

VIE ET AGONIE DE LA COMPAGNIE D'OSTENDE. (Contribution à l'histoire de notre expansion maritime dans l'Océan Indien.)

Par Albert de BURBURE de WESEMBEEK,
membre de l'Académie de Marine.

Au début du XVIII^e siècle, au moment où la Belgique sortait épuisée et appauvrie de quatre-vingts ans de guerres quasi ininterrompues, il y eut dans ce pays, tant de la part de nos négociants-armateurs que de nos marins, un énergique sursaut d'élargissement national.

Ce souci d'embrasser de plus vastes horizons trouva sa fugitive mais extraordinaire consécration dans la Compagnie d'Ostende, qui fut aussi notre très glorieuse Compagnie des Indes.

C'est vers 1720 que le marquis de Prié, gouverneur des Pays-Bas Autrichiens, désirent conjurer les effets désastreux de la fermeture de l'Escaut, songea à utiliser le port d'Ostende pour un vaste trafic transocéanique. Comme, dès 1714, des navires belges ayant pris l'habitude de rapporter des Indes Anglaises de très riches cargaisons, le gouverneur des Pays-Bas Autrichiens envisagea la création de comptoirs sur les côtes asiatiques. Deux Anglais qui connaissaient parfaitement les mœurs et les usages locaux, Alexandre Hume et Jean Harrisson, débarquèrent donc, en 1721, au Bengale et obtinrent des potentats locaux l'autorisation d'établir des factoreries belges.

Devant des résultats aussi encourageants, la Cour de Vienne jugea bon, en 1722, de nommer comme gouverneur un ancien monnayeur de la ville d'Anvers, Jacques-André Cobbé, promu, en sa qualité d'inventeur d'un nouveau canon, lieutenant général d'artillerie. Sa fortune avait été rapide, car l'empereur d'Autriche lui avait successivement conféré les titres de Comte de Burlack, de Chevalier de l'Ordre du Grand Constantin et de Saint-Georges et de noble sénateur romain. Son traitement de gouverneur s'élevait à 2,400 florins, plus un dixième des impôts levés sur les ressortissants habitant les factoreries austro-

belges. Parti d'Ostende et arrivé le 6 juin 1723 sur la côte du Coromandel à bord du *Charles VI* commandé par le capitaine Harisson, Jacques Cobbé décéda malheureusement à Denemarnagor, le 23 juin 1724, des suites des blessures contractées en défendant son poste attaqué par les indigènes dissidents.

Cependant, en 1722, l'empereur Charles VI, se rendant aux suggestions de Colebroke, — financier anglais un peu équivoque établi dans les Pays-Bas, — manifesta l'intention de créer en Belgique une grande compagnie privilégiée destinée à monopoliser au profit du pays, notre commerce colonial, Il s'agissait, malgré l'opposition de grandes puissances, de concurrencer sur les marchés extérieurs les diverses Compagnies des Indes créées en France, Hollande, Danemark et Angleterre.

C'est Patrice Mac Neny, réfugié irlandais, aidé des conseils d'un autre de ses compatriotes, le capitaine Jean Tobin, qui rédigea, en 1723, la charte constitutive de la Compagnie Impériale et Royale d'Ostende, au capital de 6,000,000 de florins. Le 11 août, les 6,000 titres furent souscrits à la Bourse d'Anvers par des capitalistes belges et étrangers. Parmi les sept directeurs nommés, signalons le négociant Thomas Ray qui, bien qu'échevin de la ville d'Ostende, était anglais de naissance.

Les négociants anglais furent d'ailleurs parmi les meilleurs clients de la Compagnie d'Ostende et lorsque cette dernière fut mise en interdit par les puissances maritimes, l'Angleterre continua à s'approvisionner, à Ostende, de produits exotiques à l'aide de bateaux contrebandiers.

Un des premiers actes de la compagnie belge — qui devait susciter dans d'autres pays de si âpres jalousies commerciales — fut de confier la direction des factoreries indiennes à l'Anglais Alexandre Hume. Sa mission devait consister d'abord à développer, sur les bords du Gange, la factorie de Bankebazar — dont les fondements avaient été jetés par un aventurier français, le capitaine Chevalier Godefroid La Merveille. Ensuite, il s'agissait de remplacer, sur la côte du Coromandel, l'établissement commercial que son prédécesseur Cobbé avait vu détruire par les naturels. On décida aussi d'exploiter la con-

cession de Cabelon ou Covelon (entre les villes de Madras et de Sadraspatnam), obtenue déjà, le 5 août 1719, par La Merveille.

