

# Les Ports d'Ostende et de Nieuport et les Fournitures d'Armes aux Insurgents Américains

1774 - 1782

Conférence donnée à l'Académie de Marine le 26 novembre 1952,  
par M. le Baron Albert de DORLODOT.

*(Copyright strictly reserved)*

---

LES auteurs qui ont étudié la Révolution Américaine s'accordent à faire ressortir qu'au moment où les premiers coups de feu éclatèrent — en avril 1775 —, l'armée des Insurgents était dénuée de poudre et d'armement ; néanmoins, ils relatent les succès que les miliciens remportèrent peu après sans chercher à expliquer comment les Américains avaient pu s'approvisionner.

Or, et c'est un fait bien difficile à se représenter aujourd'hui, au moment où la Révolution éclata, on ne fabriquait en Amérique ni armes, ni poudre, ni munitions. Quelques auteurs parlent en termes vagues d'aide secrète aux Américains ; ce n'est toutefois qu'à partir de l'été 1776, quand Beaumarchais commença des expéditions de matériel de guerre avec l'appui secret des Gouvernements de Versailles et de Madrid, qu'ils sont à même de fournir quelques précisions.

Il y a cinq ans, préparant une notice sur le Baron de Beelen qui fut envoyé en 1783 par le Gouvernement Général des Pays-Bas Autrichiens comme Agent Diplomatique auprès du Congrès Américain,

j'ai trouvé des éléments qui révèlent d'importants envois d'armes de Liège dès le début de la Révolution. Des recherches patientes dans les principaux dépôts d'archives de l'Ouest de l'Europe m'ont permis de mettre à jour un très grand nombre de documents inédits d'où se dégage peu à peu l'histoire complexe du ravitaillement des Américains en matériel de guerre.

Nous examinerons ce soir le rôle joué par les ports belges dans ces vastes opérations. A première vue, il peut paraître étonnant qu'il soit seulement question d'Ostende et de Nieuport ; en fait, les clauses du Traité de Munster de 1648, par lesquelles nos bons voisins du Nord et de l'Ouest avaient obtenu la fermeture de l'Escaut et l'étranglement d'un concurrent redoutable, étaient toujours en vigueur : depuis un siècle et demi, le port d'Anvers était vide...

\*  
\*\*

Depuis les événements que nous allons étudier, les divisions politiques et administratives ont subi de nombreuses modifications. Pour éviter toute confusion, rappelons que la Belgique était alors divisée en deux parties, indépendantes l'une de l'autre : les *Pays-Bas Autrichiens* et la *Principauté de Liège*. Leurs frontières étaient embrouillées, avec de nombreuses enclaves.

La Principauté ou Pays de Liège comprenait la Province actuelle moins la majeure partie de l'Arrondissement de Verviers, le Limbourg, le Condroz, Dinant et une partie de l'Entre Sambre et Meuse. Les Pays-Bas Autrichiens groupaient le reste de nos Provinces plus le Grand-Duché de Luxembourg.

La Principauté de Liège était gouvernée par un Prince Evêque, Mgr. de Velbruck, et par les Etats du Pays.

L'Impératrice d'Autriche, Marie-Thérèse, et son Chancelier, le Prince de Kaunitz, administraient les Pays-Bas par l'intermédiaire d'un Gouverneur Général, Charles de Lorraine, qui avait sa Cour à Bruxelles, à l'instar d'un Souverain, avec un Ministre, le Prince Starhemberg, Ministre Plénipotentiaire d'Autriche.

On désignait la Hollande sous le nom de *Provinces Unies* ; c'était une République avec, à sa tête, un Stadhouder, Guillaume V d'Orange, et des Etats Généraux.

La carte de l'Amérique du Nord présentait évidemment un tout autre aspect. Les *Treize Colonies Anglo-Américaines*, que l'Angleterre possédait depuis le XVII<sup>e</sup> Siècle, s'échelonnaient le long de la côte

de l'Atlantique, sans lien administratif entre elles. Au Nord et au Sud, la Guerre de Sept Ans avait entraîné des modifications de frontières : l'Angleterre avait pris le Canada à la France et la Floride à l'Espagne. A l'Ouest des Treize Colonies, on trouvait les nations Indiennes puis des territoires inconnus.

Le 4 juillet 1776, le Congrès Continental proclama l'Indépendance des Treize Colonies qui s'appellent depuis lors Etats-Unis.

