

RECHERCHES HISTORIQUES

SUR LE

COMMERCE DES BELGES

AUX INDES

PENDANT LE XVII^e ET LE XVIII^e SIÈCLE,

PRÉCÉDÉES

d'une lettre à M. le Ministre de l'intérieur, et suivies de documents relatifs à la
Société générale des Pays-Bas ;

Par Ad. Levaë,

EX-REPRÉSENTANT, ADMINISTRATEUR DU FONDS SPÉCIAL.

—
(Extrait du Trésor National)

Peut-être, pour favoriser les exportations lointaines,
serons-nous amenés à recourir à une institution qui
ne trouve plus dans le droit public actuel les ob-
stacles qui existaient jadis.

*Paroles du roi Léopold, à l'ouverture des chambres
législatives, le 8 novembre 1842.*



BRUXELLES

WOUTERS, RASPOET ET C^e, IMPRIMEURS-LIBRAIRES

8, RUE D'ASSAUT

—
1842

ABRIL 1900
MAY 1900
JUN 1900

A Monsieur Nothomb,

MINISTRE DE L'INTÉRIEUR.

Monsieur le ministre,

A une époque où tout votre temps n'était pas absorbé par les travaux de l'homme d'État, vous vous étiez proposé d'écrire l'histoire de cette célèbre compagnie d'Ostende dont l'érection faillit ensanglanter le monde.

A peine aviez vous appris que je traitais le même sujet, que vous eûtes l'obligeance de me fournir de précieuses indications qui m'ont engagé à de nouvelles recherches, et obligé à retravailler plusieurs parties de mon ouvrage.

Ce livre vous appartient donc en quelque sorte.

Je regrette de n'en avoir pas un meilleur à offrir à l'auteur du brillant *Essai historique et politique sur la révolution belge*.

La compagnie des Indes qu'il ne serait peut être pas impossible de rétablir sur de nouvelles bases en rapport avec les institutions actuelles et les progrès que les idées commerciales ont faits depuis un siècle, a exercé la plume d'une foule d'écrivains. Je crois cependant avoir jeté un nouveau jour sur cet intéressant épisode de notre histoire, et retiré laborieusement bien des choses de l'oubli.

Pièces authentiques, pamphlets, mémoires, journaux, correspondances administratives, manuscrits, j'ai tout consulté, tout comparé avec patience.

Ais-je épuisé la matière? — Non, monsieur le ministre.

a

218973

Après avoir achevé mon travail, j'ai vu, avec un indicible regret, que je n'avais pu indiquer les denrées, les marchandises nationales ou exotiques que nous avons portées aux Indes ; quelles en étaient les quantités ou les qualités ; quels productions trouvèrent le débit le plus facile.

Je souhaite que d'autres soient plus heureux que moi dans leurs investigations.

Il y a une autre lacune dans mon travail, et je vous la signale avec franchise.

Au XVII^e siècle on voit, à diverses époques, partir du port d'Ostende des convois marchands sous l'escorte de quelques vaisseaux de guerre.

Ces convois mettaient toujours à la voile pour Cadix.

Nos fabricants, nos négociants y plaçaient beaucoup de fabricats du pays, des toiles, des tapis, des draps, des dentelles, etc.

Une grande partie de ces cargaisons était envoyée par le commerce espagnol dans les deux Indes.

Malgré la décadence de notre industrie, la misère du pays, nos expéditions furent quelquefois très-importantes pour le temps.

Notre flotte vers l'Espagne à fait voile à la fin du mois de janvier, disaient en 1774, *les relations véritables* ; elle était composée de 106 vaisseaux marchands *venus pour leur trafic ordinaire* ¹.

Au mois de juillet 1683, partaient de Bruges pour la Péninsule la *Pucelle de Gand* de 32 canons, capitaine Nicolas De Rudder ; d'Ostende la frégate le *Saint-François*, capitaine Philippe Van Maes-tricht, ainsi que le *Marquis de Grana* de 32, capitaine Jean Coopman. Ces bâtiments étaient escortés par la *Sainte-Marie* de 50 canons, capitaine François de Schoot ².

Une lettre du marquis de Gastanaga, qui était le gouverneur géné-

¹ P. 104.

² *Archives du conseil d'état et de l'audience. Juin 1683.*

ral de nos provinces, nous apprend que ce convoi avait obtenu un chargement considérable et précieux.

En 1711, vers la fin d'octobre, sortaient du port, sous l'escorte du capitaine Demoor, plusieurs navires.

Malgré la fermeture de l'Escaut, je trouve, Monsieur le ministre, qu'Anvers entretenait des rapports avec l'Orient. Les *annales rerum antverpiensium* rapportent qu'au mois de mai 1666, des corsaires français enlevèrent divers bâtiments revenant des Indes appartenant à des Anversois ¹.

Les négociants espagnols attendaient l'arrivée de nos flottes marchandes avec une impatience extrême.

On lit dans *les Relations véritables*, sous la rubrique de Cadix, 14 décembre 1694. « Le convoi d'Ostende consistant en 16 vaisseaux, » parut hier matin en vue de ce port, ce qui a fort réjoui nos marchands. »

D'un autre côté nous voyons à chaque instant arriver à Ostende des vaisseaux venant de Cadix.

Ainsi, en 1671, il en paraît à la rade, au mois de novembre, trois escortés par une frégate commandée par le capitaine Jacques De Vreeze. Ils étaient chargés de toutes sortes de marchandises de Indes, et de quantité de barres d'argent ¹.

En 1694 les Relations annoncèrent, sous la date du 3 août, l'arrivée du convoi de Cadix composé de dix-sept vaisseaux *richement chargés*. Ils étaient convoyés par la *Flandria* et le *Saint-Jago*, commandés par les capitaines Nicolas de Rudder et Jacques Franque.

J'ai un peu multiplié mes citations, M. le ministre, parce qu'elles m'ont donné l'occasion de citer les noms trop inconnus de quelques-uns de nos plus braves marins, de ces loups de mer flamands dont je raconterai quelque jour les courses aventureuses, les entreprises té-

¹ Tome 5, p. 73. MS de la Bibliot. de Bourgogne.

² *Relations*, p. 380.

méraires, les fiers combats tantôt contre le pavillon hollandais ; tantôt contre les vaisseaux de Louis XIV et du grand Turc, faits d'armes maritimes glorieux dont on a perdu la mémoire ; oubli désolant qui n'accuse pas seulement les misères, l'ignorance de l'époque, mais notre indifférence pour les grands souvenirs de la patrie.

Je reviens à mon sujet.

Quelques-unes de nos villes, même les moins importantes, devaient le peu de vie qui y restait encore au commerce des étoffes et des denrées des Indes.

En 1673 Dinant servait d'entrepôt aux marchandises de ces contrées que l'on introduisait clandestinement en France où elles étaient prohibées avec rigueur ¹.

A la même époque, diverses maisons d'Ypres s'occupaient de la vente des cotons et indiennes peints, des mousselines, des soieries et autres produits de la Chine et du Bengale. Ils en envoyaient beaucoup sur Lille, etc. Ce commerce était très-lucratif : mais il perdit toute son activité au commencement du siècle suivant, parce que les marchands français de la frontière, au lieu de s'approvisionner chez nous, tirèrent directement les articles dont-ils avaient besoin de la Hollande et de l'Angleterre, en nous payant un simple droit de transit de 2 1/2 pour cent, tandis qu'auparavant ils payaient 6 p. % de droit d'entrée.

Au seizième siècle nous allions chercher à Lisbonne les denrées des Indes en échange de productions nationales ou avec de l'or. Ces transactions avantageuses aux deux pays avaient également cessé, dès le commencement du siècle suivant, avec le brillant empire que la valeur portugaise avait fondé ².

La Hollande qui fermait les bouches de l'Escaut d'une manière si impitoyable ; la Hollande qui se protégeait contre nos exportations par

¹ Mémoire général sur tout ce qui est relatif au transit. Farde transit entrepôt. Archives de l'Etat.

² Steurs, *Précis historique de l'état politique des Pays-Bas sous le règne de Charles VI*, p. 52.

des tarifs élevés, nous livrait tous les ans pour plusieurs millions d'étoffes, de soieries et de laines orientales. Ces importations causaient un tort considérable à nos fabriques, et principalement à la vente de nos toiles ¹.

Le commerce des Indes est indispensable à la prospérité du pays ; c'est une vérité dont le gouvernement espagnol qui s'occupait si peu de nos besoins, au milieu des embarras dont-il fut assailli, se montra toujours pénétré.

Le conseil de Madrid comprit, pendant la trêve de 1609 avec la Hollande, que l'anéantissement de notre industrie, la ruine de notre trafic, en plongeant nos provinces dans la misère la plus profonde, les pousserait finalement à se jeter par désespoir dans les bras de l'ennemi. — On se décida à prévenir un semblable malheur, et, après trois ou quatre ans de délibérations, on s'arrêta enfin au projet d'établir une espèce de compagnie, d'amirauté pour notre commerce intérieur et nos relations avec l'Espagne.

Le décret fut signé à Madrid le 14 octobre 1624, et publié aux Pays-Bas par ordonnance du 20 août de l'année suivante.

Le gouvernement voulait, par cette mesure, non-seulement réprimer le commerce clandestin que les Hollandais faisaient en Espagne, sous de faux noms, mais rétablir chez nous l'ancien entrepôt des produits de ce royaume et de l'Inde. Vingt-quatre vaisseaux de guerre entretenus tout le long de l'année, devaient protéger les bâtiments marchands qui navigueraient constamment d'un pays à l'autre.

On conçut en même temps la pensée d'exécuter plusieurs grands travaux d'utilité publique, entre autres le canal de Rhynsberg.

Malheureusement après avoir décrété la formation de la compagnie, on oublia de réunir les sommes nécessaires pour la construction et l'armement des vaisseaux de convoi. Tout ce beau projet, dit un

¹ *Middelen om te erstellen den vervallen commercie in de spaensche Nederlanden.* MS de la Bibliot. de Bourgogne.

écrivain du temps, s'en alla en fumée, et depuis on ne parle plus de rien.

Pendant tout le reste du siècle, la Belgique ne jouit que de courts intervalles de repos. On ne put s'occuper que de défendre le territoire sans cesse envahi, et qui, à la suite de chaque guerre, se trouvait de plus en plus rétréci.

Après la paix de Ryswick, la cour de Madrid pour nous dédommager de toutes nos pertes, soulager toutes nos souffrances, résolut de permettre à nos vaisseaux de prendre la routes des Indes qui leur était interdite.

« Nous avons reçu, disoit Charles II dans ses lettres patentes ¹, l'humble supplication et requête des ecclésiastiques et membres de notre province de Flandre contenant que, par les ruine, misère et malheurs dans lesquels nos pays de par deçà seroient tombées pendant la dernière guerre, le commerce et trafic y seroient à tel point anéantis qu'il n'y auroit d'autre remède pour les faire refleurir comme auparavant que l'érection d'une compagnie pour naviguer et faire le négoce aux Indes orientales et à la Guinée. »

Ainsi, en 1698 comme en 1624, l'établissement de relations directes avec les riches contrées de l'Indoustan et les vastes états de la Chine, paroissoit seul pouvoir cicatriser toutes les plaies du pays.

Il est singulier, Monsieur le ministre, que l'octroi du roi d'Espagne ne fasse mention que de la requête du clergé et des états de la Flandre : les états du Brabant avaient fait depuis longtemps les mêmes instances.

J'ai découvert, que, le 14 septembre 1686, le comte de Grobendonck, le baron de Carloo et le pensionnaire Grimbergs, se réunirent dans la maison de sa révérence l'abbé de S^t-Michel. Là se trouvaient le marquis Desmottes, le conseiller d'état Tirimont, et le comte de Bergeyck, en qualité de ministres du gouvernement, ainsi que les députés de la Flandre avec les commissaires de la ville d'Anvers. Dans cette conférence on discuta, sous tous les rapports,

¹ *Placcards de Brabant*, t. VI, p. 472.

divers moyens de ranimer le commerce, et nommément celui d'Espagne et des Indes.

Quelques jours après les états de Brabant proposèrent au gouvernement.

1° que les vaisseaux de convoy de S. M. pussent à droiture transporter des ports de Flandre vers les cotes et villes des Indes occidentales où la flotte et gallions ne vont point, les crus et manufactures du Pays-Bas, en tel nombre de vaisseaux que S. M. préfixera.

2° Qu'il fut permis à ses subjects du Pays-Bas de son obéissance de pouvoir naviger avec les vaisseaux de la flotte et gallions avec leurs cargaisons soit en qualité de marchand, soldat ou telle autre que les naturels de la couronne de Castille.

3° Qu'il leur sera permis d'establiir une colonie sur les isles de Santo-Domingo afin de la cultiver, et de les rendre plus assurées sous la domination de S. M. contre le grand nombre de François lesquels s'y sont établis depuis trente ans, accordans aux subjects du Pays-Bas d'entretenir ladite colonie par la navigation et commerce convenables et proportionné aux creuz dudit pays.

4° Et que ledit négoce ne dérogerait aucunement à la noblesse.

Vous le voyez, M. le ministre, par ces documents, depuis la décadence de nos provinces, il n'est presque pas d'époque où l'on n'ait cherché à ouvrir un débouché à nos manufactures au delà des mers.

L'histoire de nos transactions commerciales avec le Bengale, la Chine, le Malabar se lie étroitement pendant le XVII^e siècle à l'histoire de notre commerce avec l'Espagne et avec la Hollande.

Cette mine, monsieur le ministre, je ne l'ai point fouillée ; elle reste vierge.

Cependant j'ai déjà recueilli à ce sujet des notes curieuses dans des collections oubliées. Je les livrerai plus tard à l'impression, car les annales de notre navigation, de notre industrie offrent une foule de détails curieux, brillants et féconds en hauts enseignements.

Les écrivains de notre temps, si l'on en excepte MM. De Reiffenberg

et Natalis Briavoine , ont trop négligé cette belle partie de notre gloire nationale ¹.

Cependant il importe grandement de s'en occuper avec soin, avec sollicitude, et je me croirais heureux d'avoir, sous vos auspices, indiqué une voie presque inexplorée à ceux de nos jeunes compatriotes qui se livrent avec tant d'amour à l'étude des vieilles archives de la patrie.

Je dis, monsieur le ministre, qu'il importe de s'en occuper avec sollicitude, car notre industrie sans cesse croissante, réclame depuis quelques années de nouveaux débouchés pour l'écoulement de son superflu.

Le besoin en deviendra d'autant plus grand que les moyens de production se perfectionneront, ou que la concurrence étrangère deviendra plus active.

La Belgique est, pour ainsi dire, cernée dans ses étroites limites par les douanes rigoureuses et, jusqu'à certain point, impitoyables de nos voisins. C'est un territoire riche et fertile sans issue ; une nation productrice qui semble n'avoir autour d'elle que des ennemis de ses manufactures.

Il faut sortir de cette facheuse position pour achever de consolider notre indépendance nationale déjà consacrée par la politique.

Comme un des remèdes au malaise, on vous a proposé de fonder de bonnes écoles, et de pousser les jeunes gens qui se destinent au commerce, à aller étudier soit en Angleterre, soit aux États-Unies, pour s'y pénétrer de bonne heure des habitudes, des mœurs de ces pays dont toutes les idées sont spécialement tournées vers ce genre d'occupation.

C'est avec raison que l'on a dit que l'esprit d'entreprise n'est pas assez développé chez nous ; que dès que nous possédons cent ou deux

¹ M. Gachard a enrichi le rapport du jury sur les produits de l'industrie belge présentés à l'exposition de 1835, de renseignements historiques sur diverses branches d'industrie, qui joignent au mérite de l'exactitude, celui d'offrir beaucoup d'intérêt.

cent mille francs nous sommes satisfaits, nous ne désirons rien de plus, nous nous condamnons à l'oisiveté des grandes villes, à de vains plaisirs, à ne plus être utiles à la société et à nos semblables, tandis qu'en Angleterre, en Hollande on voit tous les jours embrasser la carrière commerciale avec une fortune dix fois plus considérable.

Vous avez parfaitement exposé tout le mal de la situation, lorsque vous dites, dans les notes que vous avez en l'obligeance de me confier :

« On est généralement d'avis que ce qui nuit au développement
» du commerce d'exportation en Belgique, c'est le manque d'inter-
» médiaires suffisants entre le producteur belge et le consommateur
» étranger.

» En l'absence d'établissements ou de maisons achetant ou expé-
» diant pour compte propre, le producteur éprouve de véritables
» obstacles, notamment en ce qu'il doit s'occuper lui-même d'opéra-
» tions commerciales quand il devrait être tout entier aux soins de
» la fabrication, et en ce que ces opérations ayant pour résultat de
» retarder la rentrée de ses avances, gênent par cela même sa produc-
» tion en le privant d'une partie de ses capitaux.

» D'un autre côté on reconnaît aussi généralement que le génie
» commercial est peu développé chez nous, que le pays sait produire,
» mais qu'il ne sait pas au même degré vendre au dehors.

» On en a conclu qu'une impulsion était nécessaire.

» L'on a ajouté que les maisons de commerce que nous avons dans
» le pays ne s'occupent guère que de commission ; qu'elles ne font
» que peu ou point d'opérations pour compte, et que, par suite, le
» producteur ne trouve point en elles le concours qui, à bien des
» égards, lui serait nécessaire.

» On a enfin exprimé la pensée que le fabricant ou producteur lui-
» même n'est pas toujours assez progressif ; qu'il ignore ou néglige
» le goût et les besoins des consommateurs étrangers, et qu'il ne
» recherche pas aussi activement que ses rivaux des autres pays les
» moyens d'étendre ses relations et de placer ses produits. »

Tous ces résultats de l'esprit de routine, et de l'imperfection de notre ancien système d'études, se remarquent chez nous, depuis longues années, et je ne sais jusqu'à quel point l'établissement de bonnes écoles suffirait pour les déraciner.

Certes, il faut donner plus de soin à l'enseignement de la théorie du commerce, car, il faut rendre cette justice à notre siècle qu'on prône souvent beaucoup, et qu'on dénigre quelquefois trop, le négoce s'est complètement relevé de l'avilissement dont il est resté frappé jusques aux derniers temps de l'ancien régime.

Il a pris dans le monde le rang distingué qui lui convient.

Il exerce sur la marche de la politique une influence plus importante, plus décisive que jamais.

Mais que pourraient quelques écoles contre les maux de l'industrie ? ce ne seroit qu'un remède éloigné pour des besoins présents qui réclament de prompts soulagements.

Peut être exagère-t-on quelque peu la profondeur, l'étendue des souffrances de la classe manufacturière, et la contrainte insupportable des tarifs qui arrêtent le développement de nos relations avec les autres États.

Je ne sais point d'époque dans l'histoire où le commerce se soit montré satisfait de sa position.

Il se plaint toujours et beaucoup.

Cependant je ne veux nier ni ses gênes actuelles, ni la nécessité de donner au travail national un nouvel accroissement.

Il serait aussi dangereux de se livrer à un décourageant pessimisme qui assombrit tout, qu'à cet optimisme qui trouve que tout est pour le mieux. L'un et l'autre sont funestes au progrès. Ils frappent tout autour d'eux d'immobilité et d'impuissance.

Seulement que fera-t-on ? que peut-on faire ?

Pourquoi ne tenterions nous pas de recommencer l'œuvre que les Proli, les Thomas Ray, les De Coninck, les De Pret ont dû forcément abandonner en 1727, à cause des exigences d'une politique égoïste ?

Quoi ! alors quelques négociants du pays lançaient sur les mers de nombreux navires.

Nous prenions directement à la Chine les thés les plus précieux, les plus belles porcelaines.

Nous allions acheter nous-mêmes de superbes étoffes au Bengale.

Nos navires sillonnaient les eaux saintes du Gange révérees des Brâmes.

Notre pavillon flottait à la côte du Coromandel.

Et aujourd'hui que les voyages d'une extrémité de la terre à l'autre sont devenus si prompts, si faciles par l'application de la vapeur à la navigation, nous resterions les bras croisés, nos spéculations n'embrasseraient pas le monde connu ;

Nous renoncerions à remettre le pied sur les marchés de Moka, de Surate, de Canton où nous avons paru il y a un siècle, dans des temps moins heureux, avec tant de distinction, où nous fûmes accueillies avec tant de faveur.

Pourquoi ne suivrions-nous pas l'exemple de notre ancien roi, en établissant aussi chez nous cette handelmaatschapy qu'il avait formée pour imprimer une salubre impulsion à nos fabriques, à notre agriculture, et à la navigation.

Quoique l'esprit de parti ait beaucoup vanté, exagéré la prospérité de nos provinces pendant notre malencontreuse union avec la Hollande, il est très-vrai qu'en 1824 les manufactures languissaient, bien qu'elles eussent les provinces septentrionales à pourvoir : l'agriculture souffrait peut-être plus encore. Guillaume I^{er} excita plusieurs de nos principaux négociants à la soutenir, à la ranimer par des achats de céréales et leur exportation.

L'industrie et le commerce demandaient, alors comme aujourd'hui, des débouchés pour les produits des provinces méridionales.

Le gouvernement était pénétré de la nécessité de satisfaire à ces réclamations.

Ce fut dans ce but que l'on créa la société de commerce, *Handelmaatschapy*, des Pays-Bas ¹.

Plusieurs des articles de ses statuts rappellent les dispositions de l'octroi de Charles VI.

Le roi Guillaume garantissait aux souscripteurs un intérêt de 4 1/2 pour cent.

Il souscrivit en outre pour quatre millions.

Dès le premier jour la souscription s'éleva à la somme de 69,565,250 florins.

Un arrêté du 19 avril fixa le fonds de la compagnie à 25 millions, y compris la souscription royale.

Les négociants les plus éclairés auraient voulu que la *Handelmaatschapy* comprit dans ses opérations le commerce du Levant et même celui des Amériques.

Le roi disait à ce sujet à une députation du commerce d'Anvers ; *Vous avez tout le globe terrestre à votre disposition. Dans le principe on pourra faire des pertes, mais j'ai garanti les intérêts.*

On sait l'action puissante que cette compagnie parvint à imprimer en peu de temps aux affaires ; l'influence heureuse qu'elle exerça sur notre industrie jusqu'au moment où la révolution vint séparer les deux grandes divisions du royaume des Pays-Bas.

Il ne faut pas nous le dissimuler, Monsieur le ministre, aussi long que nous n'aurons pas un établissement à nous dans l'Orient, notre commerce ne jouira jamais d'une véritable prospérité ; il végétera.

Sans doute si une société venait à se constituer, elle ne pourrait, comme la compagnie d'Ostende, être investie d'un droit exclusif.

Mais le monopole est-il donc une condition d'existence pour toute association ?

La *Handelmaatschapy* des Pays-Bas ne jouissait d'aucun privilège.

¹ Tous les documents relatifs à la formation de cette société, se trouvent à la suite de mes *Recherches*.

L'article 7 de l'arrêté du 29 mars 1824, dit formellement qu'il ne lui en serait conféré aucun. Il promettait seulement *toute la protection particulière à laquelle une si importante institution pouvait prétendre.*

Des hommes à vues étroites, intéressées peut-être, disent :

L'établissement d'une compagnie est une idée inexécutable.

Et pourquoi ne pourrions-nous pas aujourd'hui ce que nous avons fait à une époque de décadence, lorsque la science du commerce, l'art de la navigation étaient si imparfaits ; que la circulation des espèces se voyait soumise aux plus absurdes entraves ; lorsque nous venions de subir toutes les calamités réunies de deux invasions étrangères ; lorsqu'enfin notre pays tout meurtri et déchiré offrait encore partout les traces sanglantes de la guerre de la succession d'Espagne ?

Elle entraînerait des pertes considérables.

Oui peut-être, si vous voulez, dès le principe, opérer sur une grande échelle ; non, si vous commencez avec prudence ; si vous limitez vos expéditions ; si vous vous occupez d'abord à établir une bonne échelle commerciale.

Cette observation, Monsieur le ministre, me paraît importante, capitale même.

Si on organisait une association vaste, travaillant avec de grands capitaux, des millions, plus elle sera puissante plus on voudra des choses prochaines, des résultats prompts, positifs ; plus on voudra de forts bénéfices ; plus on éprouvera d'inquiétudes sur les conséquences de chaque spéculation, et par conséquent chaque retard sera interprété d'une manière sinistre. On se découragera complètement si les profits, dès le premier moment, ne répondent pas aux sommes engagées, et tout ce que l'on aurait laborieusement fait, s'écroulerait comme un château de cartes sous la main d'un enfant. On perdrait peut-être pour bien des années jusqu'à la pensée de tenter la moindre entreprise.

On dit encore : *Vous allez distraire de l'industrie des capitaux considérables.*

L'industrie étouffe sous le poids de la production. Pourquoi y jeter de nouveaux capitaux ? Faut-il ne pas lui créer des débouchés ?

Mais toutes ses branches ne profiteraient pas à l'établissement de la société.

Ce n'est pas là une objection.

La société ne pourrait lutter contre les entreprises privées.

Pourquoi ?

Ne pourrait elle se procurer des cargaisons à aussi bon marché que l'industrie particulière ?

Ses frais de transport seront-ils plus élevés ?

D'un autre côté, disposant d'un capital considérable, ne doit-elle pas faire des achats plus avantageux qu'un négociant qui ne peut entreprendre et réaliser que de faibles spéculations ?

Elle fera mal ses affaires.

Beaucoup de compagnies ont liquidé, je le sais, avec perte.

Mais la compagnie d'Ostende avait-elle mené si mal ses opérations ? Ne faisait-elle pas de beaux bénéfices, malgré les tracasseries qu'on lui a suscitées pour la faire périr dès sa naissance ?

Mais la *Handelmaatschapy* d'Amsterdam fait-elle des affaires désastreuses ? Ne distribue-t-elle pas de notables dividendes aux intéressés ?

Si vous accordez à la société des avantages, des faveurs, elle constituera une sorte de monopole privilégié.

Il ne faut ni monopole ni privilèges ; on doit laisser à l'esprit d'entreprise un champ vaste et libre. — C'est au gouvernement à ménager l'intérêt des individus, et à ne pas le sacrifier à l'intérêt de la société.

Mieux vaudrait amener les armateurs à expédier pour compte propre par un bon système commercial.

Mais nos fabricants travaillent beaucoup plus pour la consommation que pour l'exportation.

Nos négociants, en général, timides dans leurs entreprises, aiment

à faire des affaires sûres, et reculent devant les risques que présentent les expéditions pour des contrées éloignées.

On les voit préférer un gain médiocre, mais certain, à un gain plus fort, mais livré aux incertitudes des expéditions maritimes.

Nous semblons avoir perdu l'habitude de la mer, et, en même temps, cet esprit de vaste et lointaines transactions, qui anima les négociants de Bruges et d'Anvers à la magnifique époque où ces deux villes étaient le centre du commerce du monde, esprit qu'on vit renaître un instant lors de la formation de la compagnie des Indes ¹.

Il reste au gouvernement une grande mission à remplir.

Notre édifice politique est à peu près achevé.

Il faut maintenant s'occuper de nos intérêts matériels.

Cette tâche est aussi belle que grande et difficile.

Vous-êtes capable de l'entreprendre avec succès, et je forme le vœu sincère que vous ne défailliez point à l'œuvre.

Nous avons une population qui fut dans tous les temps industrieuse, forte au labeur, patiente à souffrir les difficultés ou les misères de sa position, active à réparer ses pertes ou à se créer des moyens de travail.

Elle n'a jamais sollicité de secours pour lutter contre ses voisins ; elle a seulement demandé à ses princes des protections.

« D'où vient, disait Pattyn, dans un rapport à l'archiduchesse Marie-Élisabeth, que les sujets des états généraux des Provinces-Unies et de la Grande-Bretagne animent le commerce externe avec tant d'empressement, et affrontent les périls de la mer, sinon parce que ces deux nations se trouvent soutenues avec vigueur par la main souveraine qui les gouverne.

» C'est delà qu'ils osent tout entreprendre, que rien ne les allarme

¹ La presse de ceux qui voulurent s'intéresser à l'expédition était si grande, dit Prié dans un rapport du 6 janvier 1723, qu'il a fallu renvoyer plus de 200,000 florins que plusieurs particuliers voulaient employer au delà de ce qu'il fallait, ce dont quelques-uns m'ont porté plainte.

dans leurs entreprises, et qu'ils se trouvent en état d'amener en sûreté dans leur patrie les trésors de l'Asie, de l'Afrique et du nouveau monde.

» Quand nos négociants auront la même protection ; quand on les soutiendra avec la même vigueur contre la jalousie de leurs voisins, la bonne volonté ne leur manquera jamais, non plus que le désir d'étendre le commerce par terre et par mer, et de faire revivre dans ce Pays-Bas le négoce qui y fut autrefois si opulent.

» Leur génie et leur industrie sont encore les mêmes que ceux de leurs ancêtres.

» Ils chercheront à tout prix les occasions de ranimer le commerce mourant, s'ils se trouvent secondés par le gouvernement.

Ne dirait-on pas, que ces lignes viennent d'être écrites tout récemment ?

Ils renferment une haute et judicieuse pensée ; nous ferons bien tous, simples particuliers, négociants, hommes d'état, de les méditer.

Soyez assez indulgent, Monsieur le ministre, pour me pardonner toutes les idées que je viens de jeter sur le papier sans beaucoup d'ordre. Je ne puis malheureusement vous dire, comme Pascal, pour mon excuse : *Je n'ai fait cette lettre si longue, que parce que je n'ai pas eu le loisir de la faire plus courte.*

Je vous prie d'agréer l'hommage de mon profond respect.

Bruxelles, le 9 novembre 1842.

AD. LEVÆE.

RECHERCHES HISTORIQUES

COLUMBIA
COLLEGE

SUR LE COMMERCE DES BELGES AUX INDES;

Pendant le XVII^e et le XVIII^e siècles.

§ I^{er}.

Cession des Pays-Bas Espagnols aux archiducs. — Défense aux habitants de faire le commerce des Indes. — Les Anversois violent cette défense. — Puntion des coupables. — Vente de passeports par le gouvernement. — *Confrérie de la chapelle Saint-André*. — Commerce frauduleux des Flamands aux Indes. — La cour de Madrid leur permet en 1640 d'y faire des expéditions. — Traité de Munster. — Étrange avis du conseil d'État. — Protestations contre le traité. — Commerce de Chrétien Brouwer à la Chine. — Les Hollandais s'y opposent. — Projets d'érection d'une compagnie des Indes. — L'intrigue cherche à les faire avorter. — Objections du conseil privé. — Octroi de Charles II. — La Hollande ne fait aucune réclamation. — Voyages aux Indes. — Causes de l'anéantissement de ce commerce dans notre pays au dix-septième siècle.

L'Espagne affaiblie par de longues guerres religieuses et politiques, voyant, à la fin du seizième siècle, que les provinces catholiques des Pays-Bas allaient lui échapper comme les provinces hollandaises, par ce qu'elles étaient privées d'un gouvernement vraiment national, cause première, active de leur décadence et de leur ruine, sentit le besoin de nous rendre, au moins en apparence, notre vieille indépendance. Philippe II transporta la souveraineté des Pays-Bas espagnols avec solennité, le 6 mai 1598, aux archiducs Albert et Isabelle, par un acte de cession très-étendu. Au nombre des stipulations que l'on y trouve, il en était une qui devait nous être bien funeste. On nous défendait, article 8, de tenir *en aucune façon, aucune manière de commerce, trafic ou contraction aux Indes orientales ou occiden-*

elles, comme aussi d'envoyer aucune sorte de bateaux à quelque titre que ce soit aux dits endroits, et, au cas qu'aucun des sujets s'acheminassent vers lesdites Indes, contre ladite défense, les seigneurs desdits pays auront à les châtier de peine de confiscation de biens et d'autres graves peines mêmes de la mort.

L'Espagne, par cette défense rigoureuse, ne voulait pas seulement se réserver le monopole du commerce de ces magnifiques régions si favorisées du ciel, c'était encore un acte d'hostilité contre des sujets rebelles ; elle craignait « en accordant le droit de navigation vers les Indes aux habitants des Pays-Bas, que les Hollandais, cachés sous ce nom commun, ne pratiquassent encore ce commerce, ainsi qu'ils le firent longtemps en Espagne, sous ce masque, au commencement de la guerre de l'an 1580 ¹. »

L'acte de cession offre au reste la preuve évidente, incontestable, que la prospérité ou la misère de notre pays importaient assez peu à la cour de Madrid ; qu'elle sacrifia les intérêts de ses peuples belges aux intérêts de la Castille, tout en continuant à exercer une haute prépondérance dans nos affaires, et que Philippe ne nous avait donné les archiducs pour souverains qu'afin de mieux défendre et conserver des possessions que la force allait lui enlever, ou qui se préparaient à secouer le joug de son ombrageuse et inquisitoriale domination.

Il ne paraît pas, disaient les directeurs de la compagnie hollandaise des Indes, dans un mémoire présenté aux états généraux en 1723, que personne se soit jamais plaint, ni ait fait aucune protestation ; mais chacun s'est soumis à cette loi, toute dure qu'elle paraisse maintenant, sans murmurer, et personne n'a refusé là-dessus de prêter le serment de fidélité lorsqu'il en a été requis.

C'est là une assertion à laquelle l'histoire donne un démenti formel.

¹ Le commerce maritime fondé sur le droit de la nature et des gens, sur l'autorité des lois civiles et des traités de paix, est rétabli dans sa liberté naturelle. Addition, p. 106.

L'on soutenait hautement en Brabant et en Flandre, disait le fiscal Nény, que la clause exclusive du commerce des Indes orientales et occidentales était injuste, téméraire et contraire au droit des gens ; que comme les Pays-Bas n'avaient jamais été une dépendance de la couronne d'Espagne, il n'appartenait pas à sa majesté catholique d'y faire la loi en cette qualité, non plus que dans les régions étrangères, nommément parmi les nations qui ne le reconnaissaient pas pour souverain. D'où l'on concluait dans *les mémoires faits et publiés dans ce temps-là*, que, comme Philippe II n'avait ni le droit, ni le pouvoir d'imposer aux habitants des conditions si onéreuses et si dures, elles n'étaient pas non plus obligatoires pour eux ¹.

Au rapport de l'historien Emmanuel Van Meteren ², les habitants déclaraient ouvertement qu'ils aimeraient mieux mourir pour la liberté de leur patrie, que d'accepter une condition *si déshonnable et si déraisonnable*.

Malgré la sévérité des défenses, quelques marchands tentèrent, au commencement du dix-septième siècle, de nouer des relations frauduleuses avec les Indes. Ils s'associèrent, à cet effet, avec des négociants hollandais, et leur fournirent des fonds. C'est le résultat inévitable des prohibitions excessives. On tâche toujours de les éluder. L'intérêt parle plus haut à l'esprit de l'homme que la crainte des châtimens corporels ou des amendes. La cour de Madrid fut informée de ce commerce illicite, de quelque secret qu'il fut enveloppé, et fit prendre des informations exactes et rigoureuses. On découvrit les coupables. C'étaient des habitants d'Anvers. Quelques-uns furent condamnés à mort et d'autres aux galères. Plusieurs réussirent à désarmer la rigueur du gouvernement en faisant, au mois de mars 1601, un accord par lequel ils s'engageaient à payer une amende de plus de

¹ MAC NÉNY, *Réfutation des arguments avancés de la part de MM. les directeurs des compagnies d'orient et d'occident des Provinces-Unies*, p. 44.

² *Histoire des guerres des Pays-Bas*, liv. XX.

600,000 ducats, somme si énorme, « qu'elle monte au delà de ce que la ville d'Anvers payait au roi pour trente années de subsides ¹. »

Il n'est pas certain que cette histoire soit bien vraie. Dans tous les cas, le roi d'Espagne ne châtiât pas les Anversoïses pour avoir commercé aux Indes, mais pour avoir fourni de grosses sommes aux rebelles ², et leur avoir ainsi donné les moyens de soutenir la guerre, dont on ne pouvait espérer la fin que par l'épuisement de toutes leurs ressources.

Néanmoins nos armateurs purent, depuis, avec l'autorisation du gouvernement, faire quelques expéditions aux Indes. On demandait au roi des permissions particulières. Elles s'accordaient assez facilement aux personnes qui voulaient aller s'établir dans ces vastes pays, et pour les vaisseaux que l'on se proposait d'y envoyer de Cadix ou de Lisbonne. On appelait ces navires *vaisseaux de registre*, parce qu'on était obligé de les faire inscrire. Il y avait même à Séville une chambre privilégiée de commerçants, entièrement composée d'habitants de nos provinces. Elle était connue sous le nom de *confrérie de la chapelle de Saint-André*. On ne sait pas quand elle s'est dissoute, mais il en était encore fait mention dans une patente de l'année 1625 ³.

Les licences que le gouvernement espagnol accordait à nos négociants, ne s'obtenaient sans doute que pour de fortes sommes, car le commerce n'était pour ainsi dire considéré alors que comme une des ressources du fisc, une branche de revenu qu'on pouvait exploiter sans pitié. Aussi nos négociants ne cessèrent de faire partir en secret, par Cadix, divers de nos produits pour les deux Indes. Ils y faisaient des envois considérables, entre autres de toiles, de camelots, de den-

¹ Mémoire présenté au marquis de Prié par les États de Brabant, le 22 octobre 1723.

² *Déduction ou défense des droits de la compagnie des Indes établie aux Pays-Bas autrichiens*, par CALEMBERG. MS de la bibliothèque de Bourgogne.

³ La vérité du fait, du droit et de l'intérêt de tout ce qui concerne le commerce des Indes établi aux Pays-Bas autrichiens.

telles et de fils, articles qui rapportaient des bénéfices considérables, et que l'on expédiait sous le nom de négociants espagnols ¹. On les introduisit même dans les possessions hollandaises, sous le nom de commerçants d'Amsterdam, de Rotterdam, etc.

A la longue, le cabinet de Madrid comprit les vices de son système prohibitif, et s'apercevant qu'il était préjudiciable à notre commerce, sans rapporter aucun profit au négoce des Espagnols, tandis que les Anglais et les Hollandais y trouvaient un notable avantage, il se décida à rouvrir la route des Indes à nos navires.

Une lettre de l'archiduc Ferdinand, gouverneur et capitaine général de nos provinces, datée de Bruxelles le 25 octobre 1640, donna connaissance de cette importante résolution aux habitants. « Ayant déclaré sa majesté, que, pour bénéficier les bons fidels sujets de par deçà, elle leur a fait ouverture du commerce des Indes orientales, avec faculté d'y pouvoir entrer ensemble à tous inhabitants du septentrion, non obstant que cela n'at été permis jusques aujourd'hui... leurs déclarans que ceux qui se trouveront portés à cette négociation, se pourront adresser à don *Miguel de Salamanca*, pour de lui entendre plus en plein l'intention de sa majesté ². »

Nous n'avons pu découvrir si nos armateurs et nos fabricants usèrent de la faveur qu'on venait de leur accorder. La lutte désespérée que nous soutenions contre la Hollande, la puissance de ses armements maritimes étaient de nature à nous empêcher de tenter la moindre entreprise.

S'il faut en croire l'*Histoire universelle, par une société de gens de lettres anglais*, la permission de Philippe IV n'était accordée que pour les Indes orientales conquises et possédées par les Portugais.

Malheureusement, y est-il dit, les Portugais se révoltèrent contre l'Espagne, avant qu'on eut le temps de profiter de cette concession.

¹ Seconde dissertation présentée aux états généraux en 1724, par la compagnie des Indes.

² *Placards de Brabant*, tome 1^{er}, p. 263.

Alors la cour de Madrid jugea à propos de l'annuler, et même de la désavouer pour ne pas choquer les Portugais, et pour les engager à rentrer sous l'obéissance de la couronne de Castille, comme les Espagnols s'en flattaient ¹.

Toutes ces suppositions tombent devant un fait. C'est que l'autorisation n'était pas accordée pour les Indes portugaises, mais pour toutes les Indes. La lettre de l'archiduc Ferdinand ne fait aucune distinction.

Au reste, cette prétendue concession ou octroi, comme on voudra l'appeler, n'était au fond qu'un moyen imaginé à Madrid pour battre monnaie sur le commerce flamand; un simple projet, dit avec raison Barbeyrac, et un projet qu'on savait bien ne devoir être d'aucune suite, et il n'en eut point effectivement. Philippe IV voulait traverser ou épouvanter les Provinces-Unies, avec qui il était encore en guerre, en faisant semblant d'être disposé à permettre aux habitants d'Anvers quelque commerce dans les Indes, plutôt sous le nom de leurs amis et correspondants du septentrion, que sous le leur propre. Mais il voulait vendre cette liberté si cher, et la donner avec tant de restrictions que tout l'effet de cette lettre s'est réduit à demeurer dans les archives ou dans un recueil de placards ².

Quelques années après nous voyons les ministres espagnols déclarer aux conférences de Munster, que « par les maximes et lois fondamentales d'Espagne aux propres sujets de sa majesté d'Arragon, Portugal, Pays-Bas et autres, le commerce des Indes occidentales n'était pas permis, ni pouvait l'être à qui que ce soit. »

Mais l'acte de 1640, quelques restrictions qu'on eut imposées au commerce des Indes, donne un dementi à l'assertion des diplomates du cabinet de Madrid.

¹ Tome 38, p. 356.

² *Défense du droit de la compagnie hollandaise des Indes orientales contre les nouvelles prétentions des habitants des Pays-Bas Autrichiens*, p. 69.

Cependant l'Espagne, épuisée de sang et d'argent, attaquée de toutes parts, vaincue sur maints champs de batailles, se hâta de conclure la paix avec la Hollande. Cette paix, monument de faiblesse, de honte et de ruine, qui consacra l'oppression commerciale de la Belgique, fut signée à Munster le 30 janvier 1648.

L'article 5 porte : La navigation et trafic aux Indes orientales seront maintenus en conformité des octrois sur ce donnés ou à donner ci-après.... Les Espagnols retiendront leur navigation en telle manière qu'ils la tiennent pour le présent ès Indes orientales, sans se pouvoir étendre plus avant. *Sonder hun voorder te mogen extenderen.*

Article 6. Et quant aux Indes occidentales les sujets et habitants des royaumes, provinces et terres desdits seigneurs roi et États respectivement s'abstiendront de naviguer et trafiquer en tous les havres, lieux et places... possédés par l'une ou l'autre partie, savoir : que les sujets dudit seigneur roi ne navigueront et trafiqueront en celles tenues par lesdits seigneurs États, ni les sujets desdits seigneurs États en celles tenues par ledit seigneur roi.

Depuis dans toutes les négociations on n'a pas cessé de soutenir que ces dispositions si claires, si simples, nous défendaient toute navigation aux Indes.

Selon le sentiment des Hollandais, la clause, *sans se pouvoir étendre plus avant*, signifie littéralement qu'il n'était permis, ni aux Espagnols, ni aux Belges, de négocier aux Indes, même dans les États des princes neutres et souverains.

Les écrivains belges ont constamment prétendu que, par cette disposition, les Espagnols s'étaient seulement interdit le droit d'étendre leur domination, de faire des conquêtes ¹, et, après avoir lu attentivement tout ce qui a été écrit à ce sujet, nous croyons que c'est le sens naturel des articles de Munster, le seul qu'on puisse logiquement leur prêter.

¹ Pattyn de Mare librum.

Ce qui est certain, c'est que ces dispositions ayant été soumises à la délibération du conseil d'État à Bruxelles, on y attacha si peu d'importance qu'il disait dans sa *consulte* du 13 décembre 1646 : « Comme le contenu d'iceux articles touche la navigation des Indes et non ces pays, nous nous en rapportons aux instructions et ordres du roi ¹. »

Voilà comme nos plus chers intérêts étaient discutés et défendus, lorsque le pays désolé par une guerre cruelle d'un demi siècle, avait vu s'anéantir successivement tous les éléments de la richesse publique, son industrie jadis si prospère, ses relations d'échanges avec l'étranger, et sa splendide agriculture; lorsque, en un mot, l'État périssait de consommation.

M. Natalis Briavoine dans son beau Mémoire couronné sur l'état de la population, des fabriques et du commerce, prétend que les articles 5 et 6 ne soulevèrent immédiatement aucune réclamation aux Pays-Bas, par ce que la législation avait pris les devants pour prononcer cette interdiction commerciale ². C'est une erreur.

Nos armateurs et nos négociants protestèrent, en toutes circonstances, contre le sens forcé que la Hollande attribuait à la lettre du traité de 1648.

Lorsque les vaisseaux de la compagnie d'Afrique prirent, sur les côtes de la Guinée, la frégate *le Pellican* de Bruges, appartenant à Jean Roussel, Denis Rubbens et autres marchands de cette ville, on voulut justifier cet acte de piraterie par les stipulations de Munster : mais les intéressés présentèrent un mémoire au gouvernement, pour démontrer l'injustice de la saisie de leur navire. Entre autres raisons, ils alléguèrent que « tant s'en faut que le roi d'Espagne ait désavoué ni désapprouvé le commerce et la navigation de ses sujets en ces Pays-Bas. »

¹ Registres du conseil d'État aux archives du royaume.

² Page 35.

Pour le prouver, ils citaient plusieurs lettres des gouverneurs généraux de nos provinces ¹.

Peu après la conclusion de la paix, Chrétien Brouwer ouvrit des relations avec la Chine ; il avait établi une navigation très-active entre Tunquin, Quinam et Cambodia ; le commerce qu'il faisait, était considérable, et le bénéfice qu'il en tirait très-important.

Aussitôt que le conseil suprême des Indes néerlandaises fut informé par ses agents des opérations de Brouwer, il prit, après mure délibération, le 24 avril 1653, la résolution non-seulement de défendre cette navigation, en se fondant sur l'article 5 du traité de Munster, mais d'autoriser les vaisseaux de la compagnie à courir sus à ceux de l'armateur flamand, de les saisir, et, en cas de résistance, de les réduire par la force.

On ne sait jusqu'à quel point cette décision peut être considérée comme authentique : mais il est sûr que Chrétien Brouwer n'a plus continué son commerce maritime ; que les sujets flamands et brabançons de l'Espagne n'ont plus tenté d'expéditions aux Indes ; que la cour de Madrid ne s'est pas formalisée de la résolution violente du conseil suprême, et qu'aucun habitant des Pays-Bas Espagnols n'a fait à ce sujet de réclamations ². Il est vrai que les peuples n'avaient pas alors l'habitude de protester contre les déterminations des puissances souveraines. Quand elles avaient une fois prononcé, on croyait n'avoir plus aucun droit, plus aucune volonté.

Toutefois l'octroi que Philippe IV accorda à Chrétien Brouwer, est un acte d'une haute importance. Il prouve que le gouvernement, peu après la conclusion du traité de Munster, croyait que ce traité ne défendait pas aux habitants de nos provinces de faire le commerce aux Indes, comme les Hollandais l'ont soutenu avec cette opiniâtre astuce qui a si souvent caractérisé leur politique.

¹ J'ai trouvé ce document dans un des registres des archives du royaume.

² *Vertoog van het regt 't geen de vereenigde nederlands. Oost-indis. maatschappij heeft op de vaart en koophandel naar oost Indien*, door ABRAH. VESTERVEEN, p. 9.

Nous continuâmes cependant à prendre indirectement quelque part à ce lucratif négoce. Nos fabricants envoyaient leurs produits à Cadix, d'où on les expédiait sous pavillon espagnol dans toutes les contrées soumises à la domination des Castillans : mais, dans la dernière partie du dix-septième siècle, les envois devinrent presque nuls, à cause de la guerre et par suite des avantages accordés par les traités aux navires et aux marchandises de l'étranger.

En 1687, les États de Brabant et ceux de Flandre songèrent sérieusement à soulager la misère publique et à rendre quelque vie à notre industrie, quelque courage à nos négociants. Ils constituèrent Alvarez de Cadro, secrétaire du roi à Madrid, pour faire auprès des ministres toutes les démarches et instances nécessaires, afin d'obtenir le libre commerce vers certaines côtes des Indes, et particulièrement avec Buenos-Ayres ¹.

A la même époque le duc de Holstein, *voulant entreprendre quelque chose de grand*, chargea don Christoval de Cano de dresser le plan d'une compagnie de commerce et de navigation. Ce travail fut bientôt terminé, et le duc réussit à engager plusieurs personnes, soit à accepter la direction de la compagnie, soit à prendre des actions.

Cette association proposa d'abord une alliance commerciale entre les royaumes d'Espagne, les États de l'empire et les Pays-Bas.

Ce projet devait inévitablement ouvrir à nos armateurs un chemin vers les États dont la jalousie hollandaise nous repoussait avec tant de violence et de dureté.

Par dépêche royale de Madrid, du 27 juin 1691, « le roi désirant, pour le plus grand bénéfice de ses sujets, faciliter autant qu'il se peut l'augmentation du commerce, » ordonna au marquis de Castel Moncayo de se joindre à l'archevêque de Malines, afin de réduire les propositions qui avaient été faites au gouvernement à l'état présent des affaires de l'Europe.

¹ *Registre des États de Brabant, de 1687, p. 173 et 199.*

Le marquis de Gastanaga qui gouvernait alors le pays, chargea Jean Van der Meulen, par lettre du camp de Hal, en date du 4 août de l'année suivante, de prendre divers éclaircissements et notices nécessaires pour l'accomplissement des ordres du roi, tant des magistrats que des principaux négociants et autres personnes entendues au fait du commerce.

Le fiscal de l'amirauté accomplit sa mission avec zèle. Il écrivait le 14 juillet 1692 à l'électeur Maximilien : « On espère de recueillir un jour les mesmes, voire de plus grands avantages que la France, l'Angleterre, le Portugal, le Danemarck, les Provinces-Unies et autres royaumes, estats et républiques ont reçu de leurs compagnies orientales et occidentales.

» A mon avis, monseigneur, c'est une chose nécessaire que cela se fasse au plustot, puisque le temps de la guerre est le plus propre pour jeter les fondemens de ladite compagnie sur l'armazon, qui pourrait se rétablir promptement si on mettait la main à l'œuvre..., et préparer ensuite le reste de son établissement pour le temps de la paix. »

L'érection de cette compagnie fut extrêmement entravée. La cour de Madrid procédait avec sa lenteur ordinaire, tandis que l'intrigue s'agitait en tous sens pour faire avorter ce patriotique projet. La lettre du fiscal Van der Meulen nous apprend que, les auteurs de la compagnie s'en plaignaient, et qu'ils étaient extrêmement découragés. Il sollicitait l'électeur de Bavière de ranimer leur zèle, « d'autant, ajoutait-il, que, pour quelque temps, ils ont été déconcertés parmi les oppositions et contremines secrètes qu'on a formées contre leurs propositions ¹. »

Il ne paraît pas, au reste, qu'on espéra de grands fruits de cette entreprise.

Nous avons sujet de douter, est-il dit dans une consulte du conseil

¹ Archives du conseil d'État et de l'audience.

privé, du 26 mai 1698, si l'établissement de la compagnie aura jamais son effet, ni le favorable succès qu'ils en espèrent : cependant ce corps conseillait au prince de ne pas désapprouver ce projet, « pour témoigner la bonne volonté que votre altesse électorale ait de seconder les supplians dans leurs desseins, et dans tout ce qui peut contribuer au plus grand avantage et soulagement des peuples ¹. »

Le roi d'Espagne, Charles II, pour adoucir les maux de ses *pauvres* sujets, et seconder les efforts que nous faisons afin de rendre au commerce son ancien lustre et sa vieille prospérité, érigea, par octroi du 7 juin 1698, une compagnie royale de navigation aux Indes orientales et côtes de la Guinée, sous le pavillon royal, pour un terme de trente années.

Elle pouvait exercer le négoce dans les villes et ports libres, sans contrevenir aux traités conclus avec la France, l'Angleterre, les Provinces-Unies et autres princes et États de l'Europe.

Le premier fonds social devait être de deux millions de florins.

L'octroi de Charles II ne souleva aucune des réclamations et des animosités qu'excitèrent quelques années après l'établissement de la compagnie d'Ostende.

Ni les états généraux, ni les directeurs des sociétés des Indes n'ont soutenu, de près ni de loin en ce temps-là, disait Mac Nény, que le commerce de la compagnie que ledit prince avait résolu d'établir, serait contraire au traité de Munster ou au droit des gens, nonobstant la jalousie et l'ombrage qu'ils en avaient conçu.

Nous voyons seulement que leurs hautes puissances firent publier le 11 août, un édit par lequel on défendait à tout sujet de la république, de quelque condition qu'il fut, de prendre part au commerce des Indes dans des compagnies étrangères, ou de prendre du service à bord de leurs vaisseaux, « à quoi, dit l'auteur, que nous venons de citer, se réduit toute l'opposition formée de leur côté pour lors, sans

¹ Farde intitulée : *Patentes despéchées*, SNELLINCK, 1697 (Archives de l'État).

qu'ils aient fait aucune remontrance à Madrid ou à Bruxelles, pour faire échouer l'entreprise ¹. »

La mort de Charles II, la guerre acharnée que se firent bientôt après les plus grandes puissances, pour se disputer les lambeaux de la superbe monarchie de ce malheureux prince, ne permirent pas de réaliser la haute pensée de son octroi ².

Nonobstant toutes les peines que je me suis données, dit Bowens, je n'ai pu trouver nulle part quelque document constatant de quelle manière et combien de temps la compagnie a exercé le commerce. J'ai seulement appris de certain homme de mer, digne de foi, nommé Michel Janssens, âgé de 92 ans mais très-sain d'esprit, que, à sa connaissance, divers vaisseaux ont entrepris le voyage des Indes orientales et des côtes de Guinée sous le pavillon espagnol; mais comme plusieurs de ces vaisseaux avaient été enlevés par des pirates, et qu'il était très-difficile d'obtenir des navires de convoi, les intéressés se virent forcés de laisser les capitaines et leurs bâtiments s'établir à Douvres, pour continuer la navigation avec des passeports anglais. On trouve pourtant que plusieurs navires ont fait voile d'Ostende pour la Guinée pendant plus de vingt ans, entre autres celui commandé par le capitaine Dewinter ³.

Au reste, pendant toute la durée du dix-septième siècle, notre commerce maritime fut à peu près nul, parce qu'il n'était pas protégé; qu'il ne jouissait d'aucune sécurité; que les fonds destinés à l'entretien de la marine militaire, montant à 25,000 écus par mois, étaient indignement dilapidés; que nos côtes furent presque toujours bloquées; que le gouvernement abandonnait, pour ainsi dire, la mer à ses ennemis; que des corsaires venaient enlever nos navires impuné-

¹ *Réfutation*, p. 26.

² *Mémoire historique sur la constitution, tant interne qu'externe, des provinces des Pays-Bas. — Mémoire des États de Brabant au marquis de Prié.*

³ *Nauwkeurige beschryving der beroemde zee stad van Ostende*, blad 165.

ment jusqu'à l'entrée de nos ports ; et que nos vaisseaux marchands assujétis au paiement d'un droit de convoi élevé, pouvaient rarement obtenir l'escorte d'un bâtiment de guerre ¹.

D'ailleurs telle était la décadence de notre industrie, que la plupart de nos fabriques n'eussent pu fournir ensemble la charge d'un grand navire.

Le traité de la Barrière nous maintint dans cette misérable position, et nous verrons bientôt le parti que la Hollande en sut tirer contre nous.

¹ Nous développerons ces diverses assertions dans un travail sur notre navigation.

§ II.

Projets soumis à la cour de Vienne par J. Ker. — Arrivée à Ostende de La Merveille. — Ses plans pour le commerce des Indes adoptés. — Portrait de cet aventurier. — Passeport délivré pour le *Charles* de Gand. — Association de négociants de la Flandre. — Propositions de capitalistes anglais acceptées. — Leurs armements. — Rapport de Castillon sur le commerce des Indes. — Trafic des passeports impériaux. — Naufrage d'un navire de Maelcamp. — Joie occasionnée par les premiers retours. — Prié s'attribue l'honneur d'avoir organisé ce commerce. — Placard des états généraux. — Troubles à Anvers. — Représentations du magistrat de cette ville et des États de Brabant. — Délibération du conseil d'État. — Bénéfices que produit la vente des cargaisons. — Conduite barbare des Hollandais envers l'équipage du *Charles VI*. — Plainte de la cour de Londres. — Réponse obséquieuse de la cour de Vienne.

La ville d'Ostende, depuis la grande iniquité de la fermeture de l'Escaut, était devenue le siège principal du commerce maritime de nos provinces, et le lieu de rendez-vous d'un grand nombre de marchands étrangers qui venaient s'y concerter sur les intérêts de leurs maisons respectives.

Selon les mémoires de Jean Ker, de Kersland, intrigant anglais qui avait, pendant longtemps, été l'espion de la reine Anne auprès des mécontents des trois royaumes unis, il aurait, le premier, au commencement de 1714, proposé à l'empereur Charles VI la création de cette compagnie d'Ostende qui a fait tant de bruit en Europe, et qui fut sur le point d'occasionner une lutte sanglante entre les plus grandes puissances.

Le projet de Jean Ker embrassait non-seulement le commerce des Indes orientales, mais celui des Indes occidentales. Il disait au secrétaire de l'empereur qu'il n'y avait pas de pays au monde mieux situé que la Flandre, pour toute sorte de commerce. On me fit, avoue-t-il, tant d'objections.... qu'il me fut impossible de répondre sur toutes ¹.

¹ Page 253.

ment jusqu'à l'entrée de nos ports ; et que nos vaisseaux marchands assujétis au paiement d'un droit de convoi élevé, pouvaient rarement obtenir l'escorte d'un bâtiment de guerre ¹.

D'ailleurs telle était la décadence de notre industrie, que la plupart de nos fabriques n'eussent pu fournir ensemble la charge d'un grand navire.

Le traité de la Barrière nous maintint dans cette misérable position, et nous verrons bientôt le parti que la Hollande en sut tirer contre nous.

¹ Nous développerons ces diverses assertions dans un travail sur notre navigation.

§ II.

Projets soumis à la cour de Vienne par J. Ker. — Arrivée à Ostende de La Mer-ville. — Ses plans pour le commerce des Indes adoptés. — Portrait de cet aventurier. — Passeport délivré pour le *Charles de Gand*. — Association de négociants de la Flandre. — Propositions de capitalistes anglais acceptées. — Leurs armements. — Honneur de Castillon sur le commerce des Indes. — Traité des passeports important. — Naufrage d'un navire de Maelcamp. — Joie occasionnée par les premiers secours. — Prié s'attribue l'honneur d'avoir organisé ce commerce. — Placard des émissaires généraux. — Troubles à Anvers. — Représentations du maréchal de cette ville et des États de Brabant. — Détermination du conseil d'État. — Scandales que produit la vente des cargaisons. — Circulaire royale des 15 hommes envers l'équipage du *Charles VI*. — Plainte de la cour de Londres. — Réponse embarrassée de la cour de Vienne.

La ville d'Ostende, depuis la grande iniquité de la signature de Traité, était devenue le siège principal du commerce maritime de nos provinces, et le lieu de rendez-vous d'un grand nombre de navigateurs étrangers qui venaient s'y concerter sur les intérêts de leurs maisons respectives.

Selon le rapport de Jean Ker, de Kersland, intendant anglais qui fut, pendant quelque temps, l'espion de la reine Anne auprès des députés de nos provinces unies, il aurait le premier et le plus mérité le titre de premier ministre de l'empereur Charles VI à l'égard de la Hollande, qu'il a fait tant de bien en Europe, et qui a été le plus digne d'être une autre sainte alliance entre les deux nations.

Il est à dire que le commerce maritime de nos provinces unies avec les Indes occidentales a été et sera toujours le plus important de ce commerce. On ne le peut pas dire sans la possibilité de le rendre sur nous.

Il paraît que, dégoûté de la froideur avec laquelle on accueillit ses propositions, il se borna à conseiller au ministère autrichien d'accorder seulement des lettres de mer aux armateurs flamands, qui voudraient essayer de nouer des rapports avec le Bengale et la Chine.

Selon d'autres, la pensée d'organiser ce commerce dans notre pays, n'appartient pas à Jean Ker. Un mémoire à ce sujet avait déjà été soumis antérieurement à l'approbation de l'empereur ¹.

Toutefois il nous paraît qu'aucun de ces écrits ne fut la cause des premières expéditions de nos négociants. Leurs navires s'étaient montrés dans les eaux sacrées du Gange, dans nos temps les plus calamiteux : mais ils ne songèrent à donner plus de développement et d'activité à leurs opérations, que par un de ces heureux hasards qui opèrent toute une révolution dans les choses et dans les idées.

La compagnie des Indes française, obligée, pour se soutenir, d'employer les moyens les plus odieux, et voyant toutes ses ressources épuisées, consentit en 1717 que de riches négociants envoyassent leurs propres vaisseaux dans les vastes contrées qu'elle avait jusqu'alors exploitées exclusivement depuis 1664, sous la condition qu'elle retirerait 15 pour cent de bénéfice sur les marchandises qu'ils rapporteraient. Bientôt même elle fut réduite à céder l'exercice entier de son privilège à quelques négociants de Saint-Malo.

Cette situation désespérée ne l'empêcha pas de solliciter en 1714, le renouvellement de son octroi qui allait expirer. Il lui fut accordé une prorogation de dix ans ². En ce moment un vaisseau qui appartenait à quelques armateurs malouins, commandé par le chevalier Hollet de La Merveille, arrivait sur les côtes de France revenant des bords du Gange. On lui fit dire de faire voile vers le premier ou plutôt vers le seul port des Pays-Bas autrichiens, pour y vendre sa

¹ DE BEAUCOUR. Mémoire par lequel il est prouvé que les états généraux des Sept Provinces-Unies n'ont aucun droit d'empêcher les habitants des provinces des Pays-Bas autrichiens de faire le commerce des Indes. MS de la bibliothèque de Bourgogne. — ² RAJNAL. *Histoire philosophique*, tome II, p. 241.

argaison. Il vint à Ostende ¹. Jusqu'à cette époque les Hollandais avaient seuls fourni à nos provinces les marchandises des Indes. Eux seuls en faisaient le débit ; eux seuls en fixaient le prix. Nous ne pouvions, pour ainsi dire, nous en procurer que de leur main ².

La Merveille voulant se créer une position, informa le comte de Kœnigsegg des bénéfices immenses que le gouvernement pourrait tirer d'un commerce direct avec le Bengale. Le ministre plénipotentiaire de l'Autriche l'écouta avec faveur, et se décida à adopter les plans qu'il lui soumit, pour rendre quelque vie, quelque activité à nos provinces, épuisées plus peut-être par une administration inepte et égoïste que par les longues guerres qui les avaient désolées.

Dans le triste état où se trouvait alors la Belgique, c'était en quelque sorte la dernière ressource qui lui restât.

Prié a tracé un portrait peu flatteur de La Merveille ³. « C'est un » aventurier, dit-il, sujet de très-vastes idées dans les espaces imaginaires ; grand faiseur de projets.... homme sans argent, sans crédit » pour en trouver et très-peu recommandable ⁴. »

Ce qui ne laisse aucun doute que c'est bien cet aventurier qui engagea le gouvernement à essayer la navigation des Indes, c'est une lettre du marquis de Prié aux directeurs de la compagnie d'Ostende, pour les prier de prendre La Merveille à leur service, parce qu'il avait

¹ STEURS. *Précis historique de l'état politique des Pays-Bas sous le règne de Charles VI*, p. 55.

² PATTYN. *Le commerce maritime fondé sur le droit de la nature et des gens*, ch. 9, p. 76.

³ Dans la justification de son administration, adressée à l'empereur peu avant sa mort. *Document inédit des archives de l'État*.

⁴ Ce qui n'empêcha pas le gouvernement de le nommer, par décret du 22 décembre 1722, capitaine de vaisseau et colonel d'infanterie. Il est vrai qu'on eut soin de ne pas lui remettre le brevet de ce dernier grade. Un de ses créanciers le fit emprisonner au Treurenbergh, en 1729, pour une somme de 553 florins, au moment où il allait abandonner le pays. Archives du conseil d'État et de l'audience, janvier 1730.

fait « diverses propositions et représentations pour l'établissement et » l'avantage du commerce sur les Indes orientales, *avant que per-* » *sonne en ait fait aucune* ¹. »

Ce témoignage nous semble décisif.

D'ailleurs en 1714, et, chose remarquable, pendant que la Belgique, conquise par les armées alliées, était administrée par une conférence composée de ministres anglais et hollandais, les conseils d'État et des finances firent expédier le 25 août un passeport, sous le nom de Geselle et consorts de Gand, pour aller avec le navire *le Charles* à la Chine et autres pays découverts et à découvrir ².

La conférence ne fit aucune observation.

Dans le courant de la même année, Jacques *Schenaert* d'Anvers, Pierre *Bouchaut* de Gand, et Louis *Joly* de Bruges, tous trois négociants de réputation, s'associèrent avec La Merveille et Thomas Ray, pour faire le commerce des Indes.

A l'époque où La Merveille exposait ses vues au comte de Kœnigsegg, quelques associés de la compagnie des Indes anglaise ayant eu avec elle nous ne savons quelles contestations, résolurent de former, sous la protection de l'empereur, une compagnie dans l'un des ports de la Flandre, pour le commerce d'expédition. Ils se concertèrent, à ce sujet, avec plusieurs négociants estimés de Londres, et désignèrent quelques marchands et deux capitaines anglais pour s'entendre avec les principaux commerçants des Pays-Bas, sur les mesures à prendre pour réaliser leur idée.

Les agents anglais furent bien reçus par le ministre. Ils lui développèrent leur plan qui devait, selon eux, procurer, en premier lieu, d'immenses bénéfices au pays; en second lieu, de grands profits au trésor impérial.

Les vues de ceux qui avaient conçu le plan de la compagnie, dit

¹ Archives du conseil d'État et de l'audience, 1722.

² Lettre de Pattyn, du 4 juillet 1728, aux archives de l'État.

Raynal, étaient très-étendues. Ils prétendaient que, si cette entreprise pouvait se soutenir, elle animerait l'industrie de tous les États de la maison d'Autriche, et donnerait à cette puissance une marine dont une partie serait dans les Pays-Bas, l'autre à Fiume ou à Trieste, qui la mettrait en état de se faire craindre sur les côtes de la Turquie ¹.

Quelques-unes de ces considérations étaient d'une exagération presque ridicule : mais elles furent accueillies avec empressement, parce que le plan était réellement avantageux.

D'ailleurs la cour de Vienne s'étant convaincue, pendant la guerre de la succession espagnole, des immenses ressources que les puissances maritimes tiraient de leur commerce sur toutes les mers, et frappée également de l'influence que les forces navales de la cour de Londres lui donnaient sur la politique européenne, crut que le moment était enfin venu de prendre sa part des richesses de l'Asie ².

Le projet ayant été approuvé par le gouvernement et adopté avec ardeur par quelques-uns de nos principaux négociants, on ouvrit une souscription de 2,400,000 florins, dont on se réserva d'élever le chiffre, selon les circonstances.

Cette somme fut destinée à l'expédition d'un navire, mais il fut convenu qu'on en ferait partir un second, et qu'on étendrait le commerce des Indes orientales aussi loin que possible.

Les agents anglais, à leur retour à Londres, achetèrent un bâtiment nouvellement construit, et le firent lancer sur-le-champ. Pour mieux cacher leurs desseins, ils répandirent le bruit qu'il devait être chargé pour le compte de maisons de Castille; qu'il se joindrait aux galères espagnoles à Cadix, et se rendrait de là en Amérique.

Ce vaisseau arriva au commencement de 1715 à Ostende. Les officiers et la plus grande partie de l'équipage étaient anglais, mais le commandement fut confié au capitaine Gerrebrantz.

¹ *Histoire philosophique*, t. III, p. 25.

² *Système maritime et politique des européens pendant le dix-huitième siècle*, par ARNOULD.

On autorisa cet officier à arborer le pavillon impérial, et on lui remit des lettres de libre cours signées du prince Eugène.

Le bâtiment ne resta dans le port que le temps nécessaire pour recevoir une partie de son chargement et quelqu'argent. Il alla compléter sa cargaison à Cadix, d'où il fit voile pour le Malabar.

Un autre navire fut acheté quelques mois après et envoyé avec les mêmes précautions à Surate ¹. Il était commandé par le capitaine anglais Xavier Sarsfield et le capitaine flamand Richard Guarragan.

Les registres aux délibérations du conseil d'État ² nous apprennent que ces deux vaisseaux nommés *le Prince Eugène* et *le Staeremberg*, avaient été équipés par Thomas Ray, et qu'ils avaient exercé leur commerce clandestinement sous le pavillon hollandais.

Ces expéditions n'étaient que des essais. On ne voulait, comme le dit un historien philosophe, Raynal, rien précipiter et accoutumer tous les esprits à cette nouveauté ³.

Dans le même temps, le 24 avril, l'empereur délivra deux passeports signés de sa main à Thomas Ray, ancien échevin et négociant à Ostende. Ils l'autorisaient à faire partir pour les Indes occidentales le *Charles VI* de 500 tonneaux, et l'*Impératrice* de 300 tonneaux, à condition que ces navires reviendraient au port d'Ostende ou dans tout autre soumis à la domination impériale.

Le commerce avec la Chine ou le Bengale n'était pas un commerce d'échanges. On n'y portait que peu de marchandises de l'Europe; celles qu'on y allait chercher, s'achetaient presque toutes argent comptant. Or, l'exportation des espèces d'or et d'argent était défendue avec sévérité par les ordonnances.

Thomas Ray et ses associés sollicitèrent du gouvernement l'autorisation d'embarquer les sommes nécessaires pour faire des acquisitions.

