

retien laissât beaucoup à désirer sur certains points par suite des encombrements que les suzerains péagers entassaient sur les rivières et leurs bords, tels que moulins, écluses, usines, bateaux flottants, il est démontré que la communauté finissait, grâce à sa vigilance et à son organisation militante, par avoir raison de ces obstacles et par maintenir la circulation libre. L'auteur termine l'étude approfondie de cette question par ces mots : « En résumé, les « Marchands Fréquentants, investis par la nécessité et la « marche des événements d'une mission d'ordre public, « entretenaient eux-mêmes le lit de la Loire et de ses affluents navigables dans tout leur cours. Pour les travaux « qui s'exécutaient dans les limites d'un péage particulier, « ils recouvraient leurs mises et dépenses sur le seigneur « péager ; pour les travaux exécutés sur les points où ne « se levait aucun péage, on ne voit pas qu'ils aient exercé « une action en recouvrement ; mais ils étaient en possession d'un autre moyen de se rembourser de leurs avances, « à savoir le droit de boîte dont il sera parlé dans l'un des « chapitres qui suivent, droit qui n'était autre chose qu'un « subside ou péage levé par les marchands sur le transport « de leurs propres marchandises au profit de la bourse « commune. »

Ce *droit de boîte*, qui joue un rôle important dans l'histoire de la communauté, était organisé et se percevait sur tous les points où la Loire était navigable, à des stations déterminées où des préposés étaient chargés de l'encaisser. La quotité en était réglée par le conseil d'administration qui se réunissait à Orléans, à des périodes fixes, et sur le fonctionnement duquel M. Mantellier nous fournit de précieux détails. Ces notions complètent le tableau de la sagesse, de l'esprit de prévoyance, d'ordre et de modération qui régnaient dans cet aéropage de trafiquants. « Il était