Ajoutons cependant ici que l'activité de la Compagnie d'Ostende fut loin d'être restreinte aux Indes Anglaises. Elle créa des comptoirs très florissants en Chine et tenta de s'installer sur les côtes de Guinée et de Madagascar. En effet, l'octroi impérial autorisait à « naviguer et négocier aux Indes occidentales et orientales et sur les côtes d'Afrique, tant en deçà qu'au delà du cap de Bonne-Espérance ».

Des trois premiers voiliers qui, le 10 février 1724, partirent d'Ostende pour les Indes sous le pavillon de notre nouvelle campagne, un seul était destiné au Bengale. Ce navire, *L'Empereur Charles*, armé de 30 canons et commandé par un Dunkerquois, le capitaine Michel Cayphas, périt malheureusement à l'entrée du Gange. L'équipage qui avait pu se sauver à la nage, voulut se réfugier dans une factorie française, mais, inhumainement, les occupants en interdirent l'entrée aux naufragés.

Au mois de juillet de la même année, Ostende vit revenir du Bengale, sous le commandement de l'Anglais Harrison, le *Charles VI*, voilier de 450 tonneaux, armé de 32 canons et monté par 100 hommes d'équipage. A en croire une note des Archives du Conseil d'Etat et de l'Audience, le *Charles VI* était parti en 1722, avant la constitution de la Compagnie d'Ostende, pour le compte de l'armateur E. B. Soenens de Gand.

Au dire des *Rélatifs Véritables*, la cargaison du *Charles VI* se composait de 1,522 pièces de taffetas de foul., 4,784 caridarces, 25,159 Cassa Bengale, 1,700 dorias, 6,534 gerras, 336 hammans, 5,700 malmolens, 16,700 romals de coton, 1,000 romales fines, 1,048 romals de mousseline, 120 sanes, 2,000 scerbands, 2,500 soesies, 14,359 tansieps, 80 idem à fleurs, 1,200 theraindain, 18,783 livres de couris, 91,421 bois de coliatour; 101,700 de salpêtre; 63,750 Kurcuma.

La vente de cette cargaison — ainsi que celles rapportées de Chine par deux autres navires envoyés là-bas par la Compagnie — eut lieu à Ostende au mois d'août suivant. L'affluence des acheteurs, tant du pays et de l'extérieur, fut considérable et le prix des produits du Bengale fléchit sur les principaux marchés, ceci au grand dépit des compagnies étrangères qui voyaient déjà un précieux et lucratif monopole colonial leur échapper petit à petit.

A la fin de janvier 1725, notre Compagnie fit repartir pour le Bengale le *Charles VI*, commandé cette fois par l'Ostendais Jacques de Winter.

Il nous est impossible d'énumérer ici tous les navires belges qui, au cours d'une période particulièrement prospère, prirent part au trafic Indo-Belge. Bornons-nous donc à quelques citations :

Le 25 février 1726, la *Paix*, de 36 canons, commandée par le capitaine Philippe-Joseph Perrenot et l'*Espérance*, de 34 canons, commandée par le Dunkerquois Nicolas Carpentier, partirent pour le Bengale, salués — au dire des *Relations Véritables* — par l'artillerie des remparts et le carillon de la ville. Ils répondirent eux-mêmes à cette allégresse par le son des trompettes, cors de chasse et timbales. Ces deux voiliers étaient chargés de plomb, d'armes, de toiles et d'autres produits belges.

Le 18 juillet, nous voyons revenir du Bengale, après une heureuse traversée de cinq mois et neuf jours, le *Charles VI* chargé d'une riche cargaison de mousseline, soieries, salpêtre et bois de coliatour. La vente en fut fructueuse. Aussi, à l'assemblée générale des actionnaires — qui se tint à Anvers au mois de septembre suivant — put-on annoncer la distribution d'un dividende de 25 %.