¹ Raynal se trompait donc lorsqu'il fixa le départ des premiers navires pour les Indes en 1717.

² Séance du 18 juillet 1721. Archives de l'État.

³ Tome III, p. 25.

Voici l'avis du député conseiller du commerce Castillon sur cette requête. Il est du 19 août 1715 et mérite d'être lu.

« Le point essentiel qui peut causer de l'ombrage, est la demande qu'ils font d'embarquer 100,000 escus en monnaie de France ou autre étrangère, en chacun desdits navires.

» Si l'on considère le commerce qui se fait d'Europe en Asie, par les navires qui s'envoient de France, d'Angleterre, d'Hollande et d'autres ports vers les côtes et îles des Indes orientales, il est évident que le plus grand avantage est pour l'Asie, qui tire par ce négoce l'argent de l'Europe, vu que l'on n'envoie auxdites Indes aucunes fabriques et peu de marchandises de par deçà ; que *l'on en tire des diamans, perles, soies, cotons, bastes et plusieurs fabriques de ces matières, des espiceries, drogueries, salpêtres, thés, caffés et une infinité d'autres sortes de marchandises* qui se payent comptant en monnaie ou masse d'argent, en sorte que, pour faire ce négoce, toutes les nations doivent y transporter des sommes considérables en monnaie ou matière d'argent, dont les mines ne sont point abondantes en Asie, ce qui le fait valoir 30 pour cent contre l'or plus qu'en Europe.

» Et, nonobstant ces inconvénients, les Anglais, Français, Hollandais et autres, ne laissent pas de faire ce commerce dont ils sont même très-jaloux, à cause que l'on ne peut se passer en Europe des espiceries et autres drogueries et marchandises qui ne s'y trouvent pas, et qu'ils y distribuent avec peu de profit; et le gouvernement desdites nations leur permet de transporter annuellement hors de leurs États respectifs, plusieurs millions d'argent pour le pouvoir continuer ¹. »

La lecture de ce curieux document fait naître plusieurs réflexions.

1° Que le conseiller député ne croyait nullement que la lettre ou l'esprit du traité de Munster s'opposassent à notre nouvelle naviga-

¹ Registre aux délibérations des États de Brabant. Séance du 6 septembre 1715. Archives de l'État.

tion. C'était même la chose du monde à quoi l'on pensait le moins ¹ ;

2° Que la conférence qui exerçait un véritable pouvoir souverain, ne fit encore aucune objection à cette entreprise, quoique les départs du port d'Ostende pour les Indes commençassent à se multiplier ;

3° Que les hommes les plus éclairés n'étaient pas bien convaincus que la Belgique dut recueillir quelque bénéfice de ce commerce.

Les passeports que délivra la cour de Vienne, devinrent l'objet d'un véritable trafic, et ne profitèrent qu'à l'étranger.

« Immédiatement après que sa majesté impériale et catholique avait pris possession de ce pays, disait le marquis de Prié au conseil d'État, plusieurs négociants et autres avaient su obtenir à Vienne des passeports pour aller faire le négoce aux Indes.

» La facilité qu'ils avaient à se les procurer, fut cause du mauvais usage qu'on en fit en les vendant publiquement en Hollande et en Angleterre ². »

Ainsi la prétendue association de Schenaert, Bouchaut, La Merveille et autres, ne fut qu'une duperie, une adroite spéculation dont le pays ne retira aucun avantage.

Un seul de nos négociants, *Maelcamp*, s'occupa sérieusement du commerce des Indes à cette époque. Il expédia un vaisseau au Mogol : malheureusement ce navire échoua, et l'armateur perdit tout, parce que ceux auxquels il avait confié la conduite de son bâtiment, n'avaient aucune connaissance de l'art difficile de la navigation ³.

1716.

Au mois de novembre 1716, on vit revenir avec une satisfaction inexprimable les deux navires qui étaient partis l'année précédente.

¹ La vérité du fait, du droit et de l'intérêt.

² Registre aux délibérations du conseil d'État. Séance de 18 juillet 1731.

³ *Idem*.

On les attendait avec une extrême anxiété. Ils rapportaient de riches charges qui furent vendues avec des profits considérables, et achetées en grande partie par des Anglais et des Hollandais.

Ce brillant succès encouragea les expéditeurs à de nouveaux efforts ¹, et les mit à même d'armer d'autres navires.

Le marquis de Prié, dans un rapport qu'il adressa à l'empereur le 16 avril 1725, prétend que « le trafic des Indes était inconnu dans le pays avant son temps ². »

Dans l'apologie de son administration qu'il écrivit, peu après, pour repousser les accusations auxquelles il était en butte, il s'attribue encore tout l'honneur de l'entreprise du commerce des Indes, et prétend avoir aplani tous les obstacles qui s'y opposaient.

Il dit qu'il se décourageait quelquefois, parce qu'on manquait de marins expérimentés ; que la malheureuse issue du voyage au Malabar, du vaisseau équipé par Maelcamp, avait inspiré de la crainte, et qu'il n'y avait personne dans le pays qui voulut hasarder son argent dans ces expéditions.

Que ce fut lui qui appela dans nos provinces des personnes expérimentées dans le commerce des Indes, entre autres le baron de Cloots, auquel il persuada de quitter sa maison d'Amsterdam pour s'établir à Anvers, et qu'il l'engagea à équiper le premier vaisseau sorti du port d'Ostende pour la Chine à la fin de 1717.

Que ce fut également lui qui engagea le capitaine Tobin avec plusieurs matelots et pilotes anglais à se fixer aux Pays-Bas, et à s'y faire naturaliser ³.

Le marquis, comme tous les hommes accusés, se vantait.

Toutes ses assertions tombent devant un fait incontestable, c'est qu'il n'est arrivé en Belgique qu'au mois de novembre 1716, et à cette

¹ Mémoires sur l'état politique des Pays-Bas, art. 10.

² Documents inédits, par M. GACHARD, tome III, p. 804.

³ Ce mémoire qui est très-volumineux, se trouve aux archives de l'État.

époque nous avons vu qu'il revenait déjà des Indes deux navires.
Il n'y a rien d'entêté et d'inexorable comme des dates.

1717.

Les associés firent partir deux nouveaux bâtiments : l'un commandé par le capitaine anglais Tobin et le capitaine flamand Jacob De Winter, fit voile pour Canton ; l'autre commandé par le capitaine Joseph Geselle, se dirigea vers Surate.

Les Hollandais commencèrent à s'alarmer de voir notre pavillon paraître sur les mers, et nos commerçants leur disputer des marchés qu'ils avaient dominés jusqu'alors avec les Anglais.

Les états généraux pour entraver nos patriotiques efforts, publièrent, le 21 septembre, un placard rigoureux pour rappeler tous leurs matelots, et notamment ceux qui servaient à bords des navires des Pays-Bas autrichiens.

Nous croyons utile de traduire quelques passages de ce curieux document.

« L'expérience a fait voir que quelques personnes intéressées tâchent de nuire au commerce de la compagnie, en envoyant ou recevant des Indes orientales des effets et marchandises à moitié profit, ou bien en envoyant des sujets ou habitants de ce pays pour quelque service étranger aux Indes orientales, contre la teneur des placards. »

Il est impossible d'avouer plus naïvement qu'ils devaient nous empêcher de former des relations directes avec les Indes, pour en vendre plus chèrement les produits, et pour mieux rançonner le consommateur. Continuons.

« Défendons aux habitants de ce pays, et particulièrement aux gens de mer, de passer au service d'aucun roi et prince étranger, ou d'aucune compagnie étrangère des Indes orientales, ni au service des particuliers qui équipent des navires dans les pays étrangers pour aller aux Indes orientales. Et ceux qui pourront déjà avoir passé à

leur service , seront tenus de le quitter dans l'espace de trois mois , *sous peine d'être bannis pour toujours de ces provinces, leurs biens confisqués*, ET MÊME DE LA VIE s'ils sont pris sur d'autres vaisseaux que ceux de la compagnie.

» Défendons pareillement à tous sujets et habitants de l'État , de contribuer et avoir part ou intérêt dans aucune compagnie étrangère des Indes orientales , ni de s'engager dans aucune navigation ou commerce que des négociants d'autres royaumes et pays pourraient entreprendre dans lesdites Indes , sous peine d'une amende quadruple de ce qu'ils auront contribué.

» Défendons encore à tous les habitants et sujets de cet État, d'accepter aucune commission pour lesdites navigations étrangères et frêt de vaisseaux ; d'entreprendre la levée ou le paiement des gens de mer, et particulièrement de recevoir dans ces pays des marchandises des Indes orientales, de les prendre pour leur compte et de les vendre, sous peine de 1000 florins d'amende, de punition arbitraire et de confiscation des effets. »

La rigueur des états généraux fut aussi vaine qu'elle était cruelle et intéressée.

Vers la fin de l'année un navire qui avait été expédié à la Chine par quelques négociants et armateurs , rentra dans le port d'Ostende : la charge en fut vendue au commencement de l'année suivante.

1718.

Cette vente occasionna des troubles graves à Anvers.

On lit à ce sujet dans le registre aux résolutions de la jointe d'État, sous la date du 19 février 1718 :

« Son excellence exposa l'émotion populaire qu'il y avait eu dans la ville d'Anvers, à l'occasion que les fabricants des étoffes de soie de cette ville, sous prétexte que , par l'entrée d'un vaisseau chargé d'étoffes venant de la Chine en droiture à Ostende, et dont la charge y avait été vendue, leurs fabriques venaient à cesser, avaient congédié

leurs ouvriers le 15 de ce mois, dont quelques-uns s'étaient attroupés, avaient attiré la canaille et causé ce tumulte, étant entrés par force dans quelques maisons pour enlever les étoffes des Indes et les brûler

» Que le magistrat avait d'abord ordonné aux serments de se mettre sous les armes, pris les précautions nécessaires pour dissiper les mutins, et qu'il y en avait d'emprisonnés.

» Que cette émotion fut apaisée sur l'instance du marquis d'Esquilache et du magistrat.

» Qu'il était nécessaire de découvrir à fond la véritable cause de ce tumulte, qui probablement était provenu des mauvaises influences que des malveillants avaient données, incités par nos voisins à qui le commerce direct avec la Chine fait de l'ombrage, par rapport à la compagnie des Indes hollandaise qui avait ses commissionnaires à Anvers, et même qu'il y avait plusieurs marchands dans cette ville, qui étaient intéressés et avaient des actions dans ladite compagnie des Indes.

» Que le prétexte dont les fabricateurs des étoffes de soie s'étaient servis pour congédier leurs ouvriers.... était un prétexte faux, puisque son excellence était informée que *presque toutes les étoffes de la Chine qui étaient entrées par Ostende, étaient déjà sorties de ces pays, et que, selon les informations qu'elle avait, le reste en devait aussi sortir.*

» Que de tout temps, les étoffes des Indes ont entré dans ce pays, sans que les peuples s'en soient plaints, et qu'en Anvers il y a toujours eu des magasins, que les commissionnaires des Hollandais y vendaient sans murmures.

» Que *celles venues par Ostende directement, n'étant pas sujettes aux frais ordinaires de la compagnie des Indes, ne coutaient pas tant, et que les soies crues qu'on y a vendues, l'ont été à 25 pour cent d'avance sur celles qui s'achètent en Hollande,* et dont les fabricateurs des étoffes de soie ont indispensablement besoin pour le commerce, etc. »

Les bâtiments partis en 1717 revinrent au mois de mai, après un

voyage prospère. Ils étaient chargés de beaucoup d'étoffes de soie ¹.

Le croirait-on ? Le magistrat d'Anvers redoutant une nouvelle émeute, présenta une requête au gouvernement pour qu'il défendît la vente des étoffes rapportées par ces navires, en alléguant qu'elle causerait un grand préjudice aux manufactures de cette ville ². Il demandait, en outre que l'on défendît de porter de ces étoffes dans tout le pays ³.

Les États de Brabant rédigèrent, de leur côté, un mémoire pour engager le gouvernement à tenir *en surséance la vente de la grosse quantité d'étoffes de soie des Indes*, dont les deux vaisseaux récemment arrivés, étaient chargés. « A quoi, disait ce corps, nous espérons que votre excellence trouvera d'autant plus de facilité que ces vaisseaux sont arrivés ici pour le compte de marchands étrangers, à qui il en doit revenir le plus grand avantage, et que d'ailleurs on a lieu de croire que *ces étoffes des Indes ont été tirées des magasins des hôtes du royaume de France*, où le port aussi bien que le débit de toutes sortes de marchandises des Indes est défendu, sous des peines fort rigoureuses ⁴. »

Ces remontrances furent soumises par le marquis de Prié aux délibérations du conseil d'État.

« Les trois conseillers de la noblesse ont été pour cette défense, écrivait-il au prince Eugène de Savoye... ; les trois de la robe ont été d'avis contraire par plusieurs raisons, surtout que cette défense empêcherait le commerce que l'on commence à rétablir à Ostende ; que la généralité de l'État a plus d'intérêt à l'achat de ces étoffes à beaucoup meilleur marché, pour la consommation qui se fait dans le pays, qu'à ces manufactures qui ne regardent que le profit de la ville d'Anvers et d'un seul métier ; que *les finances perdraient un profit consi-*

¹ *Lettre de Prié au prince Eugène, du 30 juin 1718. Documents inédits, publiés par M. GACHARD, tome I^{er}, p. 243.*

² *Registre aux délibérations de la jointe d'État. Séances des 23 et 30 juin 1718.*

³ *Lettre de Prié, déjà citée.*

⁴ *Registre des délibérations des États de Brabant. Séance du 27 juin 1718.*

dérable qui vient de chaque vaisseau pour les droits d'entrée et de sortie. Je suis du sentiment de ceux de la robe.... J'ai même fait réfléchir au conseil que, jusqu'à présent, il s'en est débité la même quantité de *celles qui venaient de Hollande*, que l'on prendra de celles qui viendront dans les ports de sa majesté, avec cette différence que *les premières étaient plus chères près d'un quart pour cent*, et que les marchands d'Anvers ni personne ne s'étaient jamais récriés là-dessus comme on fait à présent ¹. »

Le gouvernement eut le bon esprit de ne tenir aucun compte de toutes les réclamations et des malignes insinuations des États de Brabant, qui n'étaient fondées que sur de vains propos dénués de toute vérité et même de toute vraisemblance. Il ne mit aucun obstacle à la vente publique des marchandises, et les intéressés firent un gain immense.

Les profits qu'on a faits sur ces voyages, disait Houwens de Gardiens, sont de 250, 200, et le moindre de 150 pour cent jusqu'à présent ².

Pendant ce temps on préparait avec ardeur d'autres armements. Dans le courant de l'année, on équipa deux navires : l'un commandé par Philippe Van Maestricht, cingla vers le Bengale; l'autre *le marquis de Prié*, armé par Schonamille d'Ostende, capitaine Jean Willemssens, partit pour les côtes de Guinée, Afrique, avec une cargaison de marchandises évaluée 36,524 18 9, argent de change, et achetée une partie en Hollande, une autre en Zélande ³, car nos fabricants ne travaillaient que pour les marchés de l'intérieur, et très-peu pour faire des exportations à l'étranger, indice certain de la langueur et de l'état de décadence de notre industrie, autrefois si prospère et si active.

¹ *Lettre de Prié*, déjà citée.

² Proposition faite au haut ministère de sa majesté impériale et à d'autres personnes de Vienne. Archives de l'État.

³ *Représentation à son excellence*, par SCHONAMILLE. Archives de l'État.

Un troisième bâtiment, *le Charles VI*, armé par Thomas Ray, partit pour Surate. La Merveille qui en était le capitaine, avait reçu du prince Eugène l'ordre de s'occuper, lorsqu'il serait arrivé à sa destination, de former des comptoirs ¹.

Nos voyages maritimes avaient causé un préjudice énorme aux compagnies hollandaises. Elles faisaient en Orient un commerce d'autant plus avantageux que les étoffes, les épiceries surtout qu'on en rapportait, leur tenaient lieu des trésors du nouveau monde. Elles tremblèrent de faire des pertes plus grandes que toutes celles qu'elles avaient déjà éprouvées, et se décidèrent non-seulement à repousser nos navires de leurs ports, mais à leur refuser impitoyablement toute espèce de secours.

Le Charles VI étant arrivé au cap de Bonne-Espérance, vers la fin du mois d'octobre, demanda d'y pouvoir faire provision d'eau fraîche et de bois à brûler, craignant une mort funeste, *laquelle lui était inévitable ainsi qu'à tout le reste de l'équipage*. La Merveille envoya deux de ses officiers à terre avec une lettre pour le gouverneur. On leur défendit de débarquer, et on leur enjoignit de s'éloigner *sans faire beaucoup de compliments*. Ils répondirent humblement à ces injonctions cruelles que le capitaine avait résolu d'abandonner son vaisseau, et devenir à terre avec ses gens dans l'espoir qu'on leur accorderait un peu d'eau et un morceau de pain, non comme à des amis, mais à des ennemis barbares, jusqu'à ce que quelque bâtiment anglais ou français les emmenât par pitié vers leur patrie. Ces justes raisons excitèrent la compassion dans l'âme des soldats. Un sergent alla faire son rapport au gouverneur. Il fit dire brutalement aux deux officiers, par l'un de ses adjudants, qu'il avait ordre des seigneurs états généraux, ses maîtres, de ne leur donner aucun rafraîchissement, et de ne permettre à aucun officier ou matelot de venir à terre ; que peu lui importait l'abandon de leur vaisseau, mais que le commandant

¹ Mémoire instructif de l'établissement de Coblentz. Archives de l'État.

ne devait s'attendre à recevoir aucune assistance, et qu'ils n'avaient qu'à retourner avec leur lettre sans aucune réplique.

Un habitant du cap, nommé Nuyer, poussé par l'intérêt ou par la charité chrétienne, risqua de fournir quelques rafraîchissements au *Charles VI*. Le gouverneur ayant eu connaissance de cette infraction à ses volontés, ordonna des poursuites contre ce malheureux, qui fut obligé de s'enfuir avec sa famille, abandonnant son bien pour sauver sa vie ¹.

Ces actes si contraires au droit de la nature et des gens, eussent excité l'horreur même en temps de guerre ouverte ².

Rien ne pouvait légitimer ou nécessiter tant d'inhumanité et des actes d'hostilité aussi graves.

La cour de Londres commençait, de son côté, à élever des réclamations.

Parmi les passeports en blanc, délivrés à Vienne, et vendus à vil prix aux armateurs étrangers, il y en eut un qui fut acheté par un sujet anglais. Lord Stanhope se plaignit de cet abus qui paralysait toutes les défenses portées par le gouvernement dans l'intérêt de la compagnie anglaise des Indes. Voici la curieuse réponse que lui fit le conseiller Aulique Penterrider :

Mylord,

Sur les plaintes qui m'ont été faites de la part de sa majesté britannique, par M. Craggs, son secrétaire d'État, touchant les patentes qui se donnaient par sa majesté impériale et catholique à des marchands anglais pour négocier sous son pavillon aux Indes, au préjudice de la compagnie établie dans ce royaume, j'ai ordre de déclarer, au nom

¹ Copie du protest fait au cap de Bonne-Espérance, par Schonamille.

² Mémoire sur les résolutions de sa majesté impériale et catholique, du 7 août 1719.

de sa majesté, qu'elle a appris avec beaucoup de déplaisir, l'abus qui s'était fait de l'unique patente qui a été donnée au capitaine Opie, sur les instances du sieur Cagnony, par le secrétaire de Naples, puisque sa majesté n'a eu nullement intention de donner la permission audit capitaine, d'aller négocier aux Indes orientales dont il n'a pas été fait mention dans la patente.... et, pour qu'il ne s'en fasse plus un pareil abus, sa majesté a ordonné aussitôt qu'on fit rendre ladite patente avec menace de son indignation, comme votre excellence verra par une copie ci-jointe de la protestation que le consul de sa majesté à Livourne a faite au sieur Cagnony qui a intérêt audit vaisseau, de sorte que, s'il voulait continuer de s'en servir, nonobstant qu'elle est révoquée et sans valeur, ledit capitaine pourra être traité comme pirate, car l'intention de sa majesté n'a jamais été de porter aucun préjudice à la compagnie des Indes de ce royaume, laquelle peut être assurée que pareille patente qui a été obtenue subreptivement et contre l'intention de sa majesté, ne sera plus donnée, et qu'elle aura toujours toute l'attention de donner au roi et à la nation britannique *toutes les marques de sa parfaite considération et reconnaissance.....*

J'espère, mylord, que votre excellence connaîtra de là que je n'ai pas manqué de rendre un compte exact à l'empereur, de ce que le roi a souhaité pour la satisfaction de ses sujets, et que sa majesté impériale s'est fait un plaisir d'y concourir. J'ai l'honneur d'être avec beaucoup de respect, etc.

Londres ce 20 novembre 1718.

Cette humble lettre révéla à la cour de Londres la faiblesse du gouvernement autrichien ; elle lui prouva que celui-ci ne savait pas qu'une fois qu'on a commencé certaines entreprises, il faut les soutenir avec fermeté et savoir oser. Nous allons voir qu'elle profita de cette faute avec une grande habileté diplomatique.

§ 3.

Note curieuse du général anglais de St-Saphorin. — Observations du conseil suprême de Flandres. — Premières concessions du gouvernement aux exigences de la cour de Londres. — Ligue des compagnies anglaise et hollandaises. — On oppose à notre commerce des Indes les traités de Munster et de la Barrière. — Examen des articles de ces traités. — Départ de Neny pour La Haye. — Il échoue dans ses négociations.

1719.

Quand un gouvernement satisfait à d'impérieuses exigences, il est bien rare qu'on s'en contente et que l'on n'en exige pas d'autres. Les Anglais ne se plaignirent d'abord à la cour impériale que de la délivrance d'un passeport : à peine eut-on redressé le grief qui avait occasionné leur réclamation, que le général H. De Pesme de Saint-Saphorin présenta un mémoire à la cour de Vienne, pour lui demander de calmer solidement et pour toujours les inquiétudes de la nation anglaise à l'égard de la navigation des Indes orientales. Voici par qu'elles raisons il justifiait cette prétention :

1° Bien loin que le roi, mon maître, ait été susceptible à l'égard de l'empereur, des principes de jalousie qui ont jusqu'à présent animé toutes les puissances maritimes de l'Europe, contre les nouveaux établissements que l'un ou l'autre des monarques voulait former, sa majesté a fait voir si réellement son désir sincère de concourir à ce qui pourrait procurer à l'empereur une flotte, que sa majesté impériale ne peut pas douter que le roi n'ait sur ce sujet des dispositions aussi avantageuses à ses intérêts, qu'il en a dans toutes les autres choses qui le concernent ; mais, j'ose dire, que les patentes que sa majesté impériale et catholique a accordées pour la navigation des Indes orientales, et l'usage hardi qu'ont fait des patentes d'armateurs les corsaires à qui on les a données, sont peut-être la chose du monde la plus propre à faire craindre à toutes les puissances maritimes de l'Europe, que si l'empereur se formait une marine considérable, elle servirait à déranger le commerce

des autres États, et leur causerait toutes des pertes immenses, et le roi, mon maître, ne serait en aucune manière dans le pouvoir d'ôter cette impression de l'esprit des Anglais, et encore moins dans celui de leur faire approuver les ordres que sa majesté a donnés à l'amiral Bings, et aux autres officiers qui ont eu part à la défaite de la flotte espagnole, lesquels sont si propres à procurer à l'empereur un premier pied de flotte de guerre ;

2° Il est avéré que les sujets de sa majesté impériale dans les Pays-Bas, si même ils ont quelque part dans la cargaison des vaisseaux que l'on y prépare pour les Indes orientales, n'y en ont qu'une très-petite ; que ce sont des Anglais, des Français et des Hollandais qui y ont le plus grand et le principal intérêt, et qui veulent se servir des patentes de sa majesté impériale et catholique pour faire ce commerce au détriment des compagnies établies par celles de ces trois puissances, et lesquelles excluent tous leurs sujets qui n'y sont pas compris, d'y avoir part, tellement que ces patentes de l'empereur, sans être profitables aux peuples des Pays-Bas, autorisent les sujets des autres puissances, et surtout ceux de sa majesté britannique, à agir contre l'autorité de leurs souverains, et à se soustraire des lois qu'ils ont établies ;

3° Il est en particulier connu que la compagnie anglaise des Indes orientales a fait des avances très-considérables au gouvernement, pour le mettre en état de pousser la guerre où il était entré pour soutenir les intérêts de l'empereur, et que par ses avances et par son zèle pour la cause commune, elle a mérité d'être soutenue dans la paisible jouissance du commerce, qu'elle n'a pu établir qu'avec tant de peines et tant de frais ;

4° La nation anglaise a déjà souffert des pertes immenses par la saisie de ses effets en Espagne, et par les vaisseaux marchands qui ont été pris par les armateurs, et son commerce d'Espagne et de l'Amérique est entièrement interrompu, tout cela uniquement à cause de l'attachement sincère du roi pour les intérêts de l'empereur. Il est aisé de juger que, si on dérange en même temps son commerce dans

les Indes orientales, par les patentes que l'on donne pour y naviguer à des personnes mal intentionnées, et si l'on permet aux armateurs de l'empereur de le troubler d'une autre manière, quel murmure cela excitera parmi la nation, et s'il sera possible au roi de l'engager à concourir davantage à aucune des choses qui pourront être utiles et agréables à sa majesté impériale ;

5° J'ai déjà pris la liberté de dire que les sujets de l'empereur avaient peu ou point de part aux vaisseaux à qui sa majesté impériale donne des patentes pour naviguer aux Indes, et qu'ainsi c'est à des étrangers à qui ce commerce peut être profitable et non à eux ; je dois ajouter qu'il est même très-désavantageux aux Pays-Bas, puisqu'il y conduit quantité d'effets destructifs aux manufactures qui y sont établies, et même ils y ont amené du vif argent qui a causé un si grand préjudice à la consommation de celui qui se tire des pays de l'empereur. L'Angleterre n'a-t-elle même permis l'établissement de sa compagnie des Indes orientales que sous la condition qu'il n'entrerait dans les royaumes de la Grande-Bretagne aucune des marchandises desdites Indes, capables de nuire aux manufactures du royaume. Mais comme elle a son commerce du Levant établi, elle tire des fabriques d'Angleterre ce qui manque aux marchandises des Indes pour faire des assortiments complets, et par là seulement le commerce des Indes peut être d'usage à l'Angleterre, au lieu qu'il lui serait très-ruineux, si l'on permettait l'entrée des marchandises qui en viennent dans le royaume de la Grande-Bretagne ; il lui serait d'autant plus désavantageux que l'on ne mène jamais auxdites Indes des effets de l'Europe suffisants pour payer les marchandises qu'on en tire, et qu'il les faut acheter par de l'argent comptant qui sort de l'Europe, et non en échangeant marchandises contre marchandises. Tellement que lorsqu'on n'a pas un débouché pareil à celui qu'à l'Angleterre, pour les effets qu'on amène des Indes, ce commerce qui peut bien enrichir quelques particuliers qui y ont part, ne fait que de sortir l'argent comptant d'un pays, pour y amener des marchandises destructives

aux manufactures qui y sont établies. La conclusion de ce fait incontestable est aisée à tirer par rapport aux Pays-Bas ; si quelque particulier même trouvait son compte au commerce des Indes, ce ne serait qu'aux dépens du public, puis surtout que les gens des Pays-Bas n'ayant point de compagnie formée dans le Levant, ne sont point en état, ni le seront vraisemblablement de longtemps, de s'y défaire des marchandises qu'ils amèneraient des Indes, de sorte qu'il faut qu'ils les débitent aux Pays-Bas mêmes, ce qui ne peut que d'être ruineux aux peuples, ou qu'ils les jettent par bricoles et en fraudant les droits, ainsi que cela s'est déjà fait en Angleterre, dans les pays où lesdites marchandises sont défendues, ce qui ne se peut pas faire sans attirer après soi des suites en tout sens désagréables, non pas seulement par rapport à la France qui est à cet égard dans le même cas ;

6° Le roi, mon maître, connaît trop bien les droits des souverains, et souhaite avec trop de passion que sa majesté impériale puisse jouir tranquillement de tous ceux qui lui appartiennent, pour vouloir lui contester qu'elle ne soit dans celui de donner à ses sujets des patentes pour commercer partout. Sa majesté concourra aussi de tout son cœur à tout ce qui pourra être utile aux peuples des Pays-Bas, et servir à y établir un commerce avantageux, puisqu'outre son attachement pour l'empereur, elle n'ignore pas que, plus on pourra établir dans ces pays un commerce qui les rende florissant, plus facilement l'empereur pourra, et à la décharge de l'Angleterre, les soutenir contre ceux qui voudraient les attaquer. En conséquence de ces principes sa majesté sera toujours disposée à faciliter tout ce qui pourra leur être avantageux ; mais elle est en même temps persuadée que jamais ils ne pourront parvenir à établir un commerce utile aux Indes, vu que tant d'États différents ont un intérêt à s'y opposer. L'on sait avec quelle jalousie les premières nations qui s'y sont établies, ont vu que d'autres voulaient y avoir part, et combien elles se sont prévaluées de l'obscurité que l'éloignement donne lieu de jeter sur les faits pour détruire les nouveaux venus.

L'Angleterre et la France, quoique en pleine paix avec les puissances de l'Europe qui étaient déjà établies aux Indes, n'en ont pas été à couvert, et ce n'est qu'après avoir souffert une infinité d'avanies qui même ont donné lieu à des guerres sanglantes, et parce que leur puissance maritime leur a fourni les moyens de soutenir l'engagement, qu'elles sont à la fin parvenues à maintenir quelques-uns des établissements qu'elles avaient fait aux Indes orientales. Et le roi, mon maître, s'intéressant, comme il a fait dans tout ce qui concerne l'autorité de l'empereur, serait fort touché si ses patentes n'étaient pas respectées par les diverses compagnies déjà établies aux Indes : mais il est bien difficile de savoir au juste ce qui se passe dans des lieux si éloignés, et ceux qui font des attentats, prennent d'ordinaire de si justes mesures que l'on peut difficilement les avérer. L'Angleterre en a fait l'expérience dans plusieurs cas importants, et la quantité des gens qui sont intéressés dans les compagnies des Indes, en rend même l'examen dangereux à leur souverain.

Le roi de la Grande-Bretagne, mon maître, espère que sa majesté impériale et catholique, également par un effet de son amitié pour lui, et de son affection pour la nation anglaise, comme par les considérations que j'ai l'honneur de représenter, voudra bien non-seulement révoquer les patentes déjà données, mais aussi n'en plus accorder à l'avenir qui puissent troubler le commerce de la compagnie anglaise aux Indes orientales, conformément aux assurances que sa majesté impériale en a fait donner au roi, par M. le conseiller Aulique de Penterrider.

Le roi, mon maître, recevra ce témoignage de l'amitié de sa majesté impériale avec une parfaite sensibilité, et continuera toujours à embrasser les occasions propres à lui marquer combien est sincère et effectif son attachement à ses intérêts.

A Vienne le 11 février 1719.

Cette note est non-seulement curieuse par les témoignages affectés d'intérêt que le ministre anglais prodigue à la cour impériale, au

nom de son maître, mais elle est importante sous un autre rapport que nous indiquerons rapidement.

Le général de Saint-Saphorin ne conteste nullement aux habitants des États de l'empereur le droit de trafiquer aux Indes ; il ne conteste pas davantage à ce prince le droit de leur délivrer des passeports pour y expédier des vaisseaux marchands ou de guerre : au contraire, il reconnaît que Charles VI avait, comme souverain, le pouvoir de donner à ses sujets *des patentes pour commercer partout*, et il se borne à demander, comme une marque d'amitié, qu'on n'en accorde plus, parce que le négoce des Indes ne serait pas avantageux aux peuples des Pays-Bas, qu'il ruinerait leurs manufactures, qu'il épuiserait ces provinces d'espèces monnaïées, enfin, qu'il exciterait les inquiétudes et les murmures de la nation anglaise.

Il y a loin de ce langage astucieux, sans doute, mais qui du moins ne blessait pas tous les principes, à ces exigences absolues, à cette tyrannie de commerçants que l'on manifesterait bientôt, et qu'on prétendait légitimer par les traités de Munster et de la Barrière, ces deux criantes injustices de la diplomatie des dix-septième et dix-huitième siècles, que la Belgique n'a pu oublier jusqu'à ce jour.

La note du ministre anglais fut communiquée au conseil suprême de Flandre à Vienne. Nous croyons utile de rapporter les réflexions que ce grand corps de l'État soumit à ce sujet à l'empereur.

1° Le général Saint-Saphorin assure, par le commencement de cet article, sa majesté que, bien loin que le roi, son maître, serait susceptible d'aucun principe de jalousie contre l'établissement du commerce et de la navigation, que les sujets de sa majesté et particulièrement ceux de ses Pays-Bas voudraient établir sous l'autorité et protection souveraine de sa majesté, aura toujours un désir sincère d'y concourir, et entrera dans toutes les dispositions qui pourraient y être avantageuses. Cependant ledit général, par la suite du même article et de tout son mémoire, marque clairement la jalousie que sa majesté britannique a déjà conçue du premier et très-faible commencement de

cette navigation, tant par les plaintes y contenues en général et sans nulle distinction contre les patentes que sa majesté a données pour la navigation des Indes orientales, que par les inquiétudes et méfiances qu'il témoigne d'avoir de ce que sa majesté se formerait une marine considérable à laquelle, d'un côté, ce mémoire assure que sa majesté britannique veut bien contribuer sincèrement, pendant que, d'autre côté, elle devrait être stérile et sans nulle activité pour le commerce et navigation de tous les sujets de sa majesté, pour qu'en faveur d'iceux ne soit dérangée, dans la moindre chose, celle de l'Angleterre, quoique sa majesté et ses vaisseaux aient incontestablement autant de droit à cette navigation que sa majesté et la nation anglaise qui, sans nulle autre raison que celle de leur intérêt et conveniencce, ne peuvent pas exclure sa majesté et ses sujets de la liberté de ladite navigation leur compétente indubitablement, selon leur propre aveu, par le droit des gens, ni arracher à sa couronne un fleuron qui est si précieux aux autres souverains, et le doit aussi être à sa majesté, d'autant plus qu'étant le plus grand monarque du monde, l'on attaquerait directement par ce moyen sa souveraineté en voulant priver sa majesté, par des menaces et violences, d'un droit qui est inséparable, et dont les autres puissances monarchiques et républiques jouissent tranquillement.

Le conseil ne sait point ce qui est de l'avantage que, selon ce mémoire, les ordres donnés à l'amiral Bings et aux officiers de la flotte anglaise, peuvent avoir donné à sa majesté impériale et catholique pour lui procurer un premier pied de flotte de guerre. Mais si ledit général Saint-Saphorin entend d'attribuer cet avantage à la liberté accordée auxdits officiers de pouvoir vendre à sa majesté les vaisseaux pris dans la défaite de la flotte espagnole, cet avantage serait peu considérable, puisqu'il est de notoriété publique que les vaisseaux que lesdits officiers ont offert de vendre à sa majesté, sont vieux et ne peuvent servir longtemps, et que leur valeur est tellement au-dessous du prix qu'ils en ont demandé, que sa majesté trouverait mieux son

compte à en acheter à Venise, Gênes, en Hollande et ailleurs. Et quand même il serait vrai que lesdits ordres auraient effectivement servi à procurer avantageusement à sa majesté un premier pied de flotte, et que le roi d'Angleterre voudrait bien encore concourir à l'augmenter avec moins de frais qu'il n'en coûterait ailleurs, cette marque d'amitié réciproque que ledit roi donnerait à sa majesté, serait peu estimable, si l'Angleterre prétendait d'en borner l'usage, et empêcher sa majesté, contre le droit des gens et des souverains, de pouvoir l'employer selon les occurrences, et selon que son service royal et le bien de ses États pourraient l'exiger, tant à la navigation et commerce qu'à la guerre. Il est même certain et notoire qu'en voulant empêcher aux sujets de sa majesté la navigation, c'est véritablement vouloir rendre à sa majesté très-difficile et même impossible l'établissement et le maintien d'une flotte de guerre, à laquelle les gens des Pays-Bas autrichiens sont les plus propres, et plus à portée de contribuer que les autres sujets de sa majesté de la Méditerranée, comme sa majesté le reconnaîtra certainement dans la suite et en peu d'années, si ses sujets de ses Pays-Bas peuvent, sous sa protection souveraine, avoir une négociation libre tant aux Indes orientales qu'aux autres États de sa majesté, et à ceux des puissances alliées et neutres ;

2° Le général Saint-Saphorin suppose, pour un fait avéré, que les sujets de sa majesté dans les Pays-Bas n'auraient qu'une très-petite part dans la cargaison des vaisseaux qu'on y prépare pour les Indes orientales, et que ce seraient des Anglais, Français et Hollandais qui y auraient le principal intérêt : et quoique le conseil n'ait aucune connaissance de ce qui est desdits vaisseaux et de leur cargaison, cependant il a de la peine à croire que ce fait soit véritable, puisque le conseil est très-bien informé qu'il y a dans les Pays-Bas autrichiens des riches marchands et grands capitalistes, qui sont en état de fournir à l'équipement et cargaisons de plusieurs vaisseaux. Cependant dans la supposition même de la vérité de ce fait, sa majesté est en droit de permettre à ses sujets des Pays-Bas et autres de s'associer pour

leur commerce et navigation avec des étrangers, quels qu'ils puissent être : ce droit ne peut nullement lui être contesté, puisque l'Angleterre, la France et la Hollande ont usé de ce même droit, et n'ont pas seulement reçu dans l'établissement de leurs respectives compagnies tous les étrangers qui ont demandé d'y entrer, mais ont même été au devant de tout ce qui pouvait les y attirer, y ayant même encore actuellement plusieurs sujets de sa majesté qui ont part dans les compagnies établies en Angleterre et en Hollande.

Et il est non-seulement convenable, mais en quelque manière indispensable que sa majesté soit servie d'user de ce droit lui appartenant incontestablement, et duquel sa majesté ne s'est privée par aucun traité, que cela contribuera extrêmement à l'établissement du commerce et de la navigation, tant par rapport aux grands capitaux que les étrangers non compris dans les compagnies exclusives des puissances voisines, fourniront avec les sujets de sa majesté, que par les lumières qu'ils ont des navigations de long cours, dont on a extrêmement besoin dans ce commencement, et après le grand dérangement qu'il y a dans le commerce des Pays-Bas.

Ce même moyen a servi très-avantageusement auxdites puissances voisines pour fortifier leurs flottes marchandes et navigation, lorsqu'ils ont commencé à l'établir et à former à cet effet des compagnies.

Les octrois accordés par les souverains des États voisins aux compagnies exclusives y établies, ne regardent que leurs respectifs sujets auxquels il est défendu, par les mêmes octrois, de naviguer et commercer depuis la ligne ou cap de Bonne-Espérance jusqu'à l'extrémité de la Chine, s'ils ne sont pas desdites compagnies, comme aussi d'introduire dans leurs respectifs États les effets et marchandises qui viennent de la Chine et Indes orientales, et encore est-il permis à leurs sujets exclus desdites compagnies, d'introduire dans leurs États lesdits effets et marchandises, lorsqu'ils ont été vendus en gros par la compagnie dans un port franc ou dans une autre ville, hors la domination desdits souverains.

Mais ni lesdits octrois, ni les conditions prescrites auxdites compagnies, non plus que les avantages leur accordés privativement, ne peuvent pas empêcher les sujets de sa majesté d'amener avec leurs vaisseaux des Indes dans ses États et ailleurs où le commerce est permis, les mêmes effets que lesdites compagnies des États voisins y amènent; lesdits octrois ne peuvent pas non plus empêcher les sujets de sa majesté de recevoir dans leurs compagnies les deniers et capitaux de tous les étrangers qui veulent bien y concourir et partager avec eux les profits et les pertes.

S. M. britannique et la compagnie anglaise pourraient se plaindre avec quelque couleur ou apparente raison, si un sujet actuel de sadite majesté, et continuant de l'être, apportait avec un vaisseau anglais, sous le pavillon impérial et passeport de S. M., des Indes orientales, des effets et marchandises en Angleterre.

Mais il n'y a ni loi, ni traité qui empêche que des Anglais, Hollandais ou Français qui, de la permission de S. M., sont devenus ses sujets ou voudront le devenir, soit par leur domicile stable dans ses États, soit par droit de naturalisation ou acquisition de droit de bourgeoisie permanente dans les villes de S. M., de se servir du droit de la navigation et du même commerce comme les autres sujets de sa majesté;

3° Le petit commerce qui s'introduit présentement aux Pays-Bas, ne peut pas causer un si grand préjudice à la compagnie anglaise des Indes orientales, qu'elle soit empêchée par là de continuer le service qu'elle rend à l'Angleterre dans une guerre, dans laquelle non-seulement leur souverain est intéressé, mais aussi ladite compagnie par rapport à son commerce, et comme le roi d'Angleterre souhaite que sa majesté impériale ait tous les égards possibles pour la compagnie anglaise, afin qu'il soit plus en état de soutenir la guerre, par la même raison il est non-seulement de l'intérêt de sa majesté mais aussi de ses alliés, de favoriser plutôt que de traverser le commencement du commerce aux Pays-Bas, pour être d'autant plus en état de concourir

encore d'avantage à la cause commune et aux frais de cette guerre ;

4° Le conseil n'a nulle connaissance que les armateurs aient abusé des passeports et commissions de sa majesté, et il sera de sa justice de faire punir les coupables, et aussi de faire prendre toutes les précautions et mesures possibles afin qu'ils n'en puissent pas abuser ;

5° Il est surprenant que le général S^t-Saphorin par tout le contenu de son mémoire, exagère, d'un côté, si fort le grand préjudice et les pertes immenses que la nation anglaise souffrirait dans son commerce et dans sa navigation, si on l'introduisait aux Pays-Bas autrichiens, pendant que, de l'autre côté, il veut par cet article persuader sa majesté que ce même commerce des Indes leur serait très-ruineux, et ne servirait qu'à détruire leurs manufactures et fabriques, et à en faire sortir tout l'argent comptant, puisque, si cela était vrai, ledit commerce devrait y tomber absolument et cesser dès son commencement, et ne pourrait donner aucun sujet de jalousie à la nation anglaise et aux puissances voisines. On sait et connaît les avantages considérables et les profits immenses que ces puissances ont tiré et perçoivent encore tous les ans de ce commerce et navigation ; et tous les soins qu'elles se donnent pour se les conserver à elles seules, et en exclure les autres, prouvent d'ailleurs assez cette vérité, et font sentir en même temps la connaissance parfaite qu'elles ont, que ceux des Pays-Bas sont en état de faire le même commerce avec avantage, et c'est par cette raison qu'elles se donnent tant de mouvement pour étouffer ce commerce dans sa naissance.

Ledit général couvre tous les efforts qu'il fait, pour y parvenir, d'un zèle prétendu pour le service de sa majesté et pour les intérêts de ses Pays-Bas ; mais il est aisé à juger si ce zèle est sincère, puisque pour conserver à l'Angleterre les avantages de cette navigation, à l'exclusion des Pays-Bas, il se sert de tous moyens pour détourner sa majesté d'accorder des patentes aux sujets des mêmes pays, et de leur accorder sa protection souveraine au fait de ladite navigation. Il y a plus d'illusion que de la réalité dans les trois prétendus inconvénients

que ledit général allégué devoir résulter aux Pays-Bas de cette navigation , car quant à celui concernant la prétendue destruction des manufactures et fabriques des Pays-Bas , il est en premier lieu facile de juger quel égard peuvent mériter les attentions qu'il feint d'avoir pour y conserver lesdites manufactures , puisque les Anglais et les Hollandais ont tant d'intérêts à les anéantir, et qu'il est notoire que lesdites deux puissances profitant du pouvoir qu'elles avaient aux Pays-Bas autrichiens, pendant qu'elles les possédaient, n'ont rien oublié pour y détruire la plupart des manufactures et diminuer autant qu'il leur a été possible les autres.

Il est sûr que le retour des vaisseaux arrivés des Indes n'a causé jusqu'à présent aucun préjudice, et les plaintes qui ont été faites à Anvers au sujet des étoffes et soies fabriquées aux Indes , dont quelques-uns desdits vaisseaux étaient en partie chargés, y ont été excitées à l'instigation des Hollandais et de leurs facteurs qu'ils ont dans ladite ville, et ces plaintes ont été d'autant plus mal fondées que, selon la lettre du marquis del Campo , gouverneur d'Ostende, du 14 octobre dernier, la quarantième partie desdites étoffes n'est pas demeurée aux Pays-Bas.

En ranimant les manufactures des Pays-Bas , l'on peut y faire et fabriquer presque tous les mêmes effets et denrées que les Anglais et Hollandais envoient aux Indes, et par conséquent cette navigation et commerce , loin de déranger lesdites manufactures , servira à les augmenter considérablement. Enfin , s'il se trouvait dans la suite que le transport des étoffes des Indes aux Pays-Bas préjudicierait aux manufactures qu'il y a , l'on pourra , en ce cas, pour empêcher ce préjudice supposé, prendre les mesures qu'il conviendra , sans interrompre ladite navigation , et se servir même des moyens et précautions qui se prennent en Angleterre pour empêcher que leur navigation ne fasse pas du tort à leurs manufactures.

Pour ce qui est du second prétendu mouvement, regardant la sortie de l'argent hors des Pays-Bas, c'est une vérité connue que les Anglais et Hollandais, avant l'arrivée desdits vaisseaux à Ostende, ont fourni

et apporté des marchandises des Indes, et, entre autres, desdites étoffes dont l'usage et la consommation y sont très-abondants, et les y ont débité en argent comptant à un tiers d'avantage que celles arrivées en droiture par lesdits vaisseaux, de sorte que l'argent des Pays-Bas sortait en plus grande abondance par le débit que les Anglais et Hollandais y faisaient des pareilles marchandises que lorsque les sujets de sa majesté les ont été et iront encore les chercher aux Indes et ailleurs, où on les échange pour la plus grande partie contre les marchandises qu'on y porte de l'Europe, au lieu que les Anglais et les Hollandais ne prennent aux Pays-Bas aucune marchandise ou si peu que rien des sujets de sa majesté, en échange de celles qu'ils y apportent, et c'est entre autres pour se conserver ce grand profit qu'ils s'opposent tant à l'établissement de la navigation des Pays-Bas aux Indes.

D'ailleurs les capitalistes étrangers qui viendraient prendre part à ce commerce parce qu'ils en sont exclus par les compagnies établies chez eux, apporteront aux Pays-Bas plus d'argent qu'il n'en faudra pour envoyer aux Indes. De plus, il est notoire que les Anglais et les Hollandais font rentrer chez eux un tiers et plus d'argent au moyen de leur navigation et commerce aux Indes, qu'il n'en sort, et c'est par là qu'ils ont augmenté si fort leur puissance et les richesses immenses qu'ils ont, et il y a lieu aussi d'espérer que les gens des Pays-Bas pourront pareillement se procurer le même avantage.

Et comme les édits des augustes prédécesseurs de sa majesté impériale et catholique, publiés et observés aux Pays-Bas, défendent la sortie d'argent, sans sa préalable permission, sa majesté pourra mieux en empêcher la sortie, lorsqu'elle sera trouvée préjudiciable, que les Anglais et les Hollandais ne peuvent l'empêcher chez eux où telle sortie est permise librement à un chacun par les lois des États.

Pour ce qui est du troisième prétendu inconvénient de ce que les marchandises des Indes que les gens des Pays-Bas amèneraient au port d'Ostende, devraient prétendument être débitées et consommées dans lesdits pays, sous prétexte que faute de débouché ils ne pourraient s'en défaire et les transporter ou vendre ailleurs.

L'expérience toute fraîche a déjà fait voir le contraire, puisque, comme on a déjà dit, des quarante parties desdites marchandises, les trente-neuf ont été transportées et vendues ailleurs.

Et les gens des Pays-Bas pourront les débiter avec plus de facilité et moins de dépense que les Anglais dans les états voisins; ils pourront aussi les envoyer dans les pays éloignés et même au Lévánt, s'ils y trouvent quelque avantage, quoique jusqu'ici il n'y ait pas encore de compagnie établie aux Pays-Bas, puisqu'il n'y a nul traité qui leur défend d'y naviguer, et que le traité de commerce que sa majesté vient de faire avec la Porte ottomane, leur facilitera encore d'avantage cette navigation au Lévánt.

Il ne sera pas si difficile que le général de S^t-Saphorin se l'imagine, de former et établir aux Pays-Bas de fortes compagnies pour le Lévánt aussi bien que pour les Indes orientales, en peu de temps et lorsque sa majesté jugera à propos d'accorder aux sujets dudit pays son octroi royal et nécessaire. Les débits desdites marchandises orientales que ceux des Pays-Bas pourront faire ailleurs, sera, entre autres utilités, un des plus assurés pour y ramener beaucoup plus d'argent qu'il n'en sortira.

6° Puisque le général de S^t-Saphorin reconnaît et doit avouer le droit incontestable appartenant à sa majesté de donner des patentes à ses sujets pour naviguer et commercer aux Indes orientales, il est extraordinaire que, pour empêcher sa majesté d'user de ses droits, il insinue d'avance les avanies qu'on voudra faire à ceux qui navigueront sous le pavillon impérial de sa majesté. Et quoiqu'il y ait lieu de s'assurer de l'amitié qui règne entre sa majesté et le roi de la Grande-Bretagne, et des liaisons et intérêts réciproques de leurs états, que des pareilles injustices et avanies ne seront ni faites, ni souffertes, et encore moins soutenues, cependant les sujets de sa majesté pourront d'eux-mêmes prendre, en tout cas, des précautions et moyens pour se garantir des pareilles insultes, comme font tous les autres états et puissances de l'Europe par rapport à leurs sujets et à leur commerce.

Et si sa majesté britannique ne peut par son autorité empêcher ses sujets de faire, contre le droit des gens, des avanies à ceux de sa majesté, elle ne pourra pas aussi empêcher les siens de se dédommager par toutes les voies et moyens qu'ils trouveront convenables, ce qui pourrait, de part et d'autre, attirer des conséquences en tout sens désagréables.

Si les Hollandais ont pu, dès la naissance de leur république, introduire leur commerce et navigation aux Indes orientales, malgré tous les efforts et résistances des Portugais qui s'y étaient établis les premiers, et en avaient joui seuls de cinquante ans, et si après les Anglais ont aussi trouvé les moyens d'établir pareillement leur navigation et commerce dans les mêmes Indes, en surmontant toutes les difficultés qui, dans le commencement de cette navigation, leur pouvaient former le Portugal et la Hollande; si enfin les Français, notwithstanding les obstacles qu'ils ont rencontrés, y ont aussi introduit et maintenu si avantageusement leur commerce et navigation, les sujets de sa majesté impériale et catholique aux Pays-Bas, soutenus par la protection souveraine de leur très-auguste monarque, sauront pareillement, par leur courage, argent et fermeté, soutenir l'établissement de leur commerce et navigation auxdites Indes.

Si enfin les Anglais, après le premier établissement de leur commerce aux Indes, ont su le continuer si avantageusement qu'ils ont là acquis les grandes forces maritimes qu'ils ont, les gens des Pays-Bas, après avoir vaincu les obstacles qui pouvaient se rencontrer au premier établissement de leur dite navigation et commerce, pourront aussi le continuer avec tant de succès et d'avantage, qu'il y a lieu d'espérer que sa majesté se trouvera ensuite en état d'avoir pareillement une marine et des forces de mer considérables, étant inoui qu'on veuille détourner sa majesté de favoriser et de soutenir le commerce de ses sujets, à prétexte qu'il y a d'autres puissances qui ont intérêt de l'empêcher, puisque c'est bien tout ce que pourrait faire un ennemi déclaré de sa majesté.

Et comme sa majesté impériale et catholique, par son amitié qu'elle a pour sa majesté britannique et pour la nation anglaise, aura soin d'empêcher ses sujets de la troubler dans la jouissance de son commerce, il y a lieu de s'attendre réciproquement que sa majesté britannique et l'Angleterre en useront de même à l'égard de ses sujets, et ne troubleront pas leur navigation et commerce.

Et il est certain que c'est la seule ressource qui reste aux Pays-Bas autrichiens pour les relever du triste état auquel ils sont réduits, et pour les mettre dans une situation à pouvoir concourir efficacement de leur part à leur défense.

Malgré ces justes observations, la cour de Vienne était bien loin de vouloir maintenir la plénitude de son droit, la liberté qui appartient à tout État indépendant d'agir sans en rendre compte à personne. Le marquis de Prié convenait avec lord Cadogan de ne plus accorder de lettres de naturalisation à des mariniers ou à des marchands anglais ¹.

Tout ce qu'on fait, écrivait-il à Nény, est un effet plutôt de l'attention que l'on a pour tout ce que désire la cour de St-James que pour une formelle obligation. Je travaille dans cette vue pour empêcher qu'à l'avenir on envoie aux Indes Orientales que fort peu de vaisseaux ².

Ainsi, dès nos premiers voyages, on commençait, par égard pour l'étranger, à mettre des entraves aux développements de notre jeune commerce.

Voilà comme cette pauvre Belgique a été gouvernée pendant environ deux siècles.

Les réclamations du gouvernement anglais n'ayant pas eu tout le succès qu'on espérait, la compagnie de Londres excita celle de Hollande à se liguier avec elle.

Elle députa, disait Prié dans son rapport à l'empereur, Mathieu

¹ Rapport de Prié à l'empereur. Documents inédits, par M. Gachard, tome III, page 507.

² Lettre de Prié du 19 janvier 1719. Archives de l'État.

Decker, natif d'Amsterdam et établi depuis plusieurs années à Londres, pour engager par son crédit et habileté les compagnies des Provinces-Unies à faire cause commune avec les Anglais pour étouffer notre commerce dans sa naissance ¹.

La politique habile du cabinet de Londres se révèle tout entière dans cette négociation. Elle entraîna la Hollande, et lorsqu'elle la vit prendre feu, elle s'effaça avec adresse, et la laissa faire se bornant à l'appuyer. Elle voulait régler sa marche sans se compromettre, et selon les circonstances ; faire, en un mot, des dupes et non des mécontents.

On fit de vives, de nombreuses représentations à Vienne ; on commença à invoquer la foi des anciens traités, car, comme l'a dit un jour M. Bignon, « de toutes les sciences, malgré le savoir faire de ceux que s'y livrent, la plus stationnaire est la diplomatie. Elle ne veut pas comprendre que comme les questions changent, elle doit changer ses méthodes. » Faut-il lui en faire un crime, et le diplomate n'est-il pas pour la politique, ce que le magistrat est pour la loi ?

Quoiqu'il en soit, nos jaloux rivaux prétendirent que toute navigation aux Indes nous était interdite par les articles 5 et 6 du traité de Munster.

On répondait que ces articles ne concernaient pas les Pays-Bas autrichiens ; qu'ils ne regardaient que la Castille.

— En 1648 les habitants du Pays-Bas Espagnol ne faisaient pas le commerce des Indes ; ils en étaient exclus par les lois et constitutions du royaume de Castille ; par conséquent ils ne doivent pas prétendre à ce commerce aujourd'hui : il faut qu'il reste sur le même pied et dans le même état qu'autrefois.

— Si les Pays-Bas ne pouvaient faire le commerce des Indes, il en résulte à l'évidence que ce n'est pas d'eux que parle l'article 5 du traité de Munster ; que cet article ne règle que le commerce espagnol ². On a donc grand tort de le leur opposer.

¹ Documents inédits, tome III, page 501.

² Information historique sur l'état ancien et nouveau du commerce des Pays-Bas autrichiens. Bibliothèque de Bourgogne.

D'ailleurs le traité ne défend nullement d'ouvrir des relations avec des peuples indépendants ¹.

Les Hollandais eux-mêmes étaient frappés de la force de cette objection.

Dans une conférence que le résident Pestereut eut avec le marquis de Prié, celui-ci déclara que l'intention de l'empereur n'était pas d'autoriser ses sujets à trafiquer dans les établissements des sociétés d'Orient et d'Occident des Provinces-Unies, ni dans leurs dépendances ou districts, et même qu'il ne serait pas juste d'en user autrement. L'envoyé hollandais répondit qu'il croyait que les États-Généraux ne pouvaient demander davantage ². — Il est vrai qu'ils prétendaient étendre les limites de leurs établissements à l'infini.

Mais, disaient-ils, par l'article 1^{er} du traité de la barrière, l'empereur jouissait des Pays-Bas sur le même pied qu'en avait joui Charles II. Donc avec privation du commerce des Indes dont les Pays-Bas catholiques étaient exclus avant la mort de ce prince ³.

C'était résoudre la question par la question : on oubliait d'ailleurs les lettres patentes solennellement octroyées par Charles II, qui nous permettaient d'aller aux Indes.

On n'avait donné aucune suite à cet octroi ; mais il n'avait pas été révoqué ; mais on n'avait pas contesté au roi d'Espagne le droit de l'accorder.

On invoquait encore l'article 26 du traité de la barrière. Il y est dit : « Le commerce et tout ce qui en dépend, restera entre les sujets de sa majesté impériale et catholique dans les Pays-Bas autrichiens, et ceux des Provinces-Unies... sur le pied établi et de la manière portée par les articles du traité fait à Munster.

¹ Déduction ou défense des droits de la compagnie des Indes, établie aux Pays-Bas autrichiens par le comte de Calemberg. Bibliothèque de Bourgogne.

² Mémoire touchant ce qui s'est passé dans la conférence que son excellence eut avec M. Pitters le 16 juin 1720. Archives de l'État.

³ Lettre d'un membre de la Province de Hollande à un membre de la Province de Gueldre.

Mais il est évident que cet article règle le commerce entre les deux pays ; qu'il ne peut s'appliquer au commerce des Indes qui se faisait non entre sujets des Pays-Bas autrichiens et ceux des Provinces-Unies, mais entre les Belges et des peuples libres et indépendants.

Les historiens étrangers les plus éclairés, juges impartiaux de cette longue et étrange contestation, s'accordent tous maintenant à flétrir les iniques prétentions des compagnies de Londres et d'Amsterdam.

» L'existence de la compagnie d'Ostende fut, dit de Marliani, l'objet des plus injustes attaques de la part des compagnies rivales ¹.

On s'aigrissait de part et d'autre chaque jour davantage, lorsque M. de Nény se rendit à La Haye pour concilier, s'il était possible, les intérêts des deux pays. Il trouva les esprits extrêmement échauffés. Les Hollandais affectaient sans cesse de rappeler les efforts qu'ils avaient faits pour délivrer nos provinces du joug français, lors de la guerre pour la succession d'Espagne. — L'envoyé des Pays-Bas racontait, de son côté, tout ce que la république devait à la maison d'Autriche qui l'avait sauvée de la conquête en 1672, après le passage du Rhin, que les historiographes et les poètes gagés de Louis XIV, ont, à notre avis, un peu trop célébré.

Nény se plaignit surtout avec énergie ² des violences que l'on avait fait subir au vaisseau de La Merveille.

On conçoit que la mission du commissaire impérial, conduite sous l'influence d'intérêts blessés et l'impression de souvenirs irritants, devait échouer, et elle échoua en effet.

¹ Histoire politique de l'Espagne moderne, tome I, page 96. Édit. Wouters, Raspoet et comp., 1842.

² Il faudra faire des plaintes, lui écrivait Prié le 9 juillet 1719, des mauvais traitements que l'on a fait au sieur de La Merveille, au cap de Bonne-Espérance, où l'on a refusé durement de le laisser prendre de l'eau, et l'on a fait tout ce que l'on a pu pour le faire périr.

§ 4.

Arrivée de La Merveille au Coromandel. — Intrigues des Européens pour le faire repousser partout. — Il reçoit l'ordre de quitter Trinquebar. — Il acquiert un établissement à Coblou. — Cérémonie de la prise de possession. — Description du comptoir. — Irritation des Anglais et des Hollandais. — Saisie du *marquis de Prié*, commandé par Willemsen. — Mauvais traitements qu'on fait souffrir à l'équipage. — Satisfactions exigées par le gouvernement des Pays-Bas. — Raisons que la compagnie hollandaise allégué pour sa justification. — Réponses péremptoires de De Schonamille. — Curieuse conférence des ministres autrichien, hollandais et anglais avec De Schonamille. — Saisie du *marquis de Prié*, commandé par Dewinter. — Cruels traitements faits à l'équipage. — Retour de Dewinter en Europe.

Pendant toutes ces discussions La Merveille arrivait au Mogol où il essayait de nouvelles tribulations.

Repoussé du cap de Bonne-Espérance, il avait fait voile pour Trinquebar, place danoise située à la côte du Coromandel. Le gouverneur nommé Brunck le reçut dans le port. Aussitôt toutes les compagnies établies dans ces contrées, firent, dans un commun intérêt, publier partout, à son de tambour, défense à tous leurs sujets, tant européens que naturels, d'avoir commerce directement ou indirectement avec les Belges, sous peine de confiscation des biens et de châtimens corporels ; elles envoyèrent en outre des députés au Nabab *Sadat Houlaghem*, qui gouvernait trois royaumes, pour lui dire que l'empereur Charles VI, l'ennemi irréconciliable du mahométisme, avait envoyé La Merveille sur ces côtes pour piller les biens des Maures et enlever leurs vaisseaux.

Les compagnies voulaient empêcher les Indiens de donner aux Flamands aucun secours, et même de l'eau : elles auraient probablement réussi, si La Merveille, pour détruire tous les bruits mensongers, n'eût engagé deux Maures, père et fils, nommés Gigany Apillay, à se rendre en otages à Arcade, ville capitale du Nabab, pour répondre sur leur tête de la conduite pacifique de l'équipage du *Charles VI*.

Les compagnies ayant échoué dans leurs charitables manœuvres, résolurent de faire expulser le navire impérial de Trinquebar ; elles signifièrent à Brunck diverses protestations par lesquelles on le rendait non-seulement responsable de tous les dommages qu'elles souffriraient par l'admission du *Charles VI* à Trinquebar, mais on le menaçait encore de saisir les marchandises ou les sommes qu'il avait à bord de leurs vaisseaux.

Brunck effrayé notifia à La Merveille l'ordre de mettre à la voile au plutôt. Le capitaine ne sachant où aller, encore moins que devenir, et sur le point de périr, eut recours à une dame, ayant nom d'Hardencourt, qui avait du crédit auprès du Nabab, pour acquérir à prix d'argent un lieu de relâche sur la côte de Coblou, la plus fertile et la plus riche alors de toutes les Indes. Le voisinage du royaume de Golconde, et les nombreux établissements que les Européens avaient formés dans ces contrées, révélaient toute l'importance commerciale du territoire où la Merveille se proposait d'établir un comptoir. Ce qui devait surtout extrêmement favoriser la factorerie, c'est que le Nabab avait donné l'ordre à toutes les nations qui formaient des loges dans cette partie du Mogol, de vivre en bonne intelligence même en temps de guerre.

La demande de La Merveille fut accueillie. Le Nabab enjoignit à Caderuzengham, le troisième personnage de ses États, et au Brame Abaldar de Coblou de le mettre solennellement en possession du territoire qu'il cédait, et qu'il nomma de son nom Sadatpatnam.

La cérémonie eut lieu le 23 août 1719, avec un éclat inaccoutumé.

Caderuzengham était venu d'Arcade avec des éléphants de guerre, sept pièces d'artillerie, et un grand nombre de troupes, cavalerie et infanterie.

Le pavillon impérial fut arboré au bruit de salves réitérées du canon et de la mousqueterie.

Les Européens assistèrent à cette pompe avec une jalousie qu'ils ne pouvaient dissimuler.

Le lendemain Caderuzengham et La Merveille tracèrent les limites du territoire cédé à l'empereur. Il avait environ trois quarts de lieue de longueur. La mer le bornait d'un côté ; une rivière de l'autre. C'était une langue de terre qui formait presque un angle. On y trouvait des fontaines d'une eau excellente ; des rochers et des carrières de pierre que l'on pouvait exploiter avec facilité. Coblon en fournissait à toute la côte ainsi que du sel, qui était fort blanc. Chaque année il y venait plusieurs vaisseaux pour le transporter au Malabar, au Pégu, au Siam et à Achim.

La situation de cette factorerie était d'autant plus belle que, plus on mouillait près du rivage, plus le fond devenait bon, parce que ce n'était que de la vase ; qu'on y trouvait quatre brasses d'eau jusques à deux portées de fusil de terre ; que la descente était facile ; enfin que l'on se trouvait au centre du commerce, à cinq lieues de Madras, capitale anglaise, et à trois de Sadraspatnam, établissement hollandais.

La Merveille avant son départ pour l'Europe, laissa à Coblon une garnison de 29 hommes, dont 18 soldats du pays, un officier, Diaz de la Pena, et un aumônier, avec sept pièces de canon et des munitions.

Il prit en outre des arrangements avec un marchand maure, nommé Marchety pour fournir à Diaz les fonds dont il pourrait avoir besoin.

Les Anglais irrités de voir un comptoir flamand dans leur voisinage, s'en vengèrent sur Marchety. Ils confisquèrent deux maisons qu'il possédait à Madras, et les firent vendre au profit de la compagnie ¹.

Ce n'était pas la seule tracasserie que l'animosité intéressée de nos rivaux nous avait suscitée. *Le marquis de Prié*, armé par De Schona-mille, capitaine Willemsen, étant à l'ancre devant Rio de Sister, avait été pris, le 15 décembre, par un vaisseau hollandais, *la Ville d'Amsterdam*, capitaine Sippien Egbert Brouwers ; le pavillon impérial avait été enlevé et remplacé par le pavillon hollandais ; l'on avait

¹ Mémoire instructif sur l'établissement de Coblon. Archives de l'Etat.

même menacé les matelots de les attacher au grand mat ou de les pendre aux antennes. On apprit que le navire avait été conduit à Elmina ; que le commandant traita les gens de l'équipage de voleurs et de pirates ; que Willemssen étant malade, on lui refusa tout secours et même l'assistance de ses propres chirurgiens et officiers ; qu'il mourut le 15 février chargé d'injures et de mauvais traitements. Tout l'équipage fut dispersé et employé à la traite des nègres ¹.

Ces actes de barbarie violaient tous les principes du droit des mers. La compagnie hollandaise déclarait ainsi ouvertement aux peuples des Pays-Bas autrichiens que le pavillon de l'empereur ne protégeait plus leurs navires aux Indes ; que chaque croiseur des Provinces-Unies avait le droit de les y capturer légitimement en pleine paix ; que le droit des gens cessait pour eux où l'Océan commence, et que la vie, la propriété des hommes inoffensifs y devenait une proie dévolue à la république, non-seulement aussitôt que l'état de paix aurait cessé, mais même sans déclaration de guerre préalable, et quand tout le monde se repose sur la foi des traités.

Le gouvernement protesta avec force contre ce nouvel attentat.

Vous verrez, écrivait le marquis de Prié à Nény, le 10 juillet, en lui envoyant la relation de cet événement, de quelle manière les officiers commandants des vaisseaux hollandais se sont saisis du navire de M. De Schonamille avec toute sa cargaison, et en ont dispersé l'équipage, non-seulement contre la liberté du commerce, mais aussi contre le respect dû à la commission de sa majesté impériale et catholique et à son pavillon, chose que les seigneurs états généraux des Provinces-Unies ne voudront sans doute pas laisser impunie, pour-quoi vous leur en porterez de vives plaintes de notre part, et leur

¹ Mémoire sur les résolutions de sa majesté impériale et catholique du 7 août 1719.— Réfutation des objections de ceux de la compagnie occidentale pour colorer les attentats et violences exercées à la prise du marquis de Prié. Archives de l'État.

en demanderez la satisfaction que mérite une action si violente ¹.

Le gouvernement ne réclamait pas seulement la restitution du navire ainsi que des dommages-intérêts, mais il demandait que le gouverneur d'Elmina et le capitaine Brouwers fussent publiquement châtiés, et qu'une rente viagère fut accordée à la veuve de Willemsen, « déclarant, en outre, sa majesté, qu'elle ne sera aucunement satisfaite si toutes les susdites conditions ne soient ponctuellement accomplies, et si la république n'ordonne que ses sujets, dans toutes les côtes de sa domination, soient traités et reçus comme le sont les Français, les Anglais et Danois, et que le moindre empêchement ne soit fait à la liberté de leur commerce, car, en cas contraire, la république ou les états généraux ne seront pas surpris, si sadite majesté prendra les mesures convenables pour que le droit des gens et de la nature soit observé, ses sujets indemnisés de leurs pertes, et que le respect dû à sa dignité et souveraineté soit gardé. »

Cette déclaration du 7 août 1719 est digne. Il y avait sans doute des dangers à la soutenir avec fermeté, mais il y avait honte à reculer, après l'avoir faite. La cour de Vienne préféra la honte aux dangers, et ce n'est pas la seule fois que nous la verrons compromettre l'orgueil de la couronne, en faisant tour à tour acte de vigueur et de faiblesse. Mieux eut valu tout souffrir en silence.

Les directeurs de la compagnie hollandaise pour justifier la violence de leurs procédés, prétendirent que *le Marquis de Prié* et les marchandises dont il était chargé, appartenaient au nommé Adrien Tareling, de Flessingue, sujet de la république, et qui, par conséquent, ne pouvait faire aucun commerce à la côte de Guinée; que l'achat de ce navire par De Schonamille, n'était qu'un acte simulé; que la plus grande partie de la cargaison était formée de marchandises achetées en Hollande et en Zélande.

