

puisque la police des nations civilisées a fini par porter à l'industrie des écumeurs de mer un coup dont elle ne paraît pas devoir se relever.

Dûment autorisé par une lettre de marque, le corsaire ne fait main basse que sur les marchandises et les navires appartenant aux sujets de la nation avec laquelle son pays est en guerre : il sert, tout à la fois, les intérêts de sa patrie en faisant le plus de mal possible à l'ennemi et son intérêt personnel en le détroussant à son profit.

La course n'était en somme qu'une piraterie légalisée dont les négociants les plus honorables, les hommes d'Etat les plus éminents, les souverains eux-mêmes cherchaient à tirer le plus grand profit.

Fouquet, Seignelay, Louvois avaient à leur service particulier des corsaires comme Jean Bart, le comte de Forbin, Duguay-Trouin qui leur faisaient gagner beaucoup d'argent.

Louis XIV, — à l'époque où sa marine déclinait, — n'hésitait pas à confier ses vaisseaux aux corsaires, en entrant pour un tiers dans le partage du gain. Inutile d'ajouter que Louis XV suivit cet exemple : les mêmes besoins entraînent les mêmes injustices.

Il faut se garder de juger les idées d'un temps avec celles d'un autre : l'histoire est là, pour montrer que, pendant des siècles, le patriotisme tenait, — dans les aspirations guerrières du pays, — une place bien moins grande que la soif du butin et le désir de s'enrichir aux dépens du voisin. Que dirait-on, — de nos jours, — si, dans une guerre continentale, un Etat permettait l'organisation de bandes d'aventuriers dont la mission, le but avoué serait de voler et piller le pays ennemi. ?

Comment se fait-il alors, que ce qui est universellement