## L'ARMEMENT DES FORCES AMERICAINES

Les Américains n'avaient pas prémédité une insurrection armée contre la Grande-Bretagne. En 1774, des différends qui avaient surgi entre eux et les Anglais depuis la fin de la Guerre de Sept Ans, principalement au sujet du droit du Parlement Britannique de leur imposer des taxes, s'envenimèrent à la suite du refus des Colonies de payer des droits sur le thé : à Boston, notamment, les Anglais voulant décharger une cargaison de thé malgré l'opposition des Américains, ceux-ci jetèrent le thé à la mer. Par représailles, le Parlement britannique décréta la fermeture du port.

Devant cette atteinte à leurs libertés, les Assemblées des différentes Colonies convoquèrent à Philadelphie en septembre 1774 un Congrès Continental pour étudier en commun les mesures propres à assurer le succès de leurs revendications. Le Congrès prit des dispositions d'ordre économique, dont aucune n'avait un caractère belliqueux.

La plus importante de ces dispositions, connue sous le nom d'« Association de non-importation et de non-exportation », interdisait l'entrée dans les Colonies, dès décembre 1774, de toute marchandise venant de l'Angleterre ou de l'étranger et défendait toute exportation de productions des Colonies à partir de septembre 1775.

L'Angleterre avait le monopole du commerce de ses Colonies : l'interdiction d'exporter devait priver ses négociants de grands profits. Ainsi, pour ne citer qu'un exemple, les 4.500.000 livres de tabac et les 2.500.000 livres de riz que les Pays-Bas Autrichiens consommaient annuellement ne pouvaient être achetées directement en Amérique ; il fallait les tirer d'Angleterre, renchéries par le bénéfice des intermédiaires anglais, par les droits de douane anglais et par les frais de commission, de manutention et de transport.

Aux Antilles, d'où l'Europe tirait alors le sucre et les épices, l'interdiction d'exporter les produits américains constituait une grave

menace. En effet, la nourriture indispensable aux nombreux esclaves noirs travaillant aux plantations ainsi que le bois nécessaire à la fabrication des tonneaux pour l'emballage du sucre, des mélasses et du rhum, venait des Treize Colonies : l'arrêt de ces exportations allait désorganiser la structure économique en semant la ruine et la famine qui pouvait entraîner une révolte des esclaves.

Indépendamment de l'action proposée au Congrès Continental, quelques navires américains vinrent, au cours de l'été 1774, au mépris des « Navigation Acts », acheter de la poudre et des armes dans les ports européens et, en particulier, à Amsterdam. Des achats similaires eurent lieu aux Antilles.

La Cour de Londres s'efforça d'arrêter ces pratiques. Comme les achats se répétaient au cours de l'hiver 1774-1775, elle notifia aux Puissances maritimes que son escadre dans les eaux américaines avait ordre d'intercepter tout navire, même étranger, qui porterait du matériel de guerre aux Treize Colonies sans autorisation de Londres. Des procédés d'intimidation furent utilisés : un navire de guerre anglais vint s'amarrer en plein port d'Amsterdam à côté d'un bâtiment américain suspecté de charger des armes !

Au printemps 1775, les premiers coups de feu éclatèrent entre les Anglais et les Américains. Les forces de ces derniers consistaient en miliciens armés de leur propre fusil ; la poudre faisait défaut.

Le but des premières opérations des Insurgents était de faire main basse sur les magasins de poudre des Colonies. Heureux en certains points, leurs succès furent inférieurs aux besoins. Au cours de l'été 1775, quand le Général Washington, nommé Commandant en Chef, fit faire un relevé de la poudre, il constata qu'il n'y avait pas de quoi tirer neuf coups par homme !

Le Congrès Continental mit alors tout en œuvre pour obtenir de la poudre et de l'armement. Les Anglais redoublèrent d'efforts pour les intercepter ; à l'instigation de leurs diplomates, des Ordonnances interdisant l'envoi de matériel de guerre aux Américains furent promulguées à Hambourg (22 février 1775), aux Provinces-Unies (20 mars), aux Antilles danoises (11 mai), à Naples (15 août) et au Danemark qui comprenait la Norvège et le Schleswig-Holstein (4 octobre).

Vers la fin de 1775, les recrues qui entrèrent en service, se présentèrent sans armes : on n'en trouvait plus dans les Colonies. Les achats de fusils eurent alors la priorité.

Aux Antilles, la perspective de l'arrêt des exportations américaines provoquait une vive inquiétude, non seulement dans les Iles appartenant à l'Angleterre, qui groupaient les neuf-dixièmes des plantations, mais aussi dans les Iles françaises, hollandaises et danoises. Des délégués furent envoyés à Philadelphie exposer au Congrès Continental la menace tragique qui pesait sur les Iles. Benjamin Franklin vit le parti à tirer de cette situation : à son initiative, le Congrès décida en juillet 1775 que tout navire apportant du matériel de guerre aux Colonies anglo-américaines serait autorisé à prendre en troc des productions de ces mêmes Colonies.