Le même navire — capitaine Meyne — ainsi que l'*Archiduchesse Elisabeth*, de 32 canons — capitaine Michel Cayphas — firent voile pour le Bengale au cours de l'année 1727. Le 29 octobre, nous voyons revenir d'Ostende la *Paix* et le 23 décembre, l'*Espérance*. L'un et l'autre étaient chargés de stocks importants de toiles peintes, d'étoffes de soie, de damas, d'épiceries et de bois de teinture.

Tout cela entraînait pour la Belgique une ère de prospérité économique extraordinaire. De tributaires de l'étranger, nous étions, en matière coloniale, devenus de redoutables exportateurs. En ce domaine, nous réglions déjà les marchés extérieurs. Aussi la diplomatie étrangère ne cessait de menacer la Cour d'Autriche. Dans son *Droit Public de l'Europe*, Mably rapporte qu'à l'ouverture du Parlement anglais en 1727, le Roi se laissa aller à dire, dans sons discours, que « le commerce et la Nation étaient menacés de ruine aux Indes Occi-

dentales par l'établissement de la Compagnie d'Ostende ».

L'*Archiduchesse Marie-Elisabeth* — qui était parti du Bengale le 8 février — arriva à Ostende le 20 août 1728, suivi le 11 septembre par le *Charles VI*. Ce dernier navire avait quitté les bords du Gange à la fin de février. Il déchargea sa cargaison à Bruges, l'exposa en vente publique. Mais, à la suite d'une coalition de marchands hollandais, l'adjudication ne produisit que de médiocres résultats. Mais à la vente suivante, les directeurs avertis surent déjouer ces manœuvres intéressées. Aussi put-on, le 18 septembre suivant, distribuer aux actionnaires un dividende de 20 %.

A côté des comptoirs que nous avons créés à Cabelon, à Bankebasar, à Bourompore et à Madras, la Compagnie d'Ostende exploitait dans les Indes, deux autres factoreries l'une à Itchapour — séparée de Bankebasar par une petite rivière — l'autre à Balasore, sur la rive gauche du Gange. Comme dans cette dernière ville toutes les nations européennes étaient autorisées à trafiquer librement, les Belges, tenant à ne pas rester en arrière, s'empressèrent d'y développer leur activité. Au bout de trois ans, cinq à six mille personnes abritées sous le drapeau de la Compagnie d'Ostende constituaient une ruche industrielle et prospère. Dans un de ses mémoires, le Comte de Calenberg évalue les dépenses totales que nous fîmes pour nos établissements au Bengale à un million et demi de florins, faible somme eu égard aux beaux résultats obtenus.

Bien que l'anglais Alexandre Hume fut un directeur fort imparfait et malgré les efforts faits par des concurrents commerciaux évincés, on ne parvenait pas encore à nous desservir auprès des princes hindous. Aussi, dans l'esprit des indigènes, le prestige de la Compagnie d'Ostende demeurait intact.

Cédant cependant en 1727 à un ultimatum de la France alliée à d'autres puissances maritimes, l'empereur Charles VI avait bien été obligé de suspendre, pour une durée de sept ans, l'octroi accordé à la société ostendaise. Mais cette dernière, ne se considérant pas comme battue, continuait à œuvrer, attendant la revision de cette grande injustice.

Toutefois, lorsque, en 1728, les grandes puissances se réunirent à Soissons pour interdire définitivement notre navigation vers les Indes, tandis qu'on négociait un irréparable asservissement commercial, les officiers des comptoirs hollandais

du Bengale, enhardis par la faiblesse du gouvernement autrichien, se livraient à des actes beaucoup plus agressifs. Ils arrêtaient nos transports terrestres et fluviaux, molestant les indigènes qui étaient aux gages de la Compagnie d'Ostende, empêchant le ravitaillement de nos comptoirs et provoquant un arrêt brusque de toutes nos florissantes transactions.

En 1730 — année au cours de laquelle des ventes publiques de cargaisons hindoues organisées à Bruges et à Ostende donnèrent des résultats très intéressants — nous voyons la Compagnie envoyer au Bengale, sous son propre pavillon, l'*Impérial*. Il s'agissait d'apporter à vos factoreries des secours en vivres et en argent. Mais arrivé à l'entrée du Gange, l'*Impérial* se vit refuser l'entrée de la rivière, et les représentants que Hume avait envoyés à Calcutta, nantis d'une plainte, furent si mal reçus qu'ils jugèrent prudents de prendre le large.