A ces objections De Schonamille opposait l'acte authentique par

¹ Archives du conseil d'État et de l'audience.

lequel il avait acheté le navire, et il soutint avec raison que, s'il l'avait chargé de marchandises des Provinces-Unies, il lui était permis de le faire, le commerce étant libre entre les sujets des Pays-Bas et ceux de la république ¹.

Il y eut, à ce sujet, une conférence à Bruxelles, entre le résident des états généraux Pesters, le résident anglais Lheater, et le marquis de Prié, en présence de De Schonamille. Cet armateur en a écrit les détails les plus intéressants. Nous allons rapporter la conversation, en élaguant quelques propos qui n'offrent aucune importance historique.

M. Pesters me dit que M. de Fagel lui marquait que les motifs qui avaient porté leur capitaine à prendre mon vaisseau, étaient : 1° qu'il paraissait que plusieurs négociants de la Zélande étaient intéressés dans mon expédition.

Le marquis de Prié répondit que le vaisseau et sa cargaison m'appartenaient ; qu'il n'était pas licite, sur de si frivoles prétextes, de prendre et enlever mon bien, faire crever mon capitaine et plusieurs de son équipage, sans raisons plausibles et véritables ;

Pesters alléguait que si le capitaine hollandais avait laissé mon navire poursuivre sa route et faire sa traite, cela aurait autorisé tous les Zélandais à envoyer leurs vaisseaux à Ostende pour faire leur commerce illicite, sous la protection de sa majesté impériale.

De Schonamille. — Les états généraux sont en droit d'infliger de sévères châtimens à leurs sujets : cela ne me regarde pas. Je ne sais rien du commerce des Zélandais.

Pesters. — Votre vaisseau a été pris dans la rivière de Sister, située dans le continent octroyé par les états généraux à la compagnie occidentale de Hollande. Il n'est permis à d'autres, de quelque État qu'ils puissent être, d'y négocier. Il a fallu verser beaucoup de sang et dépenser un argent infini pour subjuguier ces pays. Les vaisseaux

¹ Représentation à son excellence, par de Schonamille. Archives de l'État.

de la compagnie sont même autorisés à y prendre, brûler et abîmer tous ceux appartenant, soit aux sujets des états généraux, soit à ceux des nations étrangères. Vous ne pouvez ignorer que cela fut pratiqué, il y a deux ans, à l'égard de plusieurs vaisseaux zélandais qui ont été confisqués.

Schonamille. — Il est hors de toute vérité que la rivière de Sister appartienne à l'État de Hollande : au contraire, elle est, de mémoire d'homme, aux naturels du pays qui y exercent leurs propres lois et coutumes, sans que l'on ait jamais pu les subjuguier.

Elle est maintenant aux descendants du roi *John Cony*, qui n'ont jamais permis aux Hollandais d'y construire des forts ou loges, nonobstant toutes les peines qu'ils se sont données pour cela. Il est libre à toutes les nations d'y faire le négoce. Au surplus, la rivière de Sister est distante de près de 200 lieues de la première forteresse que les Hollandais possèdent dans ces cantons, et, en admettant la réalité de votre droit, vous pouviez contraindre mon vaisseau à quitter la côte, mais cela ne vous autorisait pas à vous en emparer.

Je n'ignore pas que plusieurs vaisseaux de la Zélande ont été pris par ceux de la compagnie, et même qu'un des *interlopes* de cette province a détruit un des bâtiments de guerre de la compagnie dont on n'a sauvé que trois personnes : mais tout cela ne me regarde pas, je ne suis pas un sujet de l'État.

M. Lheater fit observer qu'il ne se souvenait pas qu'aucun des vaisseaux de la compagnie occidentale d'Angleterre, eût jamais pris un vaisseau appartenant à un autre prince, quoiqu'elle possédât aussi bien que les Hollandais des forteresses et loges sur la côte de Guinée.

Le marquis de Prié termina la discussion en exigeant que De Schonamille fut indemnisé et le vaisseau restitué, en dix ou douze jours, faute de quoi il prendrait des mesures peu agréables à ceux de la Hollande, et ne payerait pas une obole des 500,000 écus pour les troupes des états généraux ¹.

¹ Déduction de la poursuite faite par J. De Schonamille. Archives de l'État.

Peu de temps après on reçut la nouvelle d'un autre acte d'hostilité. Le 27 avril, le *Marquis de Prié*, capitaine De Winter, appartenant à Woelaerts, d'Ostende, étant à l'ancre au cap de la Hoe, sur les côtes de Guinée, vit à la pointe du jour arriver sur lui, à pleines voiles, un navire hollandais nommé *l'Eumenes*, commandé par Jean Van Sanen : « Nous commençons, dit le capitaine, à y faire bon négoce, et nous avons plusieurs canots avec des nègres à bord avec lesquels nous trafiquions. » Cependant pour éviter le vaisseau qui approchait, on mit à la voile vers le Sud avec peu de vent : mais il survint un grand calme, pendant lequel le bâtiment avançait toujours avec le vent de la mer. « Après avoir tiré deux coups de canon, nous nous approchâmes et nous arborâmes respectivement nos pavillons. » Van Sanen déclara à De Winter qu'il ne lui était pas permis de naviguer sur ces côtes avec le pavillon impérial, et qu'il allait le mener à Elmina. Le capitaine ostendois protesta vainement contre cet acte arbitraire. On s'empara de son navire, et on le fit prisonnier avec ses officiers et ses matelots.

« Les Hollandais, continue le capitaine De Winter, firent travailler les gens de notre équipage, dont ils eurent beau s'excuser par la raison qu'ils n'étaient point au service de la compagnie mais à celui de l'empereur, ils y furent contraints à force de coups, et transportés d'un bord à l'autre pour travailler malgré eux. » Le capitaine protesta de nouveau contre ces mauvais traitements. On n'en tint compte. On lui disait brutalement qu'on ne se souciait pas de ses plaintes, et qu'on voulait le traiter lui et ses gens comme des sujets non privilégiés de la république.

Au bout de quelques semaines on ôta le pavillon impérial du *Marquis de Prié* qui avait été déclaré bonne prise, et l'on y arbora le pavillon hollandais.

Peu après on permit à De Winter de revenir en Europe avec le yacht *le Commanly* de 12 canons et 28 hommes d'équipage. Il requit le gouverneur d'Elmina de renvoyer les matelots, tous habitants

d'Ostende, dans leur patrie à la première occasion , en représentant qu'ils ne voulaient pas demeurer en Guinée, ni servir la compagnie. On refusa , « de sorte qu'ils ont contraint les gens, par force et par les menaces, de rester dans le pays pour y crever, puisqu'on n'en peut sortir sans leur consentement, tellement que mon monde était triste et affligé au dernier point de ce cruel traitement. ¹ »

¹ Relation du capitaine De Winter. Mémoire du 26 octobre 1719. Archives de l'État.

§ 5.

L'armateur du *Marquis de Prié* demande l'autorisation d'user de représailles. — Séance du conseil d'État. — Le ministre communique les instructions qu'il a reçues de Vienne. — Avis des conseillers Tombeur, de Grouff, Vanderhaegen, baron de Helissem et prince de Rubempré. — Ordres secrets au gouverneur d'Ostende. — Prise du *Commany*. — Son chargement. — Menaces du résident des états généraux Pesters. — Réponse du ministre. — Plaintes des compagnies hollandaises. — On saisit à Amsterdam le vaisseau de Danckaert, de Bruges, la *Flandria*. — Il est déclaré bonne prise. — Le commerce demande de pouvoir user de représailles. — Vaines protestations de la cour de Bruxelles. — Prise du marquis *Del Campo* par un forban anglais, après un combat acharné. — Propositions d'accommodement des états généraux. — Fanfaronnades de *Prié*. — Indifférence de la cour de Vienne. — Arrivée du *Prince Eugène*. — Produit de la vente de la cargaison. — Nouveaux armements.

Le *Commany* fut obligé par les vents contraires de relâcher à Douvres. Dewinter profita de cette circonstance pour mettre à exécution un projet de vengeance qu'il avait conçu pendant la traversée. Il demanda au capitaine hollandais la permission d'aller à terre, et l'ayant obtenue, il partit sur le champ avec un vaisseau qui était prêt à mettre à la voile pour Calais ; il se rendit de là, sans perdre un seul instant, à Ostende où il donna connaissance à son principal, Woelaerts, de tout ce qui lui était arrivé. Le récit des actes odieux de nos rivaux révolta l'armateur. Il demanda au marquis del Campo, gouverneur d'Ostende, l'autorisation de s'emparer du *Commany*, puisque sa patente lui donnait le droit d'opposer la force à la force.

Del Campo n'osa prendre sur lui de permettre des représailles, et ne voulant pas non plus les défendre parce qu'il ne se croyait pas le pouvoir d'interpréter les lettres patentes de l'empereur, il expédia un courrier à Bruxelles pour demander des instructions, en informant le marquis de *Prié* que l'occasion ne pouvait être plus belle pour réparer l'insulte faite au pavillon de l'empereur. Le ministre convoqua sur le champ le conseil d'État pour avoir son avis sur une affaire si délicate et si importante au bien du service.

Nous croyons indispensable de reproduire , en retranchant d'inutiles répétitions, la relation de la séance qui eut lieu le 9 octobre fort tard dans la soirée.

« Pour l'intelligence de ceux du conseil, votre excellence leur communiqua les instructions que sa majesté avait été servie de lui donner pour sa direction, à l'égard de l'attentat commis par un vaisseau de la compagnie hollandaise d'Occident contre le navire ostendais de Scho-namille..... afin que le conseil soit informé avec combien de fermeté notre très-auguste mattre s'est déterminé de soutenir les commissions de mer, et procurer les avantages de ces pays touchant la sûreté et liberté de la navigation et du commerce sur le pied qu'en jouissent les autres nations.

« Votre excellence fit remarquer que, par ces instructions , sa majesté ordonnait qu'on agirait par voie de représailles au cas que les états généraux, après qu'on leur aurait demandé satisfaction et insisté pour l'avoir, restassent en défaut de la faire donner telle que sa majesté exigeait pour réparation de l'outrage fait à son passeport et pavillon impérial , et des traitements cruels et inhumains faits à ses sujets par ceux de ladite compagnie.

Après avoir dit que les états généraux n'avaient pas répondu, depuis trois mois, au mémoire que Nény avait présenté à ce sujet , le ministre ajouta que l'on pourrait envoyer des instructions au marquis del Campo « pour ménager cette affaire avec délicatesse de son chef, en donnant ses directions et ses conseils , afin que cette entreprise pourrait réussir ;

» Que l'occasion ne pouvait être ni plus belle ni plus favorable , et que raisonnablement il n'en pouvait résulter aucun désavantage au service, puisqu'il n'y a rien de plus naturel que celui qui est dépouillé de son bien par force et voie de fait , se serve de la représaille contre son ravisseur pour se désintéresser et réparer le tort qu'il lui a fait injustement ;

» Que cette entreprise ne peut point être considérée pour un acte

d'hostilité à l'égard d'une puissance amie, par rapport aux traités d'alliance ou de paix, mais que l'intéressé tâche de se procurer, en usant du droit que sa majesté lui permet de prendre par voie de représaille ;

» Qu'en cas que cette entreprise ait un bon succès, elle servira d'une partie de la satisfaction qu'on demande, et pour déterminer les états généraux de ne plus différer d'obliger ladite compagnie d'accomplir ce que sa majesté prétend pour cette réparation ;

» Que ce sera aussi un moyen d'accréditer et d'animer le nouveau commerce..... qu'on doit soutenir par toutes les voies praticables, comme un objet principal dont dépend son plus grand avantage, puisque votre excellence était bien informée que les nations voisines en concevaient de l'ombrage, et se proposaient de ne rien négliger pour le décréditer, rebuter et intimider les marchands de ces pays, afin de le perdre et ruiner dans sa naissance.

» Votre excellence fit connaître que la matière de la représaille que le nommé Woelaert proposait, était permise par le droit naturel ;

» Et que les Hollandais n'auraient aucune raison de se plaindre que le capitaine De Winter.... se serve du droit que lui donne son passeport qui n'a point été donné particulièrement contre les Hollandais, mais contre ceux, de quelque prince ou nation qu'ils puissent être, même des alliés et amis, qui ne le respecteront pas ou qui insultent le pavillon impérial ;

» Que cet événement est tout particulier.... puisque c'est le capitaine sur qui ledit navire a été pris, qui doit faire la représaille sur le capitaine preneur, et se procurer une satisfaction légitime sans que le gouvernement y soit mêlé ou obligé d'entrer, pour ce sujet, dans quelque engagement ;

» Que votre excellence écrirait au marquis del Campo, afin qu'il ménagerait cette affaire avec beaucoup de prudence, en sorte qu'on ne puisse pas découvrir que votre excellence ait eu connaissance de cette entreprise.

» Le conseiller Tombeur a été de sentiment... que les Hollandais

ne peuvent pas prendre cette entreprise pour une hostilité, puisqu'il n'y a rien de plus conforme à la loi naturelle que d'attaquer son ravisseur, pour se dédommager du bien qu'on nous a ôté.

» Que cette occasion ne saurait être plus favorable, et qu'il convient absolument d'en profiter sans perte de temps ; que si on la néglige et si l'on ne tâche de rompre les mesures que les Hollandais ont déjà pris, sans droit ni raison, pour détruire absolument ce nouveau commerce sur les Indes, on ne doit plus y compter dans la suite.

» Le conseiller de Grouff sur ce point était en doute si la commission de mer qu'avait eue le capitaine De Winter, pouvait encore l'autoriser, après son vaisseau pris, son voyage fini et retourné à Ostende, pour se remettre en mer dans un autre vaisseau armé et faire cette représaille, en vertu de ladite commission, sans que cela pourrait occasionner un engagement.

» Votre excellence a répondu à cette objection.... que le voyage et le commerce du capitaine ayant été violemment interrompus, et ce capitaine n'ayant pu être en état de se servir du droit de représailles qu'en se remettant en état de pouvoir la faire, tant qu'il a cet espoir, il peut l'entreprendre avec ce même passeport qui ne doit point être infructueux.

» Qu'au surplus cette représaille ne pouvait pas être prise pour un acte d'hostilité sous ce prétexte ; que néanmoins, si les Hollandais voulaient ainsi faire des représailles sur nous, il était à considérer qu'ils avaient beaucoup plus à perdre que les sujets de ces pays, puisqu'étant fort peu de vaisseaux en mer, et que les leurs devaient passer à la vue d'Ostende, par où on peut désoler leur commerce et les obliger d'envoyer de forts convois, ou faire sur eux des prises fort considérables.

» Tout ce qu'il y avait à craindre, était qu'ils arrêteraient peut-être nos vaisseaux qui sont allés aux Indes ; mais que, de l'autre côté, il y avait à considérer que, si l'on laisse passer cette occasion favorable, et que les états généraux et ladite compagnie n'appréhendaient pas

quelque mauvaise suite de cet engagement, il n'y a pas trop de sûreté que les compagnies hollandaises ne s'en rendront de même les maîtres, et qu'ils ne ruineront à jamais le commerce de ces pays sur les Indes et l'Afrique, et que celles d'Angleterre n'entreprennent peut-être la même chose dans la suite, si elles voient que celles d'Hollande l'ont fait impunément, puisque elles ont la même jalousie de notre commerce, et le même intérêt de l'interrompre présentement et de le ruiner dans la suite.

» Le conseiller de Grouff continuant son opinion, déclara.... qu'il craignait qu'il en résulterait des inconvénients qui engageraient le gouvernement.

» Le conseiller Vanderhaegen était de sentiment que, si l'on ne faisait quelque démonstration par rapport aux deux navires que la compagnie occidentale avait pris injustement, notre commerce était perdu pour toujours ; et que, si l'on voulait prévoir toutes les difficultés que les Hollandais feront naître pour l'interrompre, on ne finira jamais rien avec eux ; qu'ils tâchent toujours de se tenir en possession, et de plaider à main garnie.

» Le baron d'Elissem a déclaré qu'il est conforme au droit naturel qu'un capitaine dont le vaisseau a été pris injustement et par voie de fait, peut attaquer celui qui l'a pris, et se désintéresser du dommage qu'il a souffert en l'attaquant où il le trouve.

» Et, au cas que les Hollandais se plaignent de l'entreprise du capitaine De Winter, que le gouvernement pourra pour lors, avec plus d'effet, leur demander satisfaction à l'égard des deux attentats que la compagnie occidentale vient de commettre contre le respect dû aux passeport et pavillon de sa majesté.

» Mais qu'il serait nécessaire que cela se fit sans commettre en rien le gouvernement, afin qu'il serait toujours en liberté de prendre dans la suite le parti qu'il conviendrait.

» Que cette occasion était favorable pour animer les commerçants qui pourraient désespérer du succès de ce commerce.

» Le prince de Rubempré était d'avis qu'il n'était pas nécessaire d'avoir tant de ménagements pour les Hollandais, et puisqu'il se présentait une occasion si favorable pour les obliger à donner une juste satisfaction, qu'il n'y avait pas de temps à perdre pour faire la représaille.

» Que si, par des égards pour les Hollandais, on néglige cette occasion, qui ne se présentera peut-être plus, il est bien sûr que les marchands n'oseront plus risquer leurs biens, et que tout ce commerce avantageux sera perdu pour les sujets de ces pays.

» Qu'on ne pouvait pas souffrir les mauvais traitements que des personnes munies de commissions et portant pavillon de sa majesté impériale et catholique, avaient essuyé contre le respect dû à notre très-auguste maître ; qu'il est nécessaire de soutenir ses royales intentions dans un cas qui ne pouvait engager une affaire de quelque suite, et qu'il ne croyait pas qu'on risquait quelque chose de donner la liberté au capitaine qui a été injustement dépouillé de son bien, de faire représaille sur celui qui l'en a dépouillé contre le droit des gens.

Le marquis de Prié, en résumant la discussion, ajouta :

« Qu'on devait être persuadé que les Hollandais ont déjà pris des mesures et mis tout en œuvre pour détruire ce commerce, et qu'il est très-nécessaire de surmonter les pièges qu'ils tendront à cette fin.

» Que votre excellence étant informée combien ce commerce leur faisait de l'ombrage, pour éviter des embarras et diminuer la jalousie des puissances voisines, avait défendu que les étrangers prissent intérêt au commerce des Indes, et avait refusé aux marchands de Saint-Malo de pouvoir vendre à Ostende les effets qui leur appartenaient sur un vaisseau venu dernièrement des Indes, appelé *Pontchartrain*.

» Que votre excellence était informée que l'opinion qu'on avait en Angleterre, que notre navigation aux Indes ne pourrait se soutenir, avait fait hausser les assurances qu'on donnait auparavant à six et huit pour cent jusqu'à vingt.

» Ainsi votre excellence se détermina d'écrire au marquis del Campo, afin qu'il insinuerait audit Woelaert, et par lui au capitaine De Winter que, comme il ne pouvait avoir réponse assez à temps de votre excellence, dans une affaire qui aurait dû être examinée au conseil d'État, et qu'en attendant on aurait pu perdre l'occasion, il lui laissait la liberté d'user du droit qu'il croit d'avoir par sa commission impériale.

» Mais qu'il le préviendrait de ne point attaquer le capitaine hollandais qu'il ne soit en pleine mer, et hors des dunes et côtes d'Angleterre, pour éviter qu'il survienne quelque nouvel engagement dans cette représaille.

» Qu'il fasse comprendre de son chef au capitaine de bien prendre ses mesures, et qu'il soit supérieur en force au capitaine qu'il veut attaquer, afin qu'il ne manque pas son coup.

» Que le point principal est de diriger cette affaire de telle manière que le gouvernement ne soit engagé en rien, afin qu'il soit libre de pouvoir prendre dans la suite le parti qu'il conviendra le mieux au bien du service.

» Que néanmoins il animerait adroitement ledit Woelaerts à faire cette entreprise, en cas de besoin, quoiqu'il ait fait connaître à votre excellence qu'il y était entièrement résolu ¹. »

Le prince de Rubempré avait émis une opinion digne d'un grand gouvernement par l'énergie et la franchise. Cela n'allait pas au marquis de Prié, habitué aux petites ruses, aux roueries italiennes. Il adopta une politique moins franche, et fit agir De Winter en lui cachant la main qui le dirigeait, conduite déloyale, sans courage, qui ne prouve qu'une seule chose, c'est qu'on craignait d'offenser la république par des faits et gestes, tandis qu'on affectait de la braver par l'insolence de la parole.

Del Campo suivit fidèlement ses instructions, et De Winter partit

¹ Consulte en matière de représailles du 9 octobre 1719. Archives de l'État.

sur une frégate parfaitement armée pour aller à la rencontre du *Commany*. Il l'aperçut le 24 octobre, l'aborda à quatre lieues des côtes de l'Angleterre, se rendit maître du yacht sans qu'on opposât la moindre résistance, et l'emmena à Ostende ¹.

Ce navire était chargé pour le compte de la compagnie occidentale de dents d'éléphants et de quelque poudre d'or. La capture fut estimée environ 6,000 livres sterlings ².

L'entreprise de De Winter était certainement hardie, et d'autant plus extraordinaire ³ que les forces navales des puissances maritimes, leur alliance intime devaient faire redouter d'éclatantes vengeance.

Del Campo adressa à Prié une relation de ce grave incident. Il n'avait pas, disait-il, voulu permettre à De Winter d'aller prendre le *Commany*, et n'avait pas non plus voulu s'opposer à l'entreprise ; il avait déclaré au capitaine ostendais, que tout ce qu'il allait faire serait pour son compte, à ses risques et fortune ; mais qu'il ne s'en mêlerait pas.

Le ministre communiqua ce rapport au résident Pestors qui se récria, disant que « leurs hautes puissances auraient lieu d'être mécontentes de ce procédé qu'il qualifiait de voie de fait, et qu'elles en témoigneraient leur ressentiment ⁴.

» Il a fait de vives instances, écrivait Prié à del Campo, afin que je déclarasse si la prise du vaisseau avait été faite par mes ordres ou de mon approbation, mais comme il ne convenait pas que je me fusse expliqué positivement là-dessus, je me suis rapporté pour son information à votre relation...., ayant évité de m'expliquer autrement en détournant toujours le discours sur les voies de fait, dont ceux de la compagnie des Indes occidentales de Hollande avaient usé sur la côte

¹ Projet de lettre de Prié, sans date ni adresse. Archives de l'État.

² Mémoires du 26 octobre 1728. Archives.

³ *Histoire universelle*, par des gens de lettres anglais, tome V, p. 362.

⁴ Projet de lettre de Prié.

de Guinée, envers les sujets de sa majesté et sur l'outrage fait à son pavillon. »

M. Pesters répondit, entre autres choses, que si ce démêlé était regardé comme une affaire de particulier à particulier, l'on trouverait bientôt le moyen de mettre ceux d'Ostende à la raison ; qu'on bloquerait leur port, et qu'on n'en laisserait rien sortir. Prié répliqua avec hauteur qu'on ne s'alarmerait guères de cette menace ; que cependant il ferait examiner l'affaire de cette prise dans toutes ses circonstances, et ferait rendre justice à qui il appartiendrait ¹.

« Comme je prévois, disait-il à del Campo, que ceux de la compagnie seront animés et ulcérés de cette reprise, et qu'il est apparent qu'ils s'en voudront venger par voie de fait, surtout si l'on considère l'exécution comme un démêlé de particulier à particulier, il convient que les sujets de sa majesté, qui sortent du havre, soient sur leur garde, mais l'on doit éviter de faire éclater les précautions et les mesures à prendre à cet effet, que je commets à votre prudence. »

La compagnie des Indes occidentales se plaignit aux états généraux avec force : celle des Indes orientales prit fait et cause pour elle. Toutes les protestations furent inutiles ². Prié désavoua constamment la conduite de De Winter, mais, ajoutait-il, puisque le coup est fait, je le soutiendrai ³.

Le Commany fut déclaré bonne prise le 25 octobre.

Cet acte inattendu de vigueur mit toute la Hollande en émoi ; elle ne tarda pas à s'en venger.

Le capitaine Carpentier avait acheté au mois de mars, par ordre de J.-B. Danckaert, de Bruges, et de ses associés, un navire hollandais, *la Flandria*. Il le fit radoubé au port d'Amsterdam ; lorsque les travaux furent achevés, il chargea des marchandises déclarées pour Ostende et La Rochelle, dont il paya les droits.

¹ Mémoire touchant le bateau d'Ostende, du 26 octobre 1719.

² *Information historique de l'état ancien et nouveau du commerce des Pays-Bas autrichiens*. MS de la bibliothèque de Bourgogne.

³ DE SCHONAMILLE, *Déduction, etc.*

Le 25 mai, le vaisseau descendit le Pampus et vint jusqu'au *Vlaque* où il fut obligé de s'arrêter quelques jours à cause des basses eaux et des vents contraires.

Pendant ce temps quelques-uns des matelots que Carpentier avait enrôlés, ayant rapporté qu'ils étaient engagés pour un voyage à la Chine ou aux Indes orientales, le fiscal de l'amirauté d'Amsterdam vint, le 9 juin, avec un yacht et deux bâtiments armés, se saisir de *la Flandria*, et s'emparer de tous les papiers du capitaine.

Après des procédures extrêmement irrégulières, paraît-il, on prononça la confiscation du bâtiment, foulant aux pieds la liberté du commerce, le droit des gens, et même la bonne foi.

Ce jugement injuste entraîna la ruine du malheureux Danckaert.

« Je viens d'apprendre, écrivait le marquis de Prié à Nény, le 14 novembre 1720 ¹, que le sieur Danckaert a fait banqueroute, et que ce malheur lui est arrivé par la confiscation qu'on a faite de son navire... Ses associés se sont jettés sur lui pour avoir le remboursement de leurs avances, et les créanciers l'ont pressé extraordinairement pour avoir leur argent. J'en suis touché au dernier point, car, *c'était un des meilleurs négociants de ces pays, et des plus traitables*. Je prévois que tous les intéressés, qui sont en grand nombre, se récrieront encore davantage, et cela augmentera l'animosité qu'il y a ici à l'égard des Hollandais pour toutes les avanies, les préjudices et les entreprises qu'ils font contre notre commerce. »

En effet, on ne manqua pas de conseiller de toutes parts de justes représailles. — Objectait-on quelles pouvaient entraîner de graves conséquences, on répondait :

« Quoique sa majesté n'ait point de fortes escadres de guerre, elle n'en est pas moins respectable aux nations purement commerçantes, puisque les vastes États qu'elle possède, et dans lesquels elle admet lesdites nations pour y exercer librement leur commerce, demande de leur part de grands et de justes égards.

¹ Recueil des lettres de Prié aux archives de l'État.

» Les ports qui sont de la dépendance de sa majesté, doivent faire craindre aux puissances maritimes, des armements en course qui troubleraient et ruineraient infailliblement leur commerce.

» Ces armements deviendraient, selon toutes les apparences, innombrables, et ne causeraient aucun frais à l'empereur, puisque ses sujets s'enrichiraient aux dépens des nations commerçantes qui couvrent la mer de leurs vaisseaux sans défense.

» Tous les meilleurs matelots des adversaires s'engageraient sous notre pavillon pour avoir part aux dépouilles.

» Au lieu que si les deux puissances maritimes voudraient s'opposer à nos armements en course, leurs escadres très-frayeuses, ne sauraient cependant suffire à couvrir la navigation de tant de mille vaisseaux marchands; et si elles veulent armer en course contre nous, il faudrait qu'elles équipent leurs bâtiments aux frais de l'État, et les matelots employés dans ces expéditions ne seraient guère encouragés, n'y ayant pour eux que des coups et des navires vides à gagner.

» Si l'empereur voulait employer sa simple signature pour autoriser des armements en course et des repréailles, on peut être assuré que la mer fourmillerait d'armateurs qui auraient d'excellentes prises à faire. Les marchands anglais et hollandais ne sauraient de quel côté tourner la tête, et leur navigation et commerce seraient bientôt totalement détruits ¹. »

Prié n'osa suivre ces hardis conseils; il se contenta d'adresser à Nény une note officielle, le 19 décembre, dans laquelle on lit :

« Nous n'avons pas moins sujet de nous plaindre du peu d'attention que l'on a fait jusques ici à tant de différentes instances que nous avons faites et fait faire par vous, pour la restitution dudit navire et de sa cargaison, puisque nous nous assurons du sieur résident de leurs hautes puissances en cette cour de Bruxelles, qu'il aura informé les

¹ Récapitulation de quelques lettres et représentations du comte de Calemberg. Archives de l'État.

seigneurs états généraux que nous lui avons déclaré plusieurs fois que le procédé du fiscal serait regardé à la cour impériale comme un nouvel attentat commis contre la liberté des sujets de sa majesté, qui ne pouvait être toléré ¹. »

Ce langage était ferme, mais la Hollande savait qu'on n'y donnerait aucune suite, qu'on ne proférerait que des vaines paroles. Elle ne s'inquiéta nullement de toutes les protestations.

Cependant le résident Pestors multipliait les démarches pour obtenir la restitution du *Commany*. De Schonamille, de son côté, réclamait avec persévérance une équitable indemnité, lorsque tout à coup il apprit qu'il venait de faire une perte tout aussi funeste que la première.

« J'ai reçu confirmation d'Ostende, écrivait-il le 14 novembre, que ma seconde frégate, nommée *le Marquis del Campo*, montée de 32 canons et commandée par le capitaine Matheus Gerrebrants, avait été prise sous pavillon impérial, le 12 juin, sur la côte de Guinée, par un forban anglais nommé Jean Davids, natif de Bristol, et que mon capitaine avait été tué avec plusieurs officiers et matelots dans l'action qui dura pendant quarante heures, et les autres circonstances y afférentes.

» Je fis d'abord part à son excellence de cet événement, et elle eut la bonté de me dire : Voilà encore un terrible malheur, et sans remède de recouvrement. Je plains votre sort et perte. Le bon Dieu veuille vous le rendre au double dans une autre occasion, et, pour ce qui regarde votre personne, vous pouvez compter de mon amitié dans les occasions. »

Malgré les fastueux témoignages d'intérêt que Prié prodiguait à l'armateur, et quoique, dans certains moments d'humeur fanfaronne, il disait qu'il ferait danser les *Hollandais* ², toutes les instances de

¹ Archives du conseil d'État et de l'audience.

² DE SCHONAMILLE. *Déduction, etc.*

Nény à La Haye pour obtenir justice des violences exercées contre le pavillon impérial, vinrent échouer contre la politique patiente des états généraux. Ils ne voulurent consentir à payer pour toute indemnité des vaisseaux pris, qu'une somme de 50,000 florins.

Nény prévint De Schonamille que son excellence avait fait une remontrance très-vive là-dessus à la cour de Vienne, il y a bien du temps, sans qu'elle eut reçu aucune réponse, ce qui faisait juger que *sa majesté n'aimait pas à se faire des affaires avec ceux de la compagnie de Hollande, et encore moins se brouiller pour un particulier avec les états généraux.*

Voilà comme nos intérêts étaient défendus par des mattres étrangers.

D'un autre côté, le résident Pestors annonçait à De Schonamille que, si on ne voulait pas se contenter de l'offre de 50,000 florins, et rendre *le Commany*, nous pouvions agir comme nous le trouverions à propos ; que ceux de la compagnie se souciaient fort peu qu'on fit un accommodement ou non, et que si nous continuions nos représailles, ils prendraient dix de nos vaisseaux pour chacun de ceux que nous leur enlèverions.

Lorsque l'armateur ostendais fit part de cette déclaration à Nény, ce haut fonctionnaire lui dit d'un ton assez sec : *Voilà donc une affaire désespérée, et il s'en alla.*

Au mois de juillet arrivait à la rade d'Ostende *le Prince Eugène*, appartenant au baron de Cloots, d'Anvers. La vente des marchandises rapporta de 4 à 500 mille écus, tandis que l'équipement et la cargaison n'avaient coûté que 280,000 florins ¹.

On lisait dans les *Relations véritables* du temps ², que le marquis de Prié avait été à Ostende, où il avait vu et admiré les marchandises et autres raretés arrivées depuis peu sur le vaisseau *le Prince Eugène*,

¹ Houwens de Gardeins. Proposition faite, etc.

² Du 15 août 1719, p. 321.

revenu de la Chine sous pavillon impérial, après un voyage de dix-huit mois.

Les profits que firent les armateurs, Jacques et Arnold De Pret, François De Coninck, tous trois d'Anvers; Jacques Maelcamp, de Gand, et Thomas Ray, d'Ostende, les encouragea à prendre leurs mesures afin d'expédier plusieurs bâtimens à la fois.

§ 6.

Le roi d'Angleterre réclame les matelots anglais augagés à notre service. — Prise de la *Maison d'Autriche* et du *Prince Eugène* par un pirate. — Retour de La Merveille. — Sa disgrâce. — Le gouvernement nomme des commissaires pour aller aux Indes. — Retour de plusieurs navires avec de riches cargaisons. — Ventes avantageuses. — Prix du thé. — Les bénéfices évalués à 84 p. o/o. — On préfère aux Indes les marchands belges aux marchands anglais et hollandais. — Travaux dans l'intérêt du nouveau commerce. — Projets d'érection d'une compagnie privilégiée. — Doutes sur l'utilité d'une compagnie. — La vente du *Cammany* ordonnée et suspendue. — Imposture de Prié. — Négociations d'Alexandre Hume aux Indes. — Nouveaux départs d'Ostende. — Nouveaux arrivages. — Défense faite aux sujets anglais de prendre part au commerce des compagnies étrangères. — Saisie de la *Flandria* par les Anglais. — Mauvais traitements que souffre l'équipage. — Naufrage du *Dortsmuth*. — Plaintes menaçantes, mais vaines du comte Stharemborg-Causes des pertes éprouvées par les intéressés de la *Flandria* et de la baisse des actions. — Intrigues des Hollandais pour anéantir notre commerce. — Mesures prises dans l'intérêt de notre navigation. — Prise et délivrance d'un vaisseau commandé par le capitaine Roose. — Retour de plusieurs navires. — Pleins pouvoirs de l'empereur pour l'érection d'une factorerie au Mogol. — Le lieutenant-général d'artillerie Cobbe en est nommé gouverneur. — Colebroke dresse le plan de la compagnie des Indes qu'il vole à Jean Ker. — Opposition du prince Eugène et de Prié.

1721.

A cette nouvelle qui alarma fort les compagnies étrangères, et porta au plus haut point leur animosité, le roi d'Angleterre redemanda les matelots anglais qui avaient pris service sur nos navires, pour nous forcer de diminuer le nombre de nos départs.

Prié craignait de blesser la cour de Londres ; il voulait surtout mériter l'approbation de milord Cadogan, beaucoup plus que celle du pays ; il donna l'ordre de congédier *tous ces gens*. On ajoute, disait le *Mercurie historique*, que cette démarche n'est pas sans conséquence, et que l'établissement de la compagnie pourrait bien rencontrer de grandes difficultés ¹. Nous verrons bientôt que le gouvernement anglais se trompa dans ses calculs égoïstes.

¹ Cahier de janvier 1720, p. 116. *Journal historique*, mars 1720, p. 123.

Tandis que l'étranger suscitait toutes sortes de tracasseries à nos armateurs et à nos négociants, ceux-ci encouragés en secret par le gouvernement, ne se laissaient point abattre. Au mois de mai on voit partir, presque en même temps, cinq batiments chargés de divers produits ¹.

Peu après, la frégate *la Maison d'Autriche* rentrait à Ostende. Le capitaine Nash rapportait des nouvelles désastreuses. Il avait été pris le 20 février, en revenant de Canton, au-dessus du cap de Bonne-Espérance, par un corsaire madécasse ², et forcé, pour se racheter, d'abandonner beaucoup de marchandises, ainsi que toutes ses armes et munitions de guerre.

Le même corsaire ayant aperçu, trois jours après, *le Prince Eugène*, capitaine Jean Leclerck, revenant du Malabar, il lui donna la chasse, l'aborda et s'en rendit maître sans rencontrer grande résistance.

Les pirates, après avoir transporté l'équipage de ce vaisseau à bord de *la Maison d'Autriche*, donnèrent au capitaine Nash la permission de poursuivre sa route : mais ils amenèrent *le Prince Eugène* au Madagascar. Ce navire et toute sa cargaison furent perdus sans retour pour les intéressés ³.

Cette perte les découragea tellement, qu'on arrêta les préparatifs qui se faisaient pour envoyer un nouveau vaisseau ⁴.

La Merveille revenait à peu près à la même époque. Son expédition n'avait pas été bien fructueuse à cause de toutes les contrariétés qu'il rencontra. Il avait vendu tout son chargement à Coblentz, et rapporté des marchandises de ce pays. Toutefois ce n'était qu'une simple pacotille formée par la dame D'Hardencourt ⁵. Ses commettants

¹ *Journal historique*, 1720, p. 351.

² *Mercure historique*, juillet 1720, p. 113.

³ *Mercure historique*, juillet 1720, p. 113. — BOWENS dans sa *Nauwkeurige beschryving der beroemde zee stad Ostende*, et BLOMMAERT, *Oost-indische maetschappy*, se trompent lorsqu'ils disent que le corsaire était Anglais.

⁴ *Dictionnaire de commerce*, tome II, colon. 1165.

⁵ Mémoire de la compagnie contre Bernaerts.

ne furent guère satisfaits de son voyage , car on ne l'employa plus , et j'ai lu aux archives du royaume, un mémoire ¹ dans lequel il se plaignait, en 1721, qu'on le laissait périr sans subsistance.

Le gouvernement semble, de son côté, n'avoir pas ajouté une bien grande foi à tout ce qu'il disait avoir fait aux Indes, pour donner *une preuve authentique de son zèle et de son attachement au service de sa sacrée majesté* en y formant un établissement, et en prenant des arrangements avec les naturels pour la construction d'une forteresse. L'empereur « pour quelques considérations, et sans perdre de vue le bien de son service et le bien de ses vassaux , *tant intéressés dans l'établissement* de quelques factoreries et ports assurés dans les Indes orientales, sans lesquels l'on doit considérer comme impossible la subsistance du trafic et du commerce avec lesdites parties, ordonna au marquis de Prié d'y envoyer une ou plusieurs personnes entendues avec de bonnes instructions et pleins pouvoirs pour traiter et concerter ledit établissement de factorerie ou places de commerce, les enchargeant qu'étant sur les lieux, ils examinent les projets produits par ledit capitaine La Merveille et le Padre Augusto, et voyent ce qui conviendra le mieux d'exécuter avec cette juste réflexion de sauver surtout le crédit de mon nom impérial et royal et de mes vassaux, par rapport aux engagements que les sus-nommés y ont contracté, pour éviter le préjudice qui en pourrait résulter dans les commencements et course de ce commerce ².

Le marquis de Prié confia cette intéressante mission à Alexandre Hume et à Jean Harrisson, tous deux anglais, négociants habiles, éclairés, qui avaient une connaissance parfaite des mœurs et des usages des Indous ³.

Le 2 juin rentra *le Saint-Joseph*. Il venait des Indes, chargé de 212 mille livres de thé; 18,700 livres de radix china; de sago; de plusieurs sortes de porcelaines, etc. ⁴.

¹ Avis à la prétendue compagnie des Indes.

² Lettre de l'empereur du 20 novembre 1720. Archives de l'État.

A la fin du mois de juillet arriva *la Galère de Bruxelles*, avec une riche charge d'étoffes et d'épiceries.

L'arrivée de ces navires dédommagea les intéressés de leurs pertes, et leur inspira une nouvelle ardeur. Le marquis de Prié disait au conseil d'État, qu'il animait les négociants à continuer le commerce par mer et la navigation aux Indes, *vu l'avantage* qui résultait de l'arrivée du vaisseau nouvellement revenu de la Chine.

Au mois d'août parut le vaisseau impérial, *le Wirtembergh*, commandé par le capitaine Van Maestricht ; il avait à bord :

560 caisses, thé vert,	40,200 livres.
497 — — bouw,	109,000 —
36 — — pecko,	3,800 —
75 — — congo,	17,900 —
16 — soies crues de Nanquin.	
Tasses à café, bleues et blanches,	54,900
— grandes à bouillon,	14,200
— et soucoupes,	65,000
Assiettes,	40,000
— dorées et coloriées,	13,000

et une foule d'autres porcelaines.

Toutes ces marchandises furent vendues publiquement le mois suivant ¹, à des prix très-avantageux, « car, disait l'auteur de la *Lettre d'un négociant à son ami de Londres* ², depuis l'année 1720, les marchandises qu'on rapporte du Bengale sont montées de prix en Europe, et se sont maintenues sur un pied plus haut que celui qu'elles avaient avant le temps de notre navigation. Ce qui prouve qu'il n'y a rien de si mal fondé que les plaintes des Hollandais tou-

¹ Instructions données au lieutenant-général Adrien Cobbe le 9 décembre 1722. Archives de l'État.

² *Relations véritables*, p. 416.

³ *Relations véritables*, p. 544.

⁴ Page 11.

chant la ruine du commerce. On peut assurer, au contraire, que les ventes d'Ostende ont augmenté en Europe le goût qu'on avait pour les marchandises des Indes, et comme le nombre d'acheteurs est devenu plus grand, le débit en devient plus abondant et contre-balance le prix excessif auquel se vendait ci-devant cette marchandise à un fort petit nombre d'acheteurs. »

On achetait le thé bouw à la Chine, 14 theil le pekol (49 florins les 125 livres) ; on le vendait à Ostende 3 florins 10 sols, et même 4 florins la livre.

Il ne nous fallait pour notre consommation que le quart des marchandises importées. L'étranger vint enlever le reste. Déduction faite de l'achat des piastres en Espagne et en Hollande, la nation gagnait prodigieusement dans la balance de ce commerce ¹.

Nous avons lu dans un mémoire de Castillon, qui se trouve aux archives de l'État, qu'on évaluait le bénéfice à 84 pour cent.

Au mois de novembre, *la Ville de Gand*, commandée par le capitaine Larmes, levait l'ancre et mettait à la voile ². C'était le sixième vaisseau qui partait cette année pour l'Orient.

Plus notre navigation prenait de développement, plus nos jaloux voisins déployèrent d'efforts pour s'y opposer et l'anéantir. Ils en firent une affaire nationale, parce qu'ils s'apercevaient qu'ils ne feraient plus bientôt la loi sur les marchés de Canton, de Surate et de Moka.

« Leur commerce en ce pays, disait *le Journal historique* en parlant de nos associés, sera préféré à celui de quelques autres nations, puisqu'ils donnent les marchandises de la meilleure qualité à beaucoup meilleur marché ; et qu'au retour ils donnent à un moindre profit les marchandises qu'ils ramènent. Cette politique ne peut que leur procurer un prompt débit, et attirer chez eux les marchands

¹ Observations sur la consistance actuelle de la monnaie des Pays-Bas. MS de la bibliothèque de Bourgogne.

² *Lettres historiques*, p. 820.

déjà rebutés par la cherté des autres qui, accoutumés de vendre à un haut prix, aiment mieux jeter dans la mer certaines marchandises dont leurs magasins sont remplis, plutôt que d'en diminuer le prix ¹. »

Les Hollandais renouvelèrent donc leurs remontrances, mais elles n'eurent d'autre résultat que de convaincre Charles VI de l'utilité du commerce des Indes pour nos provinces et pour le trésor, auquel il rapportait de grosses sommes.

L'empereur se décida à encourager les expéditions plus que jamais, et, pour les multiplier, on délivra des lettres de mer à tous ceux qui en sollicitèrent.

Pour faciliter l'écoulement des marchandises du marché d'Ostende, on arrêta la construction de la chaussée de Bruxelles par Namur à Luxembourg, et de là vers Trèves, afin de joindre la Moselle, et se mettre ainsi en communication avec le Rhin et l'Empire.

Les travaux commencèrent immédiatement.

Des ordres avaient été donnés par le marquis de Prié, dès le commencement de l'année, pour mettre en bon état le port d'Ostende. Le gouvernement voulait qu'il pût recevoir toutes sortes de vaisseaux, et qu'ils y fussent à flot ².

Cependant, malgré toutes les peines qu'on se donnait, et les sacrifices qu'on faisait pour soutenir le nouveau commerce, beaucoup de gens le considéraient comme bien faible et bien chancelant. Chacun songeait aux moyens de le consolider. Nous avons sous les yeux plusieurs projets de compagnies dont les auteurs vantent les brillants avantages. « Par l'établissement d'une compagnie, disait l'un d'eux, sa majesté impériale et catholique non-seulement attirerait dans les Pays-Bas le commerce en général...., mais, étant portée à sa perfection, elle rendrait ces provinces les plus riches, les plus heureuses du monde et son commerce des plus florissants ³. »

¹ Cahier de novembre 1720, p. 363.

² Lettre du 22 janvier 1720. Archives du conseil d'État et de l'audience.

³ Archives de l'État.

Brillantes utopies que la diplomatie étrangère devait dissiper.

Jean Ker prétend qu'il fut consulté, en 1720, sur l'érection d'une compagnie privilégiée par le maréchal de Vehlen et le comte de Windisgratz, ministre plénipotentiaire de l'empereur au congrès de Cambrai. « Ils me recommandèrent, dit-il, de tenir l'affaire secrète, et de prendre garde que le marquis de Prié 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 qui trafiquaient aux Indes orientales, pour les lettres de mer qu'il était autorisé de donner ¹. »

Cet homme avide, intéressé, faisait argent de tout.

Tout le monde, au reste, ne croyait pas à l'utilité de la formation d'une compagnie. Si les uns étaient d'avis que, appuyée par le pouvoir d'un grand monarque, les puissances qui employaient d'ordinaire tous leurs soins à étouffer un commerce naissant chez leurs voisins, seraient forcées 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* ².

Pendant ce temps, Woelaerts et De Schonamille continuaient leurs actives démarches pour obtenir l'autorisation de procéder à la vente du *Commany*, afin de se dédommager de leurs pertes. Prié remit à résoudre là-dessus, dans l'espoir qu'on parviendrait à s'arranger : mais, comme l'on ne put, contre son attente, convenir à l'amiable de l'indemnité due à nos armateurs, il donna l'ordre au premier juge de l'amirauté des Flandres, de faire bonne et briève justice ³.

La vente du navire fut publiée peu après, et bientôt contremandée.

¹ Mémoires, p. 277.

² Raisons par lesquelles on faisait voir que le grand commerce de mer ne peut s'établir plus sûrement ni plus solidement que par les compagnies. Arc. del'État.

³ Archives du conseil d'État et de l'audience. La lettre est du 30 juin.

Depuis on l'annonça encore à deux reprises, et chaque fois un commandement exprès de son excellence la suspendit.

N'est-il pas permis de soupçonner que Prié battait monnaie aux dépens de nos armateurs et des Hollandais?

« Il est très-douloureux, disait De Schonamille à la fin de sa déduction, après de si vives sollicitations et dépenses pendant quatre années et demie, de se trouver frustré de justice et désintéressement. De plus, le vaisseau *le Commany*..... est à présent coulé bas, et les effets de sa cargaison détériorés et pourris, du moins pour plus de 20,000 florins. »

Cependant le marquis de Prié osait dire à l'empereur, dans son rapport du 16 avril 1725, que les intéressés dans les navires pris sur la côte de Guinée, avaient déjà été dédommagés de la plus grande partie de leurs pertes par l'enlèvement et la confiscation du *Commany* ¹.

1721.

Aussitôt qu'Alexandre Hume fut arrivé aux Indes, il s'empressa d'ouvrir des négociations avec Jaffer-Con, Nabab du royaume de Bengale, qui lui envoya le *serepeau*, présent composé d'une veste et d'un turban, et un *purvanna* ², en date du 6 janvier, qui autorisait les sujets de l'empereur de commercer librement, sur le même pied que les Hollandais et autres nations de l'Europe, avec ordre à tous ses officiers de les assister et protéger dans toute l'étendue de sa juridiction. Il nous permettait, en outre, si nous le jugions à propos, d'établir, en toute sûreté, une factorerie, en payant la reconnaissance d'usage ³.

Après avoir attendu longtemps un vent favorable, trois bâtiments mirent, le même jour, à la voile, à Ostende, le 13 février. C'étaient *la Maison d'Autriche*, armée par De Pret, capitaine Thomas Hall; *la*

¹ GACHARD. *Documents inédits*, tome III, p. 501.

² Permission de faire le commerce.

³ La traduction de ce *Purvanna* se trouve aux archives.

Flandre, armée par Maelcamp, capitaine Jean Willems, et *le Saint-Joseph*, armé par De Coninck.

Le 11 juin, la frégate *le Comte de Lalaing* appareillait au bruit des trompettes et des timballes ¹.

Vers le mois de mars arrivait *le Marquis del Campo*, revenant de Surate; et le 28 avril, *la Concorde*, capitaine Joseph De Geselle, venant du Malabar. Outre une grande quantité de porcelaines et de thé, elle avait à bord beaucoup de damas et autres étoffes de soie; des toiles, des cotons, du gingembre ², etc.

Dans les premiers jours de mai parut à la rade *le Prince Eugène*, capitaine James Tobin, arrivant de Canton, chargé de 450 caisses de thé bouw; 160 de thé congo; 50 de thé pecsco; 90 de thé impérial; 850 de thé vert; 50 d'étoffes de soie; 185 de porcelaines, et 2,135 paquets *idem* ³. Il fut suivi, peu de jours après, par *l'Empereur*, capitaine De Moor.

Tous ces navires avaient accompli leur expédition en une année et demie.

Ces heureux arrivages répandirent l'allégresse dans tout le pays; mais elle fit place à la tristesse, lorsqu'on apprit, au mois de juillet, que le roi d'Angleterre venait de sanctionner un acte du parlement, qui défendait à tous ses sujets de faire le commerce des Indes avec des commissions de puissances étrangères.

Cette loi produisit certainement un grand effet, mais elle ne put empêcher plusieurs Anglais de continuer à s'intéresser dans nos expéditions ⁴.

On reçut presque en même temps une nouvelle vraiment sinistre. La

¹ *Relations véritables*, p. 384. — ARNOULD dans son *Système maritime*, p. 134, dit qu'il partit cette année six vaisseaux : trois pour la Chine, un pour Moka, un pour Surate et le sixième pour le Bengale. C'est une erreur.

² *Mercurius historique*, mai 1821, p. 676.

³ *Relations véritables*, p. 305 et 384.

⁴ *Chronological diary for 1723*, p. 26.

compagnie de Londres commençait à s'opposer de vive force à notre commerce, et agissait d'une manière encore plus odieuse que les Hollandais.

La Flandre, arrivée à la hauteur des fles de Paulo et Amsterdam, en deça du détroit de la Sonde, avait été jetée par une rude tempête sur les côtes de Sumatra. Le capitaine fut obligé, le 9 août, de mouiller à la rade du fort de Bencoulo, appartenant à la compagnie des Indes orientales d'Angleterre.

Après avoir fait le salut ordinaire de cinq coups de canon à la forteresse, Willems se rendit à terre avec un de ses pilotes, Richard Commins et quelques matelots, pour demander au gouverneur, Isaac Pycke, la permission de se pourvoir d'eau.

Au lieu de lui accorder sa demande, l'Anglais se saisit de son passeport et de ses papiers, lui demanda son épée et son chapeau, et le fit mettre au cachot avec ses gens : il ordonna au vaisseau d'entrer dans la baie, le fit désarmer et transporter à terre les voiles, poudres et armes.

Le suprecargue Van den Houten, alla à Bencoulo avec l'aumonier, le révérend père Pierre Reintjens, et un des matelots, pour savoir la raison de cet attentat.

Ils ne furent pas plutôt arrivés que Pycke, sans aucune autre explication, les fit arrêter, et les tint trois fois vingt-quatre heures dans les fers, sans leur faire donner à boire ni à manger.

Au bout de ce temps on les relâcha, et on déclara au suprecargue que *la Flandre* était confisquée avec toute sa charge. Plusieurs hommes de l'équipage furent forcés de s'embarquer sur des navires anglais pour y servir comme matelots, malgré leur refus.

Van den Houten protesta fermement de vive voix contre ces violences inouïes, commises par des sujets d'une puissance étroitement unie et alliée à l'empereur, dans un temps où l'Europe jouissait d'une profonde paix et d'une parfaite tranquillité.

Le gouverneur se contenta de répondre qu'il n'était pas obligé de lui rendre compte de ses actions ; qu'il prétendait agir selon son bon

plaisir ; qu'il se riait des protestations ; qu'il était au-dessus de toute crainte, etc.

Van den Houten et quelques officiers de *la Flandre* furent embarqués sur *le Dortsmuth*, capitaine Édouard Ellison, qui fit voile le 1^{er} octobre pour Madras, où l'on arriva le 13 du mois suivant. Le navire y fut assailli par une des plus furieuses tempêtes qu'on eut encore vues dans les Indes. On ne put lui porter aucun secours, et l'on se vit même obligé de défendre de mettre aucune barque en mer, parce que plusieurs avaient déjà été fracassées, et que trois hommes s'étaient noyés. Le 25, le navire alla échouer à Mawelawaron, à 12 ou 14 lieues de Madras. Aucun des officiers belges qui se trouvaient à bord, n'était mort, mais ils avaient été cruellement blessés. L'un d'eux, Billemont, eut la jambe fracturée. Il ne leur restait plus rien. Leurs vêtements tombaient en lambeaux. Ils prièrent le gouverneur de Madras de venir à leur secours : il refusa impitoyablement, et ils restèrent environ trois mois dans une position vraiment déplorable. Un sieur Schonamille eut enfin pitié d'eux, et leur prêta 1,000 pagodes ¹. Un capitaine de navire anglais, nommé Tolsond, ému de compassion au récit de leur misère, les prit sur son bord et les ramena en Europe ².

On croyait pouvoir méconnaître les lois de l'humanité envers tous les Belges qui osaient prendre la route des Indes. Ils y étaient exclus du droit naturel de la libre navigation dont jouissaient toutes les nations ; ils ne pouvaient s'y montrer qu'en tremblant ; ils se voyaient exposés à toutes les avanies, à toutes les déprédations ; on saisissait les navires, les biens, les personnes, sans que le gouvernement osât tirer une éclatante vengeance de tous ces actes contraires aux usages des peuples civilisés. On laissait exposés, sans protection, l'honneur du pavillon aux plus sanglants affronts, les équipages aux plus

¹ La pagode faisait un écu et demi.

² Déclaration faite devant notaire par Van den Houten, etc. Archives de l'État.

affreux excès, sans que les plaintes des victimes pussent tirer la cour de Vienne de son impassibilité, sans qu'elle s'émût de toutes ces indignités, d'autant plus intolérables qu'elles se commettaient au mépris des traités les plus solennels ; sans qu'elle employât sa puissance pour soutenir les entreprises d'un peuple qui cherchait à se suffire à lui-même, au lieu de dépendre de l'étranger et de s'en laisser exploiter.

A la vérité, des réclamations furent faites contre ces injustifiables violences, par le comte de Stahremberg, ministre impérial à Londres. La compagnie répondit qu'elle avait lu avec chagrin la plainte de Maelcamp ; qu'elle n'avait donné aucun ordre de saisir les vaisseaux ou effets des sujets de l'empereur, et qu'elle n'avait reçu aucun rapport sur le fait imputé au gouverneur anglais.

On voulait évidemment gagner du temps, et se dérober à la nécessité de souscrire aux satisfactions que l'on s'attendait à voir exiger pour l'acte énorme de Pycke.

« Il paraît quasi impossible, répliquait Stahremberg, qu'un gouverneur député avec un conseil formel, ait eu assez d'audace pour entreprendre de soi-même et sans ordre positif, une chose de cette conséquence, en dépit des passeports et pavillons de sa majesté impériale et catholique. Il est au moins évident que la compagnie très-exacte et vigilante aux affaires du commerce, n'aura pas mis dans les forts les plus importants des gouverneurs si négligents, qu'ils ne lui eussent fait pendant le cours de quasi deux ans, relation d'une affaire si importante dont toute l'Europe paraît déjà informée.

» En cas qu'on persistât toujours du côté des compagnies anglaises des Indes, à différer de donner une juste satisfaction de l'insulte jusques à cette heure inouïe, faite au pavillon et passeports de sa majesté impériale, et d'entrer en même temps dans un dédommagement équitable pour les vaisseaux et les effets confisqués, sa majesté impériale se trouverait immédiatement, sans plus de délai, obligée de les demander à S. M. le roi de la Grande-Bretagne, dans les formes les plus efficaces et proportionnées à l'offense, ou de recourir, en tous cas,

aux moyens que Dieu lui a mis en mains, et qui seront suffisants pour se rendre à elle-même et à ses sujets la justice qu'elle n'aurait pu obtenir par voie amiable. »

Les directeurs de la compagnie avouèrent dans leur réplique, que l'on avait fait au pavillon impérial une *insulte inouïe* ; que c'était une affaire très-malheureuse, et ils feignirent de vouloir entrer en accommodement. Maelcamp réclama une indemnité de 696,635 florins, mais on éleva tant d'objections sur la nature des pouvoirs des arbitres ; on inventa tant de difficultés en prétendant que des Anglais étaient intéressés, sous des noms supposés, dans le chargement de *la Flandre* ; on profita avec tant d'habileté des événements politiques qui vinrent menacer le repos de l'Europe, que les négociations furent rompues, sans que l'Autriche s'avisât de réaliser sa superbe menace.

M. B...., dans un article de la *Revue Nationale*, dit que la compagnie Maelcamp se trouvait, en 1721, en perte. Sa remarque est fondée, mais il prétend que les intéressés firent cette perte parce qu'ils ne voulaient employer que des compatriotes, au lieu de marins anglais plus expérimentés. C'est là une erreur. La saisie de *la Flandre* fut la seule cause de la détresse qu'il signale. C'est encore ce funeste événement qui occasionna une baisse dont les actionnaires furent victimes, et non, comme le suppose l'écrivain que nous citons, le grand nombre d'acheteurs qui fit hausser sur les lieux le prix des denrées, tandis que leur abondance sur la place d'Ostende en ravala la valeur.

On conçoit, sans peine, que tous ceux qui possédaient des actions, durent redouter de nouveaux actes de colère de nos implacables rivaux, en voyant qu'ils n'avaient plus le monopole du commerce des Indes, et que notre concurrence les forçait de diminuer le prix des porcelaines, des étoffes, des épiceries, etc., que l'Europe en tirait.

D'ailleurs on savait que la république ne cessait de se plaindre avec amertume de la violation du traité de Munster.

Il est vrai que la cour de Vienne se plaignait, elle, des insultes

faites au pavillon impérial ; qu'elle en demandait pleine satisfaction , et réclamait des dommages-intérêts pour les propriétaires des vaisseaux et des cargaisons confisqués.

Les Hollandais repoussèrent ces exigences en menaçant de nous contraindre par la force des armes à renoncer à toutes nos expéditions.

Toutefois dans l'espoir d'arriver au même résultat , sans recourir à cette dernière et dangereuse raison des gouvernements , ils employèrent la ruse. Pour décourager nos spéculateurs , la compagnie d'Amsterdam envoya à la Chine, où ses bâtiments n'étaient pas admis, deux navires portugais avec ordre d'y acheter de grandes quantités de marchandises , afin d'en faire augmenter le prix , pour que nos commissionnaires ne pussent faire d'acquisitions avantageuses ¹. D'un autre côté, elle fit à vil prix d'énormes ventes de produits de l'Orient, dans le but d'éloigner les acheteurs de la place d'Ostende, et d'obtenir la préférence ² ; mais cette intrigue n'eut pas tout le succès qu'on en attendait.

Le gouvernement pour parer le coup qu'on voulait porter à nos armateurs , et les soustraire à la rivalité de l'étranger sur nos propres marchés , mais surtout pour faciliter la vente des marchandises introduites par des bâtiments nationaux, et maintenir ces marchandises à un taux assez élevé, pour assurer quelque bénéfice aux intéressés, prohiba l'entrée des productions des Indes par les navires des autres nations.

1722.

Les graves dangers auxquels les vaisseaux étaient exposés, pendant l'hiver, hors du bassin d'Ostende, engagèrent le marquis de Prié à écrire au magistrat, le 14 janvier.

« Nous ayant été représentés que les vaisseaux qui sont dans le havre

¹ Avis à la prétendue compagnie des Indes. Archives de l'État.

² BLOMMAERT, p. 10.

d'Ostende, souffrent beaucoup, notamment dans cette saison, par le grand courant de l'eau, et que les cables pourrissent et s'usent si fort par ledit courant, qu'ils sont en danger d'être emportez et de périr, ainsi qu'il est arrivé à l'égard d'un vaisseau qui a été emporté et qui a péri au temps qu'il était sur le point de faire un voyage... » le ministre enjoignit au magistrat de donner l'entrée dans le bassin du *Sas*, aux vaisseaux destinés pour les Indes, « même es places qu'on réserve pour les vaisseaux de la province, mais lorsqu'il y en aura de ceux-ci qui se présenteront, nous entendons qu'ils aient la préférence et que les autres leur fassent place, pour autant qu'il leur sera nécessaire et qu'ils en devront occuper ¹. »

Quelque temps après la *Maison d'Autriche* rentrait au port ; elle fut bientôt suivie d'un autre navire, commandé par le capitaine Balthasar Roose. Celui-ci avait été pris l'année précédente, près de l'île de Bourbon, par un corsaire : mais une douzaine de matelots et quelques portugais que les pirates avaient laissés libres à bord, saisissant un moment où ces brigands étaient ivres, à la suite d'une orgie, les massacrèrent tous au nombre de cinquante, reprirent le vaisseau, délivrèrent leurs compagnons, et revinrent heureusement en Europe².

Le 14 juin arriva la *Ville de Gand*, rapportant de Moka une grande quantité de café, de soieries et autres marchandises ³.

Le 3 septembre on aperçut le *Saint-Pierre*. Il venait de Surate, après un voyage de quinze mois, avec beaucoup de bois de teinture, de poivre, de coton, etc. Il était accompagné d'un bâtiment, qui avait été retenu quelque temps en route par une frégate anglaise : elle avait voulu vérifier s'il n'avait pas à bord quelque sujet de la Grande-Bretagne ⁴.

Alexandre Hume était arrivé dans ce temps-là des Indes. Il rendit

¹ Archives du conseil d'État et de l'audience.

² *Mercure historique*, juin 1722, p. 663.

³ *Idem*.

⁴ *Mercure historique*, septembre 1722, p. 238.

compte au gouvernement des négociations qu'il avait entamées au Bengale. L'empereur en fut extrêmement satisfait, et le fit repartir avec des pleins pouvoirs, afin d'acquérir un terrain sur les bords du Gange, dans un endroit commode et convenable pour l'érection d'une loge, « moyennant, portent les lettres patentes du 27 octobre, la reconnaissance à payer au roi du Grand Mogol, notre bon ami, voulant et ordonnant qu'à cette occasion, on fasse connaître à lui, Jaffer-Con, Nabab, l'amitié et bonne correspondance que nous souhaitons d'entretenir avec son souverain, et l'estime particulière que nous avons pour la personne dudit Jaffer-Con, Nabab. »

La cour de Vienne fit partir en même temps le lieutenant-général d'artillerie Adrien Cobbe, en qualité de gouverneur de la factorerie, avec un supplément de traitement de 2,400 florins, et le dixième de la rétribution à payer par tous ceux qui viendraient habiter l'établissement.

Ses instructions lui prescrivaient de chercher un endroit propre à creuser un port et un bassin ; elles l'autorisaient aussi à avancer des fonds aux ouvriers et marchands de la factorerie ; mais il ne devait en accorder qu'*en les chargeant de la plus forte rétribution annuelle, et des meilleures conditions qu'il se pourra.*

Dans tous les actes de l'administration de cette époque, se révèle cet impitoyable esprit de fiscalité avec une naïveté qui révolte, avec une rigueur qui ôtait aux conceptions les plus sages, leur caractère d'utilité ou de bienfaisance.

Les mesures que venait de prendre la cour de Vienne, n'étaient que le prélude d'une autre beaucoup plus importante.

L'empereur Charles VI se décida à affermir notre commerce des Indes, en érigeant, pour l'exercer, une compagnie privilégiée.

Le plan de cette compagnie avait été rédigé par un intrigant anglais, ayant nom Colebroke, *homme fort rusé et s'entendant parfaitement dans le commerce des actions*¹. Jean Ker prétend que Colebroke

¹ Mémoires de J. Ker, page 289.

abusant de sa confiance d'une manière perfide, parvint à obtenir, par l'intrigue, communication de ses mémoires, et s'appropriâ ses idées en les altérant.

Quoiqu'il en soit, l'érection de la compagnie rencontrait une grande opposition de ceux, et ils étaient en grand nombre, qui désiraient que la navigation restât libre à tout le monde ¹.

Ils étaient appuyés par le prince Eugène, qui prévoyait les plaintes et les menaces qu'allaient faire les puissances maritimes. Le marquis de Prié ne s'opposait pas moins à la publication de l'octroi. Il alléguait les raisons les plus fortes que lui dictèrent, dit Rousset, l'intérêt qu'il trouvait dans l'expédition des lettres de mer, et dans les présents que lui faisaient les matres des vaisseaux à leur retour ². Mais nos principaux négociants sollicitèrent les lettres d'octroi avec tant d'ardeur, qu'ils parvinrent à écarter tous les obstacles, à lever tous les scrupules.

Prié fut invité à transmettre une liste triple de candidats à la direction de la compagnie. Le rapport qui accompagna cette liste est du 21 décembre 1722. « Comme on ne trouve pas dans le pays, y prétend-il, sept marchands dont chacun ait acquis, par sa propre expérience, les lumières nécessaires pour diriger et conduire, comme il faut, les affaires de cette société, j'ai cru devoir donner dans la liste le premier rang à ceux qui ont déjà exercé la direction du commerce des Indes dans ce pays..., et le second à ceux qui, outre leur probité, leur crédit et leurs richesses, ont assez de génie pour se faire et former dans peu par la capacité des premiers, en travaillant conjointement avec eux.... Parmi tous les négociants de Bruxelles, ajoutait-il, il n'y en a pas un qui ait demandé des passeports pour le commerce des Indes, et même il y en a fort peu qui s'y sont intéressés, quoiqu'il y en ait qui soient riches, accrédités et intelligents ³. »

¹ *Mercuré historique*, juillet 1721, p. 113.

² *Recueil historique d'actes, négociations, mémoires et traités*, tome II, p. 4.

³ *Revue nationale*, p. 134.

Aussitôt qu'on eut connaissance en Hollande des projets de la cour de Vienne, on jeta de hauts cris ; les états généraux mirent en émoi toutes les cours. La compagnie publia une foule de mémoires ¹ pour démontrer comme quoi l'empereur n'avait pas le droit de permettre aux négociants belges, d'exercer le commerce avec des États indépendants et des puissances libres ; elle étourdit l'Europe de ses brochures, et donna si bien à sa cause les apparences de la justice ; elle enveloppa la question principale de tant d'obscurité et de sophismes, que les hommes les plus éclairés se prennent quelquefois à douter si, d'après l'ancien droit public, elle n'avait pas raison.

¹ On pourrait former une petite bibliothèque des écrits qu'on publia pour et contre la compagnie. J'ai eu l'occasion de citer les plus intéressants. Il faut lire *la défense du droit de la compagnie hollandaise des Indes orientales contre les prétentions des habitants des Pays-Bas Autrichiens*, par BARBEYRAC, quoique ce factum soit, comme tous les écrits de l'auteur, trop prolixe et d'un style peu attrayant et peu correct ; style de réfugié protestant, comme dit quelque part M. Capefigue.

§ 7.

Lettres patentes de la compagnie d'Ostende. — Objections que soulèvent quelques-uns des articles. — Joie qu'excite la publication de l'octroi dans le pays. — Directeurs de la compagnie. — Brillantes espérances que l'on conçoit de cette institution. — Craintes exagérées qu'elle excite en Hollande et en Angleterre. — Avantages réels qu'elle devait procurer au pays.

1723.

Pour toute réponse, Charles VI fit publier les lettres patentes d'octroi de la compagnie impériale et royale d'Ostende.

Nous croyons devoir donner en entier cet acte important, parce qu'il investissait la compagnie d'immenses pouvoirs; qu'il lui accordait de beaux privilèges, de nombreuses facilités et de grandes faveurs pour son commerce. D'ailleurs, ce curieux document ne se trouve que dans de volumineuses collections, devenues assez rares :

Charles, etc.

Étant également attentif à procurer ce qui peut être de l'avantage de nos peuples, et à contribuer à la conservation de tous nos états, et nommément de ceux de nos Pays-Bas, et considérant qu'il serait bien difficile de parvenir à ces deux buts si importants pour le rétablissement du commerce et de la navigation d'où dépend non-seulement le bonheur de nos sujets, mais aussi le bon ordre et l'augmentation de nos finances, de même que la défense de nos Pays-Bas; considérant aussi que ce commerce ne peut être bien établi et solidement soutenu par des particuliers qui le font depuis quelques années sous notre pavillon et sur nos passeports, nous avons jugé nécessaire d'établir et de former une compagnie générale de commerce dans nos Pays-Bas, afin que, par l'union de tous nos sujets et leur correspondance, ils puissent le faire avec plus d'ordre et de succès, et se soutenir avec plus de fermeté et de vigueur contre les dangers et difficultés qui peuvent se rencontrer dans des voyages de si long cours.

