

LES PRODROMES DE LA COMPAGNIE D'OSTENDE

Comment une vaste société à charte, maritime et coloniale,
put naître dans nos anciennes provinces

par Albert de BURBURE de WESEMBEEK,
Membre de l'Académie de Marine.

Lorsque, en 1865, Léopold II, alors prince héritier, fit un voyage d'études aux Indes Anglaises et en Chine, il en revint particulièrement frappé des vastes possibilités économiques que pouvaient offrir à notre expansion, la conquête de ces deux marchés asiatiques. Le prescient fils du fondateur de notre dynastie n'ignorait d'ailleurs pas que, sous le signe de Charles VI, les provinces belges avaient possédé et exploité là-bas de florissants comptoirs abrités sous notre glorieux pavillon de Bourgogne.

Les préoccupations coloniales qui ne cessèrent d'absorber notre génial souverain jusqu'au moment où elles trouvèrent leur définitive consécration par l'annexion au patrimoine national du prestigieux Congo, devaient, il y a une cinquantaine d'années, inciter Léopold II à demander à un jeune historien, M. Michel Huisman, attaché au Ministère des Affaires Etrangères, l'élaboration d'une étude documentée sur nos anciens établissements Sino-hindous.

Répondant à ce vœu royal, le futur membre de la Commission Royale d'Histoire et de l'Académie, qui allait devenir aussi professeur à l'Université de Bruxelles, après avoir fouillé les archives de notre pays, partait pour Vienne afin de poursuivre ses recherches dans les riches dépôts publics et privés, de l'ancien empire austro-hongrois. Feu le Baron de Borgraeve, ministre plénipotentiaire du Roi des Belges, lui donnant tout l'appui à attendre du très fervent expansionniste qu'était cet érudit diplomate, s'empressa d'établir les nécessaires contacts. Ainsi M. Michel Huisman fut, là-bas en rapports constants avec nombre de spécialistes susceptibles de projeter de nouvelles lueurs sur l'histoire de cette curieuse collaboration coloniale austro-belge au début du XVIII^e siècle.

Telle fut la genèse de « La Belgique Commerciale sous l'Empereur Charles VI : la Compagnie d'Ostende », œuvre de patriotique savoir, qui parut en 1902. Cette solide étude historique de notre politique économique et coloniale suscita,

faut-il l'ajouter, un intérêt qui ne s'est pas encore éteint. Car l'éminent professeur — aujourd'hui honoraire — de l'Université de Bruxelles ne pouvait que faire école. Imprégnés de cet enseignement, certains de nos compatriotes, respectueux d'un semblable élargissement national — dont le chanoine Prims, l'abbé Laude et G. Dumont — voulurent, à leur tour, défricher le champ, presque improspecté, de notre histoire pré-coloniale.

C'est ainsi qu'un expansionniste bruxellois, découvrit ici, voilà une quinzaine d'années, des documents tendant à établir que, dès 1612 les archiducs Albert et Isabelle avaient examiné un projet de constitution d'une Compagnie des Indes, suggéré par des hommes d'affaires de chez nous, et ce, bien antérieurement à la création des compagnies hollandaise, anglaise, française, danoise, brandebourgeoise et suédoise.

Ceci prouve une fois de plus que, déjà un siècle avant que la fameuse Compagnie dite d'Ostende vit le jour, la conquête des marchés tropicaux était loin de nous laisser indifférents.

* * *

Nous savons aussi que, en 1632, les États Généraux de Flandre, reprenant sans doute les suggestions dont nous venons de parler, demandèrent à Philippe IV l'autorisation de créer à Ostende une base d'opération maritime transocéanique. Mais on ignore encore les circonstances qui firent enterrer le dit projet.

En 1640, le Cardinal Infant d'Espagne autorise nos compatriotes à entreprendre librement le commerce avec les Indes Orientales par Ostende. Mais la Hollande devait bientôt prétendre que le Traité de Munster s'opposait à cette mesure.

Lorsque, après la paix de Ryswijck, Louis XIV eut, en septembre 1697 rendu une partie des conquêtes qu'il avait faites en Belgique, notre gouvernement convoqua à Bruxelles les députés des principales villes du pays afin de délibérer sur les moyens de rétablir notre commerce maritime national. Ce fut à cette assemblée que l'on résolut de creuser un canal à travers le pays de Waes, depuis Bruges jusqu'au fort Sainte-Marie, près de Calloo, sur l'Escaut, afin de donner à Anvers une communication artificielle avec la mer. Celle-ci était nécessaire, puisque, en vertu du traité de Munster, la Hollande nous interdisait un libre exutoire commercial par l'Escaut.

