE.

La pêche à la baleine, si importante sous le rapport

(1) Voyez à l'appendice, n° 16.

(2) Voyez à l'appendice, n° 17.

(3) Voyez à l'appendice, n° 18.

maritime et industriel, n'a pas encore pu prendre racine en Belgique. On sait les primes que le gouvernement des Pays-Bas offrit en vain pour exciter les armements. En 1835, il était question de former à Anvers une société pour armer à la baleine, depuis lors on n'en parle plus. Il faut cependant espérer que les armateurs pourront s'entendre avec le gouvernement pour créer une aussi belle branche de commerce.

L'exemple de la France devrait bien nous engager à faire quelques efforts, la pêche de la baleine y a acquis en peu d'années un développement remarquable.

Il paraît que cette pêche est plus ancienne en France que celle de la morue, s'il est vrai que les Basques s'y soient anciennement livrés (1), et que ce serait en poursuivant ce céfâcé qu'ils découvrirent le banc de Terre-Neuve. Au XIV^e siècle, cette pêche se faisait avec beaucoup de succès, et le port de Saint-Jean de Luz ne comptait pas moins de 50 à 60 navires baleiniers, jusqu'en 1636 que les Espagnols s'emparèrent de cette place. Dès lors la pêche à la baleine languit en France.

En 1784, Louis XVI voulant éveiller l'énergie des pêcheurs fit armer à Dunkerque 6 navires destinés pour les mers du Nord, et cette entreprise fut couronnée d'un plein succès. En 1790, la France comptait déjà plus de 40 baleiniers. Sous la république et l'empire le gouvernement se souvint de temps en temps de la pêche à la

(1) Voyez l'ouvrage de M. SABIN BERTHOLLET : *De la pêche sur la côte occidentale d'Afrique et des établissements les plus utiles aux progrès de cette industrie*. Paris, chez Arthus Bertrand, in-8°, 1840, pag. 13.

baleine, comme le prouvent les décrets insérés au Bulletin des lois.

En 1786, profitant des empêchements que l'Angleterre avait apportés au commerce de la petite île de Nantucket, dont les habitants se livraient exclusivement à la pêche de la baleine, le roi de France attira à Dunkerque par de forts avantages une grande partie de la population de cette île. Un arrêt du conseil de septembre 1788, défendit l'entrée de l'huile de baleine et du sperma cet-
de pêche étrangère.

Une loi du 9-25 juillet 1791 confirma ces avantages, mais la guerre qui suivit la révolution (1793) ruina ces établissements. Pendant la courte paix d'Amiens Dunkerque voulut ranimer la pêche de la baleine, mais la reprise des hostilités frappa cet essai d'un désastre complet. Elle ne reprit qu'en 1813. Parmi les avantages offerts à cette pêche, le gouvernement donnait une forte prime (50 livres), qui le 23-27 mai 1792, fut étendue à tous les armateurs français qui se livraient à la pêche de la baleine et du cachalot dans les mers du Nord et du Sud. Cette prime avait été renouvelée par l'arrêté du 17 prairial an X. En 1806, par ordonnance du 8 février, la prime de 50 francs par tonneau de jauge fut renouvelée encore; elle fut même doublée dans le cas où le navire, ayant passé le cap Horn ou franchi le détroit de Magellan, aurait fait la pêche dans l'océan Pacifique et rentrerait dans un port de France, chargé des produits d'une telle pêche, après une navigation de plus de 16 et de moins de 26 mois.

Cette prime, accordée pour trois ans, fut par l'or-

donnance du 14 février 1819, prorogée jusqu'en 1825, et modifiée de façon à être plus élevée, suivant que l'équipage serait composé d'un plus grand nombre de Français, car on avait autorisé l'admission d'étrangers dans la composition de l'équipage, et l'on faisait courir ces deux sortes d'encouragements. Une ordonnance du 24 février 1825 vint encore proroger ces primes jusqu'en 1830 et les modifier. La prime pour navires uniquement montés par des Français, fut élevée à 70 fr. de 60 fr. auxquels l'ordonnance de 1819 l'avait portée. La prime fut accordée au tonnage des petits bâtiments accompagnant l'expédition principale; une demi-prime fut allouée ensuite aux baleiniers qui s'avanceraiient le plus vers le Nord ou le Sud; la double prime fut appliquée aussi à certaines navigations dans l'océan Pacifique. Une ordonnance du 7 décembre 1829, en modifiant encore les primes qu'elle porta à 90 francs par tonneau, quand l'équipage serait tout français, en réglant d'une façon plus précise la demi-prime et la deuxième prime accordée au retour, annonça une loi qui fut rendue le 22 avril 1832, et qui, suivie d'une ordonnance d'exécution du 26 avril 1832, forme avec cette ordonnance et une loi du 9 juillet 1833, qui a modifié le taux des primes et prorogé l'effet de la loi de 1832 jusqu'en 1842, le dernier état de la législation française sur ce point.

Le second encouragement que reçoit la pêche à la baleine est le droit d'employer un certain nombre de marins étrangers, de l'exercer avec des navires de construction étrangère (ordonnance de 1816); enfin l'admission en

exemption de droits des ustensiles de pêche venant de l'étranger, qui a été permise jusqu'en 1829 (ordonnance du 7 décembre 1829), et l'entrée franche de tous droits de l'huile et des fanons provenant de la pêche.

Nous avons vu les différentes phases de notre pêche nationale, sa position actuelle en présence des efforts constants que les armateurs, appuyés sur les encouragements du gouvernement, font pour la reconstituer ; nous avons vu également les intrigues des étrangers pour entraver son développement, et la protection de tarif qu'ils accordent aux produits de leur pêche, en même temps qu'ils repoussent ceux de la nôtre.

Il nous semble que, pour comprendre les sacrifices dont la pêche nationale est digne, il faut bien étudier les moyens que les nations rivales emploient pour développer cette industrie chez elles.

L'étude de leurs législations comparées prouve que ce n'est pas en dix ans que les Français, les Hollandais et les Anglais, ont donné à leurs pêcheries l'importance qu'elles ont aujourd'hui; il faut une longue pratique pour former de bons et d'habiles pêcheurs, et tant qu'ils ne sont pas formés, il faut nécessairement que le gouvernement compense par des primes, les pertes ou le peu de bénéfice que les armateurs font entre-temps, surtout quand il s'agit de rétablir à neuf les pêches si dispendieuses du hareng et de la baleine.

Écoutons ce que dit sur les primes un commentateur

français distingué (1) : « Le système des primes appliquée à la pêche à la morue, considéré sous le rapport des intérêts commerciaux, pourrait bien paraître inefficace s'il ne devait point avoir de fin. Mais il nous semble que la question doit être envisagée d'un point de vue plus élevé que les motifs donnés ordinairement à la conservation des primes, et tellement décisif qu'on devrait en maintenir pour cette pêche, alors même qu'on n'apercevrait par de terme à leur conservation. Les grandes pêches en effet, et notamment celle de la morue, sont indispensables, d'abord à la formation de marins expérimentés et aguerris, aptes aux entreprises les plus difficiles du commerce, propres à constituer, en cas de guerre maritime, une bonne armée navale, etc.

Voilà ce que l'on dit encore de nos jours en France après les sacrifices considérables que l'on a faits pendant de longues années, pour entretenir la pêche comme pépinière des meilleurs matelots pour la marine militaire et la marine marchande, en même temps comme branche d'industrie, fournissant des produits indispensables au commerce des colonies et à la consommation intérieure ; la pêche en France n'entretient pas moins de 30,000 marins, dévoués à la grande et à la petite pêche, qui habitent le littoral et versent dans le commerce plus de 120,000,000 de francs, par le produit de leur industrie (2).

(1) M. BEAUSSANT, ouvrage cité.

(2) BERTHOLLET, De la pêche sur la côte occidentale d'Afrique, pag. 5.

La pêche à la morue emploie en France annuellement 12,000 marins, répartis sur 400 navires, jaugeant 48,500 tonneaux; et ses produits, apportés dans les ports de France, à l'étranger ou dans les colonies, s'élèvent année moyenne à 80,000 quintaux métriques (1).

« Une ressource aussi précieuse, dit M. Marec, mérite assurément d'être conservée, et elle ne saurait l'être sans l'allocation des primes par lesquelles la pêche de la morue est encouragée. Cependant, cette pêche est l'objet de reproches nombreux accueillis sans réflexion et entretenus par des rivalités jalouses. »

On peut juger de l'importance de la pêche nationale en France, et de son influence sur les rapports commerciaux avec les pays étrangers, par le relevé suivant de ses exportations; la pêche belge y trouvera probablement un enseignement utile.

En 1832 l'exportation de morue a été en tout de 5,227,640 kilogrammes (2).

Dont 1,238,948 pour la Martinique;

1,444,401 pour la Guadeloupe;

143,665 pour Cayenne;

5,083 pour le Sénégal;

124,364 pour Bourbon;

504 pour l'Espagne par terre;

(1) Dissertation concernant la pêche de la morue, etc., par MAREC, chef de bureau de la police de la navigation commerciale, etc. Paris, 1831.

(2) Voyez l'*Annuaire du commerce maritime* déjà cité, tom. II, pag. 499.

2,064,748 pour l'Italie;

205,957 pour le Levant et la Barbarie.

Les États d'Italie et le Levant consomment beaucoup de poisson salé et surtout de la morue.

Les exportations de la France pour la Sardaigne seule, ont augmenté dans la proportion suivante de 1826 à 1830 (1).

1826	9,732	quintaux métriques
1827	6,841	"
1828	8,007	"
1829	15,507	"
1830	10,470	"

Nous croyons devoir donner à la suite de ce tableau l'intéressante notice sur le commerce de morue, qui l'accompagnait dans les Archives du commerce.

Les prix de la morue éprouvent de grandes variations sur les marchés sardes : ils sont élevés aux approches de l'hiver, et bas, lorsque la cessation des froids fait craindre que la salaison ne se détériore. La morue française qui vient de Marseille, était précédemment supérieure à celle que ce port a envoyée depuis deux ou trois ans ; aussi se vendait-elle plus cher que la morue anglaise. Mais le commerce ayant reconnu que les prix des qualités immédiatement inférieures ne différaient que de 4 fr. 50 cent. par quintal, et qu'à Gênes on commençait à consommer de la morue anglaise, à cause de l'infériorité de son prix, on n'en a plus expédié de Marseille que des qualités moins chères même que les

(1) Archives du commerce, année 1830, tom. II, pag. 43.

morues anglaises, ce qui d'ailleurs convenait d'autant mieux aux négociants français, qu'ils ont la certitude de vendre avantageusement en France les premières qualités.

Le prix moyen de la morue française par quintal métrique a été en 1830 de 43 fr. 10 cent. pour celle qui provenait de Terre-Neuve, et de 42 fr. et 10 cent. pour celle qui provenait de France.

La morue anglaise trouve aussi beaucoup de débit à Gênes : il en a été importé :

En 1827	6,860	quintaux métriques.
1828	12,990	"
1829	11,945	"
1830	3,804	"

On voit que l'importation de la morue anglaise en 1830, a subi une diminution plus forte que celle de France. C'est sans doute l'avantage qu'ont offert aux Anglais les marchés des Deux-Siciles ou de la Toscane, qui les ont éloignés de Gênes. La morue anglaise, moins recherchée dans l'hiver que la morue française, est plus demandée à l'approche de l'été, parce qu'étant apprêtée à l'alun elle se conserve dans les plus grandes chaleurs.

En 1830, la morue anglaise s'est vendue terme moyen par quintal métrique 42 fr. 80 cent. provenant de Terre-Neuve, et 43 fr. 90 cent. provenant du Labrador.

Quant à la morue américaine dont la salaison participe de celle de France et de l'Angleterre, l'importation en est presque nulle depuis quelques années, bien qu'on regarde cette qualité comme égale et même supérieure aux deux autres, mais elle trouve

un débouché plus favorable aux Antilles au prix de 40 francs.

La majeure partie de morue importée en Sardaigne s'écoule dans le duché de Toscane et de Plaisance. On en ferait peut-être une plus grande consommation à Gênes, si, en sus du droit de douane de 8 francs par quintal, il n'y était pas perçu un droit d'octroi de 6 francs.

D'un autre côté nous trouvons dans les *Extraits d'avis divers publiés par la direction du commerce extérieur du ministère des travaux publics en France*, qu'en 1835 la Sardaigne a reçu pour 5,284,600 francs de poissons salés dont la France a fourni pour 999,900 francs, le port de Gênes seul figure pour le chiffre de 2,830,500 fr. dans ces importations de poisson salé.

Les mêmes documents nous apprennent que les îles Ioniennes ont reçu en 1836 pour 637,000 francs de poisson salé, que le port de Syra (Grèce) en a reçu en 1834 pour 1,221,100 francs. La morue salée y est très-recherchée, comme dans tout le Levant, mais la composition des chargements exige une attention scrupuleuse ; trop souvent ils arrivent en mauvais état, et pourtant ils donnent encore de beaux bénéfices (1).

Nous avons vu que les Antilles françaises procuraient un beau débouché à la pêche nationale ; une colonie voisine qui peut-être pourrait fournir un jour un écoulement pour les produits de la pêche belge, c'est l'île de Cuba.

(1) Voyez les *Extraits* cités, n° XXXI, 1837, pag. 92.

La balance générale du commerce de cette colonie formée d'après les relevés particuliers de ses ports habilités, fait monter l'importation du poisson comme suit pour l'année 1836 :

	Piastres.
Harengs	58,801 arrobes évaluées à 50,515
Thon	3,998 " 6,360
Morue.	595,674 " 551,418
Caballos (maquereaux). . .	19,970 " 11,245
Saumon.	298 " 950
Sardines	7,971 " 14,419

Nous avons cru devoir dire à la pêche nationale les débouchés que trouvent les pêcheries étrangères pour leurs produits; il nous semble que nous ne pouvons nous dispenser de fixer son attention ainsi que celle du gouvernement, qui a si bien compris jusqu'ici l'importance de la pêche nationale, sur un nouveau champ d'opération, une nouvelle source de richesse que M. Sabin Berthollet vient de signaler aux pêcheurs français; c'est la côte occidentale d'Afrique où les Isleños (habitants des îles Canaries) trouvent une abondante récolte de poisson de toute espèce. Voici comment il en parle :

“ La pêche le long de ce littoral est toujours prospère et facile et les vents constamment réguliers ; une barque de 40 à 50 tonneaux peut effectuer son chargement en trois ou quatre jours, suivant le nombre d'hommes dont se compose l'équipage. J'ai l'intime conviction que, sous cette latitude, des pêcheries bien dirigées dépasseraient les produits de celles des mers du Nord, et qu'elles deviendraient

« bientôt des plus lucratives pour des armateurs entre-
prenants.

« La morue de ces parages est meilleure que celle
du banc de Terre-Neuve, l'angoura est délicieuse, la
curbieca est un gros poisson qui pèse 50 livres. Il est
étrange que les Espagnols conservent le désir de par-
tager avec les Anglais la pêche de Terre-Neuve,
quand ils en ont une à leur porte très-supérieure à celle
des mers du Nord (4).

« Les îles Canaries emploient à la pêche de la côte
d'Afrique, environ 700 matelots répartis sur une
trentaine de brigantins de 20 à 50 tonneaux. Ces
bâtiments approvisionnent annuellement le pays d'en-
viron 150,000 quintaux de poisson salé, qui forment
un total de 7,500,000 kilogrammes.

« On peut établir, d'après ces résultats, que la pêche
africaine est beaucoup plus abondante, ou du moins
plus profitable que celle de Terre-Neuve; car en
divisant de part et d'autre le chiffre des produits
par le nombre d'hommes employés, on trouve qu'un
pêcheur canarien prend à lui seul, dans le cours de
l'année, 40,714 kilogrammes de poisson, tandis qu'à
Terre-Neuve un homme n'en pêche que 400 kilogr.;
ainsi la pêche que peut réaliser un Isleño sur la côte
occidentale d'Afrique, supposerait l'emploi de plus de
26 hommes dans les mers du Nord. » (Berthollet.)

Les quelques passages que nous extrayons de l'excel-

(1) GEORGES GLAS, *Histoire naturelle des îles Canaries*,
pag. 558.

lent ouvrage de M. Sabin Berthollet, le recommanderont probablement assez aux hommes qui s'occupent de la pêche nationale, pour que nous nous dispensions de plus amples citations.

Il ne nous reste plus qu'à parler des encouragements à accorder à la pêche en Belgique.

La grande pêche exige des frais d'armement considérables, l'emploi de matelots pêcheurs expérimentés; elle se fait à des latitudes orageuses où les bâtiments éprouvent souvent des avaries qui viennent augmenter les dépenses, et quelquefois les pêcheurs, après avoir bravé pendant des mois les rigueurs de la saison et les fureurs des vents, reviennent avec un faible chargement.

Toutes ces chances de pertes, ces travaux pénibles nécessitent une garantie, par une prime, et il nous semble que ce n'est pas accorder une protection exagérée à la pêche nationale que de lui assurer les faveurs dont jouissent les pêches étrangères. Parmi ces encouragements, il en est un qu'on pourrait lui procurer sans nuire aux consommateurs, et que l'exemple des autres nations nous désigne depuis longtemps; c'est la prohibition du poisson étranger, dès qu'il sera prouvé que, sous le double rapport des qualités diverses et de la quantité, la pêche belge suffit à nos besoins. Quelques encouragements plus puissants pour la pêche aux harengs, feraient peut-être prendre en peu de temps à cette partie principale de la pêche, le développement qu'elle n'a pas encore pu atteindre. Pour engager à armer, il nous semble qu'il suffirait d'enlever

aux capitalistes la crainte de ne pouvoir trouver l'intérêt de leur argent dans les produits de cette pêche, en leur donnant une indemnité pour suppléer au défaut de poisson. Ainsi s'il était évalué que la pêche d'une chaloupe de 50 tonneaux montée par 40 hommes dût produire pour amener un bénéfice de 10 % cent tonnes de poisson, et si l'équipage n'avait pêché dans le temps prescrit que 75 tonnes, le gouvernement payerait la différence de 25 tonnes à l'armateur.

En attendant que nos armements nous permettent de prohiber le poisson étranger, ne pourrait-on pas le frapper d'un droit plus élevé et employer le produit de ces droits à payer les primes. Il est inutile de discuter les sacrifices que l'on propose quand on voit ceux que les autres nations se sont imposés et s'imposent encore; si l'on veut une pêche nationale il faut lui accorder une protection égale au moins, pour la créer, à celle dont jouissent les anciennes pêcheries pour exister.

La prohibition, ou des droits très élevés sont les seuls moyens d'empêcher les intrigues que l'étranger voudrait ourdir contre nos établissements naissants. A chaque instant ils peuvent par un sacrifice momentané jeter la perturbation parmi nos pêcheurs, arrêter leur activité et compromettre le développement qu'ils désireraient donner à la pêche par de nouveaux armements, en leur ménageant des pertes sensibles pendant une année. C'est ainsi que la belle morue du Doggersbank qui se vendait 87 à 90 francs la tonne en 1835, tomba à 52, 57 en 1836, et même 36 à 40, parce que les Hollandais à la faveur du faible droit de notre

tarif, avaient encombré nos marchés de leurs produits.

Quelques économistes diront peut-être : Tant mieux : la concurrence étrangère pourra empêcher nos armateurs d'exercer un monopole et le poisson ne sera que plus abondant et à meilleur marché en Belgique. Nous les prions de bien vouloir remarquer : 1^o que dans les pays où la prohibition existe, comme en Angleterre, en France, le poisson n'est pas plus cher qu'en Belgique, parce que les armateurs nationaux se font à eux-mêmes la concurrence, et qu'il est impossible, vu les lois et règlements sur la pêche, que les armateurs exercent le monopole ; 2^o que sous l'empire de la législation actuelle une nation étrangère peut quand elle veut, par quelques sacrifices, empêcher la pêche belge de prendre le moindre développement et établir sur ses marchés un véritable monopole et s'en rendre maître après avoir ruiné la concurrence belge ; 3^o que la confiance est la base de toute opération commerciale, et que dans des entreprises entourées de tant de chances de perte, on ne peut pas au moins refuser à ceux qui s'y livrent la certitude d'écouler des produits si dangereusement acquis ; 4^o que l'on ne peut pas regarder la pêche comme une industrie privilégiée, parce que si elle est elle-même une industrie, elle est la mère d'une industrie bien plus importante et indispensable à tout pays commerçant et industriel, la marine, et que si on veut former des matelots, il n'est que très-juste que l'État leur paye le dur apprentissage qu'ils font comme pêcheurs dans des mers orageuses sur de frêles embarcations. Dans l'intention d'encourager et d'exciter les construc-

tions navales la loi accorde des primes au commerce maritime, la pêche qui doit avoir la plus grande influence sur la marine marchande, n'est-elle pas digne d'obtenir aussi une prime de construction, comme un honorable membre de la chambre des représentants, M. Donny, l'a proposé en 1836?

Les relevés des exportations de la France et les extraits des mouvements commerciaux de différents pays, entre autres l'Italie et le Levant, nous ont indiqué des débouchés; mais les nations qui fournissent ces marchés, l'Angleterre et la France accordent des primes à l'exportation des produits de leurs pêches; pour que le poisson belge trouve un placement sur ces marchés, n'est-il pas nécessaire de lui accorder les mêmes faveurs à l'exportation?

La demande de prime à l'exportation soulèvera probablement bien des objections. Nous répudions autant que personne les systèmes de prime en général, mais nous le répétons, la pêche est une industrie tout exceptionnelle. On a proclamé dans le temps que les nations les plus avancées en fait de commerce n'en voulaient plus, et que l'on serait regardé comme économiste rétrograde, en Angleterre surtout, si on osait en proposer. L'Angleterre prêche partout la liberté commerciale chez les autres et ne l'admet nullement dans ses ports. Si l'on veut citer l'Angleterre, il faut citer ses actes et non les déclamations de ses missionnaires; or, elle accorde une prime à l'exportation des produits de la pêche, ainsi que la France, et il nous semble ridicule de vouloir rivaliser avec des anciens établissements

étrangers sans disposer des mêmes moyens qu'eux.

Ou bien l'on veut sincèrement, ou bien l'on ne veut pas du tout créer une pêche nationale qui soit en même temps une riche pépinière de marins, une source de travail et de richesses pour nos habitants des côtes ; si on le veut réellement, il faut au plus tôt prendre des mesures efficaces, pour assurer à notre pêche une position aussi favorable que celle dont jouissent les pêches étrangères contre lesquelles elle doit lutter ; alors, mais seulement alors, on pourra exiger de nos armateurs de faire satisfaire sous tous les rapports à la consommation intérieure, et de livrer tous les ans au commerce maritime un nouvel aliment de spéculation d'autant plus précieux, qu'il est encombrant et que c'est justement ce genre d'article qui manque à notre marine.

Quant à la petite pêche du poisson frais, les nouvelles voies de communication dont le chemin de fer vient de doter la Belgique, paraissent devoir lui assurer non-seulement un débouché plus large à l'intérieur, en permettant, grâce à la célérité des transports, de le faire parvenir frais partout, mais encore un beau débouché en France et en Allemagne.

Lorsque le rayon général sera terminé, il sera peut-être trouvé utile pour cette pêche, et avantageux pour les entrepreneurs des transports ou marchandises, de construire des wagons-réservoirs qui permettent de transporter au loin la marée fraîche. Les obstacles qui s'opposent à une plus grande consommation du poisson dans nos villes, paraissent se rencontrer dans les tarifs des droits d'octroi, et dans les règlements pris

sous prétexte d'hygiène publique par rapport à la vente du poisson, par les autorités communales. C'est ainsi que l'octroi de la ville de Bruxelles établit les droits sur :

Le poisson salé à	11 %
Id. sec.	23 %
Morue, plus de	12 %
Stokfisch à	17 %
Poisson frais à	15 %

Il paraîtrait qu'avant d'arriver au consommateur le poisson passe ordinairement aux mains des négociants en gros, puis dans celles des marchands en détail qui prélèvent des bénéfices considérables et grèvent les prix de vente aux consommateurs, en exerçant une espèce de monopole. Pour bien comprendre cette question importante, il suffit d'étudier la statistique des octrois des villes du royaume, et les règlements qui concernent la vente du poisson; la moyenne du tableau des prix de vente primitive du poisson dans les ports d'Ostende, de Nieuport, de Blankenberg, d'Anvers, comparés aux prix de revente sur les marchés intérieurs. Ces documents nous montrent les entraves nombreuses apportées au libre commerce du poisson et permettent de leur attribuer le prix exorbitant, résultat du monopole, auquel se vend le poisson dans l'intérieur du royaume, comparé à celui d'achat dans les ports. En l'absence de documents positifs on pourrait prendre pour preuve du tort considérable que fait au commerce de poisson le haut prix auquel on le vend, la consommation si restreinte des qualités les plus communes, telles que

morue et stokfisch. Elles sont souvent d'un prix tellement élevé, que les classes moyennes des campagnes ne peuvent se permettre d'en acheter et ne mangent pendant tout le carême que des pommes de terre et des légumes. Établir le poisson à plus bas prix ne peut nullement nuire à l'agriculture, car ceux qui aujourd'hui ne peuvent acheter du poisson peuvent encore moins consommer de la viande qui est toujours plus chère; c'est rendre service au consommateur, à la pêche nationale, étendre un commerce qui occupera partout des petits négociants, c'est en un mot répandre un aliment sain, sans faire tort à aucune industrie.

La pêche du poisson frais s'exerce particulièrement depuis des siècles par les habitants de la ville de Blanckenberg, qui, modestement assise derrière les dunes, fournissait en d'autres temps la table des rois de France et de Navarre.

Elle expédie encore aujourd'hui beaucoup de poisson pour la France, malgré l'élévation de son tarif; et le chemin de fer et les encouragements dont elle vient d'être l'objet sont appelés à lui donner un nouveau développement.

Nous avons déjà dit qu'un obstacle matériel, l'absence d'un port de refuge, ne permettait que l'emploi de barques sans quille et non pontées et d'un faible tonnage. Ces barques ne peuvent tenir la mer que pendant quelques mois de l'année, et n'exercent la pêche qu'à quelques lieues des côtes. On a, et avec raison, dépensé beaucoup d'argent pour les ports d'Ostende et de Nieuport, ne pourrait-on rien faire

pour Blankenberg, qui, sous les gouvernements austrichien et français, a vu approuver le projet de creuser un port, sans pouvoir en obtenir l'exécution? Nous faisons cette question aux hommes de l'art; il nous semble qu'il appartiendrait à un ingénieur des Flandres de doter sa province d'un port qui doit coûter très-peu en comparaison des immenses bénéfices qu'il procurerait à une population laborieuse; nous espérons que ce projet est tout aussi réalisable en 1842 qu'il parut l'être en 1787.

Pendant que notre ouvrage est sous presse, une pétition a été présentée par des habitants de Blankenberg. Les avantages que le creusement d'un bassin apporteraient paraissent assez évidents pour tenter la spéculation particulière. Nous espérons qu'une société pourra se former et que, sous la protection du gouvernement qui ne fera pas défaut à un projet si utile, elle le mènera bientôt à bonne fin et à prompte exécution. Nous terminerons cette étude en rappelant les paroles du ministre des finances M. Smits : *La pêche est la mère de la marine.*



APPENDICE.

N 1.

Charles , par la grâce de Dieu, etc.,

A tous ceux qui les présentes verront, salut ;

Nous avons reçu l'humble supplication de la généralité des pêcheurs de la pêche de Blankenbergh contenant : que par les précédentes guerres tous les règlements , priviléges et ordonnances seraient égarés ; et comme chaque corps dans toute ville bien policié a ses règlements après lesquels chacun des suppôts doit se diriger, et que les remontrants en sont dépourvus, il leur en résulte beaucoup d'inconvénients et des procès qui ne servent à rien à une pauvre communauté ; à quoi pour y pourvoir les remontrants ont rédigé de commun accord le règlement ci-inséré de mot à mot.

Règlement et ordonnance pour la direction de la pêche de la ville de Blankenbergh.

Art. 1^{er}.

A commencer avec le premier novembre prochain, la généralité de la pêche choisira à pluralité des voix un doyen et six surveillants , et ainsi d'année en année , au premier jour du mois de novembre.

Art. 2.

Le doyen et les quatre premiers surveillants devront être

choisis parmi les pilotes de la pêche, et les deux autres surveillants seront choisis parmi les matelots, lesquels tous ensemble rempliront leurs fonctions gratis.

Art. 3.

A la prédicté époque le nouveau doyen avec ses six surveillants choisiront également à la pluralité des voix parmi la généralité un trésorier, lequel percevra toutes les amendes qui devront être payées par les suppôts de ce corps ainsi que les cotisations , lesquelles seront établies pour faire face aux charges qui pourraient survenir au corps, pour quelle perception il jouira du vingt-cinquième denier, à moins qu'il ne pourrait se procurer une autre personne qui le ferait à moins de frais , à l'option néanmoins du doyen et son serment en mains desquels le prédit trésorier sera tenu de constituer bonne et suffisante caution à leur contentement.

Art. 4.

Le jour qui précédera l'élection du nouveau doyen et de ses surveillants, le trésorier sera tenu de présenter ses comptes au doyen et son serment afin que dans le cas qu'il trouverait quelque chose de bon au corps , cela lui soit supplié par le nouveau trésorier, et dans le cas qu'il devrait quelque chose il le remette également au nouveau trésorier.

Art. 5.

Afin que le trésorier ou receveur puisse d'autant plus facilement remplir ses fonctions, il pourra après advertance faite par le bedeau du corps après la quinzaine ou plus, contraindre les défaillants au payement des amendes, cotisations et autres redevances , même par exécution à faire par le bailly ou écoutette de Blankenberge qui profiteront pour cet exploit le même salaire dont ils jouissent pour d'autres exécutions.

Art. 6.

Ledit doyen et les six surveillants choisiront de même à pluralité des voix un greffier, chaque fois que celui qui aura été une fois élu, viendra à mourir ou se démettra volontairement de ses fonctions, lesquelles consisteront à gérer toutes les affaires de la pêche; poursuivre les procès; tenir les registres des résolutions, de même que la note des amendes et cotisations, et la remettre au trésorier suivant la résolution du serment à appointer; et il jouira annuellement pour le salaire de son service de l'import de ce qu'il pourrait prétendre dans le cas qu'il tiendrait note pour les garçons dits *lavers* et par-dessus ce , il lui sera passé dix escalins par jour outre la voiture dans le cas qu'il voyagerait pour les affaires de la pêche hors de Blankenberghe, au moyen de quoi il sera tenu de se défrayer.

Art. 7.

Dans la forme prescrite ci-devant il sera également choisi hors de la généralité de la pêche un bedeau dont les fonctions consisteront à faire pour le corps tout ce qui appartient à un bon bedeau, comme après avoir reçu l'ordre du doyen, de convoquer le serment ou la généralité du corps; d'avertir par ordre du trésorier les défâillants au paiement de leurs cotisations et amendes, et lorsque le serment sera assemblé, de se tenir à la proximité pour lui être de quelque utilité en cas de besoin.

Art. 8.

Le doyen, ses surveillants, et le greffier s'assembleront à chaque quinzaine au jour et heure qui sera pour chaque année désigné à cet effet par le doyen pour y entendre les plaintes de la communauté; et celui du serment qui s'absentera de cette assemblée encourra une amende d'un escalin au profit de ceux qui y seront présents; pareille

amende encourront également ceux qui après être avertis un jour avant par le bedeau ensuite d'ordre par le doyen pour délibérer sur des affaires de la pêche, n'auront point comparu au jour ordinaire ou extraordinaire de l'assemblée.

Art. 9.

Le bedeau jouira pour le salaire de ses services de quatre livres de gros par an.

Art. 10.

Personne ne s'émancipera de pécher ou de faire ce qui est relatif, sans au préalable être admis dans le corps des pêcheurs, et avoir prêté le serment requis ès mains du doyen et en présence de six pourvoyeurs et du greffier, d'observer ce règlement ainsi que les résolutions prises et à prendre à la pluralité des voix de ce corps et de contribuer à supporter les frais du corps, de quelle admission le greffier sera tenu à tenir note sur le livre de résolutions, et celui qui sera reçu comme pilote payera deux livres de gros au profit et pour aider à supporter les frais du corps, comme aussi seront tenus de payer deux livres de gros les armateurs et écrivains, et les matelots une livre de gros, le tout par-dessus deux escalins au greffier.

Art. 11.

Le serment ne pourra refuser d'admettre dans ledit corps qui que ce puisse être, qui pourra démontrer être catholique romain, honnête homme ou garçon, et qui pourra payer la taxe ou consentira à la laisser prélever sur son premier bénéfice, et qui se soumettra à prêter le serment, le tout néanmoins, si pour ce il est trouvé capable.

Art. 12.

Les maîtres pêcheurs ou armateurs ne pourront également

prendre personne à leur service à moins qu'il ne soit admis préalablement dans le corps, et qu'il n'ait satisfait à ce qui est ci-dessus requis.

Art. 13.

Comme ils ne pourront également engager personne ou faire accord avec qui que ce puisse être pour aller à la pêche au poisson frais, soit comme maître pêcheur soit comme matelot, à moins qu'à commencer au mois d'août jusqu'au jour de la Saint-Martin le 9 de novembre de chaque année, excepté le cas d'équipement de quelques nouvelles chaloupes, ils pourront choisir l'équipage dès le vingt-quatre du mois de juin, le tout à peine d'une amende d'une livre de gros pour le pilote maître pêcheur, ou armateur, et de dix escalins pour les matelots qui auront pris service.

Art. 14.

Et comme personne du corps ne peut se mettre en mer avec ses chaloupes à l'effet de pécher le dimanche ou autres jours de fête, à moins d'une permission de la part de l'autorisé de l'évêque de Bruges à l'effet de délivrer ces permissions, aussi personne ne pourra également se mettre en mer lesdits jours sans au préalable avoir obtenu le consentement du doyen du corps ou des pourvoyeurs de la pêche, qui devront en donner connaissance audit autorisé de l'évêque, pas même pour aller chercher les *filets à pieux* ou faire la moindre chose qui pourrait être relatif à la pêche à peine de dix escalins d'amende qui devra être payée par le maître pêcheur et ses matelots qui y auront contrevenu.

Art. 15.

Le doyen qui aura obtenu ce consentement sera tenu d'en avertir, avant qu'on pourra se mettre en mer, la généralité du corps, à peine d'encourir une amende de dix escalins en son propre et privé nom.

Art. 16.