Au moment où les Insurgents n'avaient aucun allié en Europe, cette mesure était calculée pour inciter les Gouvernements d'Europe qui n'avaient pas le moyen de ravitailler leurs Iles, à fermer les yeux sur les envois d'armes ; à ce prix, on éviterait la ruine et la famine.

Les informations publiées en Europe par la presse, en particulier à Bruxelles par la Gazette des Pays-Bas, permettaient de suivre le développement de ces événements.

#### LE « CHARMING PEGGY » à NIEUPOORT

Le 25 mars 1776, un smack hollandais, l'*Endracht*, capitaine Jermias Jansen, entra dans le chenal de Nieuport et s'amarra à bonne distance de la ville ; il transportait 589 barrils de poudre à canon, du soufre et des pierres à fusil. Le Commissionnaire du navire, M. Michel Meyenne, avertit secrètement M. De Brouwere, bourgmestre de Nieuport, que le cargaison devait être transbordée sur un autre navire, étranger lui aussi.

Aucune disposition n'interdisait aux Pays-Bas Autrichiens, ni l'exportation de la poudre, ni le commerce de bord à bord. Cependant, le bourgmestre qui paraît s'être rendu compte dès l'abord des complications qui pouvaient résulter de cette opération, demanda l'avis de M. de Gysperre, membre du Conseil Privé et spécialiste des questions maritimes. La réponse fut nette : rien n'interdisait l'opération.

Le 4 avril, un brigantin d'environ 250 T., le *Charming Peggy*, déclaré comme Irlandais du port de Londonderry, capitaine Gustavus Conyngham, vint jeter l'ancre à côté de l'*Endracht* ; il arrivait de Dunkerque avec un chargement de 40 T. de plomb.

Les munitions de l'*Endracht* furent transbordées sur le *Charming Peggy* les 5 et 6 avril.

Le Capitaine Conyngham était muni de lettres de mer pour St. Eustache où sa cargaison était consignée à Matthieu Marckman, négociant. St. Eustache est une petite possession hollandaise aux Antilles, dans les Iles Sous le Vent, l'un des points que les voiliers atteignaient le plus facilement d'Europe en raison du régime des vents. L'île est située à une quinzaine de kilomètres au N.W. de l'île britannique de St Kitts et à un peu plus de 200 kms au N.W. de la Guadeloupe ; c'est un massif rocheux qui ne produit rien et qui n'a même pas une source. Place de commerce qui recevait indistinctement les navires de toute nationalité, l'île fut un centre de contrebande au cours de la Guerre de Sept Ans.

Dans la soirée du 5 avril, un des matelots du *Charming Peggy*, William Brackenridge, déserta et se rendit à pied à Dunkerque chez le Capitaine de vaisseau Frazer, commissaire britannique qui, en vertu du Traité de Paris de 1763, surveillait le démantèlement du port militaire ; il lui signala le transbordement des munitions.

L'alerte était donnée. Frazer prévint immédiatement Sir William Gordon, Ministre d'Angleterre à Bruxelles, John Peter, Consul d'Angleterre à Ostende, et Lord Suffolk, Secrétaire d'Etat pour le Département du Nord, à Londres.

Dans la matinée du 9 avril, lundi de Pâques, Sir William Gordon demanda au Prince Starhemberg, Ministre plénipotentiaire à Bruxelles, d'ordonner la saisie du *Charming Peggy* dont la cargaison paraissait destinée aux Insurgents. Comme il ne pouvait apporter aucune preuve à l'appui et comme la cargaison était consignée à une île hollandaise, le Ministre refusa. Toutefois, il fit procéder à une enquête par le Magistrat de Nieuport : si la destination véritable n'était pas St Eustache, le navire devait être saisi. Dans la conversation, il fit remarquer à Gordon que la Cour d'Angleterre n'avait pas jugé bon de s'adresser à Bruxelles quand elle avait prié différentes puissances d'interdire l'envoi de matériel de guerre aux Insurgents.

Trois fois en trois jours, Gordon retourna chez Starhemberg répéter la demande de saisie, sans apporter de fait nouveau ; le Ministre était mécontent d'être dérangé ainsi ; Gordon perdit son sang froid au cours des discussions.

A Ostende, le Consul Peter s'impatientait : le *Charming Peggy* était prêt à faire voile. Il envoya une barque de pêche à Douvres

prévenir l'agent de l'Amirauté de la présence d'un bâtiment suspect à Nieuport.