Il en résulta qu'à la requête du Conseil des Flandres, le roi Charles II se décida à signer, le 7 juin 1698, une ordonnance instituant une « Compagnie pour les Indes Orientales et la Guinée ». La souscription au capital de 2.000.000 de florins, divisé en actions de 1.000 florins, devait avoir lieu simultanément à Anvers, Gand et Bruges. Un quart fut versé fin octobre 1698. En janvier 1659, les Etats de Flandre convoquèrent les souscripteurs d'au moins trois actions pour choisir parmi eux cinq directeurs à nommer à vie au traitement de 18.000 florins chacun. Toutes les cargaisons de retour devaient être vendues publiquement et les ventes annoncées six semaines à l'avance. La Compagnie pouvait exporter tous les lingots et espèces d'or et d'argent nécessaires à son commerce, exception faite des monnaies ayant cours dans le pays. Enfin, les droits d'entrée sur ces cargaisons ne pouvaient excéder ceux existant au moment de la dite ordonnance. Ces statuts avaient été rédigés par un des principaux promoteurs, Jean de Brouhoven, comte de Bergeyck, conseiller d'Etat et trésorier des Finances, dénommé si justement le Colbert des Pays-Bas.

La mort de Charles II, la guerre générale qui s'ensuivit ainsi que l'opposition du magistrat de Gand, empêchèrent la réalisation du canal Bruges-Calloo. C'est ainsi que l'on fut contraint de transporter le champ d'action de la nouvelle compagnie d'Anvers à Ostende. Mais des corsaires armés par les nations ennemies, contrarièrent malheureusement ce trafic vers les Indes, qui dura cependant plus de 20 ans. On tenta aussi de prendre Douvres comme base d'opération, les navires naviguant avec des passeports anglais. Néanmoins l'essor de cette navigation au long cours dut être arrêté.

* * *

La Belgique retombait ainsi, au point de vue de nos relations extérieures, dans son lamentable état de stagnation antérieur. Notre balance commerciale présentait en effet à ce moment un aspect particulièrement décourageant, ainsi que l'atteste le témoignage d'un Belge, notable de l'époque : « Un conseiller de finances de grande réputation ayant examiné, après la paix de Ryswijck, la balance du commerce des Pays-Bas, trouva que nous étions obligés de tirer annuellement pour environ 13 millions de florins de denrées pour nos besoins. Mais nous n'étions pas en état de fournir au

dehors, en production ou manufacture, du pays, que pour la valeur d'environ 3 millions et demi de florins.» (1).

C'est à ranimer cette pauvre industrie que s'employèrent quelques hommes avertis. Cherchant à procurer à notre commerce des débouchés hors d'Europe, ils résolurent de battre en brèche le monopole des produits tropicaux — accaparé par la Hollande, l'Angleterre et, dans une mesure moindre par la France — en armant à leur tour des navires vers les Indes Orientales et Occidentales.

En 1711, des commerçants gantois et ostendais ayant réuni un capital de 2.400.000 florins, demandèrent à leur souverain de pouvoir trafiquer dans les Indes, avec des navires partant d'Ostende. Mais nous ignorons la réponse qui leur fut donnée.

En mars 1715, les frères Ch. et J. MAELCAMP, armateurs gantois, firent partir d'Ostende — seul port autorisé par les traités — et sous pavillon impérial, le « *Charles* » à destination du port de Calicut. Ce voilier était commandé par le capitaine Joseph de Gezelle d'Assenede et par l'Ostendais Mathieu Gerrebrants. Le « *St Mathieu* », armé par J. Ray d'Ostende et consort, qui se trouvait sous les ordres de l'Irlandais Xavier Sarsfield et de l'Ostendais Richard Gargan, suivit, le 8 avril, à destination du port de Surate. Ce navire revint à Ostende le 30 août 1716, avec une cargaison d'une valeur de 100.000 écus.

Le 29 janvier 1717, Joseph de Gezelle repartit pour le royaume de Travancore, à bord du petit « *Prince Eugène* », frégate de 220 tonneaux aux armateurs Maelcamp et Ray, puis revint à Ostende, en août 1718, chargé d'une fructueuse cargaison. Moins d'une année plus tard, ce remarquable capitaine faisait voile d'Ostende, à bord de la « *Concordia* », trois mâts de guerre jaugeant 400 tonneaux et acheté en Angleterre par l'armateur Maelcamp. Atteignant la côte du Malabar, le 10 novembre 1717, de Gezelle, ayant passé des traités avec des souverains indigènes, parvint notamment à s'assurer la possession d'une concession territoriale où une factorie avec enceinte fortifiée, devait être édiflée.

Poursuivant leur expédition pleine de dangereuses péripéties et d'incidents très curieux, les passagers de la « *Concordia* » furent à Goa, dans l'Inde portugaise, au Brésil, à la Réunion et à l'île Maurice, pour revenir triomphalement à Ostende, le 28 août 1721.

Le 28 mai 1724, en revenant de Moka, où elle avait été envoyée par A. de Pret, la « *Keiserinne Elisabeth* », de 300 tonneaux, 30 canons et 80 hommes d'équipage, commandée par le capitaine de Gezelle, fut, dans la Manche, attaquée par deux corsaires barbaresques. Son capitaine et l'équipage amenés prisonniers à Alger et vendus comme esclaves ne peuvent être rachetés qu'après quatre années de dure captivité. Appelé en 1731, aux fonctions de commandant de la flotte impériale sur le Danube, notre compatriote termina sa brillante carrière maritime à Vienne (2).