A ces causes, de notre propre science, pleine puissance et de l'autorité nous appartenante par le droit de souveraineté, par celui de la nature et des gens, et ayant égard aux très-humbles demandes et supplications de nos sujets de nos Pays-Bas, (ouï sur ce l'avis de notre plénipotentiaire au gouvernement d'iceux, de notre lieutenant gouverneur et capitaine général de nosdits pays, et ouï sur le tout notre conseil suprême établi lez notre per-

sonne royale pour les affaires du même païs, et en dernier lieu notre conférence ministriale) nous avons, tant pour nous que pour nos successeurs, gratuitement octroyé, permis et concédé, octroyons, permettons et concédons, que ladite compagnie générale s'établisse et se forme, comme nous l'établissons et formons par ces présentes irrévocables, pendant le terme de cet octroi, sous le nom et titre de compagnie impériale et royale établie dans nos Pays-Bas Autrichiens, sous la protection de S. Charles, et sous les articles, libertés et conditions suivantes, à scavoir :

I. Que cette compagnie aura la faculté de naviger et négocier aux Indes Orientales et Occidentales, et sur les côtes d'Afrique tant en deça qu'au-delà du cap de Bonne-Espérance, dans tous les ports, havres, lieux et rivières où les autres nations trafiquent librement, en observant les maximes et coutumes reçues et approuvées par le droit des gens, pour le terme de trente années à compter de l'enterrinement de cet octroi.

II. Nous défendons très-expressement à toutes autres personnes nos sujets aux Pais-Bas, de faire directement ni indirectement ladite navigation ou commerce, de quelque manière que ce puisse être, pendant ledit terme de trente années, à peine de notre indignation et de confiscation des vaisseaux, munitions, armes et marchandises au profit de la compagnie, déclarant tous ceux qui seront convaincus d'avoir enfreint la défense portée par cet article, incapables d'être employez, en quelque qualité que ce puisse être, au service de ladite compagnie, et de participer à son commerce.

III. Nous revoquons et annulons tous les passeports ou permissions donnés pour faire un ou plusieurs voyages aux Indes, telles qu'ils puissent être, mais les vaisseaux qui sont sortis de nos ports, munis de nos commissions, avant la publication des présentes, y pourront retourner en toute sûreté, sans pouvoir être inquiétés ou recherchés de la part de la compagnie.

IV. Nous défendons en outre à tous nosdits sujets de s'intéresser à l'avenir audit commerce dans des navires qui appartiennent à d'autres nos sujets, ou à des étrangers ; ou d'assurer tels vaisseaux, ou les marchandises de leur cargaison, en tout ou en partie ; ou de mettre de l'argent ou des marchandises la dessus, à la bodemerie ou grosse avanture, à peine de l'incapacité portée par l'article précédent, et de confiscation au profit de la compagnie de tout ce qu'ils auront ainsi hasardé ; et en cas qu'il se trouve que ce sera avec des étrangers qu'ils auront traité, soit en s'intéressant dans leurs vaisseaux ou en les assurant, la compagnie sera en droit de recouvrer à leur charge le montant des sommes pour lesquelles ils se seront intéressés dans les navires, ou engagés par la police d'assurance. Bien entendu néanmoins, que notre intention n'est pas d'empêcher par la défense portée par le présent article, le trafic que nos sujets ont accoutumée de faire, et qu'ils jugeront convenir de faire, dans la suite, dans les flottes et armements étrangers, pour le débit de leurs Manufactures et marchandises dans des païs et districts situés hors de l'Europe où le commerce de la compagnie ne s'étend pas, au désir et

suivant les règles prescrites par notre présente concession pour la direction de la compagnie et pour l'exercice de son commerce.

V. Nous permettons à la compagnie d'arborer notre pavillon impérial et royal sur ses vaisseaux, et nous lui accordons un écusson d'armoiries pour former un sceau dont elle devra se servir pour tous les actes, lettres patentes et commissions qui regarderont le gouvernement, direction et administration de ses affaires; et elle fera fondre ses canons à nos armes, et au-dessous les siennes, lesquelles elle pourra faire mettre aussi sur ses navires, portes de ses magasins, et autres édifices et forteresses qui lui appartiendront.

VI. Pourront s'intéresser dans cette compagnie tous les corps et particuliers nos sujets, de quelque pays, condition ou qualité qu'ils puissent être, par voye de souscription, achat d'actions et à tout autre titre, sans déroger à leur noblesse, rang et privilège.

VII. Pourront les tuteurs y intéresser les mineurs dont la tutelle leur est confiée pour une somme n'excédant pas la moitié de leur argent, en tant qu'il sera réputé meuble, pourvu que les tuteurs soient en fonds pour y fournir en argent comptant, sans qu'il leur sera permis de vendre ou de charger leurs biens immeubles ou rentes constituées pour souscrire ou acheter des actions dans la compagnie, au profit desdits mineurs, à moins qu'ils n'ayent obtenu à cet effet la permission des juges auxquels il apartiendra d'en décerner en connaissance de cause, suivant les loix du pays.

VIII. Pourront pareillement entrer en ladite compagnie, soit par souscription, achat d'actions et à tout autre titre, tous les étrangers et sujets de quelque qualité qu'ils puissent être, et de quelque prince ou État que ce soit. Bien-entendu que nous accordons à tous nos sujets, par un effet de notre amour paternel, le terme d'un mois, à compter du jour de l'ouverture des livres, pendant lequel ils seront reçus seuls et par préférence à souscrire, voulant qu'après l'écoulement dudit terme, soient admis auxdites souscriptions tous autres, sans distinction de sujets ou d'étrangers.

IX. tous ceux qui auront obtenu de nous ci-après lettres de naturalité, et qui auront établi leur fixe domicile dans les provinces de notre obéissance, de même que ceux qui y auront choisi leur demeure avec leurs familles, avant la date de cet octroi, seront réputés nos sujets, et seront en droit de jouir de tous les avantages et privilèges que notre présente concession accorde aux naturels des nos États par rapport à cette compagnie.

X. Nous déclarons aussi que les actions qui apartiendront à des étrangers en ladite compagnie, de quelle qualité ou pays qu'ils puissent être, seront exemptes du droit d'aubaine, et ne seront pas sujettes à être saisies de notre part, ni confiscales à notre profit, pour quelque cause publique ou considération d'État, quand même nous serions en guerre avec les princes ou puissances dont tels étrangers seront les sujets, les exemptant de plus, en leurs personnes et actions avec ce qui en dépendra, de toute poursuite et arrêt à titre de représailles, tant par terre que par mer, défendant à nos fiscox,

procureurs généraux et à tous autres nos officiers et sujets, à qui il pourra appartenir, de les molester ou inquiéter à cet égard, à peine d'être responsables en leurs propres et privez noms, envers les intéressez de tous dépens, dommages et intérêts.

XI. Nous renonçons au droit d'hypothèque tacite sur les effets que les actionnaires nos débiteurs auront dans la compagnie, et au droit de préférence qui nous pourroit compéter, à titre de telle hypothèque, quand même cette préférence nous seroit acquise avant que nos débiteurs se fussent intéressés dans la compagnie.

XII. Nous déclarons que les effets de la compagnie, ni les actions que les intéressez y auront, ne pourront être arrêtez de la part de ceux qui prétendront être leurs créanciers, soit pour fonder la juridiction d'aucun tribunal à l'effet d'y pouvoir actionner des étrangers, soit pour la seurété de la dette, à moins qu'ils ne soient munis d'une sentence rendue en jugement contradictoire, contre eux ou contre ceux de qui ils auront dérivé leur droit à titre de succession, ou que le juge, à qui il appartiendra de connoître de la matière, n'accorde la permission d'arrêter les dites actions ou effets, ce que nous lui défendons de faire, à moins qu'il ne trouve des raisons fort importantes pour l'accorder.

XIII. La compagnie aura droit de préférence, dans l'ordre des créanciers, sur tous les autres, nuls exceptez, sur les actions et effet que les intéressez auront dans la société, pour le recouvrement des prétentions dont les actionnaires lui seront redevables, laquelle préférence néanmoins n'aura lieu que lorsqu'il s'agira des dettes qui auront été contractées par les actionnaires après qu'ils se seront intéressés dans le fond de la compagnie, et n'empêchera pas qu'ils ne puissent disposer valablement de leurs actions, à la réserve de ce qui est dit dans l'article 32.

XIV. De plus seront exemts de toute saisie, séquestre et arrêts les gages des officiers subalternes et autres employez dans la compagnie, soit par mer ou par terre, en quelque qualité que ce soit, dont les appointements fixes ne montent pas à un écu par jour, à moins que ce ne soit pour des dettes contractées après qu'ils se seront engagés au service de la compagnie, à scavoir pour dépenses de bouche, habillements ou loyer de maison, quartier ou chambre.

XV. Les directeurs de la compagnie ne pourront être arrêtez en leurs personnes ou biens, afin de rendre compte de leur administration dans la compagnie, ni à titre du paiement des gages de ceux qui seront employez au service de la compagnie par mer ou par terre, en quelque qualité ou fonction que ce puisse être, bien entendu qu'il sera permis à ceux qui croiront avoir des prétentions contre eux à cet égard, de les poursuivre en justice par devant leur juge compétent.

XVI. Les directeurs et autres supôts et employez de la compagnie allant en voyage pour les affaires de la société, ne pourront être appréhendés de

corps, ou arrêtez pour quelque cause civile que ce puisse être, soit en allant, en retournant, ou dans les endroits où ils vaqueront à l'exécution de leurs commissions, déclarant tout ce qui sera entrepris contre le privilège et sauf-conduit accordé par cet article, attentatoire et de nulle valeur, sans qu'il soit nécessaire d'obtenir acte déclaratoire ou sentence d'aucun juge à cet effet, et seront les contrevenants responsables envers la compagnie et envers les directeurs, supôts et employez respectivement, de tous dépens, dommages et intérêts.

XVII. Nous permettons aux directeurs de la compagnie de faire arrêter par les prevots ou autres officiers de la compagnie, les soldats et matelots qui se seront engagés à son service, et qui, avant l'expiration du terme de leur engagement, auront déserté ou se seront écartez sans la permission de leurs capitaines, dans quelque lieu qu'on les trouve, à condition néanmoins que lesdits prévôts ou autres officiers de la compagnie seront tenus, avant que d'arrêter lesdits soldats ou matelots, ou du moins avant que de les amener hors du district dans l'étendue duquel l'arrêt aura été fait, d'en avertir l'officier principal du lieu, ou son substitut en son absence, ou le bourguemaitre au défaut de l'un ou de l'autre, à qui nous ordonnons de le permettre sans remise, et sans que pour cette permission ils puissent prétendre ni exiger aucune récompense, même à titre de pot de vin.

XVIII. Il ne sera pas permis à la compagnie d'employer pour le voyage des Indes d'autres vaisseaux que ceux qui lui apartiendront en propre, et dont les gens de l'équipage, tant officiers, soldats que matelots, seront à ses ordres, gages et serment.

XIX. Nous réglons le fond de cette compagnie à six millions de florins, argent de change, lequel sera partagé en six mille actions, chaque action étant fixée à mille florins de la même monnaie, et ladite compagnie ne les pourra reconnaître ni acheter pour son compte que pour ledit prix de mille florins.

XX. Les actions ne pourront être vendues ni cédées qu'après que les livres de souscription seront clos, et tous ceux qui seront intéressés réellement dans la compagnie, soit par voye de souscription ou autrement, seront réputés vrais possesseurs et propriétaires de leurs actions, jusqu'à ce qu'il constera par leurs signatures, au livre de transport, ou par celles de ceux qu'ils y auront commis par leurs actes de procuration passez par devant notaire et témoins, et dûment légalisez, qu'ils les auront vendues ou cedées à d'autres, en ajoutant les dates de tels transports, sans que le contract qu'ils auront fait avec d'autres pour les aliéner, ni la délivrance réelle et effective de leurs titres, pourront suffire pour transmettre aux acheteurs cessionnaires ou autres acquéreurs aucun droit de possession ou de propriété, jusques à l'accomplissement de ladite formalité de la signature aux livres de transport, moyennant quoi tels acquéreurs deviendront possesseurs et propriétaires des actions par eux ainsi acquises à titre d'achât, de cession ou autre titre valable, et en pourront disposer comme bon leur semblera.

XXI. Les souscriptions pour le fond de cette compagnie, se feront dans notre ville d'Anvers, entre les mains des directeurs qui seront tous obligés de s'y trouver à cette fin, ou d'en commettre au moins quatre d'entr'eux pour les recevoir.

XXII. Pour prévenir toute confusion et incertitude dans les souscriptions, les souscrivans seront tenus d'exprimer dans leurs billets, en lettres lisibles, et sans user d'abréviations ou de chiffres, le nombre des actions qu'ils voudront acquérir, leurs nom, surnoms, les lieux de leur demeure et la date.

XXIII. Ceux qui voudront avoir part dans le fond de la compagnie par voye de souscription, seront obligés de payer au tems des souscriptions le quart de chaque action, et le second quart trois mois après la clôture des livres de souscription, et les deux quarts restans de six en six mois; et les directeurs délivreront, après le dernier paiement fait, et non auparavant, aux actionnaires leurs billets d'actions.

XXIV. Ceux qui auront négligé les paiements dans chacun des termes ci-dessus prescrits, perdront au profit de la compagnie ce qu'ils auront déjà payé.

XXV. D'abord que les livres de souscription seront clos, les directeurs avertiront le public, par des affiches, que, vingt jours après la publication, il y aura une assemblée générale des principaux intéressez dans la ville d'Anvers, pour délibérer et résoudre tout ce qui regardera la direction, le bien et l'avantage de ladite compagnie.

XXVI. Nul n'aura voix dans cette assemblée générale ni dans les suivantes, à moins qu'il n'ait douze actions; et ceux qui auront cinquante actions ou plus jusques à cent exclusivement dans le fond de la compagnie, auront chacun deux suffrages; et ceux qui auront mis ou acquis cent mille florins ou plus auront chacun trois voix; mais nul intéressé n'y aura plus de trois suffrages, et seront tous obligés d'affirmer par serment, que les sommes qui seront sur leurs noms, leur apartiennent en propre.

XXVII. Nul étranger qui ne soit pas de nos sujets, n'aura voix dans les assemblées générales, nonobstant qu'il aurait le nombre compétent des actions.

XXVIII. S'il arrive que quelque corps des États, villes ou autres de nos pays s'intéressent dans le fond de la compagnie pour douze mille florins ou plus, ils y pourront envoyer un seul député de condition laïque, dûment muni de leur plein pouvoir, pour donner son suffrage au nom de son corps, et affirmer par serment que les sommes souscrites par les corps respectifs qu'ils représentent, sont pour leur propre compte, sans qu'aucun particulier, soit membre desdits corps ou autre, y ait part.

XXIX. Les directeurs commettront un d'entr'eux pour recevoir les sermens qui devront être prêtés par les principaux intéressez, en conséquence de l'article 26, et lesdits intéressez seront obligés de jurer qu'ils veilleront à la conservation des intérêts de tous les actionnaires, avec le même soin et

avec la même fidélité qu'ils apporteront à celles de leurs propres affaires dans la compagnie, et seront lesdits directeurs obligés d'en tenir registre.

XXX. Nous déclarons la compagnie libre et indépendante de nous et du gouvernement de nos Pays-Bas, en tout ce qui pourra regarder son économie, la direction de son commerce, et l'administration des affaires, tant par terre que par mer, à la réserve de ce qui concernera la ponctuelle exécution des ordres portez par nos présentes lettres patentes d'octroi, dont nous nous réservons l'interprétation, en cas de doute, et de la simple connaissance qu'il convient que nous ayons du succès de ses entreprises, afin que nous la puissions soutenir et protéger plus efficacement.

XXXI. Nous nommerons, pour cette seule fois, sept directeurs de la compagnie, accordant néanmoins à l'assemblée générale la faculté d'augmenter ledit nombre, et d'en nommer jusqu'à neuf ou à onze en tout, si elle le trouve ainsi convenir au bien et à l'avantage de la compagnie.

XXXII. Lesdits directeurs et leurs successeurs seront obligés d'avoir leur domicile fixe et permanent dans nos Pays-Bas, pendant le terme de leur direction, et chacun d'eux devra avoir pour le moins trente actions dans le fond de la compagnie, lesquelles trente actions chacun d'eux sera obligé de tenir sous son nom et pour son propre compte, libres de toutes charges, pour servir de caution à la compagnie; ce qui aura aussi lieu à l'égard du directeur que nous nommerons dans la suite, en conformité de l'article suivant, et du caissier dont le choix appartiendra toujours à l'assemblée générale des principaux intéressés.

XXXIII. Nous nous réservons pour toujours le choix et la nomination d'un des directeurs, lequel nous choisirons des trois que, dans la suite, l'assemblée générale aura à nous présenter, et nous accordons à ladite assemblée générale la faculté de choisir les autres à la pluralité des voix.

XXXIV. Ceux qui ne sont ou qui n'ont été de la profession des négociants ou banquiers, ne pourront être élus directeurs ou caissiers de la compagnie; et nous voulons que la même inhabilité s'étende à ceux qui, étant négociants ou banquiers de profession, seront pourvus de quelque place dans la magistrature, ou autrement employez à notre service, ou dans celui des États de nos provinces, pendant le temps qu'ils y demeureront revêtus de telles charges.

XXXV. Les ascendans et descendans en ligne directe, deux frères, oncle et neveu, en degré de parenté ou d'alliance, ne pourront être ensemble directeurs de la compagnie, non plus que ceux qui sont cousins germains en degré de consanguinité, bien entendu néanmoins que l'affinité qui pourra survenir auxdits degrés respectifs entre deux directeurs, pendant le temps de leur administration, n'empêchera pas qu'ils ne puissent continuer ensemble dans la direction, jusqu'à ce que l'un ou l'autre en soit sorti par le sort ou autrement.

XXXVI. S'il arrive par malheur que quelqu'un des directeurs fasse faillite, il sera par là déchu de sa place de directeur, laquelle sera vacante de

plein droit d'abord que la faillite sera tenue pour publique, suivant la coutume qui s'observe en pareille matière en notre ville d'Anvers, laquelle servira de loi pour décider de la notoriété de la faillite.

XXXVII. Les sept directeurs que nous avons nommez, prêteront entre les mains de notre ministre plénipotentiaire, ou entre les mains de celui ou ceux qu'il commettra à cette fin, le serment marqué par l'article suivant, et jureront en outre qu'à l'égard des souscriptions ils se comporteront bien et fidèlement, et qu'ils se conformeront aux instructions qui leur seront données par l'assemblée générale pour le plus grand avantage du commerce.

XXXVIII. Les directeurs qui seront nommez dans la suite par l'assemblée générale, prêteront le serment entre les mains de celui ou ceux qu'elle commettra pour le recevoir, et jureront d'exécuter bien et fidèlement tous les points et ordres portez par cet octroi, en tant qu'ils les pourraient regarder, de même que les statuts et réglemens qui seront faits dans les assemblées des principaux intéressez, et sera tenue note de la prestation desdits sermens dans les registres destinez à cette fin.

XXXIX. Nous accordons à ladite assemblée générale des principaux intéressez, l'autorité de faire tels réglemens et ordonnances qu'elle jugera convenir pour la bonne direction de la navigation et du commerce de la compagnie, tant aux Pays-Bas qu'aux Indes, et pour la conduite de tout ceux qui seront aux gages et au service de la compagnie, par terre et par mer, lesquels réglemens et ordonnances ne pourront être changez ni révoquez que par la résolution d'une pareille assemblée générale des principaux intéressez, lui permettant d'infliger des peines pécuniaires à la charge des contrevenans, applicables au profit de la compagnie, lesquelles seront recouvrées à la diligence des directeurs.

XL. L'assemblée générale arrêtera, entr'autres choses, l'ordre qui devra être observé par ceux qui seront commis à tenir les livres de caisse, de transport et autres de la compagnie, et désignera le tems de la reddition des comptes; choisira les auditeurs dont le nombre ne pourra excéder celui de cinq, et réglera le tems de la durée de leurs commissions, et établira les apointemens des directeurs, qui ne pourront cependant aller au-delà de quatre mille florins, argent de change, par an, pour chaque directeur; ils fixeront aussi les gages du caissier général et de tous les supôts et officiers de la société, sauf qu'à l'égard des sept directeurs par nous nommez, ils jouiront chacun d'un apointement de quatre mille florins par an, pendant le tems de la durée de leur commission; et ils pourront, pour cette seule fois, choisir le caissier général et les autres supôts et officiers de la compagnie, dont ils auront besoin, et regler aussi, pour cette fois seulement, leurs gages et salaire.

XLI. Les directeurs devront se contenter des gages que ladite assemblée générale leur aura attribués, sans pouvoir prétendre rien de plus à titre de vacation aux assemblées ordinaires ou extraordinaires, ni à quelque autre prétexte que ce soit, bien entendu néanmoins que, pour les vacations que le

besoin du service de la compagnie exigera qu'ils fassent hors du lieu de leur demeure, ils seront en droit de tirer ce que l'assemblée générale trouvera à propos de fixer, ce qui ne pourra pas excéder six florins par jour, argent de change, par dessus les fraix de voiture.

XLII. L'assemblée générale des principaux intéressés choisira le lieu où le bureau de la caisse générale de la compagnie sera tenu.

XLIII. Il ne sera permis à personne de se retirer de la compagnie qu'en vendant ou cédant les actions qu'elle y aura, lesquelles demeureront dans le fond de la compagnie, et seront réputées meubles pour les intéressés, leurs héritiers et ayant cause, et seront toujours exemptes avec tout ce qui en dépendra, de toutes taxes et charges publiques, soit réelles, personnelles ou mixtes, ordinaires ou extraordinaires, nulles exceptées.

XLIV. L'assemblée générale des principaux intéressés déterminera l'endroit où le bureau général pour compter avec la compagnie pour les achats et ventes des marchandises, sera tenu; mais les ventes des marchandises de retour se feront toujours publiquement à Bruges ou à Ostende, au choix des directeurs auxquels il apartiendra de régler le tems et les conditions des ventes, comme ils le jugeront convenir à l'utilité de la compagnie; et en quelque ville que lesdites ventes se fassent, il sera permis aux acheteurs, tant nos sujets qu'étrangers, de faire les achats par eux mêmes ou par leurs commis, sans être tenus d'y employer d'autres commissionnaires ou courtiers, nonobstant quelques privilèges qui puissent avoir été accordés au contraire par les princes nos prédécesseurs, auxquels nous dérogeons par les présentes en faveur de la liberté du commerce de la compagnie.

XLV. Et il ne sera accordé aucune moratoire ou prolongation de terme, ou autre dépêche quelconque, à ceux qui auront acheté des effets de la compagnie, ou qui pourront autrement avoir contracté avec elle, pour quelque chose que ce puisse être, pour suspendre le payement, afin que la compagnie puisse y contraindre les débiteurs par les voyes et dans les formes qu'ils se seront obligés à ladite compagnie, et nous défendons à tous nos conseils et tribunaux d'accorder aucune semblable moratoire ou prolongation qui suspende ou retarde le payement; et afin que cette défense ne rencontre aucune difficulté en son exécution, nous défendons de même à tous nos juges de déférer à telles lettres moratoires ou prolongation de terme, à peine d'être responsables envers la compagnie, en leurs propres et privez noms, de tous dépens, dommages et intérêts: et le gouvernement tiendra la main à la ponctuelle exécution de cet article.

XLVI. Les directeurs auront le droit d'instituer et de destituer à volonté, à la pluralité des voix, les teneurs des livres, secrétaires, agens, commis, capitaines, officiers subalternes et tous autres d'un rang inférieur, qui seront employés au service de la compagnie, en quelque qualité ou fonction que ce puisse être, et afin que les directeurs n'établissent que des gens de bien et qui aient les qualitez requises pour bien exercer ces fonctions, nous leur ordonnons de rem-

plir *gratis* tous les postes dont la collation leur apartiendra, sans demander ou recevoir aucune reconnaissance, en argent ou autrement, de ceux qui en seront pourvus, soit avant ou après qu'ils les auront établis, à peine d'être déchus de leur place de directeur, et du quadruple au dessus de ce qu'ils auront reçu.

XLVII. Ils auront aussi le pouvoir d'ordonner l'équipement et chargement des vaisseaux, qu'ils pourront acheter et faire construire où ils le trouveront à propos, de même que les marchandises et denrées nécessaires pour l'assortiment des cargaisons, et pourvoiront généralement à tout ce qu'ils jugeront nécessaire et convenable pour l'avantage de la compagnie, et pour l'accroissement de son commerce; bien entendu qu'ils auront un soin particulier d'avantager, autant que possible, les fabriques et les manufactures internes de nos Pays-bas.

XLVIII. Il ne sera pas permis aux directeurs de résoudre sur des affaires d'importance, à moins qu'ils ne soient cinq, lorsque leur nombre sera de sept ou de neuf; et, s'il y a onze directeurs, leur assemblée, pour résoudre, devra être composée pour le moins de sept d'entre eux.

XLIX. Les principaux intéressés, dans leur assemblée ordinaire, nommeront les personnes qui devront remplir les places vuides des directeurs qui, par maladie ou absence nécessaire, ne se pourraient pas trouver aux délibérations: et auront ceux qui interviendront dans les assemblées desdits directeurs, en vertu de ladite nomination, voix délibérative comme les mêmes directeurs; et si, nonobstant toutes les précautions de l'assemblée générale pour prévenir et suppléer au cas d'absence des directeurs, il arrivait que ceux qui seraient désignez pour remplir les places vuides, vissent à manquer, en ce cas, les directeurs présens seront tenus d'appeler autant d'auditeurs des comptes de la compagnie qu'il manquera des membres, pour rendre le nombre de l'assemblée de directeurs suffisant à pouvoir délibérer sur les affaires pressantes dont il s'agira pour lors.

L. Les assemblées de la direction générale se tiendront les premières trois années dans la ville d'Anvers, et les autres trois années à Bruges ou à Gand, selon qu'il sera réglé par ladite assemblée générale, et continueront ainsi tour à tour, jusques à l'expiration de cet octroi ¹.

LI. Les directeurs tiendront leur première assemblée immédiatement après qu'ils auront prêté serment, et formeront le plan pour l'économie et direction de la compagnie, lequel ils présenteront à la première assemblée générale pour y être examiné, changé ou agréé, comme il sera trouvé convenir.

LII. Après la clôture des comptes d'une année, les principaux intéressés s'assembleront sans délai, pour délibérer avec les directeurs sur le dividende

¹ L'assemblée était primitivement fixée à Bruges, mais de réclamations faites par les villes de Gand et d'Ostende, dont quelques négociants étaient intéressés dans la compagnie, firent changer cette disposition. De Rive, *Précis historique*, etc., p. 142.

qu'il conviendra de faire aux intéressez, où l'on mandera aussi quelqu'un des nommez par l'assemblée générale, avenant le cas des 41 et 49 articles de notre présente concession ; bien entendu néanmoins que les principaux intéressez n'auront que voix consultative dans la résolution à prendre par les directeurs sur le montant dudit dividende dans le règlement duquel on observera l'ordre suivant.

LIII. Les directeurs auront soin de ne faire aucun dividende aux actionnaires à moins que les dettes de la compagnie ne soient acquittées ; et afin qu'ils se conduisent sûrement dans leur direction à cet égard, ils dresseront avec soin l'état du gain d'une année qu'il y aura en caisse, tous frais faits, et en distribueront pour le moins la moitié aux intéressez, proportionnellement à leurs actions, et ils en useront de la même manière d'année en année.

LIV. De plus, les directeurs seront tenus de rendre un compte général de leur administration de cinq en cinq ans, et à l'intervention de l'assemblée générale des principaux intéressez qui auront voix consultative, comme à l'article 52 ; ils feront au bout desdits termes respectifs de cinq années un dividende extraordinaire aux intéressez, à proportion de l'état de la caisse ; nous enchargeons néanmoins bien expressément les directeurs de conserver toujours dans la caisse une somme suffisante pour le besoin et l'avantage de la compagnie.

LV. La commission de ceux que l'assemblée générale aura députés à l'audition des comptes de la compagnie, ne pourra durer que l'espace de trois années, et il sera au pouvoir des principaux intéressez de les révoquer avant l'expiration de ce tems là, s'ils le jugent à propos, et de subroger d'autres à leurs places, ce qu'ils feront aussi lorsque quelques-uns desdits députés ne pourront vaquer à l'exercice des fonctions de leur commission, soit pour cause de maladie, absence nécessaire ou autre.

LVI. Les principaux intéressez ne pourront commettre, ni laisser à l'audition des comptes ceux qui seront parens ou alliez entre eux, dans l'étendue des degrés exclusifs expliqués et limités par l'article 35 de cet octroi, ni celui qui apartiendra à aucun des directeurs dans le même degré de parenté ou d'alliance.

LVII. Ceux qui seront commis à l'audition des comptes de la part des principaux intéressez, ensuite du serment par eux prêté conformément au formulaire à faire par l'assemblée générale, procéderont à l'audition des comptes avec toute l'exactitude et célérité possibles.

LVIII. Les parties douteuses qui ne pourront être ajustées dans l'audition desdits comptes, seront portées à l'assemblée générale des principaux intéressez ou de ceux qu'elle commettra à cette fin.

LIX. L'on avertira tous les intéressez par des gazettes et par des affiches publiques du jour et du lieu de la reddition des comptes, et il sera permis à chacun d'eux de s'y trouver à ses propres fraix ; mais ceux qui viendront, n'y auront aucun suffrage soit délibératif ou consultatif ; et s'ils ont quelque

chose à dire ou à représenter, ils le feront par écrit et non autrement.

LX. Les directeurs donneront auxdits commis à l'audition des comptes, en étant requis, inspection de tous les livres, documents, lettres et autres papiers qui regarderont, directement ou indirectement, l'équipement et le chargement des vaisseaux, et les cargaisons de retour, sans en excepter les lettres qu'ils recevront des Indes, ni celles qu'ils recevront des commissionnaires qu'ils employeront aux Pays-Bas ou ailleurs; et il leur sera permis de visiter les magasins de la compagnie, toutes les fois qu'ils le trouveront convenir pour le bien de la compagnie, selon l'instruction que l'assemblée générale leur donnera à cette fin; et ils seront tenus de prêter leur serment, et de garder le secret de la même manière que les directeurs se sont obligés de le garder.

LXI. L'assemblée générale des principaux intéressés réglera ce que ceux qui seront commis à l'audition des comptes, auront à tirer, à titre de vacation; et si, au dessus des vacations, ladite assemblée générale juge convenir de leur assigner quelque gage, elle pourra le régler, ce qui n'excédera pourtant pas mille et deux cent florins par an pour chacun d'eux.

LXII. La compagnie nous proposera trois personnes pour en choisir une que nous trouverons convenir, pour assister, de notre part et à nos fraix, à l'audition des comptes de la compagnie, qui sera chargée d'y veiller à tout ce qui regardera l'exécution de cet octroi, et d'empêcher qu'il ne se fasse rien en contravention aux ordres y portés, et aux points y réglés; et les comptes étant clos, on en délivrera une copie audit député qui la mettra en mains de notre lieutenant gouverneur général ou de notre ministre plénipotentiaire, lequel la fera déposer dans l'endroit où l'on garde les papiers secrets du département des finances en notre conseil d'Etat aux Pays-Bas.

LXIII. Les comptes de la compagnie seront dressés et rendus en forme due, suivant le stile et l'usage reçu parmi les négocians et autres de profession mercantille.

LXIV. Les commandans des vaisseaux de la compagnie seront tenus, à leur retour, de faire aux directeurs de la compagnie, un rapport détaillé par écrit du succès de leur voyage et de la véritable situation des affaires de la compagnie aux Indes, et lesdits directeurs, après en avoir tiré un double, l'envoyeront en original à notre lieutenant gouverneur général, ou, en son absence, à notre ministre plénipotentiaire.

LXV. Il ne sera permis aux directeurs de lever ou prêter de l'argent à intérêt, sans le consentement et approbation de l'assemblée générale des principaux intéressés, que dans les cas qui ne souffrent aucun délai, sur quoi l'on prendra la résolution à la pluralité des voix, et à l'intervention des députés commis à l'audition des comptes, qui auront voix délibérative.

LXVI. Nous défendons aux directeurs et à ceux qui seront intéressés dans le fond de la compagnie, ou employez à son service, en quelque qualité ou poste que ce puisse être, de négocier aux Indes pour leur compte particulier,

ou pour celui d'aucun autre, directement ou indirectement, à peine de confiscation au profit de la compagnie de tout ce qui aura ainsi été négocié, et d'une amende du quadruple pour chaque contravention à la charge de chaque contrevenant ; et, si c'est un des directeurs, à peine en outre d'être privé de la direction de laquelle, en cas de telle contravention, nous le privons par ces présentes, dès à présent et pour lors.

LXVII. Nous défendons de plus aux directeurs et aux commis à l'audition des comptes, pendant le tems de leur commission, de vendre, par eux mêmes ou par d'autres pour eux, aucune marchandise, manufacture ou denrée pour l'équipement ou chargement des vaisseaux de la compagnie, à peine de nullité et de la confiscation au profit de la compagnie de toutes les marchandises, manufactures et denrées qui auront ainsi été vendues, et d'une amende du quadruple de leur valeur.

LXVIII. Il sera permis aux directeurs et auxdits députez commis à l'audition des comptes, d'acheter des marchandises et denrées de retour de la compagnie dans les ventes publiques qu'on en fera, mais pas autrement, à peine de nullité, de confiscation et d'amende, comme par l'article précédent. Et afin que la défense portée par cet article et par le précédent, soit d'autant mieux exécutée, et que les contraventions soient découvertes avec plus de facilité, il y aura un tiers desdites confiscations et amendes au profit du dénonciateur, pourvu qu'il fournisse une preuve suffisante de l'infraction dans le tems de cinq années, à compter du jour que la contravention aura été commise, auquel terme nous limitons la faculté de poursuivre ou de molester lesdits directeurs et députez pour ces sortes d'excès.

LXIX. Les directeurs ne pourront servir plus de six années consécutives, ordonnant que, de deux en deux ans, il en sorte un nombre proportionné, lequel sera immédiatement remplacé par l'assemblée générale des principaux intéressez.

LXX. Bien entendu néanmoins que la règle prescrite par l'article précédent, n'aura pas lieu à l'égard des directeurs de la première nomination, lesquels continueront leur service, jusqu'à ce que le premier compte général prescrit par l'article 54, soit rendu, et que le dividende en soit réglé ; après quoi ils reconnaitront, en tirant au sort, à qui il écherra de sortir de la direction : il en sera de même deux ans après, et au bout de deux autres années le reste desdits directeurs de la première nomination, sortira pour être remplacé par ladite assemblée générale.

LXXI. Après que le dernier des sept directeurs que nous avons nommez, sera sorti de sa direction, l'assemblée générale nous proposera trois sujets ayant les qualitez requises, dont nous choisirons celui que nous trouverons à propos, lequel prêtera entre les mains de notre lieutenant gouverneur et capitaine général, ou de notre ministre plénipotentiaire, le même serment que lui aussi bien que les autres directeurs devront prêter à l'assemblée générale.

LXXII. Ledit directeur ainsi choisi par nous, sur la nomination préalable de l'assemblée générale, sortira également de la direction après six années, et sera toujours remplacé, comme dit est par l'article précédent, tant en cas de l'écoulement de son terme, que lorsque sa place viendra à vaquer par mort ou de quelqu'autre manière que ce puisse être.

LXXIII. Lorsqu'il vaquera des places de ceux des directeurs dont l'élection apartiendra aux principaux intéressez, soit par mort ou en telle manière que ce puisse être, l'assemblée générale les remplira à la pluralité des voix, soit qu'ils n'ayent jamais été directeurs ou qu'ils l'ayent été auparavant, pourvu qu'ils ayent été deux ans hors de la direction.

LXXIV. S'il se présente des difficultés d'importance dans l'assemblée générale des principaux intéressez, ou dans celle des directeurs hors de l'assemblée générale, et pour les affaire qui ne se pourront pas différer, sur lesquelles, ou il sera impossible de s'accorder, ou pour être trop embarrassantes ils ne souhaiteront pas de les résoudre, ils pourront s'en rapporter à notre lieutenant gouverneur et capitaine général, ou à notre ministre plénipotentiaire qui en décidera comme de raison.

LXXV. S'il survient quelque dispute ou différent pour des affaires civiles ou pécuniaires entre quelqu'un des directeurs ou autres intéressez dans la compagnie, ou employez à son service, les autres directeurs tâcheront de les accomoder à l'amiable, et il ne sera permis de s'adresser en justice contre la partie adverse, jusques à ce que les devoirs ici prescrits ayent été tentez avec tout le soin possible.

LXXVI. Mais si lesdites disputes et différends ne pourraient pas être ajustez à l'amiable, et qu'ils n'excédèrent pas en principal la somme de trois cent florins, argent de change une fois, nous autorisons les autres directeurs indifférents, et au nombre de trois ou plus, à en décider sommairement, et de leur sentence n'échérà ni appel ni révision; et lesdits directeurs pourront néanmoins, dans des cas embarrassants et difficiles, assumer aux fraix de la partie qui sera condamnée, un ou deux jurisconsultes pour en prendre leur avis.

LXXVII. Et quant aux autres causes civiles et pécuniaires qui excéderont ladite somme, nous commettrons cinq juges et un secrétaire pour les décider¹ aussi en dernier ressort et sans révision, le plus sommairement que faire se pourra, défendant à tous autres conseils, magistrats et officiers de justice d'en prendre connaissance, à peine de nullité et de cassation des procédures.

LXXVIII. Toutes les causes criminelles dans lesquelles la compagnie, ses directeurs et autres employez de la société, sans distinction, de même que les actionnaires seront parties, demandeurs ou défendeurs, seront jugées par les juges ordinaires des lieux où les crimes auront été perpétréz, suivant nos placarts et les lois du pais; et ne pourra la cause criminelle attirer la civile,

¹ Cette commission ne fut pas nommée.

ni la civile la criminelle, pour quelque cause ou prétexte que ce puisse être.

LXXIX. La connaissance des prises qui se feront par les vaisseaux de la compagnie, apartiendra, par provision, aux juges de notre amirauté, jusqu'à ce que nous en ayons disposé autrement.

LXXX. Les capitaines et commandants des vaisseaux de la compagnie auront la même autorité que les commandants et capitaines de nos vaisseaux pour la discipline de l'équipage et des soldats, afin d'éviter les séditions et soulèvements qui peuvent facilement arriver dans les voyages de long cours.

LXXXI. Les prises qui se feront par les vaisseaux de la compagnie, lui apartiendront entièrement, en cas qu'elles soient jugées valables; mais les marchandises et denrées faisant partie des prises, seront sujettes au paiement des droits, comme celles qui viendront des Indes.

LXXXII. Il sera permis à la compagnie d'embarquer de l'artillerie et autres attirails de guerre dont elle aura besoin pour sa navigation et la seureté de son commerce, comme aussi toutes sortes de marchandises, quoiqu'elles soient de contrebande, et de plus l'or et l'argent, monnoyé ou non monnoyé, qui lui sera nécessaire et qu'elle pourra amasser dans nos États ou faire venir d'ailleurs, excepté les espèces courantes du païs, tant celles fabriquées à nos coins et armes que celles évaluées par nos États.

LXXXIII. Les directeurs pourront mettre dans les forts, châteaux et places qu'ils auront acquis aux Indes, toutes sortes d'armes, canons, munitions de guerre et de bouche; faire fondre des canons et autres armes en tels lieux et en tel nombre qu'ils auront besoin, sur lesquelles nos armes seront empreintes, et au dessous celles de la compagnie, et faire généralement tout ce qu'ils trouveront nécessaire pour la conservation desdites places.

LXXXIV. Ils pourront aussi armer et équiper tel nombre de vaisseaux qu'ils trouveront convenir pour le service de la compagnie, soit de guerre ou de commerce, et y arborer notre pavillon impérial et royal; ils pourront faire construire et bâtir lesdits vaisseaux dans nos ports des Pays-Bas, d'Italie et ailleurs, où ils le trouveront le plus convenable, hormis ceux d'Istrie et de Dalmatie dans lesquels la construction des vaisseaux est accordée privativement à notre compagnie orientale établie dans notre ville de Vienne, avec laquelle celle d'Ostende pourra aussi convenir pour prendre au moins deux ou trois vaisseaux par an, et encourager d'autant plus ladite construction des vaisseaux si nécessaire à l'introduction du commerce et de la navigation dans nos autres païs héréditaires.

LXXXV. Nous déclarons exemts de tous droits d'entrées, tonlieu, amirauté, convoi et autres, les bois, planches, poutres, mats, poix, goudrons, toiles à voiles, ancres, et autres matières nécessaires à la construction des navires, et à les garnir d'aparaux, qu'elle fera entrer pour être employez effectivement à la construction et radoubement des bâtimens qu'elle fera construire et radouer respectivement dans nos Pays-Bas, à quoi il sera libre aux directeurs d'employer tels charpentiers et autres ouvriers qu'ils trouve-

ront convenir, nonobstant usage quelconque ou privilège au contraire, auxquels nous dérogeons bien expressément par notre présent octroi; et ne sera pareillement exigé aucun droit d'entrée ou de sortie, tonlieu, convoi et autres pour les munitions et vivres nécessaires, tant pour la défense desdits vaisseaux et navires que pour la nourriture et avitaillement de l'équipage, ce que nous limitons néanmoins aux munitions et vivres dont la compagnie ne pourra se pourvoir commodément dans nos Pays-Bas.

LXXXVI. Défendons aux administrateurs, officiers et commis des États de nos provinces, à ceux des magistrats de nos villes et autres à qui il appartiendra, d'arrêter et retarder les marchandises et denrées que la compagnie fera voiturier des vaisseaux à ses magasins, et de ceux d'une ville à l'autre, ni d'en exiger aucun droit, leur laissant cependant la liberté de se faire payer ceux y afférants, en cas que les marchandises y étant vendues, resteraient dans leur ressort; et ils pourront prendre à cet effet, pour leur seurété, les précautions nécessaires.

LXXXVII. Interdisons de même à tous nos officiers, aux administrations de nos droits d'entrée et de sortie, à leurs commis et préposez, de les lever sur un autre pied que celui que nous avons réglé par cet octroi, ni d'inquiéter ou molester ceux qui seront employez de la part de la compagnie.

LXXXVIII. Il ne sera levé aucun droit de sortie, convoi ou tonlieu sur les marchandises et denrées qui seront embarquées dans les vaisseaux de la compagnie pour passer aux Indes, ni aucun droit d'indult ou de reconnaissance à notre profit sur celles de retour.

LXXXIX. Lesdites marchandises de retour seront sujettes au payement des droits à raison de six pour cent du prix des ventes publiques, à quoi nous fixons la levée de tous nos droits d'entrée, tonlieu, convoi et sortie sur lesdites marchandises, sans distinguer si elles seront consommées dans les païs de notre domination ou dans des païs étrangers, et sans limiter aucun tems pour leur sortie, sauf que pendant le cours de la présente administration générale de nosdits droits, ils ne seront acquitez qu'à raison de quatre pour cent dudit prix ¹, soit que les marchandises se consomment dans lesdits païs ou hors du païs, et sans limiter aucun tems pour leur sortie, comme dessus, pour donner par là des marques de notre faveur à la compagnie dans sa naissance, bien entendu que les parties dont l'entrée est libre par nos édits et tarifs, demeureront libres.

XC. Comme il importe pour la conservation de nos Pays-Bas, et pour la seurété publique en générale, que nos places frontières et autres forteresses auxdits païs soient toujours en état de défense, nous destinons les deniers qui seront levez sur lesdites marchandises de retour, comme un fond fixe et du-

¹ Rainal se trompait donc, lorsqu'il écrivait, t. III, p. 25, de son *Histoire philosophique*, que la compagaie ne devait payer que 3 pour cent, jusqu'à la fin de 1723, pour toutes les marchandises, soit à l'entrée, soit à la sortie.

nable pour être toujours employé pour l'avantage et défense de nos Pays-Bas, et principalement à pourvoir nos dites places fortes d'artillerie et d'autres armes, et de toutes sortes de munitions de guerre et de bouche, et en réparer et entretenir les ouvrages, défendant à notre lieutenant et gouverneur général, ou à notre ministre plénipotentiaire et à tous autres à qui il pourra appartenir, de divertir le rapport desdits droits à d'autres usages.

XCi. La compagnie pourra acquérir aux Indes par achat ou autre contract et traité, des terres, ports et havres, et nous lui permettons d'y établir des colonies, comme aussi de faire construire tels forts, châteaux, factoreries qu'elle jugera nécessaires, tant pour la plus grande sécurité et facilité de son commerce, que pour la défense du país qu'elle aura acquis; y établir, sur ses simple commissions, des commandants et autres officiers de nos sujets ou employez à notre service, et d'y mettre des garnisons; bien entendu néanmoins qu'avant qu'elle puisse entreprendre la construction de quelque fort ou chateau, elle devra s'adresser à notre gouverneur général ou ministre plénipotentiaire pour lui donner part de son dessein, et pour marquer les lieux où elle se sera proposé de bâtir lesdits forts, pour avoir son approbation, et pour obtenir sa permission à cet effet; ce qu'il ne pourra accorder à moins qu'il ne lui conste que lesdits endroits, que la compagnie aura designez et proposez, sont des lieux que les autres nations de l'Europe fréquentent et où elles trafiquent librement, afin que ceux de la compagnie n'entreprennent rien sur les droits des sujets de quelques autres puissances qui seront en paix, amitié ou neutralité avec nous, dans les Havres, sur les côtes ou en d'autres lieux où ils pourront avoir une possession et commerce privatif, ne voulant pas qu'ils y soient troublez ou inquiétez de la part de la compagnie, avec cette réserve toutefois que, si la société courrait risque de manquer les occasions, si elle était obligée de recourir à notre gouverneur général ou ministre plénipotentiaire, et d'attendre ses ordres avant que de pouvoir mettre la main à l'œuvre, il sera permis à ses officiers d'en profiter, et de se mettre incontinent à construire lesdits forts en des endroits tels qu'on les a spécifiés et détaillés ci-dessus, dont la compagnie donnera part incessamment à notre gouverneur général ou ministre plénipotentiaire, afin qu'il puisse approuver l'entreprise desdits officiers, d'abord qu'il lui constera de la vérité du fait et de son utilité.

XCII. Elle pourra aussi lever à cet effet des gens de guerre dans les païs de notre domination, avec notre permission préalable, et dans nos Pays-Bas avec celle de notre gouverneur général.

XCIII. Nos officiers militaires qui, ensuite de nos permissions et congez, ou ceux du gouvernement général, s'engageront avec la compagnie en qualité de capitaines ou de subalternes, et serviront sur les commissions des directeurs, conserveront les rangs qu'ils avaient avant cet engagement, et nous leur tiendrons compte des services qu'ils auront rendus à la compagnie comme s'ils les avoient rendus à nous même; mais pendant qu'ils seront au

service de la compagnie, ils lui seront subordonnez, néanmoins liez au serment qu'ils nous ont prêté.

XCIV. Nos sujets qui passeront aux Indes et s'établiront es lieux, colonies et places acquises par la compagnie, jouiront au retour des mêmes libertez, droits et franchises dont ils jouissoient en nos Pays-Bas et autres terres de notre domination avant leur départ; et ceux qui y naîtront de nos dits sujets, seront censez Regnicoles.

XCV. Il sera permis à la compagnie de traiter, même en notre nom, avec les princes souverains et États des Indes et autres qui ne seront pas nos ennemis, et de conclure avec eux telle convention qu'elle jugera convenable pour la liberté de son commerce, lesquels traitez cependant ne seront valables que pour le terme de six années, à moins qu'ils ne soient aprouvez et ratifiez par nous; mais elle ne pourra déclarer la guerre à aucune puissance sans notre consentement préalable.

XCVI. Les commandants et autres officiers militaires que la compagnie aura établis, nous prêteront le serment de fidélité, et à la compagnie tel autre serment qu'elle jugera convenir, laquelle pourra aussi révoquer lesdites commissions, toutes les fois qu'elle le trouvera à propos.

XCVII. Si après l'expiration du terme de cet octroi, nous ne trouvons pas à propos d'en accorder la continuation à la compagnie, ses forces, munitions et armes nous seront remises, ou de notre consentement à la compagnie qui succèdera, en payant la valeur suivant l'estimation qui en sera faite par des gens experts nommez de part et d'autre.

XCVIII. Les terres que la compagnie aura acquises avec les droits, cens et rentes, lui apartiendront en toute propriété, nous en reservant la souveraineté; mais elle ne pourra les vendre ni ceder à d'autres qu'à nos sujets; et si, après l'expiration de cet octroi, nous trouvons à propos de les retenir ou faire céder à la compagnie qui succèdera, il sera pourvû à son désintéressement sur le pied prescrit par l'article précédent.

XCIX. Nous promettons à la compagnie que nous ne toucherons jamais, sans son consentement, soit en tems de guerre ou de paix, à ses vaisseaux, artillerie ou autres munitions de guerre ou de bouche, officiers et autres gens de marine, ni à ses magasins, pour les employer à notre service, pour quelque besoin que ce puisse être.

C. Défendons très expressément à tous les gouverneurs de nos places, nuls exceptez ni réservez, et autres à qui il apartiendra, d'empêcher ni retarder, en aucune manière, la sortie de nos ports et rades aux vaisseaux de la compagnie, lorsqu'ils seront chargez et prêts à mettre à la voile; ni aussi l'entrée desdits vaisseaux à leur retour dans nos dits ports, ni d'exiger aucune chose, pour quelque raison et sous quelque pretexte que ce puisse être, à peine de concussion; et ceux à qui il appartient, auront un soin tout particulier à ce que cet article, comme étant très essentiel au bien du commerce, soit exactement observé.

CI. Nous promettons aussi à la compagnie de la protéger et défendre envers et contre tous qui l'attaqueront injustement, et même d'employer, en cas de besoin, la force de nos armes pour la soutenir dans la liberté entière de son commerce et navigation, et de lui faire faire raison de toutes les injustices, injures et mauvais traitemens, en cas qu'aucune nation entreprit de la troubler dans son commerce et navigation; et nous aurons soin de lui procurer tous les avantages et facilités possibles par les traités de paix, d'alliance et de commerce que nous ferons.

CII. La compagnie pourra s'adresser à nous toutes les fois qu'elle croira convenable que les conditions lui accordées par le présent octroi, pourraient être changées, augmentées ou limitées pour le plus grand avantage de son commerce, notre intention royale étant de la favoriser autant qu'il est possible.

CIII. Finalement pour droit de reconnaissance de cet octroi, que nous avons bien voulu accorder pour établir et former cette compagnie, elle sera obligée de nous présenter, et à chacun de nos hoirs et successeurs, un lion couronné tenant les armes de la compagnie, du poids de vingt marcs d'or. Si enchargeons à notre très cher et bien aimé cousin le prince Eugène de Savoye, notre lieutenant gouverneur et capitaine général de nos Pays-Bas, et en son absence à notre très cher et bien aimé cousin le marquis de Prié, ministre plénipotentiaire au gouvernement d'iceux, et donnons en mandement à nos très chers et féaux ceux de notre conseil d'État; président et gens de notre grand conseil; chancelier et gens de notre conseil ordonné en Brabant; président et gens de notre conseil en Flandres, et à tous autres nos justiciers, officiers et sujets, auxquels ce peut ou pourra toucher et regarder, qu'ils fassent, souffrent et laissent tous ceux de ladite compagnie, tant en général qu'en particulier, pleinement et paisiblement jouir et user de l'effet de cesdites présentes pour le tems, aux charges et conditions ci-dessus reprises, sans leur faire, mettre ou donner, ni souffrir être fait, mis ou donné aucun trouble ou empêchement au contraire, car ainsi nous plait-il. En témoignage de quoi nous avons signé ces présentes de notre main, et à icelles fait mettre notre grand sel. Donné en notre ville et résidence impériale de Vienne, le dix-neuvième jour du mois de décembre, l'an de grâce mille sept cent vingt-deux, et de nos règnes, de l'empire Romain l'onzième, d'Espagne le vingtième, et de Hongrie et de Bohème le douzième.

Pr. de Cardia, Ps. vt.

CHARLES.

Par ordonnance de S. M.,
A. F. DE KURZ.

Cet octroi qui porte la date du 19 décembre 1722, ne fut publié qu'au mois de juin 1723. Ses principales dispositions assuraient à la

Compagnie, si on l'eut soutenue avec fermeté, toutes les conditions désirables de force, de durée et de prospérité, au dedans et au dehors. C'était, selon Raynal, le plus ample qui eût jamais été accordé ¹.

Éclairé par la chute rapide des compagnies du Sud et du Mississipi, en Angleterre et en France, qui entraîna tant de ruines, excita de si grandes désolations, le gouvernement avait pris de sages précautions contre les abus et les malversations ². Cependant l'octroi fut vivement attaqué.

Les cabaleurs et mauvais esprits, comme disait Prié, objectaient principalement que le taux du droit d'entrée était trop élevé ; qu'on aurait dû le fixer à quatre pour cent ; qu'on ne consommerait dans le pays que la huitième partie environ des marchandises ou denrées qui seraient importées des Indes, et que l'on ne prélèverait que 2 1/2 p. % sur celles qu'on exporterait dans les trois mois. On prétendait que ce n'était pas là encourager un commerce naissant ³.

Il est impossible d'exprimer la joie que la publication des lettres patentes impériales excita dans toutes nos provinces. Un concert unanime de bénédictions s'élevait au ciel, plein de reconnaissance pour l'empereur. L'empressement pour acheter des exemplaires fut si grand, que l'imprimeur ne put suffire aux demandes qu'on lui adressa de toutes parts ⁴.

Les directeurs de la Compagnie étaient Jacomo de Prêt ; Louis-François de Coninck ; Pietro Proly, tous d'Anvers ; Paulo de Kempe

¹ *Histoire Philosophique*, t. III, p. 23.

² *Vérité du fait, du droit et des intérêts*, p. 49, part. 1^{re}.

³ L'octroi pouvait soulever des questions beaucoup plus graves, celles de savoir si la formation de la Compagnie était bien nécessaire ; si, en général, les compagnies sont utiles au public et au développement du commerce. Ces questions purement théoriques, nous écarteraient trop de la question historique ; elles ont été très-bien traitées par divers économistes. Nous ne pourrions que répéter leurs arguments soit pour, soit contre.

⁴ *Revue Nationale*.

et Jacomo Baut, négociants à Gand ; Jacques Maelcamp et Thomas Ray qui était, paraît-il, Anglais de naissance.

Cesont gens, disait Forman, très-opulents et d'une grande intégrité.

Déjà quelques hommes à imagination ardente, crurent que notre commerce allait reprendre son ancien éclat, et que nos provinces allaient retrouver leur étonnante prospérité d'autrefois. Les écrivains qui défendaient les intérêts anglais ou hollandais, ne contribuaient pas peu à confirmer ces espérances excessives, pour inquiéter nos rivaux. Les villes des Pays-Bas, déjà si heureusement situées, disaient-ils, vont se prévaloir du progrès de la Compagnie d'Ostende, pour ramener chez elles l'ancien commerce qui ne pourra y revenir sans y attirer notre argent et nos habitants ¹.

La Compagnie d'Ostende, écrivait un autre à M. Guillaume Pultney, tend à la ruine du commerce des Anglais et des Hollandais ².

La Compagnie des Indes, prétendait l'Anglais Jean Ker, 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 ainsi ils nous enlèveront le vaste débit que nous avons dans les pays étrangers ³.

Toute l'Europe, s'écriait avec désespoir l'auteur d'une lettre adressée à la *quintessence des nouvelles historiques, politiques, critiques, morales et galantes*, est intéressée 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, à la faveur de ce commerce, plus puissants que nous ; de pouvoir nous faire la loi, et même à d'autres que leurs voisins ⁴.

¹ Première lettre d'un membre de la province de..., à un autre membre de la même province. — ² Lettre de Forman, page 8.

³ *Mémoires*, p. 267.

⁴ Journal hollandais, N° 92, du jeudi 21 novembre 1726.

Les puissances maritimes pouvaient-elles sérieusement craindre notre négoce; devaient-elles redouter notre concurrence? — La vérité est que le commerce, naturellement ombrageux, était alarmé en Angleterre comme en Hollande.

Cependant les brillantes illusions dont se berçaient les Flamands, et les craintes exagérées, à dessein sans doute, de nos implacables adversaires, n'étaient nullement partagées par les hommes les plus instruits, les négociants les plus éclairés.

« La formation de la Compagnie, disait un écrivain, constituera un fonds public où ceux qui auront de l'argent, pourront le placer à grand profit, avec la commodité de le pouvoir retirer, quand ils le voudront, en revendant leurs actions au prix courant.

» Mais ceux-là se trompent qui s'imaginent et qui veulent le persuader aux autres, que cette institution entraînera d'abord après elle le rétablissement du commerce au sein des Flandres et du Brabant.

» Ce qu'il y a de vrai, c'est que les manufactures de toiles blanches en recevront quelque encouragement, parce que cette marchandise est de grand débit aux Indes, et que le voisinage de l'Allemagne fournira un débouché commode pour une partie des retours.

» Il y a lieu de croire aussi que cet établissement contribuera à rendre le pays plus marin qu'il ne l'étoit jusqu'ici ¹. »

Ce qui était également certain, c'est que notre commerce allait entraîner la décadence complète de celui de Batavia où les Chinois apportaient de grandes quantités de leurs produits. On conçoit sans peine qu'ils devaient préférer vendre chez eux, aux commissionnaires ostendais, plutôt que de conduire leurs marchandises aux comptoirs hollandais à leurs frais, risques et périls ².

Voilà pourquoi les états généraux cherchèrent à soulever toutes les puissances contre l'empereur, et qu'ils proféraient des plaintes si amères.

¹ Mémoire pour établir le droit incontestable qu'a S. M. I. et C. d'ériger aux Pays-Bas autrichiens une compagnie de commerce pour la navigation aux Indes. (Bibliothèque de Bourgogne.) — ² *Mémoire sur l'état politique des Pays-Bas.*

§ 8.

Mémoires de la compagnie des Indes orientales hollandaise contre l'octroi impérial. — Réfutations par Mac-Nény. — Le gouvernement feint d'ordonner des poursuites contre un de ces écrits. — Opinion de Mably sur l'illégalité de l'octroi. — Bill sévère de la chambre des communes. — Fuite de Colebroke. — Représentations du ministre anglais à Vienne. — La compagnie hollandaise demande l'autorisation de courir sus aux navires ostendais. — Ouverture de la souscription à Anvers. — Principaux souscripteurs. — Rapide hausse des actions. — Ordonnance rigoureuse du conseil d'État de France. — Résolutions de l'assemblée des actionnaires. — Tracasserie que le métier des bateliers de Newport suscite à la compagnie. — Premiers vaisseaux qu'elle envoie aux Indes. — Protestation de l'Espagne. — Mémoire des états de Brabant. — Ventes lucratives.

L'érection de la Compagnie d'Ostende excita dans toute l'Europe une sensation profonde. L'inquiétude fut générale. On se croyait menacé d'une lutte terrible que l'on redoutait d'autant plus, que les plaies de la guerre de la succession, n'étaient pas encore toutes cicatrisées.

Les directeurs de la Compagnie des Indes-Orientales hollandaise, dont le commerce déclinait d'une manière sensible depuis longtemps, et qui craignaient, dans un avenir prochain, une décadence plus rapide, se plaignirent aux états généraux, par un mémoire du 23 mars 1723, des grandes pertes qu'elle avait déjà souffertes et qu'elle souffrirait encore par notre commerce ; ils prétendaient non-seulement que les traités de Munster et de la Barrière nous défendaient d'établir des relations directes avec le Bengale et la Chine, mais 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 pour les Indes.

Leurs hautes puissances renouvelèrent, le 24 juin, les défenses portées par leur placard de 1717. Elles ne s'arrêtèrent pas là. Leur envoyé à Vienne, Hamel Bruyninx, reçut l'ordre de déclarer, en leur nom, à l'empereur, qu'elles ne pouvaient voir qu'avec douleur, les habitants des Pays-Bas autrichiens entreprendre des choses qui ne

pouvaient subsister avec l'intime intelligence et amitié qui existaient entre les deux gouvernements ; que c'était contre toute équité qu'on nous permettait de poursuivre notre entreprise qui causait un préjudice extraordinaire à l'État, et même il contesta formellement à Charles VI le droit d'ériger la Compagnie.

Les ambassadeurs d'Angleterre et de France ne restèrent pas spectateurs immobiles et muets des démarches du diplomate hollandais, l'un parce que la Grande-Bretagne souhaitait aussi ardemment que les Provinces-Unies la ruine de notre navigation naissante ; 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. Ils appuyèrent, chacun de leur côté, les impérieuses représentations des états généraux.

Le marquis de Prié, inquiet de l'impression que produisaient partout les mémoires de nos rivaux, chargea Mac-Nény de réfuter les objections que l'on renouvelait incessamment sous toutes les formes contre la Compagnie d'Ostende. Ce fonctionnaire le fit par un mémoire diffus, très-incorrectement écrit, intitulé : *Réfutation des arguments avancés de la part de Messieurs les directeurs des Compagnies d'Orient et d'Occident des Provinces-Unies*.

Nous croyons nécessaire d'en donner ici quelques passages.

« Les stipulations du traité de Munster n'ont regardé S. M. C. qu'en qualité de roi d'Espagne, et comme souverain des districts qu'elle possédait aux Indes, et nullement comme duc de Brabant et comte de Flandres ¹.

» Donc S. M. I. et C. n'est pas tenue d'exécuter lesdites conventions, ni de les faire observer par les habitants des Pays-Bas, ses sujets ².

» Les directeurs des sociétés hollandaises ont mauvaise grâce de prétendre que l'empereur seroit tenu d'observer et de faire exécuter, par ses sujets, un traité qui regarde et lie uniquement les Espagnols ³.

» Dans le traité de Munster, les états généraux n'ont demandé

¹ Page 4. — ² Page 5. — ³ Page 6.

que la tolérance ou la liberté de navigation et de commerce pour leurs compagnies dans l'étendue de leurs octrois.... sans qu'on ait pensé à proposer à S. M. C., l'exclusion de ses propres sujets, surtout dans les endroits où les deux sociétés n'avoient ni établissement, ni havres, ni loges, et où les autres nations trafiquoient librement ¹.

» Les sujets de l'empereur n'ont fait aucun commerce jusqu'à l'heure qu'il est dans les places, châteaux, loges des compagnies, ni dans aucuns lieux ou districts qui en sont de véritables dépendances... Ils se sont contentés de trafiquer dans les endroits dont le commerce est commun et libre à toutes les autres nations ².

» Le retranchement de liberté est limité en termes précis aux Indes orientales et aux Castillans. On ne peut donc l'étendre, ni aux Indes occidentales, ni aux côtes d'Afrique, ni aux habitants sujets de l'empereur ³.

» Lors des négociations du traité de la Barrière à La Haye, ni messieurs les états, ni les ministres qui ont traité de leur part avec S. Exc. le marquis de Prié, n'y ont prétendu, ni de près, ni de loin, que les habitants des Pays-Bas autrichiens seroient exclus du commerce des Indes ou de l'Afrique, quoique plusieurs vaisseaux d'Ostende eussent fait voile publiquement pendant le cours de ladite négociation pour l'Asie et les côtes d'Afrique, et qu'il y en avoit de retour audit port ⁴. »

C'est ici le moment de faire remarquer que, dans toutes ces discussions, la Belgique n'a pas seulement protesté 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 violée 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. Elle a réclamé ce droit non dans son intérêt seul, mais dans celui de toutes les nations; mal-

¹ Page 15. — ² Page 23. — ³ Page 30. — ⁴ Page 40.

heureusement 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.

A peine le mémoire de Nény venait-il de paraître, qu'il en écrivit un second plus virulent, intitulé : *Démonstration de l'injuste et chimérique prétention des directeurs de la Compagnie des Indes*.

C'était un véritable pamphlet dont la publication nous révèle toute la couardise du gouvernement autrichien, et son horreur de la publicité, lors même qu'il se voyait forcé d'y avoir recours pour la défense de ses droits et de sa dignité méconnus.

Les compagnies hollandaises et leurs écrivains soudoyés ne se faisaient aucun scrupule d'accuser, à la face de tous les peuples, la cour de Vienne, d'avoir délivré un octroi illicite, exorbitant, qui violait les traités, et le marquis de Prié n'osant repousser ouvertement ces graves imputations avec une juste indignation, faisait imprimer le second écrit de Mac-Nény en secret, « pour empêcher qu'il ne vînt à la connaissance des Hollandois qu'il avait été rendu public par ordre et du consentement de Charles VI ¹. » On feignit de le supprimer, et le fiscal général du Brabant reçut en outre l'ordre d'en rechercher l'auteur ; mais il s'est trouvé, disait Dumont, que c'était une production étrangère, et qu'elle n'avait pas été imprimée dans le pays ².

Les raisonnements de Nény étaient solides, logiques. Il paraît que Mably n'avait lu aucun des mémoires publiés pour défendre les intérêts de la Compagnie ostendaise attaquée avec tant de mauvaise foi, d'acharnement et de violence, lorsqu'il disait dans *le Droit public de l'Europe* ³:

« On avait stipulé dans les traités d'Utrecht, et dans celui de la Barrière, conclu à Anvers en 1715, que l'empereur ne possédait les Pays-Bas qu'avec les mêmes droits et les mêmes prérogatives que Charles II

¹ Gachard, *Documents inédits*, t. III, p. 510.

² *Vérité du fait, du droit et des intérêts*.

³ Tome VI de ses œuvres, p. 317.

les avait possédés. » Cette observation est juste : mais poursuivons. « Or, ce prince ne pouvait pas établir, dans ses domaines, une compagnie pour le commerce des Indes. » La preuve de cette assertion, Mably ne la produit point, et, posant en fait ce qui est en question, il conclut hardiment que Charles VI n'avait aucun titre pour s'arroger le privilège de donner son octroi.

Il est fâcheux de voir un écrivain politique d'un ordre distingué, employer son talent à défendre des prétentions iniques, par de mauvaises raisons.

Il avait été, il est vrai, stipulé par l'article 26 du traité de la Barrière que, par rapport au commerce, tout resterait sur le pied réglé alors, sans y apporter aucun changement, jusqu'à ce que les parties en seraient convenues de commun accord. — Mais la cour de Vienne objectait avec raison qu'il ne s'agissait, dans cet article, que du commerce avec les pays situés en Europe, du passage par la mer d'Angleterre, et nullement de l'érection d'une compagnie à laquelle on ne songeait point encore.

A toutes les observations que nous venons de rapporter, nous n'ajouterons qu'une question qui nous semble décisive. Pourquoi les Hollandais auraient-ils défendu, en 1648, à la Belgique de faire le commerce dans les parties de l'Inde qui ne leur appartenaient pas ? Quel intérêt y avaient-ils ? Nous dirons, comme l'auteur de la *Lettre d'un négociant à son ami à Londres*, qu'il devait être fort égal aux Provinces-Unies, que les bâtiments espagnols fissent voile de Cadix, de Messine ou d'Ostende ; qu'ils fussent conduits par des Flamands, des Espagnols ou des Italiens ; mais ce qui ne leur était pas indifférent, c'était de se maintenir dans les possessions qu'ils avaient conquises, et c'est pour cela qu'ils eurent soin de stipuler que les Castillans ne pourraient s'étendre plus avant.

C'est la seule interprétation raisonnable de la lettre et de l'esprit des traités invoqués par nos avarés voisins.

On ne se borna pas à attaquer la légalité de l'existence de la com-

pagnie 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 ¹ ; tantôt que les intéressés avaient perdu, en 1721, environ vingt-cinq pour cent sur la vente des cargaisons ².

Toutes ces fausses nouvelles déguisaient mal la terreur avec laquelle nos rivaux nous voyaient puiser à la source de leurs richesses.

Au mois de juin, deux vaisseaux richement chargés, l'un venant de la Chine, l'autre, *le comte de Lalaing*, venant de Surate et de Moka, chargé de café, d'arac de Goa, etc. ³, arrivèrent à Ostende après un heureux voyage, en dépit de tous les obstacles. La vente des marchandises donna, si l'auteur de l'article de la *Revue nationale* a écrit sur des documents dignes de foi, le bénéfice énorme de cent vingt pour cent.

Quoique nos armateurs eussent déjà lancé vers les Indes un certain nombre de bâtiments, le cabinet de Londres fut informé que Colebroke faisait beaucoup de démarches en Angleterre afin d'en acheter d'autres pour la compagnie, ainsi que pour lui procurer des matelots et même des actionnaires.

A cette nouvelle la chambre des communes se souleva tout entière. Un bill du 21 avril déclara les souscriptions criminelles, et ceux qui oseraient y prendre part, passibles de la confiscation des biens et d'autres peines afflictives, excepté la mort, comme coupables de haute malversation ⁴. Colebroke se vit obligé de se sauver d'Angleterre. A peine fut-il à Bruxelles, qu'il arriva un ordre de Vienne de se saisir de sa personne et de ses papiers. On l'en avertit et il se cacha. On fit d'exactes perquisitions pour le découvrir, mais il eut le bon-

¹ *Mercuré historique*, t. LXXII, p. 16.

² *Idem*, août 1721, p. 159.

³ *Relations véritables*, p. 400 et 464.

⁴ *Mercuré historique*, mai 1787. Continuation de l'*Histoire universelle* de Bossuet, t. IV, p. 28.

heur, quoiqu'avec beaucoup de peine, de sortir des États de l'empereur ¹. Je n'ai pu découvrir le motif des poursuites dirigées contre cet intrigant.