Le 12 avril, le Magistrat de Nieuport interrogea le capitaine Conyngham, le supercargue Nesbitt, le commissionnaire Meyenne et les douaniers. Tous les éléments concordèrent : St Eustache était bien le point où le navire devait décharger sa cargaison. Le Bourgmestre fit rapport à Bruxelles et demanda de nouvelles instructions.

Sans plus attendre, le Consul Peter donna mandat civil au Bailli de Nieuport, M. Merlebecq, d'arrêter le *Charming Peggy* en son nom à la moindre tentative d'appareillage.

### SAISIE DU « CHARMING PEGGY » PAR ORDRE DU CONSUL D'ANGLETERRE

Le samedi 13 avril, dans la matinée, le vent était défavorable : le Bailli se contenta d'observer le navire. Dans la journée, on vit deux cotres de la marine britannique, le *Wells* et le *Greyhound*, prendre position à hauteur de Nieuport.

Vers six heures du soir, comme le vent avait tourné, le Bailli opéra la saisie. L'état de la marée ne permit pas d'enlever le gouvernail : une garde fut placée à bord. Le capitaine Conyngham et son équipage se rendirent à Nieuport.

Les gardes du Bailli avaient reçu ordre de porter les voiles en ville le surlendemain, lundi. Or, ce jour là, vers six heures du matin, Conyngham et son équipage retournèrent à bord sous prétexte de faire sécher les voiles. A huit heures, ils invitèrent les gardes du Bailli à venir manger sous le pont ; quand ceux-ci voulurent remonter, Conyngham, pistolets à la main, leur intima l'ordre de ne plus bouger.

L'équipage hissa les voiles et coupa les câbles qui retenaient le navire par quatre ancres. Le *Charming Peggy* s'avança de l'Ostduycker où il était amarré jusqu'au coude que forme l'Yser en cet endroit, puis toucha un banc de sable. Après de longs efforts, l'équipage parvint à dégager le navire en tirant d'une chaloupe. Le vent tourna bientôt au Nord et le bâtiment s'échoua sur le banc du West Sand.

Conyngham et son équipage, emmenant le supercargue, Jonathan Nesbitt, sautèrent dans leur chaloupe et s'éloignèrent vers Dunkerque à la rame.

Le *Charming Peggy* était mal assuré sur le banc de sable ; à marée basse, il se produisit une brèche dans la coque : l'eau pénétra dans la cale et mouilla une partie des munitions. Le Bailli fit décharger la cargaison et le navire fut amené à Nieuport.

Le Consul, radieux, visita le *Charming Peggy* avec le lieutenant Walton qui commandait le cotre *Wells*.

Quelques jours plus tard, le supercargue Nesbitt revint à Nieuport. Il déclara qu'il n'avait aucune part dans la tentative de Conyngham de rompre l'arrêt et fit réclamer le navire et la cargaison ; en outre, il demanda au Magistrat de conclure à la nullité de l'arrêt et de condamner le Consul aux frais et dépens.

Gordon s'indigna qu'un sujet « Rebelle » puisse attirer un Consul de Sa Majesté en justice. Starhemberg déclara qu'il ne pouvait pas arrêter les poursuites : c'était devenu une affaire de justice civile. De nouveau, cette entrevue fut orageuse.

Or, le lendemain, 23 avril, Gordon recevait de Londres un Mémoire à présenter au Ministre : le premier paragraphe était l'expression des remerciements du Roi Georges III à Charles de Lorraine « pour une conduite si amicale dans l'affaire du navire de Nieuport. » Evidemment, il y avait méprise : Lord Suffolk avait appris la saisie par un P.S. laconique du Consul et s'était imaginé que l'ordre émanait du Gouvernement Général ! Docilement, Gordon présenta le Mémoire sans rien y modifier : il ajouta même « les expressions qu'il » jugeait les plus appropriées pour exprimer les sentiments de S.M. » à l'égard de l'action si obligeante du Prince Charles dans cette » affaire ».

Quand il fut au courant des poursuites contre le Consul, Suffolk prit l'avis de l'Avocat Général britannique : ce dernier répondit que, n'étant pas investi d'un mandat politique, le Consul était justiciable de la Justice civile et devait répondre à la citation.

Satisfait de l'attitude de la Cour de Londres, Starhemberg chargea le Conseiller de Grysperre de chercher en secret à faciliter une transaction. Le Consul accepta d'acheter au prix de facture les munitions, y compris celles qui étaient avariées, et de payer tous les frais de saisie et de réparation du navire. Toutefois, il refusa de donner à Nesbitt un laissez-passer pour transporter à St Eustache le reste de la cargaison et le complément de charge qui ne serait pas constitué par du matériel de guerre. Nesbitt faisant de ce laissez-passer une condition sine qua non, la transaction échoua et la Justice suivit son cours.