* * *

Le marché chinois n'avait pas manqué d'attirer l'attention des précurseurs de la Compagnie d'Ostende. C'est ainsi que la frégate, le grand « *Prince Eugène* » jaugeant 400 tonneaux et armé de 30 canons, appartenant à Paul J. Cloots, négociant établi à Anvers, partit d'Ostende, en janvier 1718. Arrivé à Whampoa, avant-port de Canton, après une traversée de six mois, notre navire reçut un accueil aussi aimable qu'inattendu. L'état-major, porteur d'une lettre autographe de Charles VI, fut admis auprès de l'empereur Khang Hi. Celui-ci accorda à nos compatriotes la permission de hisser à Canton le grand pavillon et de trafiquer librement, leur permettant au surplus d'installer une factorie dans un vaste immeuble, situé sur la rive gauche du Tchou Kiang, ou rivière des Perles (3).

En 1719, le « *St François Xavier* » de 32 canons, 400 tonneaux, aux frères Maelcamp et J.-B. Soenens, de Gand, commandé par l'Ostendais Philippe de Moor, parti pour la Chine, en revint en 1721 avec un riche chargement. Le livre de bord de ce capitaine intitulé « *Vagie gedaen naar Canton* » fut brûlé, en 1940, lors de l'incendie de l'Hôtel de ville d'Ostende.

Ajoutons, entre parenthèses, que le développement de notre trafic vers la Chine prit bientôt de telles proportions que le haut lissier bruxellois Daniel Leyniers (1705-1770) eut l'idée de composer une tapisserie allégorique (4) symbolisant l'enthousiasme provoqué par le retour à Ostende, le 7 août 1725, de l'« *Aigle* » et de la « *Ste Elisabeth* ». Ces deux premiers navires, envoyés à notre concession de l'avant-port de Canton, immédiatement après la constitution de la

Compagnie d'Ostende, revinrent avec une cargaison de produits chinois dont la vente publique produisit à Ostende, 2 millions de florins.

Mais, au cours d'un nouveau voyage, la « *Ste Elisabeth* » fut capturée par les pirates barbaresques et c'est seulement en 1727 que, contre rançon, le Bey d'Alger consentit à libérer l'équipage.

* * *

Du fait que les résultats commerciaux des toutes premières expéditions étaient probants, on avait donc pu voir, au cours des années 1718 et 1719, treize autres bâtiments quitter Ostende pour l'Extrême-Orient. Leurs capitaines Domerville, J. Tobin, G. de la Merveille, D. Boubereel, R. Mitchell, J. de Clerck, Philippe van Maestricht, J. Naish, Th. Becu, De Ridder, de Winter, de Gezelle, et H. Pulinck étaient belges, abstraction faite cependant de J. Tobin, R. Mitchell, J. Naish (Grande-Bretagne) et G. de la Merveille (France). En effet, il avait bien fallu, pour la formation des cadres du bord, recourir à quelques officiers étrangers, car nous ne possédions pas alors d'École de Navigation. Mais, plus tard, la Compagnie d'Ostende, faisant appel à un hydrographe français, en créa une dans cette ville.

Cette conquête du marché des Indes par des compatriotes ne faisait pas du tout l'affaire des Anglais ainsi qu'en témoigne une correspondance de Londres que nous trouvons dans la *Gazette de France* de Paris. Voici ce qu'on lit dans ce journal, à la date du 15 septembre 1718 :

« La Compagnie des Indes Orientales craint la diminution de son commerce que celui des Ostendais et autres sujets de l'empereur dans les Pays-Bas ont commencé à y faire. Le directeur de cette compagnie est allé chez le roi d'Angleterre pour lui représenter le préjudice que subissent les actionnaires et pour le prier d'employer ses offices auprès de S. M. I. et R. (*) pour faire cesser cet état de choses. »

Il faut croire que cette intervention auprès du roi d'Angleterre produisit certains résultats puisque, dans un numéro de janvier 1720 du même journal français, nous lisons que « le gouverneur d'Ostende a mandé les négociants intéressés et les a priés de débarquer de leurs vaisseaux tous les sujets de la Grande-Bretagne, engagés à leur bord ».

(*) Sa Majesté Impériale et Royale.

Il s'agissait ici de l'interdiction faite à des sujets britanniques de coopérer à notre navigation transocéanique. Cette interdiction n'eut sans doute qu'une efficacité assez relative puisque, le mois suivant, nous lisons dans la même *Gazette de France*, la correspondance ostendaise suivante : « On a publié la défense à tous les sujets anglais de s'embarquer sur les vaisseaux ostendais. Il est venu ici un officier de cette nation pour signifier à tous ceux qui s'étaient engagés de retourner en Angleterre. » A son tour, le gouvernement français allait énoncer d'identiques interdictions.