Le ministre du roi Georges à la cour impériale déclara, au nom de son maître, que le projet d'établir des relations commerciales entre nos provinces et les Indes, ne pouvait recevoir d'exécution à cause du préjudice immense qu'avaient éprouvé les compagnies anglaise et hollandaise par la baisse du prix des denrées coloniales, occasionnée par leur affluence à Ostende. Il ajouta que « si pareil état des choses continuait, *ces compagnies se verraient hors d'état de faire leurs frais.* Si la suspension de la compagnie n'est pas accordée, il y a lieu de craindre les complications les plus embarrassantes ; les états généraux sont formellement décidés à mettre tout en œuvre pour s'opposer à l'exécution d'un dessein qui menace de ruine leurs compagnies, et le cabinet britannique ne séparera pas sa cause de celle de son allié. Il est impossible que cette affaire puisse être poussée par S. M. I. sans renverser totalement le système politique de l'Europe, et en particulier le seul qui soit propre à lui conserver les Pays-Bas. »

Tous les documents diplomatiques, tous les mémoires nous révèlent que la plus ignoble rapacité mercantile dicta seule toutes les protestations de nos voisins. La compagnie hollandaise poussa la passion jusqu'à présenter aux états généraux, le 9 août, un mémoire par lequel elle demanda qu'on lui permit de se servir contre nous « des » moyens que Dieu lui avoit mis en main, tant par mer que par » terre, pour repousser la violence par la force ². »

Quelques jours après elle renouvela ses instances, représentant que notre commerce illicite ne pouvait tendre qu'à la ruine totale et à l'entière destruction de sa navigation et de son trafic : elle sollicita l'autorisation de pouvoir envoyer, par les premiers vaisseaux, les

¹ *Mémoires de Jean Ker*, p. 301.

² *Mercurie historique*, septembre, p. 355.

ordres qu'elle jugerait les plus convenables pour arrêter les commencements et les progrès de nos entreprises ¹.

Quoiqu'on ne fût pas sans inquiétude sur le résultat des instances si actives, si irascibles des puissances maritimes, la compagnie d'Ostende se constitua définitivement.

Des négociants de tous les États prirent leurs mesures pour participer à la souscription, bien convaincus de faire un notable bénéfice. « Il arrive journellement à Bruxelles, disait un nouvelliste hollandais, un grand nombre d'étrangers de différentes nations pour s'intéresser dans la compagnie. On fait pareillement des remises considérables chaque ordinaire, et l'on compte que, depuis fort peu de temps, il est arrivé à Anvers plus de trente barils d'espèces d'or et d'argent qui sont envoyées de Hollande, sans parler de ce qui est venu de France, d'Angleterre et d'autres endroits. On est persuadé que plusieurs familles de négociants que la décadence du commerce des Pays-Bas avoit obligées d'aller s'établir ailleurs, vont revenir dans leur patrie ². »

Le 11 août, après la célébration de la messe du Saint-Esprit, la souscription pour les six millions fut ouverte à la bourse d'Anvers, en présence d'un grand concours de personnes accourues de toutes les provinces et des États voisins. Ce ne furent pas seulement des négociants, des financiers, des propriétaires indigènes qui s'empresèrent de prendre des actions, mais des Anglais et des Hollandais.

La souscription était à peine commencée de deux heures, qu'on avoit demandé pour trois millions d'actions; à la fin du jour, on avoit reçu environ cinq millions, somme énorme pour le temps.

Dans la soirée il s'opéra sur le prix des actions une hausse de dix pour cent.

Le marquis de Prié en avoit pris pour 150,000 florins; le duc

¹ *Mercure historique*, août, p. 235.

² *Idem*, avril, p. 473.

d'Aremberg et Corneille Walkiers pour 120,000 ; le baron de Veke-
man et le comte de Windisgratz pour 100,000 ; de Coninck pour
90,000 ; le prince de Ligne et Baut pour 80,000 ; Rey pour 70,000 ;
J. de Pret, Maelcamp, Proly pour 50,000. Les comtes de Lalaing,
de Maldeghem, de Calenberg et plusieurs autres de la plus haute
noblesse, s'étaient également engagés pour des sommes considérables.

On comptait au nombre des actionnaires tous les principaux négo-
cians et banquiers de Bruxelles, de Gand et de Bruges.

La ville d'Ostende souscrivit pour 12,000 florins.

On reçut le lendemain le million restant, et le fonds se trouva
complet, disaient *les Relations véritables*, avant les 5 heures après
midi, à la grande surprise de tout le monde ¹.

L'empereur fit à la compagnie un don gratuit de 150,000 patacons
pour l'aider dans ses premières expéditions.

L'auteur de *l'Histoire de la ville d'Ostende et du port* prétend
qu'on exempta en outre les navires de tout droit d'entrée et de sortie
pendant trois ans ².

C'est une erreur. Nous verrons ailleurs que ces droits ont été perçus
dès le principe.

Le succès de cette première opération étonna toute l'Europe ³.

Les Hollandais surtout ne pouvaient dissimuler la jalousie que leur
inspirait ce brillant début ; *le Mercure historique* annonçait à ses lec-
teurs ⁴ que les actions étaient à neuf, mais on croit, disait-il avec
dépit, que cette nouvelle est fauleuse. Elle était seulement au-dessous
de la vérité, car le 15 août les actions étaient cotées à la Bourse
d'Anvers à douze pour cent de bénéfice ⁵.

¹ Page 528.

² Pasquini, page 220.

³ *Histoire universelle écrite par des gens de lettres anglais*, t. LVIII, p. 372.

⁴ Cahier de septembre, page 600.

⁵ Blommaert assure (p. 13) qu'on a vendu des actions à 132 pour cent. Cela nous
paraît peu vraisemblable.

Tout à coup on apprit qu'une ordonnance du conseil d'État de France du 16 août, venait de défendre à tous les sujets du roi de s'engager au service de la compagnie d'Ostende.

« Rien, y était-il dit, ne seroit plus contraire à nos vues de faciliter et augmenter le commerce de nos sujets, que de souffrir que des négocians françois, contre ce qu'ils doivent à leur patrie et contre leurs propres intérêts, employassent leurs fonds pour établir de nouvelles compagnies en pays étrangers.

» Ceux mêmes qui s'intéressent dans la compagnie qui s'établit à Ostende, sont d'autant plus punissables que le principal objet du commerce de cette compagnie est dans des pays dont le commerce a toujours été interdit en France, dès le règne du feu roi. »

Cette ordonnance frappa d'une amende de 3,000 livres tous ceux qui s'intéresseraient directement ou indirectement dans nos expéditions, et de la peine du bannissement pendant trois ans, en cas de récidive.

Elle défendit en outre aux matelots d'entrer à notre service sous peine de confiscation de corps et biens : à tous particuliers d'enrôler des gens pour nos navires, de vendre ou louer des vaisseaux à la compagnie sous peine du carcan, et, en cas de récidive, des galères.

La France, à peine sortie des convulsions du système de Law, et appauvrie d'espèces métalliques dont elle avait été dépouillée à l'aide de son papier-monnaie, avait dû, s'il faut en croire le citoyen Arnould ¹, prendre ces mesures acerbes pour que ses faibles capitaux n'allassent point alimenter notre commerce. Il est possible que ces motifs aient dicté l'ordonnance du roi de France, mais les auteurs de *l'Histoire universelle anglaise* l'attribuent à des considérations un peu moins nobles. « Ce ne devoit pas être un médiocre chagrin pour les François, disent-ils, de voir qu'en si peu de temps, et *sans autre appui*

¹ *Système maritime et commercial*, p. 125.

que L'APPARENCE de la protection de la cour impériale, la compagnie d'Ostende avoit été en état de faire beaucoup plus de progrès que les leurs n'avoient jamais faits sous la protection de Richelieu , de Colbert et d'autres habiles ministres. D'ailleurs ils voyoient que si ce commerce réussissoit, il enrichiroit extrêmement les Pays-Bas autrichiens, au préjudice de la France ¹. »

Il est très-vraisemblable que les incessantes sollicitations des états généraux , et les suggestions de Hope ne furent pas non plus étrangères à la résolution que venait de prendre la France. Quoi qu'il en soit, cette nouvelle preuve de l'animosité de nos voisins causa de vives inquiétudes aux Ostendais : les actions fléchirent ; elles descendirent au pair ; mais elles se relevèrent promptement à 103 , et peu après de 112 à 115 ², comme auparavant.

Le 6 octobre eut lieu à Anvers la première réunion des principaux souscripteurs.

L'assemblée résolut 1° de confier le gouvernement de nos factoreries à Alexandre Hume, en remplacement du lieutenant général d'artillerie Cobbe qui était mort peu de temps après son arrivée aux Indes ;

2° D'envoyer deux navires au Bengale, deux à la Chine, et un cinquième, si on en avait le temps, à Moka ou à Surate ;

3° D'achever l'établissement dont les fondements avaient été jetés par *La Merveille* à Bankibazar, sur les bords du Gange ;

4° D'établir une loge à Coblou, sur les côtes du Coromandel, entre Madras et Sadraspatnam, en remplacement de celle commencée par Cobbe, qui avait été ruinée par les naturels ;

5° De former des magasins au Bengale et à Canton ;

6° D'ouvrir une navigation sur les Indes occidentales ;

7° De construire des magasins à Ostende sur les quais pour y déposer les marchandises et denrées de la compagnie.

¹ Tome LVIII, page 377.

² Arnould, *Système maritime et commercial*, p. 134.

On projeta de se procurer un lieu de relâche, et les regards des actionnaires se portèrent sur Madagascar.

On examina également s'il ne serait pas avantageux d'entreprendre la pêche de la baleine au Groënland, et celle du hareng ; mais ce projet fut rejeté.

La vente de marchandises qui se fit à cette époque, pour le compte d'armateurs particuliers, produisit environ trois millions de florins. Le thé avait été acheté sur les lieux pour un faible prix. On le vendit très-avantageusement, surtout aux Hollandais.

Vers la fin de l'année, le directeur Proli et Van Kessel partirent pour Vienne chargés d'exprimer à l'empereur les sentiments de reconnaissance de la compagnie, et de lui présenter le lion d'or prescrit par l'article 103 de l'octroi.

Ce lion pesait trente-cinq livres. Il était debout sur un rocher, tenant dans la patte droite un sceptre et un glaive ; dans la gauche les armes de l'empereur et celles de la compagnie. De ses pattes de derrière il foulait un loup et des oiseaux de proie, emblèmes de la piraterie. Sur le rocher on avait figuré les quatre points cardinaux ; la Flandre et le Brabant se donnant la main ; l'Escaut séparant les deux provinces ; un génie indiquant une boussole, et les quatre parties du monde dans autant de médaillons.

Les deux députés avaient été gracieusement accueillis, et Charles VI leur donna l'assurance formelle qu'il prendrait toujours à cœur les intérêts de leurs commettants.

Tandis que tout le pays applaudissait à l'érection de la compagnie, que nos provinces et la Flandre en particulier, s'en promettaient les plus heureux résultats, l'esprit de corporation, esprit toujours étroit et égoïste, lui suscita une ridicule tracasserie. Les directeurs avaient engagé, pour le service des navires, Christiaen Meyne et Jean Leys ; c'étaient les plus habiles pêcheurs de Nieuport, et les pilotes les plus capables de conduire un bâtiment chargé jusqu'à la mer. Dès que le métier des bateliers apprit l'engagement que ces deux hommes avaient

contracté, il voulut les obliger à ne recevoir leur salaire qu'au profit de la corporation. Ils refusèrent de reconnaître la légitimité de cette prétention. On les traduisit au tribunal du magistrat, qui les condamna à une amende de 60 florins.

1724.

Un ordre du gouvernement, en date du 20 février, réprima cette vexation. Si on l'avait tolérée, elle eût pu devenir funeste à la compagnie, en l'obligeant d'employer des gens peu experts dans l'art difficile du pilote ¹.

Les trois premiers navires qu'elle envoya aux Indes, avaient mis à la voile le 10 février au bruit de l'artillerie. C'étaient *l'Empereur Charles*, de 30 canons, capitaine Michel Cayphas, destiné pour le Bengale, et qui périt malheureusement à l'entrée du Gange; *l'Impératrice Élisabeth*, de 28 canons, capitaine Balthasar Roose, et *l'Aigle*, de 26 canons, capitaine Carpentier. Les deux derniers destinés pour la Chine.

Ces vaisseaux, bien pourvus de tout ce qu'il leur fallait pour le voyage, avaient été chargés d'espèces monnayées, de plomb, d'armes, de toiles et autres produits de nos manufactures. « On les a, disait Forman, équipés et armés à beaucoup moins de frais, par rapport aux gages des matelots, et à l'avitaillement, que ne l'ont jamais été les vaisseaux anglais ou ceux des interlopes. »

Carpentier, Roose et Cayphas étaient tous trois de Dunkerque : en prenant du service à bord de nos bâtiments, ils avaient bravé la défense du roi de France. Un ordre de ce prince du mois de mars enjoignit au juge compétent de faire leur procès, et de les châtier selon toute la rigueur de la loi.

Cependant les actionnaires de la compagnie étaient extrêmement

¹ Archives du conseil d'État et de l'audience.

inquiets sur son avenir. Ils savaient que la Hollande continuait à faire d'énergiques sollicitations. Leurs craintes croissaient chaque jour par les avis qu'ils recevaient de toutes parts des trames qu'on ourdissait contre eux à Madrid, et de la direction que l'on voulait imprimer à des négociations qui soulevaient des griefs si irritants.

Bientôt en effet les ministres espagnols à Paris et à Londres déclarèrent au nom de leur souverain :

Que les Provinces-Unies s'étant obligées de ne pas naviguer aux Indes d'Espagne, avaient acquis en même temps le droit d'exclure les sujets des États d'Espagne comme aussi ceux des Pays-Bas espagnols *de naviguer dans leurs limites* ;

Que la cession des Pays-Bas ne pouvait apporter aucune altération ou préjudice au droit des Provinces-Unies ;

Que si la cession des Pays-Bas devait être confirmée par l'Espagne, sans se réserver expressément le droit exclusif sur la navigation des Indes en général et sans exception, il s'ensuivrait que les états généraux pourraient à juste titre demander satisfaction à l'Espagne pour avoir par là fait une infraction au traité de Munster, outre que se trouvant privés des effets dudit traité, ils seraient dispensés de l'obligation réciproque de s'abstenir de la navigation des Indes d'Espagne ;

Que de plus l'avenir importait du moins autant à l'Espagne qu'aux Provinces-Unies, car sur les fondements posés par l'empereur, les habitants de ses Pays-Bas auraient autant de droit de naviguer dans les limites d'Espagne que dans celles des Provinces-Unies ;

La cour de Madrid en concluait qu'il était nécessaire d'empêcher nos négociants de faire des établissements aux Indes qui, avec le temps, pourraient ruiner ceux d'Espagne ¹.

Ces notes avaient été bien évidemment dictées par la Hollande ; mais elles ne contenaient rien de décisif. La compagnie impériale

¹ Représentations du roi d'Espagne contre la compagnie d'Ostende, présentées au roi d'Angleterre par le marquis Pozzo-Buono, le 26 avril 1724.

ne prétendait nullement naviguer dans les limites des possessions hollandaises ou espagnoles sans autorisation ; elle soutenait seulement qu'on n'avait pas le droit de lui interdire de faire le commerce aux Indes avec des peuples libres et indépendants.

M. Pasquini avance dans son *Histoire d'Ostende* que le cabinet de Londres et les deux chambres du parlement, convaincus de la justice de la cause de l'empereur, se montraient fatigués des incessantes démarches qu'on faisait pour obtenir en faveur de la Hollande des garanties contre le commerce belge.¹ Malgré toutes nos recherches nous n'avons pu découvrir aucun acte qui prouve cette assertion. Au contraire, tout nous révèle que la position de la compagnie devenait vraiment critique, parce que les trois puissances maritimes les plus redoutables de l'Europe, la France, la Hollande et l'Angleterre, restaient étroitement liguées contre une simple association particulière qui avait eu le malheur d'éveiller, par de courageux efforts et son activité, l'envie et les craintes de leur commerce.

Les états de Brabant, pour paralyser les pernicioeux effets des intrigues de la Hollande, adressèrent à Charles VI, le 23 mars 1724, un mémoire remarquable dans lequel ils commençaient par le remercier de son octroi.

« Cet octroi, disaient-ils ensuite, fait le principal sujet de la consolation de nos Pays-Bas, et l'espoir le plus solide d'un meilleur sort à l'avenir pour leur commerce.

» Car rien ne peut autant contribuer à prévenir leur entière ruine que les avantages qu'ils doivent attendre du commerce avec les Indes ; il leur donne des motifs d'espérer qu'insensiblement ils pourront, en quelque façon, contrebalancer les pertes continuelles que leur cause le commerce qu'ils font avec les provinces de Hollande et de Zélande où ils voient journellement s'écouler les plus clairs de leurs revenus pour l'achat de toutes sortes d'épiceries, drogues, sucres, sels, et no tam-

¹ Page 226.

ment d'une très-grande quantité de poisson, tant frais que sec ou salé.

» Il n'y a rien de plus évident et de plus incontestable que, par la révocation de cet octroi, V. M. I. et C. dépouillerait ses bons et fidèles sujets d'un droit de la nature et des nations auquel ils n'ont jamais renoncé. »

Au mois de juillet (le 16) arrivèrent à la rade, venant de la Chine, le *Saint-Joseph*, capitaine Charles Pycke ¹, et le *Marquis de Prié*, capitaine Thomas Haal ². Ce fut un véritable jour de fête pour Ostende. Le canon tonnait; les trompettes sonnaient de bruyantes fanfares, et le carillon de la ville y mêlait ses sons harmonieux.

Le *Marquis de Prié*, en voulant entrer le 21 dans le port, à la faveur de la haute marée, perdit son gouvernail par un grand coup de vent qui jeta ce navire sur le sable. Toute la ville fut aussitôt en mouvement pour prêter secours et assistance. La carène avait éprouvé quelques avaries. On fit sortir du bassin plusieurs *bilandres* pour décharger les marchandises. Tout fut sauvé par un bonheur sans exemple, à la grande joie des intéressés ³.

Quelque temps après revint du Bengale le *Charles VI*, capitaine Harrison ⁴.

¹ Le *Saint-Joseph* rapportait : thé bouy, 172,004 livres; thé vert 32,966; impérial, 5,325; peko, 3,364; porcelaines, 124 caisses et 1,212 paniers; cambogium, 917 livres; radix china, 10,457 liv.; soie crue, 4,459 liv.; étoffes de soie, 4,560 pièces; armosines, 730; chagrins, 1,752; poesies, 1,827; goesies, 2,213; gorgorans, 200; satin rayé, 200. (Relations, p. 488.)

² Le *Marquis de Prié*, auparavant la *Ville de Gand*, était chargé de thé bouy, 193,905 livres; congo, 15,400; peko, 3,952; impérial, 18,502; thé vert, 47,027; hysan, 1,220; porcelaines, 167 caisses et 1,979 paniers; cambogium, 924 livres; galiega, 6,955; radix china, 16,196; étoffes de soie, 4,940 pièces; armosines, 2,867; gorgorans, 1,253; goesies, 570; chagrins, 2,880; poesies, 200; satin rayé, 300. (Idem.)

³ *Relations véritables*, p. 472. — Mémoire de la compagnie contre Bernaerts. Archives de l'État.

⁴ La cargaison consistait en 1,522 pièces de taffetas de foul; 4,784 carridarces;

La vente des riches charges de ces trois bâtiments eut lieu au mois d'août. *Les Relations véritables* nous apprennent qu'elle attira tant d'acheteurs du pays et de l'étranger, qu'Ostende suffisait à peine pour contenir tout ce monde. Elle donna de très-grands bénéfices. La cargaison du *Marquis de Prié* rapporta, elle seule, 1,400,000 écus ¹. Cependant le prix des produits du Bengale et de la Chine avait fléchi sur les principaux marchés.

« Depuis que ceux de la compagnie d'Ostende font le commerce aux Indes, disait un écrivain de l'époque, les compagnies de Hollande vendent leurs marchandises à un prix plus raisonnable qu'auparavant, et tout le commerce de la république profite beaucoup de cette diminution de prix, particulièrement en l'achat du thé ². »

Le Marquis de Prié avait à bord 16 à 17,000 livres de mercure; *le Saint-Joseph* environ 25,000. Les Hollandais étaient très-jaloux du débit qu'ils faisaient de cet article. On défendit aux intéressés d'annoncer la vente de ce métal liquide; on ne le débarqua pas avec les autres marchandises, pour que les Provinces-Unies ne sussent point qu'on en avait rapporté; enfin on le vendit à un Ostendais sous la condition expresse de n'en point exporter vers les pays soumis à la domination des états généraux. Malgré toutes les précautions, on fut informé à La Haye que nos bâtiments avaient eu à bord du vif argent, et l'on en fit de vives plaintes au marquis de Prié. Amsterdam voulait s'en réserver le monopole.

Les directeurs de la compagnie impériale, en dépit de toutes les contradictions, prenaient des mesures pour donner à notre commerce

25,159 cassa Bengale; 1,700 dorias; 6,534 gerras; 338 hammans; 5,700 Malmolens; 16,700 romals de coton; 1,000 romals fines; 1,048 romals de mousseline; 120 sanes; 2,000 scerbands; 2,500 soesies; 14,339 tansieps; 80 idem à fleurs; 1,200 theraindains; 18,783 livres de couris; 91,421 bois de coliatour; 101,700 salpêtre; 63,750 kurcuma. (*Relations*, p. 314.)

¹ *Mémoire de la compagnie contre Bernaerts.*

² *Démonstration de l'injuste et chimérique prétention*, p. 25.

de nouveaux développements. Ils expédièrent deux navires à Hambourg pour y chercher des bois de construction.

La Ville de Vienne, capitaine De Gezelle, avait été capturé dans le courant de l'année par deux pirates d'Alger, à l'entrée de la Manche, à son retour de Moka. La charge était très-riche ¹. L'équipage fut réduit en esclavage, et le navire, avec toutes les marchandises, vendu sur les côtes de l'Afrique. Ce funeste événement pouvait nuire à nos entreprises, car le commerce est naturellement craintif. Il s'alarme de tout ce qui vient l'incommoder. La compagnie fit partir Jean de Schonamille pour conclure des traités avec les régences des États barbaresques, afin que notre pavillon ne fût plus attaqué par leurs corsaires. Le commissaire flamand reçut à Vienne ses instructions, qu'il fit approuver par la sublime Porte, et il partit de Constantinople pour remplir sa mission avec quatre bâtiments de guerre que lui donna le sultan, alors en paix avec la cour de Vienne.

¹ Wynants, *Mémoires*, chap. 10. Blommaert, p. 16. Pasquini, *Histoire d'Ostende*, p. 226.

§ 9.

Nouveaux départs et nouveaux arrivages. — État de nos affaires dans les Indes. — Prise de la ville de Vienne par un corsaire tripolitain. — Traités entre l'Autriche et l'Espagne. — Protestation des compagnies hollandaises contre ces traités. — Paroles de Walpole au parlement. — Préjudice que notre commerce cause à l'Angleterre. — Mémoire du ministre anglais à l'empereur. — Mémoire du ministre hollandais au roi d'Espagne. — Alliance de Hanovre. — Traité entre la cour de Vienne et la régence de Tunis. — La Hollande refuse d'accéder à l'alliance de Hanovre. — Le gouvernement autrichien offre de restreindre notre commerce. — Note menaçante de Kinigsegg aux états généraux. — Lettre du roi d'Espagne pour leur offrir sa médiation. — Nouvelle note de Kinigsegg. — Note pacifique du ministre espagnol à La Haye. — Refus des états généraux. — Ils accèdent à l'alliance de Hanovre. — Traité entre les cours d'Autriche et de Russie. — La Prusse se retire de l'alliance de Hanovre. — Traité avec la régence de Tripoli. — Départs et arrivages. — Craintes d'une attaque d'Ostende par les Hollandais.

1725.

A la fin du mois de janvier la compagnie faisait partir le *Charles VI*, de 26 canons, capitaine Jacques de Winter, destiné pour le Bengale; l'*Archiduchesse Marie-Élisabeth*, de 34, capitaine De Clerck, et le *Marquis de Prié*, capitaine André Flandering; ces deux derniers destinés pour Canton ¹.

Le 4 du mois d'août arrivaient à la rade l'*Aigle* et l'*Impératrice Élisabeth*, après une heureuse et prompte traversée. Ils avaient à bord de fortes cargaisons de thé, de porcelaines, de soieries, qui se vendirent avec d'importants bénéfices ².

¹ Dans une liste des vaisseaux expédiés d'Ostende aux Indes, publiée par Rousset (t. III, page 415), il fait partir ces navires le 24 novembre 1724. C'est une erreur. D'après l'auteur de l'article de la *Revue nationale*, on n'aurait expédié que deux navires, le *Charles VI*, capitaine Laurent Meyne, et l'*archiduchesse Marie-Élisabeth*, capitaine Michel Cayphas. C'est une autre erreur. J'ai suivi les *Relations véritables*, année 1725, p. 98.

² *Relations*, p. 532.

Ces navires rapportaient en même temps les nouvelles les plus satisfaisantes. Nous avons paru avec distinction sur les principaux marchés des Indes ¹, et les matelots se louaient extrêmement de l'accueil amical qu'on leur avait fait dans plusieurs États, surtout au Mogol. Cependant les affaires de notre factorerie étaient dès lors dans un assez triste état. L'équipage de *l'Empereur Charles*, après le naufrage, s'était sauvé vers un comptoir français. On l'avait impitoyablement repoussé.

Pendant ce temps la cour de Vienne, en corrompant le Hollandais Ripperda, devenu premier ministre à Madrid, avait réussi à changer complètement la politique du cabinet espagnol. De vastes, d'importantes négociations s'entamaient entre les deux cours qui signèrent, le 1^{er} mai 1725, trois traités de paix, d'alliance offensive et défensive, et de commerce. Ces traités devaient consolider la compagnie d'Ostende ; ils en précipitèrent la ruine.

Le traité d'alliance stipulait (art. 4) une garantie mutuelle par rapport à tous les vaisseaux qui pourraient être pris ou attaqués, par qui que ce fut, soit en deçà, soit au delà de la ligne, avec engagement exprès, de part et d'autre, de venger les torts et injures que chacune des deux parties pourrait avoir soufferts.

Cette disposition concernait évidemment la sûreté de nos expéditions aux Indes.

L'article 2 du traité de commerce nous autorisait à y naviguer sans permission préliminaire, et sans qu'on put nous demander quelques droits ou impôts, sous la condition néanmoins de n'y pouvoir faire aucun commerce, ou d'y acheter autre chose que des subsistances ou des objets nécessaires soit aux vaisseaux, soit aux équipages.

L'article 36 nous permettait d'introduire dans tous les États du roi d'Espagne, toutes les espèces de fruits, denrées et marchandises

¹ Raynal, t. III, p. 26.

des Indes orientales, pourvu qu'il constât par les témoignages des députés de la compagnie d'Ostende, que ces produits venaient des lieux conquis, colonies ou factoreries de la compagnie. Nous devons jouir, à cet égard, des privilèges accordés aux Hollandais.

L'article 47 étendait aux sujets de l'empereur tous les avantages octroyés par les traités aux Anglais et aux Hollandais.

Le roi d'Espagne déclarait en outre qu'il nous accorderait tout ce qui avait été concédé aux Provinces-Unies pour les Indes par la paix de 1648.

Tout était étrange dans cet accord, dit Voltaire ; c'étaient deux maisons ennemies qui s'unissaient sans se fier l'une à l'autre¹ ; mais ce qui semble plus étrange encore, c'est que la cour de Madrid qui, peu de mois auparavant, se montrait si hostile à notre cause, nous accordait tout à coup les plus brillants avantages, et pour cela violait ouvertement les stipulations de la paix d'Utrecht, en permettant à nos pavillons l'entrée des ports aux Indes espagnoles.

Il n'est guère d'acte diplomatique qui ait causé un étonnement plus général que ce subit rapprochement. La nouvelle en fut reçue dans toutes nos provinces, à Ostende surtout, avec de grandes démonstrations de joie. On crut généralement que la compagnie impériale ne pouvait plus être ébranlée et bien moins encore détruite que par une guerre générale devant laquelle toutes les puissances semblaient reculer avec une égale terreur.

La réconciliation de l'Espagne et de l'Autriche détermina les puissances à exiger plus que jamais la ruine de notre navigation. On supposait que les conventions de Vienne cachaient de grands projets politiques ; que les deux gouvernements voulaient rétablir sur le trône d'Angleterre le prétendant, Charles-Édouard Stuart, qui aurait épousé une archiduchesse. — Ce n'est nullement votre commerce d'Ostende qui alarme mes maîtres et leurs alliés, disait Hamel

¹ *Siècle de Louis XV*, ch. 2.

Bruyninx au comte de Calemberg. On pourrait facilement s'accorder sur cette affaire ; mais ce sont les vues de l'Autriche et de l'Espagne ¹.

Les compagnies hollandaises , plus effrayées que jamais pour leur avenir déjà si gravement compromis , présentèrent aux états généraux des mémoires dans lesquels elles déniaient au roi Philippe V le droit de conclure un traité comme celui de Vienne sans le concours de la Hollande. Elles ajoutèrent que la permission accordée à la compagnie de se ravitailler dans les ports castillans aux Indes, excédait la faculté dont elles jouissaient ; que le traité leur serait très-préjudiciable , puisque déjà l'une d'elles avait vu décliner , de temps en temps , son commerce depuis que les habitants des Pays-Bas avaient entrepris de leur faire concurrence.

En même temps le ministre Walpole déclarait , en plein parlement , que le traité de Vienne avait pour but unique le maintien et l'accroissement de *la compagnie d'Ostende dont l'existence serait si nuisible aux compagnies anglaise et hollandaise*.

Ces craintes , au premier coup d'œil , peuvent paraître puériles : il semble peu vraisemblable que nos voyages aient pu inspirer une inquiétude un peu sérieuse à deux puissances maritimes qui couvraient les mers de leurs flottes.

La lettre de M. Forman à M. Pultney , donne une idée du tort que notre commerce causait déjà à celui de la Grande-Bretagne.

« Le gouvernement des Pays-Bas autrichiens n'encourage , dit-il , aucunement à y transporter les marchandises fabriquées en Angleterre. Je connois plusieurs négocians qui y en ont porté de diverses sortes sur lesquelles ils ont souvent perdu. Ils m'ont assuré qu'ils avoient gagné un pour cent de plus sur les guinées que sur leurs marchandises. Ainsi , au lieu d'échanger celles qu'on y porte d'Angleterre contre celles de Flandre et de Brabant , les marchands anglois n'y

¹ Lettre de Calemberg aux archives de l'État.

pouvant pas trouver leur compte, sont obligés de payer ces dernières en guinées. Il y a environ une quinzaine de chaloupes du port de 15 à 20 tonneaux, qui ne font qu'aller et venir de Londres à Ostende pour faire ce commerce qui est onéreux à la nation britannique par la sortie des espèces hors du royaume. Ces chaloupes font dix ou douze voyages par an chacune, quelquefois plus, suivant que l'hiver est plus ou moins favorable. Elles ne quittent jamais Londres sans avoir à bord un grand nombre de passagers, tous marchands, qui n'emportent presque autre chose avec eux que des espèces pour acheter des marchandises... De sorte qu'il n'y a pas une de ces chaloupes qui ne porte 20,000 livres sterlings par an à Ostende. Si cela est vrai, comme il y a tout lieu de le croire, il faut *qu'il sorte de la Grande-Bretagne tous les ans au moins 300,000 livres sterlings qui n'y rentrent jamais qu'en thé, café, arac et toutes sortes de marchandises des Indes, toiles de Flandres, dentelles, etc.*¹. »

Le ministre britannique à Vienne, Harrisson, remettait au mois d'août, au nom de son souverain, un mémoire par lequel il déclarait que l'Angleterre ne pouvait aucunement consentir à la navigation des sujets des Pays-Bas autrichiens aux deux Indes, sur les bases du nouveau traité avec l'Espagne, par lequel la compagnie impériale d'Ostende se trouvait confirmée; que, par conséquent, il était nécessaire de faire, à cet égard, quelques changements dans cet accord².

L'ambassadeur hollandais à Madrid, Van der Meer, adressait à Ripperda une note dans laquelle il disait que leurs hautes puissances avaient la douleur, au lieu de trouver dans le roi un allié, un véritable défenseur, de voir les affaires tellement changées de face, que, bien loin d'être soutenues par S. M. dans leurs droits indisputables, elles trouvaient dans sa personne royale le défenseur d'une compagnie dont le commerce ne pouvait subsister sans détruire celui des Hollandais; que les avantages accordés par le traité de Vienne ne

¹ Page 12.

² *Mercure historique*, septembre 1728, p. 293.

causeraient pas seulement un grand préjudice à LL. HH. PP., mais même à S. M. et à son peuple, « lequel, ajoutait-il, dans un temps ou dans l'autre, au cas que cela continue, se verra frustré par cette compagnie, qui est présentement protégée d'une manière si expresse, des avantages de son propre commerce.

» Le commerce général étant la base et le fondement de l'État, LL. HH. PP. ne peuvent jamais se départir en aucun point des conventions et traités de Munster et d'Utrecht. » Il requit en conséquence la cour de Madrid de faire en sorte que notre compagnie ne naviguât plus aux Indes, de quelque manière et sous quelque prétexte que ce fût, afin que LL. HH. PP. pussent contenter et rassurer les esprits alarmés de leurs habitants qui regardaient le traité de Vienne comme l'entier renversement de leurs droits et privilèges.

Nos adversaires ne se bornèrent pas à rédiger des notes; l'Angleterre et la France, inquiètes de la prépondérance que les stipulations de Vienne allaient donner à la maison d'Autriche, signèrent le 3 septembre avec le roi de Prusse, mécontent de l'Autriche, le traité d'alliance de Hanovre, par lequel ils se garantissaient mutuellement leurs possessions, tant dedans que dehors l'Europe, et en particulier les droits qui regardaient le commerce dont les parties contractantes jouissaient ou devaient jouir respectivement ¹.

En d'autres termes, comme dit De Rive, ce traité excluait du commerce des Indes toute autre nation que celles qui l'avaient conclu ². Aussitôt qu'on en connut dans nos provinces la ratification, les intéressés de la compagnie d'Ostende éprouvèrent une crainte profonde. Les directeurs, pour les rassurer, firent une répartition de six pour cent sur tout le capital, quoiqu'on n'eût encore versé que les trois quarts des souscriptions. C'était un acte de prudence : cepen-

¹ Schoel, *Histoire abrégée des traités de paix*, t. I, p. 213.

² *Précis historique et statistique des rivières et canaux navigables de la Belgique*, p. 142.

dant il ne produisit d'autre effet que d'empêcher les actions de fléchir rapidement.

Pendant ce temps l'empereur signait, le 23 septembre, un traité avec la régence de Tunis, par lequel les deux puissances se promettaient sûreté réciproque et durable pour le pavillon et la navigation de leurs sujets. Si leurs vaisseaux se faisaient l'un à l'autre quelque tort, les contrevenants devaient être punis.

La régence de Tunis promettait en outre qu'il ne serait donné secours ni protection aux bâtiments ennemis de l'empereur.

Ce traité avait été conclu par la médiation des commissaires de la Porte ottomane ¹.

Il ne fera ni bien ni mal à notre commerce, écrivait Jacomo De Pret, car les Tunisiens n'entrent jamais dans l'Océan; mais si on pouvait parvenir à en conclure un avec les Algériens, ce seroit une grande affaire ².

La Hollande, malgré les sollicitations de Versailles et de Londres, n'avait pas voulu adhérer à l'alliance de Hanovre.

LL. HH. PP. voulaient auparavant savoir, entre autres choses, si l'intention des parties contractantes était de garantir le droit qu'elles avaient acquis par le traité de Munster, et en cas que LL. HH. PP. se servissent de leur droit, que des inconvénients et troubles en survinssent, que spécialement les intérêts et subsides dus à l'État fussent arrêtés aux Pays-Bas autrichiens, si cela serait considéré comme un *casus fœderis*.

Le marquis de Fénélon déclara verbalement, au nom de la France, qu'elle était disposée à comprendre dans cet engagement tout ce qui pourrait causer du préjudice à la république.

Le comte de Kinigsegg-Erps ne négligeait rien pour entraver le succès de ces négociations, et convaincre les états généraux des dangers inévitables, pour le repos de l'Europe, qui résulteraient de l'al-

¹ *Relations véritables*, 1726, p. 380.

² Lettre du 10 février 1726. Archives de l'État.

liance. Il multipliait les mémoires pour les empêcher de donner leur accession.

Le 17 décembre il annonça qu'il était autorisé par sa cour d'écouter les propositions qu'on pourrait faire de la part de LL. HH. PP., et de traiter là-dessus. On lui répondit qu'on n'avait à faire aucune proposition, puisqu'on demandait la cessation entière du commerce des Pays-Bas autrichiens aux Indes. Kinigsegg offrit alors, pour lever toutes les difficultés, de limiter notre navigation, sous le rapport du nombre des vaisseaux que l'on pourrait expédier, des lieux où ils exerceraient le commerce, des espèces de marchandises qu'on en rapporterait. C'était un premier pas en arrière; c'était révéler que l'on était disposé à céder. La Hollande resta inébranlable.

Toutes les propositions d'accommodement ayant été repoussées, le ministre autrichien espéra qu'un langage moins pacifique, une tenue plus ferme seraient plus persuasifs. Il se décida à donner une extension énergique aux négociations, et il déclara, par une note latine du 20 décembre, que le roi d'Espagne et son maître étaient convenus de tirer raison, leurs forces réunies et de toutes manières, de la moindre offense ou du moindre tort qui serait fait à l'une des deux puissances, par rapport au commerce, et que S. M. I. et C. regarderait comme une infraction manifeste des traités, le moindre empêchement que LL. HH. PP. mettraient à notre navigation.

1726.

Philippe V appuya ce langage impérieux par une lettre du 23 janvier. Tout en s'offrant comme conciliateur, il annonçait aux états généraux qu'il était obligé d'assister l'empereur en cas de guerre ou d'insulte, et de tirer vengeance des pertes que les ennemis de S. M. I. pourraient lui causer, ce qu'il exécuterait religieusement et exactement en toute occasion, en faisant cause commune à ce sujet avec S. M. envers et contre tous; déclarant la guerre à ceux qui la lui

déclareraient pour obtenir de cette manière que la paix fut assurée et stable dans toute l'Europe, et l'équilibre conservé entre les puissances pour la sûreté de l'inestimable liberté des Espagnols.

La cour de Madrid offrait sa médiation à la pointe de l'épée, et tendait une main amie à la Hollande la menace à la bouche.

On devait, au fier langage des deux monarques, s'attendre à des mesures d'une certaine force politique : mais l'alliance de Hanovre avait singulièrement ramolli leurs vellétés belliqueuses. On craignit de s'être trop avancé, et au lieu d'agir avec audace, on parla avec modération, on montra de la timidité. C'était s'avouer vaincu.

Kinigsegg n'avait pas tardé à s'apercevoir qu'il avait blessé les susceptibilités nationales des Hollandais, au lieu de les effrayer. Dès le 28 janvier il écrivait à LL. HH. PP. pour se plaindre qu'au lieu d'apporter des facilités pour terminer les différends à l'amiable, elles semblaient ne vouloir entrer dans aucune négociation ; il leur disait qu'entrer en négociation ce n'était point se désister de son droit ; que S. M. I. ne voudrait pas entrer en négociation si elle pouvait croire par là donner la moindre atteinte aux droits incontestables qu'elle avait comme souverain d'octroyer des compagnies pour aller trafiquer aux Indes.

Le marquis de Saint-Philippe, ambassadeur d'Espagne, adroit politique blanchi dans les affaires, envoyé à La Haye pour dissiper l'orage qui menaçait l'Europe, en ménageant un accommodement, tenait de son côté le langage le plus pacifique. Le roi son maître interposerait ses bons offices auprès de l'empereur pour que le commerce de la compagnie d'Ostende ne pût préjudicier en aucune manière aux Hollandais ; S. M. se promettait bien de la bénignité et amitié de l'empereur à son égard, qu'il en voudrait quitter plusieurs parties d'une façon qu'il serait évident que la république n'en recevrait pas le tort qu'elle en appréhendait. Il est vrai que l'Espagne s'était opposée au progrès de la compagnie, mais c'était avant la paix conclue entre l'empereur et le roi, lorsqu'il lui était permis d'en traverser les utilités, sans appro-

fondir la matière. Le ministre terminait ses représentations en exprimant l'espoir que les états généraux suspendraient toute résolution concernant l'accession au traité de Hanovre, qui rendrait tout accommodement fort difficile ¹.

Leurs hautes puissances ne repoussèrent pas formellement les offres de Philippe V, mais ne voulant rien admettre en dehors de leur droit réel ou prétendu, et dédaignant tout ce qui ne servait pas leurs vues, elles exprimèrent, par leur résolution du 16 mars, le doute que la cour de Madrid pût intervenir aux négociations avec l'impartialité requise, étant entré dans un si fort et étroit engagement avec S. M. I. pour le maintien de la compagnie d'Ostende ; elles alléguaient surtout qu'elles ne pouvaient, sans un très-grand préjudice, entrer en négociation sur un pied par lequel on supposait que le grief resterait ; qu'on ne pourrait à l'avenir compter sur aucune convention si celles qui étaient faites, n'étaient point maintenues ; que d'ailleurs elles ne trouvaient dans le mémoire de l'ambassadeur aucune proposition spécifique ou positive, bien moins des propositions avantageuses, en sorte qu'elles étaient aussi peu avancées et aussi incertaines qu'auparavant ².

Ces principes politiques une fois bien nettement établis, toute négociation devenait impossible, et, en effet, le marquis de Saint-Philippe ne fit plus aucune démarche. L'empereur, qui voulait à tout prix empêcher la Hollande d'accéder à l'alliance, fit savoir aux états généraux qu'il consentait à limiter l'envoi des vaisseaux au nombre de quatre, y compris ceux destinés pour la Chine ³.

Leurs hautes puissances pour toute réponse signèrent le 9 août l'acte d'accession.

Par l'un des articles, il était formellement convenu que le droit

¹ Mémoire du 7 mars 1726. Rousset, t. III, p. 2.

² Rousset, t. III, p. 9.

³ Décret impérial du 17 mars 1727 adressé à la diète germanique dans Rousset, t. III.

d'exclure les sujets des Pays-Bas autrichiens de la navigation et du commerce aux Indes, était compris au nombre de ceux dont l'alliance garantissait le maintien, avec cette importante réserve : *sans pourtant que l'on puisse procéder aux voies de fait contre la compagnie d'Ostende dans les Indes ou ailleurs ; avant que les puissances contractantes se soient concertées là-dessus.*

Une ligue formidable, dit Schoel, s'était formée contre les alliés de Vienne. Ceux-ci de leur côté ne restèrent pas oisifs. La maison d'Autriche réussit, après une négociation assez difficile, à entraîner la Russie dans l'alliance de Vienne. Cette puissance y accéda par un traité signé le 6 août ¹, et épousa hautement la cause de Charles VI.

La Prusse, qui n'avait adhéré qu'à regret au traité de Herrenhausen, défendit à son ministre à La Haye de signer le traité d'accession.

Ainsi, la compagnie d'Ostende divisait l'Europe en deux grands camps, et la menaçait d'une conflagration générale.

L'auteur du *Système maritime et commercial des Européens au dix-huitième siècle* fait, à ce sujet, une observation d'une grande importance : elle révèle un homme qui a considéré la question d'un point de vue élevé.

« On voit, dit-il, dans toutes ces négociations poindre le système si bien manifesté depuis, d'une conjuration des couronnes du Nord contre le commerce des puissances du Midi ². »

La réunion de tant d'ennemis formidables, et qui avaient un si grand intérêt à écraser une rivalité dont ils commençaient à ressentir les effets, fut le prélude de la chute de la compagnie, qui n'avait pour soutenir cette lutte inégale que l'appui de Vienne, et cet appui lui manqua ³.

Au milieu de toutes ces discussions, de ces intrigues diplomatiques

¹ *Histoire abrégée des traités de paix*, tome I, p. 244.

² Page 136.

³ De Rive, p. 142.

qui troublaient toutes les cours et inquiétaient tous les peuples, Charles VI signait avec Tripoli un traité par lequel cet état s'engageait à laisser librement naviguer les vaisseaux sous pavillon impérial, à leur prêter assistance, en cas de besoin, et même à remettre en liberté les sujets de l'empereur pris sur un bâtiment étranger.

D'un autre côté, la compagnie redoublait d'efforts et d'activité. Elle avait fait partir, le 5 février, cinq navires : trois pour la Chine, *le Lion d'or*, de 36 canons, capitaine Jacques Larmes ; *l'Aigle*, de 34, capitaine Jean de Wael, et *le Tigre*, de 34, capitaine Jean Pronckaert.

Les deux autres pour le Bengale : *la Paix*, de 36 canons, capitaine Philippe-Joseph Perrenot, et *l'Espérance*, de 34, capitaine Nicolas Carpentier.

Ces bâtiments, chargés de plomb, d'armes, de toiles et d'autres fabricats belges ¹, sortirent du port, salués par l'artillerie des remparts et du carillon de la ville. Ils répondirent à ces témoignages d'allégresse par les décharges de leur canon et le son des trompettes, cors de chasse et timballes ².

Ils restèrent à la rade pendant quelques jours, et y furent assaillis, le 23, par une violente tempête. *La Paix* dut couper ses câbles, et fut jetée jusque près des bancs de sable, ce qui l'avait obligée de rentrer dans le port, au risque de périr. Les quatre autres navires qui avaient aussi couru quelque danger, mirent à la voile le 25 ³.

Au mois de juin on vit paraître *l'Impératrice* et *le Marquis de Prié*, après un voyage de seize mois et deux jours. Ils étaient partis de Canton le 27 décembre, et ramenaient des charges de grande valeur en thé, mousselines, cotons, soies, porcelaines ⁴ qui se vendirent fort avantageusement, et furent achetés en grande partie par des Anglais et des Hollandais.

¹ Pasquini, *Histoire de la ville d'Ostende*, p. 231.

² *Relations véritables*, p. 116.

³ *Relations véritables*, p. 126.

⁴ Entre autres 313 caisses et 8,082 paquets de porcelaines ; 53,430 livres racines

Le 18 juillet arriva du Bengale le *Charles VI*, après une heureuse traversée de cinq mois neuf jours ; il rapportait une magnifique cargaison de mousselines, soieries, salpêtre, bois de coliatour ¹.

Dans une assemblée générale des actionnaires qui se tint à Anvers, au mois de septembre, les directeurs déclarèrent que leur dernière vente avait produit au delà de 5 millions de florins, entre autres pour plus d'un million de patacons de thé. Ils avaient engagé une partie des recettes dans le fonds de la compagnie. Par ce versement, les souscriptions se trouvèrent complètement encaissées. C'était l'équivalent d'un dividende de 25 pour cent ².

Les actions de la compagnie, qui étaient tombées quelque temps auparavant à six pour cent, parce que l'on craignait la guerre, se relevèrent et se vendirent jusqu'à 19 et 20 ³.

A la fin du mois de juin le gouvernement éprouva tout à coup des craintes sérieuses que les Hollandais, voyant l'inutilité de toutes les négociations, ne se fussent décidés à attaquer nos provinces et à bombarder Ostende. Une escadre de quelques-uns de leurs vaisseaux de haut bord, vint se poser majestueusement en vue de cette ville. Plusieurs corps d'infanterie et de cavalerie se dirigèrent en toute hâte vers les points menacés.

Ordre au colonel du génie De Bauffe de se rendre à Ostende, et de faire toutes les dispositions nécessaires pour la défense de la place, en cas de siège, bombardement ou descente de l'ennemi.

L'archiduchesse gouvernante, Marie-Élisabeth, écrivait le 1^{er} juillet au magistrat du Franc de Bruges :

« Estant nécessaire dans la présente conjoncture de prendre toutes

de Chine ; 13,740 liv. galinga ; 12,414 livres thé pecko ; 75,340 congo ; 528,633 bou ; 12,980 impérial ; 63,000 singlo, thé vert ; 4,715 pièces d'armoisis ; 1,514 gorgorans ; 3,064 damas ; 2,567 damas légers, etc. (*Relations*, p. 396, 452).

¹ *Relations véritables*, p. 540.

² *Relations véritables*, p. 404.

³ *Histoire universelle*, t. LVIII, p. 393. Pasquini, p. 231.

les mesures possibles pour empêcher les desseins que, selon plusieurs avis, quelque puissance voisine auroit formez contre ces pays et les sujets de S. M. I. et C., notre très-cher frère et seigneur, nous vous faisons la présente pour, en son nom, vous ordonner de faire prendre les armes aux paysans de vostre district et juridiction qui habitent vers la côte de la mer, afin qu'ils s'opposent en toutes manières et de toutes leurs forces aux irruptions ou débarquemens que des étrangers pourroient entreprendre dans les terres de l'obéissance de S. M., et qu'à cet effet vous fassiez conduire et commander les dits paysans de votre juridiction par des personnes les plus capables, courageuses et expérimentées qu'il se pourra trouver, etc. ¹. »

Toutes ces mesures défensives ne furent d'aucune nécessité. Les alarmes qu'on avait conçues, s'évanouirent bientôt par la disparition de la flotte hollandaise.

S'était-elle montrée à la rade par hasard ? Avait-on voulu inquiéter le gouvernement ? C'est ce que nous n'avons pu découvrir.

¹ Archives du conseil d'État et de l'audience.

§ 10.

Derniers départs d'Ostende. — Nouveaux arrivages. — La Paix manque de périr en vue du port. — Craintes de guerre. — Discours du roi d'Angleterre au parlement. — Propositions du nonce Grimaldi à l'envoyé hollandais rejetées par les états généraux. — Importations frauduleuses d'Ostende en Angleterre. — Propositions de la France repoussées par Charles VI. — La cour de Vienne projette de transférer le siège de la compagnie d'Ostende à Trieste. — Inconvénients de ce projet. — Préliminaires définitifs de l'alliance de Hanovre acceptés par l'empereur. — Suspension de la compagnie pour sept ans. — Baisse de ses actions. — Nouvelles vexations des puissances maritimes. — L'empereur autorise des expéditions sous pavillon simulé. — Le roi de Pologne délivre les passe-ports. — Les Anglais bloquent l'entrée du Gange. — Arrivages des Indes. — Intrigues des Hollandais pour ravalier le prix des articles exposés en vente. — Congrès de Soissons. — Exigences inexorables des états généraux. — Pattyn cherche vainement à séparer les intérêts de la France de ceux des puissances maritimes. — Humbles propositions de l'Autriche brutalement repoussées. — Honteux projet de l'archiduchesse Marie-Élisabeth. — Proposition de la compagnie danoise aux Ostendais. — Situation de nos établissements aux Indes. — L'escadre anglaise attaque les navires de la compagnie dans le Gange. — On maltraite nos agents. — On arrête nos bateaux. — On insulte le pavillon impérial. — La compagnie se plaint inutilement de ces actes. — Départ de l'*Apollon* sous pavillon prussien. — Valeur des actions. — Agiotage.

1727.

Le 31 janvier, *la Concorde*, de 36 canons, capitaine Gilles Ryn-goet, et *le Marquis de Prié*, de 26, capitaine Guillaume de Brouwer, levèrent l'ancre à huit heures du soir, et mirent à la voile pour la Chine. Le premier attendait, pour partir, un vent favorable depuis deux mois ¹.

On avait répandu à cette époque le bruit que les Hollandais avaient attaqué nos établissements à Coblou, et ceux que nous avions commencé à former sur les bords du Gange. « Ce bruit, disaient *les Relations véritables* du 11 février, se trouve faux puisque les derniers avis portent qu'ils sont mieux affermis qu'auparavant. »

Dans le courant de la même année, la compagnie expédia au Ben-

¹ *La Revue nationale* indique les départs de cette année dans un autre ordre. Nous avons suivi *les Relations véritables* du temps.

gale *l'Archiduchesse Élisabeth*, de 32 canons, capitaine Michel Cayphas, et *le Charles VI*, de 28, capitaine Meyne.

Ce furent les derniers navires que nous fîmes partir directement sous pavillon impérial. *Le Saint-Antoine de Padoue*, capitaine Jean Van Brakel; *la Sainte-Anne*, capitaine Mathieu Clinckaert, et *le Saint-Joseph*, capitaine Daniel Peeters, qui partirent en mai et en juin, n'étaient que des vaisseaux d'avis envoyés à la rencontre de ceux qu'on attendait pour leur porter des instructions ¹.

On vit rentrer successivement, vers la fin de l'année, les cinq navires partis en 1726.

La Paix parut la première, le 29 octobre. Elle fut assaillie le lendemain, à la rade, par une tempête si horrible qu'il fut impossible de lui porter aucun secours.

« Il a fait la nuit passée, porte une lettre du 31, un orage épouvantable, avec un vent du nord-ouest tellement violent que nous avons été dans une grande peine, d'autant plus que le navire a tiré de temps en temps pour avoir du secours. Nous n'aurions pu lui donner aucune assistance si longtemps que le vent donne dans le port. Ainsi nous ne pouvons rien faire que de prier Dieu qu'il le fasse changer. Ce matin le vent a été moins fort.

» J'ai fait assembler le capitaine Bart et les pilotes chez M. Ray, pour consulter s'il n'y avait aucun moyen de faire entrer le navire dans le port; mais ils ont dit unanimement que s'ils étoient à bord ils aimeroient mieux courir les dangers de la rade, que de hasarder l'entrée du port, qui est entièrement impossible. »

Une autre lettre du 1^{er} novembre nous apprend que la position de *la Paix* n'était pas changée; qu'elle était toujours en danger de périr, et qu'il y avait nécessité de lui porter un prompt secours ². Cependant la tempête s'étant apaisée, elle parvint à entrer dans le bassin sans accidents.

¹ Rousset, t. III, p. 416.

² Archives de l'État.

L'Espérance arriva dans la nuit du 22 au 23 décembre. Elle était partie de la Corogne le 9, en compagnie du *Tigre*, de *l'Aigle* et du *Lion d'or*, après avoir été longtemps retenus tous quatre dans ce port par les vents contraires. Elle avait laissé *le Tigre* à l'entrée du canal, et avait perdu de vue les autres par un épais brouillard. Ils étaient entrés tous trois à Plymouth, à cause de la violence du vent, et arrivèrent peu de jours après ¹.

Nos vaisseaux avaient à bord de fortes cargaisons d'étoffes de soie, de mousselines, de toiles peintes, de coton, de damas imprimés et peints, de porcelaines de toutes espèces, de thé, de café, de poivre, d'épicerie, de bois de teinture, et beaucoup d'autres marchandises ².

Cependant la position de la compagnie était vraiment affligeante. Ses opérations se trouvaient entravées d'un côté par l'admodiateur général des droits qui prétendait à l'entrée six pour cent, au lieu de quatre, sur toutes les marchandises, et voulait les assujettir en outre à un droit de 3 1/2 pour cent à la sortie, prétention injuste que l'empereur déclara non fondée; d'un autre côté par la crainte, soit du succès des sollicitations de la diplomatie étrangère, malgré la résistance de l'Autriche; soit d'une guerre qui entraînerait l'inévitable anéantissement de notre commerce.

Un embrasement général paraissait en effet inévitable au commencement de l'année. Le roi d'Angleterre proféra le premier cri d'alarme à l'ouverture du parlement, le 28 janvier : « Les traités secrets d'alliance offensive conclus à Vienne ont jeté, disait-il, les fondements d'une puissance aussi formidable qu'exorbitante, et sont

¹ *Relations*, pages 820 et 821.

² *Les Relations véritables* nous apprennent que *la Paix* et *L'Espérance* rapportèrent 430 pièces d'armoisins; 29,949 cassas; 4,350 chits de Casambar; 2,078 dourias; 2,035 dousiettes; 25,432 garras; 14,822 guinées; 9,480 malmolins; 28,200 roemals de fil; 4,800 soesies; 9,003 tansieps; 3,397 livres de cauris; 13,307 gomme lac; 146,433 bois rouge; 324,733 salpêtre; 23,076 soie crue; 3,373 paquets de cannes.

si directement contraires aux intérêts et privilèges les plus chers et les plus précieux de notre nation qu'il faut.... que nous consentions paisiblement que l'empereur jouisse d'un commerce qu'il a usurpé, ou bien il faut prendre le parti de nous mettre en état de nous faire nous-mêmes justice, et défendre nos droits incontestables contre les engagements réciproques dans lesquels l'empereur et le roi d'Espagne sont entrés au mépris et en violation de la foi publique et des traités les plus solennels.

» Si le maintien d'un juste équilibre de puissance en Europe.... si soutenir et maintenir le commerce contre de dangereuses et injustes usurpations.... sont encore des motifs dignes des soins et de l'attention d'un parlement de la Grande-Bretagne, je n'ai pas besoin d'en dire davantage pour porter mes loyales et fidèles chambres à faire les efforts nécessaires pour la défense de tout ce qui leur est cher et inestimable en ce monde. »

Des actes plus significatifs suivirent ces paroles superbes. Le ministre autrichien Palm reçut ordre de sortir d'Angleterre ; l'ambassadeur espagnol partait en laissant une note énergique. Le ministre anglais Harrisson était congédié à Vienne. Immédiatement après Philippe V faisait bloquer Gibraltar, tandis qu'une flotte anglaise croisait sur les côtes de l'Espagne pour s'emparer de ses riches galions, et que la cour de Londres envoyait une autre flotte dans la Baltique pour observer une escadre russe qui était prête à mettre à la voile.

Dans ce moment suprême, l'empereur, pour conjurer le danger de la guerre, fit proposer à l'envoyé hollandais, par le nonce Grimaldi, de soumettre à des juges désintéressés la question de savoir si l'établissement de la compagnie d'Ostende était ou non contraire aux traités. En attendant, notre navigation devait être suspendue.

Les états généraux repoussèrent ces conditions avec hauteur. L'illégalité de l'existence de la compagnie avait été, disaient-ils, clairement démontrée ; elle ne pouvait être contestée, et ils ne voulaient pas compromettre un droit bien établi.

Une nouvelle fâcheuse pour la sécurité de notre commerce, vint encore aggraver la position déjà si critique de la compagnie.

L'Autriche avait conclu, le 8 mars, avec Alger une convention qui protégeait notre pavillon contre les corsaires de cet État. Cependant nous ne pûmes obtenir ni la liberté de l'équipage de *la Ville de Vienne*, ni la restitution du vaisseau et de sa cargaison ¹. Il paraît même que l'on ne voulut pas remplir les conditions du traité, et qu'on cherchait à les éluder. Une lettre adressée à l'amirauté, en date du 17 novembre, nous apprend que la régence faisait des difficultés, « ne voulant accorder que six passe-ports pour nos navires. S. M., loin de s'en contenter, a réitéré ses ordres à son résident à Constantinople d'insister efficacement à ce que le dit traité de sûreté et de navigation soit ratifié par la susdite régence, et qu'ensuite il soit religieusement observé et respecté, selon sa forme et teneur. » En attendant, le gouvernement ordonna à l'amirauté de *prendre des précautions avec secret, discrétion et sans en faire du bruit* ¹.

On ne voulait pas inquiéter les armateurs, nuire aux intérêts des souscripteurs, et déprécier les actions plus qu'elles ne l'étaient déjà. Le mystère était d'ailleurs le grand principe de l'administration et de la politique du temps.

La diplomatie multipliait à Vienne ses démarches avec une persistance qui décélait le chagrin que lui causaient les bénéfices que nous avions faits ; elle voyait avec colère la Belgique sortir de sa torpeur, et se soustraire à l'odieux système d'exploitation qui avait été si habilement organisé contre elle. On ne se donnait pas même la peine de dissimuler l'envie qu'on éprouvait au spectacle de l'activité qu'on remarquait dans une foule de branches d'industrie jusqu'alors languissantes.

D'un autre côté, on nous recherchait avec empressement au Mogol et à la Chine, fatigués de la conduite hautaine des Anglais et des cal-

¹ Wynants, *Mémoires*, ch. 10.

culs avarés des Hollandais. Nos factoreries au Coromandel se trouvaient en voie de prospérité, et espéraient un brillant avenir.

Mais ce qui irritait le gouvernement britannique au dernier point, c'est que nous parvenions à introduire clandestinement dans le royaume de grandes quantités des productions rapportées par nos vaisseaux.

C'est à cause de ce trafic frauduleux que les directeurs de la compagnie, qui exposaient leurs marchandises en vente tantôt à Bruges, tantôt à Ostende, donnaient la préférence à cette dernière place pour les articles de gros volume, tels que thés, porcelaines, etc. « La plupart s'envoyaient par mer, écrivaient-ils à l'archiduchesse gouvernante, et le transport se fait plus commodément et avec plus de secret, car nous savons par expérience que les bateaux bien souvent sortant le soir, se trouvent le matin sur les côtes d'Angleterre et de Hollande, même avant qu'on soit informé de leur départ, ce qui ne peut se faire de Bruges ¹. »

Ces exportations clandestines étaient extrêmement actives et très-importantes. « Nous autres Anglois, disait un écrivain de cette nation, nous éprouvons de grands préjudices des contrebandes multipliées de marchandises des Indes orientales qui sont importées des Flandres. Aussitôt que la compagnie d'Ostende fut érigée, *cette introduction de contrebandes fut encouragée par nos marchands et peuples*; elle se faisoit avec de grands bateaux à cinq paires de rames qui venoient d'Ostende jusques dans la Tamise; ils arrivoient avec la marée jusque sous le pont de Londres, et cela à la vue des officiers de la douane, ce qui obligea le parlement de porter un acte par lequel il défendit qu'on remontât la Tamise avec des chaloupes de plus de deux paires de rames. La fraude fut un instant réprimée, mais depuis lors on a trouvé un autre moyen, particulièrement d'envoyer de grands bateaux qui croisoient pour aller au-devant des sloops, vaisseaux à deux mâts, destinés au transport des voyageurs et marchandises qui vont à

¹ Lettre du 23 octobre 1727. Archives de l'État.

Ostende et en reviennent ; ces bateaux , à la faveur de la nuit , déchargent les marchandises de contrebande dans de petites caches , le long de la rivière. Il faut bien remarquer que c'est pour ce seul motif que les Flamands favorisent le commerce de Londres , de Hull et de Topsam sur Ostende , parce que nos navires y chargent les marchandises des Indes orientales et les conduisent en grande quantité , à la dérobée , à Londres et dans les contrées de l'ouest et du nord de l'Angleterre ¹. »

Ainsi les marchands de la Grande-Bretagne et le peuple , si faciles à égarer sur tout ce qui concerne le commerce étranger , n'étaient pas hostiles à notre navigation : ils encourageaient même nos importations.

La lettre de Forman nous apprend qu'une foule d'Anglais souhaitaient ardemment le succès de notre entreprise. « *Il y a*, dit-il, *des milliers de personnes en Angleterre qui*, par la violence de leurs préjugés et des motifs d'une haine enracinée, sans en considérer les conséquences, *souhaitent que la compagnie d'Ostende subsiste*, et cela uniquement parce qu'elles espèrent qu'elle ruinera les Hollandais ². »

Pourquoi donc cette institution souleva-t-elle tant de clameurs ? Pourquoi en exigea-t-on avec tant d'acharnement l'entière suppression ? C'est qu'elle devenait un obstacle au monopole. — Voilà pourquoi il fallait l'anéantir, dût-on pour cela ensanglanter l'Europe.

La France qui, depuis quelque temps, n'avait rien épargné pour se préparer à la guerre, mais qui souffrant encore des misères de la lutte pour la succession d'Espagne, redoutait qu'on ne tirât de nouveau le

¹ Je n'ai pas vu l'original anglais de ce pamphlet. Je m'en rapporte à une traduction hollandaise intitulée : *Verhandeling warin ontdekt worden de rampzaelinge gevolgen die de Engelsche en Hollanders van de oprichtingen der compagnie van Ostende te vreesen hebben*, door Isaac Le Long.

² Page 27.

glaive du fourreau , la France présenta à Charles VI un projet d'arrangement qui fut rejeté sans examen.

« Le prince Eugène me paroît très-animé contre les hauteurs des gouvernemens anglois et hollandois , écrivait le comte de Calemberg le 22 mars 1727. Le maître n'est nullement porté à subir les lois qu'on voudroit nous donner avec tant d'insolence. »

Cependant , dès lors , on étoit si bien disposé à sacrifier nos justes droits , si on l'exigeait absolument , plutôt que de courir les chances d'une guerre , que , au mois d'avril , le comte de Zinzendorff consultait Calemberg pour savoir si on ne pourrait pas transférer le siège de la compagnie d'Ostende à Trieste , sur l'Adriatique.

« Les intéressés , répondit celui-ci , en seroient dégoûtés par la considération du grand nombre de souverains dont les États sont situés sur cette mer , qu'il faudra ménager continuellement , puisque le plus petit d'entre eux seroit capable de déranger ce commerce , s'il veut l'inquiéter. Ces États sont l'Espagne , le Portugal , la Sardaigne , Venise , Gênes , le royaume de Maroc , Alger , Tripoli , Tunis et le Grand-Turc même.

» Dans les ports de la Méditerranée , si éloignés des principaux trésors de l'Europe , on ne pourroit espérer de débiter tous les ans pour 5 ou 6 millions de marchandises qui , pour la plupart , ne sont du goût des nations voisines... , et lesquelles ne pourroient être troquées et transportées ailleurs qu'avec des dépenses si excessives que les ventes annuelles ne pourroient naturellement se faire qu'avec perte , ou du moins un profit si médiocre qu'il ne seroit conseillable de maintenir une navigation dangereuse et éloignée pour un chétif intérêt.

» Les ventes ne pourroient s'y soutenir que par les sujets de S. M. I. , lesquels ne pourront commodément débiter ces marchandises que dans les pays héréditaires mêmes. »

Ces réflexions étoient judicieuses ; mais elles ne purent convaincre le ministre , comme nous le verrons bientôt.

Cependant l'alliance de Hanovre ne se laissait pas décourager par le rejet de ses premières propositions ; elle présenta de nouveaux préliminaires à l'empereur ¹ en déclarant que la grande question de la paix ou de la guerre dépendait de leur acceptation ou de leur rejet.

Charles VI, malgré tous les affronts qu'on avait faits à son pavillon, malgré le langage quelquefois hautain de ses ministres, eut la faiblesse d'accepter ces conditions.. Elles furent signées à Paris le 31 mai 1727 par le baron de Fonseca, ministre impérial ; le comte de Morville, ministre français ; Walpole et Boreel, plénipotentiaires anglais et hollandais.

L'article principal du traité portait que l'empereur, ayant remarqué que le commerce d'Ostende excitait la jalousie et les inquiétudes de quelques puissances voisines, consentait, pour le bien-être et la paix générale de l'Europe, que l'octroi qu'il avait accordé à la compagnie, et la navigation et le négoce des Pays-Bas sur les deux Indes *seraient suspendus pour le terme de sept années consécutives* ;

Que tous les privilèges de commerce, tant en Europe, en Espagne et dans les Indes, fondés sur les traités, dont jouissaient antérieurement la France, l'Angleterre et la Hollande, seraient rétablis sur le même pied où ils se trouvaient particulièrement avant les traités conclus en 1725 ;

Que les vaisseaux qui étaient partis d'Ostende, pourraient y revenir librement avec les biens et marchandises qu'ils auraient à bord.

Au moment de ratifier ces préliminaires, on s'aperçut que le texte français paraissait ne pas rendre avec fidélité l'original latin. Cette remarque donna lieu à des discussions qui faillirent un instant tout remettre en question ².

Le traité, au fond, ne finissait rien : c'était une sorte de trêve aux

¹ M. Pasquini se trompe lorsqu'il dit que ces préliminaires furent présentés par les Hanovriens qui avaient aussi pris fait et cause pour la Hollande. Page 233 de l'*Histoire de la ville d'Ostende*.

² Arnould, page 136.

débats diplomatiques. Les difficultés devaient se représenter plus sérieuses, plus menaçantes avant peu, par l'irruption des intérêts froissés dans les négociations.

Quoique les actes publics ne fissent mention que d'une suspension de sept ans, les associés, dit Raynal, sentirent bien que leur perte était assurée ¹.

Cette suspension produisit une impression déplorable dans le pays. On eut beau dire, pour calmer les esprits, qu'elle n'était pas définitive, le coup était porté. Toutes les transactions en ressentirent les funestes conséquences. On comprit que les exigences de nos adversaires venaient de recevoir la consécration d'une convention solennelle ; que notre commerce allait être enchaîné et obligé de se replier sur lui-même. Aussi la veille de la publication de la convention, les actions étaient encore à 128, et personne ne voulait vendre. Le lendemain, elles tombèrent à 48 ².

L'empereur sollicita les puissances de permettre à la compagnie d'exercer quelque commerce pendant les sept années de la suspension. On répondit à son humble requête par un refus net. Il avait tout permis, tout enduré, tout souffert. Tous nos avantages étaient perdus, les chances favorables abandonnées, tous les sacrifices faits ; on croyait ne plus devoir aucun égard à un gouvernement qui, dans toute la négociation, n'avait fait preuve que de forfanterie et de peur.

L'Impératrice Élisabeth et la Maison d'Autriche étaient prêtes, au mois de juin, à mettre à la voile pour la Chine. Le gouvernement défendit aux directeurs de les faire partir.

Le cabinet de Londres donna ordre et commission aux navires anglais de s'opposer au voyage des bâtiments de la compagnie impériale qu'ils rencontreraient allant aux Indes ³.