Personne ne s'émancipera, soit maître pêcheur ou matelot, de se servir de quelques agrès nécessaires pour la pêche, tels qu'ils pourraient être, qui ne leur appartientraient pas, sans le consentement des propriétaires, à peine d'encourir une amende de cinq escalins pour les contrevenants et par dessus ce, de payer au propriétaire les avaries et intérêts qu'il en aura soufferts pendant la servitude de ces agrès, de même un chacun sera tenu de payer les avaries qu'ils auront occasionnées aux agrès de la pêche et de son produit, ainsi qu'aux chaloupes soit en mer ou sur l'estrang, et par-dessus les paiements de ces avaries ceux qui en auront donné lieu encourront une amende de dix escalins au profit du corps qui serviront à supporter les frais échéants.

Art. 17.

S'il arrivait que quelque pilote ou autre pêcheur se blesst soit en pêchant ou s'entraînant les uns les autres dans quelques fonctions relatives à la pêche, et tellement que ses blessures devraient être curées par un médecin; dans ce cas les frais seront supportés par la caisse commune du corps.

Art. 18.

Le produit de la pêche qui sera amené après midi, devra être vendu au moins la moitié et tout au plus tard deux heures après l'arrivée de la chaloupe; les maîtres pêcheurs ne pourront retarder leur arrivée en restant à la côte ou autrement sans pêcher, afin que leurs compagnons aborderaient et vendraient leur poisson avant eux, à peine de payer une amende de dix escalins au profit du corps et qui sera supportée par la généralité de l'équipage.

Art. 19.

Chaque pilote sera tenu en vendant son poisson de dé-

clarer aux acheteurs, avant qu'il l'expose, la qualité du poisson, la manière selon laquelle il se vendra et quelles espèces, afin que personne ne prétexte cause d'ignorance ni mal entendue lors de la mise à prix du lot de poisson.

Art. 20.

Chaque acheteur sera tenu d'accepter le poisson qu'il aura obtenu à la minque sur le mot *myn*, de même que le vendeur sera obligé de lui laisser suivre; cependant l'acheteur ne pourra soit directement ou indirectement donner part ou portion à qui que ce soit de son lot de poisson, à peine d'une amende de six escalins comme dessus.

Art. 21.

Les pilotes ou maîtres pêcheurs ne pourront vendre ou céder aucun poisson aux facteurs ou autres personnes faisant commerce en poisson sans qu'il ait dûment passé à la hausse, à peine de dix escalins d'amende tant à charge de l'acheteur que du vendeur à payer au profit du corps.

Art. 22.

Et les acheteurs de quelque poisson seront obligés de payer présentement le produit de leur achat à celui qui sera constitué à cet effet par le vendeur, à défaut de quoi cet autorisé pourra le faire contraindre à ce payement par le bailly ou écoutette de Blankenberghe, à quel effet les présentes lui serviront de lettres exécutoriales.

Et comme le présent règlement ne peut exister et opérer sans qu'au préalable il ne soit revêtu de notre approbation, les remontrants nous ont humblement supplié d'être servi, de vouloir agréer et décréter le prédit règlement dans tous ses points et articles en faisant expédier à cet effet nos lettres patentes.

Si est-il que savoir faisons , etc., etc., etc.

26 mai 1669.

N^o 2.*Règlement général pour la pêche dans les ports d'Ostende et de Nieuport.*

Sa Majesté, par suite de son attention pour le bien et l'encouragement de la pêche maritime dans ses Pays-Bas, voulant établir une bonne police parmi ceux qui l'exercent, et exciter la confiance de ses fidèles sujets à l'égard d'un établissement si digne de sa protection royale, a trouvé bon, de l'avis de ceux de son conseil privé et à la délibération du sérénissime *duc Charles Alexandre de Lorraine et de Bar*, grand maître de l'ordre Teutonique, son lieutenant gouverneur et capitaine général des Pays-Bas, d'ordonner et statuer comme elle ordonne et statue par le présent règlement les points et articles suivants :

Art. 1^{er}.

L'enrôlement et l'engagement des équipages des bateaux pêcheurs se fera désormais au premier du mois de mai de chaque année pour le terme d'un an ; pourra néanmoins le maître dit stuurman de chaque bateau, dès le 15 du mois d'avril, prendre des mesures convenables pour rassembler et former son équipage, sans qu'il lui soit permis, sous tel prétexte que ce puisse être, d'engager et enrôler avant le 1^{er} de mai des gens qui naviguent sur d'autres bateaux pêcheurs, à peine de nullité de l'engagement et de correction arbitraire.

Art. 2.

Les maîtres dits stuurmans, compagnons pêcheurs et garçons de chaque bateau pêcheur grand ou petit sans distinction qui seront ainsi engagés pour une année, seront tenus et obligés pendant la durée de ce terme d'exercer

telle pêche que les armateurs ou propriétaires trouveront à propos de leur prescrire.

Art. 3.

Tout pêcheur et garçon sera tenu d'accomplir avec exactitude l'année de son engagement, à peine d'être arbitrairement corrigé et de ne pouvoir être engagé ni naviguer sur aucun autre bateau pêcheur sans une permission expresse et par écrit de l'armateur et du maître ou stuurman.

Art. 4.

Le maître ou stuurman et tous ceux qui forment son équipage seront tenus de déclarer sans contradiction aux ordres de leurs armateurs ou propriétaires, aux peines portées par les lois maritimes de ces provinces.

Art. 5.

A Ostende le maître ou stuurman en particulier, à titre de commandant du bateau pêcheur et des soins continuels qu'il sera tenu d'en prendre ainsi que des effets y appartenants, profitera annuellement 30 florins argent courant qui lui seront payés par l'armateur ou propriétaire ; et à Nieuport le maître ou stuurman jouira par provision de ce qui sera réglé à ce sujet ci-après article 18, relativement audit port à l'égard de la pêche du poisson frais.

Art. 6.

Quoique le terme de l'engagement serait expiré, le maître ou stuurman et ceux de son équipage ne pourront quitter leur bateau pêcheur, ni s'engager à être admis pour d'autres bateaux, aussi longtemps qu'ils seront redevables de quelque chose au bateau qu'ils voudraient abandonner, à moins que le maître ou l'armateur du bateau sur lequel ils vou-

draient naviguer ne s'engage de payer leur redevance , ou qu'il n'en voulût répondre.

Art. 7.

Les maîtres ou stuurmans et ceux de leurs équipages en quittant le bateau pêcheur à l'expiration du terme de leur engagement , ne pourront former aucune prétention sur les filets qui s'y trouveront nommés en thiois *corren* et *carten* , ni sur ce qui en dépendra sous prétexte d'y avoir contribué , mais ils devront se contenter de tels autres filets qu'ils trouveront sur le bateau , à l'égard duquel ils auront pris ou seront intentionnés de prendre un nouvel engagement .

Art. 8.

Il ne sera permis ni au maître ou stuurman ni à ceux de son équipage , sous aucun prétexte , de s'approprier , donner ou vendre clandestinement aucun poisson frais sans distinction qui proviendra de la pêche ; à moins que ce ne soit du consentement exprès du propriétaire , de l'armateur ou de l'écrivain du bateau , à peine d'encourir par le contrevenant une amende de 12 florins à répartir sur le pied réglé par l'article 33 du présent règlement .

Art. 9.

Pendant la durée du terme de l'engagement les maîtres ou stuurmans avec ceux de leurs équipages , seront tenus sans aucune rétribution particulière de nettoyer et entretenir tant en dedans qu'au dehors leurs bateaux pêcheurs , à la réquisition et à la satisfaction des armateurs ou propriétaires .

Art. 10.

Pendant le temps que les bateaux pêcheurs venant de la mer resteront au quai ou dans le port , il devra toujours y avoir quelqu'un de l'équipage qui couche à bord afin de

prendre soin dudit bateau , à défaut de quoi le propriétaire ou l'armateur sera en droit de reporter à charge de ceux de l'équipage , l'avarie et le dommage qui pourrait subvenir alors au même bateau.

Art. 11.

Pour ce qui concerne la pêche du poisson frais au port d'Ostende, ceux de l'équipage des bateaux pêcheurs seront tenus de se procurer à leurs frais les vivres qui leur sont nécessaires , y compris la bière et le bois de chauffage qu'ils consomment à bord ; bien entendu qu'en rédemption de la part que les propriétaires ou armateurs ont bien voulu supporter jusqu'ici dans l'article de bière et du bois de chauffage , lesdits armateurs passeront désormais parmi bonifiant chaque année à ceux de l'équipage une somme de 20 florins argent courant sur plus , payable à la fin du mois d'avril , à commencer de la présente année. Tout le poisson frais indistinctement et sans en rien excepter , provenant de la capture de chaque bateau, sans prendre aucun égard à ce qui a été pratiqué jusqu'à présent au sujet de ce qu'on nomme *corde, want, cordeel, laevers, sootje*, ou poisson des garçons ; le produit général de la vente de tout le poisson ne fera qu'une seule masse de laquelle on déduira avant tout les frais des amorces , les pertes communes , les 5 p. % pour droits d'écriture, en thiois *schryfgeit*, et les droits de 2 1/2 p. % accordés pour la construction de la chaussée sur Wynendael.

Après quoi le restant net du produit de la vente susdite se partagera en six égales portions et demie. Savoir : une portion et demie pour le bateau pêcheur, une portion pour chacun des hommes naviguant en communauté , une demi-portion pour un garçon surnuméraire nommé en thiois *want-værder*, lequel sera tenu de pêcher avec la moitié du nombre des lignes avec lesquelles ceux de la communauté exercent la pêche. Et finalement une demi-portion pour deux ou plusieurs garçons, lesquels ensemble seront également tenus de faire la pêche avec la moitié du nombre de lignes dont se

sert chacun de ceux de la communauté, ladite demi-portion à répartir entre les garçons par le maître ou stuurman de chaque bateau avec le consentement du propriétaire ou armateur selon la capacité et diligence des mêmes garçons.

Art. 12.

Toute perte de lignes, câbles, ancrès, voiles, mâtures, mâts de hune , vergues , et tout généralement , tout ce qui a été réparti ci-devant pour perte commune, sera pris et réparti par la généralité de chaque bateau et déduit de la masse commune du produit de la vente du poisson, et par ce moyen supporté par chacun *pro rata* de la portion qui lui compete.

Art. 13.

Sa Majesté veut bien permettre par provision que l'on suive à Nieuport, à l'égard de la pêche du poisson frais , l'encouragement qui a été fait depuis peu entre les propriétaires ou armateurs et les équipages des bateaux pêcheurs savoir :

1^o Que ceux de l'équipage laisseront suivre aux propriétaires ou armateurs des bateaux respectifs , la juste cinquième part du produit net de la vente de tout le poisson frais qu'ils auront pris , sans en excepter aucun à quel titre et sous quelle dénomination que ce puisse être ;

2^o Que les armateurs ou propriétaires des bateaux pêcheurs passeront parmi supportant la cinquième part dans les pertes et dommages arrivés en mer ou sur la côte , comme d'ancres , câbles , voiles et tout ce qui appartient au bateau , y compris des filets nommés en thiois *wandt*, *corren* et *carten* ;

3^o Que les armateurs ou propriétaires ne profiteront plus de cinq escalins de *focke gelt* sans être obligés désormais de fournir aucunes pièces de *wandt* ;

4^o Que ceux de l'équipage profiteront annuellement de 18 florins payables vers la fin du mois d'avril à titre de ré-

duction d'amorces , droits de *vierboete* et de *lanterne* , usage de filets dits en thiois *corren* et *carten* , ainsi que pour leurs devoirs dans la réparation des chaloupes , des voiles , etc. ;

5° Que le maître ou *stuurman* pour ses devoirs extraordinaires en gardant les effets de l'inventaire du bateau pêcheur , profitera annuellement 13 florins 1 sol et 3 deniers payables au 1^{er} du mois de janvier ;

6° Et finalement que ceux de l'équipage ne pourront vendre hors du lieu nommé *minque* aucun poisson de quelque qualité il puisse être , et qu'au consentement de l'armateur ou écrivain du bateau ils seront tenus d'exposer en vente telle partie de poisson que ledit armateur ou écrivain trouvera convenir .

Art. 14.

Défend bien expressément Sa Majesté aux marchands poissonniers de Nieuport , de percevoir désormais le tantième de 5 p. % ou d'un escalin à la livre de gros du produit de la vente ou achat du poisson frais , ou tel autre tantième en contribution que ce pourrait être à charge du produit de ladite vente , lequel produit ne pourra souffrir à Nieuport d'autre déduction que celui de 5 p. % ou d'un escalin par livre de gros pour droit d'écriture dit *schryfgelt* , d'un sol par livre pour le clerc du quai , et de deux liards par livre de gros pour la chapelle des pêcheurs dans l'église paroissiale , le tout sans préjudice de ce qu'on appelle *uytslag-gelt* accoutumé .

Chargeant Sa Majesté très-particulièrement ceux du magistrat de Nieuport de veiller avec attention sur la conduite des marchands poissonniers , pour qu'ils ne mettent rien en œuvre qui puisse rendre plus difficile la vente du poisson frais , et pour écarter et diminuer le concours des acheteurs , chassemarées pourvoyeurs ou autres , auxquels ceux du magistrat tâcheront de procurer toutes les facultés qui dépendront d'eux , et s'ils s'aperçoivent de la moindre collusion de la part des susdits marchands poissonniers , ils en informeront aussitôt le gouvernement général , pour y être pourvu comme il appartiendra .

Art. 15.

Lorsque ceux de deux ou de plusieurs bateaux pêcheurs conviendront ensemble de faire pêche en communauté, toute perte et dommage sans exception qui pourrait survenir à leurs intérêts ou associés, tombera et sera supporté par la communauté réunie des équipages des susdits bateaux , et ne pourra cette société se dissoudre, que lorsque les bateaux associés se trouveront tous au port ou au quai de leur ville respective, et que les maîtres ou stuurmans desdits bateaux se seront dûment informés de cette dissolution.

Art. 16.

S'il arrivait que quelque bateau pêcheur par cas fortuit fût jeté sur la côte , ou exposé aux environs des ports d'Ostende ou de Nieuport à quelque péril ou danger imminent, tous les maîtres ou stuurmans et les équipages des autres bateaux pêcheurs, à la première réquisition du doyen de la pêche de l'un des supports ou de quelqu'un des armateurs, seront tenus d'aller sans perte de temps au secours du bateau qui se trouvera en danger, avec des nacelles ou autrement, pour autant qu'il sera moralement possible , à peine de correction sévère et arbitraire ; et pour le secours qu'ils auront ainsi donné, il leur sera accordé une gratification par l'armateur et propriétaire du bateau secouru , à la discrétion de la généralité des armateurs.

Art. 17.

Lorsque les bateaux pêcheurs iront à la pêche de la morue dans la mer du Nord, les armateurs ou propriétaires seront tenus de faire les avances pour la communauté, tant à l'égard du sel que des tonnes, et ceux de l'équipage seront tenus de leur côté de se pourvoir à leurs frais de vivres de suffisance et se fournir les ustensiles nécessaires pour exercer ladite pêche.

Art. 18.

Tout le poisson de la capture qu'ils amèneront, soit cabillaud (dit morue) ou autre, de quelle nature qu'il puisse être, tant salé que non salé, devra être vendu publiquement à son arrivée, et du produit total de cette vente on déduira premièrement et avant tout, les frais que les propriétaires ou armateurs auront été dans le cas de faire pour la communauté, les 5 p. % pour droit d'écriture, dit *schryfgelt*, et 2 1/2 p. % sans plus pour le crédit que l'on accorde ordinairement aux acheteurs de poisson de cette pêche ; après quoi ce qui restera du produit de la vente sera partagé de la manière suivante, savoir : une part ou portion et demie pour le bateau, et une part ou portion pour chaque pêcheur qui est membre de la communauté.

Art. 19.

A l'égard de la pêche de la morue qui se fait en Islande, Sa Majesté entend que l'on se règle sur le pied et de la manière suivante :

L'armateur sera tenu désormais de fournir à ses frais les vivres, ustensiles, sel, tonnés et généralement tout ce qui est nécessaire pour la pêche.

L'équipage sera payé en partie par mois en partie par *lastgelt* comme s'ensuit :

Équipage d'un bateau vulgairement nommé *hoecker*, au maître, par mois 15 flor., et par chaque last de cabillaud 6 flor. ;

Au saleur, par mois 12 flor. et par last 4 flor. 10 s., au tonnelier, par mois 10 flor. et par last 3 flor. 15 s., à chacun des sept hommes de l'équipage, par mois 8 flor. et par last 3 flor.

Au grand garçon, par mois 5 flor. et par last 1 flor. 10 s., et au petit garçon, par mois 3 flor. et par last 1 flor.

Art. 20.

Tout le poisson que l'on prendra à cette pêche, soit cabil-

laud ou autre, de telle nature ou qualité qu'il puisse être, sera et demeurera au profit de l'armateur ou propriétaire, à la réserve de ce qu'on appelle en thiois *caekxkens*, *keeltjens* et *swambalgen*, qui à l'arrivée du bateau seront vendus publiquement, et le prix de cette vente sera pour la moitié au profit de l'armateur ou propriétaire, et l'autre pour l'autre moitié au profit de l'équipage, à partager entre eux par tête, les deux garçons comptés pour un homme.

Pour chaque last de poisson nommé *kool*, *leuge* et *schelvis*, il sera payé à ceux de l'équipage la moitié de ce qui est fixé ci-dessus art. 19, pour le last de cabillaud ; et à l'égard du last d'*elbot*, il leur sera seulement payé le quart du même taux, le last du cabillaud consistera en 12 tonnes paquetées et en 10 tonnes d'huile de poisson bouillie.

Tout le poisson provenant de cette pêche sera repaqueté immédiatement après l'arrivée du bateau, après quoi l'on payera à ceux de l'équipage le *lastgelt* ci-dessus mentionné.

Il sera payé d'avance à ceux de l'équipage deux mois de gages, sur le pied fixé art. 19, pour qu'ils puissent se pourvoir de ce qui leur est nécessaire pendant le voyage.

Art. 21.

La ration de vivres pour la pêche d'Islande sera et demeurera fixée tant pour le maître que pour les autres personnes de l'équipage, y compris les garçons indistinctement, sur le pied suivant :

Le dimanche, 16 onces de viande salée par personne, le jeudi, 10 onces de porc salé, les autres jours du poisson frais à discrédition, le cabillaud excepté, et à défaut du poisson frais on aura du stokvisch.

A compter du jour du départ, jusques et y compris le jour de l'arrivée du bateau, il sera journallement fourni à chaque personne de l'équipage 10 onces de pain, deux onces et deux tiers de légumes secs, deux onces et deux tiers de gruau, trois quarts d'once de fromage, et une canette de bière.

La quantité de beurre à embarquer sera réglée à raison d'une livre et demie par semaine, pour chaque personne sans plus.

La provision d'eau-de-vie ne pourra excéder quatre lots pour chaque personne, pendant tout le voyage.

Pendant la route, tant en allant qu'en retournant, il ne sera point distribué d'eau-de-vie à ceux de l'équipage, pas même en cas de relâche, le seul cas de nécessité excepté ; mais pendant le temps de la pêche, la distribution d'eau-de-vie se fera à la discrétion du maître.

Art. 22.

La pêche du hareng d'été se fera désormais sur le pied suivant :

Il sera payé par semaine au maître ou stuurman 7 flor., au pilote de la navigation, pareillement 7 flor., à chaque homme de l'équipage 5 flor., au grand garçon dit *reepschieter*, 3 flor. 6 sols, au petit garçon dit *laever*, 2 flor. 9 sols.

Outre cela, le maître ou stuurman profitera pour chaque last de hareng dûment conditionné, 8 flor. 15 sols, le pilote de la navigation 3 flor., chaque homme de l'équipage 3 flor., le reepschieter, 2 flor., et le laever 1 flor. 10 sols.

L'armateur ou propriétaire ne pourra plus fournir les vivres, mais ils seront à charge de ceux de l'équipage, et l'on se réglera à cet effet sur le pied suivant :

Le maître ou stuurman de chaque bateau destiné à la pêche du hareng d'été, sera tenu de se pourvoir à temps et d'acheter la quantité de vivres quelconques nécessaires à l'équipage, pendant l'exercice de ladite pêche, à l'apaisement de l'armateur ; lequel armateur sera tenu d'avancer les deniers de l'achat des mêmes vivres à compte sur le lastgelt ci-dessus fixé, sans pouvoir rien retenir ni déduire pour cet objet du traitement hebdomadaire de l'équipage, et il devra tirer du maître ou stuurman un acquit pertinent de la somme avancée à ce sujet.

L'huile, la graisse, seront fournies de la manière accoutumée, aux frais de l'armateur ou propriétaire.

On continuera également de payer selon l'usage une couronne de France par homme, pour l'appét des filets.

Chaque année pour le 15 septembre au plus tard, tout armateur devra remettre à ceux de son bateau, une note exacte du nombre de lasts de harengs dûment conditionné, pris et amené par ledit bateau, ainsi que du lastgelt ; l'armateur déduira avant tout les deniers qu'il aura avancés pour le payement des vivres, selon l'acquit du maître qu'il devra produire, sans que ceux de l'équipage puissent contredire en aucune manière.

Le surplus du lastgelt sera d'abord payé à ceux de l'équipage, et réparti entre eux sur le pied du contingent de chacun, ci-dessus fixé.

Mais si par malheur ou autrement, sans la faute de l'équipage, la pêche ne fut pas assez abondante pour pouvoir recouvrer hors des produits du *lastgelt*, toute la somme avancée par l'armateur, pour l'achat des vivres de ceux de l'équipage, en ce cas et non autrement, la courteresse et le déficient sera supporté par l'armateur ou propriétaire.

Art. 23.

Pour ce qui concerne la pêche du hareng en hiver, Sa Majesté entend qu'à cet égard on se conforme au prix suivant :

Il sera payé par semaine au maître ou stuurman 6 flor. 10 sols, à chaque homme de l'équipage 5 flor. 10 sols, au reepschieter 3 flor. 10 sols, au laever 2 flor.

Outre cela, le maître ou stuurman profitera de chaque last de hareng dûment conditionné, 4 flor. 10 sols, chaque homme de l'équipage 3 flor. 15 sols, le reepschieter 2 flor. 10 sols, et le laever 1 flor. 15 sols.

Ceux de l'équipage seront obligés de se pourvoir à leurs frais, des vivres quelconques et sans exception, qui leur sont nécessaires pendant cette pêche ; les armateurs seront seulement tenus de fournir l'huile, la graisse et les chandelles à leurs frais ; l'on continuera aussi de payer selon l'usage une couronne de France à chaque homme pour appét des filets.

Art. 24.

Lorsque l'armateur ou le propriétaire s'apercevra , soit pendant la pêche du hareng d'été, soit pendant la pêche du hareng d'hiver, qu'il y aurait du hareng qui ne serait pas bien et dûment conditionné , et qui menacerait de se gâter, il ne sera tenu de payer à raison dudit hareng mal conditionné aucun lastgelt à ceux de l'équipage du bateau qui l'aura amené.

Le last du hareng sera fixé comme d'usage à raison de 12 tonnes repaquetées en 4 quartelettes, la moindre futaille en proportion.

Et à l'égard du hareng frais, de celui qui sera salé ou gracier, ou qui aura passé la nuit, le last sera comme d'ordinaire fixé à raison de 28 buts, et le lastgelt pour la pêche d'hiver devra être payé à ceux de l'équipage, pour le dernier décembre de chaque année au plus tard.

Art. 25.

Au commencement de chaque pêche de hareng, il sera payé par l'armateur ou propriétaire de chaque bateau, à titre de gratification, en thiois *foye*, pour tout l'équipage, 9 flor. une fois sans plus, à quel prétexte que ce puisse être.

Art. 26.

L'équipage d'un bateau ordinaire pour la pêche du hareng d'été consistera en un maître ou stuurman , un pilote pour la navigation, cinq hommes ou compagnons, un grand garçon *reepschieter*, et un petit garçon dit *laever*, en tout neuf personnes. L'équipage pour la pêche d'un bateau ordinaire pour la pêche du hareng d'hiver, consistera en un maître ou stuurman, six hommes ou compagnons, et deux garçons, comme dessus, également en tout neuf personnes ; aucun armateur ni maître ou stuurman ne pourra excéder ce nombre de son chef, à peine de correction sévère ; mais si la grandeur du bateau ou quelque autre raison juste et fondée exigeait

un plus grand nombre de compagnons, l'armateur et le maître ou stuurman devront s'adresser au magistrat du lieu où le bateau s'équipe, pour en obtenir la permission, dont ceux dudit magistrat devront tenir note sans aucune rétribution.

Art. 27.

Lorsque l'armateur qui dirigera le bateau trouvera convenir de donner à boire au tonnelier qu'il emploie, il ne pourra rien porter en compte pour cela à ses coïntéressés, qui ne seront tenus de payer que le seul salaire du tonnelier.

Art. 28.

Les petits bateaux pêcheurs couverts ou non couverts, qui existent actuellement à Ostende et à Nieuport, ou qui dans la suite y viendront, pourront librement continuer à exercer la pêche comme du passé, pourvu toutefois que les maîtres ou stuurmans des mêmes bateaux se conforment aux articles du présent règlement qui peuvent le regarder.

Art. 29.

Les pêcheurs seront tenus de lever et amener toutes les ancre abandonnées en mer qu'ils découvriront, soit qu'il y ait une marque attachée ou qu'il n'y en ait point, attendu que les ancre délaissées occasionnent souvent du dommage aux navires, ainsi qu'aux filets qui servent à la pêche.

Art. 30.

Dès que les pêcheurs auront amené quelque ancre ou câble trouvé en mer, ils devront, ou l'armateur pour eux, en faire la déclaration par écrit au juge des domaines établi sur les lieux, qui en tiendra note en marquant le jour de la déclaration sur un registre destiné à cet effet, ensuite ledit ancre ou câble sera et demeurera exposé à la vue du public sur le quai pendant le terme de trois mois, à commencer

du jour de la déclaration, afin que les propriétaires puissent le reconnaître, et en faire la réclamation en la manière accoutumée ; et lorsque la propriété sera dûment constatée, on laissera suivre l'ancre ou câble à celui qui le réclame, en payant aux pêcheurs pour le sauvement, le tiers de la valeur du même ancre ou câble s'il y a une marque attachée, mais s'il a été trouvé sans marque, la moitié de la valeur, au dire d'experts sermentés, à ce désignés de part et d'autre, et en cas de difficulté il sera nommé un troisième expert par le juge des domaines de Sa Majesté établi dans le lieu ; et pour savoir si l'ancre ou câble a été trouvé avec ou sans marque, on s'en rapportera au serment de ceux de l'équipage du bateau qui l'aura amené. Que si personne ne vient réclamer dans le terme ci-dessus fixé, l'ancre ou le câble qui aura été ainsi amené par les pêcheurs, il demeurera entièrement à leur profit et sera vendu publiquement exempt des droits de Sa Majesté.

Art. 31.

Pour encourager d'autant les pêcheurs à sauver et amener tous les effets, agrès, ustensiles et débris des navires naufragés ou délaissés, ainsi que les marchandises qu'ils pourraient trouver et découvrir en pleine mer, il leur sera alloué et payé pour le sauvement d'iceux, soit par les propriétaires qui les auront réclamés, soit par les officiers du légat de Sa Majesté, le juste tiers de la valeur des effets sauvés, à déterminer par experts sur le pied réglé par l'article précédent. Et s'il arrivait que les pêcheurs amenassent un navire entier qu'ils auraient trouvé abandonné en mer, chargé ou non chargé, en ce cas il leur sera alloué par le juge des domaines de Sa Majesté pour le sauvement, le quart ou le cinquième de la valeur du navire sauvé et de son chargement, selon les circonstances dudit sauvement, sur lesquelles le juge prononcera.

Art. 32.

Sa Majesté déclare que par le présent règlement elle n'entend point déroger à la disposition des coutumes décrétées des

devoir, le maître ou stuurman pourra leur accorder autant de lignes pour la pêche que leur capacité exigera.

Le poisson pris par ces garçons indistinctement et sans en rien excepter devra être aussi vendu publiquement sous leur nom et sous note particulière, l'armateur ou propriétaire du bateau profitera $\frac{3}{11}$ parts du produit net de la vente dudit poisson, et si par malheur les garçons venaient à perdre leurs lignes en mer, l'armateur ou propriétaire supportera $\frac{3}{11}$ de cette perte.

Les garçons seront exemptés de contribuer ou de supporter leur part dans les pertes communes ; et lorsqu'ils auront bien et dûment nettoyé le bateau, il pourra leur être accordé une petite gratification par le maître ou stuurman de concert avec l'armateur ou l'écrivain du bateau, laquelle gratification ne pourra jamais excéder les deux florins.

Finalement les deux garçons ensemble supporteront une part pour les frais de la bière et du chauffage, l'armateur ou propriétaire, une part et demie, le surnuméraire de wantvaerder une demi-part, et chacun des quatre hommes naviguant en communauté, une part ; bien entendu que la généralité des armateurs et propriétaires sont tenus de veiller à ce qu'il ne s'introduise point d'abus ni d'excès dans la consommation de la bière et du chauffage. A tout quoi aussi bien qu'à l'exécution des autres articles du règlement du 31 mars dernier, nous entendons que vous teniez la main et que le bailli de notre ville d'Ostende y soit pareillement attentif de son côté. Vous ferez enregistrer notre présente dépêche et vous la communiquerez tant aux armateurs et propriétaires qu'aux maîtres ou stuurmans des bateaux pêcheurs naviguant au port d'Ostende.

12 janvier 1771.

N^o 4.

Ordonnance défendant l'importation des morues des pêches étrangères.

25 août 1785.

Ceux du conseil des domaines et finances de l'empereur et roi ont pour et au nom de Sa Majesté, défendu comme ils défendent par les présentes, l'entrée dans le pays, tant par mer que par terre, des morues des pêches étrangères, sous les peines statuées contre la fraude.

N^o 5.

Note du ministre Barbiani de Belgioioso du 4 mai 1784, accompagnant un mémoire sur la pêche, émané de Thomas Ray, bourgmestre d'Ostende, à lui exposé en date du 15 mars 1784.

Je vous préviens, monsieur, qu'il ne faut s'attendre à rien d'important d'aucun département sur la pêche en général, et en courant au plus fort, que peuvent-ils dire au delà de ce que les enfants mêmes ne savent déjà dans les pays éclairés, et chez nos voisins, et cela dans six mois d'ici au plus tôt?

Le premier pas, à mon avis, sera de redemander au conseil tous les mémoires présentés au gouvernement l'année passée, qui contiennent presque tout, et qui sont oubliés dans les archives du conseil pour n'en sortir, peut-être, qu'accompagnés d'un verbiage d'avocat, déplacé en fait d'économie publique.

La méthode la plus sûre en fait d'encouragement, consiste dans des primes à accorder aux premiers vaisseaux qui sor-

tent et rentrent dans nos ports avec un abondant produit de la pêche.

Elles pourront différer entre elles selon les différents genres de pêche. Il faut distinguer pour les Pays-Bas trois genres de la grande pêche, pour lesquels il ne faut rien épargner dans les encouragements à donner, dont l'importance marque l'ordre dans lequel on doit les considérer.

1^o Celle de la baleine, la mère de toutes les autres, et l'école des matelots : comme le profit en est presque tout national, tandis que les particuliers qui l'entreprennent n'y gagnent à peu près pas beaucoup plus que l'intérêt de leur argent, c'est à la nation, c'est-à-dire au public, à en faire en partie les avances par des primes très-fortes, aux vaisseaux qui l'entreprennent, surtout aux premiers qui en reviennent chargés ! *Vide* l'acte du parlement d'Angleterre et le mémoire du négociant Herrils, remis au département en 1783.

2^o La pêche du hareng, qui est une vraie mine d'or, et qui, dès qu'elle est bien connue et bien traitée dans la partie économique de détail, et que les salaisons en sont bien faites, donne aux particuliers qui la font un profit immédiat et considérable, mérite déjà des primes posées sur de différents principes et réglées d'après les circonstances particulières. Elle exige des règlements sur la manière de saler le hareng et de l'encaquer, et surtout à l'égard du bois dont on fait les barriques, qui ne doivent jamais être de sapin. Les règlements totalement inconnus ici et encore plus aux conseils, desquels on demande des éclaircissements comme s'ils devaient être doués de toutes les connaissances locales et générales de tous les arts et métiers, sont presque tous imprimés chez nos voisins, et on peut se les procurer, ou par le canal de nos ministres, ou des consuls, si les premiers entendent les matières et si les seconds sont payés pour s'en donner avec zèle la peine nécessaire. Il faut pour le hareng, donner des primes à quiconque fera bien constater d'en avoir exporté dans les ports étrangers un certain nombre de tonneaux; ce qui exige des contrôles, des instructions bien claires à donner à nos consuls, dans les pays où

cette exportation nationale aurait été faite : les détails nécessaires exigent aussi de savoir ce qu'on pratique à cet égard en Suède, en Hollande, en Angleterre, etc.

3° La pêche de la morue, d'une importance à peu près égale à celle du hareng, mérite autant d'encouragements, et les mêmes instructions, examens et recherches. Je ne vois rien qui vous empêche de mettre la main à l'œuvre, d'abord pour faire quelque chose, à moins que l'on ne veuille encore mettre à la torture les membres du gouvernement, à prononcer sur une matière sur laquelle ils n'ont jamais pu être versés, ni pour la pratique, ni pour la théorie. Le rapport du conseil des finances, envoyé à Vienne et justement critiqué par le chancelier de cour et d'État, en prouve assez l'ignorance.

Une autre sorte d'encouragement puissant, quoique indirect, serait d'affranchir tous les bâtiments nationaux, allant et venant de la pêche en général, de tous droits de port et autres, tant en sortant qu'en rentrant.

Il y en aurait bien d'autres encore trop longs à énumérer, ainsi que des précautions à prendre, pour prévenir les abus des particuliers, qui discrédereraient notre hareng et notre morue chez l'étranger, par leur mauvaise qualité, ou par son insuffisante salaison ; mais la difficulté ne consistera pas tant à faire des règlements, qu'à les faire observer. Qui est-ce qui veillera à l'observation pratique des règlements susdits ? Ce ne sera certainement pas les magistrats de ville, sur les lumières et le zèle de qui on peut compter si peu ; ce ne sera pas non plus le fiscal de la province, homme de lois par profession, mal payé, et déjà trop occupé aux affaires fiscales ordinaires, pour pouvoir courir d'un port de mer à un autre, pour une surveillance si nécessaire et continue, surtout au commencement.

Toutes ces difficultés n'en sont pas dans le fond, nous avons des modèles à suivre en tout ; mais il faut couper en plein drap, et la volonté décidée de la cour nous y autorise assez aujourd'hui.

N° 6.

Autre note de Barbiani Belgioioso, annexée à un mémoire sur la pêche.

Ce mémoire démontre l'état pitoyable et presque nul de notre pêche, à l'évidence. L'ignorance sur l'organisation de cette pêche et de son économie en est certainement la cause. Si nous étions à mille lieues de la Hollande cela pourrait être pardonna-ble, mais en étant si près, ayant la même langue, et ne formant pour ainsi dire que la même nation, on a lieu d'en être étonné.