La mesure tendant à priver les intéressés du concours de marins habitués à naviguer vers l'Extrême-Orient n'enraya pas cependant notre activité transocéanique. Dans la *Gazette de France*, du 18 mai 1721, nous lisons en effet :

« Sont arrivés à Ostende trois vaisseaux chargés de thé, d'étoffes des Indes et de porcelaines. Cette nouvelle a fait baisser considérablement le prix de ces marchandises, ce qui fait un tort considérable à plusieurs négociants hollandais. »

Parlant de ces produits tropicaux « qui ont accusé beaucoup de joie aux habitants de Bruxelles, dont plusieurs ont contribué à l'équipement de ces vaisseaux », le journal français ajoute, dans un numéro postérieur, que cette arrivée à Ostende « obligea la Compagnie des Indes Orientales d'Angleterre à vendre ses toiles, son thé et ses porcelaines à 50 % meilleur marché qu'à l'ordinaire ». Comme le marquis de Prié avait exigé pour les trois navires arrivés, un droit de 200.000 florins, la vente des marchandises importées ne donna pas aux armateurs ostendais le bénéfice considérable qu'ils avaient escompté.

La bonne réussite de ce trafic lointain ne pouvait qu'in-disposer nos concurrents étrangers. Aussi, plusieurs des navires furent victimes d'actes de mauvais gré, soit de la part des Hollandais, soit de la part des Anglais. C'est alors que fut agitée la création d'une compagnie privilégiée qui, placée sous les auspices de l'empereur d'Autriche, aurait bénéficié de la protection de ce dernier.

Un Anglais, Jean Kerr, prétendit qu'il fut consulté en 1720, au sujet de la création de la susdite compagnie privilégiée par le maréchal de Vehlen et le comte de Windisgratz, ministre plénipotentiaire de l'empereur au Congrès de Cambrai. « Ils me recommandèrent, écrivait-il, de tenir

l'affaire secrète et de prendre garde que le marquis de Prié (il s'agissait ici du gouverneur général des Pays-Bas autrichiens qui passait pour faire argent de tout) n'en eût aucun vent. Ils m'alléguèrent pour raisons que ce marquis n'était nullement favorable à l'établissement d'une telle compagnie, parce que cela lui ôterait les moyens d'exiger tous les ans des sommes considérables des particuliers trafiquant aux Indes Orientales, pour les lettres de mer qu'il était autorisé de donner. » (5).

« Tout le monde du reste ne croyait pas à l'utilité de la formation d'une Compagnie. Si les uns étaient d'avis que, appuyés par les pouvoirs d'un grand monarque, les puissances qui employaient d'ordinaire tous leurs soins à étouffer un commerce naissant chez leurs voisins, seraient forcés de la respecter et que, la voyant forte d'elle-même, ils désespéreraient de la terrasser. Les autres prétendaient qu'il serait plus avantageux de s'en tenir au commerce des négociants particuliers dans les domaines de l'empire. » (6).

Deux tendances se faisaient donc jour en Belgique, l'une visant à la création d'une compagnie privilégiée à monopole, l'autre contre l'action de toute exclusivité de navigation aux Indes et par conséquent favorable au maintien d'une politique du « laissez faire ».

Cet état d'esprit est corroboré par la note suivante que nous trouvons dans un numéro de la *Gazette de France* de juillet 1721.

« Plusieurs marchands des Flandres cherchent à empêcher les négociants d'Anvers dans l'établissement d'une compagnie. Ils représentent qu'il serait plus avantageux pour l'empereur de laisser le commerce libre que de donner des privilèges exclusifs à une compagnie. S.M. retirerait un profit plus considérable des passe-ports donnés aux négociants que de simples droits d'entrée et de sortie. Le privilège particulier, que S.M. accorderait à Anvers, rendrait cette ville très indépendante du gouvernement. »

* * *

Au cours du même mois, le même journal français annonce que les cargaisons de trois de nos navires envoyés aux Indes se sont vendues à si vil prix que les intéressés n'en ont même pas retiré les frais d'envoi. En mars 1722, une

identique note pessimiste est donnée par la *Gazette de France*. Elle déclare que le capitaine James Tobin (il s'agit ici d'un Irlandais qui, après avoir pris service sur les navires flamands, se vit décerner, par l'Empereur, le titre de Chevalier), ayant abandonné nos expéditions transocéaniques pour se retirer à Londres, les étrangers investisseurs de fonds dans les armements organisés à Ostende vers les Indes, cessèrent de coopérer à ces entreprises au long cours. En avril, autre mauvaise nouvelle : Un navire commandé par le capitaine Flandrin, ancien corsaire ostendais, qui revenait du Bengale avec un chargement considérable destiné à des marchands de nos provinces, fut pris par deux forbans de 32 et 34 canons. Les armateurs flamands, pris de peur, arrêtrèrent aussitôt leurs expéditions. L'un d'eux fit décharger, d'un navire prêt à partir, les cargaisons et provisions de bord pour les vendre sur place.