Un brigantin fut envoyé avec des instructions au devant des vais-

¹ Tome III, page 29.

² *Revue nationale*, page 247.

³ Lettre de Calenberg du 21 décembre 1728. Archives de l'État.

seaux que l'on attendait. On l'empêcha de remplir sa mission en le repoussant de tous les ports où il se présenta ¹.

« Ne serait-ce pas un trait irréparable, écrivait le comte de Calemberg, si, dans les siècles futurs, l'histoire apprenait à notre postérité la plus reculée que, sous le règne glorieux de l'empereur Charles VI, on aurait aboli le droit des gens, la liberté du commerce avec des peuples indépendants et l'usage des mers sur des instances, si on l'ose dire, insolentes de quelque puissance, pour en priver à jamais des peuples innocents que Dieu et la nature ont mis en situation d'en profiter. Disputer cette liberté, c'est vouloir renverser toutes les lois divines et humaines ; c'est vouloir s'arroger un monopole et un despotisme insupportables qui visent à des conséquences très-ruineuses pour tous les monarques et pour tous les peuples ². »

Ces plaintes étaient justes, mais elles n'étaient pas faites les armes à la main, ni appuyées par la force : on ne les écouta point.

1728.

Tandis que l'on continuait à prendre à Vienne des mesures pour attirer le commerce des Indes à Trieste et à Fiume, les directeurs de la compagnie d'Ostende en prenaient eux pour continuer leurs expéditions sous pavillon simulé.

Les auteurs de l'*Histoire universelle anglaise*, prétendent que l'on agissait à l'insu de l'empereur ³. C'est une erreur. Dès que le traité de la suspension fut conclu, Charles VI, pour consoler les actionnaires qui étaient frappés d'une consternation très-grande, leur permit de faire le commerce en secret. Un comité occulte de plusieurs personnes fut nommé pour arrêter les opérations, et autorisé à y employer les fonds de la compagnie. Les intéressés, se croyant en

¹ *Revue nationale*, p. 249.

² Lettre de Calemberg du 21 décembre 1728.

³ Tome LVIII, p. 401.

droit d'éluder une interdiction arbitraire, quelque précise qu'elle fût, prirent des arrangements avec un riche marchand de Lintz, Adam Pruner, qui s'engagea à passer pour le propriétaire des vaisseaux et des charges qu'on expédierait. Le roi de Pologne accorda aux armateurs la protection de ses passe-ports ¹. Il paraît que plusieurs bâtiments partirent ainsi pour les Indes, et que Alexandre Hume leur fournissait des cargaisons ². Ce commerce toutefois ne fut pas heureux, et les intéressés y firent de grandes pertes ³.

Les Anglais et les Hollandais ayant découvert quels étaient les véritables expéditeurs de ces navires, parce que le secret fut mal gardé, envoyèrent une escadre commandée par le capitaine Gosfright pour bloquer l'entrée du Gange.

Le 12 du mois de juillet, *la Concorde* et le *Marquis de Prié* arrivèrent à la rade, revenant de Canton, d'où ils étaient partis le 11 janvier. Ils apportaient une forte charge de thé, de drogues, de soieries et de porcelaines ⁴.

Le port d'Ostende offrait tant de dangers, malgré les sommes énormes qu'on avait dépensées à diverses époques pour l'améliorer, qu'un commis nommé Castelain écrivait : « Dieu veuille préserver ces deux navires de malheur. » Quoiqu'on eût presque complètement déchargé leur cargaison, et que le vent aussi bien que la marée fussent tout à fait favorables, *la Concorde* toucha à trois reprises un banc de sable à l'entrée du havre.

¹ Lettre de Calemberg du 26 juin 1733.

² *Histoire universelle anglaise*, t. LVIII, p. 401.

³ Lettre de Calemberg du 26 juin.

⁴ *Thé* : 776,207 livres bouy ; 30,329 impérial ; 41,267 congo ; 6,805 heysan ; 14,807 pecko ; 58,509 vert. *Drogues* : 2,815 rhubarbe ; 17,775 radix china ; 2,433 sago ; 181,374 tutenage. *Soieries* : 9,236 pièces de pequins de diverses sortes ; 1,800 gargarans ; 895 de mouchoirs rayés ; 2,011 poesies ou damas ; 2,500 pelons blancs à fleurs. *Porcelaines* : 283 demi caisses et 2,023 paniers, etc. (*Relations*, page 456.)

L'Archiduchesse Marie-Élisabeth qui était partie du Bengale le 8 février, arriva le 20 août ¹.

Enfin, le 12 du mois de septembre on vit rentrer *le Charles VI*. Il avait quitté le Gange vers la fin de février. Sa cargaison ² fut déposée dans les magasins à Bruges.

Une partie de ces marchandises ayant été exposée en vente publique sur le marché de cette ville, fut adjugée au-dessous du prix courant.

C'était le résultat d'une ligue de quelques négociants hollandais qui s'étaient entendus pour déprécier la qualité des principaux articles, et pour en exagérer la cherté, afin d'intimider les acheteurs ³.

La direction, pour déjouer les manœuvres de cette pernicieuse cabale, chargea secrètement plusieurs agents d'acheter aux ventes d'Ostende qui eurent lieu peu de temps après, pour le compte de la compagnie, les marchandises dont on n'offrirait pas la valeur. Cette précaution eut tout le succès qu'on en attendait. Les affidés de Maelcamp et de De Pret, en offrant des prix élevés, provoquèrent de fortes

¹ 780 armosins; 1,600 bandanoes; 2,200 bolsas; 12,600 cassas; 1,560 caridarais; 4,080 coupis; 1,764 chitises de l'Alsambasar; 563 de la coste; 3,900 dourias; 1,120 dousiettes; 21,480 garras; 1,008 gingans d'herbe; 13,040 guinées de Bengale; 4,833 malmoles; 883 dito brodés; 1,320 nillas; 4,700 photas; 40,700 romals de fil; 1,865 dito maselipatan; 600 dito mousseline; 240 sanas; 5,800 soesies; 5,170 tanjeph; 640 therandains; 10,069 livres de soies crues; 751 moesta; 102,122 bois de coliatour; 9,009 borax; 237,647 salpêtre; 14,084 laque sur batons; 77,033 curcuma; 53,387 cauris; 700 paquets de cannes; 8 pipes d'arac de Batavia. (*Relations*, p. 544.)

² 706 pièces d'armosins; 2,326 bandanoes; 530 bolsas; 1,000 basins; 1,515 broderies; 13,634 cassas; 1,242 caridarais; 1,311 coupis; 7,570 chitises; 4,400 dourias; 7,500 garras; 8,240 guinées; 2,671 guingans d'herbe; 6,861 malmoles; 1,560 nillas; 900 photas moura; 23,022 romals; 6,250 soesies; 224 quichoursay; 7,401 tansjehs; 1,170 tirandains; 10,838 livres soies crues; 2,141 fil de florette ou mockta; 67,236 bois de coliatour; 2,763 borax; 125,709 salpêtre; 3,011 laque sur bâtons; 58,144 curcuma; 16,239 cauris; 1,000 paquets de cannes; 10 pipes d'arac. (*Relations*, page 600.)

³ *Mémoire relatif au différent de la compagnie avec Kempe*. Archives.

hausses sur la plupart des lots. Ils furent vendus beaucoup au delà de leur valeur réelle, ce qui entraîna la ruine et la banqueroute de quelques gens de bonne foi aux dépens desquels la compagnie réalisa d'immenses bénéfices.

Les thés seuls produisirent, savoir :

Le thé bouy,	2,071,482	1	6
» vert,	519,532	14	6
» impérial,	193,392	11	0
» pecco,	117,641	6	0
» congo,	73,654	15	3
» chausson,	62,768	17	6
» heyssan,	16,945	10	0
	3,055,417	15	9

Cependant les habitants du pays ne recherchaient pas le thé fin, parce qu'il se vendait fort cher et qu'ils n'en appréciaient pas la qualité ¹.

Le 18 septembre, la compagnie remit aux porteurs des actions un dividende de 20 pour cent. Cette répartition rendit un peu de confiance aux intéressés : mais les espérances ne tardèrent pas à s'évanouir.

Quoique toute publicité fût sévèrement interdite, et qu'on ne connût que ce que le gouvernement permettait d'annoncer, le public ne savait que trop les infructueux efforts que la cour de Vienne avait faits pour rompre l'antagonisme des intérêts contraires : elle avait, en désespoir de cause, donné aux Ostendais le conseil d'assoupir l'animosité des directeurs des compagnies hollandaises par des sacrifices pécuniaires, et en leur représentant qu'ils ne gagnaient rien à défendre aux Flamands le commerce de la Chine, puisque les Anglais s'en étaient emparés. « Le gouvernement n'y veut pas entrer ouvertement, disait-on, pour ne pas préjudicier à ses droits qu'il veut soutenir vigoureusement. »

¹ *Mémoire pour Sarsfield. Archives.*

« Nous prévoyons, répondaient De Pret et Proli, le 26 mars, qu'il sera assez difficile de gagner aucun directeur de la compagnie orientale de Hollande, et principalement de la chambre d'Amsterdam, sans de gros frais, car, outre qu'ils sont assez nombreux, ce sont des gens fort riches et point à se contenter de peu. Il faudra ensuite agir tant auprès des membres de la république que dans les autres provinces et villes. Tout ceci ne manquera pas de consommer beaucoup de temps. C'est pourquoi nous remettons aux lumières supérieures de V. Exc. si, pour abréger, il ne conviendrait pas mieux de commencer par quelques-uns des principaux de l'État. »

Nous ne savons si des moyens de corruption furent mis en œuvre : mais, en tous cas, les états généraux réussirent à faire avorter toutes les intrigues.

Un congrès allait se réunir à Soissons, pour résoudre toutes les questions qui divisaient les cabinets.

Notre navigation aux Indes était l'une de ces questions. Le bruit que son érection avait fait dans toute l'Europe et dans une partie de l'Asie, tint tous les yeux ouverts sur les négociations qui devaient décider de son sort ¹.

Le ministre impérial, comte de Zinzendorff, avait reçu l'ordre de défendre *la justice de la concession de l'octroi avec toute la fermeté, vigueur et habileté possibles, pour que la compagnie pût continuer son commerce* ².

Les Provinces-Unies, soutenant leurs prétentions impératives, avec cette fermeté altière qui faisait sentir que nous étions condamnés d'avance, demandèrent que la suspension temporaire fut convertie en une *cessation absolue, entière et perpétuelle*. Elles alléguaient que l'Espagne, en cédant les Pays-Bas à l'Autriche, n'avait pu altérer les conditions du traité de Munster sans leur consentement, ni dispenser

¹ Pattyn, *Rapport à l'archiduchesse Élisabeth*. M/S de la Bibliot. de Bourg.

² Lettre du 20 mai 1728. Archives de l'État.

les habitants de ces provinces de l'obligation où ils étaient de s'abstenir de la navigation et du commerce aux Indes ¹.

La paix de 1648, qu'on invoquait à satiété contre nous, n'était réellement qu'un argument de convention, un vieux souvenir qui déguisait des vues plus positives.

La compagnie d'Ostende, disait la république, est la ruine du commerce des deux puissances maritimes.

Voilà la véritable pensée qui domine ses négociations. Aussi ne s'était-elle pas présentée à Cambrai pour traiter, mais pour dicter des lois. Les états généraux suivaient ce système implacable en dehors de toute modération, de toute justice, qui nous avait exclus du monde politique et commercial, et qui plaçait nos intérêts, nos droits en dehors de toute protection.

« Ne diroit-on pas à les entendre, disait Pattyn dans son rapport à l'archiduchesse Élisabeth, que quatre à cinq vaisseaux envoyés tous les ans aux Indes, alloient détruire les flottes entières qu'ils expédiaient.

» Si toute autre nation tenoit ce langage, il seroit encore pardonnable ; mais qu'il sorte de la bouche de ceux qui sont les maîtres absolus du commerce en Europe aussi bien qu'aux Indes, *c'est ce qu'on ne leur pardonnera jamais.* »

Les premiers actes du congrès avaient révélé un fait immense, décisif, c'est que l'on ne voulait nous faire aucune concession. On lit dans une lettre de Pattyn du 30 juin :

« Selon les discours que tiennent les seigneurs ambassadeurs, il me paroît que c'est une affaire désespérée : ils avouent que le droit de S. M. est clair ; mais un droit *de convenance* qu'ils appellent, est entièrement en faveur des Provinces-Unies, et n'est d'aucune considération pour les sujets des Pays-Bas autrichiens. »

Pattyn objectait les grands principes du droit de la nature, du droit des gens, des couronnes même : on répondait à tout cela, en

¹ Pattyn. *Rapport.*

deux mots , que nous avons raison , mais que ce n'était pas la convenance des Hollandais.

En effet , leurs conditions étaient inflexibles. Ils posèrent la question nettement , et la débarrassèrent de toute espèce de vague , de généralités banales avec un soin qui rendait la discussion inutile ou impossible.

Pattyn chercha avec habileté dans la négociation à séparer les intérêts de la France de ceux des deux autres puissances. Il remit au plénipotentiaire de la cour de Versailles un mémoire par lequel il démontrait que le commerce maritime français n'avait cessé de décliner dans la Méditerranée depuis que les pavillons anglais et hollandais y avaient paru ; que l'union de ces deux puissances était formidable à toutes les autres ; qu'elles excitaient entre celles-ci des divisions pour s'élever au plus haut degré de prospérité sur la ruine des autres peuples , et rester le centre du commerce du monde ¹.

Cette tentative pour arracher la France à la coalition , ne fut couronnée d'aucun succès.

L'Autriche offrit , comme elle l'avait déjà fait , de réduire notre navigation à des proportions limitées.

Ces propositions accusaient la faiblesse et l'impuissance du gouvernement en présence d'une situation où sa dignité et ses intérêts se trouvaient également compromis.

On répondit par un refus formel d'admettre toute stipulation qui ne consacrerait pas la complète cessation de notre nouveau commerce. Les ministres des Provinces-Unies disaient brutalement , en plein congrès , *qu'ils se couperaient la gorge plutôt que d'accorder à la compagnie d'Ostende la moindre faculté.*

Une ténacité inexorable a été dans tous les temps le caractère principal de la politique hollandaise , et ce n'est pas toujours la plus mauvaise.

Toute l'arrogance de nos rivaux , toutes les difficultés résul-

¹ Rapport de Pattyn.

taient d'une cause unique, la crainte extrême que le cabinet de Vienne éprouvait d'une nouvelle lutte, crainte qu'il n'eut pas l'habileté de dissimuler par un langage ferme, une politique digne. C'est cette crainte poussée à l'excès qui encouragea la Hollande à capturer audacieusement nos navires et à maltraiter nos matelots; c'est cette crainte qui dicta ces humbles supplications des plénipotentiaires autrichiens qu'on repoussa par un refus insultant; c'est enfin cette crainte qui engageait les puissances maritimes à ne pas fléchir.

Quand on s'aperçut à la cour de Bruxelles que notre cause était bien perdue, la gouvernante, Marie-Élisabeth, imagina de profiter de cette circonstance pour se faire accorder par les états des provinces de plus forts subsides. « Je laisse, écrivait-elle le 16 juillet au comte de Zinzendorff, à votre considération et lumières, et à celles du baron de Penterrider, s'il ne seroit pas à propos que vous m'écrivissiez une lettre *ostensive* signée de vous deux pour m'informer des efforts que les états généraux font de concert avec leurs alliés de Hanovre pour la cessation du commerce de la compagnie impériale des Indes dans ce pays, laquelle lettre pourroit être communiquée aux états des provinces pour entendre leurs sentimens là-dessus.

» En cas qu'on fasse cette démarche, il ne faut pas douter que tous lesdits états ne soyent d'avis que la gloire et les intérêts de S. M. et le bien et les avantages de ses sujets exigent que l'octroi soit maintenu, ce qui me fourniroit l'occasion de leur faire connoître la nécessité indispensable qu'il y auroit de contribuer à mettre, en ce cas-là, S. M. en état de soutenir les engagements dans lesquels elle devroit entrer, par des subsides extraordinaires et considérables pour le bien et la conservation des Pays-Bas autrichiens qui seroient le seul motif et l'unique objet des dits engagements. En quoi vous agirez comme l'estimerez convenir, après avoir consulté votre prudence et circonspection ordinaires. »

Ainsi on n'avait pas de honte d'exploiter une question diplomatiquement jugée, et de tromper tout un pays, en lui cachant

une partie de la vérité, pour l'engager à de plus grands sacrifices.

C'était là toute la moralité des gouvernements d'alors, quoiqu'on affecte de regretter les anciens temps. On admire toujours le passé parce qu'on n'en ressent plus les misères, et qu'on n'a plus à rougir de ses turpitudes.

Le congrès de Soissons se sépara, après quelques séances, sans rien résoudre.

Tandis que l'on négociait en France notre asservissement commercial, des conférences d'une autre nature s'ouvraient à Anvers.

La compagnie des Indes danoise qui, depuis sa fondation, avait toujours traîné une existence misérable, expédiant à peine un vaisseau tous les trois ou quatre ans, avait conçu, depuis la convention du 31 mai 1727, l'espoir de se soustraire à l'ignominie d'une banqueroute, d'imprimer plus d'énergie à ses opérations, et de fonder sa prospérité future sur notre ruine.

La direction fit partir pour Bruxelles le conseiller de commerce Janssens, afin d'engager les intéressés de la compagnie d'Ostende à prendre part à ses armements. Quelques conférences eurent lieu, à ce sujet, à Anvers, au mois de novembre. On objectait au commissaire danois que les associés de Copenhague se trouvaient fort endettés, réduits aux abois ; que leurs actions étaient discréditées, etc.

Le conseiller Janssens reconnut avec une loyauté toute germanique que le Danemarck ne pouvait fournir assez d'argent pour que la compagnie eût pu donner un grand développement à son commerce ; qu'il fut très-restreint parce qu'elle l'avait entrepris avec un capital médiocre ; que l'on avait dépensé, tous les ans, 10 à 12 mille rixdaelders plus que le gain, mais que l'on obtiendrait de notables bénéfices en envoyant tous les ans trois ou quatre navires à la Chine et autres pays des Indes ¹.

Les Ostendais n'avaient pas encore perdu toute espérance. La sus-

¹ *Relations des deux conférences tenues à Anvers. Archives.*

pension n'était pas définitive, et l'empereur continuait à les protéger. Ils évitèrent donc avec soin de contracter des engagements, et les conférences n'amenèrent aucun résultat.

Cependant il n'est sorte de vexations, d'iniquités que les puissances ne se permettaient pour compléter la ruine de notre compagnie.

Nous avons déjà dit qu'elle possédait deux établissements à Coblon et à Bankibazar; on en avait depuis formé avec une facilité surprenante deux autres, l'un à Itchapour séparé de Bankibazar par une petite rivière; l'autre à Balazor, sur la rive gauche du Gange, où toutes les nations étaient autorisées à faire leurs déchargements.

La factorerie qui y avait été formée, se composait, au bout de trois ans, de 8 à 900 familles exerçant diverses sortes d'arts et métiers ¹.

Tous ces établissements nous avaient coûté, disait Calemborg, quelques cent mille écus. Dans un autre de ses mémoires, il évalue les dépenses faites au Bengale à un million et demi de florins ².

On peut juger, par tous ces comptoirs créés en si peu de temps, quel développement nous aurions donné à notre négoce, si on ne l'eût entravé brutalement dès le principe. Certes, la compagnie d'Ostende ne serait point devenue, comme l'a écrit De Raurcourt, l'une des plus puissantes des Indes ³, mais elle eût fait un commerce actif et brillant.

Quoiqu'il en soit, les directeurs ayant sollicité des puissances l'autorisation d'envoyer des secours à leurs agents, cette prière fut rejetée avec hauteur.

On frêta alors deux navires d'un armateur autrichien que l'on chargea de fonds et de provisions. Ils partirent sous pavillon polonais, et parvinrent, en 1729, malgré la croisière anglaise, à entrer dans le Gange.

¹ *Mémoire de la compagnie contre Bernaerts.*

² Réponse de Calemborg aux questions du comte de Zinzendorff. Ar. de l'État.

³ *Mémoire par lequel il est prouvé que les États généraux n'ont aucun droit d'empêcher les habitants des P.-B. A. de naviguer et faire le commerce.* MS de la Bibliothèque de Bourgogne.

Nos affaires aux Indes avaient été un moment extrêmement florissantes sous l'habile direction d'Alexandre Hume. Tous les artifices qu'on mit en œuvre pour décrier notre commerce et nos agents dans l'esprit des princes indiens, avaient été inutiles. Notre pavillon commençait à être respecté. Les achats et les ventes étaient poussés avec activité, lorsque tout à coup nos rivaux répandirent partout le bruit de la suspension de la compagnie.

Les officiers des comptoirs hollandais se conduisirent avec tant de violence, dès-lors, sans toutefois se permettre de formelles hostilités; ils gênèrent tant nos spéculations, en excitant des inquiétudes, en empêchant notre navigation dans un pays où ils exerçaient une grande influence, que toutes nos opérations commerciales devinrent incertaines, parce que la confiance qu'on avait eue jusqu'alors dans nos agents, se trouva ébranlée. Les Anglais secondèrent si bien toutes ces intrigues, qu'il n'y eut que l'activité de Hume et de ses employés, l'état désespéré où ils se seraient vus réduits, s'ils se fussent abandonnés au désespoir, qui soutint encore un peu nos établissements ¹.

1729.

Cependant, ne recevant ni secours, ni nouvelles d'Europe, ils étaient, au commencement de l'année 1729, dans la détresse la plus complète.

Nous laisserons parler Alexandre Hume :

« L'arrivée des deux vaisseaux polonois nous a beaucoup soulagé par le secours que vous avez eu la bonté de nous envoyer... sans quoi nous eussions été réduits à la dernière nécessité et à la dure condition d'abandonner l'établissement. Comme par l'arrivée de ces deux vaisseaux j'ai trouvé la défaite d'une bonne partie de marchandises que

¹ *Histoire universelle par une société de gens de lettres anglais*, tome LVIII, page 375.

j'avois fait préparer l'année auparavant pour votre compte, je me suis trouvé en état de payer toutes les dettes.

» Les François et les Anglois ont voulu attaquer les vaisseaux polonois jusque dans la rivière, malgré les menaces des Maures ¹. »

Ils étaient à l'ancre lorsque Gosfright envoya contre eux *la Princesse Caroline*, soutenue du *Duc d'Yorck*. Aussitôt que les Anglois furent à portée du plus petit des deux navires, *la Princesse Caroline* lâcha plusieurs coups de canon à boulets, qui emportèrent la main d'un matelot nommé Verstraet, et la jambe d'un autre. *Le Cheval marin*, voyant qu'on allait le prendre à l'abordage, se rendit sans avoir fait aucune résistance, pendant que son compagnon se sauvait sous le canon du comptoir. On ne jugea pas prudent de l'y poursuivre, et depuis il eut le bonheur de descendre la rivière et de s'échapper.

Les Anglois menèrent leur prise ² au fort William. Elle n'avait qu'environ le tiers de sa charge ³. On la confisqua, et on jeta le capitaine dans une prison, d'où il ne sortit qu'au bout de dix-huit mois.

« On parle de venir nous faire la guerre, disait Hume. Il est certain qu'ils ont fait des propositions à la cour du Nabab, et quelques-uns disent même jusqu'au grand Mogol.... moyennant une grosse somme.

» Ici nous sommes insultés et chagrinés par les Hollandois et Anglois, qui ont perdu tout respect au pavillon même. Ils l'arrêtent et insultent à leur fantaisie, et au lieu de faire justice sur les plaintes que je leur ai adressées, ils ont refusé de recevoir aucun écrit, même d'écouter ceux qui se sont présentés au nom de S. M. I., comme il est arrivé aux sieurs Merat et Ryck qu'ils ont chassés de leurs facto-

¹ Lettre du 15 février 1730.

² D'après l'*Histoire universelle* écrite par des Anglois, ce navire se nommait *la Sainte Thérèse*. Hume qui devait être mieux informé, le nomme *le Cheval marin*.

³ *Histoire universelle*, t. LVIII, p. 402. Lettre de Hume.

ries quand ils sont allés avec une plainte et un protest contre une insulte qu'ils avoient faite au pavillon sur votre chaloupe que j'avois envoyée au mois d'août passé avec des vivres et des secours pour votre établissement à Coblentz. Cette chaloupe, à son retour, en montant cette rivière, fut prise dans toutes les formes ; le pavillon amené par leurs propres gens, resta entre leurs mains plus de 24 heures.

» Ce n'est pas dans cette seule occasion que le pavillon fut insulté. Lorsque le vaisseau polonois commandé par M. Bracq fut pris, les Anglois et les Hollandois firent feu sur les chaloupes de la compagnie, deux desquelles se trouvant à portée, ils en abordèrent une, et maltraitèrent les sujets qui s'y trouvoient. En même temps, un *langbot* que la compagnie a eu ces trois ans dans le Gange, portant pavillon impérial, fut chassé à terre, où le monde, pour se sauver de la furie de ceux qui les poursuivoient et qui faisoient continuellement feu sur eux, ont été contraints de s'exposer de nuit à entrer dans les bois à la merci des bêtes sauvages, le pays étant de ce côté-là rempli de tigres et autres animaux féroces, et le bord de la rivière couvert de crocodiles ¹. »

Quand on apprit en Europe tous ces actes où l'arbitraire se joignait à la barbarie, la compagnie d'Ostende indignée adressa des protestations énergiques à l'empereur. Le traité ne légitimait pas la conduite des agents anglais, puisque la compagnie n'était que suspendue, et qu'on n'avait pas stipulé la destruction de nos comptoirs. Ces justes remontrances furent infructueuses. Nous ne voyons même pas que la cour de Vienne y ait fait aucune réponse.

Les directeurs engagèrent le roi de Pologne à réclamer *le Cheval marin*, puisqu'il était parti d'Europe et qu'on l'avait pris sous son pavillon. Ces réclamations furent toutes aussi vaines que les autres. « Ce fut probablement ce qui engagea la compagnie, disent les auteurs de *l'Histoire universelle anglaise*, à demander des passe-ports à la cour

¹ Lettre du 15 février 1730.

de Berlin. » — Nullement, puisqu'on en avait obtenu au commencement de l'année 1729, pour *l'Apollon*, de 400 tonneaux, capitaine Michel Caïphas, originaire de la Flandre, qui est déjà en réputation par de belles actions, écrivait Calemberg ¹. Or, à cette époque, on ne savait pas encore en Europe tout ce qui s'était passé au Bengale.

On avait laissé en blanc, dans les lettres de mer, le nom et la capacité du navire. On supposa qu'elles avaient été délivrées par erreur. Cette affaire fut conduite avec tant d'adresse qu'on n'a jamais pu découvrir la vérité ².

L'Apollon mit à la voile au mois de mai.

Malgré l'acharnement des puissances étrangères, et le peu de fermeté avec laquelle le gouvernement repoussait leurs exigences ; malgré la convention qui suspendait la compagnie, et les bruits sinistres d'abolition qui acquéraient chaque jour plus de force, les actions conservaient toujours une certaine valeur.

Dans les premiers mois de l'année 1728 on en offrait encore 10 et 11 pour cent de bénéfice, le dividende de 6 pour cent au profit de l'acheteur ; en sorte qu'elles valaient en réalité 4 et 5 pour cent au-dessus du prix des premières souscriptions ³.

Au mois d'août on n'en donnait plus que 75 pour cent ⁴.

A la fin de l'année elles étaient tombées à 60.

Au commencement de l'année suivante l'espoir que l'on eut quelque temps qu'on pourrait conclure un accord assez avantageux, et la vente d'une certaine quantité de marchandises qui devait se faire à Ostende avec bénéfice, relevèrent tout à coup la valeur des actions, et les portèrent à 90.

Elles se négocièrent pendant trois à quatre mois au prix de 80 à 90.

¹ Lettre au comte de Zinzendorff, du 7 septembre 1731. Archives.

² *Histoire universelle*, t. LVIII, p. 103.

³ *Réflexions sur le projet idéal d'un accommodement avec les états généraux.* Archives.

⁴ *Relations*, p. 175.

Depuis, les manœuvres des agioteurs parvinrent à les déprécier : elles baissèrent à 54 et même à 53.

A la fin de l'année 1729 elles ne valaient que 50.

Dans les premiers jours de janvier on en donnait seulement 42, parce que les directeurs de la compagnie, soit par imprudence, soit, ce qui est plus vraisemblable, par calcul, conseillaient aux porteurs des actions, surtout à ceux qui avaient confiance, de les céder, même à perte, parce qu'il était apparent que le prix en baisserait encore considérablement.

Cependant il est évident qu'à cette époque, en supposant même que la compagnie dût se dissoudre, on ne pouvait apprécier, même approximativement, la valeur réelle des actions, parce que ses magasins étaient encombrés de produits; qu'elle possédait encore plusieurs vaisseaux; qu'on ignorait la valeur et la quantité des marchandises qui se trouvaient dans nos comptoirs; qu'on ne savait pas davantage quelle somme rapporterait la vente de nos factoreries, etc.

Aussi les actions étaient-elles devenues l'objet d'un agiotage vraiment scandaleux, que le comte de Calemberg dévoila avec une grande énergie dans plusieurs lettres ou mémoires.

Voici quelques passages de l'un de ces écrits.

« Titius a cent actions réelles ou imaginaires dans la compagnie des Indes qui valent aujourd'hui 50 pour cent.

» Cajus demande s'il veut les lui céder dans le terme de deux, trois ou quatre mois, selon qu'ils en conviennent, et qu'il lui donnera 10, 12, 15 ou 20 par-dessus la valeur qu'elles ont au moment du contrat.

» A condition que si Cajus ne demande pas la livraison des actions avant l'échéance du terme convenu, Titius pourra retenir ces 10, 12, 15 ou 20 payés comptant le jour de l'acquisition.

¹ *Mémoire touchant l'agiotage qui s'est fait à Anvers.*

» La somme qu'on donne au-dessus de la valeur de l'action, s'appelle *prime* ¹.

» D'abord qu'un grand nombre de tels contrats sont passés, on fait agir tous les ressorts imaginables, tant de la part des vendeurs que de la part des acheteurs, mais bien diversement. Les vendeurs emploient toutes les ruses qu'ils peuvent imaginer pour discréditer les actions et les faire tomber autant qu'il est possible, afin de profiter des primes sans être obligés au transport des actions négociées.

» Les acheteurs, au contraire, pour les faire monter à un prix excessif et en demander le transport s'ils y trouvent leur profit.

» Entr'autres ils forgent et inventent des nouvelles défavorables ou avantageuses, soit pour donner de la terreur, soit pour rassurer les esprits.

» Les plus raffinés entre les agioteurs, au nombre de douze ou quatorze, imaginèrent de s'associer ensemble, et de passer entre eux des contrats à prime feints, pour attirer les moins éclairés dans leurs filets.

» Il arriva, comme ils l'avoient prévu, que plusieurs achetèrent de ces associés des actions à prime de bonne foi, ou leur en cédèrent un grand nombre.

» Alors les associés vendirent les uns aux autres, à plusieurs reprises et quelquefois tout d'un coup, une grande quantité d'actions imaginaires à un plus bas prix par des contrats simulés, et ayant par ce moyen ravalé les actions, ils retenoient les primes qu'ils avoient reçues.

» Et par une autre combinaison, aussitôt qu'ils avoient trouvé le moyen de réduire les actions à un bas prix pour profiter la prime, ils

¹ Il était de notoriété publique que beaucoup de ceux qui se livraient à ce coupable trafic, n'avaient souvent pas une seule action en propriété; et il parait, d'après une lettre des intéressés de la compagnie à l'archiduchesse gouvernante, qu'il y avait eu des contrats faits par lesquels on s'engageait à livrer 14 et même 1500 actions.

en achetèrent eux-mêmes, et par des ventes simulées entre eux ils les firent monter à un prix excessif pour le jour de l'échéance auquel ou avant ils ne manquèrent pas de demander le transport, et de mettre le couteau sur la gorge à ceux qui n'étoient point en état de livrer le grand nombre d'actions vendues.

» On dit qu'en moins de trois ou quatre mois, les associés ont trouvé le secret de partager entre eux un boni de plus de 100,000 florins.

» Qu'on baptise maintenant ces spéculations de tel nom qu'on voudra, tromperie ou finesse, vol manifeste ou industrie, je ne prétends pas en être le parrain.

» Cet agiotage n'a pas été seulement la perte de plusieurs particuliers, mais aussi très-préjudiciable à l'État.

» A l'État, puisqu'il est certain que plusieurs marchands qu'on nomme par excellence capitalistes, au lieu d'employer leur argent comptant au commerce interne, l'en ont retiré pour l'employer à l'agiotage.

» Si on peut croire le bruit public, cet agiotage a été si grand, que les actions imaginaires ont surpassé du double les actions réelles¹.

» De là il est arrivé que les actions imaginaires ont donné le branle aux actions réelles, et que celles-ci n'ont eu d'autre valeur que celle que les agioteurs ont bien voulu leur donner.

» Un mal si rapide et si violent qui commença d'infecter le plus grand nombre des intéressés, ne pouvoit pas subsister plus longtemps.»

¹ Une lettre d'Anvers du 19 janvier 1730 portoit le nombre des actions réelles et imaginaires de 25 à 30,000.

§ 11.

Ordonnance pour réprimer l'agiotage. — On empêche *l'Impérial* d'entrer dans le Gange. — État des magasins d'Ostende et de Bruges en 1730. — Traité de Vienne qui interdit le commerce des Pays-Bas aux Indes. — Réflexions. — Conduite de la cour impériale. — Pertes occasionnées par l'abolition de la compagnie. — Excès des Anglais et des Hollandais au Bengale. — Protestation des puissances maritimes contre l'admission de *l'Apollon* à Hambourg. — Réponse du sénat. — Retour de *la Sirène*. — Nouvelles plaintes. — Charles VI réclame lui-même le séquestre de la cargaison. — Dernières opérations de la compagnie. — Heureuse influence qu'elle avait exercée. — Fâcheux résultats de son abolition. — Un écrivain belge ose justifier cette iniquité. — Recettes du trésor pendant l'existence de la compagnie. — État du commerce hollandais, anglais et français aux Indes à cette époque. — Révolution dans le système commercial de l'Europe.

1730.

Le gouvernement se décida, au commencement de 1730, à réprimer ces détestables jeux de bourse.

Le seul bruit des mesures qu'il allait prendre pour y mettre un terme, en rendant quelque confiance aux porteurs des actions, éleva leur valeur à 46 pour cent : mais on montra à la bourse d'Anvers, le 19 janvier, une lettre de Proli qui annonçait qu'aucun décret ne serait publié. A cette nouvelle les actions retombèrent à 42.

Cependant le magistrat d'Anvers s'étant plaint que ce commerce irrégulier avait entraîné la ruine de plusieurs personnes, et que même les directeurs de la compagnie se livraient à ces opérations, on publia, le 7 mars, une ordonnance par laquelle tous les contrats devaient être soumis au visa dans un certain temps sous peine de nullité.

On enjoignit en outre aux commis chargés d'enregistrer les contrats de ventes à prime, de prêter le serment, entre les mains de l'écoute, de ne donner, à qui que ce fût, même aux directeurs, communication de leur registre.

Cette ordonnance intimida les agioteurs, qui virent que l'autorité était bien fermement résolue à faire cesser le désordre.

La valeur des actions n'étant plus déterminée par leurs menées, ne varia plus aussi fréquemment, et sans aucune raison. Cependant la mesure parut insuffisante. Le magistrat demanda que les commis ne se bornassent pas à annoter le contrat, sa date, les noms des parties, la date de l'échéance, mais qu'on inscrivit en outre le numéro des actions, « ce qui, disait-il, est le plus essentiel, devant seul empêcher que personne ne puisse prendre des actions à terme, au delà du nombre d'actions qui existe réellement.

» Sans quoi la liberté reste toujours la même de vendre autant d'actions imaginaires qu'on veut, quoiqu'on n'en possède aucune... ce qui donne occasion ou du moins pourroit porter des *factions*¹ puissantes, comme il y en a en cette ville, pour faire monter les actions considérablement, et les faire acheter par ceux qui doivent les livrer à des prix excessifs². »

Il ne paraît pas qu'on ait donné quelque suite à ces sages conseils.

La compagnie vendit à cette époque un de ses navires, *le Lion*. Il était fort délabré, et partit pour l'Angleterre.

Elle expédia, sous son pavillon, *l'Impérial* au Bengale. Il était chargé de secours en vivres et en argent pour nos factoreries. Lorsqu'il se présenta à l'embouchure du Gange, on ne lui permit pas d'entrer dans la rivière et de remplir sa commission.

Hume envoya des commissaires à Calcutta, pour y porter plainte de ce procédé violent : on les reçut si mal qu'ils jugèrent à propos de partir avec précipitation pour ne pas éprouver de mauvais traitements.

Au mois de juin les directeurs avaient mis en vente publique, à Bruges et à Ostende, d'énormes quantités de soieries, d'étoffes, de

¹ Le magistrat veut dire *associations*.

² Archives du conseil d'État et de l'audience. Mars 1730.

thé, de salpêtre, etc. ; cependant la compagnie avait encore en magasin pour 1,631,733 florins de marchandises ¹. Ce seul fait donne une idée de l'importance des opérations qu'elle ordonna pendant les trois années de son existence.

1731.

Les négociations diplomatiques qui avaient été interrompues à Soissons, furent reprises à Vienne en 1731. Elles ne purent arrêter le cours des choses et enchaîner les luttes d'intérêts. Charles VI ayant obtenu des diverses puissances la garantie de la pragmatique-sanction, qui devait être déchirée violemment après sa mort, paya un si grand service par l'abolition de la compagnie ².

Le traité du 16 mars 1731, dans lequel la Hollande fut considérée comme partie principale, portait, article 5 :

« L'empereur promet très-sincèrement de renoncer à perpétuité à tout commerce des Pays-Bas autrichiens et autres pays aux Indes, en sorte que la compagnie d'Ostende, ni aucune autre en quelque pays appartenant à l'empereur, ne pourront, ni par elles-mêmes, ni par d'autres, entreprendre de commerce avec ces pays. »

Les états généraux, avant d'accéder au traité, demandèrent que l'interdiction stipulée pour les Indes orientales, fut étendue aux Indes occidentales.

La cour de Vienne repoussa ces prétentions nouvelles.

Pour sortir d'embarras, on convint d'un expédient. Il fut arrêté, pour cette dernière partie des Indes, que les puissances contractantes se conformeraient à la règle établie par le traité de Munster en tout ce qui y est statué par rapport au commerce et à la navigation des Indes occidentales.

On laissait ainsi la question indécise, politique mesquine, déplo-

¹ *Mémoire de la compagnie contre Bernaerts. Archives.*

² Raynal, t. III, p. 29.

nable, qui écartait la difficulté pour le moment présent, au risque de léguer de graves embarras à l'avenir.

Par l'article 4 de leur acte d'accession, les états généraux stipulèrent que « le commerce et navigation des Pays-Bas vers les Indes orientales cesseraient à perpétuité, de même que tout commerce et navigation des Indes orientales vers les Pays-Bas. Bien entendu néanmoins qu'il ne serait pas défendu aux sujets desdites provinces d'acheter et vendre des marchandises venues des Indes orientales et qui en auraient été apportées d'ailleurs par d'autres vaisseaux ¹. » Ils pouvaient en trafiquer en tout lieu, pourvu qu'ils ne les fussent pas allés chercher eux-mêmes ².

Cette stipulation, toute d'équité en apparence, révèle l'égoïsme des Provinces-Unies, et prouve que le but de toutes leurs cabales, de toutes leurs clameurs, n'était autre que de nous chasser du marché des Indes pour nous forcer à recevoir les produits de ces pays de leurs mains, et elles y parvinrent par les lâches et faux calculs de l'Autriche.

Voilà comment fut consommée la ruine de cette célèbre compagnie d'Ostende, qui, pour me servir des paroles de M. Steurs, excita des débats si importants, et dont l'élévation et la chute ont froissé tant d'intérêts, mis à découvert tant de perfidies qu'on la peut citer éternellement comme un exemple du peu de cas que les puissances de la terre font de la justice ³. Nous ajouterons, et des protestations des peuples, quand ces protestations contrarient les vues de l'ambition ou de la politique.

Le traité de 1731, ratifié par Charles VI avec une impardonnable faiblesse, restera, aux yeux de la postérité, comme une tache ineffaçable dans l'histoire de ce prince, parce qu'il sanctionna une

¹ *Mémoires sur l'état politique.*

² Mably, t. VI, p. 463.

³ Page 72.

atteinte flagrante aux droit des gens, qui sont aussi, disait Napoléon dans son fameux décret de Berlin, ceux de la justice et de l'honneur.

Si nos intérêts eussent été comptés pour quelque chose à Vienne, si l'empereur eut eu le sentiment de sa dignité, la conviction de sa force, mieux valait combattre à outrance que de se laisser dicter des conditions si ignominieuses, que de nous condamner lui-même à une longue existence de misère.

Pour les hommes réfléchis, les stipulations qui violent les lois des nations, qui méconnaissent leurs besoins, n'ont jamais qu'une existence éphémère.

Dictées par la violence, le temps en fait justice au défaut de la force.

Qu'est devenu le traité de Munster?

Quelle est la valeur du traité de la Barrière?

Qui oserait invoquer comme exemple le traité de Vienne de 1731 ?

En politique il n'y a de conventions durables que celles qui reposent sur une équitable impartialité.

Toute transaction qui blesse les justes prétentions de l'une des parties contractantes, est tôt ou tard violemment rompue comme un acte d'oppression.

La Belgique conserva longtemps un profond ressentiment des iniquités diplomatiques qu'on lui avait imposées, des humiliations qu'elle dût souffrir. Il fut plus tard impossible d'en faire perdre la mémoire au peuple. La pensée du fatal traité de Munster, de la honteuse convention de la Barrière, de la ruineuse abolition de la compagnie d'Ostende, n'a pas été aussi étrangère qu'on pourrait le croire à notre glorieux soulèvement. 1830 n'était que la tardive vengeance de 1648, de 1715 et de 1731.

Charles VI n'avait, au surplus, défendu notre navigation que dans des vues purement dynastiques, et pour donner le change aux

puissances, « bien assuré, dit De Leenheer, qu'elles auraient fait tout au monde pour détruire la compagnie, et qu'en la supprimant en leur faveur, il les attacherait à ses intérêts ¹. »

C'est aussi l'opinion de Mably.

Londres et La Haye n'avaient pas besoin, selon cet écrivain, de prendre les armes pour forcer l'empereur à abolir notre commerce aux Indes. Elles savaient que la cour de Vienne ne voulait faire des difficultés que pour amener toutes les puissances à se rendre garantes du nouvel ordre de succession qu'il avait établi ².

Ainsi, nos plus chers intérêts ont toujours été sacrifiés à des intérêts qui nous étaient étrangers, par des princes qui ne connaissaient pas l'étendue de nos maux, et qui, vivant loin de nous, n'entendaient pas nos plaintes ou ne s'en occupaient guère.

En renversant de ses propres mains l'édifice qu'il avait fondé, Charles VI ruina une foule de ses sujets qui hasardèrent, sur la foi d'un acte solennel, toutes leurs ressources dans une entreprise que l'Autriche eût dû défendre de toutes ses forces.

Les pertes s'élevaient à plusieurs millions. Elles frappèrent des centaines de familles ³. Celles du comte de Calemberg, entre autres, montaient à plus de 300,000 florins ⁴.

Les intéressés étaient frappés de consternation. L'alarme, le désespoir régnaient dans toutes les familles.

« Les malheurs dans lesquels la compagnie avait été plongés, disait Calemberg dans sa *Relation de l'audition des comptes*, par une suspension de cinq années, et par les procédés injustes de nos adversaires, avaient tellement épuisé son trésor, qu'au temps de la conclusion du traité, il ne restait, pour ainsi dire, pour tout bien, que

¹ *Encyclopédie du gouvernement des Pays-Bas.*

² Tome VI de ses œuvres, page 331.

³ *Relation de l'audition des comptes du 17 novembre 1732*, par Calemberg. — Archives.

⁴ Lettre de Calemberg du 26 juin 1733. Archives.

seulement une grande opinion de la valeur des actions, sans presque aucune réalité ni ressource solides. »

L'Apollon revenait à cette époque en Europe. « Le capitaine Caïphas,... écrivait le comte au ministre Zinzendorff, le 7 septembre, a trouvé le moyen de passer par le détroit de Malacca au travers d'une escadre de cinq frégates hollandaises de 40 canons chacune, qui l'attendaient dans le passage depuis trois mois. Il a essuyé tout le feu de leur artillerie sans être endommagé ni répondre un seul coup, et il a continué son chemin d'un grand sang-froid. Les Hollandais avaient encore équipé dix autres frégates de même force, ainsi quinze frégates qui croisaient dans les différents endroits où ils croyaient pouvoir l'enlever. »

L'Apollon fut reçu comme navire prussien dans les ports de l'Irlande, où il acheta des vivres, et dans ceux de l'électeur du Hanovre, où il paya les droits de douanes dus au souverain. Il vint mouiller à Hambourg le 12 septembre.

L'heureuse arrivée de ce bâtiment remplit de joie les actionnaires ; mais, d'un autre côté, ils furent pénétrés d'indignation et de douleur lorsque Hume leur rapporta que les Anglais et les Hollandais avaient, pendant longtemps, bloqué nos comptoirs, les privant de tout secours, et leur coupant toutes communications ; qu'ils avaient saisi plusieurs petits vaisseaux et chaloupes, dont ils arrachèrent le pavillon, et traitèrent les équipages avec toute l'inhumanité possible, au point d'attacher un officier, un principal pilote, à un mât de navire, et de le fouetter à toute outrance, sans en donner d'autres raisons que celles que la brutalité pouvait leur inspirer ¹. Hume ajouta encore qu'après avoir vainement lutté pour soustraire nos factoreries à une ruine inévitable, il avait dû se sauver avec ses employés à bord d'un bâtiment français, parce que les agents des compagnies étrangères avaient réussi à exciter le nabab du ter-

¹ Lettre de Calemberg du 13 juillet.

ritoire de Coblon, à détruire cet établissement à main armée, quoiqu'on l'eut payé une somme considérable.

Toutes ces relations, annonçait Calemberg, le 7 septembre, au comte de Zinzendorff, font ici un très-mauvais effet. La compagnie adressa des plaintes énergiques à l'empereur des avanies que les Hollandais firent essuyer aux navires sur lesquels les sujets des Pays-Bas avaient embarqué quelques marchandises ¹. Et S. M. I. gardait un honteux silence, comme si le nom de cette compagnie, était devenu odieux, ou s'il ne s'agissait plus du tout de son existence ².

Les directeurs, pour ranimer le courage abattu des intéressés, publièrent imprudemment que, privés de la liberté de déposer aux Pays-Bas dans leurs magasins les marchandises et denrées du Mogol et de la Chine, ils en établiraient un entrepôt à Hambourg, et en fourniraient non-seulement l'empire, mais tout le Nord. Ils espéraient que les puissances maritimes ne pourraient mettre aucune entrave à leurs expéditions, à cause des privilèges dont jouissait la navigation de l'Elbe, et du crédit du sénat de Hambourg, qui, disait-on, protégerait notre commerce parce que la ville devait retirer de grands profits de la vente des cargaisons de nos navires, et à cause du nombre considérable de marchands qui viendraient s'y pourvoir des denrées et des étoffes de l'Orient.

Ces indiscretions furent sévèrement reprochées au comte de Calemberg par le gouvernement impérial, et nous avons lu aux archives de l'État plusieurs des lettres qu'il écrivit pour se justifier de cette accusation.

L'événement fit voir, disent les auteurs de *l'Histoire universelle anglaise*, que les directeurs de la compagnie d'Ostende ne s'étaient pas trompés dans leurs calculs, et que c'était l'expédient le plus sagement imaginé dans l'état désespéré où étaient leurs affaires ; il

¹ Lettre de Calemberg du 13 juillet 1731.

² *Relation de l'audition des comptes.*

prouve qu'ils étaient d'habiles gens qui auraient soutenu ce commerce si la chose avait été possible.

Mais les puissances maritimes, craignant les suites de cette entreprise, si l'on ne s'y opposait à temps d'une manière efficace, s'adressèrent de concert au sénat de Hambourg, et demandèrent officiellement que *l'Apollon* qui avait fait, contre la foi des traités, un commerce clandestin et illicite, fût confisqué pour qu'on ne pût faire la vente des marchandises déjà annoncée. Ils représentèrent au sénat qu'il lui importait plus de conserver les bonnes grâces de l'Angleterre et de la Hollande, que d'exposer la ville et le négoce des habitants à des dangers pour faire plaisir à des étrangers sans aveu.

Ces insinuations menaçantes ne produisirent aucun effet sur le sénat. Il répondit, le 12 décembre, que *l'Apollon* était muni de passe-port et pavillon prussiens; que la cour de Berlin ne réclamait point; qu'il avait acquitté les droits à la douane de S. M. britannique à Staden; que la navigation de l'Elbe était libre; que l'empire seul avait le droit de la régler ou de la limiter; que le sénat n'était pas juge des différends qui pouvaient s'élever entre les grandes puissances. — Les ministres anglais et hollandais insistèrent; ils essayèrent un nouveau refus.

Les conjonctures ne permirent pas aux deux gouvernements de porter les choses à la dernière extrémité. D'ailleurs quelques personnes d'un certain rang se trouvaient intéressées dans la charge de *l'Apollon*. On fit naître des obstacles; l'affaire traîna en longueur; la cargaison fut vendue, et l'on aima mieux laisser tomber l'affaire que d'en venir aux voies de fait ¹.

¹ *Histoire universelle par des gens de lettres anglais*, t. LVIII, p. 411. Recueil de Rousset.

1732.

Les directeurs de la compagnie semblaient donc triompher. Ils espéraient avoir trouvé un moyen assuré de continuer paisiblement leurs spéculations.

Ils reçurent avis, dans le courant de 1732, qu'un autre de leurs bâtiments, nommé *la Sirène*, était revenu en Europe. Ils expédièrent à sa rencontre une corvette pour lui donner l'ordre de se diriger sur Cadix, et d'y décharger les marchandises sur un navire français, *la Marie-Armande*, qui devait les transporter à Hambourg, comme appartenant à un négociant espagnol.

Les puissances maritimes furent bientôt informées de cet arrangement, et firent des plaintes à Vienne contre ce qu'elles appelaient une violation manifeste des traités.

L'empereur s'inclina humblement devant ces protestations ; il fit adresser, le 1^{er} octobre, un mémoire au sénat de Hambourg, dans lequel il déclara qu'il ne pouvait *conniver* aux spéculations *illicites* de la compagnie, et requit formellement la séquestration de *la Marie-Armande*.

Le sénat défendit les intérêts des Ostendais avec plus d'énergie que l'empereur ne les défendit jamais lui-même. Il répondit à la cour de Vienne que rien ne prouvait que *la Marie-Armande* appartenait à la compagnie ; qu'il était au contraire constaté que le bâtiment était français, et la cargaison la propriété d'un marchand espagnol.

De son côté, la compagnie niait avec force qu'elle fut intéressée dans *la Marie-Armande* : « mais quand même il serait vrai qu'elle aurait employé de ses fonds dans une navigation par quelque port non défendu, écrivait Calemberg à l'archiduchesse gouvernante, il n'y a nulle loi qui existe pour empêcher cette compagnie, ni aucune autre, d'employer son argent partout ailleurs où bon lui semble, ou de prendre intérêt dans le commerce des étrangers, pourvu qu'elle

ne contrevienne pas à la défense faite qui concerne uniquement les seuls ports des Pays-Bas ¹. »

Charles VI eut le triste courage de renouveler sa réclamation. Le sénat céda, et le séquestre fut apposé sur la cargaison de *la Marie-Armande*.

Dans le courant de l'année, les intéressés firent partir *le Duc de Lorraine*, superbe frégate nouvellement construite, capitaine Jean de Clerck; et *la Concorde*, capitaine Larmes, pour aller chercher toutes les marchandises qui restaient aux Indes, et ramener les employés. Ces deux bâtiments mirent à la voile le 6 avril, le premier pour Canton; l'autre pour le Bengale ².

La direction commença, peu après, à opérer la vente publique, sur le marché d'Ostende et à l'hôtel de ville de Bruges, des nombreuses quantités de thé, d'étoffes et de porcelaines qu'elle avait en magasin; mais elle fut encore une fois obligée d'en faire racheter certaines parties par des commissionnaires, pour déjouer les intrigues de quelques étrangers qui voulaient acheter à vil prix, en décriant la qualité des articles offerts aux amateurs.

Le 4 août 1733, on vit arriver à la rade *la Concorde* avec de riches productions. *Le Duc de Lorraine* y revint le 31; il rapportait : *thés* : 312,945 livres bouy; 13,740 pecko; 72,409 congo; 55,381 vert; 17,520 impérial; 7,953 heyssan; 15,170 chauchon. 7,215 radix china; 3,891 galinga. 2,175 paniers porcelaines; 209 grandes caisses d'étoffes de soie; 2,572 pièces poessies de différentes espèces; 110 goesies; 170 damas pour meubles; 462 satins; 1,400 pequins; 1,267 gorgorans; 500 chagrins; 29 lampas; 9 de mouchoirs ³.

Quelque temps auparavant, on avait payé à Anvers un dividende de 6 pour cent aux porteurs des actions. On leur en paya

¹ Lettre du 11 novembre 1732. Archives.

² *Relations véritables*, p. 333.

³ *Idem*, p. 376.

encore un autre de 10 pour cent au commencement de novembre ¹.

1734.

Un décret du sénat de Hambourg, en date du 13 janvier, rendu à *la sollicitation de l'empereur*, enjoignit aux habitants de cette ville libre de s'abstenir de tout trafic interlope.

On donna alors main-levée du séquestre apposé sur les marchandises de *la Marie-Armande*, que les intéressés firent enlever en secret.

Tout espoir de prendre quelque part, même indirectement, au commerce des Indes, s'évanouit dans nos provinces.

La compagnie s'empessa de se défaire de tout ce qu'elle possédait encore d'étoffes et de denrées. Le fond des magasins fut vendu à Ostende et à Bruges au mois de mars 1735.

On clôtura alors les registres; on dressa les comptes, et on paya les associés au prorata de leurs actions.

Des discussions vives qui dégénérèrent en procès, s'élevèrent entre les directeurs et leurs agents pour des règlements de compte. D'un côté Maelcamp et De Pret; de l'autre De Kempe, Thomas Ray, Bernaerts et Sarsfield. Des mémoires injurieux furent écrits par les avocats, dans lesquels les deux parties s'accusèrent de mauvaise foi, de parjure, de monopole, de tromperie, ordinaire et déplorable suite de toutes les associations que le succès n'a point couronnées.

Au mois de juin 1740 on vendait à Ostende trois frégates de la compagnie, *le Duc de Lorraine*, d'environ 750 tonneaux; *la Concorde*, de 720, et *le Tigre*, de 500, avec une grande quantité de mâts, de planches, etc. ².

L'établissement de la compagnie avait exercé dans nos provinces la plus heureuse influence. Les Anglais et les Hollandais cessèrent de nous fournir les productions recherchées de l'Orient dont il se

¹ *Relations véritables*, pages 408 et 696.

² *Idem*, p. 240.

faisait chez nous une consommation que Calemberg évaluait à plus de trois millions de florins ¹.

Elle donna, en même temps, à la circulation des espèces une plus grande activité, en attirant de fortes sommes des États voisins. Quatre ou cinq ventes avaient produit près de quatre millions de florins de change ². Nous avons déjà dit que, parmi les acheteurs, il y avait beaucoup d'Anglais et de Hollandais.

On remarqua que l'étranger nous redevait presque constamment sur la balance du commerce, dit un des défenseurs de la compagnie. De là cette abondance extraordinaire de toutes sortes d'espèces qu'on vit dans le pays.

L'industrie elle-même se réveilla de son long assoupissement. Nos manufactures de draps travaillaient avec activité. De grands fabricants de Verviers vinrent s'établir à Hodimont et à Eupen. Ils perfectionnèrent notablement nos tissus ³. Le mouvement s'arrêta avec la suppression de la compagnie, qui fut considérée comme un défaut de protection et de puissance de la part du prince ⁴. Tout languit de nouveau. Les ateliers que l'on avait formés à la hâte pour faire des cordages, des toiles à voiles et d'autres agrès de vaisseaux ⁵, furent bientôt fermés, et leurs nombreux ouvriers se trouvèrent sans ouvrage.

On construisit aussi dans nos chantiers quelques bâtiments. La compagnie, pendant sa courte existence, en avait, elle seule, fait équiper quinze ⁶.

Le succès de ses expéditions encouragea nos armateurs à en tenter

¹ *Raisons d'État très-importantes.*

² *Mémoire de la compagnie contre Bernaerts.* Archives.

³ Wynants, *Mémoires contenant des notions générales de tout ce qui concerne le gouvernement des Pays-Bas.* Manuscrits de la Bibliothèque de Bourgogne.

⁴ Briavoine, *De l'industrie en Belgique*, t. I, p. 80.

⁵ Wynants, *Mémoires.*

⁶ *Mémoire de la compagnie contre Bernaerts.*

d'autres. Des sociétés se formèrent à Nieuport et à Bruges pour envoyer des bateaux à la grande pêche du hareng et de la morue. Quelques navires partirent même pour la pêche de la baleine au Groënland.

Nous avons déjà dit que, dans l'intérêt du commerce des Indes, on ouvrit aux marchés des Flandres une voie vers les provinces catholiques d'outre-Meuse et une partie de l'Allemagne. Cette route fut très-utile, « car, disait Houwens de Gardiens, passant à Bruges, à Gand, à Termonde et Malines, on peut remonter aisément les petites rivières du Demer et de la Jette jusques à Léau, que S. M. a fait rendre navigables depuis peu, de sorte qu'actuellement on peut donner nos marchandises de 8 à 10 pour cent moins que les Hollandois ne donnent les leurs par la Meuse, le Rhin et la Moselle ¹. »

On nettoya et améliora le port d'Ostende.

Les quais y étaient presque entièrement ruinés, ce qui avait souvent occasionné des accidents et de grandes pertes. Dans le cours de l'année 1727, quoique la compagnie fût déjà sérieusement menacée, on en construisit un où les vaisseaux purent débarquer leurs charges avec facilité. On poussa les travaux avec tant de promptitude, que tout se trouva achevé au mois de février de l'année suivante.

Après la soumission de nos provinces aux troupes des puissances alliées, en 1706, plus de douze cents matelots avaient abandonné notre pays pour aller chercher des moyens d'existence à Dunkerque.

Lorsque nos armateurs résolurent d'entreprendre le commerce des Indes, *il n'y avait point du tout dans le pays*, comme le dit le marquis de Prié dans son rapport du 16 avril 1725, *d'officiers de marine ou de marchands qui eussent l'expérience ou la capacité requises pour conduire et diriger cette entreprise*. On fut obligé d'engager sous main quelques Anglais de l'une et de l'autre profession, qui avaient été

¹ Proposition faite au haut ministère de S. M. I. et C. et à d'autres personnes de l'État. Archives du royaume.

employés auparavant au service de la compagnie d'Orient de la Grande-Bretagne. « Ces nouveaux sujets de V.M., continue le ministre, ont si bien instruit et élevé ceux de ses sujets naturels qui ont navigué et trafiqué sous leurs ordres et sous leur direction dans les mers et pays des Indes, qu'il y en a quelques-uns qui sont devenus médiocrement capables de conduire cette navigation eux-mêmes, indépendamment du secours des étrangers,... puisque la plupart de ceux qui sont employés aujourd'hui au service de la compagnie impériale des Indes, soit comme officiers de marine, matelots ou marchands, sont des sujets naturels de V. M. ¹. »

Depuis l'abolition de la compagnie, les pauvres matelots périrent de misère par l'interruption complète des expéditions qui avaient pendant quelque temps entretenu de si belles espérances, attiré tant d'or dans le pays, rendu quelque vie à notre industrie, et occupé une foule de bras.

Un mortel assoupissement se fit sentir partout. Tous les germes de prospérité disparaissaient. De là dans les esprits découragement de toute entreprise, désespoir du présent et crainte de l'avenir.

Et cependant il s'est trouvé un écrivain belge qui a eu le triste courage de justifier le lâche traité de Vienne. « Tout utile, dit De Leenheer, qu'était la compagnie des Indes aux intérêts des habitants des Pays-Bas, l'intérêt et la politique de la maison d'Autriche exigeaient absolument qu'elle fût détruite, et qu'on laissât tout l'avantage du commerce aux Hollandais.

» La situation du pays trop voisin de la France, et sur lequel elle pourra toujours former quelques prétentions, la proximité de l'Angleterre et surtout de la Hollande, si jalouses de leur commerce, auraient exposé l'empire, le pays, la compagnie à des guerres continues. On auroit vu les trois puissances combinées remplir les mers de leurs flottes, boucher partout les passages, et ruiner le commerce.

¹ *Documents inédits*, p. 503 et 507.

Les Hollandais auroient tout sacrifié pour détruire ce qui les ruinoit entièrement ¹. »

A toutes les époques, quand on a voulu excuser des actes de lâcheté politique, on n'a jamais manqué de parler haut de la puissance des ennemis et des sinistres projets qu'ils pouvaient réaliser.

La navigation des Indes ne fut pas seulement lucrative à nos armateurs, à notre commerce ; elle a été extrêmement profitable au trésor, et figura pour une large part dans le produit des douanes.

Nous croyons utile d'entrer dans quelques détails à ce sujet.

Un mémoire manuscrit du baron de Sotelet intitulé : *Revenus des rois d'Espagne aux Pays-Bas* ², nous apprend que la douane rapporta, en 1697, 1698 et 1699, année commune, 861,393 florins.

Sous l'administration française, dans le temps le plus florissant, en 1701 et les années suivantes, les droits d'entrée ne fournirent jamais qu'environ 1,100,000 florins, et 1,200,000 au plus ³.

Wynants écrivait dans ses mémoires qu'ils avaient donné, en 1721, la somme de 3,010,743 florins ⁴.

Depuis le traité de la Barrière jusqu'en 1725, ce revenu, selon M. Briavoine, se serait élevé, année commune, à 1,800,000 florins, argent courant de Brabant. De 1725 à 1732, à 2,050,000 ; en 1737, à 2,000,000. La commune ne fut plus, de 1738 à 1741, que de 1,758,365 florins ⁵.

Ces chiffres manquent la plupart d'exactitude, et conduiraient, par conséquent, à de fausses inductions. Nous allons les rectifier d'après des documents authentiques.

¹ *Encyclopédie*, t. I, p. 341.

² Manuscrit de la Bibliothèque de Bourgogne.

³ Pièces du procès du baron de Sotelet aux archives de l'État. — *Traité de la consistance et de l'employ des revenus des Pays-Bas*, I^{re} partie, p. 2.

⁴ Chap. IX, article 2.

⁵ *Mémoire sur l'état de la population, etc.*, p. 83, et *De l'industrie en Belgique*, par Briavoine, t. I, p. 79.

De 1714 à 1717, année commune, le produit des droits de douane a été de 1,749,755 florins.

Celui de la première année de la régie du baron de Sotelet, fut de 1,732,911 15 6.

De 1723 à 1724 il s'éleva à 1,899,132 9 6.

En 1731 il était de 1,802,057 8 9 1/2.

En 1732 la douane ne rapporta que 1,785,681 4 9.

Depuis 1718 jusqu'en 1734, le chiffre fut donc constamment, année commune, de 1,850 à 1,900 mille florins.

En 1736 il était tombé à 1,706,602 6 1 ¹.

Ainsi, l'auteur du *Traité de la consistance et de l'employ des revenus des Pays-Bas* se trompait lorsqu'il avançait que, sous la régie, les droits d'entrée et de sortie avaient rapporté jusqu'à 2,500,000 fl., malgré qu'elle eût été traversée de la manière la plus extraordinaire.

Les vaisseaux des Indes figuraient dans ces chiffres pour les sommes suivantes :

La première année de la régie de Sotelet ils produisirent seulement 34,078 14 3.

En 1724, les trois vaisseaux rapportèrent :

	62,266	10	2
	43,857	1	9
	57,100	10	0
Total	165,224	2	0 ² .

En 1731, les droits d'entrée perçus à Ostende s'élevèrent à 101,724 13 11, et à Bruges à 296,666 18 9. Ensemble 398,391 12 0.

En 1732, on ne reçut à Ostende que 66,045 10 10; à Bruges, 273,001 17 2. Ensemble 339,047 8 0.

¹ Tous ces chiffres sont pris dans les pièces du procès du baron de Sotelet qui sont aux archives du royaume.

² Archives du conseil d'État et de l'audience. Année 1729.

En 1736, le produit fut à Ostende de 67,259 ; à Bruges de 265,835. Ensemble 333,094 ¹.

Ainsi, à mesure que notre commerce prospérait, le montant des droits d'entrée augmenta. L'amélioration de cette branche de revenus fut évidemment due à notre navigation qui figurait dans les recettes pour des sommes considérables. Aussitôt qu'elle se vit brutalement interrompue, le chiffre diminua et cessa de plus en plus d'alimenter les ressources de l'État.

La suppression de nos expéditions aux Indes entraîna d'autres conséquences non moins désastreuses. Nous ne pouvions nous passer des étoffes, des épiceries de ces vastes contrées; nous dûmes les recevoir de la deuxième main, des Français, des Hollandais, etc. ², et, par une conséquence toute naturelle, payer non-seulement un tribut annuel de quelques millions à l'étranger, mais acheter ces marchandises à un prix beaucoup plus élevé que si nous les eussions été chercher directement.

Nous eûmes même la douleur de voir les Danois et les Suédois s'emparer de nos propres marchés. A chaque instant on trouve dans *les Relations véritables* l'annonce de ventes de marchandises des Indes apportées par des navires de Gothembourg et de Copenhague ³.

« Ce qu'on ne peut assez déplorer, disait le vicomte de Wynants, est que tout le courage des sujets des Pays-Bas se trouve tout d'un coup abattu... Tout languit de rechef, et aucun n'ose risquer son argent et sa fortune en quelque entreprise ou fabrique nouvelle, de crainte que, faute de protection, il ne soit contraint de l'abandonner, après s'être épuisé pour le mettre en train ⁴. »

C'est que jamais déception n'avait été plus complète et plus coûteuse. Tous les écrivains de ce temps-là s'en plaignent avec amertume.

¹ Pièces du procès du baron de Sotelet.

² Calemborg. *Raisons d'État très-importantes*.

³ *Relations véritables*, 1740, p. 280. *Gazette de Bruxelles* du 4 novembre 1749.

⁴ *Mémoire contenant des notions générales*.

« Indépendamment de ses grosses dépenses et des fruits dont la compagnie, disait l'auteur des *Raisons d'intérêt et d'État très-importantes*, a été frustrée tout d'un coup par la suppression de son commerce, bon nombre de ses intéressés, lesquels, en pleine confiance d'une continuation dont on les avait flattés, s'étaient, par achats d'actions, engagés à très-haut prix dans les fonds de la compagnie, ont essuyé par l'abolition et suppression subite et imprévue de leur octroy, *des pertes de plusieurs millions provenus de l'anéantissement total de leurs actions.*

» La suppression du commerce d'Ostende n'a pu manquer de produire encore d'autres sources d'épuisement, ayant non-seulement fait sortir du pays les fonds que nombre d'étrangers avoient placés dans la compagnie; mais ayant contraint nos capitalistes d'employer au dehors, dans les fonds et établissements étrangers, un bon nombre de millions qui circuloient et augmentoient annuellement dans ce pays.»

En effet, depuis, les capitalistes de nos provinces, ceux surtout de la Flandre et du Brabant, ne pouvant utiliser leurs écus dans des entreprises nationales, placèrent, particulièrement à Hambourg, en Toscane, en Suède, en Danemarck, des fonds qui, jusqu'alors, avaient enrichi le pays¹. La compagnie d'Embsen n'aurait pu se soutenir sans les fortes sommes que des sujets belges lui fournirent.

Nous avons vu que les Anglais et les Hollandais, dans leurs pamphlets comme dans leurs documents diplomatiques, n'ont cessé de dire que notre commerce devait ruiner celui de leurs compagnies. Faut-il admettre à la lettre toutes les plaintes que l'avidité leur fit élever? Pour résoudre la question, nous allons citer quelques chiffres; ils parlent plus haut que tous les arguments.

¹ Raynal. *Hist. philos.*, t. III, p. 29.

TABLEAU DU COMMERCE DES HOLLANDAIS AUX INDES.

ANNÉES.	NAVIRES EXPÉDIÉS.	NAVIRES REVENUS.	ARGENT ENVOYÉ.	PRODUIT GÉNÉRAL DES VENTES.	DIVIDENDE.	VALEUR DES ACTIONS.
1720	36	26	4,125,000	19,597,874,12,0	40	
1721	40	34	6,825,000	14,985,072,13,0	33 1/2	
1722	41	26	7,075,000	19,494,365,19,0	30	
1723	38	29	6,887,000	16,247,505,17,0	12 1/2	22620 à 21930
1724	38	31	7,419,000	20,577,447,09,0	15	21090—22590
1725	35	36	7,412,500	19,385,441,10,0	20	21420—22800
1726	38	32	7,675,000	21,312,626,08,0	25	22740—19890
1727	40	36	8,091,994	18,564,986,17,0	20	19800—22740
1728	34	28	5,558,100	20,322,402,00,0	15	22650—21360
1729	34	25	4,525,000	18,100,116,12,9	25	21840—23370

Ce tableau constate que la valeur des actions de la compagnie hollandaise se maintenait ; que le nombre des navires qu'elle expédia restait à peu près le même ; que le produit de ses ventes n'avait pas diminué ; seulement on voit qu'elle était obligée d'envoyer des sommes plus fortes, et que les dividendes qu'elle distribua, n'étaient plus aussi élevés : mais nous devons faire remarquer que, depuis le traité de 1731, ils n'ont plus été au delà de 25 ¹.