Ce mémoire est bien écrit, mais il ne fait point mention du hareng hollandais, qui au su de tout le monde entre en fraude aux Pays-Bas, par mille endroits et sans difficulté, puisqu'on n'entend jamais parler d'aucune saisie considé-able, comme cela devrait arriver dans une denrée d'aussi gros volume, que des barriques de poisson, dont l'odeur seule doit faire connaître le corps de délit, sans parler du volume.

Du reste le rapport ci-joint ne fait monter le produit de cette pêche, compris Ostende et Nieuport, tant pour le ha-reng d'été, que pour celui d'hiver, qu'à la moitié du nombre des tonnes allégué par le conseil des finances.

N° 7.

Ordonnance de l'empereur et roy du 30 avril 1785 con-cernant la pêche le long des bords et grèves de la mer.

Joseph , etc.

Étant informé que nonobstant les ordonnances émanées antérieurement sur le fait de la pêche maritime, notamment

celles du 19 mars 1539 , 30 septembre 1545 et 15 octobre 1614 , plusieurs personnes s'émancipent de pêcher journalièrement le long des bords et grèves de la mer avec des filets vulgairement nommées *chynetten* et *zeewant* au moyen desquels ils prennent les jeunes poissons, les œufs et la semence, les portant, poussant et traînant tant à pied qu'à cheval sur l'estran et au bord de la mer à marée basse et détruisent de cette manière les légions de ces petits poissons, abandonnant ensuite ces œufs et semence sur la grève, où ils sont détruits par les oiseaux ou autrement ; et étant de même informé qu'on n'observe point ce qui est statué par lesdites ordonnances à l'égard de la grandeur et longueur des mailles des filets avec lesquels se fait la pêche sur les côtes maritimes de notre province de Flandre , lesquels abus et transgressions sont très-nuisibles à la propagation et multiplication des poissons et conséquemment à la pêche qui se fait sur nosdites côtes maritimes , à quoi voulant pourvoir,

Nous avons, etc.

Ordonné et statué, ordonnons et statuons les points et articles suivants :

Art. 1^{er}.

Nous défendons strictement, que personne que ce puisse être s'émancipe doresnavant de pêcher dans notre province de Flandre le long de la côte, estran et bord de mer, soit par barque, avec des chevaux ou à pied avec quelques filets vulgairement dits *chynetten cingelen*, ou autrement de quelque largeur qu'ils puissent être à peine de confiscation desdits filets, chevaux et barques avec lesquels ils sont trouvés pêcher, et d'encourir par dessus une amende de flor. 30 pour la première fois, et dans le cas de récidive être colloqué dans la maison de correction de la province de Flandre dans notre ville de Gand pour y travailler comme forçat pendant dix années consécutives.

Art. 2.

Défendons pareillement , sous les peines énoncées ci-des-

sus, de pêcher sur nos côtes maritimes de la Flandre avec des filets dont les mailles seraient moindres et plus étroites de 3 pouces complets des gens de mer.

Art. 3.

Il sera permis, suivant le décret du 12 mars 1616, de se servir pour la pêche de filets dont les mailles sont de 3 1/2 pouces complets des gens de mer et cela seulement pour la saison d'été commençant à la Saint-Jean et finissant avec le dernier du mois d'août de chaque année, comme il sera aussi permis de faire la pêche aux harengs avec des filets sur le pied usité jusqu'à présent.

Art. 4.

Huit jours expirés après la publication de la présente ordonnance, il ne sera plus permis à personne dans nos villes maritimes, ou le long des côtes de la mer d'avoir ou laisser dans sa maison, bateau propriété en usage, quelques filets appelés vulgairement *chynetten cingelen* ou semblables, à peine d'encourir outre la confiscation desdits filets, une amende de flor. 30 pour chacun d'eux qui seront trouvés dans sa maison, bateau et propriété ; et en cas d'insolvabilité d'être colloqué ès prisons, à pain et à l'eau pendant le terme d'un mois pour chaque filet.

Art. 5.

Déclarons que les amendes et confiscations statuées ci-dessus seront applicables, un tiers à notre profit, un tiers au dénonciateur, et le tiers restant au profit de l'officier exploitateur.

Art. 6.

Et afin que la présente ordonnance et interdiction soit d'autant mieux exécutée et observée, mandons à tous officiers de justice que chacun dans sa juridiction fasse des perqui-

sitions et des recherches pour découvrir si quelque personne a des pareils filets défendus, dits *chynetten cingelen* ou semblables, ou quelques autres filets dont les mailles seraient moindres et plus étroites qu'il n'est statué ci-dessus, pour procéder contre les contrevenants à l'exécution réelle de la peine énoncée ci-dessus, à quel effet lesdits officiers pourront faire la visite des maisons et barques des pêcheurs domiciliés ou se trouvant sous leur juridiction.

Si un officier reste en défaut de remplir les devoirs qui lui sont prescrits par la présente, il encourra pour la première fois une amende de flor. 100 pour chaque cas, dont la moitié sera à notre profit et l'autre au profit du dénonciateur, et au cas de récidive il sera suspendu de son état et office pendant le terme de six mois consécutifs.

Art. 7.

Mandons de plus à tous officiers de justice et à chacun d'eux en particulier d'arrêter et appréhender par prévention là où ils les trouveront, soit dans leur juridiction ou dehors toutes personnes qu'ils connaîtront avoir péché avec quelques filets prohibés par notre présente ordonnance; autorisant et permettant auxdits officiers ainsi qu'aux bourgmestres, échevins et gens de loi de nos villes d'Ostende, Nieuport et Blankenberghe, ceux du pays du franc de Bruges, et châtelainie de Furnes, comme aussi les officiers et sergents par eux commis ou à commettre, qu'ils peuvent transporter les prévaricateurs susdits qu'ils auront appréhendés hors des limites de leur juridiction, dans la prochaine ville de leur appréhension pour y être détenus et gardés sans pouvoir les relâcher sous quelque prétexte que ce puisse être, et sans être tenu à les représenter et livrer au juge ou officier sous la juridiction duquel ils se trouveront, où l'appréhension aura été faite jusqu'à ce qu'ils auront nanti ladite amende de flor. 30, lequel nantissement devra se faire endéans la première quinzaine après leur détention; à défaut de quoi ou en cas de récidive, il en sera donné connaissance au magistrat de la ville où les prédits prévaricateurs

seront appréhendés qui en poursuivra la punition dans la forme et manière ci-prescrites, à quoi nous les autorisons, et commettons par les présentes, nonobstant que telles personnes ne seraient point de leur juridiction sans que cette autorisation puisse tirer en conséquence pour quelque autre cas.

Si donnons en mandement, etc.

N° 8.

RÈGLEMENT DU 31 MARS 1770.

(Voir ce règlement ci-devant n° 2, page 335.)

N° 9.

Déclaration de l'empereur et roi concernant l'entrée des morues et des harengs de la pêche étrangère.

Sa Majesté s'étant fait rendre compte (1) de l'état de la pêche qui se fait par les armateurs d'Ostende et de Nieuport, et voulant concilier les intérêts de cette pêche avec ceux des consommateurs, elle a trouvé bon de déclarer, comme elle déclare par la présente, de l'avis de son conseil royal du gouvernement,

1^e Que la déclaration du vingt-deux juin dernier qui a permis l'importation des morues de la pêche étrangère vient à cesser.

(1) Par le rapport de Kulberg et Barkenstein.

2^e Que cependant pour la présente année 1788, il sera permis, depuis le 1^{er} de mai jusqu'au 31 décembre, d'introduire par le bureau de Lillo, parmi payant flor. 5 par tonne, pour droits d'entrée outre les droits de convoi et ceux de tonlieu, dans le cas où ces derniers écherront, 2000 tonnes de morue de pêche étrangère, savoir : 750 tonnes pour la ville d'Anvers, 300 tonnes pour celle de Malines, et 950 tonnes pour Bruxelles ; à condition que cette importation ne sera permise qu'à ceux des marchands poissonniers de Bruxelles, d'Anvers et de Malines qui présenteront à la douane de Lillo un certificat du magistrat de la ville de leur résidence, portant que ces poissonniers sont dans le cas de participer à cette permission, dont les magistrats de Bruxelles, d'Anvers et de Malines devront partager les quantités entre les poissonniers de leurs villes, de la façon qu'ils trouveront la plus convenable, bien entendu que chaque certificat devra énoncer le nombre de tonnes de morue pour l'importation duquel il sera délivré.

3^e Que, depuis le 1^{er} janvier 1789 jusqu'au 30 avril de la même année, l'importation des morues étrangères sera permise sur le pied de la déclaration du 22 juin 1787 et par les bureaux nommés par cette déclaration.

4^e Que Sa Majesté se réserve au surplus de faire successivement d'année en année, selon les circonstances, les dispositions que la combinaison des intérêts de la pêche nationale et des consommateurs sera trouvée rendre nécessaire.

5^e Que le produit des droits qui seront perçus tant à l'importation de 2000 tonnes de morue dont l'entrée est permise par l'art. 2 de la présente déclaration, que sur toutes les morues qu'on tirera de l'étranger jusqu'au 30 avril 1789, sera employé à des primes en faveur de la pêche nationale.

6^e Que ceux qui introduiront des morues de pêche étrangère en contravention à la défense, dans les cas où la défense aura lieu ensuite de la présente déclaration, encourront les peines qui étaient statuées contre l'importation de la morue étrangère avant l'ordonnance du 22 de juin dernier.

7^e Que la défense de l'entrée des harengs de la pêche étrangère, se trouvant rétablie depuis le 15 mars dernier

par la cessation de la déclaration du 2 novembre 1787, Sa Majesté a trouvé bon de permettre aux propriétaires de soreries établies à Malines et à Anvers, l'importation annuelle par le bureau de Lillo, en exemption de tous droits de douanes, de 1,500,000 harengs frais ou braillés, transportés en vrac, savoir : 700,000 harengs pour la sorerie d'Anvers, et 800,000 pour la sorerie de Malines, Sa Majesté laissant aux magistrats de Malines et d'Anvers le soin de partager ces quantités de harengs entre les soreries de leurs villes, de la façon qu'ils trouveront la plus convenable.

L'importation des harengs frais destinés à être sorés ne pourra s'effectuer que moyennant des acquits-à-caution, qui ne s'expédieront au bureau de Lillo que sur production de certificats du magistrat de celle des deux villes d'Anvers et de Malines pour laquelle ces harengs seront destinés.

Ces certificats devront énoncer les quantités de harengs pour lesquelles ils auront été délivrés, et porter, au surplus, que les personnes auxquelles ils seront accordés ont une sorerie prête à employer ces harengs ; les officiers des douanes à Malines et à Anvers ne déchargeront les acquits-à-caution, en laissant suivre les harengs en exemption de droits, que parmi une soumission du propriétaire de la sorerie, par laquelle il s'obligera à payer flor. 800 d'amende pour chaque partie desdits harengs, grande ou petite, qu'il aura vendue ou cédée à d'autres sans les avoir préalablement sorés ; et les officiers de la douane de Lillo ne pourront admettre les acquits-à-caution pour déchargés, que pour autant qu'il y sera énoncé que la soumission ordonnée aura été produite aux officiers de la douane de l'endroit de la destination.

Mande et ordonne, Sa Majesté, etc.

Fait à Bruxelles, le 8 avril 1788.

Par ordonnance,

VAN DE VELD.

N° 10.

*Extrait du procès-verbal de la séance du conseil des finances,
du 14 mai 1789.*

M. Delplaneq, rapporteur.

Le 9 du courant il a été distribué à ce département par le bureau des exhibés, une note contenant le résultat des conférences tenues par les députés des états de Flandres relativement à la pêche et dont la teneur s'ensuit :

L'objet des conférences était l'émanation d'un règlement pour la police et le régime interne de la pêche, et les mesures à prendre pour approvisionner ces provinces, pendant l'été prochain, de la quantité de morues nécessaire à leur consommation ; à l'égard de ces deux points on est convenu de proposer à l'agrément de Son Excellence le règlement ci-joint qui a été rédigé par le conseiller au conseil royal du gouvernement de Beelen, et modifié de son aveu d'après les observations du conseiller procureur général de Flandres, des députés des états de cette province, des magistrats des villes de Nieuport et d'Ostende ainsi que des armateurs. A l'égard du second point on est convenu unanimement que, pris en considération le nombre des bâtiments que les armateurs avaient armés et se proposaient d'armer pour la pêche de la morue pendant cet été, il n'était point nécessaire de recourir aux pêches étrangères pour se procurer pendant cet été la quantité de morues qu'exigeait la consommation de ce pays-ci, mais en même temps on a reconnu la nécessité de prendre des mesures efficaces pour mettre la consommation à l'abri du monopole et du manège des armateurs.

Comme on a trouvé que l'établissement d'un dépôt de morues soit à Rupelmonde soit à Termonde, ainsi que le conseil l'avait proposé, n'atteindrait ce but que pour autant qu'on fixerait en même temps le prix auquel les armateurs devraient vendre la morue, et comme on a observé que cet

arrangement exposerait le gouvernement à des réclamations continues tant de la part des armateurs que des consommateurs qui ne seraient jamais d'accord sur la hauteur équitable du prix , on a jugé qu'il était beaucoup plus convenable de déterminer la quantité de tonnes de morues que les armateurs devraient envoyer pendant le courant de l'été pour la consommation du Brabant, en les chargeant de faire vendre les morues publiquement au rabais aux minques des villes d'Anvers, de Bruxelles et de Malines.

Ce parti a paru d'autant plus préférable que par ce moyen le prix des morues se ferait par un accord entre le vendeur et l'acheteur, et que les magistrats de ces trois villes pourraient s'assurer de la quantité des morues que les armateurs exposeraienr en vente.

La hauteur du droit de minque qui à Bruxelles est de 10 0/0, à Anvers de 8, à Malines de 5, sans y compter d'autres petits droits accessoires, était la seule difficulté qui se présentait à cet arrangement ; mais comme par l'édit de l'année 1783 il a été déclaré que le poisson provenant de la pêche nationale serait exempt de l'obligation d'être vendu aux minques des villes, on a cru que les magistrats ne feraient aucune difficulté de le réduire à 5 0/0, taux équitable pour dédommager ces administrations de l'obligation dans laquelle elles sont de bonifier en argent comptant au vendeur le montant du prix de la vente, et effectivement les bourgmestres et pensionnaires de Bruxelles et d'Anvers auxquels on en a parlé par ordre de Son Excellence, ont trouvé cette fixation juste et équitable.

Quant à ce qui concerne la quantité de tonnes qu'on obligerait les armateurs à vendre aux minques des villes de Bruxelles, d'Anvers et de Malines, on a jugé qu'il était convenable de la fixer à 2000 tonnes de morues pêchées au Nord.

Cette quantité a paru suffisante tant parce qu'il résulte des extraits des minques de ces trois villes qu'on n'y a exposé par année commune depuis le 1^{er} janvier 1773 jusqu'au 31 décembre 1781 que 1936 1/2 tonnes, que parce que les poissonniers n'ont point fait entrer pendant l'année dernière la totalité des 4000 tonnes qu'il leur a été permis d'importer.

pour la consommation de l'été et de l'hiver. Le seul apaisement qu'il reste encore à prendre est de s'assurer que les armateurs satisferont à l'obligation qui leur est imposée ; les états de Flandres se sont engagés d'y veiller de leur côté, mais afin de ne rien négliger à cet égard il paraît convenir de charger les magistrats des villes de Bruxelles, d'Anvers et de Malines d'envoyer tous les mois au gouvernement la liste des tonnes de morues qui auront été vendues le mois précédent à la minque, et des prix auxquels elles auront été vendues, ainsi que la liste du mois correspondant de l'année dernière.

Par ce moyen le gouvernement pourra toujours s'assurer non-seulement si les armateurs satisfont à leur obligation, mais aussi s'ils n'abusent point de la prohibition de l'entrée du poisson étranger ou si les poissonniers n'exercent point de monopole, et il pourra alors y pourvoir en temps en augmentant ou en diminuant la quantité que les armateurs doivent faire vendre aux minques de ces trois villes.

Conclu d'adopter les propositions de ce résultat.

DELPLANCQ.

Ainsi résolu, sauf 1^o qu'indépendamment des deux mille tonnes de morue à vendre dans les villes de Bruxelles, Malines, Anvers, on obligera aussi les armateurs à vendre 150 tonnes à la minque à Louvain d'ici au 31 décembre 1789 ; 2^o que les 2000 tonnes assignées aux villes de Malines, d'Anvers et de Bruxelles, seront réparties entre ces trois villes sur le pied suivant, savoir : 1062 pour Bruxelles, 638 tonnes pour Anvers, 300 pour Malines.

LIBEAU,

N° 11.***Loi du 12 mars 1818.***

Nous Guillaume, par la grâce de Dieu, etc., etc.

A tous ceux qui les présentes verront, salut ! savoir
faisons :

Ayant pris en considération, que la grande pêche, ou pêche du hareng, de ce royaume a été constamment l'objet de la sollicitude et de la protection du gouvernement ;

Qu'il a été pris à diverses époques des mesures pour prévenir les effets pernicieux de tous procédés et mauvaises pratiques qui pourraient diminuer ou faire perdre la réputation du hareng pris et caqué par les pêcheries de ce royaume ;

Que l'heureux résultat dont ces mesures ont été suivies est une preuve permanente de leur utilité, et que tout réclame par conséquent la nécessité de les maintenir avec rigueur ;

Considérant en outre qu'à certains égards cette pêche ne se fait pas de la même manière dans toutes les provinces du royaume, et qu'il importe de prévenir qu'en protégeant l'une et l'autre pêche, elles ne se nuisent réciproquement, et de faire en sorte qu'au contraire elles contribuent de concert à accroître et à faire fleurir cette branche de l'industrie nationale ;

A ces causes, notre conseil d'État entendu, et de commun accord avec les États-Généraux,

Avons statué et statuons par les présentes :

*Dispositions générales.***Article I^{er}.**

La pêche du hareng, sous pavillon des Pays-Bas, ne peut

être exercée que pour le compte d'habitants du royaume, et avec des bâtiments appartenant à ce pays.

Art. 2.

Nul armateur pour la pêche du hareng ne pourra s'associer un étranger, ou lui prêter son nom à cet effet, sous peine d'une amende de deux mille florins.

Art. 3.

Il est défendu, sous peine de la même amende, à tout habitant du royaume de participer, même indirectement, à aucune pêche du hareng exercée sous pavillon étranger.

Art. 4.

Quiconque entreprendrait d'attirer, directement ou indirectement, des habitants de ce royaume, pour exercer la pêche du hareng dans un pays étranger, sera puni d'une amende de deux mille florins ou d'un emprisonnement d'une année.

Art. 5.

Tout pêcheur qui s'engagera pour la pêche étrangère du hareng, ou qui l'aura exercée, sera puni d'un emprisonnement de six mois.

Art. 6.

Toute importation du hareng étranger, soit frais, caqué, salé ou fumé, est défendue à peine de confiscation et d'une amende de cinq cents florins pour chaque barrique de hareng salé en caque, et de cinq florins pour chaque cent de harengs frais ou fumés.

(Aboli par la loi du 13 avril 1831.)

Surveillance de police de la pêche du hareng.

Art. 7.

La loi et les arrêtés royaux pris en conséquence règlement la police extérieure ou la surveillance générale de la pêche du hareng , d'une manière uniforme pour tout le royaume.

Art. 8.

La police intérieure ou les dispositions particulières relatives à ces pêches seront réglées pour chaque province par leurs États respectifs ; ces règlements provinciaux ne pourront rien contenir qui soit contraire aux dispositions générales.

Art. 9.

La police intérieure des pêches du hareng comprend les détails des équipements, les formalités à observer pour demander la permission d'armer pour la pêche du hareng, l'obtention de cette permission , la préparation , le triage et le salage du hareng, ainsi que les précautions nécessaires relativement aux bâtiments qui, allant en mer pour la pêche de la morue, prennent en même temps à bord des filets propres à la pêche du hareng.

Art. 10.

Dans chaque province maritime où cela sera jugé nécessaire, les États provinciaux établiront, sous notre approbation, un collège spécialement chargé de la direction de tout ce qui concerne la pêche et le commerce du hareng.

Art. 11.

Dans les provinces où la pêche du hareng n'est pas assez considérable pour motiver l'établissement d'un collège de direction particulier, les États provinciaux pourront confier

cette direction à tel autre collège qui s'y trouve chargé du soin de ce qui concerne d'autres péchés.

Art. 12.

Tous ceux qui exercent la pêche du hareng sans être autorisés à cet effet de la manière réglée par les États provinciaux, sont punis, savoir : l'armateur du bâtiment d'une amende de trois cents à trois mille florins, et le pilote d'un emprisonnement de quinze jours à deux mois.

Des différentes espèces de pêche du hareng.

Art. 13.

La grande pêche, ou la pêche du hareng destiné à être salé et mis en caque, est celle qui se fait durant l'été et l'automne avec des bâtiments à quille, à la hauteur de Hitland et d'Édimbourg et sur les côtes de l'Angleterre.

Art. 14.

Le but de cette pêche est de prendre le hareng de la meilleure qualité, de le caquer en mer, de l'y saler et mettre en futaille, pour le commerce à l'étranger et le débit dans l'intérieur du royaume.

Art. 15.

La petite pêche, ou la pêche au hareng frais est celle qui se fait en pleine mer, principalement dans le parage appelé Diepwater, environ à l'est de Yarmouth, avec des vaisseaux plats sans quille, qui ordinairement n'entrent pas dans les ports, mais abordent sur les côtes.

Art. 16.

Est provisoirement maintenue sur l'ancien pied la prohi-

bition de caquer, en mer ou à terre, le hareng provenant de cette pêche, à peine, pour le pilote, d'un emprisonnement d'un mois, et pour l'armateur et tous autres contrevenants, d'une amende de cinq florins pour chaque cent de harengs, outre la confiscation de ce hareng.

Néanmoins il est loisible au roi de statuer ultérieurement sur la proposition des États provinciaux, si et jusqu'à quel point, en quel temps et en quelle manière il sera permis de caquer, et préparer en façon de hareng pec, le hareng provenant de cette pêche, en ayant égard aux intérêts de la grande pêche et au maintien de la réputation acquise au hareng des Pays-Bas.

Art. 17.

La pêche du hareng dit panharing est celle qui se fait, avec ou sans bateau, dans toute l'étendue du royaume, dans les rivières et à leurs embouchures, dans les rades, dans les golfs, et le long des côtes jusqu'à la distance d'une lieue du rivage.

Art. 18.

Il est défendu à tous pêcheurs, armateurs, commerçants ou autres personnes quelconques, de caquer ou mettre en saumure comme hareng pec, le hareng provenant de cette pêche, à peine d'un emprisonnement d'un mois et d'une amende de cinq florins pour chaque cent de harengs, indépendamment de la confiscation de ce hareng.

Art. 19.

Les dispositions ultérieures relatives à cette pêche seront réglées par les États de leurs provinces respectives, et ils sont autorisés à comminier contre les délinquants la peine d'un emprisonnement de quinze jours à trois mois et d'une amende qui ne pourra excéder trois cents florins, cumulativement ou séparément.

Ce qui doit être observé par les pêcheurs durant le voyage, à leur départ et à leur retour.

Art. 20.

Tous les pilotes de navires équipés pour la pêche du hareng, seront obligés d'amener dans le royaume le hareng que ces navires auront pris, à peine d'un mois d'emprisonnement et d'une amende de cinquante florins.

Art. 21.

Tous pêcheurs allant à la pêche du hareng seront tenus, après avoir quitté le port ou le lieu où s'est fait l'équipement, de se rendre directement, si le temps et le vent le permettent, au lieu de leur destination pour la pêche; la même chose devra être observée à leur retour.

Art. 22.

Hors le cas d'une urgente nécessité, il ne leur sera pas permis, soit en allant, soit en revenant, d'aborder en pays étranger, ni même dans une autre province du royaume que celle où l'armement a eu lieu.

Art. 23.

Il est défendu à tout pêcheur, sous peine d'un mois d'emprisonnement et d'une amende de cent florins, de vendre en mer le hareng qu'il a pris, de l'y échanger ou d'en faire don.

Art. 24.

Il est défendu sous la même peine aux pêcheurs, d'acheter du hareng en mer ou dans un pays étranger, pour l'importer dans le royaume des Pays-Bas.

Art. 25.

L'armateur qui, outre la destination ordinaire et permise de son navire équipé pour la pêche, sera convaincu de lui avoir donné encore une autre destination, nommément pour acheter du hareng en mer ou en pays étranger, ou pour vendre sa pêche en pays étranger, sera puni d'une amende de cinquante florins pour chaque barrique de hareng étranger qu'il aurait importée ; et d'une amende de trois mille florins, s'il a vendu le hareng de sa pêche en pays étranger.

Fixation du temps pendant lequel il sera permis de faire la pêche du hareng.

Art. 26.

Avant le 24 juin au soir et après le 31 décembre, il ne sera permis à aucun habitant de notre royaume de jeter le filet pour prendre du hareng en pleine mer.

En cas de contravention, le pilote sera puni d'un mois d'emprisonnement et d'une amende de cinquante florins.

Si l'armateur du navire a eu préalablement connaissance de cette contravention, il encourra une amende de mille florins.

Art. 27.

Cette prohibition ne s'étend pas aux bâtiments mentionnés à l'art. 9, qui, mettant en mer pour aller à la pêche de la morue, prennent à bord quelques filets à prendre du hareng. Ce procédé fera la matière de dispositions ultérieures à arrêter par les États provinciaux.

Art. 28.

Il devra être tenu, sur les navires destinés à la pêche du hareng, des rôles d'équipage que le pilote et tous les autres hommes de l'équipage seront obligés de signer. La forme de

ces rôles sera ultérieurement réglée et déterminée par les États provinciaux.

Art. 29.

Les États provinciaux pourront fixer l'époque à laquelle il sera permis aux pêcheurs de hareng de rentrer, sauf le cas d'une urgente nécessité ou d'une pêche extraordinairement abondante.

Art. 30.

Pourront également les États provinciaux fixer l'époque du commencement de la petite pêche ou pêche du hareng frais, et statuer contre ceux qui contreyiendront à cette disposition ou à celle de l'article précédent, une amende, laquelle ne pourra excéder cent florins.

Des bâtiments dits Jagers.

Art. 31.

Il sera permis d'expédier chaque année vers la flotte envoyée à la pêche du hareng, quelques bâtiments pour prendre à bord le produit de la première pêche et le ramener promptement dans le royaume.

Art. 32.

Ces bâtiments, connus sous le nom de Haring-jagers, ne pourront importer leur chargement que dans le port d'où ils sont sortis.

Art. 33.

L'époque à laquelle ces expéditions pourront commencer, ou celle où elles devront finir, seront réglées par les États provinciaux.

Art. 34.

Les articles 20, 21, 22, 23, 24 et 25, sont applicables aux

armateurs et aux patrons des bâtiments dits Haring-jagers.

Ce qui doit être observé dans le lieu où se fait la pêche.

Art. 35.

Il est défendu à tout pêcheur du royaume, de pêcher du hareng, en quelque temps que ce soit, entre les bancs et les rochers de la Norvège, de l'Irlande et de l'Écosse.

Art. 36.

Les torts et les dommages que les pêcheurs pourraient se causer mutuellement en mer seront punis, indépendamment du payement des dommages-intérêts, d'une amende de dix à cent florins, et d'un emprisonnement de dix à trente jours.

Art. 37.

Les navires et les instruments à l'usage de la pêche devront être pourvus de marques convenables ; les dispositions particulières à cet égard seront réglées par les États provinciaux.

De l'expertise du hareng en caque, et des marques à apposer sur les futailles dont on se sert pour saler et le mettre en barrique.

Art. 38.

Avant que le hareng en caque puisse être mis en vente, ou expédié du lieu où il a été primitivement apporté, il devra être examiné par des experts jurés commis à cet effet, et le nom du lieu où il a été directement apporté devra être empreint avec un fer chaud sur les futailles qui le contiennent.

Art. 39.

Le hareng en caque qui a été transporté d'une province

dans une autre, pourra être expédié à l'étranger dans les mêmes futailles sans autre marque que celle du lieu ; mais s'il a été versé dans d'autres futailles, celles-ci ne pourront être expédiées à l'étranger qu'après qu'on y aura empreint avec un fer chaud les armes ou le nom de la province où ce hareng a été primitivement apporté.

Art. 40.

La marque de la province ne pourra être empreinte sur les futailles, qu'après qu'elles auront reçu les signes ou marques particulières, déterminés par les règlements provinciaux.

Art. 41.

Si le marqueur empreint avec le fer chaud le nom ou les armes de la province sur des futailles qu'il sait contenir du hareng étranger ou venant d'une autre province, il sera puni d'une année d'emprisonnement.

Art. 42.

Tous les vaisseaux, grands ou petits, qu'on emploie pour la salaison du hareng, devront être préalablement visités et approuvés par les experts jurés commis à cet effet.

Art. 43.

Les experts préposés tant à la visite du hareng, qu'à la visite des futailles, et les marqueurs commis pour l'empreinte, tant de la marque du lieu que de celle de la province, seront nommés et assermentés par la régence locale.

Art. 44.

Les États provinciaux arrêteront les instructions pour les experts visiteurs et les marqueurs, et ils détermineront les marques particulières qui doivent être apposées sur les fu-

tailles, à l'effet de pouvoir distinguer en quelle année le hareng a été pêché, et quelle en est la qualité et l'espèce.

Art. 45.

Quiconque, dans l'étendue du royaume, vendra du hareng ou en expédiera, soit à l'intérieur, soit à l'étranger, sans que les futailles soient pourvues des marques requises, sera puni d'une amende de vingt florins pour chaque futaille, grande ou petite.

Dispositions additionnelles.

Art. 46.

Les primes accordées pour la pêche du hareng seront réglées par le roi, eu égard aux frais nécessaires pour les différents armements.

Art. 47.

Tous les statuts provinciaux et locaux qui ne sont point contraires aux dispositions de la présente loi, sont maintenus, jusqu'à ce qu'il y soit autrement pourvu par les États provinciaux.

Mandons et ordonnons que la présente soit insérée au *Journal officiel*, et que nos ministres et autres autorités qu'elle concerne tiennent strictement la main à son exécution.

Donné à la Haye, le 12 mars de l'an 1818 et de notre règne le cinquième.

Signé GUILLAUME.

Par le roi :

Signé A. R. FALCK.

N° 12.

RÈGLEMENT SUR LA PÈCHE.

LÉOPOLD, roi des Belges,
A tous présents et à venir, salut.

Revu notre arrêté du 29 novembre 1838, par lequel des dispositions réglementaires ont été instituées à l'effet d'assurer la bonne répartition des encouragements alloués à la pêche nationale par la loi du budget du département de l'intérieur ;

Considérant qu'il importe d'encourager plus efficacement la pêche du hareng, dont les frais d'armement sont fort élevés, et que, quant à la pêche de la morue, il est pareillement essentiel de dispenser les encouragements de manière à favoriser plus particulièrement la pêche de la morue de qualité supérieure, et ce afin d'assurer plus de faveur aux produits de la pêche nationale ;

Considérant, enfin, qu'il importe d'instituer aussi des encouragements pour la pêche du poisson frais à l'hameçon (*hoekwant visschery*) ;

Vu les avis des commissions spéciales de pêche, de la chambre de commerce d'Ostende et de la députation permanente du conseil provincial de la Flandre occidentale ;

Sur le rapport de notre ministre de l'intérieur et des affaires étrangères ;

Nous avons arrêté et arrêtons :

CHAPITRE I. — ARMEMENT DES NAVIRES.

SECTION 1. — *Dispositions générales.*Article 1^{er}.

Tout navire allant à la pêche maritime devra avoir été

ÉTUDES, ETC.

construit en Belgique ou avoir navigué sous pavillon national avant le 1^{er} janvier 1840, être armé dans le royaume et appartenir en totalité à l'un ou à plusieurs de ses habitants.

Les trois quarts au moins de l'équipage devront être Belges.

Toutefois, s'il est suffisamment constaté que, dans certaines localités, l'entier accomplissement de cette condition était tout à fait impossible au moment de l'équipement du navire, notre ministre de l'intérieur pourra, le cas échéant, sur la proposition motivée de la commission de pêche et sur l'avavis favorable de la députation du conseil provincial, avoir égard à cette impossibilité.

Le patron doit être domicilié dans le pays.

Le navire doit être équipé convenablement et être muni de tous les apparaux et ustensiles nécessaires pour exercer la pêche à laquelle il est destiné. Tous ces apparaux et ustensiles devront être en bon état et proportionnés en nombre, force et étendue, à l'emploi auquel ils sont destinés.

Le bon armement du navire devra être constaté par un procès-verbal des experts.

Art. 2.

A cet effet, l'armateur ou le patron du bâtiment destiné à la pêche devra prévenir le président de la commission de pêche, au moins huit jours avant le jour fixé pour le départ du navire, afin que les experts puissent s'assurer que toutes les conditions ont été remplies.

Les experts devront visiter les ustensiles sur le quai du port ou du bassin devant le navire auquel ils sont destinés. Le résultat de cette visite sera consigné au procès-verbal à dresser par eux, qui devra aussi être signé par l'armateur ou le patron.

L'administration des douanes fera surveiller l'embarquement et le débarquement de tous ces objets, et s'assurera de leur existence à bord, lors de la sortie et lors du retour du navire.

Cette existence sera, s'il y a lieu, constatée au moyen d'un certificat délivré par cette administration.

Une expédition du procès-verbal, certifiée par les experts, sera remise au patron avant le départ du navire.

Art. 3.

Les bâtiments ne peuvent se livrer à aucune autre pêche que celle pour laquelle ils ont été équipés, sans préjudice, toutefois, à l'exception établie en ce qui concerne le hareng pêché uniquement pour servir d'amorce pour la pêche de la morue.

Art. 4.

Ils doivent, après avoir quitté le port où se fait l'armement, se rendre directement au lieu de la pêche, et en revenir de même, sans pouvoir aborder en pays étranger, ni même dans aucun port du royaume, hors le cas de force majeure.

Ils doivent amener dans le royaume tout le poisson qu'ils auront pris, sauf toutefois celui remis aux navires chasseurs si la pêche du hareng prend assez d'extension pour établir ce moyen de transport qui devra être réglé par disposition ultérieure.

Art. 5.

Il est défendu à tout navire pêcheur de vendre en mer le poisson qu'il a pris, comme aussi d'en faire don ou de l'échanger.

Il lui est également défendu d'acheter du poisson en mer ou en pays étranger, pour l'importer dans le royaume comme produit de sa pêche.

Art. 6.