## INTERDICTION D'EXPORTER DES MUNITIONS VERS L'AMERIQUE

Dans la seconde partie du Mémoire du 23 avril remerciant Charles de Lorraine de sa conduite si amicale dans l'affaire du *Charming Peggy*, Lord Suffolk relevait une déclaration de Starhemberg assurant que, si Londres en avait exprimé le désir, des mesures auraient été prises aux Pays-Bas pour empêcher l'envoi de matériel de guerre aux Américains ; il demandait au Gouvernement Général de bien vouloir prescrire de telles mesures.

Comme le Mémoire était « décent et ne sortait évidemment pas de l'officine de M. Gordon », le Comte de Nény, Chef et Président du Conseil Privé, prépara immédiatement une Ordonnance : elle fut promulguée dès le 27 avril. Pour un terme d'un an, l'exportation par mer de matériel de guerre était interdite, sauf autorisation du Conseil des Finances qui devait s'assurer de la destination du matériel et prévenir son transport aux Colonies anglaises de l'Amérique. L'amende, en cas d'infraction, était fixée à mille florins plus une somme égale à la valeur des armes.

Le port d'Ostende exportait-il alors des munitions vers l'Amérique ?

Oui, sans aucune doute.

Nous avons vu plus haut que, sous la pression de l'Angleterre, les Provinces-Unies avaient interdit l'envoi de matériel de guerre aux Américains par une Ordonnance du 20 mars 1775. Sir Joseph Yorke, Ambassadeur d'Angleterre, surveillait l'application de l'Ordonnance. Au début de septembre 1775, il apprit par l'indiscrétion d'un armurier liégeois que depuis les entraves apportées en Hollande, les armes étaient expédiées par la voie d'Ostende. Il signala le fait à Lord Suffolk et à son collègue Gordon.

Or, au moment où cette dépêche parvenait à Bruxelles, Gordon venait d'être l'auteur involontaire d'un accident de chasse à Enghien : au cours d'un battue de perdreaux il avait blessé en plein visage le prince Louis-Engelbert d'Arenberg. Les yeux du prince furent atteints ; pendant trois longs mois, médecins et chirurgiens tentèrent de lui sauver la vue : leurs efforts furent vains et le prince devint aveugle.

Ces mois d'angoisse furent atroces pour Gordon ; littéralement prostré, il eut de violents accès de goutte : son secrétaire, Joseph Fry, crut à certains moments qu'il perdait la raison. Au cours de cette période, Gordon n'expédia qu'une seule dépêche : le 22 septembre, il

écrivit à Suffolk pour le rassurer au sujet de la destination des armes expédiées par Ostende : d'après lui, ce trafic, qui n'avait rien d'alarmant, était destinée au commerce français de Guinée.

L'armurier avait déclaré que les armes passaient d'Ostende à Lisbonne : interrogé, le Ministre d'Angleterre dans cette ville répondit que depuis cinq ans qu'il était en poste il n'avait pas vu sur le Tage un seul navire d'Ostende.

Suffolk était rassuré ; Gordon, malade, perdit la question de vue.

Les expéditions s'effectuaient de Liège par chariots ; l'entrée dans les Pays-Bas Autrichiens avait lieu au bureau de douane d'Orsmael. Chargées à Louvain sur des bilandres (péniches), les caisses d'armes étaient acheminées par le canal, le Rupel, l'Escaut, et enfin le canal de Gand à Ostende.

C'est précisément au cours de l'automne 1775 que les expéditions par Ostende se développèrent. Au début de novembre, Damseaux & Kendall, de Louvain, au nom d'armuriers liégeois, signalèrent au Gouvernement Général qu'au cours de la visite de douane à Orsmael les armes souffraient des intempéries et qu'il manquait d'ouvriers qualifiés pour recharger les voitures. Ils demandaient la construction d'un hangar pour la visite des armes à feu qui n'était pas « une des moindres branches du commerce de transit des Liégeois ». L'administration chercha une solution moins onéreuse : on envisagea le plombage des voitures à Orsmael et leur visite à Tirlemont ou à Louvain. Le bureau de Tirlemont fut écarté ; la cour en était spacieuse et bien aménagée : mais, pour y pénétrer, il fallait franchir un petit pont « lequel pont crouleroit indubitablement par le poids des voitures, souvent de dix à douze mille livres. »

Les autorités, qui s'efforçaient de développer le commerce des Pays-Bas Autrichiens, avaient, peu auparavant, fait procéder à des travaux pour améliorer le port d'Ostende. Un phare, que nous avons connu sous le nom de « Vieux Phare », fut construit et mis en service en 1772. Deux ans plus tard, l'agrandissement du bassin et la construction d'une écluse pour le transformer en bassin à flot furent entrepris ; confiés à MM. Jean et François Lippens, dont « le talent » était connu pour ce genre d'opérations », les travaux furent achevés le 25 novembre 1776.