De quoi donc les Hollandais se plaignaient-ils ?

Quelle était la vérité de leurs réclamations ?

Voyons si les griefs des Anglais avaient plus de fondement.

¹ Voir *La richesse de la Hollande*, t. II, p. 82.

TABEAU DU COMMERCE DE L'ANGLETERRE AUX INDES.

ANNÉES.	EXPORTATIONS D'ANGLETERRE AUX INDES.	IMPORTATIONS DES INDES EN ANGLETERRE.
1720	liv. sterl. 83,811,19,9	931,441,10,11
1721	127,509,09,1	1,020,763,12,10
1722	125,477,09,5	764,053,10,5
1723	115,241,10,5	968,570,14,6
1724	100,585,14,3	1,165,203,01,4
1725	93,795,12,1	759,778,12,3
1726	74,802,03,9	914,122,13,7
1727	97,808,11,11	1,125,829,14,4
1728	115,784,02,6	869,474,16,9
1729	138,287,10,7	972,033,16,11

Quand on compare cet état des exportations et des importations avec les résultats des années précédentes, on reste convaincu, au premier coup-d'œil, que le commerce des Anglais était en progrès, et que les exportations comme les importations furent plus fortes qu'elles ne l'avaient jamais été jusqu'alors.

Examinons enfin les opérations de la compagnie des Indes française.

ANNÉES.	VAISSEAUX EXPÉDIÉS.	VAISSEAUX DE RETOUR.	CHARGEMENTS EN MARCHANDISES.	PRIX D'ACHAT DES MARCHANDISES DE RETOUR.	PRODUIT DES VENTES EN FRANCE.	DIVIDENDES PAYÉS.
1725	33	22	2,597,016,01,00	5,422,187,13,01	9,643,344,07,05	8,264,992,10
1726	15	24	1,658,778,11,01	5,924,945,02,06	13,153,231,03,10	8,263,965
1727	20	19	1,555,266,03,05	4,874,486,10,05	11,433,807,12,02	8,263,965
1728	19	12	2,193,970,15,01	5,213,629,01,03	9,722,611,13,05	8,320,582,10
1729	17	19	1,541,936,19,01	5,273,576,11,09	10,661,272,16,08	8,199,247,10
1730	30	16	2,641,277,14,08	4,930,186,00,11	9,401,304,12,03	7,533,626,10

Nous ne trouvons pas, en comparant les chiffres de ces six années avec ceux des années suivantes, que les expéditions soient devenues plus lucratives, car nous remarquons que les dividendes payés depuis 1730 ne dépassent plus guères les 7 millions et demi.

Et cependant notre négoce fut impitoyablement sacrifié à des réclamations aussi mensongères qu'elles étaient intéressées et implacables.

Les négociations auxquelles l'érection de la compagnie d'Ostende a donné lieu, nous montrent qu'il s'était opéré une grande révolution dans le système commercial de l'Europe pendant les premières années du siècle ; que de nouveaux besoins d'ordre matériel se faisaient sentir dans quelques États ; que les gouvernements cherchaient à conformer leur politique aux exigences de leur industrie, de leur trafic, et à modifier les rapports généraux établis jusqu'alors entre les peuples, en tâchant de participer à la prospérité des puissances maritimes.

« L'historique de la compagnie, dit Arnould, est de grande importance pour éclairer sur le génie politique des Européens dans le 18^e siècle. Toutes leurs vues se portèrent sur les moyens de conserver ou d'obtenir la plus grande part dans le commerce général maritime. Dès lors toute l'Europe fait son affaire principale de la compagnie d'Ostende. Les puissances du Nord s'essayent, en quelque sorte, contre les puissances maritimes du Midi. Les couronnes qui n'ont qu'un territoire sans côtes étendues ou fréquentées, font des entreprises ou fondent quelque espérance d'y fixer le commerce. Toutes cherchent par des concessions et des alliances à attirer à elles le résultat des négociations..... Enfin la compagnie d'Ostende est pour tous les cabinets l'occasion d'entrer en scène dans la carrière maritime ¹. »

En un mot le vieux système politique venait de changer. Il tendait à se reposer sur des bases plus larges et plus générales.

¹ Page 133.

§ 12

La cour de Vienne veut fixer le commerce des Indes à Trieste. — Départ d'un navire autrichien de Livourne pour le Bengale. — Déclaration de Walpole au parlement. — Pertes éprouvées par les intéressés dans les expéditions de Trieste. — L'empereur tâche de négocier une transaction avec la Hollande. — Transit des marchandises des Indes par Ostende sur l'Allemagne. — Protestations de la Hollande. — Commerce secret avec le Mogol. — Plaintes des états d'Utrecht. — Attaque et ruine des comptoirs du Coromandel par les Indiens. — Anéantissement complet de notre navigation. — Tentative du comte de Calemberg pour le rétablissement de la compagnie d'Ostende. — Commerce aux Indes sous pavillon simulé. — Relations directes établies avec ces contrées. — Arrangements conclus avec la compagnie asiatique. — Importance du commerce naissant avec la Chine et le Bengale. — Traite des nègres. — Joseph II réclame l'annulation du traité de Vienne de 1731. — Note menaçante du comte de Belgioioso. — Réponse des états généraux. — Faillite du comte de Proli. — Préparatifs de guerre. — Médiation de la France. — Traité de Versailles. — Commerce aux Indes toléré. — Occupation du pays par les Français.

La cour impériale ne renonça jamais à la pensée d'attirer dans ses États le commerce des Indes, et même de rouvrir à nos bâtiments la route de ces magnifiques empires.

Ce fut dans ce but que l'on conserva la factorerie de Bankibazar, qui fut administrée sous le nom du roi des Romains, et l'on destina d'assez fortes sommes pour son entretien ¹.

Le traité de Vienne n'avait pas positivement aboli la compagnie. Le gouvernement voulut en prévenir la dissolution en réalisant la pensée de fixer le siège de l'association dans un des deux ports de l'Adriatique.

On avait déjà, comme nous l'avons vu, jeté les yeux sur Trieste et Fiume, petites villes situées la première dans la Carniole, au fond d'un golfe ; la seconde en Croatie sur le golfe de Venise. Leurs ports étaient petits et peu commodes. Ils n'avaient d'autre mérite que d'être les seuls que possédait l'empereur. On ne négligea rien pour

¹ *Projet de représentation en 1733. Archives de l'État.*

leur donner une grande importance. On acheva le mole de Trieste, et l'on bâtit dans cette ville des magasins ; on nettoya le port de Fiume. On accorda des immunités aux étrangers qui voudraient s'y établir, et des privilèges aux habitants. On fit en un mot tout ce que l'on put pour y appeler le commerce ¹, mais toutes ces mesures furent inutiles. La mauvaise situation de ces deux places opposait d'insurmontables obstacles.

On proposa aux actionnaires de la compagnie d'Ostende de prendre part au négoce projeté, et pour les convaincre qu'on pouvait faire, sans aucune crainte, des expéditions aux Indes de tout autre port que de ceux de notre pays, le gouvernement fit partir de Livourne pour le Bengale un navire sous le pavillon de l'empire. En effet il revint sans avoir été le moins du monde inquiété ².

Depuis la cour de Londres voulant se rapprocher de l'Autriche, Walpole déclara en plein parlement qu'on ne contestait pas à l'empereur le droit d'envoyer des vaisseaux aux Indes, mais celui d'en expédier de nos ports ³.

Les négociants des Pays-Bas ne repoussèrent pas formellement les propositions de la cour impériale ; ils étaient même disposés à prendre des arrangements avec le commerce de Trieste pour faire quelques envois de marchandises : mais ils y mettaient la condition que le gouvernement déclarerait que, malgré le traité de Vienne, il était décidé à conserver la compagnie d'Ostende, et qu'il ne révoquerait pas les lettres patentes pour rendre quelque valeur aux actions dont personne ne voulait plus.

Charles VI craignit de s'attirer de nouveaux embarras ; il eût paru braver l'Europe en prenant cette détermination. Il recula.

Cependant quelques personnes fournirent des fonds pour les expéditions qui partirent en ce temps là. Les voyages ne furent point

¹ *Histoire universelle par des gens de lettres anglais*, t. LVIII, p. 399.

² Lettre du comte de Calemberg du 26 juin 1733.

³ Idem.

heureux, comme on ne l'avait que trop prévu, et occasionnèrent de grandes pertes aux intéressés. L'empereur convaincu par l'expérience, le plus persuasif de tous les conseillers, que ses vues sur les ports de l'Adriatique étaient chimériques, ruineuses, se décida à entamer avec les états généraux de nouvelles négociations pour concilier des intérêts qui paraissaient se repousser l'un l'autre, par une transaction dans laquelle les droits de la Belgique seraient mieux appréciés, et son commerce moins froissé.

« Je reçus, en date du 2 avril 1735, des ordres de la part de S. M. de me rendre à la Haye, écrivait le comte de Calemberg à l'impératrice Marie-Thérèse, pour y négocier, un accommodement sur le pied d'une limitation, et S. Ex. M. le comte d'Uhlefeld, pour lors ministre auprès de la république, reçut ordre de s'entendre avec moi sur la matière. »

On tâcha de convaincre les états généraux que notre commerce ne pouvait causer aucun tort à la Hollande. On disait : Les ventes de la compagnie d'Ostende ont soutenu, mieux qu'aucune autre, la valeur et le prix des denrées des Indes. Elles seules peuvent contrebalancer et faire diminuer les ventes que font la France, le Danemarck et la Suède; elles doivent engager ces nations à diminuer le nombre considérable de vaisseaux, qu'elles font partir, parce que tous leurs profits ne proviennent que de la cessation de notre navigation. Ostende étant située au centre de l'Europe, est infiniment plus commode aux marchands des différents pays que les villes de la Bretagne et du Nord ¹.

Cette négociation fut contremandée et suspendue peu après ².

La cour de Vienne fit de nouvelles tentatives l'année suivante. « Je suis en état de prouver, disait l'écrivain que nous venons de citer, par un grand nombre de lettres des principaux et plus affidés mi-

¹ *Projet de représentation en 1735. Archives.*

² *Première dépêche du lieutenant feld-maréchal comte de Calemberg, écrite à l'occasion du congrès de Bruxelles, en date du 1^{er} mai 1732. MS de la bib. de Bourg.*

nistres de l'empereur... qu'immédiatement après la guerre terminée en 1736, ce monarque, d'immortelle mémoire, avait résolu et avait été constamment d'intention de faire rétablir le commerce d'Ostende par une navigation limitée à un petit nombre de navires. »

Le gouvernement n'ayant aucun espoir d'obtenir cette chétive concession, tâcha de nous faire participer indirectement à la navigation qu'on nous avait interdite. Une ordonnance du 8 novembre 1736, autorisa le transit des marchandises des Indes. Les soieries, toiles de coton, mousselines, toiles peintes, thé, etc. entrant par le port d'Ostende pour l'Allemagne, ne payèrent plus qu'un et demi par cent de valeur, pour tous droits d'entrée, de sortie, de thonlieux et autres. La Hollande s'alarma de cette mesure, et protesta avec force.

Ainsi, dans son égoïsme, elle aurait voulu non-seulement nous défendre tout rapport avec l'Orient, mais même y entraver le négoce des peuples étrangers, en nous défendant de donner passage par notre territoire aux produits qu'ils en rapportaient.

L'Autriche résista à ces intolérables exigences, et il paraît que les états généraux n'osèrent les reproduire.

Malgré le traité de 1731, nos négociants continuèrent de faire venir les riches productions de l'Indoustan ; mais par des voies indirectes.

« Le meilleur commerce qu'on fait encore aux Pays-Bas, est celui des Indes Espagnoles par Cadix et par Séville, disait le vicomte de Wynants. Les retours en sont bons, et nos négociants d'Anvers, de Gand et de Bruges s'y entendent parfaitement. »

Nous ne cessâmes même pas de faire des expéditions en ligne directe, et sans, paraît-il, les envelopper d'un bien grand mystère.

« Il n'y a, soutenaient les États d'Utrecht, qu'à ouvrir les registres de la république pour vérifier, entre autres par les résolutions de leurs hautes puissances du 29 novembre 1732, et du 13 avril 1736, qu'elles se sont plaintes des nouveaux envois faits directement par la compagnie d'Ostende ou de ceux auxquels elle avait part, qui faisaient

voile directement des Pays-Bas Autrichiens, et en revenant des Indes, allaient décharger directement à Cadix ou dans d'autres ports. »

Le bénéfice que donnait ce trafic illicite, devait être assez notable, puisque nous voyons les mêmes États réclamer en 1743 la révocation formelle de la compagnie impériale. « Si la cour de Vienne avait jamais eu, disaient-ils, une sincère intention de remplir le vrai sens de la stipulation du traité, elle n'auroit pas manqué de faire publier dans tous les Pays-Bas de son obéissance, que le privilège accordé à la compagnie d'Ostende, était supprimé et révoqué.... Néanmoins elle ne l'a pas fait encore. »

Jusqu'à cette époque nous avons toujours conservé les comptoirs du Coromandel. Un Ostendais, François de Schonamille, les avait gardés avec quelques soldats que les maladies et les privations n'avaient pu tuer. L'Autriche ne renonçait pas encore à tout espoir d'en tirer parti. En 1745 cet établissement fut assailli par une nuée d'Indiens qui l'attaquèrent avec fureur. Aucune retraite n'était possible. Schonamille combattit, à la tête d'une poignée de braves, des hordes nombreuses, quoique toute résistance fût vaine. Après un combat opiniâtre, il périt glorieusement les armes à la main ¹, pour un souverain qui l'abandonnait à ses propres ressources, et pour une compagnie qui n'existait plus que dans le souvenir de quelques intéressés ruinés ou réduits au désespoir.

En 1751, notre navigation était complètement anéantie. A Nieuport, à Ostende on ne voyait qu'un petit nombre de *bilandres*. A Anvers, il n'y avait aucun vaisseau appartenant au commerce de cette ville. Des navires hollandais ou zélandais nous amenaient toutes les marchandises ou denrées exotiques nécessaires à notre consommation, et chargeaient, en retour, quelques étoffes de soie, de coton, des filets teints, des toiles, etc.

L'importation des produits de la Chine et du Mogol qu'on recher-

¹ Pasquini, *Histoire de la ville d'Ostende*, p. 238.

chait beaucoup, était considérable, parce qu'ils ne payaient qu'un faible droit à l'entrée.

Un ordre secret du conseil des finances du 22 octobre 1751 augmenta l'impôt qu'on percevait sur quelques articles.

Le thé qui ne payait que 7 florins pour cent de la valeur, fut porté à 15 florins.

Les mousselines et cotons blancs durent payer 3,15,0 par cent aunes.

Les cotons peints et teints dans l'Inde 5,10,0, et le droit sur les soieries fut doublé.

Mais ces augmentations ne produisirent aucun effet. Les cotons teints étaient de la plus fine étoffe, par conséquent de grand prix et de mince volume comme les soies, en sorte qu'on ne put en empêcher l'introduction frauduleuse, malgré la surveillance la plus sévère.

Van Heurck, dans son mémoire sur le *commerce de la Hollande avec les Pays-Bas autrichiens*, évaluait à plus de 500,000 florins la valeur des toiles des Indes teintes dans les Provinces-Unies, que celles-ci nous apportaient annuellement.

Nous recevions aussi beaucoup de marchandises et denrées de Canton et du Mogol par la Grande-Bretagne et la France. Celle-ci nous envoyait principalement des étoffes, des thés, du café, des drogues, etc. ¹.

De notre côté, nos principales exportations vers ce dernier royaume consistaient en soieries, cotons imprimés et teints, mousselines, bastes, romals, etc, que nous recevions en transit de l'Angleterre et de la Hollande ².

La raffinerie de sucre de Gand, qui avait été pendant quelques années assez florissante, commença à décliner en 1760 parceque nous

¹ Rapport des officiers du bureau de Tournay au conseil des finances du 20 juillet 1739. Rapport du conseiller Castillon du 10 septembre 1736. Liasse Transit entrepôt, aux archives de l'État.

² Lettre d'un négociant de Bruxelles à une personne de confiance à Vienne. MS de la bibliothèque de Bourgogne.

recevions beaucoup de sucres des Indes. Ils étaient d'une qualité médiocre, mais se vendaient à bon marché. Aussi le produit de cette raffinerie qui s'était élevé à plus de 50,000 livres par an, ne fut plus, en 1764, que de la moitié ¹.

Lors de la réunion du congrès de Bruxelles, en 1752, le comte de Calemberg s'avisa d'écrire à quelques ministres étrangers pour leur représenter que les puissances avaient intérêt à autoriser le rétablissement de la compagnie d'Ostende, en limitant ses expéditions à trois ou quatre navires par an. Quoiqu'il eût formellement déclaré qu'il n'exprimait qu'une opinion toute personnelle, ses lettres inquiétèrent la Hollande et l'Angleterre. On fit des représentations, et l'on força Marie-Thérèse à imposer silence au comte sur ces matières, en lui exprimant son déplaisir de ses correspondances.

Calemberg avait fait une œuvre de bon citoyen, de sujet dévoué. Le mécontentement de sa souveraine le pénétra de douleur.

Depuis lors on ne s'occupa plus de la compagnie. Les actionnaires étaient la plupart descendus dans la tombe.

A la faveur du repos dont le pays jouissait depuis la paix d'Aix-la-Chapelle, nos manufactures montrèrent quelque activité : la navigation aurait probablement repris un peu de vie, et nos pavillons seraient reparus sur les mers, mais la guerre de 1756, vint brusquement arrêter cette prospérité naissante.

« Le commerce avec l'Allemagne, écrivait Van Heurck, le 19 juillet, au conseil des finances, cesse totalement par les suites funestes de la guerre. Plusieurs maisons d'Anvers sont ruinées; d'autres se trouvent dans les plus cruelles angoisses.

» Les corsaires anglais ont volé à nos négociants une quantité de marchandises embarquées sur des navires hollandais. Le prix des assurances est devenu excessif, car ils interrompent absolument le commerce sur mer. S'ils ne pillent ou ne volent les navires neutres, ils les mènent dans les ports d'Angleterre; il faut plaider, et si l'on

¹ Rapport des inspections et signalements. Département de Gand. Archives.

gagne le procès, si l'on relache le navire et sa cargaison, on n'en est pas moins pour les frais qui vont très-souvent jusqu'à 6 ou 700 livres sterlings ¹. Aussi les gros capitaux qui avaient été placés dans le commerce, en furent-ils successivement retirés : les principaux négociants dégoûtés par les tribulations qu'ils avaient essuyées, renoncèrent à toutes spéculations, se plongèrent dans une vie oisive, et augmentèrent le nombre des membres inutiles de l'état ². D'un autre côté il arrivait à Ostende très-peu de bâtiments. Son port était désert. La majeure partie des exportations se faisait, faute d'occasions directes, par les Provinces-Unies ³.

Ces exportations consistaient en grande partie en draps et en étoffes de laine. Quelques-unes de nos maisons qui se livraient au commerce de commission, envoyaient dans tous les pays voisins des étoffes et des denrées de l'Orient qui leur étaient adressées par des correspondants de Londres, des Provinces-Unies ou de France; mais ces opérations n'offraient qu'une médiocre importance ⁴.

Tout était frappé d'une mortelle stagnation; nous cessâmes même de faire le moindre effort pour nous soustraire à l'exploitation de nos voisins; nous avons accepté leur domination commerciale et plusieurs fois, nous le prouverons quelque jour, nous l'appuyâmes par des vues particulières, peut-être même par corruption. Aussi en 1770 il n'y avait, disait Frédéric Romberg, le restaurateur du Transit, un de ces hommes rares auxquels le pays doit une statue, ni navigation intérieure, ni frêt, ni transport par bateaux organisé ⁵.

Une expédition non pas vers des contrées lointaines, mais vers les ports voisins et par des bateaux étrangers, était presque un phénomène.

Nous fîmes cependant encore de temps à autre quelques envois aux

¹ Plaintes des états et autres administrations.

² *Mémoire sur le commerce des États héréditaires de S. M. en Allemagne*, par Scharp et Dewinter. Manuscrit de la Bibliothèque de Bourgogne.

³ Note pour M. de Reuss. Transit, entrepôt, 1786.

⁴ Transit, entrepôt, etc.

⁵ Dans une pétition du 31 mai 1770. *Farde. Transit, entrepôt*. Archives.

Indes sous pavillon simulé. Nous en trouvons la preuve dans un mémoire adressé au conseil des finances en 1766.

« Comme la navigation d'Ostende ne se faisoit que par des navires étrangers, et que les Hollandois à la faveur des avantages dont ils jouissoient par le bon marché du frêt et par leurs traités de commerce, sont restés en possession de faire passer par leurs mains une bonne partie de nos importations et exportations, la plupart des négociants de la Flandre et surtout de Brabant n'ont pas pu prendre part au commerce de mer.

« Quelques négociants flamands ont néanmoins hasardé dans ces derniers temps de faire construire *des navires qu'ils employent pour leur propre compte sous pavillon masqué. Les Hollandois qui ont prévu les suites de cette tentative ont tâché de la traverser par tous les moyens imaginables.* »

Ce commerce au reste se réduisait à fort peu de chose, car « la consommation et le superflu de la Flandre, du Hainaut et du Brabant n'étoient plus assez considérables pour soutenir une navigation marchande ¹. » Le gouvernement ne songeait point à l'encourager. Un négociant demandait-il à faire quelque entreprise maritime, il recevait rarement une réponse.

Aussi nos industriels réglaient-ils leur production sur les besoins du pays.

Pendant quelques années, le ministère Autrichien écoutant les représentations éclairées de Romberg, protégea particulièrement le transit qui avait bientôt pris de grands développements. Louvain devait à ce commerce de commission toute sa prospérité. Les principaux articles qui encombraient son entrepôt, étaient les productions des Indes que l'Angleterre répandait sur tout le continent par la route de nos provinces ².

¹ Archives du conseil des finances. Farde intitulée : *Transit, entrepôt.*

² *Mémoire statistique sur le département de la Dyle*, par Doulcet-Pontécoulant, p. 138.

La guerre pour la cause de l'indépendance américaine, la franchise qui avait été accordée au port d'Ostende par ordonnance du 17 juin 1781, donnèrent plus d'activité, plus d'importance aux relations qui s'étaient établies entre nos provinces et les états de l'Orient. On sait que la Belgique resta neutre pendant cette lutte qui ensanglanta les mers. Beaucoup d'Anglais et de Hollandais vinrent s'établir à Ostende pour jouir du bénéfice de cette neutralité, et exercer leur trafic sans courir aucun risque. Quelques-uns d'entr'eux continuèrent directement de cette ville leurs opérations avec la Chine ¹, sans qu'aucune puissance songeât à s'opposer à cette infraction des anciens traités encore existants.

Ce fut un trait de lumière pour nos armateurs.

Si la jalousie des Hollandais nous avait interdit tout commerce avec les Indes, ne pourrait-on le reprendre en s'associant avec la compagnie Asiatique de Trieste?

Depuis l'année 1753, il existait quelques relations entre le port d'Ostende et celui de Trieste. Les maisons de cette ville attachaient un grand prix à celles qu'elles avaient établies avec la place d'Anvers. Elles y faisaient des expéditions assez considérables de produits des États d'Autriche et de la Hongrie ².

La banque générale de Guillaume Heris avait fait une avance de fonds à la compagnie Asiatique. Il conclut avec elle une convention par laquelle cette compagnie s'engagea à diriger quelques-uns de ses navires revenant des Indes orientales sur le port d'Ostende pour y vendre leurs charges ³.

La cour de Vienne de son côté s'empessa de se procurer des factoreries au Bengale, et sur les côtes du Malabar ⁴.

Nous avions jusqu'alors expédié beaucoup de fils aux Indes par

¹ *De l'industrie en Belgique*, t. I, p. 135.

² *Gazette de Bruxelles* des 11 septembre et 25 décembre 1753.

³ *Bowens*. 2^e deel.

⁴ *Journal historique et politique*, 1784, p. 583.

l'Espagne. En 1783 le cabinet de Madrid défendit l'exportation de ces fils vers les colonies qu'elle possédait dans ces régions, ce qui porta un coup funeste à une branche d'industrie qui occupait une multitude d'ouvriers dont elle était l'unique ressource. Le gouvernement espagnol prohiba en même temps l'entrée de toutes les dentelles dont le prix n'excédait point 10 R. la vare. On écoulait ces dentelles sur les marchés de l'Orient ; elles étaient faites par des personnes âgées, incapables de faire d'autres ouvrages, qui se trouvèrent tout à coup privées, en partie, de leur travail journalier.

Au mois de juillet 1784 on vit arriver aux Pays-Bas cinq grands vaisseaux de la Chine et du Coromandel. Un de ces vaisseaux faillit faire naufrage dans les eaux de la république des Provinces-Unies. Les idées de justice avaient fait de grands progrès. Au lieu de laisser le bâtiment autrichien exposé à la fureur de la mer, comme les Hollandais l'eussent fait un demi siècle auparavant, ils lui prêtèrent assistance, et contribuèrent beaucoup à le sauver.

La cargaison des cinq navires se composait de diverses espèces de nankins, de soieries, de papiers peints, de porcelaines, de canelle, etc., qui furent vendus à des prix si avantageux que des marchands et fabricants anglais et hollandais fournirent en partie, les charges de plusieurs vaisseaux qui allaient partir ¹.

Le premier qui mit à la voile, s'appelait *le prince de Kaunitz*. Il fut envoyé à Canton, sous la direction du sieur Haye de S'-Malo, avec de l'azur et du corail ².

A cette époque on évaluait déjà ce commerce à peine naissant à la somme de huit millions, et le bénéfice à 2 millions ³.

Ainsi l'injuste traité de Vienne était tombé en désuétude, quoi qu'il n'eût point été révoqué.

¹ Bowens. 2^e deel.

² *La Lune comme elle va, ou anecdotes intéressantes pour les habitants des contrées profondes*. Pamphlet publié en 1783 contre le comte de Proli. Rare.

³ *Journal historique et politique*. Décembre 1784, p. 493.

Nous voyons que les Hollandais avaient encore , sous d'autres rapports, renoncé à leurs prétentions exclusives.

Nous avons dit avec quelle violence ils repoussèrent en 1719 nos bâtimens des côtes de la Guinée. En 1781 ils leur permettent d'y naviguer librement. Les vaisseaux des Flamands, disait l'anglais Shaw, visitent aussi les côtes de l'Afrique où ils font le même honteux trafic que les autres nations font depuis si longtemps sans scrupule. » Le premier navire qui partit pour faire la traite, avait été armé par le négociant Romberg, et se nommait *la Marie Antoinette*. Il étoit de la capacité de 290 nègres. En 1782 la maison Chapel en fit partir un autre, et Romberg donnait l'ordre d'en équiper au Havre et à la Rochelle dix du port de 500 Africains chacun ¹.

Les brillants résultats de nos premiers essais engagèrent la cour de Vienne à faire un nouvel effort pour obtenir l'abolition définitive des injustes et onéreuses conditions que subissait la Belgique depuis le fatal traité de Munster.

Des discussions s'étaient élevées entre l'empereur Joseph II et la république pour la navigation de l'Escaut. Il ne voulait pas seulement rendre au port d'Anvers sa vieille liberté, mais par une note du 23 août 1784, il demanda que les états généraux déclarassent « qu'il étoit libre aux sujets de l'empereur de négocier et commercer des ports des Pays-Bas Autrichiens vers les deux Indes. »

Le comte de Belgioioso déclarait en terminant cette note « que si l'on donnait du côté de la république la moindre offense au pavillon de l'empereur, S. M. la regarderait comme une déclaration de guerre et un acte formel d'hostilité.

Les états généraux repoussèrent cette requête impérieuse. Ils disaient dans leur réponse :

« Quant à la libre navigation des Pays-Bas aux deux Indes S. M. I. doit se rappeler qu'en 1731, LL. HH, PP. ont été engagées à accéder

¹ Voyageur dans les Pays-Bas autrichiens, t. I, p. 76, et t. IV, p. 102.

au maintien de la pragmatique sanction pour la succession dans la maison d'Autriche, entre l'empereur Charles VI et le roi de la Grande-Bretagne, en conséquence d'un article séparé ajouté audit traité, sur l'espoir de l'anéantissement de la compagnie des Indes Orientales à Ostende, et qu'en conséquence il a été promis clairement par le 5^e article du dit traité au royaume de la Grande-Bretagne ainsi qu'à cette république, qu'à jamais cesseraient tout commerce et toute navigation, entr'autres des Pays-Bas Autrichiens aux Indes Orientales.

» Qu'ainsi il est absolument juste que puisque la succession dans la maison d'Autriche a été maintenue effectivement depuis ce temps, et même entr'autres aux dépens de la république, la condition réciproque doit être aussi observée, de sorte qu'on ne doit attribuer qu'aux égards que LL. HH. PP. ont montrés en tant d'occasions, et qu'elles montreraient encore autant qu'il sera possible pour S. M. I., qu'elles aient jusqu'à présent retenu leurs plaintes si bien fondées que, durant les conférences actuelles sur tous les griefs et prétentions de la cour de Bruxelles, et sans qu'il y ait été touché un mot de cette navigation dans les Indes Orientales, il soit contre la teneur expresse dudit traité, entré dans le port d'Ostende cinq vaisseaux de retour des Indes orientales, et que l'un de ces vaisseaux de retour des Indes orientales qui avait perdu ses ancres et se trouvait dans les eaux de la république, ait été si bien secouru et pourvu de ce qui lui était nécessaire, qu'il doit à peu près à cela seule sa conservation. Que LL. HH. PP. espèrent là-dessus qu'on ne trouvera pas mauvais que, bien loin d'adopter les arrangements proposés, que certainement on a montrés à S. M. sous un tout autre point de vue, elles préfèrent d'examiner ce qui a été déduit pour soutenir les prétentions de S. M..... sous l'assurance de la bonne intention de LL. HH. PP. à y condescendre autant qu'on serait convaincu de la légitimité de quelqu'une, et de conserver pour la suite le même esprit de facilité et de condescendance qu'elles ont déjà fait si clairement éclater. »

Tandis que les négociations prenaient un caractère menaçant ; que les troupes se mettaient en mouvement en Hollande et dans les Pays-Bas ; que la guerre en un mot semblait devenir inévitable , un incident grave consterna le pays, et vint peut-être modifier les idées de la cour de Vienne. La maison du comte Charles De Proli que l'on considérait comme l'homme le plus éclairé pour le commerce des Indes , et qui était le principal appui de la compagnie asiatique, fit tout à coup faillite.

Un grand nombre de familles se trouvèrent complètement ruinées.

L'empereur Joseph II y perdait 50,000 ducats ; le prince de Kaunitz 10,000 : les comtes de Belgioioso 20,000 florins ; de Clairfayt 60,000 , et d'Argenteau 25,000 ; la douairière d'Aremberg 40,000 ; le colonel du régiment de ligne , Maelcamp, 40,000 ; le banquier Walkiers 20,000 ; feu le banquier Van Schoor 20,000 ; le baron de Peuty 6,000 ; la veuve Wulf de Gand 400,000 ; les orphelins Pelegrini 60,000. « La ville de Gand, disait un pamphlet publié à cette époque, en souffre beaucoup ; mais Anvers est la plus grande victime. Tout le monde y est dans une consternation inexprimable.... Une rue seule y perd 1,800,000 florins ¹. »

Cette faillite était un coup foudroyant pour notre commerce. On signalait Proli comme un voleur ; on racontait qu'un vaisseau chargé de piastres d'Espagne qu'on disait avoir péri, avait été déchargé sur des chaloupes, et que le comte l'avait ensuite fait couler bas.

« Ceux, disait *le journal historique et politique*, qui mettent du mystère à tout, soupçonnent ici un raffinement de politique.... Ils prétendent que cet événement fournit à l'empereur le moyen qu'il semblait chercher pour se désister avec honneur d'une prétention qu'il n'aurait pu obtenir qu'avec la plus grande difficulté, et qu'il ne serait pas surprenant qu'il n'ait été ménagé à dessein. »

D'autres qui voyaient s'évanouir les brillantes espérances qu'ils

¹ *La Lune comme elle va, etc.*

avaient fondées sur l'établissement de la compagnie, en attribuaient la ruine à la mauvaise position de Trieste, centre de toutes les opérations, tandis qu'on en trouvait qui soutenaient que, sans autre cause que le défaut de liaisons étendues dans l'Inde, et la rivalité des nations dont le commerce y était depuis longtemps établi, la compagnie Asiatique devait tomber. Les anciennes sociétés, disaient-ils, qui subsistent depuis des siècles, ont peine à soutenir la concurrence de leurs nombreuses rivales. Comment donc, au milieu de ces luttes intéressées, implacables, une nouvelle association, sans établissements, sans rapports, sans autre ressource qu'un faible capital, aurait-elle pu réussir ¹ ?

Le 10 février 1785 les principaux intéressés s'assemblèrent à Anvers. Les directeurs exposèrent que l'embarras où la compagnie se trouvait, les avait forcés de demander à la cour de Bruxelles un sursis d'un an qui leur avait été accordé.

Le même jour trente six actions furent vendues à la bourse à 90 pour cent de perte ².

Cependant les deux puissances se préparaient à la guerre, et déjà une flotte hollandaise bloquait l'Escaut.

La France fit déclarer le 27 novembre 1784 à Vienne, qu'elle s'opposerait à main armée à toute entreprise hostile contre la république ; elle mit ses troupes en mouvement vers la Flandre et vers le Rhin ; mais en même temps elle offrit sa médiation pour l'accommodement de tous les différends.

Elle fut acceptée par l'Autriche et la Hollande.

Les conférences s'ouvrirent à Versailles au mois de décembre 1784.

Les Hollandais y demandèrent, entre autres choses, le renouvellement du traité de 1731, et surtout de l'article 5 qui excluait les Flamands du commerce des Indes, en statuant qu'il serait conclu un traité de commerce entre les deux États.

L'empereur ne voulut pas qu'on rappellât ce fatal traité dans sa

¹ *Journal historique*. Mars 1785, n° 20, p. 473.

² dem.

paix avec la Hollande. Il exigea qu'il n'y fût fait aucune mention de la navigation de ses sujets aux Indes .

Les Hollandais furent obligés de se conformer en ce point à la volonté de Joseph II, et la paix définitive fut signée le 8 novembre 1785.

L'article 2 portait : Le traité de Munster du 30 janvier est adopté pour base du présent traité , et toutes ses stipulations sont confirmées, en tant qu'il n'y est pas dérogé par le traité actuel.

Il s'ensuit, dit Schoel, dans son histoire abrégée des traités de paix, que le traité de la barrière et celui de Vienne de 1731 sont censés annulés, de manière qu'il ne sera plus permis dorénavant aux Hollandais de les opposer à l'empereur, et le commerce des sujets flamands de ce prince ne devra plus éprouver d'autres entraves que celles qu'y met le traité de Munster ¹.

La question toutefois était loin d'être résolue, puisque les Hollandais soutenaient que ce dernier traité nous défendait d'établir des rapports commerciaux avec les États de l'Orient. On éluda la solution de la difficulté. Les vaisseaux purent cingler de nos ports vers les Indes, mais ce n'était pas un droit formel dont ils jouissaient. On ne leur permettait ces voyages que par une véritable tolérance révoicable à volonté, et on laissa, de part et d'autre, au temps, aux circonstances, à la force des choses, le soin de faire triompher les prétentions de la Belgique ou les intérêts de la Hollande.

En 1786 l'empereur encouragea le commerce des Indes en lui accordant divers avantages, entre autres la protection de son pavillon.

Cependant comme les navires appartenant à des particuliers anglais, qui portaient de notre port pour le Bengale ou la Chine, ne pouvaient compléter leurs chargements dans les ports d'Angleterre, à cause du privilège exclusif de la compagnie des Indes de Londres, on y envoyait des bâtiments étrangers ou belges qui venaient transborder la cargaison à Ostende ².

¹ Tome I, page 488.

² Pasquini, *Histoire de la ville d'Ostende et de son port*, p. 270.

Nous lisons dans le curieux mémoire couronné de Coppens que, en 1786, nous trafiquions sur le globe entier ; qu'il n'y avait pas de port de mer de quelque importance que nos vaisseaux ne visitassent quelquefois ; que nous cherchions directement les matières premières dont nous avons besoin , et que nous exportions, en partie sur nos propres vaisseaux, les denrées du cru du pays et les produits de nos manufactures.

Ce sont là des exagérations. Une pétition des négociants d'Ostende constate que notre pavillon était peu ou point connu du monde commerçant ¹.

Coppens a eu soin de réduire lui-même ses brillantes assertions à leur juste valeur. « Nous avons, dit-il, méconnu que, sans navigation, la valeur de notre superflu dépend entièrement des nations qui naviguent. Le commerce que nous faisons actuellement, est très-considérable , mais la plupart sur des vaisseaux étrangers. »

Donc nos bâtiments ne transportaient pas nos produits sur tous les points du globe ; ils ne se montraient pas dans tous les ports qui offraient quelque importance.

Si parfois le pavillon impérial cingla d'Ostende vers des contrées lointaines, c'est que l'étranger l'empruntait pour naviguer sans risque pendant les guerres qui troublèrent l'Europe. A la paix ces vaisseaux disparaissaient de nos eaux. On voyait flotter dans nos bassins, sur nos canaux, les couleurs de toutes les nations ; celles du pays seules ne s'y montraient point. On eut dit que nous n'avions creusé de magnifiques voies à nos navires, que la nature ne nous avait dotés de superbes rivières, de côtes étendues, et de quelques havres qu'au profit des autres peuples.

Peu de charges des bâtiments revenant des Indes avaient été mises en vente à Ostende. On les dirigeait sur d'autres places. En 1786 on voit revenir au port cinq navires de la compagnie asiatique dont les

¹ Archives du conseil des finances. *Farde, Transit, entrepôt et droits de bord à bord.*

cargaisons furent déchargées dans les magasins de la ville, et publiquement offertes aux amateurs sur le marché.

La révolution brabançonne de 1789 mit momentanément un terme à ces expéditions, et ravit même au port les franchises dont Joseph II l'avait doté ¹.

Lorsque l'ordre fut rétabli, les vaisseaux revenant de la Chine et du Mogol, reprirent la route de notre pays; mais cette nouvelle vie ne fut que momentanée. La révolution française vint ébranler le monde. Le sol de la Belgique fut envahi par l'armée de Dumouriez qui avait pour avant-garde quelques milliers de Belges. Les Autrichiens évacuèrent Ostende à l'approche de l'ennemi après avoir mis le feu à un navire rentré récemment des Indes qui se trouvait amaré dans le port.

L'occupation de notre territoire par les troupes républicaines ne dura que quelques mois. La bataille de Neerwinde les força de rentrer en France. Ostende reprit la cocarde noire Autrichienne, à la fin du mois de mars 1793. Dès ce moment on voit encore une fois à chaque instant dans le port des vaisseaux qui venaient des Indes. Depuis le 1^{er} avril jusqu'au 1^{er} juillet 1794, il en arriva vingt-sept de cinq cents à huit cents tonneaux ², et lorsque la ville retomba une seconde fois au pouvoir des Français, on en comptait le long des quais et à la rade dix-huit ³, mais aucun de ces bâtiments n'appartenait à la Belgique. Ils avaient la plupart sillonné les mers avec d'autres étendarts et d'autres flammes que les nôtres.

Dès ce moment le peu d'activité commerciale qu'on avait remarqué, cessa subitement. Toute navigation devint impossible

Barbault Royer, trouva Ostende, au commencement du siècle

¹ De Rive. *Précis historique et statistique des canaux et rivières navigables de la Belgique*, p. 143.

² Pasquini, page 270.

³ *Enquête sur l'industrie linière*, publiée par le ministère de l'intérieur, p. 336. *Interrogatoire de M. H.*

dans la situation la plus déplorable, offrant la misère la plus complète. « Le spectacle d'un port marchand sans commerce et sans activité, est, disait-il, la chose du monde la plus pénible que l'on puisse imaginer. Des navires échoués, des voiles jetées çà et là, des mats mutilés, des matelots oisifs et silencieux. Il se faisait dans cette ville un commerce assez important d'huîtres à barbillons verts, qui se transportaient fort au loin. Voilà ce que le moment avait à offrir à Ostende de plus digne d'intérêt. »

Pendant la durée de la domination espagnole, et même, quoiqu'on en dise, sous le règne des archiducs, la Belgique ne compta pour rien dans la balance politique et commerciale.

Elle fut, sous ce dernier rapport, un peu moins négligée, lorsqu'elle vécut sous le sceptre de l'Autriche : mais encore, sous le règne de ce Charles VI, souverain couard qu'aucuns ont représenté comme un prince éclairé qui appréciait l'importance du commerce; sous Joseph II, imprudent réformateur qui fit mal le bien, et qui vendit pour quelques millions la liberté de l'Escaut, nos plus précieux intérêts servirent constamment de solde ou d'appoint pour payer les concessions que ces monarques obtinrent des autres États.

Pendant ces deux longs siècles de nullité nationale, quelques-unes de nos fabriques soutinrent leur vieille illustration, mais l'industrie en général se traîna languissante : l'esprit de spéculation avait abandonné nos commerçants; nos ports presque toujours vides sauf à l'époque de la guerre pour l'indépendance de l'Amérique, ne recevaient, à de longs intervalles, que quelques rares vaisseaux hollandais, anglais, français, danois, suédois, etc.

Ce fut là toute la vie dont jouit notre Belgique, même sous le règne de Marie-Thérèse, et l'administration de ce populaire archiduc Charles de Lorraine, princes chers à la mémoire des Belges, dont les vieillards ne prononcent les noms vénérés qu'en inclinant la tête avec respect, et dont le long gouvernement, époque de paix et de tranquillité pour nos provinces, après de cruelles tourmentes, est

encore considéré de nos jours comme l'âge d'or de notre patrie.

Ici se termine la tâche que je me suis imposée ; mais avant de déposer la plume il me reste un devoir à remplir c'est de remercier MM. *Marchal*, conservateur de la bibliothèque des manuscrits de Bourgogne ; *Gachard*, archiviste du royaume, et *Goethals*, bibliothécaire de la ville de Bruxelles, de l'empressement avec lequel ils ont mis à ma disposition les trésors confiés à leurs bons soins. Si mon travail offre quelque valeur historique, il le doit à l'intérêt que ces trois savants veulent bien prendre à mes patientes investigations. Qu'ils reçoivent ici l'expression de ma reconnaissance.

AD. LEVÉE.

DOCUMENTS RELATIFS

A LA

SOCIÉTÉ DE COMMERCE DES PAYS-BAS.

I.

7 Mars 1824. Arrêté royal nommant la commission appelée à projeter, concurremment avec les députés des actionnaires dans la société de commerce des Pays-Bas, les statuts qui doivent servir de base aux opérations de la société. (Non inséré au Journal officiel.)

Cette commission est composée de MM. *W.-G. Van de Poll*, président de la commission et de l'assemblée générale des députés; *H.-W. Muntinghe*, *J.-J. Huytens - Kerremans*, *J. d'Olislaeger*, membres de la commission; *J.-C. Baud*, membre et secrétaire de la commission, en même temps secrétaire de l'assemblée générale des députés; *Van Reenen*, membre de la commission.

II.

29 Mars 1824. Arrêté royal portant création d'une société de commerce. (Non inséré au Journal officiel.)

NOUS, GUILLAUME, etc. etc.

Considérant que, depuis notre avènement au trône, toutes les branches du grand commerce n'ont pas acquis l'extension et la vigueur que promettaient le rétablissement de la paix générale et nos relations d'amitié avec tous les peuples ;

Qu'en conséquence et par une suite nécessaire de cet état de choses, la construction et l'armement de vaisseaux, de même que les manufactures et les fabriques, n'ont pas atteint le degré de prospérité dont ils étaient susceptibles ;

Qu'on doit regarder comme une des principales causes de ces circonstances le peu de succès qu'ont eu la navigation et le commerce avec nos possessions d'outre-mer, surtout dans les Indes orientales ;

Qu'en effet ce commerce et cette navigation n'ont répondu ni à tous égards ni d'une manière durable, à l'attente des négociants ; que si ces branches d'industrie se sont soutenues jusqu'à présent, c'est en grande partie avec le secours du gouvernement et au moyen des transports et des chargements qu'il a procurés, mais que ce secours même a paru récemment insuffisant à un grand nombre de négociants ;

Qu'il résulte de là que la mère patrie n'a pas recueilli tous les avantages que peuvent procurer une navigation et un commerce établis sur un pied convenable, en même temps que nos possessions d'outre-mer sont exposées à en éprouver les effets désastreux ;

Qu'il importe par conséquent, ainsi que nous nous en sommes fait un objet de sérieuse attention et de sollicitude continuelle, de chercher un remède à cet état de déperissement, d'encourager l'agriculture et les diverses branches d'industrie qui s'y rattachent, et d'assurer ainsi à la nation, moyennant l'assistance de Dieu, les avantages auxquels son rang parmi les peuples, la situation de son territoire et l'importance de ses colonies, lui donnent droit de prétendre.

Que pour trouver ce remède, on ne doit cependant pas recourir, comme ont fait quelques autres peuples, à des systèmes de prohibition, mais plutôt le puiser, tout en maintenant la liberté de navigation pour le pavillon des Pays-Bas en général et pour celui de toutes les nations amies, dans la réunion efficace et bien organisée de fonds suffisants et de travaux communs, qui puissent faire reprendre à tout une nouvelle vie ;

Qu'une société, où tout individu, indigène ou étranger, peut apporter sa part, et contribuer ainsi à la prospérité du royaume, est particulièrement propre à procurer ces avantages ;

Que cette société doit se borner au commerce et aux affrètements, pour son propre compte, ou pour le compte de ses commettants, sans jamais pouvoir prendre

aucune part aux affaires d'administration, tant ici, que dans les possessions d'outre-mer, et sans être assujettie, quant à ses opérations de commerce, à aucune direction ou surveillance de la part de l'État, ni avoir avec l'État d'autre rapport que celui que la loi a établi à l'égard de toute société anonyme ;

Voulant contribuer, autant qu'il est en nous, à l'institution d'une pareille société et donner à chacun la faculté d'y participer ;

AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

ART. 1^{er}. Il sera ouvert aux chambres de commerce et de fabriques dans les villes ci-après nommées, savoir :

Amsterdam, Anvers, Bruges, Bruxelles, Dordrecht, Gand, Leyde, Middelbourg, Ostende et Rotterdam, des listes de souscription pour la participation à une société belge de commerce, laquelle sera érigée, pour le temps de vingt-cinq années consécutives, conformément aux règles établies par la loi concernant les sociétés anonymes ; sauf néanmoins la faculté, à l'expiration de ce terme, d'en demander la prolongation, s'il est jugé convenable.

2. Le fonds primitif de cette société est fixé à *douze millions de florins*. Cependant il pourra s'élever jusqu'à la somme de *vingt-quatre millions*, s'il se présente un grand nombre de souscriptions, ou si l'administration de la société le juge utile.

En cas d'augmentation du fonds primitif, les premiers associés seront admis à se faire inscrire sur le fonds accru, en proportion de leurs mises.

3. Les actions de cette société seront émises sur le pied de *mille florins des Pays-Bas* par action ; elles pourront néanmoins être divisées en fractions de *cinq cents* et de *deux cent cinquante florins*.

4. Les sommes inscrites seront versées aux époques à fixer ci-après ; cependant il sera fourni, quinze jours après la clôture, cinq pour cent de chaque action entière qui aura été inscrite :

5. La souscription sera ouverte, au bureau de chacune des chambres de commerce ci-dessus nommées, quinze jours après la date du présent arrêté, sans qu'il puisse être anticipé sur cette époque.

Ces chambres rendront compte chaque jour au département de l'industrie nationale et des colonies, de l'état des inscriptions, afin de pouvoir juger quand la société pourra être sensée établie, et quand sera venue l'époque où l'état des souscriptions devra être publié.

Si la totalité des inscriptions excède le montant du fonds, les premières par ordre de date seront admises.

6. Deux mois après l'ouverture des listes de souscription, ou plutôt, s'il se trouve avant cette époque qu'il a déjà été souscrit pour la somme de douze millions, ledit département invitera les présidents des chambres de commerce à convoquer à jour fixe les actionnaires inscrits pour quatre ou plusieurs actions, à l'effet de députer un ou plusieurs d'entre eux à *La Haye*, pour y rédiger, de concert avec une commission qui sera nommée par nous, le projet des articles conventionnels relatifs aux opérations de la société, et le soumettre à notre approbation.

Le nombre des députés pour chaque chambre sera réglé par nous après le nombre des inscriptions.

La clôture des listes de souscription aura lieu le dernier juin 1824. Si à cette époque

le montant des sommes inscrites excède la somme de douze millions de florins, l'excédant servira à accroître le fonds primitif, ainsi qu'il est prescrit à l'article 2.

7. Les rédacteurs de ce projet devront partir du principe, qu'il ne sera accordé à la société aucun droit exclusif, de quelque nature qu'il puisse être; nous déclarons vouloir lui accorder toute la protection particulière qu'un établissement de cette importance pourra légitimement réclamer.

8. Lors des délibérations, les députés prendront en considération tout ce qui pourrait être fait par cette société pour l'encouragement du commerce, de la navigation, de la pêche, de l'agriculture et de l'industrie manufacturière dans le royaume.

9. La société fera surtout, et en premier lieu, servir à cette fin les relations réciproques entre la mère patrie et ses possessions aux Indes orientales, l'affermissement et l'extension du commerce et de la navigation avec ces possessions, ainsi que les relations de commerce et de navigation avec toutes les autres parties de l'Inde et les contrées environnantes, le commerce du thé avec la Chine et la pêche dans les mers des Indes.

10. La société emploiera dès le principe et par préférence les produits des fabriques nationales, hors les cas où ces fabriques ne pourront fournir les objets nécessaires.

11. Elle ne pourra employer aux transports des marchandises, soit pour son propre compte, soit pour le compte d'autrui, que des bâtiments des Pays-Bas naviguant sous pavillon belge, et elle donnera la préférence aux navires construits dans le royaume.

12. Elle sera de préférence chargée de la livraison et de l'expédition de tous les objets d'approvisionnement qui doivent être envoyés de la part du gouvernement dans les possessions d'outre-mer, ainsi que du transport de tout ce qui doit être expédié de là pour les Pays-Bas; elle se concertera sur ce point avec le département d'administration générale que la chose concerne.

13. Pour preuve de l'intérêt particulier que nous prenons à cet établissement, il est assuré par les présentes aux actionnaires un intérêt annuel de 4 $\frac{1}{2}$ p. % des fonds par eux fournis, bien entendu néanmoins que cette garantie de notre part ne commencera à avoir son effet que la seconde année, c'est-à-dire 1823-1826, et qu'après les retours la répartition du dividende sera réglée de manière qu'il soit réservé sur les profits une somme suffisante pour assurer les moyens de la société.

14. Désirant en outre donner l'exemple pour la réalisation d'un établissement qui a pour but l'avancement de la prospérité nationale, nous déclarons, pour nous et notre maison, nous mettre à la tête des souscripteurs pour une somme de *quatre millions de florins*; et, au cas que, contre toute attente, le montant des souscriptions ne s'élevât pas, avant le *dernier juin 1824*, à la somme de douze millions, fixée pour le fonds primitif, nous prenons dès à présent pour alors, le surplus de la souscription pour notre compte particulier, jusqu'à concurrence de ladite somme.

Notre ministre pour l'instruction publique, l'industrie nationale et les colonies est chargé de l'exécution du présent arrêté, ainsi que du soin de lui donner la plus grande publicité. Il veillera en particulier à ce qu'il en soit immédiatement transmis quelques exemplaires, non-seulement aux diverses chambres de commerce et des manufactures, mais encore aux maisons de commerce et fabriques principales, en y joignant les recommandations convenables.

N° III

19 Avril 1824. — Arrêté royal portant augmentation du capital de la société de commerce des Pays-Bas. (Non inséré au Journal officiel.)

NOUS, GUILLAUME, etc.

Revu notre arrêté du 29 mars dernier, n° 163, portant établissement d'une société de commerce des Pays-Bas ;

Vu le rapport de notre ministre pour l'industrie nationale et les colonies, du 17 du mois courant, n° 67/2, concernant l'état des inscriptions en participation dans ladite société, lesquelles se sont élevées dès le premier jour de la souscription à la somme de fl. 69,865,250, tandis qu'aux termes de notre arrêté précité, le fonds primitif de la société devait être de 12 millions de florins, mais pouvant être porté jusqu'à 24 millions ;

Et voulant acquiescer autant qu'il est compatible avec l'intérêt de cet établissement, au désir général qui s'est manifesté simultanément sur divers points du royaume par l'empressement à se faire inscrire, de voir porter le fonds de la société au delà du *maximum* qui avait d'abord été fixé ;

AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

ART. 1^{er}. Le fonds de la société de commerce des Pays-Bas, tel qu'il était limité par l'art. 2 de notre arrêté du 29 mars 1824, n° 163, est par nous fixé, en outre et indépendamment des quatre millions de florins, montant des inscriptions par nous prises pour nous et notre maison, en vertu de l'art. 14 du même arrêté, à la somme de trente-trois millions de florins des inscriptions prises, et par conséquent à la somme totale des trente-sept millions de florins, laquelle somme jouira pareillement de la garantie octroyée par l'art. 13 de notre dit arrêté.

2. Les inscriptions prises pour deux actions et au-dessous, et par conséquent aussi les inscriptions prises pour des fractions d'action, seront admises sans réduction.

Celles prises pour plus de deux actions, jusqu'à quatre inclusivement, seront admises pour deux ; les inscriptions pour plus de quatre actions seront admises pour la moitié.

Les inscriptions qui ont été prises sous certaines conditions seront aussi admises dans la proportion ci-dessus mentionnée, pourvu que les soumissionnaires renoncent à ces conditions.

Les dispositions ci-dessus concernent uniquement les inscriptions prises aux chambres de commerce et des manufactures, le 12 du présent mois ; toutes les inscriptions prises postérieurement audit jour, sont considérées comme non-avenues.

3. Si au moyen de ces réductions le montant des inscriptions venait à excéder la somme fixée à l'art. 1^{er}, cet excédant sera déduit sur les inscriptions par nous prises pour nous et notre maison.

4. A partir du 26 du présent mois , par conséquent 14 jours après la clôture , et pendant les huit jours suivants, il sera versé, conformément à l'art. 4 de notre arrêté du 29 mars dernier, cinq pour cent des actions ainsi réduites , pour le compte de la société de commerce des Pays-Bas, soit à la banque des Pays-Bas, soit à la caisse de la société générale des Pays-Bas pour l'avancement de l'industrie nationale , ou chez les agents de cette société.

Notre ministre pour l'industrie nationale et les colonies est autorisé à prendre pour cela les dispositions nécessaires , et à faire en sorte que les parties intéressées soient à temps informées de l'endroit où elles devront effectuer leurs versements.

5. Vendredi 30 avril prochain , les actionnaires procéderont, conformément à l'art. 6 de notre arrêté du 29 mars dernier, à l'élection des délégués qui, de concert avec une commission à nommer par nous, seront appelés à rédiger les articles conventionnels pour les opérations de la société.

Le nombre de ces délégués est fixé proportionnellement au nombre d'actions pour lequel il a été souscrit, comme suit :

Pour Amsterdam, onze; Anvers, sept; Rotterdam, six; Bruxelles, quatre; Gand , trois; Middelbourg, deux; Leyde, deux; Dordrecht, deux; Bruges, un; Ostende, un; Schiedam, un; Tournay, un.

6. Lors de la convocation des actionnaires à l'effet des choisir les délégués, on n'aura nul égard à la réduction que les sommes par eux inscrites doivent subir aux termes du présent arrêté.

Les membres de l'assemblée voteront par tête , quel que soit le nombre d'actions pour lequel ils auront souscrit , en sorte que chacun d'eux n'aura qu'une seule voix.

Notre ministre pour l'industrie nationale et les colonies est chargé de faire exécuter le présent arrêté , de le porter à la connaissance des chambres de commerce et des manufactures que la chose concerne , et de lui donner en outre la publicité requise. Expédition du présent sera transmise à notre ministre des finances , pour son information et sa direction.

IV.

Arrêté royal du 18 août 1824, approuvant les statuts de la société de commerce des Pays-Bas.

NOUS, GUILLAUME, etc., etc.

Vu les articles de convention pour la société de commerce des Pays-Bas, projetés et à nous soumis par les députés des actionnaires de la dite société, et par la commission nommée par notre arrêté du 7 mai dernier, n° 106, érigeant la dite société;

Vu notre arrêté du 29 mars dernier, n° 163, et fixant les bases sur lesquelles elle serait établie, par lequel nous avons assuré aux actionnaires une rente de 4 $\frac{1}{2}$ p. %, le tout approuvé et consenti par les participants lors de leur souscription;

Vu les dispositions du code de commerce encore en vigueur;

Vu le rapport de notre ministre de l'industrie nationale et des Colonies, du 6 courant, n° 24/211 ;

AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

ART. 1^{er}. Les articles de convention pour la société de commerce des Pays-Bas, sont approuvés et fixés comme ils sont joints au présent arrêté.

ART. 2. La société se conformera à ce qui est prescrit, pour les sociétés anonymes, par le code de commerce actuellement encore en vigueur, ainsi qu'à telles dispositions législatives qui pourront être prises par la suite à cet égard.

ART. 3. L'assemblée des délégués des actionnaire et de la commission ci-dessus dénommée, tout en leur témoignant notre reconnaissance pour leurs services rendus, est dissoute.

Articles de convention pour la société de commerce des Pays-Bas.

CHAPITRE I^{er}.

De l'institution de la société, de son nom et de sa durée.

ART. 1^{er}. Cette société, érigée en vertu et par suite de l'arrêté royal du 29 mars 1824, n° 163, conjointement avec l'arrêté ultérieur de S. M. du 19 avril suivant, n° 41, porte le nom de *société de commerce des Pays-Bas*.

2. La société est une compagnie sous nulle raison, appartenant aux associations connues par la loi sous le nom de *sociétés anonymes*.

3. La société subsistera dès le jour où les présents articles auront été sanctionnés par S. M. jusque et y compris le 31 décembre 1849.

4. Elle peut cependant être dissoute avant cette époque, si la majorité des actionnaires éligibles et en même temps propriétaires d'au moins les trois quarts des actions *sur nom*, s'y décidait.

5. Dans le dernier semestre de l'an 1846, la société pourra solliciter une prolongation de sa durée; et, dans tous les cas, la société devra déclarer avant ou au 1^{er} janvier 1847, si elle désire ou non cette prolongation.

Si, dans l'assemblée générale qui sera tenue alors, la majorité des éligibles, dont est parlé à l'art. 4, ne se déclare contre cette prolongation, elle sera considérée comme désirée par les actionnaires.

6. Dans le cas où la dissolution de la société serait arrêtée, on prendra des mesures pour liquider ses affaires de la manière la plus brève et la plus convenable.

CHAPITRE II.

Du capital de la société, des actions et des actionnaires.

ART. 7. Le capital de la société consiste en *trente sept millions* de florins, à répartir en *trente sept mille* actions entières de *mille florins* des Pays-Bas chaque.

8. Les actionnaires ne sont responsables pour aucune perte au dessus de leur participation.

9. Le capital de la société sera versé par les actionnaires à tels *termes* qui n'excèdent point *dix* ou quinze p. %; les avis seront publiés, de la part de la direction, au moins un mois d'avance, dans les journaux officiels et provinciaux, après décision prise dans le conseil de la société; étant quant à présent décidé que *six* semaines après l'approbation par S. M. des présents articles de la convention, il sera versé *dix* p. %, et *six* semaines après, encore quinze pour % des sommes souscrites.

10. Les actionnaires devront faire leurs paiements en grosses espèces d'or ou d'argent ayant cours, ou en billets de la banque des Pays-Bas à *Amsterdam*, ou de la société générale pour l'encouragement de l'industrie nationale à *Bruxelles*.

11. Celui qui, d'après l'art. 9, reste en défaut de payer les termes arrêtés, encourra huit jours après le temps fixé, la perte de l'action ou des actions, ainsi que des sommes qu'il aura fournies antérieurement, sans aucune sommation ou interpellation, au profit de la société; sont ici exclus les cas légaux d'impossibilité, à constater par le conseil.

12. Les actions pourront être séparées en *demies* et *quarts* de *cinq cents* et de *deux cent cinquante florins*, portant le même numéro que l'action entière dont ils sont séparés, mais marqués d'une marque particulière.

13. Les actions seront émises aussitôt que possible; entretems, et lors des premiers versements, on délivrera des reconnaissances provisoires de participation, chacune du montant de mille florins ou au dessous, et servant de quittance, tant pour le versement actuel que pour ceux antérieurs. Sur chaque action, le montant de la somme payée sera annoté, et cela aura lieu à chaque versement.

14. Lors de l'émission primitive, les actions seront mises *au porteur*, ou *sur nom*, au choix des actionnaires.

Les actions *sur nom* seront portées sous le nom du souscripteur originaire ou sous tel nom qui sera indiqué par ces derniers. Dans les *quatorze* jours après l'approbation de ces articles, il sera donné occasion aux souscripteurs de s'expliquer à cet égard.

15. Les actions seront inscrites dans un *registre d'actions*, dont un double sera tenu dans une ville de la partie septentrionale, et un autre dans une ville de la partie méridionale du royaume.

Le conseil fera, dans les réglemens et dispositions particulières, des arrangements pour que, dans les principales places où les actions sont négociées, les transcriptions *par vente* puissent avoir lieu et être adressées chaque semaine à la direction, afin d'être portées sur le registre général.

16. La vente des actions *sur nom* aura lieu par une déclaration inscrite dans un *registre de transcription* tenu à cet effet par la direction; cette déclaration sera signée par elle ou de sa part ainsi que par le vendeur et l'acheteur ou leurs chargés de pou-

voirs, à ce autorisés par procuration notariée. A toute autre mutation de propriété, les actions seront transcrites sur celui qui en a obtenu la propriété, sur présentation de pièces convaincantes; ces dernières transcriptions pourront seulement avoir lieu près de la direction de la société, à laquelle les porteurs qui désirent la transcription, seront tenus d'envoyer les pièces nécessaires, par l'intermédiaire de leurs agents, sans devoir supporter à cet égard d'autres frais qu'un seizième pour cent au profit de la société, arrêté par ces présentes pour toutes les transcriptions.

Les actes et procurations, sur lesquels la transcription a lieu, demeurent déposés près du registre.

17. Dans tous les cas, on fera mention, sur les pièces mêmes, du transfert de propriété des actions *sur nom*, par une déclaration de la part de la direction de la société; à cette fin, les actions originales seront exhibées à chaque transfert.

La direction sera autorisée à délivrer de nouvelles actions, pour des raisons fondées, après avoir annulé les anciennes, et moyennant paiement des frais qui en résultent.

10. Lors de la suppression ou annulation des anciennes pièces, les actions *au porteur* pourront en tout temps être échangées contre des actions *sur nom*, et réciproquement les actions *sur nom* contre des actions *au porteur*, sous la condition qu'outre les frais occasionnés à cet égard, il sera payé, au profit de la société, pour chaque changement d'*au porteur* à *sur nom*, un seizième, et pour chaque changement de *sur nom* ou *au porteur*, un quart pour cent.

10. Dans les présents articles de convention, on comprendra seulement pour actionnaires éligibles les belges qui sont connus sur les registres de la société, depuis six mois, comme propriétaires d'au moins quatre actions entières.

CHAPITRE III.

De l'administration de la société.

ART. 20. Les affaires de la société sont gérées par une direction, avec l'assistance et sous la surveillance de commissaires qui, réunis à la direction, forment le conseil de la société.

Du conseil de la société et des commissaires.

ART. 21. Il y a vingt-six commissaires auxquels le Roi pourra en adjoindre un pour veiller aux intérêts de S. M. comme actionnaire.

Le Roi peut augmenter ce nombre de deux, à prendre dans les parties du royaume auquel il n'est point donné de nomination par les articles de la présente convention, et qui cependant y ont droit tant par leurs inscriptions que par leur industrie.

Ces commissaires joints à la direction composent le conseil de la société.

22. L'élection des commissaires se fait par les actionnaires ayant droit de vote, lesquels se réuniront à cette fin sous la présidence des présidents des chambres de commerce et de fabriques, et formeront douze collèges électoraux à tenir à Amsterdam, Anvers, Bruxelles, Bruges, Tournay, Dordrecht, Gand, Leyde, Middelbourg, Ostende, Rotterdam et Schiedam.

23. Chaque collège électoral aura à choisir le nombre suivant de commissaires, savoir :

Amsterdam.	8
Anvers.	4

Bruxelles.	2
Bruges.	1
Tournay.	1
Dordrecht.	1
Gand.	2
Leyde.	1
Middelbourg.	1
Ostende.	1
Rotterdam.	3
Schiedam.	1

Les élections sont en double, et les listes des candidats élus seront présentées par la direction au roi, pour y faire les nominations voulues.

En cas de vacature parmi les commissaires, il sera formé une nouvelle élection en double par la ville où le membre sortant était choisi.

24. Les commissaires premiers nommés resteront en fonctions pendant *quatre années*; après cette intervalle, le nombre des commissaires sortants au moyen d'un roulement à former par la voie du sort, sera de *six* pour les *trois* années consécutives, et de huit pour l'année suivante, et ils seront remplacés par un nombre égal de commissaires à choisir d'après le mode réglé dans les deux articles précédents, dans ce sens cependant qu'ils pourront être élus de nouveau.

Le commissaire chargé de veiller aux intérêts du roi comme actionnaire, n'est point compris dans ce roulement annuel.

25. Les commissaires sont, autant que possible, pris des différentes villes et provinces qui présentent le plus d'importance à raison de leur commerce et de leurs fabriques.

26. Pour pouvoir être nommé commissaire, il faut être néerlandais, avoir son domicile fixe dans ce royaume, jouir des droits civils et politiques, et avoir part dans la société pour au moins sept actions *sur nom*. Ne pourront être élu comme commissaire, les personnes qui sont attachées à la gestion des affaires de la société soit comme agents fixes, soit en une autre qualité.

27. Le conseil tiendra deux réunions fixes dans l'année à commencer le premier lundi d'avril et d'octobre.

Il sera en outre convoqué toute les fois que les intérêts de la société l'exigeront, et cette convocation aura également lieu lorsque la majorité des commissaires ou des directeurs le désireraient.

28. Il ne sera délibéré sur aucune affaire dans le conseil à moins que la majorité des commissaires ne soit présente.

Toutes résolutions seront arrêtées à la majorité des voix; en cas de partage, celles des présidents décideront.

29. Le conseil arrête, sous l'approbation du roi, tous règlements, instructions et dispositions pour l'économie générale et l'administration des affaires de la société, en se dirigeant d'après les principes et les dispositions déjà fixés par la présente convention.

30. Le conseil détermine le nombre et les gages des teneurs de livres et employés de bureau près de la direction, ainsi que l'organisation des livres et registres qui seront tenus par la société.

Le conseil décide dans tous les cas où, d'après les articles de la présente conven-

tion et les règlements d'économie particuliers, la direction est incompétente pour agir sans son autorisation, ou dans lesquels il n'est point reconnu un pouvoir spécial aux commissaires. Toutes les contestations futures sur l'existence de ces cas sont également soumises à la décision du conseil.

Dans les cas de la nature déterminée à l'art. 106 ci-après, et en général lorsque la décision serait une déviation des articles de la présente convention, l'arrêté du conseil se bornera à ordonner la convocation d'une *assemblée générale* de tous les actionnaires ayant voix d'élection.

32. Lorsque les affaires traitées dans les séances du conseil ou des commissaires exigeront le secret, le président pourra en imposer l'obligation aux membres présents de l'assemblée.

33. Les commissaires sont chargés de la surveillance et du contrôle des opérations et de l'administration de la direction; et lorsque leurs délibérations auront pour objet un examen de ce chef, ils se réuniront sous la présidence du commissaire chargé des intérêts du Roi comme actionnaire, et assisté d'un secrétaire choisi dans leur sein par le président. Dans le cas où les résolutions prises dans ces assemblées ne doivent pas être communiquées à la direction, le procès-verbal et autres pièces seront scellés et ainsi confiés à la garde du susdit président.

34. Les commissaires reçoivent chaque fois qu'ils se rendent au siège de la direction pour assister aux assemblées convoquées, *trois florins* par heure pour frais de voyage, et *dix florins* par jour pour frais de présence.

De la direction et de ses subordonnés.

ART. 35. La direction de la société consiste en cinq directeurs stables, assistés par un secrétaire.

En cas de besoin, le nombre des directeurs pourra être par la suite augmenté de deux, et cette augmentation qui sera réglée en conseil par une disposition particulière et sous l'approbation du Roi, ne pourra se renouveler.

36. La *direction* est établie à La Haye où se tiendront aussi les assemblées du conseil; les membres de la direction devront y avoir leur domicile fixe.

37. Les membres de la direction sont pris autant que possible dans les différentes villes et provinces les plus importantes, et par leur commerce et par leurs fabriques.