Chaque année, pendant la saison de la pêche, un ou plusieurs navires de l'Etat croiseront dans les parages où s'exerce la pêche, pour surveiller et protéger nos pêcheurs. Les pêcheurs nationaux auront soin de s'en faire reconnaître chaque fois que l'occasion s'en présentera.

Ils devront, le cas échéant, s'approcher à distance conve-

nable des bâtiments de l'État chargés de la surveillance. Ils devront même les joindre, dès qu'un signal, dont ils auront connaissance, les y aura invités.

Les bateaux de pêche porteront des deux côtés sur le devant, en chiffres arabes blancs sur un fond noir, un numéro d'ordre qui leur sera donné par la commission de pêche, avec la lettre initiale du port auquel ils appartiennent. Les chiffres auront une hauteur de 50 centimètres au moins.

Art. 7.

La députation permanente du conseil provincial nommera, dans les localités où le besoin s'en fera sentir, un ou plusieurs experts assermentés, chargés de vérifier l'espèce et la qualité du poisson et la dimension des futailles, et d'apposer sur ces dernières les marques à indiquer par elle.

Art. 8.

Les experts dont la nomination doit être confirmée et dont le salaire sera déterminé par notre ministre de l'intérieur, seront, en cas de prévarication dans l'exercice de leurs fonctions, passibles des peines comminées par l'art. 1^{er} de la loi du 6 mars 1818, n° 12, et destitués de leurs fonctions.

SECTION II.—*Des dispositions spéciales pour la pêche du hareng.*

Art. 9.

Tout navire allant à la pêche du hareng devra être construit à quille et jauger au moins 30 tonneaux de mer, d'un mètre et demi cube.

L'équipage sera composé de dix hommes au moins, dont deux mousses au-dessous de 16 ans.

Il devra avoir à bord au moins quarante filets de 200 à 300 mailles, les mailles ayant au moins vingt-sept millimètres carrés. Il y aura également à bord des grelins et des

cordages ainsi que des bouées pour faire flotter les filets.

Il ne pourra y avoir à bord ni canot, ni autre embarcation, ni agrès ou apparaux de canot.

Art. 10.

La pêche devra être exercée dans les lieux, et pendant les saisons fixées par la loi, c'est-à-dire, du 24 juin au 31 décembre, à la hauteur de Hitland et d'Édimbourg et sur les côtes d'Angleterre.

Art. 11.

Il est défendu de pêcher du hareng, en quelque temps que ce soit, entre les bancs et les rochers de la Norvège, de l'Irlande et de l'Écosse.

Art. 12.

Le navire devra être employé exclusivement à la pêche du hareng et cela pendant 120 jours au moins dans les deux saisons.

Toutefois une demi-prime peut être accordée au navire qui n'aura exercé la pêche qu'en une seule saison, pendant au moins 60 jours en été et 50 jours en automne.

Le tout sauf le cas de pêche très-abondante ou de force majeure, ce qui devra être constaté à la pleine satisfaction de la commission de pêche.

En ce dernier cas, la commission de pêche décidera, sur la demande de l'armateur, si, pour avoir droit à la prime, le navire rentré avant l'expiration des termes devra se remettre en mer.

Art. 13.

Conformément à la loi du 12 mars 1818, la députation permanente de chaque province intéressée arrêtera, dans un règlement spécial à approuver par le ministre de l'intérieur, les dispositions particulières et de police à prendre pour assurer la stricte exécution de la loi précitée ainsi que du présent règlement.

**SECTION III. — Dispositions spéciales à la pêche de la morue
et à la pêche dite : Hoekwant visschery.**

Art. 14.

Seront admis à faire valoir leurs droits à la prime :

A. Ceux qui auront exercé la pêche de la morue pendant les mois de décembre et de janvier, entre les 55° et 56° degrés au nord du Doggersbank et plus à l'est jusqu'à 10 ou 12 milles de la côte de Jutland, et pendant les mois de février et de mars, entre les 56° et 57° degrés, soit au grand Visschersbank, soit plus à l'est au Steyle Doggerszand ;

B. Ceux qui auront exercé cette même pêche entre les îles Feroé et Schetland, entre les 60° et 62° degrés de latitude et sur les côtes d'Islande, entre les 65° et 67° degrés de latitude septentrionale ;

C. Ceux qui, entre le 20 mars et le 10 novembre, auront exercé la pêche de la morue dans les parages du *Doggersbank*, depuis le 55° jusqu'au 57° degré de latitude nord ;

Et *D.* Ceux qui, entre le 1^{er} octobre et le 30 avril, auront exercé exclusivement la pêche de la marée dite : *Hoekwant visschery*, en pleine mer, à une lieue au moins de la côte.

La prime ne sera due que pour autant que les navires aient la capacité d'au moins 25 tonneaux et qu'ils aient été employés exclusivement à la pêche et aux voyages d'aller et de retour, savoir :

- 1° Ceux désignés sous litt. A, pendant 60 jours au moins ;
- 2° Ceux désignés sous litt. B, pendant 90 jours au moins ;
- 3° Ceux désignés sous litt. C, pendant 120 jours au moins ;
- 4° Ceux désignés sous litt. D, pendant 90 jours au moins.

Le tout sauf, pour ce qui regarde la pêche de la morue, le cas de pêche très-abondante ou de force majeure, auquel cas il sera procédé comme à l'art. 12.

Art. 15.

Le patron de tout bateau revenant de la pêche à la morue,

après la déclaration faite par lui en douane de la quantité de chaque espèce de morue par lui importée, devra, au plus tard dans les 24 heures avant le débarquement du poisson, appeler les experts jurés qui vérifieront les espèces et les qualités de morue, et appliqueront, par le brûlement sur les tonnes, les marques distinctives, avec le millésime de l'année, les différentes espèces de pêche à déterminer par le règlement provincial à intervenir.

Art. 16.

Le patron qui ne se sera pas conformé à cette disposition ou qui se sera rendu coupable d'une fausse déclaration, sera passible des peines comminées par la loi du 6 mars 1818, n° 12, et sera privé de la prime à laquelle il pouvait prétendre. L'armateur qui aurait agi de connivence avec le patron, sera passible des mêmes peines.

CHAPITRE II. — COMMISSION SPÉCIALE DE PÊCHE.

Art. 17.

Les commissions spéciales de pêche, nommées en exécution de notre arrêté du 19 juin 1837, par la députation permanente du conseil provincial, sont chargées de la surveillance des armements de la pêche du hareng, de la morue et de celle de marée dite Hoekwant visschery, et de donner leur avis sur les demandes en obtention de primes allouées annuellement au budget du département de l'intérieur en faveur desdites pêches. Les commissions certifient, s'il y a lieu, les droits de chaque armateur à l'obtention de la prime, en se conformant aux dispositions des articles 18 et 19 ci-après.

Art. 18.

Chaque commission spéciale de pêche tiendra un registre des départs et des retours de tout bâtiment de pêche, et elle

en dressera un tableau par espèce de pêche, avec toutes les indications reprises au modèle annexé au présent arrêté.

Art. 19.

Indépendamment du tableau mentionné à l'article précédent, la commission spéciale de pêche fera parvenir au ministre de l'intérieur et au gouverneur de la province, le 1^{er} janvier de chaque année, la liste de tous les bâtiments partis pour la pêche.

Art. 20.

Après le retour du dernier bâtiment, qui sera parti avant le 1^{er} janvier de chaque année, le tableau mentionné à l'article 18 ci-dessus sera, après avoir été dûment certifié par la commission, soumis au visa de la députation permanente du conseil provincial et transmis par les soins de celle-ci au ministre de l'intérieur, appuyé des pièces ci-après, savoir :

A. De la déclaration de l'armateur ou de son fondé de pouvoirs en obtention de la prime.

Le contenu de cette déclaration est certifié véritable, s'il y a lieu, par la commission de pêche, qui atteste en même temps que les conditions requises pour l'obtention de la prime ont été observées et remplies par l'intéressé;

B. D'une expédition du procès-verbal des experts avec le certificat de la douane constatant que, tant à la sortie qu'à la rentrée du navire, les apparaux et ustensiles désignés dans ledit procès-verbal se trouvaient à bord du navire;

C. Du certificat de jaugeage du navire;

D. D'une attestation du patron et des hommes de l'équipage constatant :

1^o Que le navire s'est rendu directement du port d'armement au lieu de sa destination, et qu'il est revenu de même directement de ce dernier lieu au port d'armement;

2^o Que tout le poisson (morue, hareng ou poisson frais) provient réellement de la pêche faite par le navire lui-même dans les parages prescrits par la loi;

3^o Qu'il n'a été vendu, acheté, ou échangé du poisson, soit

en mer, soit à l'étranger, et que le navire s'est livré exclusivement au genre de pêche auquel il était destiné.

Dans le cas où l'attestation délivrée en exécution du présent § *D* ne serait pas conforme ou serait contraire à la vérité des faits, les signataires seront dénoncés à l'autorité judiciaire pour être condamnés aux peines comminées par la loi du 6 mars 1818 précitée.

L'armateur qui aurait agi de connivence avec les auteurs de la fausse déclaration, sera passible des mêmes peines, et sera privé de la prime;

E. D'un double certifié du rôle d'équipage indiquant, indépendamment des noms et domiciles des hommes, leur lieu de naissance respectif.

CHAPITRE III. — RÉPARTITION DES PRIMES.

Art. 21.

Après la réception de toutes les pièces nécessaires, le ministre de l'intérieur fera la répartition des primes allouées par la législature à raison de 1,058 fr. 20 c. pour les armements à la pêche de la morue désignés sub litt. *A* de l'article 14, à raison de 529 fr. 10 pour les armements désignés sub litt. *B, C et D*, et à raison de 1,500 fr. pour les armements à la pêche du hareng.

Toutefois, conformément aux art. 2 de la loi du 6 mars 1818, n° 14, et 4 de l'arrêté royal du 6 décembre de la même année, n° 42, nous nous réservons de modérer, sur l'avis de la commission de pêche et de la députation permanente du conseil provincial, le taux de la prime à allouer à tel ou tel armement, si des circonstances ou faits particuliers exigeaient cette mesure.

En cas d'insuffisance de l'allocation, son montant sera partagé entre tous les ayants droit.

CHAPITRE IV. — PÉNALITÉS.

Art. 22.

Les contraventions aux dispositions qui précèdent, donneront lieu au refus de la prime, sans préjudice aux autres pénalités applicables aux termes des lois des 6 et 12 mars 1818.

Les commissions de pêche et la députation permanente du conseil provincial ont, chacune dans son ressort respectif, la mission de veiller à la stricte exécution des dispositions susdites et de dénoncer les contraventions et abus, soit à l'autorité judiciaire, soit à l'autorité administrative supérieure.

Art. 23.

Les dispositions du présent règlement seront immédiatement exécutoires.

En conséquence, sont abrogées celles des règlements actuellement en vigueur.

Art. 24.

Notre ministre de l'intérieur et des affaires étrangères est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Bulletin officiel*, et de pourvoir aux mesures nécessaires pour assurer cette exécution.

Donné à Bruxelles, le 27 février 1840.

LÉOPOLD.

Par le roi :

Le ministre de l'intérieur et des affaires étrangères,
DE THEUX.

N° 13.

(*Loi du 25 février 1842.*)

LÉOPOLD , roi des Belges ,

A tous présents et à venir, salut :

Nous avons, de commun accord avec les chambres, décrété et nous ordonnons ce qui suit :

Article 1^{er}.

Toute importation de poisson, quant aux droits de douanes, est présumée de provenance étrangère et assujettie au payement des droits, sauf l'exception ci-après en faveur de la pêche nationale.

Art. 2.

Seront admises en franchise des droits d'entrée, les provenances de la pêche nationale, s'il est reconnu, lors de l'entrée des bâtiments de pêche, que les patrons ont observé, pour l'espèce de pêche qu'ils ont faite, toutes les conditions voulues par les lois et règlements sur la matière.

Art. 3.

Les bâtiments devront être armés dans le royaume , appartenir en totalité à l'un ou à plusieurs de ses habitants, et avoir une capacité de 25 tonneaux de mer au moins.

Toutefois l'obligation de jauger 25 tonneaux au moins n'est applicable ni aux bateaux faisant la pêche de la marée, et qui rentrent ordinairement dans les 24 heures, ni à ceux faisant la même pêche dans l'Escaut.

Art. 4.

Les navires devront être équipés convenablement et être

munis de tous les apparaux et ustensiles nécessaires pour exercer la pêche à laquelle ils sont respectivement destinés.

Ces apparaux et ustensiles devront être en bon état et proportionnés en nombre et en étendue au genre de pêche auquel ils doivent servir.

Le bon armement des navires sera constaté par des experts à désigner par le gouvernement et à leur défaut par les employés des douanes. Les trois quarts au moins de l'équipage seront Belges, sauf dispense accordée par le gouvernement en cas de nécessité.

Le patron aura son domicile dans le royaume.

Le gouvernement pourra déterminer des formes et dimensions obligatoires pour les tonnes et futailles à morue, comme condition de l'admission de ce poisson avec exemption des droits d'entrée.

Art. 5.

Les navires pêcheurs n'auront à bord que les approvisionnements nécessaires aux besoins de l'équipage et du navire ; le gouvernement en déterminera les quantités.

Toute transgression à cette disposition sera assimilée aux importations ou exportations frauduleuses, et tombera sous l'application des pénalités comminées par les articles 205 et 206 de la loi générale du 26 août 1822 (*Journal officiel*, n° 38).

Art. 6.

Les navires pêcheurs se rendront directement au lieu de pêche, et en reviendront de même, sans pouvoir aborder en pays étranger, si ce n'est par force majeure, ce dont il sera justifié.

Le gouvernement pourra déterminer, selon l'espèce de pêche, le temps pendant lequel les navires doivent rester en mer ou dans l'Escaut pour jouir de l'exemption des droits d'entrée.

Au retour d'un navire le patron remettra au receveur des

douanes une déclaration signée de lui et de tout l'équipage du navire, pour attester :

1^o Que le navire s'est rendu directement du port d'armement au lieu de pêche, et qu'il en est revenu de même sans aborder en pays étranger ;

2^o Qu'il s'est livré exclusivement à l'espèce de pêche pour laquelle il était équipé ;

3^o Que tout le poisson importé provient réellement de sa pêche.

Art. 7.

Indépendamment des obligations imposées par les articles précédents, les patrons des bateaux pêcheurs, descendant ou remontant l'*Escaut occidental*, devront, immédiatement avant leur entrée en mer, ainsi qu'à leur retour, soumettre au visa des agents belges, commis à cet effet soit à Flessingue, soit dans tout autre lieu à désigner par le gouvernement, le registre de bord, le rôle d'équipage, ainsi que la lettre de mer dont il sera parlé ci-après.

Ces agents délivreront sans retard et sans frais un certificat constatant la nature et l'importance du chargement, ainsi que la date du passage et celle du retour, pour être représenté aux employés de la douane du lieu de la destination.

Le poisson importé par l'*Escaut* par des navires non porteurs de certificat, ne sera pas admis comme provenant de la pêche nationale. Toutefois il est fait exception à cette règle pour les espèces de poisson qui se pêchent d'ordinaire dans l'*Escaut occidental*, et qui seront désignées par un règlement du gouvernement.

Art. 8.

L'administration aura en tout temps la faculté de placer à bord des embarcations partant pour la pêche, soit en mer, soit dans l'*Escaut*, un ou plusieurs de ses employés. Ils seront traités et nourris aux frais des patrons comme les hommes composant l'équipage.

Les actes que ces employés dresseront à bord ou à leur

retour, pour constater les contraventions à la présente loi commises pendant le cours du voyage, auront la même force que s'ils avaient été rédigés sur le territoire du royaume.

Art. 9.

Par dérogation aux dispositions de l'article 2 de la loi du 14 mars 1819 (*Journ. offic.*, n° 12), les bateaux servant à la pêche nationale en mer ne pourront dorénavant naviguer sans être munis de lettres de mer à délivrer sur le pied déterminé par la dite loi.

Toutefois la lettre de mer n'autorise l'emploi du bâtiment à aucun autre usage que celui de la pêche, à moins que le patron ne déclare au bureau des douanes, avant de sortir du port, vouloir entreprendre un voyage étranger à la pêche. Dans ce cas, le navire sera assujetti au régime qui atteint les navires de mer ordinaires.

Les navires mentionnés au § 2 de l'art. 8 ne sont pas soumis à l'obligation de se pourvoir de lettres de mer.

Art. 10.

Est supprimée la distinction établie par le tarif actuel entre le poisson fin, frais et *commun*; l'un et l'autre seront à l'avenir soumis au droit uniforme de 12 francs les 100 kilogrammes.

Le transit du poisson est prohibé.

Tout hareng salé importé dans le royaume, du 10 janvier au 20 juin, est soumis aux droits qui frappent le hareng provenant de la pêche étrangère.

Art. 11.

Le gouvernement est autorisé à accorder l'exemption des droits d'accises sur le sel brut ou raffiné dont les armateurs à la pêche nationale auraient besoin pour l'exercice de leur profession.

Le sel destiné à cet usage sera emmagasiné dans les entre-

pôts libres, ou sous le régime de crédit permanent, conformément aux lois en vigueur.

Néanmoins, le gouvernement pourra modifier le régime de crédit permanent, soit pour établir des bonifications pour déchets, soit pour concilier les intérêts du Trésor et ceux des armateurs.

Art. 12.

Tout patron ou armateur qui sera convaincu d'avoir pris à bord du poisson de pêche étrangère, ou qui en aura importé ou tenté d'importer, sera puni d'un emprisonnement de 3 à 6 mois. Le navire et sa cargaison seront confisqués, et il encourra une amende égale au décuple droit sur le chargement.

Toutefois si le propriétaire prouve qu'il n'y a pas eu concurrence entre le patron et lui, la confiscation du navire n'aura pas lieu, mais le patron encourra un emprisonnement de six mois à trois ans.

En cas de récidive, le maximum de l'emprisonnement sera toujours appliqué.

Art. 13.

Il est interdit à tout patron ou armateur de se livrer à une autre espèce de pêche que celle pour laquelle le navire aura été équipé.

Tout poisson provenant de toute autre espèce de pêche est réputé poisson de pêche étrangère. Il en sera de même du poisson importé par l'Escaut, par des navires non porteurs du certificat prescrit par l'art. 7.

Art. 14.

Toute contravention à l'une ou l'autre des dispositions de la présente loi, pour lesquelles une peine particulière n'a pas été comminée, sera punie des peines établies par l'article 1^{er} de la loi du 6 mars 1818.

Art. 15.

Le gouvernement fera les règlements propres à assurer la

bonne exécution de la présente loi. Si d'autres mesures répressives de la fraude sont reconnues nécessaires, il est autorisé à les prendre par arrêté royal, sauf à les soumettre, s'il y a lieu, aux chambres, dans leur plus prochaine session.

Mandons et ordonnons que les présentes, revêtues du sceau de l'État, insérées au *Bulletin officiel*, soient adressées aux cours, tribunaux et aux autorités administratives, pour qu'ils les observent et fassent observer comme loi du royaume.

LÉOPOLD.

Par le roi :

Le ministre de l'intérieur,

NOTHOMB.

N° 14.

ARMEMENT A LA PÊCHE DE MARÉE A L'HAMEÇON.

LÉOPOLD, roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Revu les dispositions de notre arrêté du 27 février 1840, relatives à la pêche de marée à l'hameçon (*Hoekwant vischery*);

Considérant que les encouragements institués en faveur de cette pêche ont été insuffisants pour déterminer des armements, et qu'il est cependant dans l'intérêt du pays que cette industrie s'y introduise ;

Voulant à cet effet instituer des encouragements plus efficaces ;

Vu l'avis de la députation permanente du conseil provincial de la Flandre occidentale et de la commission mixte, composée des délégués des chambres de commerce de Bruges et Ostende, ainsi que des commissions de pêche de cette province ;

Sur le rapport de notre ministre de l'intérieur,
Nous avons arrêté et arrêtons :

Art. 1^{er}.

Les armements à la pêche de marée à l'hameçon (Hoekwant visschery), désignés sub. litt. D de l'art. 14 de notre arrêté du 27 février 1840, qui auront lieu à partir de la présente année et pendant les années 1843, 1844 et 1845, jouiront d'une prime de huit cents francs par armement, le tout sous les clauses et conditions prévues par ledit règlement.

Art. 2.

A l'expiration du terme fixé pour ces encouragements, nous nous réservons d'en modifier l'import selon les circonstances.

Art. 3.

Notre ministre de l'intérieur est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Paris, le 7 avril 1842.

LÉOPOLD.

Par le roi :

Le ministre de l'intérieur,

NOTHOMB.

N° 13.

RÈGLEMENT du 5 juin 1841

Sur la petite pêche du hareng et sur la pêche des plies destinées à être salées et séchées ; pour faire suite au règlement sur la grande pêche, en date du 27 février 1840.

LÉOPOLD, roi des Belges,

A tous présents et à venir salut :

Vu les art. 15 et suivants de la loi du 12 mars 1818 (*Journal officiel*, n° 15) ;

Revu notre arrêté du 27 février 1840, qui détermine les dispositions réglementaires et d'encouragement à l'égard de la grande pêche de la morue, du hareng et du poisson frais à l'hameçon (*hoekwant visschery*) ;

Voulant, dans l'intérêt du développement de cette branche importante d'industrie, rendre ces dispositions applicables à la petite pêche du *hareng frais* destiné à être salé, fumé ou consommé frais, ainsi qu'à la pêche des *plies* à convertir en poisson salé et séché dit *schol* ;

Vu les avis des commissions spéciales de pêche, de la chambre de commerce d'Ostende et de la députation permanente du conseil provincial de la Flandre occidentale ;

Sur le rapport de notre ministre de l'intérieur ;

Nous avons arrêté et arrêtons :

SECTION PREMIÈRE.

*Dispositions spéciales concernant la pêche du hareng frais.*Art. 1^{er}.

Tout navire allant à la pêche du *hareng frais*, devra jauger au moins trente tonneaux de mer, d'un mètre et demi cube.

L'équipage sera composé de dix hommes au moins, dont deux mousses au-dessous de seize ans.

Il devra avoir au moins vingt filets de 200 à 300 mailles, les mailles ayant au moins 25 à 27 millimètres carrés ; il y aura également à bord des grélins et des cordages, ainsi que des bouées pour faire flotter les filets.

Cette pêche devra s'exercer dans les eaux profondes à l'est de Yarmouth,

La députation permanente du conseil provincial arrêtera, chaque année, l'ouverture de cette pêche ; toutefois, elle devra commencer avant le 1^{er} novembre, et ne pourra s'exercer qu'entre le 14 septembre et le 31 décembre.

Le hareng provenant de cette pêche ne pourra être converti en hareng salé que sur l'autorisation spéciale de la députation susdite, et ne pourra conséquemment, sans cette autorisation préalable, être consommé que frais ou braillé et fumée ; et cela pour ne pas porter préjudice à la grande pêche, c'est-à-dire à celle du *hareng* destiné à être salé et mis en caque, qui se fait en été et en automne, à la hauteur de Hitland et d'Édimbourg et sur les côtes d'Angleterre.

Art. 2.

La pêche dite *panharing visschery* est celle qui s'exerce avec ou sans bateaux, dans les rivières et fleuves du royaume, et sur les côtes, pas au delà d'une lieue en mer.

Les provenances de cette pêche ne pourront jamais être converties en *hareng salé*.

Il ne sera accordé ni sel en franchise, ni prime, mais seulement exemption des droits pour ce poisson, s'il est réellement pêché.

SECTION II.

Dispositions spéciales à la pêche des plies, destinées à être salées et séchées (schol).

Art. 3.

Tout navire allant à la pêche des plies, destinées à l'usage

spécifié ci-dessus, devra jauger au moins vingt-cinq tonneaux de mer, d'un mètre et demi cube.

L'équipage devra être composé de six hommes au moins.

Il devra avoir à bord au moins 2 ou 3 filets (*chalut*), ainsi que tous les ustensiles et objets nécessaires à cette espèce de pêche, et indispensables à un armement complet.

Pour la mise en saumure, on observera que les douves des tonnes ne soient pas trop serrées afin que les matières gluantes, ainsi que la saumure, puissent s'écouler; si l'on se sert de bacs, la même chose devra être observée à l'égard des planches.

Art. 4.

La pêche des plies, qu'on entend favoriser, ne pourra s'exercer que du 1^{er} mars au 30 juin; après cette époque toute protection cessera.

Cette pêche se fait habituellement entre le 51° 50' latitude nord, 20° 40' longitude, 53° 53' latitude nord, 21° 40' longitude, pêchant à l'est et au nord.

SECTION III.

Dispositions concernant l'encouragement à accorder aux pêcheurs du hareng frais et des plies.

Art. 5.

Ceux qui auront exercé pendant 60 jours, à la hauteur de Yarmouth, la pêche du hareng frais désigné à l'art. 1^{er}, c'est-à-dire ceux qui pourront justifier de 60 jours de mer pour cette sorte de pêche dans la période indiquée, jouiront d'une prime de quatre cents francs par chaloupe.

Art. 6.

Il sera accordé comme encouragement, aux termes de

l'art. 31 de la loi du 21 août 1822 (*Journ. offic.*, n° 85), la franchise des droits d'accises sur le sel employé en mer pour cette pêche.

La pêche des *plies* jouira également de cette exemption.

Art. 7.

Nos ministres des finances et de l'intérieur régleront de commun accord lesdites exemptions de droits selon les besoins de la pêche.

SECTION IV.

Dispositions générales.

Art. 8.

Toutes les dispositions de notre arrêté royal du 27 février 1840 sont applicables à la *petite pêche*, pour autant qu'il n'y soit pas dérogé par le présent règlement.

Les dispositions des règlements de police provinciale de la pêche maritime sont également applicables à la pêche du hareng frais et des plies : la députation permanente du conseil provincial arrêtera les mesures supplémentaires nécessaires, afin de les mettre en harmonie avec les besoins de cette nouvelle industrie. Elle les soumettra ensuite à l'approbation de notre ministre de l'intérieur.

Art. 9.

Il reste, comme par le passé, défendu de pêcher du *hareng* après le 31 décembre.

SECTION V.

Art. 10.

Les contraventions aux dispositions qui précèdent, donne-

ront lieu au refus de la prime et de la franchise du sel, sans préjudice aux autres pénalités applicables, aux termes des lois et règlements en vigueur.

Art. 11.

Nos ministres de l'intérieur et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement.

LÉOPOLD.

Par le roi :

Le ministre de l'intérieur,

NOTHOMB.

N° 46.

RÈGLEMENT du 8 mars 1842 sur la pêche nationale.

LÉOPOLD, roi des Belges,

A tous présents et à venir salut.

Vu la loi du 25 février 1842, relative à la pêche maritime ;

Considérant qu'aux termes de l'art. 2 de cette loi, l'entrée des provenances de la pêche nationale en franchise des droits ne peut avoir lieu que moyennant l'accomplissement, pour chaque espèce de pêche, de toutes les conditions voulues par les lois et les règlements sur la matière ;

Voulant régler l'exécution de ladite loi, tant en ce qui concerne l'exemption des droits d'entrée qu'en ce qui a rapport à la franchise de l'accise sur le sel employé aux salaisons ;

Sur le rapport de notre ministre des finances, et notre ministre de l'intérieur entendu ;

Nous avons arrêté et arrêtons :

CHAPITRE PREMIER.

Formalités à observer au départ des navires allant en mer.

Art. 1^{er}.

L'armateur ou le patron de tout navire partant pour la pêche, remettra au receveur des douanes du lieu de départ une déclaration indiquant :

- A. Le nom, le tonnage et le gréement du navire ;
- B. Le nom et le domicile du patron, ainsi que le nombre, le lieu de naissance et la désignation individuelle des hommes composant l'équipage ;
- C. Les ustensiles et apparaux de pêche ;
- D. L'espèce de pêche à laquelle le navire est destiné ;
- E. Les lieux où se pratiquera la pêche et l'époque présumée du retour ;
- F. La quantité et l'espèce des approvisionnements pris à bord.

Art. 2.

La déclaration sera obligatoire à chaque départ, pour la pêche du hareng destiné à être salé et caqué en mer, ainsi que pour la pêche de la morue.

Pour les autres espèces de pêche, elle aura lieu à chaque premier départ de la saison.

Toutefois, elle devra être renouvelée chaque fois que l'on destinera le navire à une espèce de pêche autre que celle antérieurement déclarée.

Art. 3.

Il sera joint à cette déclaration :

- 1^o Une expédition délivrée gratuitement (sauf le prix du timbre) du rôle d'équipage, afin de justifier du nombre et du lieu de naissance des hommes composant l'équipage, et qui

sont appelés à signer la déclaration prescrite par le § 3 de l'art. 6 de la loi du 25 février 1842.

Cette expédition, écrite sur timbre de dimension, devra être signée par l'armateur ou son représentant et toutes les personnes embarquées.

Le bailli maritime ou, à son défaut, le bourgmestre du lieu par les soins de qui le rôle original a été formé, y apposera son visa. Copie du rôle restera au bailliage maritime ou au secrétariat de l'administration communale;

2° La lettre de mer ou, lorsque celle-ci n'est pas obligatoire, un acte constatant que le navire est une propriété belge;

3° Le certificat de jaugeage;

4° (S'il s'agit de la pêche du hareng), l'autorisation nécessaire aux termes de l'art. 12 de la loi du 12 mars 1818 (*Journal officiel*, n° 15), pour pouvoir exercer cette pêche.

Art. 4.

Sont exempts de l'obligation de produire la lettre de mer et le rôle d'équipage, les bateaux désignés par le § 2 de l'art. 3 de la loi du 25 février 1842.

Vérifications au départ.

Art. 5.

Les préposés des douanes, après avoir surveillé l'embarquement des apparaux et ustensiles de pêche, vérifieront l'exactitude de la déclaration, et en remettront au déclarant un double visé par eux, lequel devra être conservé à bord pour être reproduit à toute réquisition des employés.

L'absence des apparaux et ustensiles nécessaires pour l'espèce de pêche à laquelle le navire est destiné, donnera lieu au refus de la remise et du visa de la déclaration par les préposés des douanes.

Art. 6.

Quand une partie de sel quelconque aura été mise à bord, les navires resteront, jusqu'au moment d'appareiller, sous la surveillance non interrompue des préposés des douanes.

Art. 7.

Dans le cas où, aux termes de l'art. 2 ci-dessus, la déclaration au départ est obligatoire, aucun bâtiment pêcheur ne pourra mettre à la voile sans avoir subi la visite et avant la délivrance du double de la déclaration visé par les préposés des douanes.

Lorsque la déclaration au départ n'est pas obligatoire, les préposés exerceront néanmoins une surveillance à l'effet d'assurer le bon équipement et le bon armement du navire, d'après l'espèce de pêche à laquelle il est destiné.

Art. 8.

Les préposés des douanes, au dernier bureau de sortie, feront à bord des bateaux de pêche allant en mer la visite prescrite par l'art. 56 de la loi générale du 26 août 1822 (*Journ. offic.*, n° 38).

Après s'être assurés de l'existence à bord des apparaux et ustensiles de pêche nécessaires, ils viseront le double de la déclaration mentionné à l'art. 5 ci-dessus.

Art. 9.

Lorsque l'administration des douanes entendra user de la faculté de convoi prévue par l'art. 8 de la loi du 25 février 1842, le patron en sera averti en temps utile.

CHAPITRE II.

Des diverses espèces de pêche.

Art. 10.

A moins d'autorisation contraire à délivrer par le ministre de l'intérieur pour une saison de pêche et par mesure générale, le bâtiment parti pour la pêche ne pourra faire qu'une seule des espèces de pêche ci-après, savoir :

A. Pêche de poisson frais de l'une ou de l'autre manière suivante :

1° Au chalut (*Korre visschery*).
2° Pêche dite : *Cingen ou corret*, c'est-à-dire par deux bateaux au filet traînant.

3° Pêche dite *aux folles* (de *Stagyleete*).
4° Pêche par un bateau au filet traînant (*Toogen*).
5° Grande et petite pêche à l'hameçon (*Hockwant vischery*) (1).

B. Grande pêche au hareng (2).

C. Petite pêche au hareng dite d'hiver (3).

(1) Se pêchent ordinairement à Phameçon :

Le cabillaud.	—	Kabeljaauw.
L'églefin.	—	Schelvisch.
Le flétan.	—	Elebot.
La flotte ou raie.	—	Vloot of Rog.

Au chalut se pêche toute espèce de poisson.

(2) La grande pêche ou la pêche du hareng destiné à être salé et mis en caque, est celle qui se fait durant l'été et l'automne, avec des bâtiments à quille, à la hauteur de Hitland et d'Édimbourg et sur les côtes d'Angleterre. — Le but de cette pêche est de prendre le hareng de meilleure qualité, de le caquer en mer et de l'y saler et mettre en futaille pour le commerce à l'étranger et pour le débit dans l'intérieur du royaume. (Art. 15 et 14 de la loi du 12 mars 1818).

(3) La petite pêche ou la pêche au hareng frais est celle qui se fait en pleine mer (du 24 juin au 31 décembre) principalement dans le parage appelé *Diep-Water*, environ à l'est de Yarmouth, avec des vaisseaux plats sans quille qui, ordinairement, n'entrent pas dans les ports mais abordent sur les côtes (art. 15 de la même loi).

D. Pêche d'été de la morue au Doggersbank, à Feroë et Islande.

E. Pêche d'hiver de la morue au Doggersbank.

F. Pêche des plies pour être salées et séchées.

G. Pêche du hareng dit *panharing*, comprise dans celle du poisson frais litt^e. A (1),

H. Pêche des éclefins.

Il est néanmoins entendu,

1^o Que les navires faisant la pêche d'hiver de la morue au Doggersbank (E) pourront rapporter du cabillaud frais ;

2^o Que ceux faisant la pêche du poisson frais au Nord, pourront, au besoin, saler le cabillaud.

Contenance des tonnes ou futailles servant à la pêche de la morue ou du hareng.

Art. 11.

Les tonnes ou futailles servant à la pêche de la morue et du hareng, auront partout, à partir du 1^{er} avril 1843, une capacité uniforme de 112 litres, et une dimension de 68 centimètres de hauteur extérieurement de fond en fond ; la demi-tonne, le quart et le 8^{me} de tonne seront dans la même proportion quant à la contenance.

Toute futaille ou tonne servant à l'une ou l'autre pêche ci-dessus, sera avant son embarquement marquée gratuitement par les experts du gouvernement.

Cette marque, apposée au moyen d'un fer ardent, indiquera le nom du port d'armement ou les armoiries de la ville.

(1) La pêche du hareng dit *panharing* est celle qui se fait avec ou sans bateau, dans toute l'étendue du royaume, dans les rivières et à leurs embouchures, dans les rades, dans les golfs et le long des côtes jusqu'à la distance d'une lieue en mer (art. 17 de la loi du 12 mars 1818).