En juin, l'horizon devient tout-à-fait réjouissant. La vente de la cargaison de la « *Ville d'Ostende* », capitaine Larmes, revenant de Moka et du Coromandel, laisse aux intéressés un bénéfice de 40 %. Le retour d'un autre navire produit, en août, plus de 60 %. L'optimisme renaît et les expéditions se multiplient. C'est alors que notre empereur décide de favoriser l'éclosion d'une compagnie privilégiée des Indes.

Cela ne faisait pas du tout l'affaire de la Hollande qui s'agissait de plus en plus. « Les États Généraux examinent l'affaire de la Compagnie des Indes — déclare la *Gazette de France* du 10 décembre 1722 — et les différents moyens pour en empêcher la réussite. » Une violente campagne commence. Le gouvernement néerlandais met en émoi toutes les Cours. La Compagnie hollandaise des Indes Orientales charge Barbeyrac — descendant de réfugiés français parce que de religion protestante — de publier un mémoire contre les prétentions des habitants des Pays-Bas autrichiens.

D'autres pamphlets surgissent, tendant à démontrer que l'empereur n'avait pas le droit de permettre aux négociants belges d'exercer leur commerce avec les Indes. La Hollande parvint si bien à donner à sa cause les apparences de la justice, à envelopper la question de tant d'obscurités et de sophismes, que les hommes les plus éclairés se prirent quelquefois à douter si, d'après l'ancien droit public, elle n'avait pas raison dans ses protestations.

Mais notre empereur Charles VI tenait bon, résolu à ne

pas abandonner nos compatriotes très désireux de voir naître dans les provinces belges une compagnie à charte monopolisant notre trafic dans les Indes.

* * *

D'après le projet présenté par les initiateurs, le conseil d'administration de la future société aurait été composé d'un président, d'un vice-président et de douze directeurs — choisis tous les ans par la pluralité des dits intéressés. Le dit plan fut modifié dans la suite. Mais auparavant, en 1720, des négociants britanniques avaient projeté de créer, dans nos Flandres, une Compagnie des Indes Orientales au capital de deux millions de Livres sterling, composé de 4.000 actions de 500 livres payables en cinq versements.

Ces promoteurs britanniques voulaient non seulement se livrer au commerce transocéanique et installer en Asie et ailleurs, des factories, mais également s'occuper de banque et d'assurances et aussi prêter de l'argent sur marchandises ou à la grosse aventure. Pour cette entreprise d'un caractère si multiforme, ils demandaient un octroi exclusif d'une durée de trente années, s'engageant, au surplus et en cas de besoin, de fournir des fonds au gouvernement à un intérêt modéré. Pour sa part, l'empereur manifesta l'intention d'exempter les navires de la future compagnie des droits d'entrée et de sortie pendant les trois premières années.

Notre gouverneur général, le marquis de Prié, se montrant favorable à l'activité subsidiaire — bancaire et actuarienne, — que les promoteurs envisageaient, faisait remarquer qu'aucune compagnie d'assurances ne fonctionnait en Belgique et qu'il n'existait pas de banque organisée pour traiter des affaires d'exportation (7). Toutefois, à la suite d'un krach ces initiateurs britanniques furent, en 1721, contraints de retirer leurs propositions.

Pendant la banque et l'assurance ne furent pas englobées dans l'activité sociale de la société. C'est seulement après qu'une jalouse conspiration des grandes puissances maritimes eut, en 1722 et 1723, contraint Charles VI à suspendre puis à dissoudre la prospère Compagnie d'Ostende que, à la fin du régime autrichien, deux organismes spéciaux, créés séparément, entamèrent des opérations de ce genre.

Pour les postes de commande de la Compagnie, notre gouverneur général recommanda à l'empereur Jacques de

Pret, Louis François de Coninck, Pierre Proli, Pierre Baut, Jacques Maelcamp, Paul de Kimpe et Thomas Ray. Ces sept directeurs, que Charles VI nomma d'ailleurs le 23 janvier 1723, devaient toucher une indemnité annuelle de 4.000 florins.

Le 8 janvier 1723, un des derniers navires particuliers parti pour le Bengale fut le « *Charles VI* » de 450 tonneaux, 32 canons et 100 hommes d'équipage, capitaine Harrisson, armateurs J.B. Soenens de Gand et A. de Pret d'Anvers. Il revint à Ostende après la constitution de la Compagnie.

En attendant la constitution officielle de la future Compagnie des Indes, un junte composé du conseiller d'Etat Van der Haegen, du conseiller fiscal Patrice Mac Neny et du négociant bruxellois Martin Robyns prépara les voies et moyens. Ils étaient à peine installés que le versatile Prié exigea qu'on établisse les magasins envisagés à Bruges. Des raisons d'intérêt personnel le poussaient à agir ainsi. On dut, tout au moins en partie, lui donner satisfaction. Si les magasins principaux furent établis à Bruges, d'autres cependant s'érigèrent à Ostende.