38. Pour pouvoir être directeur ou secrétaire de la société on devra être belge, avoir son domicile fixe dans le royaume, être en possession de ses droits civils et politiques; être instruit en matière de commerce, et participer dans la société

Un directeur pour. 25 actions.

Le secrétaire pour. 15 id.

Toutes sur nom et qui seront inaliénables pendant l'occupation du poste.

39. Les directeurs et le secrétaire ne pourront desservir d'autres postes, emplois ou ministères quelconques; ils ne pourront se livrer, médiatement ou immédiatement, à aucun commerce, soit seuls, soit en société, ni avoir participation dans les armements ou fabriques; les contrevenants perdront leur emploi, ainsi que les actions inaliénables liées pour cet emploi, lesquelles demeureront à la société. Ils ne peuvent être parens ou alliés l'un de l'autre au troisième degré inclusivement.

40. Les membres de la direction et le secrétaire sont nommés par le Roi, sur la présentation d'une triple liste de candidats, pour chaque place vacante, à former

par les commissaires par billets cachetés et par une majorité de voix absolue.

Pour la première fois, ces nominations sont cependant entièrement dévolues au Roi.

41. La présidence, tant près de la direction que près le conseil, est occupée par l'un des directeurs, à ce nommé, chaque année, par le Roi, le sortant restant toute fois rééligible. En cas de maladie, absence ou autre causes légales, le directeur nommé immédiatement après le président, le remplace dans ses fonctions.

Le secrétaire ne prend aucune part aux délibérations, mais dirige la plume dans les deux assemblées, et il prête, tant au conseil qu'à la direction, tous les secours qui dérivent de son emploi.

42. Les directeurs et le secrétaire jouissent d'un traitement fixe, qui est arrêté par les présentes comme suit :

Pour les directeurs.	fl. 8000 par an.
» le président en sus.	» 4000 »
» le secrétaire.	» 7000 »

Lorsque en sus de l'intérêt fixe de 4 1/4 p. %, un dividende est partagé, chaque membre de la direction ainsi que le secrétaire perçoit, outre son traitement, encore un demi pour cent de la somme destinée à être répartie.

43. La *direction* dirige tous les achats, ventes, locations, adjudications et autres affaires de la société, concerte ses spéculations, les exécute ou les fait exécuter, et donne tous les ordres y relatifs; elle à la direction de la caisse et règle les envois d'argent; elle nomme les teneurs de livres et employés de bureau, conformément aux décisions prises par le conseil; elle veille à la tenue des livres dans les formes arrêtées, et elle se charge de la surveillance et du contrôle des opérations des subordonnés; elle est, en un mot, le pouvoir exécutif par lequel la société opère.

44. La direction est obligée, sous sa responsabilité, de prendre l'initiative au conseil, à l'égard de toutes dispositions et règlements pris dans l'intérêt de la société et pour le maniement régulier des affaires, sans diminuer le droit des commissaires de faire, de leur côté, des propositions tendant au même but.

Tout ce qui est proposé dans les assemblées du conseil, devra être, autant que possible, au préalable pesé murement par les proposants, et la direction surtout ne déposera au bureau aucunes pièces qui ne soient convenablement expliquées pour autant du moins que la nature de la proposition le permet.

45. Les directeurs se trouveront journellement au bureau de la direction et s'assembleront au moins deux fois par semaine.

Le président convoque en outre la direction toutes les fois que l'intérêt de la société l'exige, à la demande de la majorité des membres.

46. Nulle affaire n'est décidée par la *direction* si la majorité des membres n'est présente; les décisions sont prises à la majorité des voix, et signées par tous les membres sur les registres à ce destinés. En cas de partage le vote du directeur décide.

47. Tous les contrats et conventions à conclure par la direction au nom de la société, ainsi que la correspondance, sont signés par le président et un autre directeur, et contresignés par le secrétaire.

48. Toutes actions judiciaires dans lesquelles la société figure soit comme demanderesse, soit comme défenderesse, sont poursuivies à la diligence du président, au nom de la direction.

49. Avant d'entrer en fonctions, les directeurs et le secrétaire prêtent, entre les mains du Roi, le serment d'être intègres, de tenir le secret, et d'être fidèles à la société.

50. Dans toutes les principales places de commerce, tant hors que dans le royaume, où la société expédie ou reçoit des cargaisons, et partout ailleurs où la direction le trouve convenable pour le bien de la société, il sera créé un ou plusieurs agents dont les fonctions seront déterminées par des réglemens particuliers ou généraux à faire par le conseil qui réglera en même temps, si et jusqu'où les agents nommés pourront s'occuper d'autres affaires. Les agents sont nommés par la direction et peuvent par une décision émanée d'elle, être déchargés du service de la société.

51. Dans les villes d'Amsterdam, Anvers et Rotterdam on nommera particulièrement des agents qui devront être entièrement et exclusivement dévoués au service de la société. Dans chacune de ces villes, le nombre de ces agents ne pourra excéder celui de trois.

52. Les agents jouissent généralement d'un traitement proportionnel sous telles stipulations qui seront faites par le conseil. Les agents qui ne peuvent gérer d'autres affaires que celles de la société, jouissent également d'un traitement proportionnel, mais le conseil pourra leur assurer un revenu fixe comme *minimum*. Ces derniers ne peuvent servir aucun poste, office ou emploi quelconque.

53. Les agents correspondent immédiatement avec la direction, et sont responsables envers elle de la gestion qui leur est confiée. Le mode de leur responsabilité et la nature de leurs travaux sont réglés par des dispositions et instructions particulières.

54. Les agents dans ce royaume et dans ses possessions d'outre mer, doivent être belges, reconnus sur les registres de la société comme propriétaires d'autant d'actions, ou bien ils devront donner caution que la direction évaluera selon l'importance de leur gestion.

Les fonctions d'agent et de commissaire sont incompatibles.

55. Les agents mentionnés à l'art. 51 ne peuvent exercer aucun commerce pour leur propre compte, ni médiatement ni immédiatement, ni avoir aucune participation dans des maisons de commerce, d'armemens ou de fabriques; les contrevenants encourront la perte de leur emploi, ainsi que de leurs actions inaliénables ou de la caution obligée pour leur exercice, le tout au profit de la société.

La direction ne pourra nommer aucun agent qui soit parent avec l'un des directeurs ou avec un des agents dans la même ville, au troisième degré inclusivement.

56. Comme l'importance des entreprises de la société dans les Indes Orientales néerlandaises, combinée avec la grande distance de ces positions, exige quelques dispositions particulières, il sera, nommément à Batavia, établi une branche d'administration secondaire sous la dénomination de *factorerie*, composée d'un président et de quatre membres qui, de même que les autres agents de la société, sont nommés par la direction et pourront être démis par un arrêté émanant d'elle.

57. Cette factorerie, subordonnée à la direction du continent, et sous ses ordres, sera chargée de la surveillance et de la direction générale des affaires de la société dans les Indes néerlandaises, en se conformant aux instructions et réglemens particuliers à arrêter, à cet égard, lesquels devront aussi comprendre les restrictions et pénalités mentionnées à l'art. 55 à l'égard des autres agents fixes.

58. La direction, lorsqu'elle projettera ces instructions et réglemens devra s'assurer, par des informations à prendre au ministère des colonies, s'ils sont en

harmonie avec les institutions existantes sur le mode de gouvernement et d'administration intérieure de ces contrées.

59. La factorerie à Batavia arrêtera annuellement, au 1^{er} juillet, les registres de son administration, et enverra à la direction, avant ou au 1^{er} septembre, des états de comptes de sa gestion en triple, accompagnés d'un rapport général sur les opérations de l'année écoulée, en se conformant strictement à cet égard aux instructions et règlements que lui donnera la direction du continent.

A partir de 1827, et ensuite tous les deux ans, la factorerie de Batavia nommera un de ses membres pour se rendre dans les Pays-Bas, afin d'y donner à la direction tous éclaircissements sur la gestion de la factorerie, et de la mettre à même de juger avec plus de connaissance de cause sur l'état des affaires dans les Indes orientales.

60. Les membres de la factorerie de Batavia jouiront d'un traitement proportionnel, comme il sera décidé par le conseil ; il pourra dès le principe, s'il y a lieu, leur être alloué un traitement annuel fixe comme *minimum*.

61. Les chargés d'affaires que la société nommera dans les possessions d'outre-mer du royaume, devront se pourvoir, avant d'être admissibles, de permis de *résidence* sur le pied prescrit ou à prescrire ultérieurement par les réglemens coloniaux.

62. L'agence de Canton en Chine pourra faire une exception aux règles générales arrêtées par les articles de la présente convention relativement aux agents.

La direction concertera sans retard, tant avec le consulat de Canton en Chine qu'avec les autres autorités y établies, les mesures à prendre pour établir une agence en Chine, sur tel pied qu'exigeront les intérêts de la société, l'industrie nationale et les situations locales, le tout sous l'approbation du conseil.

63. La direction de la société et de ses subordonnés, quelles que soient leurs fonctions, ne peuvent être actionnés personnellement à raison des opérations conclues en leur qualité et en conformité des présents articles de convention. Ils sont tous comptables envers la société de l'exécution de leur mission.

64. Ne pourront être nommés directeur, commissaire, membre de la factorerie à Batavia ou agent, toutes personnes qui, dans le royaume ou à l'étranger, ont été déclarées en état de faillite, sans avoir été légalement réhabilitées, ainsi que celles qui ont fait cession de bien volontaire ou judiciaire ; ni finalement celles qui, ayant obtenu sur séance de payement, ne pourront justifier d'avoir satisfait à leurs engagements sur la foi desquels la surséance était accordée.

Aucun des emplois ci-dessus dénommés, ni en général ceux auxquels est liée l'obligation de rendre compte, ne pourront être dévolus à des personnes généralement reconnues pour avoir fait suspension de payement, sans qu'il s'en soit suivi un acquittement en entier.

CHAPITRE IV.

Des opérations de la société.

ART. 65. Le but de la société est de faire prospérer le commerce national, la navigation, la construction des navires, la pêche et l'agriculture, les manufactures et fabriques, et cela en développant, sans perdre de vue ses intérêts propres, les diverses relations commerciales existantes et favorables aux Pays-Bas, en ouvrant de nouveaux débouchés au commerce de ce royaume, et enfin en faisant toutes

entreprises propres à augmenter la consommation des produits de l'industrie nationale.

66. La société n'est soumise dans l'exercice de son commerce à d'autre ingestion ou surveillance de la part de l'État, et n'aura d'autres obligations envers lui, que celles que la loi établit à l'égard des sociétés anonymes ; le tout, sauf les restrictions particulières ou générales déterminées par les articles de la présente convention.

67. La société devra, pour l'exploitation hors de ce royaume, se servir de préférence de produits et d'objets de fabrication indigène, à moins que les objets à exporter ne puissent être fournis par les fabriques et manufactures du pays.

68. Les commissaires rechercheront les moyens par lesquels la société peut être utile à l'industrie nationale, et soumettront le fruit de leurs recherches à la délibération du conseil.

Un mois avant le retour des réunions ordinaires du conseil, ils inviteront par écrit les chambres de commerce et des fabriques à leur déclarer quelles propositions elles désirent qu'il soit fait à la société dans l'intérêt du commerce national et des fabriques.

Le cercle des fonctions des commissaires à cet égard sera tracé par un règlement particulier.

69. La direction fait des recherches de ce genre non-seulement dans ce royaume mais aussi dans d'autres pays, et elle s'efforce, par une correspondance soutenue, de découvrir de nouveaux débouchés pour augmenter l'exportation et la consommation des produits de l'industrie nationale ; pour importer à meilleur prix les étoffes premières nécessaires aux fabriques, et pour procurer aux retours, surtout ceux des possessions d'outre-mer de l'État, un débit plus facile et plus considérable, principalement en Allemagne, en Suisse et dans d'autres pays étrangers.

70. Si la direction juge utile et convenable de recevoir des consignations ou d'envoyer des marchandises en commission, elle devra se borner, autant que possible, pour ces opérations, aux productions de l'industrie et du sol de ce pays, et la direction aura la faculté de faire des avances sur ces marchandises, pourvu qu'elles n'excèdent point la moitié de leur valeur par elle évaluée.

71. Les spéculations dans les fonds ou dans les changes sont interdites à la société, sauf la faculté donnée à la direction de placer les sommes non employées d'une manière convenable et sûre, sans que néanmoins la société puisse jamais prêter de l'argent aux particuliers ou aux autorités publiques que sous bonne et suffisante hypothèque.

72. La société peut, dans des cas particuliers à déterminer par le conseil, acquérir des magasins, et, au besoin, un bâtiment pour les bureaux de la direction et les réunions du conseil ; néanmoins il sera pris pour règle générale d'éviter autant que possible toutes dépenses extraordinaires, et de conduire au contraire toutes les affaires de telle manière que les frais de gestion et administration soient déterminés par des conventions invariables.

La factorerie à Batavia recevra de la direction les ordres précis pour agir à cet égard pour le plus grand intérêt de la société, et en prenant en considération les circonstances locales.

73. La direction s'attachera à prendre des arrangements équitables avec la banque Néerlandaise à Amsterdam, et avec la société pour l'encouragement de l'industrie à Bruxelles, pour que celles-ci puissent être les caissiers généraux de la société.

Tous les ordres pour faire des recettes ou des paiements dans le pays, seront signés par le président et par un membre de la direction.

74. Dans les possessions Néerlandaises d'outre-mer où il n'existe point de banque ou d'autres lieux sûrs pour y déposer l'argent et les effets, il pourra être fait emploi, aussi longtemps que la direction n'y aura pas pourvu d'une manière convenable, des hôtels de monnaies de l'État, où se déposera l'argent et les effets qui appartiendront à la société.

La direction s'adressera à cet effet au gouvernement pour le prier qu'il soit donné ordre aux administrations coloniales de remettre, dans tous les temps, et sans aucunes difficultés ni formalités, les sommes ainsi déposées, aux chargés d'affaires de la société.

75. La société ne pourra se servir pour les transports des marchandises que de bâtiments Néerlandais, conduits sous pavillon national par des Néerlandais, et par préférence des bâtiments construits dans ce royaume ou dans les possessions coloniales de l'État, à l'exclusion de ceux qui ont été construits à l'étranger et qui n'ont obtenu de lettres de mer des Pays-Bas qu'après la sanction de la présente convention.

Sont néanmoins exceptés de cette disposition les cas d'absolue nécessité, tels que naufrage, prohibition à l'étranger et autres cas semblables.

La faculté de commander les navires sus énoncés est également accordée aux étrangers qui, avant le jour de la sanction donnée aux articles de la présente convention, avaient leur domicile dans ce royaume, et avaient déjà conduit des bâtiments sous pavillon Néerlandais.

76. La société naviguera avec des bâtiments loués, sauf cependant les cas où il serait plus convenable de se servir de bâtiments à elle propres, le tout à déterminer par le conseil.

La factorerie à Batavia ne se réglera et n'entreprendra rien, quant à l'achat de navires, que d'après les ordres formels de la direction du continent.

Dans aucun cas la société ne pourra posséder ou louer des quais ou établissements pour la construction ou réparation des vaisseaux.

77. Comme il est désirable que la société emploie pour certaines entreprises et nommément pour aller aux Indes orientales des navires de la même construction, la direction s'occupera incessamment, après avoir pris l'avis de gens experts, de soumettre au conseil quelques dispositions fixes relativement à la grandeur, à la forme, l'armement et les autres conditions que devront avoir les navires destinés à ces voyages. Ces dispositions arrêtées, la direction encouragera autant que possible la construction des navires de ce genre, en donnant aux entrepreneurs l'assurance que ces vaisseaux seront loués à un prix raisonnable par la société pour quelques voyages consécutifs, sans que cependant il soit rien dérogé à la faveur accordée par l'art. 75 aux navires existants.

78. Les bâtiments affrétés par la société, et ceux à elle appartenant, ne se distingueront des autres navires nationaux ni par leur pavillon, ni par aucun autre signe quelconque, sauf cependant que leurs pavillons pourront porter un numéro particulier, afin qu'en cas de rencontre sur mer leurs vaisseaux puissent être reconnus.

79. Les bâtiments naviguant pour la société et son commerce en général, tant dans ce royaume que dans les possessions d'outre-mer, demeureront toujours, quant aux droits, impôts, restrictions et concessions, sur un pied de parfaite égalité avec les

navires et le commerce des marchands Néerlandais et des corporations de commerce en général.

80. La société s'occupera spécialement des rapports commerciaux respectifs entre ce royaume et les Indes orientales, du commerce de l'un port à l'autre dans l'Inde même; ensuite particulièrement du commerce du thé et tout autre commerce direct ou indirect avec la Chine, pour faire revivre les anciens rapports avec ce royaume, et rendre à la navigation néerlandaise cette branche importante de son commerce; elle fixera en outre son attention sur le commerce avec les différentes parties de l'Amérique et avec le Levant.

81. La société s'efforcera de multiplier les pêcheries, surtout dans les mers des Indes, soit en les entreprenant pour son propre compte, soit en aidant de ses conseils et de ses ressources ceux qui voudraient tenter de pareilles entreprises, sauf les précautions et les exceptions que son intérêt commande.

82. La direction s'efforcera de soutenir autant que possible toutes les branches de l'agriculture nationale, et de découvrir de nouveaux débouchés pour l'exportation de ses productions.

83. La direction peut, sauf la disposition portée à l'article 57, autoriser la factorerie établie à Batavia à prendre toutes fermes du gouvernement, à se charger des livraisons et généralement de toutes entreprises ayant un rapport direct avec son commerce, et qui seront trouvées pouvoir être favorables à la société.

84. Toutes conventions qui seront conclues de la part de la société dans les Indes néerlandaises avec des *indigènes*, ne pourront, outre les formalités et les dispositions prescrites à cet égard, par les règlements coloniaux, avoir pour objet que la vente et revente, livraison et culture des marchandises et productions qui font partie du commerce de la société, et elles ne pourront renfermer aucune clause qui aurait pour but soit le monopole ou l'exclusion du commerce libre pour tous Néerlandais ou étrangers, ou qui tendrait à une culture ou livraison forcées.

85. Pour que la société puisse jouir de la faculté accordée par l'article 12 de l'arrêté royal du 29 mars 1824, n° 163, la direction est autorisée à prendre des arrangements et à conclure des traités avec les autorités compétentes pour l'approvisionnement des colonies, le transport de marchandises et de passagers, et tout ce qui pourra en dépendre.

86. La société devra se conformer, à l'égard des navires qui naviguent pour son compte aux possessions indiennes du royaume, aux dispositions contenues dans l'arrêté royal du 4 mai 1816, n° 80, pour autant qu'il n'y soit pas dérogé par des règlements ultérieurs.

87. Lorsque la factorerie de Batavia devra tirer des effets sur la direction du continent, elle donnera la préférence, contre paiement immédiat de la valeur, et pour autant que cela puisse avoir lieu, à la régence coloniale du lieu, aux fonds de veuves et orphelins y établis, aux chambres des orphelins, diaconies et autres établissements d'utilité générale ou de bienfaisance.

88. La direction pourra s'adresser au roi pour obtenir que la société soit pourvue de lettres de recommandation tant près les autorités coloniales et agents diplomatiques du royaume, que près les divers consulats, et surtout près de celui de Canton en Chine.

89. La direction fera ses achats de marchandises et locations de navires par adjudications publiques ou par inscriptions, ou par toute autre voie en usage dans le commerce suivant qu'il sera trouvé convenir aux intérêts de la société.

La direction veillera en même temps à ce que nuls particuliers, villes ou provinces, ne soient favorisés au préjudice des autres, mais à ce que les avantages résultant de la société, soient au contraire divisés autant que possible.

90. Quant à ses retours, la société se conformera à la règle générale pour tenir ses ventes publiquement au dernier enchérisseur et à des époques fixes, soit à l'enchère ou au rabais, soit de ces deux manières réunies, suivant qu'il sera jugé nécessaire pour les intérêts de la société, ou qu'il sera arrêté par des règlements particuliers : et pour régler ces ventes, ainsi que tout ce qui y a rapport, de telle manière que le commerce général soit autant que possible reflué vers le royaume, la direction a la faculté de faire, dans certains cas très-particuliers, des ventes de gré à gré, mais dans ces cas, les raisons qui y ont donné lieu, seront développées dans un rapport motivé qui sera soumis au conseil de la société à la première réunion.

91. La société ne vendra que par grands lots, et il sera fait à cet égard tels règlements fixes que la nature de l'article le comportera. La société ne pourra point avoir de courtiers fixes.

92. La direction sera tenue d'assurer les propriétés de la société, et cela par préférence chez les compagnies d'assurances maritimes et contre l'incendie, et chez les assureurs particuliers établis dans ce royaume.

Lorsque la direction estimera que les affaires de la société, qui se seront suffisamment développées, peuvent être assurées par elle-même pour une partie des risques, une résolution du conseil lui accordera cette faculté.

CHAPITRE V.

De l'intérêt, paiements, balance, dividendes et fonds de réserve.

ART. 93. Comme il est assuré aux actionnaires de cette société, sous la garantie du roi, un intérêt annuel de 4 $\frac{1}{2}$ p. %, il sera joint aux actions des coupons semestriels d'intérêt, payables au premier 1^{er} janvier et 1^{er} juillet de chaque année, à compter du 1^{er} janvier 1826, pour le semestre alors échu.

Sur les versements déjà faits ou encore à faire avant cette époque, l'intérêt de 4 $\frac{1}{2}$ % validera également aux actionnaires, pour leur être décompté lors du versement qui se fera au plus tard avant le 1^{er} juillet 1828.

94. Au 31 décembre de chaque année à commencer de 1828, les registres de la société seront arrêtés ; la balance sera alors formée par la direction ou de sa part, pour être présentée le premier lundi d'avril, lorsque le conseil tiendra sa première séance annuelle, aux commissaires avec un mémoire explicatif sur les articles contenus dans la balance.

95. La balance ainsi confectionnée et le mémoire y appartenant, seront soumis à l'examen des commissaires qui nommeront une commission composée de cinq de leurs membres, laquelle fera son rapport en déans les six semaines qui suivront la présentation.

La direction devra donner aux commissaires toutes explications, et leur donner accès à tels papiers ou registres qu'ils pourraient requérir, afin de les mettre à même de juger avec justesse l'état des affaires de la société et les opérations de la direction.

96. La balance étant ensuite approuvée par l'assemblée des commissaires, sera signée par le président et par le membre faisant les fonctions de secrétaire, lesquelles signatures serviront de décharge pour la direction de toutes les opérations et affaires de l'année écoulée, traitées dans ces mêmes registres.

97. Dans le cas contraire, nommément lorsque la balance ou une partie des opérations de l'exercice de l'année écoulée ne pourront être approuvées, l'assemblée des commissaires disposera de telle manière qu'elle jugera convenir aux intérêts de la société, sauf ce qui est prescrit par les présents articles de convention et par les règlements.

98. La balance approuvée est exposée à l'examen de tous les actionnaires éligibles pendant 14 jours, tant à la secrétairerie de la direction que dans toutes les places où, d'après l'art. 13, reposent des *registres d'actions*.

99. Après la vérification et l'approbation de la balance le conseil examinera quelle somme excèdera en pur gain, après le paiement de l'intérêt fixe de 4 $\frac{1}{2}$ p. % pour l'exercice écoulé, et après l'acquittement des pertes qui pourront avoir été essuyées dans les années précédentes. Une partie de l'excédant ainsi trouvé sera mis de côté comme *fonds de réserve*, et le surplus sera réparti comme dividende d'une manière uniforme entre toutes les actions entières.

100. Si pour les exercices écoulés il n'est rien dû sur la garantie du roi, la *réserve* comportera *un tiers*, et le dividende *deux tiers* de l'excédent trouvé; cependant dans le cas contraire, et nommément lorsqu'il se trouvera dû quelque chose au roi, du chef de secours pécuniaires avancés par S. M. pour le paiement de l'intérêt annuel fixe de 4 $\frac{1}{2}$ p. %, la réserve comportera alors $\frac{2}{3}$, et le dividende *un tiers*.

101. La *réserve* formera un fonds particulier qui ne pourra être assimilé au fonds général de la société, mais être tenu séparément.

L'usage qui en sera fait et la manière dont il sera dirigé, sont le sujet de règlements d'économie à arrêter de temps en temps; étant dès à présent décidé que la réserve sera destinée entr'autres, et pour autant qu'elle le comporte, au remboursement des avances que S. M. pourra faire à la société du chef de la garantie donnée par elle pour l'intérêt annuel de 4 $\frac{1}{2}$ pour cent.

102. Le conseil fixera en même temps et le montant du dividende, et l'époque à laquelle il pourra être payé de la part de la société, et il sera fait publication de l'un et de l'autre dans toutes les feuilles officielles et provinciales au plus tard dans le courant du mois de juillet; lors du paiement du dividende, il sera exigé pour chaque action des pièces suffisantes pour en constater le droit.

CHAPITRE VI.

De l'assemblée générale des éligibles.

ART. 103. Dans les cas particuliers ci-dessous spécifiés, il pourra être convoqué une *assemblée générale des actionnaires éligibles*, qui sera considérée comme représentant le corps entier de la société.

104. L'assemblée générale est convoquée au moins quatre semaines d'avance, tant par convocations personnelles que par les feuilles publiques, et sera tenue à l'endroit où la régie de la société est établie.

105. Les actionnaires éligibles qui se réuniront au jour indiqué, se constitueront sous la présidence du directeur-président, ou, en cas d'empêchement légal, sous celles d'un président à nommer par le roi, comme une *assemblée générale des actionnaires éligibles de la société*.

106. L'assemblée générale pourra être convoquée pour des cas extraordinaires, lorsque les intérêts exigeront des mesures qui ne sont pas prévues par les présents articles de convention, et aussi pour délibérer sur l'un des points suivants :

A. La dissolution ou la prolongation du temps fixé pour la durée de la société.

B. Le changement; l'annulation ou l'augmentation des présents articles de convention.

107. Dans les cas prescrits par l'article précédent, la convocation a lieu par la direction d'après un arrêté pris dans le conseil.

108. Dans l'assemblée générale, il ne sera rien décidé que par une majorité absolue de voix, sauf les restrictions dont il est parlé aux articles 4 et 5, lorsque les délibérations ont pour but les dispositions y contenues.

109. Personne ne pourra prendre part à l'assemblée générale comme fondé de pouvoirs, si ce n'est seulement de la part du roi et des membres de la famille royale, qui sont des actionnaires ayant droit de vote.

Ainsi fixé et approuvé par arrêté royal du 18 août 1824, n° 138.

Le secrétaire d'État,

(Signé) J.-G. DE MEY VAN STREEFKERK.

N° V.

1.

Arrêté royal du 22 juin 1827 , modifiant les statuts de la société de commerce.

Le conseil, dans sa séance du 6 octobre 1826, a arrêté ce qui suit :

A. Que la société formera une caisse séparée uniquement destinée à l'achat de ses actions.

B. Que cette caisse sera composée :

1° Du produit du versement volontaire des 25 p. % qui restent encore à verser contre la remise d'actions définitives , et que ce versement sera immédiatement ouvert jusqu'à l'époque du premier versement obligé.

2° Du produit des versements obligés dont l'appel aura lieu aux mois de *mai* , *juin* et *juillet* prochains, savoir : en *mai* et *juin* chaque fois pour 5 p. % , et en *juillet* pour les 15 p. % restant.

3° De telle autre partie de ses fonds que la société croira pouvoir destiner à cet effet.

C. Que les actions à acheter ne pourront jamais dépasser le nombre de 9250 , ou en d'autres termes le quart du capital de la société , et qu'aucune ne pourra être achetée au-dessus du prix.

D. Que ces actions ne pourront jamais être remises en circulation ni employées d'une manière quelconque , que sur la proposition du conseil , sous l'approbation de S. M. , et cela seulement lorsque la perspective d'un emploi avantageux et permanent pourra conseiller cette mesure.

E. Que le public sera instruit sans délai , tant de l'établissement de cette caisse d'achat que du contenu du présent arrêté.

Conformément à ce qui précède , la direction se déclare disposée à recevoir les 25 p. % sus rappelés , de tous les actionnaires qui désireraient en faire le paiement et recevoir leurs actions définitives , pourvu qu'ils fassent connaître leurs intentions à cet égard soit à la *banque des Pays-Bas* à Amsterdam , soit à la *société générale pour l'encouragement de l'industrie* , à Bruxelles , ou bien à ceux des agents de ladite société qui ont été autorisés à recevoir les versements antérieurs , et qu'ils indiquent en même temps le nombre et les numéros des actions qu'ils désirent échanger. La direction aura soin que les actions définitives qui auront été demandées de cette manière , se trouvent quinze jours après dans les bureaux où les indications précitées auront été données , pour y être remises aux intéressés contre les paiements des 25 p. % susdits et en échange des actions provisoires.

Comme ces actions définitives sont munies de coupons d'intérêt par semestre , le montant des intérêts du semestre commencé jusqu'au jour du versement devra être ajouté au paiement. On fera connaître ultérieurement et en temps requis , la date précise à laquelle ceux qui n'auront pas profité de ce versement volontaire , devront faire , d'après l'arrêté mentionné ci-dessus , le versement des 25 p. % qui leur restent encore à payer.

Le 22 juin 1827, S. M. a pris l'arrêté dont la teneur suit :

NOUS, GUILLAUME, etc., etc.

Vu l'article 1^{er} de notre arrêté du 18 août 1824, n° 138, par lequel les statuts conventionnels de la société de commerce des Pays-Bas, sont approuvés et arrêtés ;

Vu le rapport de notre ministre d'État, directeur président de la société de commerce des Pays-Bas du 19 mai dernier, qui, comme président de l'assemblée générale des actionnaires ayant droit de voter dans cette société, convoquée par suite de la résolution du conseil de ladite société, du 3 avril précédent, pour délibérer d'après le § B du 106^e des articles conventionnels, approuvés par l'arrêté précité, sur les changements, modifications ou amplifications desdits articles soumis de notre part à l'assemblée, nous a fait connaître que cette assemblée, dans sa séance du 17 mai dernier, a résolu à la majorité de 119 contre 40 voix, d'adopter toutes les modifications dans les articles existants, qui avaient été proposées par notre commissaire auprès de la société ;

Vu les articles conventionnels de la société de commerce des Pays-Bas, modifiés par suite de cette décision.

Considérant que quelques membres de l'assemblée générale des actionnaires ayant droit de voter, ont conçu des doutes sur l'interprétation du 14^e de ces articles modifiés, qui stipule que toutes les actions de la société devront être *sur nom* ; qu'il est accordé aux propriétaires d'actions *au porteur* un terme de six mois pour les faire transporter *sur nom*, et qu'après l'expiration de ce terme, les actions *au porteur* encore existantes ne seront considérées que comme des *obligations ordinaires* donnant un intérêt de 4 1/2 p. % par an, sans qu'elles puissent former désormais aucune prétention sur les dividendes éventuels.

Et voulant écarter toute incertitude par rapport à l'interprétation de cette stipulation ;

AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

ART. 1^{er}. Les articles conventionnels pour la société de commerce des Pays-Bas, approuvés et arrêtés par notre arrêté du 18 août 1824, n° 138, sont retirés et remplacés par les statuts conventionnels annexés au présent arrêté, les quels sont approuvés et arrêtés.

2. Nous déclarons que le contenu du 14^e de ces articles doit être interprété de telle manière que les actions au porteur dans la société de commerce des Pays-Bas, existantes après l'expiration du terme de six mois accordé par ledit article, quoique privées de la jouissance des dividendes annuels, participeront cependant, dans le cas d'une dissolution éventuelle de la société, sur un pied égal à celui des actions *au nom*, dans les profits ou pertes que le capital de la société pourra présenter alors.

ARTICLES CONVENTIONNELS POUR LA SOCIÉTÉ DE COMMERCE DES PAYS-BAS.

CHAPITRE 1^{er}.

De l'institution de la société, de son nom et de sa durée.

ART. 1^{er}. Cette société érigée en vertu et par suite de l'arrêté royal du 26 mars 1824, n° 163, conjointement avec l'arrêté ultérieur de S. M. du 19 avril suivant, n° 41, porte le nom de *société de commerce des Pays-Bas*.

2. La société est une compagnie appartenant aux associations reconnues par la loi, sous le nom de *sociétés anonymes*.

3. La société subsistera jusqu'au 31 décembre 1849 inclusivement.

4. Elle peut néanmoins être dissoute avant cette époque, si la majorité des actionnaires ayant droit de voter, propriétaires des trois quarts au moins des actions, le décide.

5. Durant le dernier semestre de l'an 1846, la société pourra demander une prolongation à sa durée, et dans tous les cas, elle devra déclarer avant ou au premier janvier 1847, si elle désire ou non cette prolongation.

Si dans l'assemblée générale, qui sera tenue alors, la majorité d'actionnaires ayant droit de voter, dont il est parlé à l'article 4, ne se déclare pas contre cette prolongation, les actionnaires seront censés la vouloir.

6. Dans le cas où la dissolution de la société fut prononcée, on prendra les mesures nécessaires pour la liquidation de ses affaires de la manière la plus prompte et la plus convenable.

CHAPITRE II.

Du capital de la société, des actions et des actionnaires.

7. Le capital primitif de la société montant à *trente-sept millions* de florins, sera réduit à *vingt-quatre millions* de florins, à diviser en actions de *mille florins des Pays-Bas* chacune.

Cette réduction sera effectuée successivement par l'achat d'un capital d'actions de *treize millions* de florins à mesure que la direction pourra y procéder.

Les actions qu'elles a déjà acquises, et qu'elles achètera dans la suite à concurrence du susdit montant de *treize millions* de florins, seront détruites dans le conseil.

8. Les actionnaires ne seront jamais responsables d'aucune perte, au delà du montant de leurs actions.

9. Les versements encore à faire sur les actions émises, devront-êtré effectués aux époques déjà fixées par arrêté du conseil.

10. Les actionnaires devront faire leurs paiements en espèces d'or ou d'argent ayant cours, ou en billets de la banque des Pays-Bas à *Amsterdam*, ou de la société générale pour l'encouragement de l'industrie nationale à *Bruxelles*.

11. Celui qui restera en défaut de payer aux termes à indiquer conformément à l'art. 9, encourra, huit jours après le temps fixé, la perte, au profit de la société, de l'action ou des actions pour lesquelles le paiement n'aura pas eu lieu, ainsi que tout ce qui aurait été fourni par les versements antérieurs et sans qu'à cet égard il

sera fait aucune sommation ni interpellation ; seront cependant exclus de cette disposition, les cas d'impossibilité légitime, sur lesquels le conseil prononcera.

12. Les actions pourront être divisées en demies et quarts d'actions de *cinq cents* et de *deux cent cinquante* florins ; elles porteront le même numéro que l'action entière, dont elles seront les fractions, mais elles seront distinguées par une marque particulière.

13. Les actions seront délivrées en déans les deux mois qui suivront le dernier versement.

14. Toutes les actions de la société devront être portées *en nom*.

Il est accordé aux propriétaires d'actions *au porteur* un terme de *six mois* pour les faire transférer *en nom* ; après ce délai, les actions restantes *au porteur* seront uniquement considérées comme *obligations ordinaires*, jouissant d'un intérêt annuel de 4 1/2 p. %, et ne pourront jamais participer aux dividendes à répartir.

15. Les actions seront inscrites dans un *registre d'actions* dont une double sera tenu dans une des villes de la partie septentrionale et un autre dans une des villes de la partie méridionale du royaume.

Le conseil fera, par des règlements et dispositions particulières, des arrangements, afin que dans les principales places où des actions sont négociées, les transferts *par vente* puissent avoir lieu et être communiqués chaque semaine à la direction pour être inscrits sur le registre général.

16. La vente des actions se fera par une déclaration qui sera inscrite dans un registre des *transferts* tenu à cet effet par la direction ; cette déclaration sera signée par elle ou de sa part, ainsi que par le vendeur et par l'acheteur, ou leurs chargés de pouvoirs, délivrés en vertu d'une procuration notariée ; à toute autre mutation, les actions seront transcrites sur la production de pièces satisfaisantes au nom de celui qui en a obtenu la propriété ; ces derniers transferts pourront exclusivement avoir lieu auprès de la direction de la société, à laquelle les porteurs qui les désireront, seront tenus de faire parvenir les pièces nécessaires par l'intermédiaire de ses agents, sans devoir supporter à cette égard d'autres frais, qu'un seizième pour cent au profit de la société, lequel taux est fixé par ces présentes pour tous les transferts.

Les actes et procurations en vertu desquels le transfert a lieu, restent déposés près du registre.

17. Dans tous les cas, il sera fait mention sur les actions de la mutation de propriété par une déclaration de la part de la direction de la société ; à cette fin les actions originales seront exhibées à chaque transfert.

La direction est autorisée à délivrer par des motifs fondés, des nouvelles actions, en retirant et en annulant les anciennes, et ce contre le paiement de frais à résulter de cet échange.

18. Par les présents articles conventionnels, ne seront considérés comme actionnaires, ayant droit de voter, que les Belges (Nederlanders) qui depuis six mois sont inscrits sur les registres de la société, comme propriétaires d'au moins *quatre* actions entières.

CHAPITRE III.

De l'administration de la société.

ART. 19. Les affaires de la société sont gérées par une *direction*, sous la surveillance de *commissaires* qui, réunis à la direction, forment le *conseil de la société*.

Du conseil de la société et des commissaires.

20. Il y a *seize* commissaires auxquels le roi en adjoint *un*, pour veiller aux intérêts de S. M., comme actionnaire et comme garant de l'intérêt annuel.

Ces commissaires réunis avec la direction, composent le conseil de la société.

Le commissaire du roi présidera, dans toutes les circonstances, les assemblées des commissaires ; il aura la faculté de demander de la direction chaque fois qu'il le trouvera convenable, les informations et éclaircissements qu'il jugera utiles aux intérêts du roi, et il pourra, à cet égard, communiquer ses remarques à la direction.

21. La *nomination* des commissaires se fait par les actionnaires ayant droit de voter, lesquels se réuniront à cet effet sous la présidence des présidents des chambres de commerce et des fabriques, en *quatre* collèges électoraux qui se tiendront à *Amsterdam, Anvers, Bruxelles et Rotterdam*.

22. Chacun de ces quatre collèges électoraux a la nomination de quatre commissaires.

Tous les actionnaires ayant droit de voter, dans quelque lieu que soit leur domicile, peuvent faire partie de l'un de ces quatre collèges électoraux à leur choix, pourvu qu'ils en fassent la déclaration écrite au président de la chambre de commerce et des fabriques de la ville où ce collège se réunit.

En cas de mutation de propriété des actions, le nouveau propriétaire aura la faculté de faire partie d'un autre collège que celui auquel appartenait le précédent, en le déclarant, à cet effet, par écrit, non-seulement au président de la chambre de commerce et des fabriques dans laquelle le précédent propriétaire était inscrit, mais également au président de la chambre de la ville où il désirera exercer son droit.

Lorsqu'une place de commissaire viendra à vaquer, il y sera pourvu, suivant le mode prescrit ci-dessus, par le collège où le membre sortant avait été élu.

23. Les premiers commissaires nommés resteront en fonctions pendant *quatre* ans ; ensuite par un roulement à former par le sort, il en sortira quatre chaque année, pour être remplacés par un même nombre à nommer, ainsi que cela est déterminé par les deux articles précédents ; il est cependant entendu que les commissaires sortants pourront être réélus.

Le commissaire chargé de veiller aux intérêts du roi, comme actionnaire et comme garant, n'est pas compris dans le roulement mentionné ci-dessus.

24. Les commissaires sont choisis, autant que possible, dans les différentes villes et provinces, qui présentent le plus d'importance en raison de leur commerce et de leurs fabriques.

25. Pour pouvoir être commissaire, on doit être Belge, avoir son domicile fixe dans le royaume et jouir de ses droits civils et politiques ; chaque commissaire nommé par les collèges électoraux devra justifier avant d'en remplir les fonctions, qu'il est propriétaire de *sept* actions dans la société ; ne pourront être commissaires les personnes attachées à la gestion des affaires de la société, soit comme agents fixes, soit en toute autre qualité.

26. Le conseil aura chaque année *une* réunion fixe, qui commencera au premier lundi de mai ; il devra en outre être convoqué par la direction, lorsque les intérêts de la société l'exigeront.

27. Toutes les résolutions sont prises à la majorité des voix ; en cas de partage, celle du président décidera.

28. Le conseil arrête, sous l'approbation du roi, tous règlements, instructions et

dispositions pour la gestion intérieure et l'administration générale des affaires de la société, en se dirigeant à cet égard d'après ce qui est déjà stipulé par les présents articles conventionnels.

29. Le conseil détermine le nombre et les traitements des teneurs de livres et autres employés près de la direction.

30. Le conseil décide dans tous les cas, où d'après les présents articles conventionnels et les règlements d'administration intérieure, la direction est incompétente pour agir sans son autorisation, ou pour lesquels ils n'est pas attribué un pouvoir spécial aux commissaires; s'il survient des contestations sur l'existence de ces cas, leur décision appartiendra au conseil.

Dans les cas déterminés à l'art. 103 ci-après, et en général lorsque la décision aurait pour objet une déviation des présents articles conventionnels, l'arrêté du conseil devra se borner à la convocation d'une *assemblée générale d'actionnaires ayant droit de voter*.

31. Lorsque, dans les séances du conseil ou dans l'assemblée des commissaires, il sera traité des affaires qui exigeront le secret, le président pourra l'imposer aux membres présents à l'assemblée.

32. Les commissaires sont chargés de la surveillance et du contrôle des opérations et de la gestion de la direction; lorsque leurs délibérations auront pour objet un pareil examen, ils se réuniront sous la présidence du commissaire du roi, assisté d'un secrétaire à prendre dans leur sein et à son choix. Dans les cas où les résolutions prises dans ces assemblées ne seraient pas de nature à être communiquées à la direction, les procès-verbaux et autres pièces seront remis cachetés à la garde du susdit président.

33. Les commissaires, chaque fois qu'ils se rendent, ensuite d'une convocation faite, au siège de la direction, reçoivent trois florins par lieue de distance pour frais de voyage et dix florins par jour pour jeton de présence.

De la direction et de ses subordonnés.

34. La société sera gérée par :

Un président,
Quatre directeurs,
Assistés par un secrétaire.

35. La direction est établie à *La Haye*, où se tiendront aussi les assemblées du conseil, les membres de la direction devront y avoir leur domicile fixe.

36. Les membres de la direction sont choisis, autant que possible, dans les différentes villes et provinces qui offrent le plus d'importance par leur commerce et par leurs fabriques.

37. Pour pouvoir être président, directeur ou secrétaire de la société, on devra être Belge, avoir son domicile fixe dans ce royaume, jouir de ses droits civils et politiques, posséder des connaissances commerciales et participer dans la société.

Le président et chacun des directeurs pour. 25 actions.
Le secrétaire pour. 15 id.

Lesquelles demeureront inaliénables pendant l'exercice de ces fonctions.

38. Le président, les directeurs et le secrétaire ne pourront occuper ni remplir aucuns autres emplois ou fonctions quelconques; ils ne pourront se livrer, ni médiatement ni immédiatement, soit seuls, soit en société, à des opérations commerciales, ni

s'intéresser dans des armements ou dans des fabriques ; les contrevenants perdront leurs emplois , ainsi que les actions inaliénables y affectées, lesquelles demeureront acquises à la société ; ils ne peuvent être parents, ni alliés jusqu'au troisième degré de parenté ou d'affinité inclusivement.

39. Le président et le secrétaire sont nommés par le roi , sans présentation préalable.

Les directeurs sont nommés par le roi, sur une liste triple de candidats, à former pour chaque place vacante par le conseil, au scrutin secret et à la majorité absolue des suffrages.

40. En cas d'indisposition, d'absence ou d'autres empêchements légitimes du président, ses fonctions seront remplies par un des directeurs, que le roi délèguera à cet effet.

Le secrétaire ne prend aucune part aux délibérations, mais il tient la plume dans les deux assemblées ; il prête , tant au conseil qu'à la direction, toute l'assistance qui dérive de son emploi.

41. Le président, les directeurs et le secrétaire jouissent des traitements fixes, qui sont déterminés par les présents comme suit :

Pour le président,	fl. 12,000 par an.
» les directeurs,	» 8,000 »
» le secrétaire,	» 7,000 »

Lorsqu'en sus de l'intérêt fixe de *quatre et demi* pour *vo*, un dividende est partagé, il sera alloué à chaque membre de la direction, ainsi qu'au secrétaire *un demi* pour cent de la somme à répartir.

42. La direction dirige tous les achats, ventes, affrètements, adjudications et autres affaires de la société ; elle détermine ses spéculations, les exécute ou les fait exécuter, et donne tous les ordres y relatifs ; elle a la direction de la caisse et règle les envois des fonds ; elle nomme les teneurs de livres et les employés des bureaux, conformément aux résolutions du conseil ; elle surveille la tenue des livres dans les formes déterminées ; elle exerce la surveillance et le contrôle sur les opérations des subordonnés ; elle est, en un mot, le pouvoir exécutif par lequel la société opère.

43. La direction est tenue, sous sa responsabilité, de prendre dans le conseil l'initiative pour la proposition des dispositions et règlements qu'exigera l'intérêt de la société, et pour la gestion régulière des affaires, sans préjudice néanmoins à la faculté qu'ont les commissaires de soumettre de leur part, de semblables propositions.

Tout ce qui sera proposé dans le conseil, devra, autant que possible, être préalable-ment et suffisamment développé, et la direction surtout, ne soumettra au conseil aucune affaire qui ne soit convenablement expliquée pour autant du moins que la nature de l'objet le permettra.

44. Le président et les directeurs se rendront journellement dans les bureaux ; ils s'assembleront au moins deux fois dans la semaine.

Le président convoque en outre la direction, toutes les fois que l'intérêt de la société l'exige ; il est également tenu de faire cette convocation sur la demande par écrit de deux des membres ; cette demande devra contenir l'objet de la convocation.

45. Aucune affaire n'est décidée par la direction, à moins que la majorité des membres ne soit présente ; les résolutions sont prises à la majorité des voix ; elles sont insérées dans des registres destinés à cet effet, et signées par tous les membres présents ; en cas de partage la voix du président sera prépondérante.

46. Tous les contrats et conventions qui seront formés par la direction au nom de la société, sont signés par le président et par un des directeurs, et contresignés par le secrétaire.

La correspondance est seulement signée par le président, et contresignée par le secrétaire.

47. Toutes actions judiciaires que la société aura à soutenir, soit comme demanderesse, soit comme défenderesse, sont poursuivies au nom de la direction, à la diligence du président.

48. Avant d'entrer en fonctions, le président, les directeurs et le secrétaire prêteront entre les mains du roi, le serment d'être intègres, de tenir le secret, d'être fidèles à la société.

49. Dans toutes les principales places de commerce dans ce royaume et au dehors où la société expédiera, ou desquelles elle recevra des chargements, et partout ailleurs où la direction le jugera utile aux intérêts de la société, il sera établi un ou plusieurs agents, dont les attributions seront déterminées par des règlements particuliers ou généraux à former par le conseil, dans lesquels il sera stipulé si, et jusqu'à quel point, ses agents pourront s'occuper d'autres affaires. Les agents sont nommés par la direction; une résolution de sa part peut les révoquer du service de la société.

La direction aura néanmoins la faculté de faire gérer ses affaires, tant dans ce royaume que dans les pays étrangers, les villes d'*Amsterdam*, *Anvers* et *Rotterdam* exceptées, par des maisons de commerce y établies en qualité de *correspondants* au lieu d'y préposer des agents.

50. Dans les villes d'*Amsterdam*, *Anvers* et *Rotterdam*, il sera spécialement nommé des agents, entièrement et exclusivement attachés au service de la société; le nombre de ces agents, dans chacune de ces villes n'y pourra excéder celui de trois.

51. Les agents reçoivent généralement des rétributions, en forme de *provisions*, sous telles stipulations que le conseil établira; les agents qui ne peuvent s'occuper d'autres affaires, que de celles de la société, jouissent également d'une *provision*; cependant le conseil peut leur assurer un revenu fixe comme *minimum*; ces derniers ne peuvent exercer aucun emploi quelconque, sauf les fonctions de consuls des Pays-Bas.

52. Les agents correspondent immédiatement avec la direction; ils sont responsables envers elle de la gestion qui leur est confiée; le mode de cette responsabilité et la nature de leurs opérations seront déterminées par des dispositions et instructions particulières.

53. Les agents dans ce royaume et dans ses possessions d'outre-mer, doivent être Belges et inscrits sur les registres de la société, comme propriétaires d'autant d'actions que la direction le déterminera pour chacun d'eux; ou ils devront fournir la caution que la direction fixera suivant l'importance de la gestion qui leur sera confiée.

Les fonctions d'agents et de commissaires sont incompatibles.

54. Les agents mentionnés à l'article 50, ne peuvent exercer aucun commerce pour leur propre compte ni immédiatement ni immédiatement, ni avoir aucune participation dans des maisons de commerce, d'armement ou des fabriques, les contrevenants seront démis et perdront, au profit de la société, les actions ou la caution attachées à l'exercice de leurs fonctions.

La direction ne pourra nommer aucun agent, qui soit parent du président, de l'un des directeurs ou de l'un des agents dans la même ville, au troisième degré de parenté ou d'affinité exclusivement.

55. L'importance des entreprises de la société dans les Indes orientales des Pays-Bas, combinée avec leur grande distance, exigeant des mesures particulières, il sera établi, nommément à *Batavia*, une branche d'administration secondaire, sous la dénomination de *factorerie*; elle sera composée d'un président et de quatre membres, lesquels, de même que les autres agents de la société, sont nommés et révocables par une décision de la direction.

56. Cette *factorerie*, subordonnée à la direction de la société, sera chargée de la surveillance et de la gestion générale de ses affaires dans les Indes orientales des Pays-Bas, en se conformant aux instructions et règlements particuliers à arrêter à cet effet par le conseil, lesquels devront aussi contenir les restrictions et pénalités mentionnées à l'art. 54, à l'égard des autres agents fixes.

57. Lorsque la direction s'occupera de la formation de ces instructions et règlements, elle devra s'informer auprès du ministère des colonies, s'ils sont en harmonie avec ce qui est prescrit par le gouvernement et l'administration intérieure de ces contrées.

58. La factorerie à *Batavia* arrêtera les livres annuellement au 1^{er} juillet, et transmettra à la direction avant ou au 1^{er} septembre, des états en due forme avec les comptes de sa gestion en triple expédition, accompagnés d'un rapport général sur ses opérations de l'année écoulée, en se conformant à cet égard strictement aux instructions qui lui seront données par la direction.

La direction pourra, lorsqu'elle le jugera convenable, appeler auprès d'elle l'un des membres de la factorerie, à l'effet de lui donner de vive voix, les renseignements qu'elle croira utiles à l'intérêt de la société.

59. Les membres de la *factorerie* de *Batavia* reçoivent des rétributions par forme de *provisions*, conformément aux dispositions qui seront faites à cet égard par le conseil; en maintenant ce principe, il pourra cependant, et s'il y a lieu, leur être alloué un traitement fixe annuel comme *minimum*.

60. Les agents que la société nommera dans les possessions d'outre-mer, devront avant d'y être admissibles, se pourvoir de *permis* de résidence d'après le mode prescrit ou à prescrire ultérieurement par les règlements coloniaux.

61. On pourra faire une exception aux règles générales arrêtées par les présents articles conventionnels concernant les agents, pour l'agence à établir à *Canton* en *Chine*.

La direction prendra au plutôt des mesures à l'effet d'établir une agence en *Chine*, d'après le mode qu'exigeront les intérêts de la société, ceux de l'industrie nationale et des circonstances locales; ce mode sera soumis à l'approbation du conseil.

62. La direction de la société et ses subordonnés, quelles que soient leurs fonctions, ne peuvent être personnellement responsables du chef des opérations faites en leur qualité et conformément aux présents articles conventionnels; tous sont comptables envers la société de l'exécution de leur mission.

63. Ne pourront être nommés président, directeur, commissaire, membres de la factorerie à *Batavia*, ou agent, toutes personnes qui, dans le royaume ou à l'étranger, ont été déclarées en état de faillite, sans avoir été légalement réhabilitées, ainsi que

celles qui ont fait cession volontaire ou judiciaire de leurs biens, ni finalement celles qui, ayant obtenu surséance de paiement, ne pourront justifier avoir satisfait aux engagements pour lesquels cette surséance leur a été accordée.

Aucun des emplois ci-dessus dénommés, ni en général aucun de ceux auxquels est attachée une comptabilité, ne pourront être conférés à des personnes généralement reconnues pour avoir suspendu leurs paiements, sans qu'il s'en soit suivi un acquittement intégral.

CHAPITRE IV.

Des opérations de la société.

ART. 64. Le but que la société se propose, est de faire prospérer le commerce national, la navigation, la construction de navires, la pêche, l'agriculture, les manufactures et les fabriques, en étendant, d'accord avec ses intérêts propres, les divers rapports commerciaux existants et ceux qui seront reconnus avantageux; en ouvrant de nouveaux débouchés au commerce de ce royaume, et en selivrant enfin à toutes entreprises propres à augmenter et à propager la consommation des produits de l'industrie nationale.

65. La société n'est soumise, dans l'exercice de son commerce, à d'autres investigations ou surveillance de la part de l'État, et n'aura d'autres obligations envers lui que celles que la loi établit à l'égard des sociétés anonymes, le tout sauf les restrictions spéciales ou générales déterminées par les présents articles conventionnels.

66. La société devra, pour ses exportations, employer de préférence des produits et des objets de fabriques indigènes. à moins que les marchandises nécessaires ne puissent être fournies à des prix très-convenables par les fabriques et les manufactures du pays.

67. La direction recherche les moyens par lesquels la société pourra favoriser l'industrie nationale, non-seulement dans ce royaume, mais dans les autres pays; et elle tâche par une correspondance active de découvrir de nouveaux ou de meilleurs débouchés pour l'exportation et la consommation des produits de l'industrie nationale; pour l'importation en bonne qualité et à des prix avantageux des matières premières nécessaires aux fabriques, et pour procurer aux marchandises de retour, surtout pour celles venant de nos possessions d'outre-mer, un débit plus facile et plus considérable, notamment en *Allemagne*, en *Suisse* et dans d'autres pays.

68. La société s'efforcera par tous les moyens possibles, à favoriser le débit des produits de l'industrie nationale et du sol des Pays-Bas, autant par des achats et des envois pour son propre compte, qu'en participant dans les achats et envois pour compte d'autrui, ou en faisant des expéditions en commission.

Lorsqu'elle acceptera des consignations, elle considérera particulièrement l'effet qui pourra en résulter pour elle de procurer des nouveaux débouchés aux produits du commerce et de l'industrie du royaume.

La direction aura la faculté de faire sur les marchandises qu'elle recevra en consignation ou en commission, les anticipations usitées dans le commerce.

69. Les spéculations dans les fonds ou dans les changes sont interdites à la société, sauf la faculté qu'aura la direction de placer d'une manière sûre et convenable les fonds disponibles, sans que cependant elle puisse jamais faire des prêts d'argent, à des particuliers ou à des autorités publiques, que sous bonne et suffisante caution.

70. La société peut, dans des cas particuliers à déterminer par le conseil, faire

l'acquisition de quelques magasins et au besoin d'un bâtiment, pour y établir ses bureaux et les réunions du conseil ; néanmoins il sera de règle générale, pour éviter autant que possible les détails d'administration, d'organiser le tout, de manière que les frais de gestion et d'administration soient fixés invariablement.

La factorerie de *Batavia* recevra de la direction des ordres précis, pour qu'en prenant en considération les circonstances locales, elle agisse à cet égard au plus grand avantage de la société.

71. La direction tâchera de prendre des arrangements équitables avec la banque des Pays-Bas à *Amsterdam* et avec la société pour l'encouragement de l'industrie nationale à *Bruzelles*, pour qu'elles deviennent des caissiers généraux de la société.

Les ordres à délivrer pour les recettes et pour les paiements, seront signés par le président et par un membre de la direction.

72. Dans les possessions d'outre-mer du royaume, où il n'existe point de banque, ni de lieux sûrs pour y déposer l'argent et les effets, on pourra employer à cette fin et aussi longtemps que la direction n'y aura pas pourvu d'une manière convenable, les établissements des finances de l'État, et on y déposera l'argent et les effets appartenant à la société ; dans ce cas la direction engagera le gouvernement à donner l'ordre aux administrations coloniales de remettre en tout temps et sans aucunes difficultés, ni formalités, les sommes et fonds ainsi déposés, aux agents de la société.

73. La société admettra comme principe d'employer pour l'expédition des marchandises des navires belges sous pavillon national, et de préférence des bâtiments construits dans ce royaume ou dans ses possessions d'outre-mer, à l'exclusion de ceux qui ayant été construits ailleurs n'auront été nationalisés qu'après l'établissement de la société.

La société pourra cependant s'écarter de cette disposition, lorsque la nature des entreprises pourra l'exiger, ainsi que le cas en est prévu à l'article 79, ou lorsqu'il se présentera des circonstances d'une absolue nécessité, telles que naufrage, innavigabilité déclarée à l'étranger, ou autres cas semblables.

La faculté de commander les navires susmentionnés, est également accordée aux étrangers qui antérieurement à l'établissement de la société, avaient leur domicile dans ce royaume, et qui avaient déjà commandé des bâtiments sous pavillon belge.

74. La société naviguera au moyen des navires affrétés, sauf cependant le cas, où en raison des circonstances, ou de la nature des expéditions, elle trouverait plus convenable de se servir des bâtiments à elle appartenant.

La factorerie de *Batavia* ne réglera et n'entreprendra rien, quant à l'achat des navires, que d'après les ordres formels de la direction.

Dans aucun cas, la société ne pourra avoir, ni en propriété, ni en location, des chantiers ou d'autres établissements pour la construction ou le radoub des navires.

75. Étant à désirer que la société emploie pour quelques entreprises, et notamment pour celles destinées aux Indes orientales, des navires d'environ la même capacité, la direction, après avoir recueilli l'opinion des personnes de l'art, soumettra au conseil quelques dispositions fixes relativement au tonnage, à la forme, à l'armement et aux autres conditions que devront réunir les bâtiments destinés à ces voyages ; ces dispositions arrêtées, la direction encouragera, autant que possible, la construction de pareils navires, en donnant aux armateurs l'assurance qu'ils seront affrétés par la société à un fret raisonnable, pour quelques voyages consé-

cutifs sans que toute fois il soit dérogé à la faveur accordée par l'article 73 aux navires déjà existants.

76. Les bâtiments affrétés par la société ni ceux qui lui appartiendront, ne se distingueront des autres navires nationaux, ni par leur pavillon ni par aucun autre signe quelconque; ils pourront seulement avoir un pavillon numéroté, afin qu'en cas de rencontre en mer, ils puissent être reconnus.

77. Les bâtiments naviguant pour la société, de même que son commerce dans tout ce royaume, et dans les possessions d'outre-mer, seront traités quant aux droits, impôts, restrictions et concessions, sur le pied d'une parfaite égalité avec les navires et le commerce de tous autres négociants ou corporations commerciales.

78. La société s'appliquera spécialement aux relations commerciales réciproques entre ce royaume et les Indes orientales, au commerce de port à port dans ces Indes, et particulièrement au commerce du thé et de tous autres rapports directs ou indirects avec la *Chine*, afin de rétablir nos anciennes relations avec cet empire, et de remettre la navigation belge en possession de cette branche importante; elle fixera en outre son attention sur le commerce avec les différentes parties de l'*Amérique* et avec le *Levant*.

79. La société tâchera de favoriser les pêcheries, surtout dans les mers des Indes, soit en les prenant pour son propre compte, soit en aidant de ses conseils et de ses ressources ceux qui voudraient s'y livrer, sauf les exceptions et les précautions que son intérêt lui prescrira.

80. La direction protégera, autant que possible, toutes les branches de l'agriculture nationale, et tâchera de découvrir de nouveaux débouchés à l'exportation de ses produits.

81. La direction peut, sauf la disposition mentionnée à l'article 56, autoriser la *factorerie* à *Batavia*, à accepter les fermes du gouvernement, à se charger des livraisons à faire, et généralement de toutes entreprises légales, ayant un rapport direct avec le commerce, et qui pourront être traitées à l'avantage de la société.

82. Toutes conventions qui seront conclues de la part de la société, dans les Indes des Pays-bas, avec des *indigènes*, ne pourront, sauf les dispositions et formalités prescrites à cet égard, par les réglemens coloniaux, avoir pour objet que l'achat et la vente, la livraison et la culture des marchandises et productions qui font partie du commerce de la société; elles ne pourront contenir aucune stipulation qui aurait pour but, soit le monopole, soit l'exclusion du commerce libre de tout belge ou étranger, ou qui tiendrait à des cultures ou livraisons forcées.

83. Afin que la société jouisse de la promesse qui lui est donnée par l'article 12 de l'arrêté royal du 29 mars 1824, n° 163, la direction est autorisée à concerter des arrangements et à conclure des conventions avec les autorités compétentes, pour l'approvisionnement des colonies, le transport des marchandises et des étrangers, et pour tout ce qui pourra y être relatif.

84. La société devra se conformer à l'égard des navires qui seront expédiés pour son compte aux possessions des Indes des Pays-Bas, à ce qui est prescrit par l'arrêté royal du 4 mai 1816, n° 80, pour autant qu'il n'y a point été dérogé par des dispositions ultérieures.

85. Lorsque la *factorerie* à *Batavia* aura à fournir des traites sur la direction, elle les délivrera de préférence, autant que possible, et contre le paiement immédiat de leur valeur, à la régence coloniale, aux fonds des veuves et orphelins, aux chambres

des orphelins, aux diaconies et aux autres institutions d'utilité générale et de bienfaisance, qui y sont établies.

86. La direction pourra solliciter du roi, des lettres de recommandation en faveur de la société, tant auprès des administrations coloniales et des agents diplomatiques de ce royaume, qu'auprès des différents consulats, et notamment auprès de celui de *Canton en Chine*.

87. Les achats de marchandises et les affrètements seront faits par adjudications publiques, ou par inscriptions ; néanmoins la direction pourra les effectuer suivant le mode en usage dans le commerce, lorsqu'elle le jugera plus utile à l'intérêt de la société.

Dans ce cas la direction veillera à ce qu'aucuns particuliers, villes ou provinces ne soient favorisés au préjudice des autres, et à ce que les avantages, résultant de la gestion de la société, soient partagés autant que possible et dans son intérêt réel.

88. Pour la disposition à faire de ses retours, la société admettra comme règle générale, de tenir ses ventes publiquement ou à des époques fixées, soit à l'enchère, soit au rabais, soit au moyen de ces deux modes réunis, ainsi que cela sera jugé le plus utile à ses intérêts ou comme les règlements particuliers l'auront déterminé ; elle réglera ces ventes de manière que le commerce en général soit autant que possible attiré vers ce royaume ; la direction a néanmoins la faculté, lorsqu'elle le jugera utile aux intérêts de la société, de faire des ventes de gré à gré. Les motifs qui y auront donné lieu, seront communiqués au conseil à sa première réunion.

89. La société ne vendra que par de grands lots ; il sera fait à cet égard des règlements aussi positifs que le permettront les différents articles ; la société ne peut avoir des courtiers fixes.

90. La direction sera tenue de faire assurer les propriétés de la société, de préférence par les compagnies d'assurances maritimes et contre l'incendie établies dans ce pays, et par les assureurs particuliers.

Lorsque la direction estimera que les affaires de la société se sont suffisamment étendues pour quelle courre elle-même une partie des risques, elle pourra être autorisé à cet effet, par une résolution du conseil.

CHAPITRE V.

Du paiement de l'intérêt, du bilan, des dividendes et du fonds de réserve.

91. Un intérêt annuel de *quatre et demi* pour cent ayant été assuré aux actionnaires de cette société, sous la garantie du roi, il sera joint aux actions, des coupons semestriels payables respectivement au 1^{er} janvier et au 1^{er} juillet de chaque année.

92. Au 31 décembre de chaque année les livres de la société seront arrêtés ; le bilan sera ensuite formé par la direction ou de sa part, pour être présenté le premier lundi de mai, lorsque le conseil tiendra sa réunion annuelle, aux commissaires avec un mémoire motivé et explicatif sur les articles que ce bilan contiendra.

93. Le bilan ainsi formé et le mémoire y relatif, seront soumis dans une assemblée des commissaires à l'examen d'une commission composée du commissaire du roi et de quatre autres membres à nommer par cette assemblée dans la réunion annuelle du mois de mai, qui précédera la formation du bilan ; dans cette réunion, il sera également désigné quatre autres membres comme suppléants aux quatre mentionnés

ci-dessus, et pour remplacer ceux-ci lorsqu'ils seraient empêchés par des motifs légitimes.

La commission mentionnée ci-dessus se réunira le premier lundi de mai auprès de la direction ; à mesure qu'elle procédera dans l'examen des pièces communiquées, les autres commissaires seront convoqués à temps et au plus tard en deans les six semaines, à l'effet d'entendre le rapport de cette commission et d'approuver ou de désapprouver le bilan soumis.

La direction devra fournir aux commissaires toutes les explications, et leur communiquer tous papiers et registres qu'ils pourront requérir afin de les mettre à même de juger avec exactitude de l'État des affaires de la société et les opérations de la direction.

94. Le bilan ayant été approuvé dans l'assemblée des commissaires, sera signé par le président et par le membre remplissant les fonctions de secrétaire ; cette signature servira de décharge à la direction pour la gestion de toutes les affaires traitées dans les livres de l'année écoulée.

95. Dans le cas contraire, nommément lorsque le bilan ou une partie de la gestion de l'année écoulée ne pourraient être approuvés par l'assemblée des commissaires, cette assemblée, de même que la direction, soumettront respectivement et séparément leurs considérations au roi, et solliciteront la décision de S. M. sur le différend qui se présentera.

96. Le bilan approuvé est déposé pendant *quatorze* jours à l'inspection de tous les actionnaires ayant droit de voter, tant à la secrétairerie de la direction, que dans les villes où, d'après l'article 15, reposent les doubles des registres d'actions.

97. Après la vérification et l'approbation du bilan, on examinera dans le conseil quelle est la somme en bénéfices nets de l'année écoulée, excédant l'intérêt fixe de *quatre et demi* pour cent, déduction faite des pertes qui pourraient avoir été essuyées dans les années précédentes, et après le remboursement de ce qui pourra être dû au roi, du chef du secours que S. M. aura prêté pour le paiement de l'intérêt fixe de $4\frac{1}{2}$ pour cent ; de l'excédant qui sera alors constaté, on formera une réserve d'un tiers, tandis que les *deux* autres tiers seront répartis comme *dividendes*.

98. La réserve formera un fonds particulier qui ne pourra être réuni au fonds général de la société, et il devra être régi séparément.

L'usage qui en sera fait, et le mode d'après lequel il sera employé, feront l'objet d'un règlement d'administration intérieure, à arrêter de temps en temps ; il est décidé dès à présent, que la réserve sera aussi destinée, entr'autres, et pour autant qu'elle le comportera, au remboursement des avances que S. M. pourra faire à la société du chef de sa garantie à l'intérêt annuel de *quatre et demi* pour cent.

99. Le conseil, en déterminant la quotité du dividende, fixera en même temps l'époque à laquelle il sera payé de la part de la société ; il en sera donné connaissance par la direction dans toutes les feuilles publiques officielles et provinciales au plus tard dans le courant du mois d'*août* ; avant le paiement du dividende, il sera joint à chaque action des certificats en nombre suffisant qui constateront le dividende à recevoir.

CHAPITRE VI.

Des assemblées générales des actionnaires ayant droit de voter.

ART. 100. Dans les cas particuliers mentionnés ci-dessus, il pourra être convoqué

une assemblée générale des actionnaires ayant droit de voter, qui sera considérée comme représentant la société entière.

101. L'assemblée générale est convoquée au moins quatre semaines d'avance, tant par des convocations personnelles, que par des annonces dans les feuilles publiques; elle sera tenue dans le lieu où le siège de la direction de la société est établi.

102. Les actionnaires ayant droit de voter, qui se réuniront au jour indiqué, se constitueront sous la présidence du président de la société, ou en cas d'empêchement légitime de sa part, sous celle d'un président à nommer par le roi en *assemblée générale des actionnaires de la société ayant droit de voter*.

Le secrétaire de la direction remplira les mêmes fonctions dans cette assemblée.

103. Dans des cas extraordinaires, lorsque les intérêts de la société exigeront des mesures non prévues dans les présents articles conventionnels, l'assemblée générale pourra être convoquée, soit d'après les ordres du roi, soit d'après une résolution à prendre par la majorité du conseil, approuvée par S. M.

Cette assemblée peut également être convoquée suivant le mode prescrit ci-dessus, pour délibérer sur les points suivants.

A. La dissolution ou la prolongation au delà du temps fixé à l'existence de la société.

B. Le changement, la modification ou l'augmentation des présents articles conventionnels.

104. Dans le cas mentionné à l'article qui précède, la convocation se fait par la direction d'après un arrêté du conseil.

105. Dans l'assemblée générale, il ne sera pris aucune résolution qu'à la majorité absolue des voix, sauf les cas mentionnés aux articles 4 et 5, lorsque les délibérations auront pour objet les dispositions qui s'y trouvent énoncées.

106. Personne ne pourra prendre part à l'assemblée générale par un fondé de pouvoirs, à l'exception du roi et des membres de la famille royale, qui sont actionnaires ayant droit de voter.

FIN.