Espèces de poisson auxquelles s'applique le § 3 de l'art. 7 de la loi du 25 février 1842.

Art. 12.

Pourront être considérées comme se pêchant dans l'Escaut occidental, les espèces de poisson ci-après désignées, savoir :

Éperlans,	—	(Spiering.)
Anchois,	—	(Anchovis.)
Sardines,	—	(Schardyn.)
Anguilles,	—	(Paling.)
Carrelets,	—	(Bot.)
Moules,	—	(Mosselen.)
Chevrettes,	—	(Steurkrabben.)
Salicoques,	—	(Gernaat.)
Limaçons,	—	(Kreukels.)
Petits crabes.	—	(Kleine krabben.)

Durée du séjour en mer.

Art. 13.

Les navires autres que ceux désignés au § 2 de l'art. 3 de la loi du 25 février 1842, allant en mer par l'Escaut, devront rester en mer trois jours au moins pour la pêche du poisson frais, et dix jours au moins pour celle de la morue ou du hareng, et ce, à partir de la date du visa à leur passage à Flessingue.

CHAPITRE III.

Formalités à observer au retour des bateaux pêcheurs venant de la mer.

Art. 14.

Dès que les bateaux pêcheurs arriveront au premier poste

ou bureau de première déclaration à l'entrée du royaume, les préposés des douanes se rendront à bord pour faire la visite prescrite par l'article 24 de la loi générale du 26 août 1822. Ces bateaux seront ensuite convoyés jusqu'au lieu de déchargement. Les préposés qui auront été désignés à cet effet, ne pourront abandonner leur surveillance qu'après avoir été relevés par ceux qui s'y trouvent en résidence.

Ces derniers procéderont à la reconnaissance des divers ustensiles de pêche repris dans l'expédition du procès-verbal d'experts mentionné à l'article 4 de la loi du 25 février 1842.

Art. 13.

La déclaration à faire par le patron, en exécution du § 3 de l'article 6 de la loi du 25 février 1842, sera remise au receveur des douanes et aux préposés spécialement délégués à cet effet.

Le certificat mentionné au § 2 de l'art. 7 de ladite loi sera joint à la déclaration, dans le cas où il est obligatoire.

Art. 16.

Les employés autoriseront le déchargement du poisson frais après qu'ils se seront assurés que le patron s'est conformé aux lois et règlements en vigueur et notamment aux dispositions de l'art. 10 ci-dessus. En cas de doute, ils réclameront l'intervention des experts.

Art. 17.

Dans les quatorze heures qui suivront l'arrivée au bureau de déchargement du navire venu de la pêche du poisson salé en mer, l'armateur et le patron ou pilote seront tenus d'en faire déclaration au receveur des accises. Cette déclaration (qui ne sera pas reçue les dimanches et jours de fêtes légales) énoncera le produit de la pêche et la quantité de sel rapportée.

Si les bateaux pêcheurs arrivent l'hiver après deux heures de relevée, et l'été après cinq heures, également de relevée, le délai sera prolongé jusqu'au lendemain à midi.

Aucun déchargement de sel rapporté, d'ustensiles de pêche ou de poisson, autre que celui vivant contenu dans le réservoir des bateaux, ne pourra s'effectuer avant d'avoir satisfait à cette obligation.

Art. 18.

La déclaration à faire en conformité de l'article précédent sera signée tant par l'armateur que par le patron ou pilote, et devra énoncer :

A. Le produit de la pêche en tonnes, demi-tonnes, quarts et huitièmes de tonne de morue ou abatis, de harengs et de plies. Quant aux harengs frais, la déclaration énoncera le nombre de lasts de 12,000 pièces.

B. La quantité totale de sel non employé restant à bord, ainsi que le nombre des tonneaux qui le contiennent.

Art. 19.

Sur la déclaration mentionnée à l'article précédent, le receveur des accises délivrera :

1^o Un permis pour autoriser le déchargement et la mise à quai du poisson ;

2^o Un permis à l'effet de réintégrer dans le magasin de crédit permanent de l'armateur ou dans l'entrepôt libre, si l'armateur ne jouit pas de crédit permanent, le sel placé primitivement à bord, et qui n'aura pas été employé à la salaison en mer du poisson importé.

Art. 20.

Le permis mentionné au § 1^{er} de l'art. 19 étant délivré, les préposés des douanes à ce désignés constateront sur ce document, conjointement avec l'armateur ou son représentant, le patron ou le pilote et les experts, le nombre de ton-

nes et l'espèce de poisson importé en franchise des droits. Après l'exécution de cette formalité, le permis sera rapporté au bureau du receveur, pour être rattaché à sa souche.

CHAPITRE IV.

Crédit permanent pour le sel accordé aux armateurs.

Art. 21.

Les armateurs à la pêche de la morue, du hareng et des plies, jouiront, à l'instar des négociants et des débitants en gros, du crédit permanent autorisé par les art. 3 et 22 de la loi du 21 août 1822 (*Journal officiel*, n° 35) pour le dépôt du sel brut ou raffiné qu'ils destinent à la salaison ou à la mise en saumure en mer du produit de leur pêche.

Ils ne pourront toutefois emmagasiner du sel brut et du sel raffiné dans un seul et même magasin.

Art. 22.

Les armateurs seront tenus de fournir, à la satisfaction du receveur, caution suffisante pour l'intégralité de l'accise résultant des quantités de sel qu'ils se proposent d'emmagasinier, et dont ils seront responsables.

Art. 23.

Si les armateurs le désirent, ils pourront laisser sous régime d'entrepôt libre, le sel brut qu'ils y ont emmagasiné de l'étranger et qu'ils destinent à l'exercice de leur profession. Dans ce cas, le déchet d'un demi pour cent, dont parle l'article 60 du présent règlement, ne leur sera pas accordé, et ils devront fournir au receveur des accises une caution suffisante, sur le pied déterminé par l'article 268 de la loi générale du 26 août 1822 (*Journ. offic.*, n° 38), pour les quantités reprises dans les permis d'embarquement qui leur seront délivrés.

Art. 24.

Avant d'introduire dans leurs magasins du sel venant soit de l'étranger, soit des magasins placés sous le régime du crédit permanent concédé à des sauniers, négociants ou débitants en gros de l'intérieur, les armateurs devront faire au bureau du receveur des accises de l'endroit, une déclaration par écrit, indiquant les locaux ou les bâtiments qui serviront de magasins pour le sel brut et raffiné destiné à l'exercice de leur profession.

La même formalité sera observée lorsqu'ils changeront d'emplacement.

Art. 25.

Les maisons, magasins ou bâtiments servant de dépôt pour le sel brut et raffiné, seront assujettis à la visite et au recensement.

Art. 26.

Il est interdit aux armateurs d'avoir dans les maisons, magasins, ou bâtiments soumis à la surveillance, d'autre sel que celui pour lequel ils sont débités. S'ils y ont établi leur domicile ou qu'ils les laissent habiter par d'autres, il leur sera validé, pour la consommation journalière, une quantité de 25 kilog. dont l'accise a été acquittée.

Art. 27.

A l'égard du sel brut laissé dans l'entrepôt libre, on suivra, quant au règlement des comptes d'entrepôt, les dispositions de la loi générale du 26 août 1822, et notamment des art. 97 et 105.

Approvisionnement des magasins placés sous le régime du crédit permanent.

Art. 28.

Il sera accordé pour la pêche de la morue et du hareng,

exercée en conformité des règlements en vigueur, une quantité de sel brut, savoir :

Pour chaque vaisseau d'artimon, dit Bornschip	14,000 kil.
Pour chaque flibot ou sloop.	21,000 "
Pour chaque brick, chaloupe ou vaisseau à vergue.	24,000 "
Pour chaque lougre.	27,000 "

Dans ces maximum seront comprises les quantités disponibles sur celles emmagasinées au 31 décembre de l'année précédente.

Art. 29.

Ces besoins pourront cependant être augmentés dans une proportion à déterminer par l'inspecteur d'arrondissement, s'il lui est prouvé que la pêche a été très-abondante et qu'elle exigera, pour achever l'année, des quantités plus fortes que celles fixées par l'article précédent.

Art. 30.

Il sera en outre accordé, tous les ans, aux armateurs, pour chaque bateau armé pour la pêche du hareng (excepté celle dite panharing visschery), dont ils auront fait la déclaration requise, une quantité de 2,700 kil. sel raffiné, en y comprenant celles restées disponibles sur les quantités emmagasinées au 31 décembre de l'année précédente.

L'approvisionnement de sel raffiné pourra être porté à 10,000 kil., si les armateurs le désirent; mais, dans ce cas, la quantité de sel brut à accorder en conformité de l'art. 28 ci-dessus, sera diminuée de celle qui dépassera les 2,700 kil. de sel raffiné.

Art. 31.

Il sera accordé, pour la pêche exercée conformément aux articles 1 et 3 de l'arrêté royal du 5 juin 1841 (*Bulletin officiel*, n°), une quantité de sel brut ou raffiné, savoir :

Pour le hareng frais, 5,600 kil. par chaloupe.

Pour les plies. . . 1,100 " "

Ceux qui exercent la pêche dite : hoekwant visschery, au Nord, pourront prendre à leur bord deux tonnes de sel pour convertir, au besoin, le cabillaud en morue (landorium) ; cette faculté ne sera pas accordée à ceux qui pratiquent cette pêche à proximité des côtes.

Art. 32.

Les quantités de sel brut, lors de chaque emmagasinage ordinaire, ne pourront, sauf pour la pêche des plies, être inférieures à 2,500 kil., à moins que ce ne soit le restant d'une partie prise en charge au compte des sauniers et négociants en gros.

Art. 33.

Du 1^{er} janvier à la fin de février et au plus tard le 1^{er} mars de chaque année, les armateurs, avant de pouvoir effectuer aucun emmagasinage, adresseront, par l'intermédiaire du receveur des accises, à l'inspecteur d'arrondissement du lieu où sont situés leurs magasins, une déclaration par écrit, indiquant le nom, le tonnage et la classe du ou des bateaux qu'ils se proposent d'employer à la pêche.

Pareille formalité sera remplie à toute époque de l'année par l'armateur qui commencera sa profession après le 1^{er} mars.

Toutefois, si des circonstances particulières rendent cette mesure utile dans l'intérêt des armateurs, l'inspecteur d'arrondissement pourra autoriser, dès le mois de septembre, l'emmagasinage des approvisionnements de sel nécessaires pour l'exercice suivant.

Art. 34.

Après avoir établi, suivant les bases arrêtées par les articles 28, 29 et 30, les quantités de sel brut et raffiné, en rapport avec le nombre et la classe des bateaux destinés à la

pêche, l'inspecteur d'arrondissement autorisera, sur l'ampliation de la déclaration, le receveur à délivrer les permis nécessaires pour emmagasiner ces quantités.

Art. 35.

L'ampliation mentionnée à l'article précédent sera représentée au receveur des accises et restera annexée au compte courant. Si le cautionnement est reconnu suffisant, il délivrera les permis qui lui seront demandés pour emmagasiner tout ou partie des quantités fixées.

Art. 36.

Dans les ports où le receveur des douanes n'est pas en même temps chargé de la perception des accises, il ne délivrera aucun passavant-à-caution, en cas d'importation directe à destination du crédit permanent de l'armateur, sans soumettre préalablement la déclaration requise au visa de son collègue. Cette formalité tiendra lieu de cautionnement et d'autorisation.

Art. 37.

Si l'importation du sel doit s'effectuer par un port autre que celui où sont situés les magasins de crédit permanent, l'armateur pourra demander au receveur de ce dernier endroit, pour provoquer la délivrance du passavant-à-caution, un certificat de garantie de droit dont le duplicata sera transmis directement en exécution de la décision du 27 juillet 1838..

Art. 38.

Les permis et les passavants-à-caution seront soumis au contrôleur des accises ou, à défaut, à l'employé supérieur du lieu de la destination chargé de désigner les employés qui devront vérifier, dans le délai fixé pour le transport, chaque entrée dans les magasins.

Art. 39.

Les employés constateront au dos des permis et des passavants-à-caution, dans la forme ordinaire, au moyen de pesée intégrale, l'espèce et la quantité de sel emmagasiné. Ces documents, revêtus du certificat de réception de l'armateur, seront remis ensuite au receveur, pour servir à débiter les comptes courants.

En conformité de l'art. 204 de la loi générale du 26 août 1822 (*Journ. offic.*, n° 38), les frais de pesage resteront à la charge des armateurs.

Art. 40.

Les dispositions des art. 32, 35 à 39, seront observées lorsque les quantités fixées par l'art. 28 auront été reconnues insuffisantes d'après les circonstances prévues par l'article 29.

Sortie des magasins placés sous le régime du crédit permanent.

Art. 41.

Le sel brut ou raffiné pourra sortir des magasins de crédit permanent :

1° Par permis de transport, délivré en conformité de la loi du 21 août 1822 (*Journ. offic.*, n° 35), sur le magasin de crédit permanent d'un autre armateur, moyennant l'autorisation de l'inspecteur d'arrondissement ;

2° Par permis d'embarquement à bord des bateaux pêcheurs déclarés ;

3° Par paiement de l'accise au comptant.

Art. 42.

Les déclarations à remettre pour obtenir l'autorisation de sortie du sel des magasins de crédit permanent, devront in-

diquer les magasins d'où le sel sera enlevé, la quantité, le nombre des tonneaux, le nom de l'armateur et celui du bateau qui doit le recevoir.

Art. 43.

Le permis et son duplicata contiendront le délai accordé pour le transport.

Le contrôleur des accises y désignera les employés qui devront assister à l'enlèvement et à la pesée du sel dont les frais seront supportés par les armateurs. Les quantités reconnues seront détaillées au dos de ces documents, après quoi les employés convoieront le transport jusqu'au bateau et assisteront à l'embarquement.

Art. 44.

L'armateur ou le patron certifiera, tant sur le permis que sur son duplicata, la prise à bord des quantités de sel constatées à l'enlèvement. Lorsque cette dernière formalité aura été remplie, le duplicata lui sera remis et devra être conservé jusqu'au retour du navire non-seulement pour couvrir le transport du sel embarqué, mais aussi pour être représenté à toute réquisition des employés.

Art. 45.

Quant aux permis, ils seront rapportés par les employés au receveur des accises, qui créditera le compte courant de l'armateur, des quantités exprimées.

Art. 46.

Avant de délivrer le permis d'embarquement mentionné à l'article précédent, le receveur des accises devra se faire produire le double de la déclaration prescrite à l'art. 4, revêtu du visa des préposés des douanes.

Art. 47.

Le sel pris à bord des bateaux pêcheurs sera placé dans des tonneaux sur lesquels on devra peindre à l'huile le mot *sel*.

CHAPITRE V.

Reprise en charge du sel non employé à la salaison en mer.

Art. 48.

Après que le permis mentionné au § 2 de l'art. 19 aura été délivré, on se conformera pour le surplus aux art. 38 et 39 du présent règlement.

Art. 49.

Le receveur établira sur le permis et fera approuver par chaque armateur, le décompte des quantités de sel employé, en raison du poids brut du poisson importé, et débitera les comptes courants des quantités de sel qui auront été réintégrées dans les magasins des armateurs.

Art. 50.

Aucun sel ne sera considéré comme rapporté et susceptible d'être emmagasiné de nouveau, s'il n'est déposé dans des tonneaux marqués de la manière indiquée à l'article 47.

Recensement et vérification.

Art. 51.

L'administration pourra en tout temps, et aussi souvent qu'elle le trouvera convenir, faire procéder au recensement et à la vérification du sel existant à bord des ba-

teaux des armateurs et dans leurs magasins de crédit permanent.

Toutefois ces recensements et vérifications n'auront lieu qu'en vertu d'une autorisation de l'inspecteur d'arrondissement.

Tenue des comptes.

Art. 52.

Deux comptes courants seront ouverts à chaque armateur, l'un pour le sel brut et l'autre pour le sel raffiné ; ces comptes seront respectivement débités :

1^o Du sel emmagasiné, en distinguant :

A. Les quantités provenant d'importation directe ou d'autres magasins de crédit permanent ;

B. Celles mises primitivement à bord, mais non employées et reconnues au retour des bateaux.

2^o Des excédants non amendables constatés à la suite des recensements.

Ils seront crédités :

1^o Des quantités de sel retirées des magasins pour être mises à bord des bateaux pêcheurs avant leur départ ;

2^o Des quantités transférées sur les magasins de crédit permanent d'autres armateurs ;

3^o Des quantités dont l'accise aura été acquittée au comptant.

Art. 53.

Tout autre mode d'apurement est interdit, sans autorisation préalable de l'administration.

Apurement des comptes ouverts aux armateurs.

Art. 54.

Le receveur des accises établira la décharge sur le sel employé à la conservation du poisson dans les proportions suivantes :

Pour le hareng, 35 kil. de sel brut ou raffiné par 100 kil. du poids brut du poisson importé ;

Pour la morue d'Islande et de Feroé, 43 kil. de sel de Saint-Ubes par 100 kil. du poids brut du poisson importé ;

Pour la morue de Doggersbank, 44 kil. de sel de Saint-Ubes par 100 kil. du poids brut du poisson importé ;

Pour l'abatis (rommeling) provenant de la morue d'Islande et de Feroé, 23 kil. de sel de Saint-Ubes par 100 kil. du poids brut du poisson importé ;

Pour l'abatis (rommeling) provenant de la morue de Doggersbank, 24 kil. de sel de Saint-Ubes par 100 kil. du poids brut du poisson importé ;

Pour les plies, 17 kil. de sel brut ou raffiné par 100 kil. du poids brut du poisson importé ;

Pour les harengs frais, 350 kil. de sel brut ou raffiné par last de 12,000 pièces.

Il est entendu que si, d'après les dispositions du dernier § de l'art. 1^{er} du règlement sur la petite pêche, en date du 5 juin 1841, la députation permanente du conseil provincial donne l'autorisation de convertir en hareng salé, une partie des provenances de la petite pêche, il sera accordé pour l'embarillage et la nouvelle salaison à terre, un supplément de sel jusqu'à concurrence de 35 kil. par 100 kil. de poids brut, alloué pour la provenance de la grande pêche, sous les conditions stipulées à l'art. 58.

Dans les cas prévu au § 2 de l'art. 33, la décharge au compte du chef de la quantité de sel employée, sera calculée à raison de 42 kil. de sel par 100 kil. du poids brut du poisson salé importé.

Art. 55.

En des cas extraordinaires, soit d'une course de longue durée, soit d'une pêche très-avantageuse, l'administration pourra avoir égard à un emploi de sel plus ou moins considérable, pour la conservation du poisson de la mer du Nord.

Une proposition spéciale et motivée devra lui être soumise à cet effet.

Art. 56.

Dans le cas où il serait indispensable, par suite d'avaries ou d'autres circonstances extraordinaires et fortuites, soit de réencaquer, soit de réempaqueter quelques tonnes de poisson importé, l'inspecteur d'arrondissement pourra autoriser l'emploi du sel nécessaire pour cette opération, sous la condition qu'elle aura lieu en présence des employés, et que ceux-ci en rédigeront un procès-verbal relatant la quantité réellement mise en usage, dont le compte de l'armateur sera déchargé.

Art. 57.

Dans le cas prévu par l'art. 56, le procès-verbal à rédiger par les employés sera transmis au receveur des accises, par l'inspecteur d'arrondissement pour rester annexé au compte de l'armateur, qui sera crédité de la quantité mise en usage.

Art. 58.

Il sera accordé à chaque armateur une décharge de 4 % sur les quantités de sel brut et raffiné exportées pour la salaison du poisson en mer, et pour la consommation de l'équipage.

Indépendamment de cette décharge il jouira pour déchet d'une déduction sur les quantités restées dans les magasins de crédit permanent, qui ne pourra cependant jamais excéder un demi pour cent par mois.

Tout manquant supérieur sera soumis au paiement des droits, tandis que l'excédant devra être pris en charge, sans préjudice aux pénalités dans les cas prévus par les articles 10 et 25 de la loi du 21 août 1822 (*Journ. offic.*, n° 35).

Clôture des comptes ouverts aux armateurs.

Art. 59.

Les armateurs seront tenus de liquider tous les ans, au

mois de janvier, avec le receveur des accises, leurs comptes du sel brut et raffiné qu'ils auront emmagasiné et mis en usage pour la salaison du poisson durant le cours de l'année précédente, en se conformant au présent règlement.

Ils seront débités à nouveau compte pour le solde reconnu, et recevront un certificat de décompté.

Art. 60.

Pour constater le solde, les employés seront autorisés à faire les recensements prescrits par l'art. 51.

Pareils recensements, comme la clôture des comptes, pourront avoir lieu à d'autres époques, si cette mesure est jugée nécessaire par l'administration.

Art. 61.

En cas de cessation de profession ou du décès d'un armateur, son compte sera liquidé immédiatement ou au plus tard après la rentrée du dernier bâtiment qu'il aura envoyé à la pêche.

Toutefois les quantités restantes pourront être transcrrites au compte de son successeur ou à celui d'un autre armateur.

CHAPITRE VII.

Pénalités.

Art. 62.

Les armateurs seront tenus, et resteront soumis à cette obligation alors qu'ils changeront d'emplacement, de se conformer au 2^{me} § de l'art. 12 de la loi du 21 août 1822 (*Journal offic.*, n° 35), à peine d'encourir l'amende de 21 francs 20 centimes, fixée par le 3^{me} § du même article.

Art. 63.

Les manquants et les excédants de sel brut ou raffiné, reconnus dans les magasins de crédit permanent des armateurs, à la suite de recensements, seront respectivement passibles des pénalités prononcées par les art. 10 et 25 de la loi du 21 août 1822 (*Journ. offic.*, n° 35).

Art. 64.

Si, nonobstant la défense contenue à l'art. 21, le sel brut se trouvait confondu avec le sel raffiné dans un seul et même magasin, l'armateur qui aura commis cette contravention sera tenu d'apurer immédiatement ses comptes courants par payement de l'accise, et perdra tout droit à l'emmagasinage ultérieur du sel en franchise des droits.

Art. 65.

Les entrées et les sorties des magasins de sel, soit brut, soit raffiné, sans un permis préalable et sans pesage intégral des quantités y détaillées, seront punies chaque fois de la confiscation du sel et d'une amende égale au décuple de l'accise à charge des armateurs, indépendamment de l'accise simple.

Art. 66.

Tout sel versé, chargé ou transporté en d'autres tonneaux que ceux marqués comme le prescrit l'art. 47, tant au départ qu'au retour des bateaux pêcheurs, entraînera l'annulation des permis et l'application de l'art. 28 de la loi du 21 août 1822 (*Journ. offic.*, n° 35).

Pareille peine sera encourue si les employés, lors des vérifications qu'ils sont autorisés à faire à bord des bateaux conformément à l'article 31 du présent règlement, constatent une différence en plus ou en moins, excédant d'un pour cent les quantités déclarées et qui doivent s'y

trouver. Dans le premier cas, les droits seront dus et exigibles sur toute la partie, et dans le second cas, sur les quantités qui auraient dû exister d'après les documents délivrés.

Art. 67.

Au retour des bateaux, les armateurs, patrons ou pilotes qui ne déclareraient pas le produit de leur pêche et la quantité de sel qu'ils auraient rapportée, encourront les peines comminées par l'article 205 de la loi générale déjà citée.

Art. 68.

Si, au retour des bateaux, les quantités de sel brut et raffiné reconnues par les employés, excédaient d'un dixième celles déclarées, soit en plus, soit en moins, il sera infligé dans l'un et l'autre cas, aux armateurs, patrons ou pilotes, une amende du sextuple des droits d'entrée et de l'accise.

Art. 69.

Les quantités de sel brut et raffiné qui auront été rapportées, réunies à celles mises en usage suivant les bases établies par l'art. 54, devront parfaire les quantités mises à bord, sauf, s'il y a lieu, la déduction à titre de déchet accordée par l'art. 60.

Le manquant devra être immédiatement soumis à l'accise. L'excédant, quel qu'il soit, compris dans les quantités à constater en vertu des art. 38 et 39, sera pris en charge aux comptes courants par application de l'art. 48.

Art. 70.

Conformément aux articles 24 et 56 de la loi générale du 26 août 1822 (*Journ. offic.*, n° 38), les armateurs, patrons ou pilotes seront passibles de l'amende de 106 francs y déterminée, à défaut de leur part d'arborer, suivant les circonstances, les signaux prescrits.

Art. 71.

Les armateurs, patrons ou pilotes ne pourront, sous aucun prétexte, se refuser à obtempérer à toutes les demandes, réquisitions ou injonctions faites en vertu des lois ou des règlements en vigueur par les employés de l'administration ou autres agents du gouvernement que la chose concerne. Tout refus de ce genre entraînera chaque fois, outre l'application des pénalités encourues, la privation de toutes les faveurs sans distinction, accordées dans l'intérêt de la pêche nationale.

CHAPITRE VIII.

Dispositions générales.

Art. 72.

Tout bateau de pêche portera des deux côtés, sur le devant, en chiffres arabes blancs sur fond noir, un numéro d'ordre qui lui sera donné par la commission spéciale de pêche du lieu ou du ressort auquel appartient le bâtiment. Tout bateau de 25 tonneaux au moins, portera en outre sur le devant, écrits de la même manière, son nom et celui du port ou de la localité d'armement.

Les chiffres auront une hauteur de vingt-cinq centimètres au moins, pour les navires de 25 tonneaux et au-dessus, et de 15 centimètres au moins, pour les autres.

Art. 73.

A moins de force majeure, et sauf le cas prévu par l'art. 7 de la loi du 25 février 1842, les armateurs, patrons ou pilotes ne pourront aborder ni mouiller ailleurs qu'au lieu de leur destination, tant au départ qu'au retour. Ils ne pourront de même, sauf le cas prévu par l'article 22 de la loi générale du 26 août 1822, rompre charge sur la rivière, à peine,

dans l'une et l'autre circonstance de perdre tout droit à la franchise sur le sel mis à bord et sur le poisson importé. Le tout sans préjudice des autres pénalités applicables aux termes des lois et règlements en vigueur.

Néanmoins, si, par suite de glaces, la navigation de l'Escaut est interrompue, les navires armés à Anvers pourront, à leur retour de la pêche, entrer à Ostende ou à Nieuport.

Si le déchargement du poisson a lieu, dans ce cas, à Ostende ou à Nieuport, les formalités exigées y seront remplies, ce dont il sera donné avis aux fonctionnaires de l'administration des douanes d'Anvers. Un duplicata des documents et des certificats délivrés leur sera transmis à cet effet.

Art. 74.

Les bateaux pêcheurs qui, l'été, se livrent à la pêche du hareng, pourront se faire accompagner d'une embarcation dite *chasseur*, pour introduire immédiatement dans le royaume les premiers produits de la pêche. A son arrivée, elle devra être munie d'un relevé présentant le nombre de tonnes de harengs placées à bord, avec l'indication des bateaux d'où ces tonnes proviennent, afin de pouvoir régler au retour le décompte du sel mis en usage pour chacun d'eux.

Art. 75.

Si ce relevé n'est pas produit, le receveur des accises n'aura point égard, lors de l'arrivée des bateaux pêcheurs, à la quantité de sel qu'on aura pu employer pour la salaison des premières tonnes de harengs ainsi importées.

Art. 76.

Les bateaux de pêche, pendant tout le temps que durera leur course, devront avoir constamment hissé au haut de leur principal mât, un guidon dont la forme et la couleur seront ultérieurement déterminées par l'admi-

nistration. Ce guidon sera également hissé, non-seulement au départ des bateaux, mais aussi à leur arrivée, tant et aussi longtemps qu'il y aura à bord, soit du sel, soit du poisson.

Dans les cas où les bateaux pêcheurs arriveraient pendant la nuit, au premier poste ou bureau de première déclaration ou au lieu de leur destination, le guidon sera remplacé par une grande lanterne éclairée, suspendue de même au haut du principal mât.

Ils devront rester amarrés aux endroits à désigner, en conformité de l'article 127 de la loi générale du 26 août 1822.

Art. 77.

Sans préjudice des règlements spéciaux en vigueur pour la répartition des primes ou encouragements pécuniaires en faveur des armements à la pêche maritime, les dispositions du présent règlement deviendront obligatoires à partir du jour où la loi du 25 février 1842 sera exécutoire.

Art. 78.

Nos ministres des finances et de l'intérieur sont chargés de désigner les apparaux et ustensiles qui, aux termes de l'article 4 de la loi du 25 février 1842, doivent composer l'équipement de chaque espèce de navire de pêche.

Ils détermineront également les approvisionnements que les navires pêcheurs peuvent prendre à bord, en conformité de l'art. 6 de cette loi.

Art. 79.

Les règlements des 30 mai et 31 juillet 1817, *Recueil* de 1826, n°s 167 et 168, ainsi que les arrêtés royaux et les instructions qui les complètent sont rapportés.

Nos ministres des finances et de l'intérieur prescriront, chacun en ce qui les concerne, les mesures nécessaires pour

assurer l'exécution du présent arrêté qui sera inséré au *Bulletin officiel*.

LÉOPOLD.

N° 17.

*Pêche nationale.—Apparaux et ustensiles des navires de pêche.
—Approvisionnements de bord.*

Bruxelles, le 12 mars 1842.

LES MINISTRES DES FINANCES ET DE L'INTÉRIEUR,

Vu l'art. 78 du règlement du 5 mars 1842 sur la pêche nationale, portant :

« Nos ministres des finances et de l'intérieur sont chargés de désigner les apparaux et ustensiles qui, aux termes de l'article 4 de la loi du 25 février 1842, doivent composer l'équipement de chaque espèce de navire de pêche ;

« Ils détermineront également les approvisionnements que les navires pêcheurs peuvent prendre à bord, en conformité de l'art 6 de ladite loi ; »

Vu l'article 10 du même règlement indiquant les espèces de pêche auxquelles les navires belges peuvent se livrer ;

Arrêtent :

Art. 1^{er}.

Apparaux et ustensiles.

L'équipement de chaque navire de la pêche nationale devra comprendre au moins :

A. POUR LA PÊCHE DU POISSON FRAIS.§ 1^{er}.*Pêche au chalut.*

1^o A Heyst, Blankenbergh, la Panne et autres lieux du littoral non spécialement désignés :

Deux chaluts (korren) montés avec fers, du poids d'environ 45 kilogrammes chacun, deux bâtons de 20 à 24 pieds de longueur, une paire de bras (schranken) de 14 à 18 brasses, un câble (korren-touw) de 60 brasses de longueur et de 2 $\frac{1}{2}$ pouces d'épaisseur ; bouées et lignes (boye reep en kern) de 30 brasses, un gui (kuyl-touw) de 9 brasses de longueur et de 2 $\frac{1}{2}$ pouces d'épaisseur, et un parpajon (sweert-reep) de 10 brasses.

2^o A Ostende, Nieuport et Bruges :

Deux chaluts (korren) montés avec fers, du poids d'environ 50 kil. chacun, bâtons de 32 à 36 pouces de longueur, une paire de bras (schranken) de 14 brasses de longueur et de 5 $\frac{1}{2}$ pouces d'épaisseur, un câble (korre-touw) de 100 brasses de longueur et de 6 pouces d'épaisseur ; bouées et lignes de 30 brasses de longueur et de 6 pouces d'épaisseur, un gui (kuyl-touw) de 15 brasses, et un parpajon (sweert-reep) de 30 brasses de longueur et de 6 pouces d'épaisseur.

3^o A Anvers :

a. Si la pêche se fait au filet, 20 à 30 filets de 10 mètres de longueur sur 3 mètres de largeur, suivant la capacité du navire : les tonnes vides nécessaires, les grelins, cordages et bouées pour faire flotter les filets.

b. Pour la pêche au chalut, comme au n° 2^o.

§ 2.

Pour la pêche dite cingen ou corret.

Dans les localités désignées aux n^os 1^o et 2^o ci-dessus :

Sept filets de 14 mailles pour chacun des deux navires.

§ 3.

Pour la pêche dite aux folles.

Dans les mêmes localités :

- a. 18 à 26 filets de 14 mailles avec 14 ancre, 12 bras ou pattes d'oeie dits *wullen*, de 6 brasses.
- b. 2 bouées avec lignes et cordages (boyen en agterreeps) de 30 brasses chacune.

§ 4.

Pour la pêche par un bateau au filet traînant.

Dans toutes les localités :

Neuf filets, une voile de dérive et sa vergue, deux bouées et leurs bras, un grelin et deux pierres (negen netten, een drysfokke, twee barreels, twee schotten, een sprange, een fokke togt-touw, twee steenen en steentouw).

§ 5.

Pour la grande pêche à l'hameçon.

Dans toutes les localités :

Sept hommes munis chacun de 12 lignes de fond ou dormantes, de 48 brasses de longueur et de 9 fils d'épaisseur, montées de 25 hameçons, avec 5 bouées (kerens), 5 ancre et leurs lignes (baek-lynen) de 65 brasses, un réservoir à amorces, trois câbles et demi de 120 brasses de longueur l'un, et de 7 à 8 pouces d'épaisseur.

§ 6.

Pour la petite pêche à l'hameçon.

Six hommes munis chacun de 18 lignes de fond ou dor-

mantes, de 160 brasses de longueur et garnies de 25 hameçons, 4 bouées (kerens), 4 ancras avec 4 lignes (baek-lynen) de 40 brasses, 3 grappins (dreggen), un câble d'ancré de 38 brasses de longueur et de 2 $\frac{1}{2}$ pouces d'épaisseur.

L'apprenti doit être muni de lignes en proportion de sa part dans les bénéfices :

B. POUR LA GRANDE PÊCHE AU HARENG.

Dans toutes les localités :

Quarante filets avec fincelles et barsouins (met spanreepen en korken); les filets de 250 à 300 mailles tant en longueur qu'en largeur, les mailles ayant au moins 27 millimètres carrés; 40 bouées, cinq câbles, de 120 brasses de longueur chacun, et de 5 à 6 pouces d'épaisseur, et les tonnes vides en quantité suffisante :

C. POUR LA PETITE PÊCHE AU HARENG, DITE D'HIVER.

Dans toutes les localités.

Vingt-cinq filets de 300 mailles en longueur sur 250 en largeur; les fincelles et barsouins en proportion du nombre de filets, comme au numéro précédent.

D. POUR LA PÊCHE DE LA MORUE EN ÉTÉ.

Dans toutes les localités, à l'exception d'Anvers :

Quatre lignes et une douzaine d'hameçons par homme d'équipage, avec une voile de dérive et accessoires.

A Anvers :

25 à 30 grands crochets de 7 à 8 pouces de longueur, 25 à 30 plombs et 30 à 40 lignes (lynen).