Par une pure coïncidence, le port d'Ostende était prêt à faire face à un accroissement de trafic au moment où débutait la guerre de l'Indépendance.

L'APPLICATION DE L'ORDONNANCE  
REGLEMENTANT L'EXPORTATION D'ARMES

Le 7 mai 1776, quelques jours après la promulgation de l'Ordonnance sur les sorties d'armes par mer, MM. Tassin et Pisart, officiers principaux des droits à Ostende, signalaient au Conseil des Finances que le Maître Jean Ocket avait chargé six caisses de fusils et de bayonnettes pour le négociant Antoine Tresca, à Dunkerque ; ils proposaient « d'autoriser la sortie pris égard que c'est une branche du » commerce dont les Hollandais s'empareroient et que, d'ailleurs, » les armes sortant de Dunkerque sont si éloignées qu'il n'est pas » apparent qu'elles pourroient arriver à l'Amérique sans être arrêtées » par les navires Anglais. »

Au Conseil des Finances, le conseiller Baudier souligna le bien-fondé de ces arguments et fit ressortir que les mesures prises pour attirer à Ostende le commerce des Liégeois portaient de plus en plus leur fruit. Le Conseil suggéra au Gouverneur Général d'autoriser la sortie sous caution d'une somme égale à la valeur des armes majorée de mille florins, montant de l'amende.

Charles de Lorraine approuva cette proposition, mais il réduisit le montant de la caution à la simple valeur des armes : cette mansuétude résultait probablement d'un avis du Chancelier d'Autriche que le Gouvernement Général venait de recevoir.

Le Prince de Kaunitz écrivait qu'en tout ce qui ne causait pas un préjudice réel il fallait user de ménagements vis à vis de l'Angleterre. En ce qui concernait l'exportation des armes, il paraissait convenir de se conformer aux procédés de la Hollande, nation censée particulièrement attachée à la Grande-Bretagne : la sortie des armes y était interdite ; mais, ce pays était trop jaloux de son commerce pour ne pas avoir pris de dispositions afin que cette mesure ne lui nuise pas trop.

Le Maître Jean Ocket fut donc autorisé à transporter les armes ; la caution fut remboursée sur avis de déchargement certifié par les autorités de Dunkerque.

Les demandes se succédèrent et toutes furent autorisées dans les mêmes conditions. D'Ostende le matériel de guerre était transporté à Dunkerque, à Nantes, à Rochefort, à Bordeaux, au Havre ou à Lorient où on les déchargeait ; mais ensuite elles étaient dirigées vers les Antilles françaises, hollandaises et peut-être même danoises où des

bâtiments américains venaient les chercher en échange de comestibles et de bois. Quand les Insurgents prenaient des armes directement en Europe, ils les troquaient contre du tabac ou du riz ; mais, il ne paraît pas qu'un seul navire américain soit venu à cette période dans un port belge, à l'exception du *Charming Peggy*.

L'astucieuse disposition du Congrès qui permettait le troc des armes contre les produits américains fut un puissant levier pour obliger les Gouvernements qui possédaient des Iles à fermer les yeux. La France protégea les navires américains aux Antilles ; il est vrai que la Cour de Versailles obéissait à un mobile intéressé et voyait dans la Révolution Américaine un moyen d'affaiblir lentement l'Angleterre. Mais au Danmark, qui, dès 1775, avait interdit les sorties d'armes de ses territoires tant en Europe que dans les Antilles, la situation était différente. Le Ministre des Affaires Etrangères, le Comte Bernstorff, était un partisan de la cause anglaise et considérait l'Indépendance des Colonies « comme un très grand malheur pour le Danmark ».

Or, lorsque M. de Laval, Ministre d'Angleterre à Copenhague, se plaignit du trafic d'armes pour les Insurgents aux Antilles danoises, Bernstorff lui déclara qu'il ne sortait aucun matériel de guerre des magasins des Iles, mais qu'il ne pouvait pas interdire le commerce de bord à bord : la farine américaine était indispensable pour éviter la famine. Les importations de farine s'étaient élevées à \$130.000 en 1775 : si l'Angleterre voulait en livrer la même quantité, il ferait immédiatement interdire tout commerce avec les Insurgents. Il ne fut pas donné suite à cette proposition.