C'est seulement le 5 juin 1723 — mais antidaté du 19 décembre 1722 — que fut publié l'octroi impérial autorisant le fonctionnement de la Compagnie, dont les statuts ne comportaient pas moins de 103 articles. Voulant donner une preuve particulière de bienveillance aux actionnaires, Charles VI accordait pour sa part un subside de 150.000 patacons. Le capital, fixé à 6 millions de florins, pouvait donc représenter environ 300 millions de nos francs belges actuels. Eclairé par la chute rapide des Compagnies du Sud et du Mississipi en Angleterre et en France, notre gouvernement avait pris de sages précautions contre des abus et malversations possibles. Tous les promoteurs étaient d'ailleurs des hommes d'affaires d'une haute intégrité.

La diffusion, autorisée le 20 juillet, des lettres patentes impériales provoqua une grande joie dans nos provinces. L'empressement à acheter des exemplaires de cet octroi fut si grand que l'imprimeur Frix ne put suffire aux demandes qu'on lui adressait des provinces belges comme de l'étranger.

Dans les pays maritimes, l'octroi accordé par Charles VI provoqua au contraire un concert de récriminations. Car, déjà, des tractations avaient été entamées entre nos compatriotes

et des chefs hindous, afin d'obtenir sur leurs territoires, des concessions territoriales.

« La Compagnie des Indes — écrivait l'Anglais Jean Kerr — aura sur la nôtre de très grands avantages que nous ne pourrions jamais contrebalancer, vu l'extrême inégalité des droits qui mettra toujours les Flamands en état de vendre leurs marchandises à beaucoup meilleur marché que nous ne pourrions nous défaire des nôtres. Et aussi ils nous enlèveront le vaste débit que nous avons dans les pays étrangers. » (8).

« Toute l'Europe, s'écriait avec désespoir l'auteur d'une lettre adressée à la *Quintessence des nouvelles historiques, politiques, critiques, morales et galantes* — recueil périodique paraissant en Hollande —, est intéressé à s'opposer à la ruine de notre commerce qui est la base de notre puissance, ruine inévitable si cette Compagnie subsiste, puisque rien n'empêcherait les Pays-Bas Autrichiens de devenir, en faveur de ce commerce, plus puissant que nous : de pouvoir nous faire la loi, et même à d'autres que leurs voisins. » (9).

On convenait également que notre commerce devait entraîner la décadence complète de celui que les Hollandais faisaient à Batavia. Et l'on reconnaissait qu'il était plus profitable à ces derniers d'acheter des produits tropicaux aux commissionnaires ostendais plutôt que de se donner la peine d'envoyer des navires néerlandais dans cette partie des Indes (10).

* * *

Par un mémoire du 23 mars 1723, les directeurs de la Compagnie des Indes Orientales Hollandaises se plaignirent des grandes pertes qu'ils avaient déjà souffertes et qu'ils souffriraient encore par notre commerce. Ils prétendaient notamment que les traités de Munster et de la Barrière nous défendaient d'établir des relations directes avec le Bengale et la Chine. Ils ajoutaient que les commissaires espagnols avaient formellement déclaré lors des négociations de 1648, qu'il n'était pas permis aux habitants de nos provinces de faire aucune expédition vers les Indes.

Hamel Bruyninx, envoyé par la Hollande à Vienne, reçut ordre de déclarer à l'empereur que « c'était contre toute équité qu'on nous permettait de poursuivre une entreprise qui causait un préjudice extraordinaire à l'Etat ». Il contesta même formellement à Charles VI le droit d'ériger la Compagnie.

Les ambassadeurs d'Angleterre et de France ne restèrent pas spectateurs impassibles des démarches faites par le diplomate hollandais. L'un parce que la Grande-Bretagne souhaitait aussi ardemment que les Provinces-Unies, la ruine de notre navigation renaissante. L'autre, parce que la Cour de Versailles, n'ayant pas encore oublié ses derniers revers, cherchait toutes les occasions de nuire à la Maison d'Autriche. Chacun de leur côté, ils appuyèrent les impérieuses représentations des Etats Généraux.

Dans toutes les discussions qui s'engagèrent, la Belgique ne se bornait pas à protester contre les privilèges exclusifs que s'arrogeaient quelques compagnies étrangères. Elle plaidait la cause de tous les peuples indépendants ; elle réclamait la liberté des mers violées par les traités, comme un grand principe du droit naturel et du droit des gens, qu'aucune convention entre puissances ne pouvait altérer, affaiblir ou détruire. Malheureusement elle était trop faible pour soutenir ses prétentions autrement que par la raison. Et sa voix ne trouva pas d'écho dans le reste de l'Europe.

On ne se borna pas à attaquer la légalité de l'existence de la Compagnie — dite d'Ostende — on s'attacha à la décrier. Toutes raisons paraissaient bonnes pour cela. Tantôt on faisait imprimer qu'elle avait été pour ainsi dire culbutée à sa naissance, tantôt que les intéressés avaient perdu, en 1721, 25 % sur la vente des cargaisons (11).

Toutes ces fausses nouvelles déguisaient mal la terreur avec laquelle nos rivaux voyaient nos compatriotes essayer de tarir une des sources de leurs richesses.