E. POUR LA PÊCHE DE LA MORUE EN HIVER.

Dans toutes les localités, à l'exception d'Anvers :

Quatre lignes et une douzaine d'hameçons par homme d'équipage, une câble (op-reep) de 100 brasses de longueur

et de 5 $\frac{1}{2}$ pouces d'épaisseur, bras et autres accessoires (schranken en waterschotte) de 100 brasses de longueur et de 4 pouces d'épaisseur.

A Anvers :

5 à 6000 petits crochets, 200 lignes (lynen), 10 à 12 bouées et 10 à 12 grappins.

F. POUR LA PÊCHE DES PLIES.

Dans toutes les localités :

a. Un chalut et un câble (korre-touw) de 80 brasses de longueur et de 5 pouces d'épaisseur, une paire de bras (schranken) de 28 brasses de longueur et de 6 pouces d'épaisseur chacun, un parpajon (sweert-reep) de trente brasses de longueur et de 8 pouces d'épaisseur, 2 fers pour chalut avec deux bâtons de 34 pieds l'un.

b. Trois chaluts, des tonnes ou réservoirs à claires-voies pour y saler les plies.

G. POUR LA PÊCHE DU HARENG FRAIS, DIT PANHARING.

Comme pour la pêche du poisson frais, litt. A, § 1^{er}, nos 1^o, 2^o et 3^o ci-dessus.

H. POUR LA PÊCHE DES ÉCLEFINS.

Dans toutes les localités :

Lignes et balancines (kleuwant en stillen), et 200 hameçons, par équipage, chaque homme étant muni de 6 balancines (stillen), et d'amorces nécessaires consistant en moules et foie de bœuf.

Art. 2.

Approvisionnements de bord.

Les approvisionnements des navires de pêche, non compris les autres victuailles embarquées pour les besoins de

l'équipage, tels que pain, biscuit, viande, etc., ne pourront dépasser les quantités ci-après désignées :

§ 1^{er}.

POUR LA PÈCHE DU POISSON FRAIS

Exercée des diverses manières indiquées litt. A de l'art. 10 du règlement du 5 mars 1842

(la grande et la petite pêche à l'hameçon exceptées) :

a. A Heyst, Blankenberghe, la Panne et autres lieux non spécialement désignés ci-après :

Boissons distillées, 2 litres par bateau et par voyage ;

Tabac en sortes, 1 kil. par idem ;

Cartes à jouer, 1 jeu par bateau ;

Thé, $\frac{1}{2}$ kil. idem ;

Café, $\frac{1}{2}$ kil. idem ;

Sucre, $\frac{1}{2}$ kil. idem ;

Chocolat, $\frac{1}{2}$ kil. idem.

b. A Ostende, Nieuport et Bruges :

Boissons distillées, 2 litres par homme et par voyage ;

Tabac en sortes, 1 kil. idem ;

Cartes à jouer, néant ;

Thé, 1 kil. par voyage pour tout l'équipage ;

Café, 1 kil. idem ;

Sucre, 3 kil. idem ;

Chocolat, néant.

POUR LA GRANDE PÈCHE AU HARENG.

Dans les localités mentionnées aux §§ a et b ci-dessus :

Boissons distillées, 1 litre par homme et par semaine avec limite de la durée du voyage à quatre mois ;

Vin, 1 hectolitre pour tout l'équipage par voyage ;

Tabac en sortes, 3 kil. par homme et par voyage ;

Cartes à jouer, néant ;

APPENDICE.

<i>Thé,</i>	4 kil.	pour tout l'équipage par voyage ;
<i>Café,</i>	10 kil.	idem ;
<i>Sucre,</i>	40 kil.	idem ;
<i>Chocolat,</i>	néant.	

POUR LA PETITE PÊCHE AU HARENG, DITE D'HIVER.

Dans les mêmes localités :
Boissons distillées, 1 litre par homme et par semaine avec limite de la durée du voyage à deux mois ;
Vin, tabac, thé, café et sucre, la moitié des quantités indiquées pour la grande pêche au hareng.

POUR LA PÊCHE DE LA MORUE EN ÉTÉ.

Dans les mêmes localités :
Boissons distillées, 10 litres par homme et par voyage ;
Tabac en sortes, 3 kil. idem ;
Cartes à jouer, néant ;
Thé, 2 kil. par voyage pour tout l'équipage ;
Café, 5 kil. idem ;
Sucre, 20 kil. idem ;
Chocolat, néant.

POUR LA PÊCHE DE LA MORUE EN HIVER.

Dans les mêmes localités :
 Comme ci-dessus pour celle faite en été.

POUR LA PÊCHE AUX PLIES.

Dans les mêmes localités :
Boissons distillées, 2 litres par homme et par voyage ;
Tabac en sortes, 1 kil. idem ;
Thé, 1 kil. idem ;
Café, 1 kil. idem ;
Sucre, 3 kil. idem ;
Cartes à jouer, néant.
Chocolat, néant.

POUR LA GRANDE ET LA PETITE PÊCHE A L'HAMECON.

Dans les mêmes localités :

Comme ci-dessus pour la pêche de la morue en hiver et en été.

POUR LA PÊCHE DU HARENG FRAIS, DIT PANHARING.

Comme ci-dessus pour la pêche du poisson frais, litt. *a* et *b* du § 1^{er}.

POUR LA PÊCHE DES ÉCLEFINS.

Dans les mêmes localités :

Boissons distillées, 2 litres par homme et par voyage;

Tabac en sortes, $\frac{1}{2}$ kil. idem;

Thé, 1 kil. par équipage et par voyage;

Café, 1 kil. idem;

Sucre, 3 kil. idem;

Cartes à jouer, néant.

Chocolat, néant.

§ 2.

A Anvers.

Les approvisionnements que chaque navire de pêche pourra prendre à bord seront fixés d'après les bases suivantes :

Par homme et par jour en ayant égard à la durée presumée du voyage ou de la saison de pêche :

Boissons distillées, 1 décilitre par homme et par jour;

Vin, 1 id. id.

Tabac à fumer ou en rouleau, { 5 décagrammes id. id.

Tabac à priser, néant;

Cigares, id.

Cartes à jouer, id.

<i>Thé,</i>	3 décagram. par homme et par jour ;
<i>Café,</i>	2 id. id. id.
<i>Sucre,</i>	1 id. id. id.
<i>Chocolat,</i>	néant.

§ 3.

Au retour le patron sera tenu de justifier de l'existence à bord des quantités restantes en raison de la moindre durée du voyage.

Le présent arrêté sera inséré au *Bulletin officiel*.

Le ministre des finances,
SMITS.

Le ministre de l'intérieur,
NOTHOMB.

N° 18.

PÊCHE MARITIME.

LÉOPOLD, roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Revu notre arrêté du 27 février 1840, relatif à la grande pêche maritime;

Revu également notre arrêté du 5 juin 1841, relatif à la petite pêche;

Considérant que les pêcheries de Blankenbergh, de Heyst et de la Panne (commune d'Adinkerke), n'ont pu, à cause du faible tonnage de leurs armements, être comprises jusqu'à présent dans l'organisation générale de la pêche maritime en Belgique, en ce qui concerne les encouragements péquéniaires accordés à cette industrie, et qu'il a été reconnu possible et convenable de leur accorder des encouragements de cette espèce;

Sur le rapport de notre ministre de l'intérieur,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Art. 1^{er}.

Toute chaloupe de pêche de Blankenberghe, de Heyst et de la Panne (communé d'Adinkerke), aura droit à une prime d'encouragement de deux cents francs par an, si elle remplit les conditions prescrites par le présent règlement.

Art. 2.

Les chaloupes jaugeront au moins dix tonneaux de mer d'un mètre et demi cube.

Elles seront convenablement armées et équipées, et auront au moins quatre hommes d'équipage et un mousse.

Art. 3.

La prime ne sera allouée qu'aux chaloupes qui, pratiquant la pêche sans interruption durant toute l'année (les jours fériés exceptés et sauf les empêchements de force majeure à justifier vis-à-vis du collège échevinal), auront au moins huit mois de pêche réelle pendant l'année.

Les pêcheurs qui, hors des cas prévus ci-dessus, interrompront l'exercice de la pêche, perdront leur part dans la prime. Il en sera de même pour ceux qui ne concourront pas à la formation et à l'entretien de la caisse de prévoyance de leur localité.

Les parts de prime ainsi perdues sont acquises à la caisse de prévoyance.

Art. 4.

Le collège échevinal fait vérifier par des experts, aussi souvent qu'il le juge convenable, le bon armement et équipement des chaloupes, afin de s'assurer si, sous ce rapport, il y a lieu d'accorder la prime. Ce bon armement est constaté par un procès-verbal conforme au modèle ci-joint (n° 1).

Le dernier procès-verbal des experts est joint aux propositions d'allocations de primes.

Art. 5.

La prime se répartit ainsi qu'il suit :

1/3 pour l'armateur ;

1/3 pour l'équipage ;

Et 1/3 pour la caisse de prévoyance.

Art. 6.

Au commencement de chaque année et avant le 15 janvier, les armateurs adressent au collège échevinal de leur commune le relevé des chaloupes qu'ils font concourir pour la prime. Le collège échevinal en dresse un tableau conforme à la première section du modèle ci-joint (n° 2) pour toute la commune, et l'envoie, au plus tard le 1^{er} février, au gouverneur de la province.

Art. 7.

Le gouverneur dresse un état général de ces chaloupes et le transmet, avant la fin de février, au ministre de l'intérieur.

Art. 8.

Avant le premier départ, le collège échevinal forme, pour chaque chaloupe, d'après le modèle usité, un rôle d'équipage en double, afin de constater quels sont les ayants droit aux primes ; une expédition reste entre les mains du bourgmestre ; l'autre est jointe à l'attestation dont il est parlé à l'art. 10.

Art. 9.

En cas de mutations pendant l'année, le collège échevinal les porte au rôle d'équipage, et les parts de prime sont réparties au prorata du temps de service.

Art. 10.

Sur la déclaration de l'armateur, faite d'après le modèle ci-joint (n° 3), dans le courant du mois de janvier qui suit l'année à laquelle la prime a été acquise, le collège échevinal délivre, s'il y a lieu, pour chaque chaloupe, une attestation conforme au même modèle (n° 3), portant que les conditions exigées, tant par le présent arrêté que par les lois et règlements sur la pêche maritime, ont été remplies.

La déclaration et l'attestation sont, ainsi que le double du rôle d'équipage, le certificat de jauge et le procès-verbal des experts, envoyés par le collège échevinal au gouverneur de la province.

Art. 11.

Toutes les contestations qui pourraient s'élever entre le collège échevinal et les armateurs, et entre ces derniers et les pêcheurs, relativement aux primes, sont soumises à la décision de la députation permanente du conseil provincial.

Art. 12.

Dès que les pièces dont parle l'art. 10 seront parvenues au gouvernement provincial, elles seront examinées par la députation permanente, et transmises ensuite, par les soins du gouverneur, au ministre de l'intérieur ; celui-ci, en se conformant, en tant qu'il y aura lieu, à l'art. 21 de notre arrêté du 27 février 1840, fera délivrer les ordonnances de paiement des primes qui auront été acquises.

Art. 13.

Si d'autres localités que Blankerberghé, Heyst et la Panne viennent à armer à la pêche de marée, en se conformant aux dispositions ci-dessus, celles-ci leur deviendront applicables.

Néanmoins, les bateaux pêcheurs qui exercent la grande

ou la petite pêche et qui concourent, de ce chef, aux primes accordées par nos arrêtés des 27 février 1840 et 5 juin 1841, ne peuvent, en aucun cas, avoir part à la prime instituée par le présent règlement.

Art. 14.

L'inspecteur général de la pêche maritime a la haute surveillance sur la pêche de poisson frais, dont il est question dans le présent règlement. Il adresse, par l'intermédiaire du gouverneur, au ministre de l'intérieur, toutes les propositions qui peuvent être utiles à cette industrie ou tendre à la perfectionner.

Dispositions transitoires.

Art. 15.

Les armements qui auront eu lieu en conformité du présent règlement, depuis le 1^{er} juillet jusqu'au 31 décembre 1842, et qui auront eu ainsi au moins quatre mois de pêche réelle, jouiront d'une demi-prime pour cette période.

Art. 16.

Le relevé dont parle l'art. 6 sera adressé au collège échevinal avant le 15 du mois de juin prochain; ce collège enverra le tableau général au gouverneur, avant le 1^{er} juillet suivant.

Notre ministre de l'intérieur est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Paris, le 21 avril 1842.

LÉOPOLD.

Par le roi :

Le ministre de l'intérieur,

NOTHOMB.

N° 1.

JAER

NATIONALE VISSCHERY.

Gemeente van

Vangst

Artikel 4 van het koninglyk besluyt in dato
21 april 1842.

PROCES - VERBAEL.

Heden den der maend achttien
 honderd , ik ondergeteekenden keurder van visschery-
 gereedschappen, in aengesteld krachtens
 , verklaer by deze my, op bevel van het
 gemeente bestuur dezer stad, begeven te hebben
 , voor het belgiesch visschers-vaertuyg
 genaemd , groot tonnen,
 gevoerd door , aan de consignatie van
 den heer uytreeder alhier, bestemd tot
 de visschery, ten eynde overle-
 gaen tot de visitatie der noodige gereedschappen om de ge-
 zegde visschery uytteoeffenen, en heb alles in goed orde en
 niets tegenstrydig aen de wetten en instructien bevonden ; de
 welke gereedschappen bestaende, te weten :

- 1° ;
- 2° ;
- 3° ;
- 4° .

In teeken der waerheyd is dat proces-verbael opgemaakt
 in tegenwoordigheyd van den uytreeder, en hebben te samen
 geteekend ten dage, maend en jare als boven vermeld, waer
 van akte.

Den uytreeder,

Den keurder,

CERTIFICATEN

Der ambtenaren van de administratie der douanen by de

uytreys en terugkomst der visschers-vaertuygen (artikels 2 en 20, § B van het koninglyk besluyt in dato 27 february 1840).

1° De ondergeteekende ambtenaren der douanen, verklaren te hebben zien inschepen de visschery gereedschappen welke door de keurders zyn geverifieerd geweest en in het proces-verbael hier voren zyn aengewezen; en dat de zelve onder hunne bewaking zyn gebleven tot den oogenblik van het vertrek van het visschers-vaertuyg.

Te 18
den 18

2° De ondergeteekende ambtenaren der douanen, verklaren te hebben een boord bevonden van het visschers-vaertuyg hier voren vermeld, het zelve visch-tuyg welke by de uytreys aan boord was (1).

Te 18
den 18

(1) Ingeval er eenige netten of andere gereedschappen ontbreken, de zelve alhier aentewyzen elk afzonderlyk.

No. 2. TABLEAU des chaloupes expédiées du port d. . . pour la pêche du poisson frais en 184^e, et pour l'armement desquels on demande à participer aux encouragements accordés par la législature.

Nº 3.

PÈCHE NATIONALE.

EXERCICE
Commune d **DÉCLARATION** Art. 10 de l'arrêté royal du 21 avril 1842.

POUR L'OBTENTION DE LA PRIME.

Pêche de marée.

Je soussigné, armateur de la chaloupe de pêche nommée
jaugeant tonneaux d'un mètre et demi
cube, déclare qu'en mil huit cent ce navire a
été à la pêche du poisson frais, qu'il était commandé par
; que son équipage, y compris le patron, était
composé de hommes et mousse, qu'il était conve-
nablement équipé pour la pêche dont il s'agit, et qu'il s'y
est livré sans interruption pendant l'année, d'où il résulte
qu'il a mois de pêche réelle.

A le 18

L'armateur susdit

CERTIFICATE

(Art. 10 de l'arrêté royal du 21 avril 1842.)

Le collège échevinal de certifie, qu'après examen des écritures tenues au bureau des douanes et de l'état général des chaloupes expédiées à la pêche du poisson frais pendant l'année 18 , ainsi que des pièces jointes à la présente, il a reconnu la déclaration qui précède exacte et véritable, et est d'avis que la chaloupe nommée a satisfait aux lois et règlements sur la pêche et a acquis des droits suffisants pour participer à la répartition des fonds accordés à titre d'encouragement par la législature.

En foi de quoi le présent certificat a été délivré au sieur armateur de la pêche nationale du poisson frais.

A le 18

Le collège échevinal susdit,

RÈGLEMENT

CONCERNANT

LA PÊCHE MARITIME POUR LES PAYS-BAS.

Sa Majesté étant instruite que les règlements précédents faits pour le bien-être et la continuation de la pêche pour les ports d'Ostende et de Nieuport sont insuffisants , et voulant favoriser un établissement si utile, et prendre les mesures nécessaires pour l'accroissement de la confiance publique indispensablement nécessaire dans une affaire si avantageuse à ces pays, a trouvé convenable, par avis de son conseil royal du gouvernement, d'ordonner et statuer ce qui suit :

Dispositions concernant l'association des armateurs, en quoi elle consiste, et quelle est sa règle intérieure.

Art. 1^{er}.

Le corps des armateurs respectifs, dans les villes et ports d'Ostende et Nieuport, sera représenté par des personnes résidant dans lesdites villes, ou au sud de Slykens, et étant intéressées dans le corps des équipeurs, soit par elles-mêmes, ou par commission pour d'autres , étant connus sur le registre en leur qualité d'équipeurs.

Art. 2.

Toute personne honnête voulant être reconnue comme équipeur, et obtenir en cette qualité des lettres patentes pour naviguer, ou faire naviguer, avec un ou plusieurs bâtiments pêcheurs sur son nom , devra se présenter à l'assemblée des équipeurs pour être acceptée comme équipeur et inscrite au registre ; laquelle personne devra, à sa première

demande, être acceptée en ladite qualité, sauf à payer, dans un seul terme, au profit dudit corps, la somme de 3 flor. 10 s., et pour le clerc, celle de 1 flor. 11 s. 6 d., ainsi que d'acquitter annuellement, avant le 15 janvier, pour chaque bâtimennt au-dessus de 12 chargements, jusqu'à concurrence de 6 florins, et pour celui d'une moindre contenance, la somme de 3 florins courants, pour faire face aux menus frais.

Art. 3.

Les personnes ainsi acceptées et reconnues seront en droit, et même tenues chaque fois qu'elles seront convenablement interpellées, d'intervenir dans toutes les assemblées concernant les équipeurs, et d'y prendre à pluralité de voix toutes résolutions que l'on trouvera utiles aux intérêts des équipeurs.

Art. 4.

Indépendamment de la surveillance des deux commissaires établis par les états de notre province de Flandre, et agréés par nous, chaque corps sera composé d'un doyen et de deux surveillants choisis par la généralité des équipeurs, qui devront servir au moins l'espace d'une année; mais il leur sera néanmoins loisible de continuer leurs fonctions.

Art. 5.

De plus, il y aura dans chaque corps une personne, élue comme dessus, pour remplir les fonctions de greffier, et enregistrer en cette qualité toutes résolutions prises, et faire toutes autres besognes dont ces fonctions sont susceptibles.

Art. 6.

Il y aura en outre un clerc pour faire toutes notifications et autres devoirs dont il sera chargé de la part du doyen et des surveillants, et sera ledit clerc cru sur son rapport ou relat fait sous serment, jusqu'à inscription en faux.

Art. 7.

Le doyen, et en cas d'absence, de maladie, ou d'autre empêchement légitime, le 1^{er} ou 2^{me} surveillant, aura le droit de faire assebler le corps, soit par propre mouvement, ou à la requête des autres membres, pilotes ou pêcheurs, pour des affaires regardant la pêche ; en faisant à cet effet citer tous les équipeurs par le clerc, porteur d'un billet écrit ou imprimé, signé par le doyen ou par celui établi pour remplir les fonctions de greffier : lesquelles citations devront être faites au moins les vingt-quatre heures avant la tenue de l'assemblée ou plus tôt, lorsque la chose ne peut souffrir le moindre délai.

Art. 8.

Bien entendu que les armateurs de Nieuport et d'Ostende devront également se réunir lorsqu'ils seront à cet effet convoqués de notre part ou par lesdits commissaires, pour prendre des résolutions sur les points qui leur seront proposés.

Art. 9.

Tous les armateurs étant dûment convoqués seront tenus de se rendre à l'assemblée ordinaire ou extraordinaire, au jour et l'heure fixés, sous peine d'encourir, pour chaque contravention une amende de 3 flor. 3 s., à moins qu'ils ne fussent excusés par les armateurs pour des motifs légitimes, lors de l'assemblée suivante.

Art. 10.

Les armateurs étant ainsi assemblés à Ostende, au nombre de neuf personnes, qui peut bien être supérieur mais pas inférieur, et ceux assemblés à Nieuport, au nombre de la moitié des membres, pourront prendre telles résolutions pour l'avantage de la pêche et de ses intéressés, comme ils trouveront convenir. Le doyen ou, dans son absence, le pre-

mier ou second surveillant, aura voix prépondérante dans le cas d'égalité de voix.

Art. 11.

Mais pour des affaires sur lesquelles on a pris des résolutions concernant les dépenses extraordinaires, dans lesquelles chacun contribue à raison des bâtiments, les voix seront comptées par bâtiment, bien entendu cependant que l'armateur ayant 1, 2 ou 3 bâtiments, n'aura qu'une voix, celui de 4, 5, 6 ou 7 bâtiments en aura deux, et celui de 8 jusqu'à 9 bâtiments y compris, aura trois voix, et finalement celui de 12 bâtiments et au-dessus, aura quatre voix, et aucun armateur ne pourra en obtenir davantage quelque considérable que soit le nombre de ses bâtiments.

Art. 12.

Les résolutions étant ainsi prises seront obligatoires et exécutoires envers les intéressés, pour autant qu'elles ne soient pas contraires au présent règlement et à notre ordonnance déjà rendue ou à rendre à l'avenir : les commissaires auront en tout temps le droit de prendre communication desdites résolutions, qui leur sera donnée à la première demande, par la personne faisant les fonctions de greffier, ainsi que de tous autres inspections et éclaircissements qu'ils jugeront nécessaires concernant les armateurs.

Art. 13.

Les armateurs seront en outre tenus de remettre au bureau de l'association, au plus tard sous les vingt-quatre heures après le départ et l'arrivée de chaque bâtiment, une déclaration en écrit contenant le nom et le numéro de ce bâtiment, sa destination, la qualité et la quantité des poissons importés ; ils seront également tenus, ainsi que le greffier, de donner aux commissaires, sur la matière de l'association, tels éclaircissements qu'ils demanderont.

De la juridiction en matière de procès dans des affaires litigieuses concernant l'association.

Art. 14.

Toutes affaires contentieuses ou concernant la pêche à Nieuport, seront portées par-devant les bourgmestre et échevins dudit lieu, qui y prononceront sommairement sans forme de procès, et sans que ces sentences soient sujettes à appel ou révision, lorsqu'elles ont pour objet une affaire dont le principal n'excède pas 50 florins.

Art. 15.

Lorsque le principal excède les 50 florins, on pourra appeler de la sentence rendue au conseil de Flandre, qui prononcera par forme d'arrêt, en dernier ressort et sans révision, à moins que la première sentence ne fût totalement ou partiellement réformée : dans quel cas appel sera accordé par-devant notre grand conseil, qui fera également droit sans la révision que dessus.

Art. 16.

Mais quant aux affaires contentieuses entre les armateurs, pilotes ou pêcheurs, concernant l'association d'armateurs d'Ostende, étant informé que dès longtemps cette association a statué favorablement sur de pareils objets, l'on suivra à cet égard, provisoirement et jusqu'à disposition ultérieure, l'ancien usage.

Art. 17.

En conséquence tout armateur, pilote ou pêcheur, qui voudra éléver une contestation quelconque concernant l'association d'armateurs d'Ostende, devra s'adresser au doyen, et en cas d'absence au premier ou second surveillant, qui citera la partie, par le ministère du messager de la ville, à

l'effet de compарoir à l'assemblée de ladite association, à jour et heure relatés dans le billet de citation ; et si le cité ne comparait point à la 1^{re}, 2^{me} ou 3^{me} assignation, faite chacune dans un intervalle au moins de vingt-quatre heures, l'association pourra faire droit sur la demande verbale, comme elle trouvera convenir.

Art. 18.

Si le cité comparait à la première, seconde ou troisième assignation, il lui sera fait droit sommairement et sans forme de procès sur sa demande et sur ses moyens de défenses verbales, bien entendu cependant que dans la décision de la cause pourront intervenir au moins neuf personnes, y compris le commissaire de la pêche nationale qui aura également voix délibérative, et la sentence, enregistrée par celui qui fera les fonctions de greffier, sera exécutoire, et pour tous droits on ne payera au delà du taux fixé par l'ancien usage.

Art. 19.

Si l'on se plaint de la sentence rendue, dont le principal excède les 50 florins, le plaignant pourra, dans ce cas seulement, en appeler par-devant les bourgmestre et échevins de la ville d'Ostende, qui prononceront sommairement dans la cause, d'après l'ancien usage, et ce par forme d'arrêt sans appel ou révision, si la sentence est confirmée ; mais dans le cas qu'elle fut réformée en tout ou en partie, le plaignant pourra former requête au conseil de Flandre qui prononcera en dernier ressort.

Embarquement pour l'exercice de la pêche.

Art. 20.

L'époque de l'engagement des pilotes, pêcheurs et mousses, commencera dorénavant au 1^{er} janvier, et finira au dernier décembre de chaque année ; cependant comme il arrive

quelquefois que les bâtiments rentrent dans le port vers la fin de décembre, ou qu'ils sont retenus en mer jusqu'au mois de janvier, les pilotes et les pêcheurs qui arriveront avant la fin de l'année, et qui auront pris engagement sur un autre bâtiment pour l'année prochaine, devront quitter, pendant la dernière semaine du mois de décembre, le bâtiment arrivé, sauf de se rendre de suite sur celui dont ils auront pris engagement, sous peine de correction arbitraire : et en entrant postérieurement à la fin de décembre, ils seront dispensés de leur engagement lors de leur arrivée sur la plage.

Art. 21.

Étant informés qu'il existe des pilotes et pêcheurs qui, à l'insu des armateurs, ont pris engagement pour la même saison sur différents bâtiments, d'où il est résulté plusieurs difficultés, et pour y remédier autant que possible, il leur est défendu de s'engager comme pilote sur des dogres, chaloupes ou tous autres bâtiments pêcheurs antérieurement au 1^{er} septembre, et comme pêcheur, avant le 15 octobre de chaque année, sous peine de nullité d'un semblable engagement et d'encourir une correction arbitraire.

Art. 22.

Pour que les engagements soient connus et faits sur un pied uniforme et équitable; la généralité des membres de l'association formera un contrôle de revue, d'après lequel tout pilote, pêcheur et mousse devra s'engager, sous peine de nullité de tout autre engagement; chaque armateur sera tenu de faire deux doubles de ces contrôles dont il remettra l'un au commissaire, et l'autre au bureau de l'association pour y rester déposé, sous peine d'encourir, pour chaque négligence, une amende de 20 florins, à partager conformément au dernier article du présent règlement.

Art. 23.

Il est défendu à tous armateurs d'accepter des pilotes

qu'ils sauraient avoir été engagés sur un autre bâtiment, à moins d'un consentement exprès et par écrit de l'armateur de ce bâtiment, sous peine de nullité, et d'encourir une amende de 100 florins pour chaque pilote qui se trouverait avoir pris ce double engagement; mais s'il arrivait que l'on armât un nouveau bâtiment pêcheur, ou quelque autre qui n'eût point encore servi pour cet objet lors du commencement de la navigation, ou que le pilote d'un bâtiment pêcheur mourût pendant le cours de l'année; dans ce cas, il sera permis à l'armateur d'accepter comme pilote un pêcheur d'un autre bâtiment, pour compléter le restant de l'année commencée; mais cette faculté lui est interdite pour prétexte de maladie ou autre obstacle passager.

Art. 24.

Les armateurs payeront annuellement 30 florins courants à chaque pilote, sans rien de plus, et dans le cas qu'il quittât volontairement, ou que sa nouvelle acceptation fût accordée après l'époque ordinaire de la navigation, il sera payé au *prorata du temps* qu'il est resté au service.

Art. 25.

Ayant remarqué que quelques pilotes, dans l'espoir d'obtenir une meilleure récompense, soit par des offres gratuites ou autres faveurs, ont abandonné les armateurs et les bâtiments auxquels ils s'étaient engagés, ou ceux avec lesquels ils avaient précédemment navigué, d'où sont résultées une infinité de disputes et des désagréments entre les armateurs; et voulant faire stater les suites préjudiciables que de semblables abus pourraient faire naître, nous défendons à tout armateur de donner de l'argent aux pilotes, de leur promettre, faire promettre ou distribuer quelque autre récompense sous aucune manière, ni directement ni indirectement, au-dessus de la rétribution approuvée, sous peine d'encourir une amende de 1000 florins courants pour chaque contravention. Cependant dans le cas qu'un pilote ou pêcheur

exécutat une action louable, laquelle, d'après l'avis de l'armateur, mériterait une récompense particulière, nous permettons que, pour encourager le zèle des autres, cet armateur donne à cet effet une gratification extraordinaire à la discrétion et d'après l'avis de l'association.

Art. 26.

Les pilotes, pêcheurs et mousses, composant l'équipage de chaque bâtiment sans distinction, pour le temps fixé par le contrôle, étant engagés et embarqués, seront tenus d'exercer la nature de la pêche prescrite, et conformément aux ordres que les armateurs ou les propriétaires du bâtiment jugeront convenable de leur donner, sous peine d'être de suite détenus en prison par l'office, d'après le rapport préalable fait au commissaire, ou de subir une autre correction arbitraire, à la charge de ceux qui ne voudraient pas exercer la pêche comme il leur a été ordonné.

Art. 27.

Ils devront également, sous la même peine, pour tout ce qui concerne la police interne, se conformer à tout ce qui leur est prescrit de la part des armateurs ou des propriétaires.

Art. 28.

Lorsque le pilote ou les gens de l'équipage doivent quelque chose à un bâtiment pour lequel la navigation est terminée, de semblables créanciers ne pourront quitter leur bâtiment, ni s'engager ou être acceptés pour d'autres, qu'après avoir préalablement acquitté la totalité de leur dette, à moins que l'armateur du bâtiment sur lequel ils voudraient s'embarquer, ne voulût prendre ces dettes pour son propre compte, en s'obliguant à cet effet par écrit, comme principal, pour faire le payement desdites dettes avant le 15 juin de ladite année.

Art. 29.

Les pilotes ou ceux de leur équipage, quittant les bâtiments après l'expiration de l'époque fixée pour leur embarquement, ne pourront former des droits sur les objets qui s'y trouveront, tels que des filets dits *corren en karten* et autres dépendances, sous prétexte qu'ils y aient contribué directement ou indirectement, mais ils devront se contenter avec de tels autres objets qu'ils trouveront aux bâtiments, sur lesquels ils ont nouvellement monté.

Art. 30.

Il n'est point permis au pilote ni à ceux de son équipage, sous tel prétexte que ce soit, de s'attribuer quelque poisson qu'ils ont pêché ou apporté, de le donner à autrui, ou de le vendre, à moins d'un consentement exprès du propriétaire, armateur ou écrivain du bâtiment, sous peine à chaque contrevenant d'encourir une amende de 12 florins, au-dessus de la restitution de la double valeur du poisson vendu ou retenu, et d'être poursuivis, suivant l'exigence du cas, comme voleurs publics.

Art. 31.

Pendant le terme de la navigation les armateurs et ceux de leur équipage seront tenus de nettoyer leurs bâtiments de pêche extérieurement et intérieurement, et de les entretenir d'une manière convenable que les armateurs en soient satisfaits et aient des motifs de s'en contenter.

Art. 32.

Pendant tout le temps que les bâtiments de pêche rentrés, resteront dans le port ou au quai, une personne de l'équipage sera tenue de veiller, alternativement et par tour de rôle, à bord de son bâtiment, et d'en prendre soin, sous peine d'encourir une amende de 6 florins, à charge de celui

qui sera de garde ; en outre l'armateur sera en droit de se faire rembourser, par l'équipage, le montant des pertes qui seraient occasionnées au bâtiment par la négligence desdits gardes.

Dispositions concernant la pêche du poisson frais.

Art. 33.

Quant à la pêche du poisson frais , les gens de l'équipage des bâtiments pêcheurs devront s'approvisionner à leurs frais de tous les vivres dont ils auront besoin.

Art. 34.

Attendu que plusieurs difficultés se sont élevées entre les armateurs et l'équipage au sujet du paiement et de l'usage que l'on fera du filet dit *de korde* , nous déclarons que l'équipage pêchant avec ce filet , aux endroits où cet usage n'est point interdit, devra permettre, pendant la durée de la navigation, le paiement en commun d'un nouveau filet, dit *korde*, que les armateurs seront tenus de transporter directement à bord pour l'usage des pêcheurs , et de le laisser là jusqu'à ce qu'il soit usé.

Art. 35.

Tout le poisson frais, sans distinction et rien réservé, provenant de la pêche de chaque bâtiment, sera vendu publiquement, aux lieux accoutumés, par l'écrivain ou le teneur de livres de chaque bâtiment; interdisant bien expressément à l'armateur, écrivain ou pilote, de vendre ce poisson d'une autre manière, pas même sous prétexte des poissons pris par les mousses et réservés à leur bénéfice , dits *want*, *cordeel*, *laverssootje*.

Art. 36.

De tous les deniers provenant de la vente des poissons

frais de chaque bâtiment, sans exception, on formera une somme totale, de laquelle seront préalablement déduits les frais de l'amorce, ceux communs, la consommation de la bière et du bois de chauffage, les 5 p. % pour frais d'écriture, le 1 1/2 p. %, pour le pilote, les 3/4 p. % pour la pêcherie, et les 2 1/2 p. % en rédemption de la chaussée vers Wynendaele, où ce droit a lieu. Après tout quoi, le le restant net des deniers provenant des ventes sera partagé comme suit, savoir: Trois treizièmes parts pour le bâtiment, et l'autre restant entre les pêcheurs, suivant l'engagement, le contrôle et la convention : c'est-à-dire, lorsque l'équipage du bâtiment consiste en quatre hommes, le partage se fera en cinq portions; pour un équipage de trois hommes, en quatre portions, et les autres à proportion.

Art. 37.

Il sera permis à l'équipage de deux bâtiments ou plus, de se concerter ensemble pour faire la pêche en commun, dans le cas seulement que les armateurs agréent cet accord ou qu'ils désirent d'entreprendre part; de tout quoi on dressera acte qui sera signé par les armateurs et pilotes, sous peine de nullité : tout dommages et intérêts sans exception qui pourraient être accordés à l'un ou l'autre des bâtiments associés seront alors généralement supportés en commun entre les armateurs et les équipages des bâtiments associés, dont la communauté ne sera dissoluble qu'au moment que tous ces bâtiments associés se trouveront sur le quai et après que les armateurs et pilotes seront dûment prévenus de cette résolution.

Art. 38.