#### L'IMPORTANCE DES ENVOIS D'ARMES PAR OSTENDE

L'Ordonnance réglant la sortie des armes par les ports des Pays-Bas Autrichiens fut prorogée en avril 1777 pour un terme d'une année. A cette occasion, Starhemberg fit remarquer à Kaunitz que cette complaisance vis-à-vis de l'Angleterre n'avait causé aucun préjudice « attendu que le transit des armes et des munitions venant du » Pays de Liège a toujours eu lieu moyennant des permissions particulières et avec quelques précautions dès que leur destination était » pour les ports de France. »

Le poids des armes ainsi expédiés s'établit comme suit :

1772 : 10.959 livres ; 1773 : 7.951 ; 1774 : 50.708 ; 1775 : 80.969 ;  
1776 : 183.716 ; 1777 : 662.104.

De 1776 à 1778 sont passés par Ostende : 1.155 canons de divers calibres ; 905 petits canons dits « pïerriers » ; 74.000 boulets de canon et de nombreux paniers de boulets ; 29.000 fusils, etc. etc...

Les principales maisons d'Ostende qui effectuèrent des expéditions furent : J. De Cuyper, F. Bowens, Constantin Clays, Hoys & Fils, Jean de Vette, Lievin Baes, van Iseghem, Thomas Ray, Peryman, Braeme & Cie, Patrice Hennessy, etc.

En dehors de Thomas Ocket, cité plus haut, on relève parmi les capitaines de navires qui transportèrent des armes d'Ostende vers la France : Thomas Ocket fils, J.B. Ocket, David Sablé, Louis Sablé, Jacques Janssens, Jean Cornélis, Guillaume Willecom, Pierre Codevin, J. de Crock, J. Levenas, Léonard Clinkaert, Jacques Lami, Gauke Obbes, Jean Volkers, Jean De Mitre, Sicke Pieters, Pierre Hensen, Toussaint Brard, François Turbé, Pierre Vincent, Dure Jettes, etc.

Voici, enfin, le nom de quelques-uns des armuriers et des fondeurs de Liège qui ont fabriqué cet armement : Lassence, Niquet, de Posson, Gausoïn, Denis Dubois, Jacques Speeder, Munic, Hubert Raïck, Philippe Hennay, Louis Simonis, etc.

#### EPILOGUE DE L'AFFAIRE DU « CHARMING PEGGY »

« Ceux du Magistrat de Nieuport » rendirent leur sentence le 17 décembre 1776 : l'arrêt civil ordonné par le Consul Peter fut déclaré mauvais et nul et ce dernier fut condamné aux dommages et intérêts. Le Conseil des Flandres devant lequel il interjeta appel confirma la sentence : il dût finalement payer 30.254 florins.

Quelques mois plus tard, le Capitaine Conyngham accomplissait un exploit sensationnel. Sortant de Dunkerque sur le navire *la Surprise* qu'il avait armé en secret, il arraisonna le 3 mai 1777 en mer du Nord le paquebot anglais *Prince of Orange* qui faisait route d'Harwich à Helvoetsluis. Il envoya en Hollande, par des barques de pêche de Scheveningue, les passagers et l'équipage, tandis qu'il fit débarquer entre Ostende et Nieuport la « malle » que transportait le paquebot et qui contenait les dépêches de plusieurs diplomates accrédités à la Cour de St James : cette malle fut expédiée à Benjamin Franklin qui était alors l'un des commissaires américains à Paris. Conyngham rentra à Dunkerque, suivi de sa prise.

Cet incident provoqua un vif émoi dans tous les ports de la mer du Nord. A Ostende, on discuta la conduite à tenir si un corsaire

américain se présentait. Plusieurs capitaines anglais demandèrent à être reçus dans la bourgeoisie de Nieuport ou d'Ostende afin de pouvoir naviguer sous pavillon autrichien.

Le Capitaine Conyngham fut l'un des officiers de la marine américaine les plus célèbres de la Guerre de l'Indépendance. Sa carrière a été retracée par plusieurs biographes ; toutefois, bien qu'il ait laissé un récit succinct de l'incident du *Charming Peggy*, les versions les plus fantaisistes ont été publiées.