Une lettre écrite par le Comte de Calemborg, le 13 juillet 1731, rapporte, qu'au dire d'un des dirigeants de la Compagnie, Alexandre Hume, les Anglais et les Hollandais continuaient à traiter nos compatriotes en ennemis, s'emparant de nos petits navires et maltraitant les équipages. Hume, après avoir précisé qu'un de nos officiers attaché à un mât fut fouetté à outrance, ajoute qu'il se vit obligé d'abandonner les factoreries désormais ruinées. Lui et ses employés se réfugièrent à bord d'un bâtiment français parce que « les agents des compagnies étrangères avaient réussi à exciter le Nabab du territoire de Cobelon à détruire cet établissement à main armée, quoiqu'on l'eut payé une somme considérable ».

La ténacité de la Compagnie d'Ostende — qui secrètement encouragée par l'Empereur persistait à importer des mers tropicales les plus précieuses marchandises — continuait à constituer le nœud de la politique européenne. Devant des menaces de guerre et pour assurer à sa fille Marie-Thérèse la succession du trône d'Autriche, Charles VI fut donc forcé, le 16 mars 1731, de signer à Vienne un nouveau traité interdisant formellement à la compagnie tout trafic colonial.

C'est en raison de ces circonstances, que le 6 avril 1732 on vit partir d'Ostende la *Concorde*, capitaine Lormes. Sa mission

était de ramener du Bengale les employés et marchandises qui se trouvaient dans les comptoirs côtiers. Ce navire revint, le 4 août 1733, avec une très riche cargaison. Cela permit d'ajouter un dividende de 6 % — payé quelque temps auparavant — un superdividende de 10 % qui fut réglé en novembre suivant.

Le traité de Vienne, pris à la lettre, n'avait cependant pas aboli définitivement la Compagnie d'Ostende. La Cour impériale d'Autriche caressait encore l'espoir de rouvrir, aux navires belges, la route du commerce des Indes. C'est dans ce but que, outre certains comptoirs importants, on conserva la factorie de Bankebasar, administré cette fois au nom de l'Empereur. Ce dernier affecta à sa garde et à son entretien des sommes importantes.

Nous persistions ainsi à nous accrocher à la côte de Coromandel, entre la Krichna et la pointe de Caliméré. Dangereuse pendant la mousson du N.-E., d'un accès difficile en tout temps à cause du ressac, l'accès en était difficile. Pour communiquer avec nos navires restés au large, il fallait se livrer à un pénible transbordement par bateau à fond plat. Ces petites allées étant la plupart du temps attaquées, notre directeur au Bengale, François de Schonamille — qui appartenait à une vieille famille de négociants armateurs ostendais — se vit bientôt réduit à une situation des plus critiques.

En 1745, Bankebasar fut assailli par une bande nombreuse d'indigènes. A la tête de quelques soldats que les maladies et les privations avaient épargnés, Schonamille se défendit avec courage et périt glorieusement les armes à la main pour — ajoute Pasquini dans son *Histoire de la Ville d'Ostende* — « un souverain qui l'abandonnait à ses propres ressources et une compagnie n'existant plus que dans le souvenir de quelques intéressés ruinés ».

C'est ainsi que petit à petit le pavillon de la Compagnie d'Ostende disparut de nos comptoirs du Bengale. Il fut, à certains endroits de la côte, remplacé par le drapeau de Charles VI, car les traités n'interdisaient pas à l'Autriche de conserver des établissements coloniaux.

Ajoutons cependant que les administrateurs anversois, ostendais et gantois de la Compagnie d'Ostende continuaient clandestinement les affaires sociales en se servant de, soit de

personnes interposées, soit de pavillons simulés. En 1780, nous voyons plusieurs de ses navires naviguer avec succès pour le compte de la Compagnie de Trieste créée par les mêmes actionnaires.

L'agonie de la Compagnie Belge fut aussi douloureuse que longue. Pour donner une idée de ce qu'elle fut et de ce qu'elle aurait pu être, disons, en terminant que, lors de l'invasion française en Belgique, la liquidation de ce vaste organisme était loin d'être terminée. Et ceci doit nous fixer sur l'importance des intérêts engagés dans une tentative maritime dont la Belgique a très légitimement le droit de rester fière.