Dans le cas qu'un bâtiment pêcheur fut par malheur jeté sur l'estrang, ou qu'il se trouvât à l'environ des ports d'Ostende ou de Nieuport exposé à des périls imminents, tous les pilotes et les équipages des autres bâtiments pêcheurs seront tenus, à la première demande du doyen de la pêcherie, ou à celle de quelques-uns des armateurs ou pêcheurs, de venir

de suite aux secours de ce bâtiment, soit par nacelles, ou de toute autre manière, pour autant qu'il leur soit possible, sous peine de correction arbitraire et de punition sévère : et en compensation des secours apportés à ce bâtiment, il sera payé par l'armateur ou le propriétaire une gratification dont le montant sera fixé à la discrétion de la généralité des armateurs.

Art. 39.

Les armateurs, teneurs de livres ou les écrivains des bâtiments pêcheurs, qui feront publiquement et à l'enclerc la vente des poissons frais qu'ils apportent, devront le faire par tour de rôle, suivant leur arrivement.

Art. 40.

Dans le cas que plusieurs bâtiments revenant de la mer et chargés des poissons pris par les pêcheurs nationaux se trouvassent ou arrivassent sur le quai ou au port, désirant de vendre, il sera permis à l'armateur du bâtiment primivement arrivé, de procéder le premier à la vente d'une quantité de poisson, que l'on place, suivant les convenances, sur quatre paniers ordinaires : et cette vente continuera ainsi par tour de l'arrivement des bâtiments dont chacun ne pourra vendre au delà de quatre paniers.

Art. 41.

Sa Majesté interdit bien expressément aux acheteurs de poissons à Nieuport de profiter le tantième de 5 p. %, ou l'escalin par livre de gros, du montant des deniers provenant de la vente ou de l'achat du poisson frais, ou de quelque autre tantième ou récompense quelconque, à prélever dudit montant, qui ne pourra subir aucun autre prélèvement fixe que celui de 5 p. % ou l'escalin par livre de gros, pour frais d'écriture ; un sou par livre de gros au clerc du quai, et 2 liards par livre de gros pour la chapelle des pêcheurs à l'église paroissiale : le tout sans préjudice des droits des

douanes que l'on paye en sus du marché. Sa Majesté charge particulièrement le magistrat de Nieuport de surveiller soigneusement la conduite desdits acheteurs de poissons pour qu'ils n'apportent rien qui puisse en quelque sorte porter des entraves ou préjudicier à l'achat ou à la vente des poissons frais, et diminuer le concours des chasse-marée, pourvoyeurs ou tous autres auxquels le magistrat tâchera de donner toutes les facilités possibles, et s'il apercevait quelque collusion de la part des acheteurs de poissons, il en donnera instantanément connaissance au gouvernement général pour y être pourvu comme il sera trouvé convenir.

Art. 42.

La vente du poisson frais se fera à la minque de la manière suivante, savoir :

Un saumon. — Un esturgeon. — Un cabillaud. — Un cabillaud noir ou turbutin, dit *kool*. — Une flotte. — Une merluche, dite *linge*. — Une raie bouclée. — 2 raies à 3 queues, dites *flotten*. — 4 raies non bouclées dites *gledderochen*. — 13 plies. — 3 couples de soles. — 6 couples de petites soles. — 6 éclosins. — 6 merlans. — 1 turbot. — 1 ou 2 gros carrelets ou limandes, dits *grietzen*. — 1 barbue ou eelbaut, dit *heilbert*. Les autres petits poissons à proportion.

Art. 43.

Lorsqu'un armateur équipe un nouveau bâtiment pêcheur, en employant à ce travail l'équipage, il devra payer au pilote et à l'équipage pour l'armement du bâtiment, placement du mât, lestagé, attachement des voiles, enfin tout ce qui est nécessaire pour faire voile, savoir : 7 florins au pilote, et à chaque homme de l'équipage (les deux mousses comptés pour un homme) la somme de 3 florins 3 sols, et rien au delà.

Art. 44.

Lorsqu'un bâtiment pêcheur est susceptible d'être réparé,

l'armateur ne pourra , pour perte de temps , donner aucune indemnité aux pêcheurs , qui auront néanmoins la faculté , pendant la réparation, d'aller travailler à leur profit soit sur le quai ou dans la ville , mais le pilote qui devra assister et travailler à ladite réparation, sera payé à raison de 1 florin 4 sois par journée de travail.

Art. 45.

Les écrevisses de la Norwége apportées dans les ports d'Ostende et de Nieuport, par des bâtiments de la pêche nationale , et pour le compte des armateurs ou propriétaires des bancs aux huîtres ou des fosses aux écrevisses , seront considérées comme des poissons nationaux , de libre prise, et jouiront en conséquence des priviléges qui y sont attachés.

La pêche de la morue.

Art. 46.

Quant aux bâtiments qui exercent la pêche de la morue au Doggersbank , à la mer du Nord, ou Etland, les armateurs ou propriétaires seront tenus de faire les avances nécessaires pour la communauté, tant à l'égard du sel, que des tonneaux ; et de fournir les filets, si les armateurs sont d'accord, pour ces objets, avec les pêcheurs ; et les gens de l'équipage seront tenus, de leur côté, de s'approvisionner suffisamment et à leurs frais des victuailles nécessaires , et de fournir tous les autres matériaux de la pêche.

Art. 47.

Tous les poissons pris et apportés , tels que cabillaud, dit morue, ou tout autre poisson de quelque nature qu'il puisse être, salé ou non salé, sera, si l'équipage le demande, publiquement vendu, et de la somme totale seront primitivement déduits les frais et les avances que les armateurs ou propriétaires auraient été dans le cas de faire pour la communauté;

idem pour le dépérissement , dommage , ou perte totale des filets , câbles , et autres instruments dont le prix sera fixé par des gens de l'art , ou bien par commun accord , à raison de 5 p. % pour frais d'écriture ; 2 et 1/2 p. % pour le crédit que l'on est dans l'habitude d'accorder aux acheteurs des poissons ; 3/4 p. % pour la pécherie ; et 1 1/2 p. % pour le pilote : le restant des deniers provenant de la vente sera partagé , savoir : 3/13^{mes} pour le bâtiment ; le tout conformément au contrôle .

Art. 48.

Les armateurs seront tenus , trois jours après ladite vente , de produire aux pêcheurs un compte pertinent de leurs avances et payements , ainsi que de la vente des poissons , et d'acquitter en même temps à ces pêcheurs l'excédant du compte qui doit leur revenir .

Art. 49.

La vente de la morue et du petit cabillaud , dit merluche , si elle a lieu publiquement , se fera sur le quai , ou dans les magasins , par tour de rôle , suivant l'arrivée de chaque bâtiment ; et après la vente de la morue et du petit cabillaud , ou merluche , faite de la manière ci-dessus , on commencera également par tour de rôle la vente des petits merlus , du turbutin , dit *kool* , des cabillauds noirs , têtes et autres espèces .

Art. 50.

La pécherie sur le Doggersbank se fera pendant l'hiver , savoir : depuis la Saint-Nicolas , jusqu'à Pâques , par les deux associations des armateurs d'Ostende et de Nieuport , et ce par un tel nombre de bâtiments qu'il sera jugé convenable d'ordonner , et dans le cas qu'il ne se présente pas librement un nombre suffisant de bâtiments pour faire la pêche d'hiver sur le Doggersbank , il se fera vers le mois de novembre de chaque année , et à toute autre époque que nous fixerons , parmi chaque association d'armateurs , au tirage des lots , et les

pêcheurs atteints par le sort seront tenus, sous les dix jours après la Saint-Nicolas, au plus tard, de faire voile pour ladite pêcherie sur le Doggersbank, sous peine d'encourir envers le pilote une amende de 100 florins, et de 130 florins à la charge de chaque bâtiment, si celui-ci est directement ou indirectement coupable de ce manquement, ce au-dessus de la prestation de tous dommages et intérêts qu'il devra payer à l'équipage; il subira en outre une correction arbitraire, même par une incarcération et autrement, à la charge des pilotes défaillants ou des pêcheurs.

Art. 51.

Cependant dans le cas que ceux désignés par le sort, faisant la pêche des harengs, ne soient pas de retour en temps utile, ils devront partir sous huitaine après leur arrivement, pour faire la pêche sur le Doggersbank, sous peine d'encourir les amendes et la correction arbitraire portées à l'article précédent.

Art. 52.

Ceux qui partiront ainsi pour le Doggersbank doivent se dispenser de retourner dans leur port avant la quinzaine, à compter du jour de leur départ; et pour chaque bâtiment qui rentrerait avant cette époque sans apporter 3 tonneaux de morue prise et salée par lui, le pilote et l'équipage payeront une amende de 50 florins, à moins qu'ils ne puissent prouver par des motifs légitimes la nécessité de leur rentrée.

Art. 53.

Nous voulons que de suite ou aussitôt que possible, et au plus tard sous la huitaine après leur arrivement dans le port d'Ostende ou de Nieuport, ils partent pour le Doggersbank pour y continuer la pêche d'hiver, et ce jusqu'aux Pâques, le tout sous les peines que dessus, à moins d'une impossibilité absolue, que l'armateur et l'équipage devront faire constater, dans ledit délai de huitaine, au commissaire établi et à

l'association des armateurs, sous peine qu'après cette époque il ne sera pris aucun égard à leurs motifs et excuses.

Art. 54.

Les bâtiments qui devront faire la pêche sur le Doggersbank, et qui sont également destinés pour celle d'Islande, pourront néanmoins stater la première pêche à l'époque du 15 mars de chaque année.

Art. 55.

Les armateurs fixeront annuellement entre eux, dans l'assemblée ordinaire, quelle quantité de lamproie, servant d'amorce aux cabillauds, ils auront besoin pour lesdits bâtiments.

Art. 56.

Ils auront soin de se procurer ces objets en temps utile, et de mettre tout en usage pour que les lamproies soient prêtes à la Saint-Nicolas, pour être distribuées, afin que les pêcheurs ne soient pas obligés d'en attendre.

Art. 57.

Chaque année, une quinzaine après les Pâques, on nommera, dans une assemblée des armateurs, un comité de trois armateurs, qui aura la surveillance sur les affaires concernant la lamproie.

Art. 58.

Chaque bâtiment exerçant la pêche sur le Doggersbank, sera tenu de se munir pour chaque voyage d'une telle quantité de lamproie que le comité jugera nécessaire, sans qu'il puisse s'y opposer.

Art. 59.

Chaque pilote qui, faisant cette pêche d'hiver, entre en mer sans avoir pris ou demandé de lamproie, encourra une amende de 50 florins courants.

Art. 60.

Les armateurs seront également tenus, chaque fois qu'ils envoient chercher de la lamproie, d'en faire la demande par écrit, contenant la quantité d'icelle, et leurs pilotes ou pêcheurs recevant la lamproie en rapporteront le reçu.

Art. 61.

Chaque armateur sera tenu, la lamproie étant fournie, d'en payer le prix fixé, dès que le receveur de la pêcherie lui enverra une personne munie de sa quittance pour en toucher le montant.

Art. 62.

Le compte détaillé de la gestion concernant la lamproie sera rendu annuellement une quinzaine après les Pâques; à l'audition dudit compte pourront aussi être présents les pilotes qui auront fait pendant la même année le voyage du Doggersbank.

Art. 63.

Pour garantir le public contre toutes fraudes qui pourraient se faire à l'égard de la quantité et la qualité des poissons qui se vendent dans le pays, et que l'on transporte, attendu que nous avons été informé plusieurs fois que l'on vend pour des poissons de Nord et de Doggersbank ceux qui n'ont point cette qualité, et que les tonneaux n'étaient pas bien remplis ni réempaquetés, nous voulons qu'il se trouve constamment dans l'association des armateurs d'Ostende et de Nieuport, des experts jurés, emballeurs et marqueurs, établis par les magistrats respectifs pour appliquer sur les futailles qui doivent être transportées, la marque de la ville et de l'armateur propriétaire du bâtiment ou de la nacelle.

Art. 64.

Après que l'armateur aura fait la déclaration par écrit re-

mise au commissaire et au bureau de l'association des armateurs du poisson de Nord ou de Doggersbank , que les experts auront reconnu comme tel, l'emballeur juré pourra en faire le nouvel emballage dans des 1/2 ou des 1/4 de tonneau en présence de l'expert, et après cette opération le marqueur pourra appliquer sur le tonneau ou futaille la marque de la ville et de l'armateur.

Art. 65.

Mais les morues et les jeunes merluches, dites *gullen*, de quelle qualité qu'elles soient, n'étant pas reconnues pour des poissons de Nord et de Doggersbank, ne pourront être emballées ni transportées sans que les queues, les nageoires et ailerons ne soient préalablement coupés, pour que l'on sache par là que des semblables poissons ne sont pas des poissons de Nord ou de Doggersbank.

Art. 66.

Les pêcheurs faisant la pêche de cabillaud, pour en faire de la morue, dans la Hitlande , le Nord ou le Doggersbank , seront tenus, pour ce qui concerne le cabillaud dont ils feront de la morue, d'en prendre , non les petits , mais les grands , qui sont des poissons de mesure dits *maet visch*, c'est-à-dire du cabillaud qui, après que l'on en a coupé la tête tachetée aux deux oreilles , pourra couvrir encore le dessus d'un tonneau ordinaire.

Art. 67.

L'armateur ou tout autre individu trouvé en fraude , au sujet du poisson dont il ferait la déclaration, en le faisant passer frauduleusement pour des poissons de Nord ou de Doggersbank tandis qu'il serait reconnu d'une qualité différente, encourra pour chaque contravention une amende de 100 florins, au-dessus de la confiscation du poisson et de la futaille, ainsi qu'une correction arbitraire.

Art. 68.

Dans le cas qu'un armateur se permette de remplir ou de faire remplir plusieurs tonneaux de morue, du hareng ou de tout autre poisson, sans que ces tonneaux aient la capacité ordinaire, et qu'il les fasse marquer ainsi, pour en faire la vente, et qu'il les ait déjà vendus, il encourra, pour chaque contravention, une amende de 25 florins par tonneau.

Art. 69.

Pour parvenir à la découverte de la fraude, il sera permis au commissaire *ad hoc*, en tout temps qu'il trouvera convenable, de faire ou faire faire des inspections dans les maisons ou magasins des armateurs, dans leurs bâtiments et partout ailleurs où il jugera ces opérations nécessaires, et l'armateur ou tout autre individu que la chose concerne devra permettre ces inspections sans qu'il puisse, à cet égard, réclamer une indemnité, sous prétexte des pertes occasionnées au poisson ou à la futaille, ou pour tout autre motif quelconque.

Art. 70.

Le nouvel entonnement du hareng, provenant de la pêche d'hiver, d'été ou de toute autre, devra se faire également par les emballeurs jurés, établis à cet effet par ledit magistrat.

Art. 71.

Il est permis aux pêcheurs de lever et apporter tous les ancres et cordages qui se trouveraient abandonnés, et en quel endroit ils pourraient les découvrir, à l'exception de ceux existant dans le port, soit qu'ils portent ou non quelque marque ou chaîne distinctive.

Art. 72.

Dès que les pêcheurs auront trouvé une ancre ou câble

qu'ils porteront dans le port d'Ostende ou de Nieuport , ils devront , ou leur armateur , en faire la déclaration par écrit au juge des domaines de Sa Majesté , au port où lesdits objets ont été apportés , lequel juge tiendra note de cette déclaration , avec l'indication du jour , au registre à ce destiné ; après quoi ces objets resteront exposés au quai pendant le terme de trois mois , à commencer du jour de la déclaration qui en a été faite , afin que les propriétaires puissent les reconnaître et en réclamer la restitution dans la forme usitée .

Art. 73.

Lorsque la propriété de ces objets sera prouvée , l'on en fera la restitution au réclamant , sauf qu'il acquitte aux pêcheurs , pour frais de la taxe de nantissement , le 1/3 de la valeur de la même ancre ou câble , s'il portait une marque ou une chaîne distinctive ; mais , dans le cas contraire , le réclamant devra payer aux pêcheurs la moitié de la valeur de ces objets , qui sera évaluée à dire d'experts désignés contradictoirement de part et d'autre ; et en cas de partage d'opinion , un tiers expert sera nommé par le juge des domaines de Sa Majesté à Ostende ou Nieuport ; et quant à la question de savoir si l'ancre ou câble portait ou non une marque ou chaîne distinctive , on se rapportera à cet effet à l'affirmation de serment des gens de l'équipage .

Art. 74.

Dans le cas que pendant le délai précité ledit câble ou ancre , apporté par les pêcheurs comme dessus , ne fût valablement réclamé par personne , il restera au profit desdits pêcheurs et sera publiquement vendu , franc et quitte des droits de Sa Majesté .

Art. 75.

Les pêcheurs jouiront pour frais de nantissement de tous les objets sauvés et apportés , instruments de bâtiments , des débris et dépendances de bâtiments , abandonnés ou naufragés

gés, qu'ils découvriraient en pleine mer, tant à l'égard des bâtiments des propriétaires et réclamants, que de ceux des légataires de Sa Majesté, le juste tiers de la valeur des effets sauvés à estimer par experts, sur le pied établi par l'article précédent; et dans le cas que les pêcheurs apportassent un bâtiment en entier qu'ils auraient trouvé abandonné en mer, chargé ou non, il leur sera accordé par le juge des domaines de Sa Majesté, pour l'avoir sauvé, ou droit de nantissement, le juste tiers de la valeur dudit bâtiment, ainsi que celle des effets de chargement, rien excepté ni réservé, dont l'estimation en sera faite sous les six jours, au plus tard, après le déchargement ou mise en fourrière, par deux experts à dénommer par le juge des domaines, et ce à la première demande des pêcheurs ou de leurs armateurs.

Disposition sur la pêche du cabillaud ou de morue dans l'Islande.

Art. 76.

Pour ce qui concerne la pêche du cabillaud ou de la morue qui se fait aux environs de l'Islande, nous voulons que l'on se conforme aux dispositions suivantes.

Art. 77.

L'armateur sera tenu de s'approvisionner à ses frais des vivres ou victuailles, des instruments de la pêche, du sel, tonneaux, enfin de tout ce qui sera nécessaire pour l'exercice de cette pêche.

Art. 78.

Les gens de l'équipage seront payés par chargement, savoir : le marin 16 flor. 10 s.; le pilote 9 flor. 16 s.; le saleur 6 flor. 10 s.; le tonnelier par 6 flor.; aux hommes restants 5 flor. 8 s.; à chaque mousse 3 flor. 16 s., ou d'une somme inférieure et suivant le montant de l'accord que l'armateur aura passé avec lui et ses parents; pour chaque

chargement de cabillaud noir ou turbutin, dit *kool*, ou de l'éclafin, il sera payé la moitié à chaque homme de l'équipage et pour chaque chargement de barbue ou eelbaut le quart de la même taxe.

Art. 79.

L'armateur payera une fois aux gens de l'équipage la somme de 80 florins, pour laquelle ils seront tenus de placer les bancs du bâtiment, d'entonner le sel et l'eau, de tout apprêter, charger et transporter à bord tout ce qui sera nécessaire à la pêche, rien excepté.

Art. 80.

L'armateur payera en outre aux gens de l'équipage pour faire le voyage jusqu'à leur rentrée dans le port, désarmer et nettoyer le bâtiment, démettre les voiles, etc., ainsi qu'au marin, la somme de 50 florins, au pilote 40 florins, au saleur 36 florins, au tonnelier 36 florins, à chaque homme de l'équipage 34 florins, à chaque mousse 17 florins au moins, suivant l'accord que l'armateur aurait passé avec ce dernier et ses parents.

Art. 81.

Les armateurs auront la faculté de laisser le poisson de rebut ou de cabotage aux pêcheurs, ou bien de se le réserver : dans ce second cas les armateurs payeront à l'équipage et au marin une indemnité de 20 florins, et à chaque homme de l'équipage, en comptant deux mousses pour un homme, la somme de 10 florins.

Art. 82.

Au moyen du paiement précité, il n'appartiendra plus rien aux gens de l'équipage, de tout ce qu'ils auront pris ou apporté ; mais le tout restera à l'armateur sans qu'il leur

soit permis de prendre à bord, de colporter, distribuer ou faire distribuer directement ou indirectement quelque poisson de cabotage, ou rien que ce soit.

Art. 83.

Le chargement du cabillaud salé consistera en douze tonneaux remplis, et en dix tonneaux d'huile de foie de cabillaud bouillie.

Art. 84.

Tous les poissons provenant de cette pêche seront emballés immédiatement après leur arrivement; et il sera payé ensuite aux gens de l'équipage, pour le poisson salé, le droit de chargement fixé ci-dessus, ainsi que les autres émoluments.

Art. 85.

Cependant si l'on trouvait, pendant l'emballage, quelque poisson gâté, l'armateur sera tenu d'en donner directement connaissance à l'équipage et à la pêcherie.

Art. 86.

Lorsque l'équipage ou le tiers d'icelui sera d'accord avec l'armateur que le poisson est réellement gâté, ils seront tous obligés, sans aucun délai, de l'enterrer ou de le jeter dans la mer.

Art. 87.

Si l'équipage convient du contraire, il devra compарoir dans l'assemblée de l'association des armateurs qui statuera sur le différend d'après le droit et l'équité.

Art. 88.

Dans le cas que ladite morue fût trouvée aigrie, on en donnera ultérieurement connaissance à la pêcherie, laquelle,

si l'armateur et l'équipage ne sont pas d'accord, après l'examen fait, prononcera sur le payement du droit de chargement, ou autrement suivant que la justice l'exige.

Art. 89.

L'armateur sera tenu de fournir, à bord de chaque bâtiment, l'équipage compté à raison de 15 hommes, pour l'approvisionnement du voyage cinq demi-tonneaux de bœuf salé, un demi-tonneau de lard, 2400 livres de pain, et 600 livres de beurre, 36 tonneaux de bière, 150 pots d'eau-de-vie ou de genièvre, 300 livres d'orge, un tonneau de pois, 150 livres de fleur de blé, 4 pots d'huile d'olive, 4 pots d'huile de colza, 24 livres de chandelles, 5 demi-cordes de bois de chauffage, 8 tonneaux de pommes de terre, 12 pots de vinaigre et la boîte aux médicaments suivant l'usage, ainsi que les lignes qui conviennent à la pêche, et s'il existe un plus grand ou plus petit nombre d'hommes d'équipage, les fournitures se feront à proportion.

Art. 90.

Dans le cas que par le changement des circonstances du temps, par suite de la guerre ou par tout autre événement, il fut reconnu nécessaire d'augmenter ou de diminuer en quelque sorte la rétribution accordée à l'équipage, cette opération aura lieu avec notre connaissance préalable et l'approbation de la généralité des membres de l'association des armateurs, et ce avant ou après la Noël, et auxquels changements les armateurs et les pêcheurs auront à se conformer.

Disposition sur la harengaison pendant l'été.

Art. 91.

La harengaison de l'été aura lieu dorénavant de la manière ci-après :

On payera hebdomadairement au pilote de la pêcherie et à celui de la navigation 8 flor. 6 s. ; à chaque homme de l'équipage 6 flor. ; au jeteur de l'ancre 3 flor. 17 s. ; au louvoyeur 2 flor. 9 s. On payera pour les apprêts des filets et leurs dépendances ; pour le chargement de l'eau et du sel, l'armement et les apprêts du bâtiment, à chaque homme de l'équipage, les deux mousses comptés pour un homme, la somme de 3 flor. 3 s. ; pour le placement des bancs du bâtiment, l'armateur payera une seule fois à l'équipage, une somme de 1 flor. 11 s. 6 d. ; il payera en outre pour régalement et pot-de-vin pour tout l'équipage 11 flor. 16 s. ; il payera au pilote, pour chaque chargement de hareng consistant en douze tonneaux encaqués ou 28 mesures dites *but*, 1 flor. Dans le cas que cette pêche se fit par quelque homme de l'équipage sans pilote de navigation, l'armateur payera hebdomadairement au pilote de la pêcherie 2 flor. de plus, et par conséquent 10 flor. 6 s., ou une somme inférieure s'il était autrement convenu à cet égard avec le pilote.

Art. 92.

L'armateur sera tenu de fournir, pour l'usage des pêcheurs sur la harengaison d'été, les vivres qu'ils auront besoin pendant le voyage, ainsi que du bois de chauffage, de l'huile, des chandelles, de la bière, des filets, des instruments de pêche et finalement tous autres objets nécessaires rien excepté, il payera en outre 10 sous par semaine pour achat d'eau-de-vie, à chaque homme, les deux mousses comptés pour un homme.

Art. 93.

Les pêcheurs exerçant cette pêche d'été ou harengaison, devant être encouragés à la pêche du cabillaud ou de la morue sur la Hitlande aux époques qu'étant sur la pêcherie, ils ne peuvent exercer la harengaison, l'armateur devra payer aux hommes la gratification suivante par tonneau de morue, de jeunes merluches, de cabillaud noir, de merlu ou de stockfisch, savoir : au pilote de la pêche 1 florin, et

aux autres gens de l'équipage, les deux mousses comptés pour un homme, chacun 7 sous.

Art. 94.

Les pêcheurs auront en outre à leur profit privatif tous les eelbauts et les morceaux de rebut du cabillaud.

Art. 95.

On interdit bien expressément à tous pêcheurs sans distinction d'apporter de leurs bâtiments, de donner, de vendre, de mettre à part, de transporter ou faire transporter, enfin d'aliéner parmi la propriété de l'armateur, de quelle manière et sous quelque prétexte que cela soit, du hareng, du poisson ou des morceaux d'iceux, sous peine de détention et de correction arbitraire ultérieure.

Dispositions sur la harengaison d'hiver.

Art. 96.

On payera hebdomadairement au pilote 13 florins, à chaque homme de l'équipage 11 florins, au jeteur du câble aux filets ou de l'ancre 7 florins, au louvoyeur 4 florins.

Art. 97.

Les gens de l'équipage seront tenus de s'approvisionner de toutes espèces de vivres dont ils auront besoin pendant cette harengaison.

Art. 98.

Les armateurs seront seulement tenus de fournir à leurs frais de l'huile, le bois de chauffage, de la bière, des chandelles et du lard.

Art. 99.

L'armateur payera pour l'apprêt des filets pour le caré-

nage au banc ou sentier une gratification comme celle ci-dessus stipulée pour la harengaison d'été.

Art. 100.

Lorsque l'armateur trouvera qu'il existe quelque hareng provenant tant de la pêche d'été que de celle d'hiver qui n'est pas bien conditionné , qu'il pourrait se gâter ou serait déjà gâté, il n'en devra payer aucun droit de chargement au pilote ; et l'équipage devra en outre payer les dommages et intérêts qui pourraient en résulter.

Art. 101.

Les pêcheurs, ou gens de l'équipage, du bâtiment exerçant la harengaison tant dans l'hiver que d'été, seront obligés de prendre voile dès que l'armateur leur en donnera l'ordre, sous peine de correction arbitraire.

Art. 102.

Les équipages exerçant la harengaison d'été, seront tenus, avant leur départ, de déclarer par serment solennel prêté entre les mains des commissaires du collège d'Ostende ou de Nieuport, qu'ils ne jettent pas leurs filets en mer pour pêcher du hareng à saler, ni directement ni indirectement, antérieurement au 19 juin à 6 heures du soir ; et si l'équipage ou quelqu'un d'iceux contrevenait à cette disposition, il sera puni suivant la rigueur des lois.

Art. 103.

Pour l'enregistrement de l'acte de serment et de sa présentation, les droits de MM. les commissaires, greffier, du timbre, etc., il sera payé par chaque armateur 1 flor. 10 s. pour tout son équipage quel qu'en soit le nombre, bien entendu que chacun prête son serment à la même époque fixée.

Sa Majesté interdit bien expressément aux propriétaires,

armateurs, écrivains ou teneurs de livres, et à tous intéressés sans distinction, d'armer, équiper ou faire équiper, ni directement ni indirectement, quelques bâtiments destinés à la pêche maritime, et ce sur un autre pied que celui prescrit par le présent règlement, sous peine d'encourir une amende de 1000 florins pour chaque contravention, à la charge de chaque contrevenant, au-dessus de la nullité de l'accord, acte ou convention passés par écrit ou verbalement ou sur le point d'être contractés, laquelle amende, comme toutes autres comminatoires par le présent règlement, sera partagée, savoir : un tiers au profit du dénonciateur, dont le nom restera secret, s'il le demande, l'autre tiers au profit de l'officier de justice qui fera la poursuite ; et quant au tiers restant, nous ordonnons par un pur effet de notre inclination et munificence qu'il soit distribué à titre de gratification vers l'association des armateurs du continent pour les cas et dans les endroits où ces gratifications aient lieu.

Sa Majesté ordonne aux baillis, bourgmestres et échevins des villes d'Ostende et de Nieuport, de faire sans délai publier et afficher le présent règlement aux lieux accoutumés, de prêter la main à son exécution, l'observer et faire observer par tous ceux que cela concerne, sans accord, faveur ou distinction.

Fait à Bruxelles, le 12 mai 1789.

Paraphé TR. VT.

Signé DELANNOY.

Ainsi publié au consistoire du conseil de Flandre en présence des commissaires, avocats, procureurs, huissiers, messagers et autres.

Ce 27 mai 1789.

Signé C. PEERS.

Du 10 décembre 1767.

L'Impératrice et Reine.

Sur la représentation à nous faite de la part des doyens et jurés du corps des pêcheurs de notre ville de Blankenbergh, tendante à pourvoir aux inconvénients multipliés qui sont résultés du changement des temps et par plusieurs autres circonstances, ils ont trouvé convenir de nous présenter un projet de règlement dont la teneur s'ensuit :

Règlement pour la bonne police du corps des pêcheurs de la ville et port de Blankenbergh.

Art. 1^e.

Le serment du corps ne sera à l'avenir composé que d'un doyen, un directeur et six surveillants, desquels les pilotes éliront le doyen, et celui dont les fonctions viendront à cesser remplira celle de directeur; les deux premiers surveillants seront divisés des et par les pilotes; deux des et par les armateurs; et les deux derniers par les matelots, lesquels ainsi élus resteront en activité pendant trois années consécutives.

Art. 2.

Tous les trois ans environ la Saint-Martin d'hiver, il sera élu à la manière ci-dessus annoncée et à la pluralité des voix, un nouveau doyen, un surveillant des pilotes, un dito des armateurs, et un dito des matelots, et alors le ci-devant doyen restera directeur, de même restera dans le nouveau serment le plus jeune des surveillants des pilotes, celui des armateurs et celui des matelots, en continuant sur ce pied de trois en trois années.

Art. 3.

Le doyen jouira annuellement d'un traitement de 30 livres

parisis pour ses services tant ordinaires qu'extraordinaires ; mais le directeur et les six surveillants seront tenus de servir gratis ; cependant le doyen et le serment pourront à cause de la multiplicité des embarras, et notamment dans les mois d'hiver , à l'occasion des livraisons de la distribution du frotment à tous les suppôts hors de la caisse commune du corps, dépenser jusqu'à concurrence de soixante et quinze livres courant ; moyennant quoi viendra à cesser la fête ordinaire qu'on donnait à cette occasion annuellement à la Saint-Martin d'hiver.

Art. 4.

Il sera donné tous les trois ans à la Saint-Martin , lors du changement du serment, une fête générale à tous les suppôts du corps, pour laquelle il ne pourra être dépensé hors de la caisse générale qu'à concurrence de cinquante livres de gros courant, à peine que le surplus sera biffé du compte et supporté par le doyen et son serment.

Art. 5.

Dans le cas de mort en congé en due forme du grefvier ou du trésorier dudit corps, le doyen avec le serment pourront dénommer et faire desservir ces deux emplois par ceux qu'ils ont divisés à cet effet et qui seront tenus de constituer bonne et suffisante caution à la satisfaction dudit doyen ainsi que de son serment.

Art. 6.

Les greffier et trésorier seront tenus de signifier aux suppôts du corps les amendes et cotisations portées par le doyen et son serment ; d'annoter les résolutions, d'observer les affaires échéantes tant ordinaires qu'extraordinaires tel qu'un bon greffier et trésorier est tenu de faire par état en conséquence des ordres du doyen et son serment qui leur seront communiqués, et sans qu'il pourra pour ce sujet exiger ni prétendre aucun salaire particulier , à l'exception des cas

des voyages et besogne hors de ville de Blankenberghe , et quand il vaquera à ses frais , alors il lui sera passé quatre florins par jour , et si au cas il fut commis un membre du serment à l'effet ci-dessus , il lui sera également passé la même somme ; dans le cas que ces vacations auraient lieu au delà de la ville de Bruges , le greffier ou autres commis du serment jouiront de cinq florins par jour , moyennant quoi ils seront tenus de besogner à leurs dépens ; bien entendu que lorsque le greffier sera commis pour l'objet ci-dessus il ne pourra être adjoint qu'un individu du serment.

Art. 7.

Le trésorier et greffier jouiront pour la desservitude de leur emploi , annuellement , d'un traitement de 36 florins , tant pour le dressement des comptes que pour les liquidations , et pour lesquels il ne pourra être exigé , à l'exception des vacations externes mentionnées ci-dessus .

Art. 8.

Le trésorier renseignera avec probité les amendes et cotisations , échéant à charge des suppôts des corps , qui après advertance amicale pourront être recouvertes tant par corps qu'en leurs biens .

Art. 9.

Le trésorier sera tenu d'exhiber annuellement au doyen et serment , vers la Saint-Martin d'hiver , son compte provisionnel , à quel effet les suppôts du corps seront préalablement avisés .

Art. 10.

Ce compte sera présenté au coulement des commissaires à dénommer par eux du magistrat au collège de la ville de Blankenberghe qui jouiront chacun , pour audition , d'un salaire de huit escalins de gros courant .

Art. 11.

Le doyen , directeur et les surveillants pourront tous les trois ans ou quand bon leur semblera , choisir un nouveau bedeau dont les fonctions seront , d'après les ordres qui lui seront donnés par le doyen , d'interpeller les membres du corps à l'effet de s'assembler lorsque les affaires de la communauté l'exigeront , et il fera en outre ce qu'un bon bedeau est tenu de faire.

Art. 12.

D'après les ordres du trésorier le bedeau sera tenu d'interpeller les débiteurs à l'effet de satisfaire en mains dudit trésorier les amendes et cotisations auxquelles ils sont tenus ; il sera tenu de se trouver régulièrement aux assemblées du serment pour exécuter les ordres du doyen ainsi que ceux du serment , pour quel effet il jouira d'un traitement de douze livres de gros par an , de deux paires de bas et deux paires de souliers , d'une capote ou surtout , telle que les doyens et le serment trouveront convenir .

Art. 13.

Le doyen , serment et greffier seront obligés de s'assembler tous les quinze jours , au lieu ordinaire de leur assemblée à l'effet d'y ouïr les plaintes qui pourront porter les membres ou suppôts de la communauté , pour y faire droit ainsi que d'après leur serment ils trouveront équitable .