* * *

Cependant au mois de juin 1723, deux vaisseaux richement chargés, l'un venant de la Chine, l'autre le « *Comte de Lalaing* », arrivé de Surate et de Moka, chargés de café, d'arac de Goa, etc..., débarquèrent à Ostende, et ce, en dépit de tous les obstacles accumulés. La vente des marchandises donna le bénéfice énorme de 120 % (12).

Un peu avant cette époque, le cabinet de Londres fut informé qu'un aventurier britannique nommé Colebrooke — qui avait offert ses services aux promoteurs de la Compagnie d'Ostende — faisait en Angleterre des démarches pour acheter des bateaux nécessaires à notre navigation trans-

océanique, engager des matelots, et même recueillir des souscriptions d'actions.

A cette nouvelle, la Chambre des Communes se souleva toute entière. Un bill du 22 avril déclara ces souscriptions criminelles, passibles de la confiscation des biens et d'autres peines effectives. Colebrooke fut obligé de s'enfuir en Belgique (13).

Au nom de son maître, le ministre du roi Georges d'Angleterre à la Cour de Vienne déclara que les relations commerciales entre nos provinces et les Indes devaient être arrêtées, à cause du préjudice immense subi par les compagnies anglaises et hollandaises. Ce préjudice était la conséquence de l'affluence des denrées coloniales à Ostende, affluence provoquant une forte baisse de prix. Il ajouta que « si pareil état de chose continuait, ces compagnies se verraient hors d'état de faire leurs frais. Si la suspension de la compagnie n'est pas accordée, les Etats Généraux sont formellement décidés de mettre tout en œuvre pour s'opposer à l'exécution d'un dessein, qui ruine leur compagnie. Et le gouvernement britannique ne séparera pas sa cause de celle de son allié ».

Tous les documents diplomatiques, tous les mémoires de l'époque indiquent que seule une étroite rapacité commerciale dictait les nombreuses protestations de nos voisins. La Compagnie hollandaise poussa même la passion jusqu'à présenter aux Etats Généraux, le 9 août, un mémoire par lequel elle demandait qu'on lui permit de se servir contre nous « des moyens que Dieu lui avait mis en main, tant par mer que par terre, pour repousser la violence par la force ».

Quelques jours après, renouvelant ses récriminations contre notre commerce — soit disant illicite — elle sollicitait des Etats Généraux l'autorisation « d'envoyer, par les premiers vaisseaux, les ordres qu'elle jugerait les plus convenables pour arrêter nos entreprises ».

* * *

Quoiqu'on ne fut sans inquiétude sur le résultat de ces récriminations et de ces menaces, la Compagnie d'Ostende se constitua définitivement à la Bourse d'Anvers. Et le 12 août le capital social de 6.000.000 de florins était entièrement réuni.

Statutairement, les actionnaires se divisaient en quatre classes, dont seuls les membres des trois premières pouvaient devenir directeurs.

La première classe — dont les titulaires disposaient de trois voix délibératives aux assemblées de la Compagnie — était composée du marquis de Prié (150.000 florins), du duc d'Arenberg, de Corneille Walkiers et Paul de Kimpe (120.000 florins), de J.B. Cornelissen (102.000 florins), des Comtes de Windisgratz et Ferdinand André de Vecquemans (chacun pour 100.000 florins).

Dans la deuxième classe — dont les titulaires disposaient de deux voix — nous relevons les noms de Louis Ferdinand de Coninck (90.000 florins), Thomas Ray (70.000 florins), Jacomo et Pietro Proli (chacun 50.000 florins), l'armateur Jacomo Baut (80.000 florins), le banquier Baron Paul Jacques Cloots (50.000 florins), Carlos Maelcamp, le banquier André Peytier, qui tous firent partie des divers conseils de la Compagnie. Ajoutons encore à ces noms Pierre Baut, Laurent Betson, Comte de Calenberg, Pierre Cardon, Pierre Carpentier, Pierre Garnier, Joseph Maelcamp, P.B. et André de Pester, Arnold de Pret, Maria Proli et J.F. Wellens, etc.

La troisième classe — dont les titulaires ne bénéficiaient que d'une voix — comportait les 17 membres suivants : le Prince de Ligne (80.000 florins), la Ville d'Anvers (30.000 florins), la Ville d'Ostende (12.000 florins), le Comte de Lalaing, Pierre et Théodore Meulenaer, Lambert Renette, Martin Robyns, X. Ghellinck, J.P. Heussens, C. Joris, le Comte de Fraula, Joseph Berghin et Egide de Coninck.

La quatrième classe — dont les titulaires ne disposaient également que d'une voix délibératives et ne pouvaient être appelés à la direction — comportait 114 personnes, anversoises pour la plupart. Car la Métropole belge allait fournir à elle seule les deux tiers du capital social. Les Comtes de Maldeghem et de Calemborg, ainsi que Anne Moretus, étaient, dans cette catégorie, intervenus pour plus de 12 actions.

On n'appela pas entièrement le capital social de 6 millions de florins qui fut jugé trop élevé. Et les titres ne furent libérés à la souscription que de 75 %.