Le supercargue, Jonathan Nesbitt, rentra, le 25 juin 1777, en possession de son navire qui avait été radoubé à Ostende aux frais du Consul d'Angleterre. Il vendit les munitions au négociant Stival, de Dunkerque, qui demanda l'autorisation de les y transporter en exposant tout au long dans sa requête l'origine des munitions. Le Gouvernement Général, auquel le *Charming Peggy* « avait causé tans d'embarras » ne donna pas suite à cette demande. Mais, sous main, le conseiller Baudier, du Conseil de Finances, fut chargé de dire confidentiellement à l'agent de Stival de présenter une nouvelle requête sans faire allusion ni à Nesbitt, ni à la provenance des munitions...

Quant à Gordon, le Ministre d'Angleterre qui fait assez piètre figure dans cette affaire, il quitta Bruxelles en congé au début de juin 1776. Mis au courant de ses incartades vis-à-vis du Prince Starhemberg, Lord Suffolk le retint en Angleterre et le remplaça à Bruxelles au printemps 1777 par M. Alleyne Fitz Herbert ; toutefois, au grand regret de la Cour de Bruxelles, ce dernier ne reçut que le titre de Résident...

## TENTATIVE DE RAPPROCHEMENT AVEC LES ETATS-UNIS

La signature, le 6 février 1778, d'un Traité d'amitié et de commerce entre la France et les Etats-Unis eut un grand retentissement en Europe ; elle entraîna la guerre entre la Grande-Bretagne et la France.

Le triomphe de la cause américaine paraissait assuré : c'en était fini du monopole commercial des Anglais en Amérique...

Les expéditions d'armes avaient créée des relations indirectes entre Ostende et les Etats-Unis. Le Prince Starhemberg voulut les étendre et les resserrer : il s'en ouvrit en juillet 1778 au Prince Kaunitz.

A Vienne, la Cour avait toujours fait grise mine aux Américains. Lorsque Kaunitz reçut les propositions de Starhemberg, il venait d'éconduire un envoyé du Congrès, William Lee, qui voulait précisément lui parler de l'avantage pour les Pays-Bas Autrichiens de relations de commerce avec les Etats-Unis. Il fit tout d'abord la sourde oreille aux propositions de Bruxelles.

Starhemberg ne se tint pas pour battu. Comme les recettes générales des Pays-Bas Autrichiens avaient tendance à baisser, il fit ressortir par un rapport du conseiller Delplancq, l'un des meilleurs économistes de l'époque, que des rapports avec les Américains donneraient un vigoureux élan au commerce : l'Autriche, toujours dans une situation financière difficile, comptait sur les recettes des Pays-Bas au moment où elle armait pour appuyer ses prétentions à la Succession de Bavière.

A la suite d'une violation des eaux territoriales à Ostende par des navires de guerre britanniques poursuivant un bâtiment français, Kaunitz écrivit à Starhemberg le 26 septembre 1778 : « Comme les » Anglais ont en toute circonstance fort peu de ménagements pour » nous, il semble que, si d'ailleurs l'intérêt de notre commerce nous y » invite, nous pourrions peut-être nous rapprocher à présent des Amé- » ricains. »

Bruxelles préparait des voies secrètes pour faire des ouvertures à Benjamin Franklin, Ministre des Etats-Unis à la Cour de Versailles, quand l'Angleterre organisa le blocus du Pas de Calais pour interdire l'accès des chantiers français aux munitions navales du Nord (mâtures, goudron, brai, cordage, etc.). En raison de ce blocus, il ne pouvait être question d'attirer des navires marchands américains à Ostende : l'étude des liaisons directes fut momentanément tenue en suspens. Elle fut reprise dès l'ouverture des Préliminaires de Paix.

Sans attendre la reconnaissance de l'Indépendance des Etats-Unis par l'Autriche, Joseph II sanctionna, en mars 1783, l'envoi du Baron de Beelen auprès du Congrès Américain en qualité de Conseiller de Commerce.

\*  
\* \*

Le blocus du Pas de Calais en 1778 arrêta pour un temps les exportations d'armes par Ostende ; elles reprirent sur une échelle plus réduite à partir de 1781.

L'extension de la guerre en Europe donna une impulsion formidable au port d'Ostende. Hubert van Houtte a étudié cette expansion, notamment dans son « Histoire Economique de la Belgique à la fin de l'Ancien Régime ». Ce sont ces travaux, basés sur l'étude de documents originaux, qui ont servi de guide à mes recherches ; j'espère les terminer bientôt et présenter une étude d'ensemble.

\*  
\* \*

Les quelques épisodes que nous venons d'étudier ont esquissé à grands traits l'activité des ports Belges dans les fournitures d'armes aux Insurgents américains. Dans la vaste opération que le Congrès Continental parvint à déclencher — une sorte de plan Marshall avant la lettre, mais en sens inverse — l'action des Belges est loin d'avoir été négligeable.