Art. 14.

Tous ceux du serment qui ne se trouveront pas à ladite assemblée sans le consentement du doyen , qui ne pourra pas en exempter à moins de raisons plausibles et suffisantes , encourront une amende de deux escalins de gros au profit des comparants .

Art. 15.

Pareille amende aura lieu à charge des suppôts qui, ensuite des ordres du doyen et du serment, auront été interpellés le jour avant la comparution par le bedeau du corps pour comparaître à l'assemblée et qui ne s'y seront pas trouvés, et cette amende au profit de ceux ci-dessous désignés.

Art. 16.

Lesdits suppôts seront tenus, tant aux comparutions générales, qu'en toutes autres particulières, de porter le respect dû au doyen et son serment, sans y pouvoir commettre quelques brutalités ou lâcher des paroles indécentes, à peine d'encourir pour chaque contravention une amende de six livres parisis, au profit du corps.

Art. 17.

Le doyen et son serment seront tenus et obligés quantes et tant de fois qu'il en sera requis pour l'un ou l'autre des suppôts, de s'assembler, parmi que le requérant paye au préalable pour frais de cette assemblée extraordinaire jusqu'à six escalins et huit gros pendant le jour, et le double pendant la nuit, et à peine que si le doyen refusait de le faire il encourra lui-même une amende de six livres parisis au profit du corps.

Art. 18.

Il sera payé au doyen et serment pour ces assemblées cinq escalins de gros, au greffier six sols, et au bedeau quatre sols.

Art. 19.

Personne ne s'émancipera de pécher ni exercera ce qui peut être relatif à la pêche, sans qu'au préalable il ne soit admis par le doyen et son serment et qu'il ait prêté le ser-

ment requis en leurs mains , par lequel le requérant s'engagera d'observer tous les points et articles du présent règlement, ainsi que les résolutions prises et à prendre par le doyen et son serment; et à supporter tant les charges actuelles que futures dudit corps : il payera prestement pour sa réception une somme d'une livre de gros courant au profit du corps et deux escalins courant pour le greffier, sera tenu de tenir note au registre, ce qui aura également lieu pour tous ceux des suppôts dont les parents auront été ou sont actuellement membres.

Art. 20.

Si quelqu'un dont le père n'aurait point été membre du corps se présentât pour y être admis, il sera tenu en y entrant de payer par-dessus ce qui est prescrit par l'article précédent la somme d'une livre de gros courant.

Art. 21.

Chacun des suppôts du corps qui voudra naviguer en qualité de pilote, sera tenu, quatorze jours avant qu'il se mettra en mer, d'en donner due advertance au doyen et serment, et payera au profit du corps une livre de gros courant , et également deux escalins au greffier.

Art. 22.

Ceux qui deviendront armateurs ou écrivains de chaloupes, et qui sont déjà suppôts du corps ou fils d'un franc suppôt, payeront également une livre de gros courant par-dessus les deux escalins au greffier, et ils préteront le serment requis ès mains du doyen et serment, comme tous les autres suppôts du corps sont tenus de faire.

Art. 23.

Mais ceux qui ne sont pas suppôts du corps et dont le père,

ne l'aura pas été, payeront au profit de la société, par-dessus ce qui est statué à l'article précédent, une somme de deux livres de gros courant.

Art. 24.

Le doyen et serment ne pourront refuser d'admettre dans ledit corps qui que ce soit comme armateur, pilote, matelot, ou écrivain; mais le requérant devra faire conster qu'il est honnête homme ou garçon.

Art. 25.

Ceux qui voudront construire ou faire construire quelques nouvelles chaloupes pour être employées pour la pêche du poisson frais de la société, seront tenus avant tout de se présenter au doyen et serment, à l'effet d'être acceptés et de prêter le serment requis ainsi que de payer ce qui est prescrit ci-devant, à peine d'être exclus.

Art. 26.

A l'effet de quoi ces nouveaux armateurs avec le premier de septembre, pourront admettre à leur bord un garçon dit *laver* pour l'appât des agrès et ustensiles nécessaires, sans qu'ils pourront admettre quelques autres personnes sur leurs chaloupes, à peine d'encourir une amende de soixante livres parisis, dont la moitié sera au profit du seigneur et l'autre moitié au profit du corps.

Art. 27.

Comme il est défendu de mettre en mer les dimanches ou jours de fête, à moins qu'on ait averti au préalable l'autorisé de la part de l'évêque de Bruges, celui qui voudra le faire sera tenu d'en donner connaissance au doyen ou serment qui sera tenu de son côté d'en donner connaissance sans perte de temps, *audit* autorisé et d'en informer ensuite le requérant ou requérants par le bedeau, à peine d'encourir une amende de dix escalins de gros courant au profit de la

société, à charge de ceux qui auront contrevenu au présent article.

Art. 28.

Les chaloupes pourront se mettre en mer tous les jours, à commencer avec le 1^{er} octobre de chaque année jusques y compris la Pentecôte, avec tels filets qu'ils trouveront convenir tels que *toogen*, *singgen*, *korden*, *staeken*, et autres, pourvu qu'ils soient conformes aux édits émanés sur ce fait par Sa Majesté.

Art. 29.

Depuis la Pentecôte jusqu'au dernier septembre de chaque année, personne ne pourra se mettre en mer le lundi pour aller à la pêche, à cause que les poissons ne peuvent pas être livrés aux marchés bons et vendables ; et les samedis pendant le susdit temps huit chaloupes devront mettre en mer pour la commodité des habitants de la ville, et devront exposer en vente par petits lots le produit de leur pêche, à peine d'encourir les amendes au même profit qu'il est dit ci-devant.

Art. 30.

Les habitants de cette ville qui ne seront pas marchands de poisson auront la préférence sur facteur ou négociant en poisson, d'acheter pour leur consommation les lots qui auront été acquis par eux à la minque ; lesquels négociants seront tenus de le céder à ce prix, à peine d'encourir à chaque contravention une amende de six livres parisis, au profit que dessus.

Art. 31.

A l'exception néanmoins, que cet habitant ne pourra acheter plus que deux lots de ce poisson, comme aussi que le même bourgeois n'aura la préférence que pour le poisson qu'il achètera pour sa propre consommation sans en pouvoir céder à quelque marchand en poisson, ou autres personnes, à peine d'encourir une amende de six livres parisis, à répartir comme dessus.

Art. 32.

Mais un facteur ou négociant demeurant dans cette ville pourra acheter pour son propre ménage comme les autres habitants.

Art. 33.

Et comme il a été permis jusqu'ici d'aller journalièrement à la pêche depuis le premier d'octobre jusqu'à la Pentecôte inclusivement, on pourra également aller à la pêche, pendant ce temps, des raies et flottes.

Art. 34.

Tant et ainsi qu'ils pourront aller tous les ans à la pêche, avec toutes sortes de filets, depuis le premier de novembre jusqu'à Pâques exclusivement.

Art. 35.

Il sera permis de se mettre en mer pour pécher tous les lundis de l'année, lorsque le mardi suivant sera un jour maigre, de même que tous les samedis de l'année lorsque également le lundi suivant sera un jour maigre, afin que toutes nos villes soient pourvues de poisson.

Art. 36.

Il sera également permis de mettre en mer le lundi avec la marée de l'après-midi, savoir, à quatre heures de l'après-dinée sans devoir attendre dès à présent jusqu'au coucher du soleil, sans que cependant on pourra partir avant cette heure de l'estrang, à peine d'encourir pour la première contravention une amende d'une livre de gros, deux livres de gros pour la seconde, par-dessus la confiscation du poisson que les contrevenants amèneront au retour de leur voyage, le tout au profit ci-dessus.

Art. 37.

Chaque pilote ou maître pêcheur arrivant pendant le jour sera obligé, deux heures après son arrivée, de vendre le poisson qu'il aura amené, sans qu'il pourra sans pêcher retarder son arrivement à la côte ou à la proximité pour que les frères ne soient pas obligés de devoir vendre avant lui, à peine d'encourir une amende d'une livre de gros courant au profit que dessus.

Art. 38.

Et s'il arrivait qu'un maître pêcheur restât en faute et se-rait amendé à cette occasion et que nonobstant il n'entendait pas de vendre instamment le produit de sa pêche, à moins qu'il ne pût alléguer des raisons légitimes et suffisantes, ledit produit de sa pêche sera confisqué, et lui maître pêcheur encourra par-dessus de cette peine le triple de celle au profit que dessus.

Art. 39.

Chaque maître pêcheur sera tenu de vendre personnellement le produit de sa pêche ou bien il le fera vendre à son absence par un de ses matelots, à moins qu'il n'y ait quelques raisons suffisantes au contraire, dans lequel cas ce poisson pourra être vendu par son écrivain, le tout à peine de six livres parisis d'amende au profit que dessus.

Art. 40.

Et comme plusieurs teneurs de livres sont également marchands en poisson, et qu'ainsi il pourrait arriver que ces teneurs de livres pourraient vendre quelques poissons dans le cas prétouché, et même concourraient avec d'autres personnes à la minque, il ne pourra être acheteur dans ce cas, mais il sera tenu de laisser suivre le poisson acheté à celui qui aura concouru à la minque avec lui, à peine d'encourir dix livres parisis d'amende ainsi que dessus.

Art. 41.

De même que les lots de poisson qui seront achetés à la minque par la femme, garçon, domestique, ou qui que ce puisse être au pain du vendeur ou de son marchand, dans le cas qu'un autre marchand ou personne concourrait avec eux à la minque, resteront en faveur du concurrent, à peine d'encourir l'amende ci-dessus préfixée et à répartir ainsi que dessus.

Art. 42.

A l'exception cependant que le vendeur soit seul à la minque sans qu'une autre personne ait concouru avec lui, dans quel cas il demeurera acheteur effectif du lot de poisson.

Art. 43.

Les vendeurs ne pourront donner aucune diminution ou rémission de leur poisson vendu, à moins qu'il y aurait deux ou trois, ou quatre ou cinq marchés, ou plus, d'une même sorte, en quel cas ils pourront diminuer d'un mot si l'acheteur du premier lot voulait prendre ceux restant de la même sorte, ou tout au moins jusqu'à six marchés et pas autrement, à peine d'encourir pareille amende au profit que dessus.

Art. 44.

Un bourgeois habitant et ne faisant point le commerce en poisson pourra retenir pour sa propre consommation un lot de poisson de l'espèce dont il y en aura plusieurs, au prix commun de la vente des autres lots.

Art. 45.

Aucun autre pêcheur ne permettra qu'il soit retenu quelque poisson par quelque personne faisant commerce en poisson ou n'étant point habitant de cette ville, mais il sera

tenu de le vendre publiquement et de le laisser suivre à la personne qui l'aura le premier retenu à la minque et qui aura été entendu le premier, sous le serment du vendeur, à peine de six sous parisis d'amende au même profit que dessus.

Art. 46.

Aucun facteur ou négociant en poisson ne pourra céder ou partager quelques lots par lui obtenus à d'autres personnes faisant commerce en poisson, sous peine d'encourir la même amende au même profit que dessus.

Art. 47.

Tous les maîtres pêcheurs ou leurs matelots, vendant leurs poissons sur le pied ci-dessus prescrit, devront le laisser suivre à celui qui sur le mot *myn* ou *ick* l'aura obtenu.

Art. 48.

De plus le maître pêcheur ou celui qui vendra le poisson en sa place sera tenu de dénommer avant l'exposition la quantité ou la qualité qu'il expose en vente; ainsi que d'avertir si la vente se fait par sols de gros, et livres de trois sols à la livre, escalins, florins, ou ducatons, pour que personne ne puisse prétexter cause d'ignorance de n'avoir pas suffisamment compris, sous peine d'encourir une amende de 6 livres parisis dont la moitié sera au profit du seigneur et l'autre moitié au profit du corps.

Art. 49.

S'il arrivait que le vendeur se serait abusé dans la présentation de la vente de son poisson ou de la mise à prix, il pourra n'exposer son poisson obtenu sans que l'acheteur puisse y trouver à redire, à peine d'encourir une amende de 6 livres parisis comme dessus.

Art. 50.

Le tout à moins qu'un marchand ou particulier obtiendrait seul ce poisson, dans quel cas l'achat restera en vigueur et le vendeur devra laisser suivre ce poisson à peine d'en-courir la même amende que dessus.

Art. 51.

Et comme l'expérience démontre journalièrement que les facteurs et autres marchands de poissons s'approchent telle-ment dans l'exposition publique que peu d'entre eux peu-vent voir le poisson que l'on expose en vente, si avant même que les maîtres pêcheurs ne peuvent souvent y approcher pour vendre leur poisson au plus grand intérêt tant du ven-deur que de l'acheteur ; et afin de prévenir ces incon-vénients, les facteurs ou marchands seront tenus dans la vente du poisson de s'en éloigner au moins de deux pieds de cir-conférence , à peine que celui approchant de plus près, et empêchant ainsi le maître pêcheur et son teneur de livres, encourront chaque fois une amende de six livres parisis.

Art. 52.

Personne ne s'émancipera à employer quelques effets qui ne lui appartiendraient pas, tant sur l'estrang qu'en mer, sans permission préalable du propriétaire, à peine d'encourir chaque fois une amende de douze livres parisis au profit que dessus, et par-dessus ce à être tenu de payer instamment les dommages et avaries que ces effets auront soufferts à leur propriétaire, à peine d'exécution.

Art. 53.

Il est pareillement défendu à toutes personnes étant occu-pées en mer à la pêche, de s'occasionner mutuellement quel-ques entraves ou de s'arrêter, à peine d'encourir une amende de douze livres parisis au profit que dessus.

Art. 54.

Aucun armateur ne pourra assumer pour son aide aucune personne, à moins qu'elle ne soit admise par le doyen et son serment, et qu'il n'ait payé la franchise prédicta et prêté le serment requis comme suppôt de ce corps, à peine que les contrevenants encourront une amende de soixante livres parisias au profit que dessus.

Art. 55.

Les associés seront tenus tout au plus tard de comparaître endéans la quinzaine ou de constituer à cet effet muni de bonne et due procuration, de laquelle il constera que l'autorisé se présente au doyen et serment pour être accepté comme armateur et suppôt du corps; de prêter pour et au nom de son principal le serment requis, ainsi que le payement pour l'entrée prescrite ci-dessus, à peine d'encourir une pareille amende au profit comme dessus, et de perdre en outre ses chaloupes en parts et actions de l'association au profit du corps.

Art. 56.

Tous les dommages et avaries qui surviendront aux filets qu'on jette au bord en mer, soit pour pécher ou pour ce qui en dépend, sera payé aux intéressés, du bénéfice général de la pêche.

Art. 57.

Il sera également payé de ce bénéfice général les avaries et dommages que les chaloupes auront soufferts par les navires qui sont emmenés par les pilotes, de même que les avaries que ces mêmes chaloupes avec leur armement auront souffertes à la pêche de la sardine.

Art. 58.

Le produit de la pêche sera partagé en cinq portions

égales après déduction de ce qui suit, savoir : d'une cinquième part pour l'armateur, d'une cinquième pour le maître pêcheur, et une cinquième pour chaque matelot ; mais le maître pêcheur profitera, par-dessus la part qui lui est attribuée ci-dessus, de tout le poisson pris par le filet dit *toogen* et *singen*, jusqu'à deux florins la livre de gros, c'est-à-dire que si un armateur ou matelot profite jusqu'à six florins d'une livre de gros, un maître pêcheur profite de huit florins d'une livre de gros.

Art. 59.

Le maître pêcheur assumera, le jour qu'il mettra en mer, un garçon dit *laver*, lequel profitera le bénéfice résultant du filet dit *toogen*, pourvu qu'il aille en mer et qu'il soit capable de remplir son ouvrage tel qu'un *laver* doit le faire, et moyennant qu'il livre ce filet nécessaire, à quel défaut il ne profitera de rien.

Art. 60.

Mais dans le cas que l'on pêche avec un second filet dit *toogen*, et un second garçon, le bénéfice qui en résultera demeurera au maître pêcheur avec les trois malelots. Excepté cependant que le maître pêcheur profitera en sus jusqu'à deux florins par livre, ainsi qu'il est dit au pénultième article précédent, à condition que lui maître pêcheur ou matelots seront tenus tour à tour de délivrer les filets nécessaires et que son équipage trouveront le mieux convenir.

Art. 61.

Quant à ce qui concerne le bénéfice des *lavers* qu'on nomme *stackwinst*, il sera à l'avenir partagé entre le *maître pêcheur*, les *matelots* et *lavers*, après déduction et retenue de deux escalins de chaque livre de gros au profit de l'armateur de la chaloupe.

Art. 62.

Il ne sera dorénavant vendu aucun poisson de quelle na-

ture il puisse être au profit du garçon dit *laver* ou matelot, mais tout ce poisson pris sera exposé en vente au profit de l'armateur, maître pêcheur, ainsi que les trois matelots, chaque pour un cinquième, à peine que les contrevenants encourront une amende de soixante livres parisis au profit, ainsi qu'il est dit ci-avant, pour laquelle les parents seront responsables pour leurs enfants et les maîtres pour leurs sujets.

Art. 63.

Il sera payé par l'armateur au maître pêcheur sept livres de gros par an; au moyen de quoi, lui maître pêcheur sera tenu de veiller en tout temps à la conservation de la chaloupe et de ses agrès, comme si c'était son propre bien pour lequel il sera responsable.

Art. 64.

Ceux qui composeront l'équipage seront tenus, lorsqu'ils en seront requis, d'aider leur maître pêcheur dans toutes occasions, enfin dans tout ce qui pourrait être nécessaire pour la conservation des filets, de la chaloupe et de ses agrès, à peine que les refusants encourront à chaque fois une amende de six livres parisis au profit que dessus.

Art. 65.

S'il arrivait que quelques suppôts de ce corps, ou garçons dits *lavers*, fussent malheureusement blessés soit en mer soit sur l'étranger, les frais du pansement seront payés de la caisse générale du corps.

Art. 66.

Dans le cas qu'il serait emmené quelques câbles, ancrés, ou autres effets trouvés en mer, le bénéfice qui en résultera sera réparti en cinq portions, dont une sera pour l'armateur et une pour chaque homme. Le garçon dit *laver* qui sera à

bord jouira, à titre d'indemnisation de retard dans la pêche, d'un escalin par livre.

Art. 67.

L'argent des pilotes pour l'armement des vaisseaux sera également réparti en cinq parts, dans lesquelles le garçon dit *laver* profitera un escalin par livre de gros, en considération que dessus, et le pilote ou celui qui *emmènera* le vaisseau aura pour frais de voyage un rixdalder par-dessus sa dépense.

Art. 68.

Les filets dits *corde*, cordes dites *cordeiser*, et tous les cordeaux nécessaires qui servent pour cette pêche, seront faits, achetés et entretenus aux frais communs de l'armateur, maître pêcheur et de trois matelots ; et l'argent provenant du produit de la vente du poisson frais pris avec les filets sera réparti en six portions savoir : un sixième pour l'armateur, un sixième pour le maître pêcheur, et un sixième pour chacun de trois matelots, et le sixième restant pour le payement desdits filets, leurs accessoires et leur entretien, et l'excrescence de ce sixième, après la déduction à la fin de l'année des frais de ces filets, sera réparti en cinq portions entre l'armateur, le maître pêcheur et les trois matelots.

Art. 69.

Le maître pêcheur profitera du bénéfice de la pêche avec les filets dits *corde* par-dessus ce qui est prescrit ci-dessus, jusqu'à deux florins par livre, c'est-à-dire que si l'armateur et les matelots profitent jusqu'à six florins par livre, lui maître pêcheur profitera jusqu'à huit florins par livre.

Art. 70.

Et quant à ce qui concerne le garçon dit *laver*, allant en mer, et étant capable de remplir l'ouvrage relatif à un *laver*, il profitera dans la pêche dite *corde* à concurrence de

trois florins par livre, c'est-à-dire, que si un maître pêcheur ou matelot profite dans ladite pêche jusqu'à six florins par livre, lui *laver* n'en profitera que trois.

Art. 71.

A l'effet de conserver la bonne union, il sera tenu au changement des équipages, qui devra avoir lieu tout au plus tard quinze jours ou trois semaines avant la Saint-Martin d'hiver; pour quel jour, qui que ce puisse être, soit propriétaire de la chaloupe, armateur ou autres maîtres pêcheurs, ne pourront engager aucun matelot ou *laver* pour être employé à la pêche du poisson frais, à peine d'encourir une amende de soixante livres parisis, dont la moitié sera au seigneur et l'autre au profit du corps.

Art. 72.

A moins que les maîtres pêcheurs auraient des enfants ou des étrangers qui seraient de leur maison et à leur pain; dans ce cas il leur sera permis de les employer et les laisser aller en mer pour *laver*, à condition cependant qu'ils devront être capable d'en faire l'ouvrage, à quel défaut ils ne pourront les admettre.

Art. 73.

S'il arrivait qu'un maître pêcheur s'émancipât, avant sa prestation du serment mentionné, d'accepter quelque matelot ou *laver*, il encourra chaque fois une amende de soixante livres parisis, dont la moitié sera au profit du seigneur et l'autre au profit du corps; et par-dessus ce, il sera tenu de les délaisser sans pouvoir aller en mer avec eux l'année suivante, à peine d'encourir chacun en son particulier, outre l'amende prédictive, celle de soixante livres parisis, et de plus il sera suspendu hors du corps pendant ladite année.

Art. 74.

Et afin d'autant mieux entretenir l'union, tous les maîtres

pêcheurs soit propriétaires soit gagistes, seront tenus de comparaître annuellement le jour du changement des équipages par-devant le doyen et son serment, pour y déclarer sous serment que jusqu'alors il n'a pas encore engagé aucun garçon *laver* ou matelot, ni fait engager directement ni indirectement par d'autres pour aller à la pêche l'année suivante, commençant au jour de Saint-Martin prédit.

Art. 75.

Et s'il arrivait que quelques maîtres pêcheurs refusassent de comparaître ou de prêter ce serment et engageraient néanmoins leur équipage nécessaire, ils encourront la même amende de soixante livres parisis au profit ci-dessus indiqué, et par-dessus ce ils seront expulsés du corps sans pouvoir dorénavant aller à la pêche du poisson frais.

Art. 76.

Les matelots et garçons *lavers* qui s'émanciperont à s'engager à un maître pêcheur sans qu'il leur ait consté au préalable de la prestation du susdit serment, encourront également une amende de dix livres parisis, pour laquelle les parents maîtres et maîtresses des matelots et garçons *lavers* seront responsables et laquelle sera au profit indiqué ci-avant.

Art. 77.

Le maître pêcheur qui aura prêté le serment dont il est parlé ci-avant ne pourra dorénavant employer directement ni indirectement personne pour former son équipage, soit que ce soient ses enfants, sa femme ou ses amis; mais il sera tenu d'engager lui-même son équipage, à peine d'encourir pour chaque contravention une amende de trente livres parisis, au même profit que dessus.

Art. 78.

Tout garçon et *laver* qui sera engagé ne pourra déserter

pendant l'année son maître pêcheur, comme aussi tout maître pêcheur ne pourra renvoyer pendant l'année tout garçon ou *laver* qu'il aura engagé, à moins qu'ils n'eussent des raisons légitimes et suffisantes, desquelles ils feront connaître au doyen et son serment, pour par eux y être décidé comme ils auront trouvé convenir, à peine d'encourir douze livres parisés d'amende au profit indiqué ci-avant, pour quelle amende les parents, maîtres et maîtresses desdits *lavers* seront respectivement responsables.

Art. 79.

Pareillement ne pourront lesdits *lavers* quitter pendant la même année le domicile de leurs maîtres ou maîtresses, et ceux-ci ne pourront faire déloger les garçons *lavers* qu'ils auront engagés, à moins que ce ne soit pour des raisons indiquées à l'article précédent, desquelles ils feront connaître comme il y est indiqué au doyen et serment pour qu'il y soit décidé, à peine d'encourir l'amende statuée à l'article précédent au même bénéfice y indiqué.

Art. 80.

Les maîtres pêcheurs pourront commettre tel écrivain qu'ils trouveront convenir, lequel, après qu'il aura prêté le serment requis et indiqué ci-avant, sera tenu à tenir note exacte du poisson qui sera vendu par son maître pêcheur, de recevoir l'argent qui en proviendra et de le remettre à chaque quinzaine au maître pêcheur et son équipage, après déduction des frais ordinaires, qui seront individués ci-après à peine d'exécution, à moins cependant que l'armateur de la chaloupe ne préférât d'annoter lui-même son poisson, ce qui dans ce cas ne peut lui être empêché.

Art. 81.

Il sera libre à l'écrivain de faire payer comptant les acheteurs ou endéans la quinzaine, ainsi qu'il le trouvera convenir. Et pour la rentrée des deniers on l'autorise à contraindre par l'exécution au payement les acheteurs dudit poisson en-

déans les trois premiers mois tant par corps que dans les biens, mais il ne pourra leur accorder un plus long crédit.

Art. 82.

Il sera alloué à l'écrivain huit gros à la livre tant pour écriture que pour la recette et remise des deniers.

Art. 83.

Il sera déduit dix sols à la livre de gros au profit du corps par chaque écrivain, du bénéfice général de la pêche que chaque chaloupe aura faite et dont il aura tenu note, lesquels il remettra au trésorier du corps à chaque quinzaine ou quand il sera ordonné, à peine d'exécution.

Art. 84.

Les admodiateurs de l'annotation du produit de ce qui compétent aux *lavers* ou *netstackers* jouiront de six sols à la livre de gros pour la recette et la garantie des deniers.

Art. 85.

Ils garderont le produit ci-dessus mentionné et en prélèveront quatre gros par livre de gros au profit du corps, et ils remettront au trésorier endéans la quinzaine, lorsqu'ils en seront requis, les deniers, à peine d'exécution.

Art. 86.

Tous ceux qui achèteront du poisson devront le laisser transporter à leur demeure, domicile ou logement dans cette ville par les porteurs admis, qui jouiront à cet effet du salaire imposé ci-après sur chaque espèce, bien entendu sur le poisson appartenant seulement à la chaloupe, à l'exception de celui appartenant aux *lavers* dont les transports devront s'en faire gratis.

Art. 87.

Bien entendu encore que le maître pêcheur pourra, pour le transport du poisson de la chaloupe, admettre tel porteur qu'il trouvera convenir.

Art. 88.

Ceux qui ne feront pas commerce en poisson, ou domiciliés hors de cette ville, seront tenus de payer les porteurs comptant, à peine d'exécution.

Art. 89.

Les habitants de cette ville et faisant le commerce de poisson ne devront faire le payement que tous les quinze jours ou quatre semaines au plus tard, à peine que dessus.

Art. 90.

Pour une partie ou lot de huit raies. 0 0 3

Art. 91.

Pour une partie de petites raies. 0 0 1 1/2

Art. 92.

Pour un marché de petites raies dites *cuisse rogeghem.* 0 0 1

Art. 93.

Pour un quart ou 26 plies ou cartels. 0 0 1 1/2

Art. 94.

Pour un quart ou 26 plies communes dites *visch.* 0 0 1 1/2

Art. 95.

Pour un quart ou 26 petites plies dites *hieck*. 0 0 0 1/2

Art. 96.

Pour un quart ou 26 petites cartels. 0 0 0 1/2

Art. 97.

Pour un quart ou 26 plies dites *scharren*. 0 0 0 1/2

Art. 98.

Pour un lot ou huit éclefins. 0 0 2

Art. 99.

Pour un lot ou huit couples de soles dites *seag tongen*. 0 0 0 1/2

Art. 100.

Pour un lot ou huit couples de soles communes dites *blocktongen*. 0 0 1

Art. 101.

Pour 50 couples petites soles. 0 0 2

Art. 102.

Pour 50 couples petites soles dites *muyzen*. 0 0 1

Art. 103.

Pour un cabillaud. 0 0 1

Art. 104.

Pour un lot ou huit petits cabillauds dits *gullen*. 0 0 2

Art. 105.

Pour un lot de différents petits cabillauds dits
gullekens. 0 0 1

Art. 106.

Pour un berteloodt. 0 0 1/2

Art. 107.

Pour un turbot. 0 0 1

Art. 108.

Pour un lot de différents turbots. 0 0 1

Art. 109.

Pour un barbu. 0 0 1

Art. 110.

Pour différents barbus en un lot. 0 0 1

Art. 111.

Pour une grande flotte. 0 0 1

Art. 112.

Pour deux grandes flottes. 0 0 1

Art. 113.

Pour différentes flottes en un lot. 0 0 1

Art. 114.

Pour un lot de hogs ou chiens de mer. 0 0 1

Art. 115.

Pour un eelbaut de deux pieds de longueur. 0 0 2

Art. 116.

Pour un eelbaut en dessous de deux pieds. 0 0 1

Art. 117.

Pour un lot d'eelbauts. 0 0 2

Art. 118.

Pour un petit berteloodt dit *zooman*. 0 0 1

Art. 119.

Toutes autres espèces de poissons non mentionnées payent à proportion.

Art. 120.

Ceux des acheteurs qui désireront de faire laver leur poisson par les porteurs payeront un liard pour chaque lot d'achat, à l'exception des grandes raies et de 50 couples petites soles qui n'auront pas été vendues pour soles dites *muysen*, pour lesquelles il sera payé en gros, et pour les petites plies il sera payé un demi-liard par quart ou lot de vente.

Art. 121.

Toutes les cotisations mentionnées ci-avant, de même que les amendes échéantes, seront employées au paiement des charges annuelles tant ordinaires qu'extraordinaires du corps, ainsi qu'au paiement des intérêts de rentes affectées sur le même corps, et de l'excroissance le *doyen* et serment l'emploieront à acheter pendant la saison d'hiver entre sept à huit cents *hoets* de froment, lesquels, pendant la même saison d'hiver, seront distribués par portions égales, sans distinction du plus ou du moins de bénéfice, entre les suppôts du corps.

Art. 122.

Dans le cas que l'on construirait dans cette ville une

mouille ou bassin pour lequel on est en représentation vis-à-vis de Sa Majesté, et qu'alors il partirait de cette rade quelques grandes chaloupes tant pour la harengaison d'hiver que pour la pêche du Nord, le cas échéant les pêcheurs payeraient au corps autant que celui, naviguant avec les petites chaloupes, qui produira le plus.

Art. 123.

Tous les armateurs, pilotes ou maîtres pêcheurs et matelots de ces chaloupes devront être suppôts de ce corps, et payeront leur admission sur le pied spécifié ci-avant et seront tenus de prêter le serment requis.

Art. 124.

Mais l'armateur, maître pêcheur ou pilote de ces chaloupes auront la faculté d'engager en tous temps et lorsqu'ils le jugeront convenir, autant de sujets qu'il sera nécessaire pour former leur équipage.

Art. 125.

Lesdits armateurs et maîtres pêcheurs ou pilotes et leur équipage profiteront annuellement autant de portions de grains que profitera l'équipage de la moindre chaloupe sans qu'il sera pris en considération si elle est équipée avec plus ou moins de sujets.

Art. 126.

Telles et autres chaloupes allant à la pêche du hareng seront tenues de vendre publiquement, sur le pied et sous les amendes stipulées ci-avant, les harengs et autres poissons frais qu'ils auront pris.

Art. 127.

Quant à ce qui concerne le hareng salé ainsi que la morue, les armateurs pourront les expédier sur le pied et de la manière que cela s'exécute dans le port d'Ostende.

Art. 128.

Et quant aux points qui ne sont pas spécifiés dans le présent règlement et pour lesquels il résulterait des différends entre les suppôts sur le fait de la pêche, ils seront décidés par le doyen et son serment, selon quoi un chacun aura à se conformer, à peine d'exécution et sans que quiconque pourra après s'attraire mutuellement en justice pour cet objet.

Art. 129.

Finalement le règlement émané le vingt-six mai 1696 sur le fait de la pêche de ce corps sera observé dans tous ses points et sa vigueur, pour autant qu'il n'y est point dérogé par le présent.

GRANDE ET PETITE PÊCHE MARITIME.

LÉOPOLD , Roi des Belges ,

A tous présents et à venir , salut.

Revu nos arrêtés des 27 février 1840 et 5 juin 1841 , relatifs le premier à la grande et le second à la petite pêche maritime ;

Considérant que , par suite de l'extension qu'a prise cette branche d'industrie , il est devenu nécessaire de combiner entre elles les époques et la durée des saisons fixées pour les diverses espèces de pêche , de manière à faciliter l'exercice des unes et des autres ;

Après avoir entendu les autorités chargées de la direction et de la surveillance des armements aux pêches maritimes ;

Sur le rapport de notre ministre de l'intérieur ,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Art. 1^{er}.

La durée fixée par le premier paragraphe de l'art. 12 de

notre arrêté du 27 février 1840, pour l'exercice de la grande pêche du hareng, est réduite à cent jours.

La durée obligatoire, aux termes du deuxième paragraphe du même article, est réduite à cinquante jours pour la pêche d'été, et à quarante-deux jours pour celle d'automne du même poisson.

Art. 2.

Par modification à l'article 5 de notre arrêté du 5 juin 1841, la durée obligatoire pour la petite pêche du hareng est fixée à cinquante jours.

Art. 3.

Par modification à l'article 14 de notre arrêté du 27 février 1840, une demi-prime sera accordée aux navires qui auront fait pendant soixante jours la pêche de la morue dé-signée par le littera C. dudit article.

La saison fixée pour la même espèce de pêche par ledit littera est prolongée de telle sorte que cette saison sera désormais du 20 mars au 1^{er} décembre.

Art. 4.

Les dispositions qui précèdent seront immédiatement exécutoires.

Art. 5.

Notre ministre de l'intérieur est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 19 juin 1842.

LÉOPOLD.

Par le Roi:

Le ministre de l'intérieur.

NOTHOMB.

FIN.

TABLE.

	Pages.
Dédicace	I
Avant-propos	III
Étude première. — La Belgique avant 1830.	1
Étude deuxième. — Industrie, commerce intérieur.	17
Étude troisième. — Industrie, commerce extérieur.	49
Étude quatrième. — Transit.	111
Étude cinquième. — Marine nationale.	133
Étude sixième. — Pêche nationale.	211
Appendice n° 1.	329
— n° 2.	336
— n° 2 bis.	351
— n° 5.	TABLEAUX
— n° 4.	555
— n° 5.	<i>id.</i>
— n° 6.	556
— n° 7.	<i>id.</i>
— n° 8.	360
— n° 9.	<i>id.</i>
— n° 10.	365
— n° 11.	368
— n° 12.	379
— n° 13.	389
— n° 14.	394
— n° 15.	396
— n° 16.	400
— n° 17.	426
— n° 18.	434
Règlement concernant la pêche maritime pour les Pays-Bas.	445
Arrêté du 19 juin 1842.	499