Charles VI avait octroyé à la Compagnie d'Ostende des armes spéciales « d'or aux deux bâtons nouveaux de Bourgogne ». Ces armes, dont la Compagnie scellait tous ses

actes, lui étaient accordées comme preuve de sa personnalité souveraine. Elles constituèrent désormais le pavillon que nos navires allaient, pendant une glorieuse période de sept années, arborer au cours de lointains voyages entrepris vers nos prospères comptoirs de l'Hindoustan et de la Chine.

Faut-il ajouter que les énormes transactions auxquelles allaient se livrer la Compagnie d'Ostende eurent une très heureuse répercussion sur la situation économique de nos provinces.

Celles-ci virent se développer alors, parmi d'autres activités, la construction navale, la corderie, des fabriques de toile à voile et de textiles. Le port d'Ostende subit de très importantes améliorations. Une Bourse de commerce, à l'usage des courtiers, fut installée à l'Hôtel de Ville d'Ostende où se vendirent publiquement une bonne partie des cargaisons qui, importées d'Extrême-Orient, étaient également liquidées à Bruges. Enfin, on vit surgir une Compagnie d'Assurances ainsi qu'une Banque destinée à financer nos opérations commerciales avec d'autres continents.

En résumé, si la Compagnie d'Ostende, très malheureusement sacrifiée aux équivoques intérêts dynastiques de notre souverain, fut l'axe de la politique européenne au commencement du XVIII^e siècle, elle n'en demeure pas moins un extraordinaire exemple d'énergie nationale. C'est pourquoi il faut déplorer que, au lendemain du magnifique rêve asiatique, si bien ébauché par des hommes de chez nous, les intérêts maritimes et commerciaux des provinces belges retombèrent dans le mortel assoupissement qui régnait avant cette brillante mais éphémère époque de splendide élargissement économique et moral.

- 1) Raisons d'intérêt et d'état qui doivent engager S. M. I. et R. à faire établir le plus tôt possible la compagnie et le commerce des P.B. aux Indes Orientales par Calemborg. Section des Manuscrits, Bibliothèque Royale de Bruxelles.
- 2) Albert de Burbure : « Un ancêtre de Guido Gezelle chez le Grand Mogol. Le capitaine Joseph de Gezelle, précurseur de la Compagnie d'Ostende ». — Les œuvres Goemaere, Imprimeur du Roi, Editeur, Bruxelles (épuisé).
- 3) Albert de Burbure : « Le capitaine de Winter à la conquête des marchés exotiques » (*Nation Beige* du 5 octobre 1950).
- 4) Propriété actuelle de Madame Wittouck à Bruxelles.
- 5) « Mémoires de Jean Kerr », page 267.
- 6) Raisons pour lesquelles on faisait savoir que le grand commerce sur

mer ne peut s'établir que par les compagnies. — Archives Générales du Royaume à Bruxelles.

- 7) A cette époque, il n'existait dans toutes nos provinces, que deux ou trois maisons, spécifiquement belges et s'occupant exclusivement d'affaires bancaires. Leurs opérations ne dépassaient guère les pays voisins.
- 8) « Mémoires de Jean Kerr », page 267.
- 9) N^o 92.
- 10) « Mémoire sur l'état politique des Pays-Bas », manuscrit attribué à L.E. Van der Noot. Section des Manuscrits, Bibliothèque Royale de Bruxelles.
- 11) *Mercurie Historique*, août 1721, page 159.
- 12) *Journal les Relations Véritables de Bruxelles*, pp. 400 et 464. Nous pensons que le premier de ces navires était l'*Impératrice* aux Frères Maelcamp, revenant non de Chine, mais de Moka.
- 13) « Mémoires de Jean Kerr », page 301.

DE VOORLOPERS VAN DE OOSTENDSE COMPAGNIE

Hoe een zeevaart- en koloniale chartermaatschappij ontstaan is in de oude Belgische provincies

Ten einde zijn expansie-plannen tot een goed einde te brengen, deed Leopold II destijds de werking van de zogenaamde Oostendse Compagnie bestuderen. Vóór tot de oprichting van deze werd overgegaan, waren reeds in 1612, 1632, 1640, 1698 en 1711 collectieve ondernemingen van dezelfde soort ontworpen geweest in onze provincies.

Van 1715 af, beijveren onze reders zich om de Aziatische markten te veroveren. Hun schepen vertrekken uit Oostende, daar ingevolge een onbillijk verdrag, de Schelde voor ons gesloten is.

Alsdan doet de Engelse Oostindische Compagnie, bevreesd voor de ondergang van haar handelsverkeer met Azië, haar beklag bij de Britse vorst. Er wordt de onderdanen van het Verenigd Koninkrijk verbod opgelegd mede te werken aan onze overzeese scheepvaart. Nochtans, in weerwil van deze verordeningen, aangetrokken door de zeer schitterende resultaten van onze verre expedities, treden Britse onderdanen in onzen dienst zowel aan boord van onze schepen als in onze koloniale factorijen, welke later zullen worden opgericht. Hetzelfde gebeurde ook met Franse avonturiers, slachtoffers