

de France. La Suède était représentée à Paris par son ministre plénipotentiaire, le baron GEDDA ; les gouverneurs Lenoir et Pitt ne donnaient d'ailleurs qu'une raison pour leur agression : c'est qu'ils désiraient s'emparer des Français et des Anglais qui, contrairement au droit, s'étaient engagés au service de la Suède. Nous avons vu pour la France que le motif allégué par Lenoir n'avait aucune raison d'être, puisqu'il n'y avait à bord de *la Reine-Ulrique-Éléonore* qu'un seul matelot français, malade et recueilli par charité. Sans entrer dans le détail de dépêches fastidieuses, nous dirons que l'affaire ne fut définitivement réglée qu'en 1740, par le paiement à la Suède d'une indemnité d'une cinquantaine de mille francs.

Je n'avais l'intention, dans ces notes, de ne rappeler qu'un fait fort peu connu ou même inconnu en France : l'histoire complète de la Compagnie de Suède m'entraînerait au delà des limites que je me suis assignées. Cet épisode d'histoire coloniale ne clôt pas fort heureusement l'ère d'entreprises inaugurée par le roi Frédéric. Le commerce de l'extrême Orient et, en particulier, de la Chine était extrêmement lucratif : la France, qui n'avait pas la part du lion, y faisait cependant de fort jolis bénéfices, qui s'élevèrent jusqu'à 141 1/4 p. 0/0 dans la période de 1736 à 1743 et rapportèrent encore 67 2/3 p. 0/0 dans l'année médiocre de 1768<sup>1</sup>. Pendant les longues guerres de la France avec l'Angleterre, le Comptoir français, puis le consul de France à Canton, considéraient que, parmi les neutres, les vaisseaux suédois

1. *La France en Chine au XVIII<sup>e</sup> siècle*, par Henri Cordier, t. I, Paris, 1883, p. 42.