

LA REVUE

GÉNÉRALE

TRENTE-HUITIÈME ANNÉE

TOME LXXVI

BRUXELLES
SOCIÉTÉ BELGE DE LIBRAIRIE
OSCAR SCHEPENS & Cie, ÉDITEURS
16, RUE TREURENBERG, 16

—
1902

Un essai de marine et de colonisation belges au XVIII^e siècle

LA COMPAGNIE D'OSTENDE

Qui de nous, résidant ou voyageant à l'étranger, n'a éprouvé un sentiment pénible en voyant des États secondaires, nos égaux, promener leur pavillon dans tous les ports du monde, tandis que la Belgique, commercialement et industriellement si forte, n'apparaît dans les mêmes parages que de loin en loin et provoque quelque étonnement lorsque d'aventure elle s'y montre ?

Tandis que nos voisins du nord, les Pays-Bas, comptaient au 1^{er} janvier 1901, pour leur marine marchande, 425 navires à voiles et 213 vapeurs ;

Le Danemark : 3.305 voiliers, 539 vapeurs et près de 12.000 embarcations jaugeant 4 tonneaux ou au-dessous ;

La Suède : 2.040 voiliers et 872 vapeurs ;

La Norvège : 5.642 voiliers et 1.171 vapeurs ;

Le Portugal : 246 navires à voiles et 46 vapeurs ;

La Belgique n'avait que 73 vapeurs et 4 voiliers.

On s'étonne que près de trois quarts de siècle d'une prospérité sans seconde n'aient pas amené chez nous la création d'une flottille de vaisseaux marchands analogue à celles de nos pairs. Ce ne sont pas les encouragements qui ont fait défaut.

On ne saurait trop le rappeler : il y a plus de quarante ans que le roi Léopold II, alors duc de Brabant, prononçait un discours remarquable sur cette importante question :

« Je voudrais, disait-il, qu'aux stations d'Anvers et d'Ostende, où s'arrêtent les chemins de fer belges, tout ne fût pas fini pour nous et que là, au contraire, s'ouvrit une nouvelle et large voie à l'activité nationale. Je voudrais que ces stations, points extrêmes aujourd'hui, devinssent bientôt les points de départ de nombreux steamers qui prolongeraient sur mer notre railway.

» Vous ne permettrez pas plus longtemps, Messieurs, que, seuls parmi les nations possédant des ports et une frontière maritime, nous restions, pour la majeure partie de nos exportations, tributaires de l'étranger. »

Et trente-sept ans plus tard, reçu à Anvers par les délégués de l'Industrie et du Commerce de tout le pays, le fondateur de la grande œuvre du Congo reprenait l'image et les termes mêmes de son discours au Sénat : « Nous avons été les premiers sur le continent à construire les chemins de fer, disait-il, sachons les prolonger par des lignes de navigation. Puissent les Belges s'intéresser enfin à l'industrie si importante des transports sur mer... »

Paroles graves et qui eurent un immense retentissement dans le pays. Elles sont destinées à inaugurer une ère nouvelle. Déjà la « Ligue Maritime Belge » s'est constituée à Anvers il y a trois ans.

Mais on s'étonne d'autant plus de l'indifférence que témoignait le Belge pour la création d'une marine nationale lorsqu'on se souvient des efforts que nos pères du XVIII^e siècle, moins outillés que nous ne le sommes, moins favorisés sous tous les rapports, avaient tentés pour s'ouvrir des débouchés, pour partir à la conquête des marchés d'outre-mer.

Ce sont ces efforts patriotiques que vient de raconter un jeune historien, dans une œuvre très documentée (1), avec une abondance de matériaux et une richesse de détails qui en font une lecture d'un intérêt qui ne se ralentit pas un instant.

Montrer les origines et les caractères de la Compagnie d'Ostende ou des Indes érigée aux Pays-Bas, indiquer le rôle économique et la sphère d'activité de cette association, déterminer comment elle devint un des « pivots » de la politique européenne et victime de son essor, comment elle fut la source de conflits diplomatiques qui amenèrent son anéantissement : tel est la tâche que s'est assignée M. Huisman.

Mais cette matière vaste échappe à l'analyse. Nous détache-

(1) *La Belgique commerciale sous l'Empereur Charles VI. La Compagnie d'Ostende*. Etude historique de politique commerciale et coloniale, par MICHEL HUISMAN, docteur en droit, docteur en philosophie et lettres. Bruxelles, Henri Lamertin, libraire-éditeur, 1902. — Cfr. *Die austro-belgische Handels- und Schiffahrtsgesellschaft im 18 Jahrhundert*, par le Dr MARKUS LANDAU (*Wiener Abendpost*, du 23 septembre 1902).

rons de ce livre de près de six cents pages d'une impression compacte quelques noms qu'il est bon de rappeler, quelques faits qu'il est utile de signaler. L'exemple de nos ancêtres d'il y a près de deux siècles peut nous servir de leçon, éveiller le désir de faire aussi bien qu'eux et, à la faveur des circonstances, nous amener à réussir là où la fatalité des temps les fit échouer.

I

L'Europe entière se trouvait, au lendemain de la signature des traités d'Utrecht, dans le plus cruel état d'épuisement. Après un demi-siècle de luttes ininterrompues, vainqueurs et vaincus aspiraient à l'envi aux bienfaits d'une paix durable dont la venue, si longtemps désirée, apparaissait presque miraculeuse. Toutefois, la réconciliation n'était pas générale. L'empereur refusait de déposer les armes et de renoncer à son titre de **Majesté catholique**. Maintes questions litigieuses, notamment la transmission des Pays-Bas à la maison d'Autriche, n'avaient pu recevoir un règlement définitif. La complexité des faits d'ordre politique, religieux et économique qui entouraient cette cession, nécessitait de nouvelles négociations dont les plénipotentiaires d'Utrecht, inspirés par le principe de la grande Alliance, s'étaient contentés d'arrêter les lignes essentielles.

La politique espagnole, guidée par les mobiles les plus étroits, n'avait fait que nuire à ses possessions des Pays-Bas. Le gouvernement de Madrid avait, entre autres, interdit aux habitants de la Flandre tout trafic avec les colonies espagnoles. Prohibition qui était à la fois une criante ingratitude et une déplorable faute économique. Une dernière ressource subsistait : le maintien de la liberté de l'Escaut dont dépendaient la prospérité d'Anvers et la vitalité du pays. Les gouvernants de Madrid ne le comprirent point. Pendant soixante-quinze ans, les marchands d'Amsterdam soutenus par toute la République, poursuivirent la conquête de la domination qu'ils ambitionnaient sur l'Escaut. Déjà en 1574, l'embouchure du fleuve tombait en leur possession et, de fait, la navigation subissait leur contrôle. Le traité de Munster acheva de rendre la Belgique économiquement tributaire des Provinces-Unies. Cette situation durait encore lorsque le traité d'Utrecht attribua les Pays-

bas espagnols à l'Autriche. Un autre traité, funeste à tous égards, celui de la Barrière, était subversif des droits et des privilèges de nos provinces (1).

L'excès du mal provoqua une réaction. On vit tout à coup se répandre des idées de commerce lointain, de marine, de conquêtes coloniales. L'Angleterre, la France, la Hollande avaient leurs sociétés de commerce transatlantiques ; pourquoi la Belgique, si bien située, n'aurait-elle pas la sienne ? Des projets de cette nature avaient déjà surgi même dans les dernières années du régime espagnol, sous le gouvernement de l'Électeur de Bavière — le comte de Bergeyck en était l'âme — et s'étaient brisés contre la résistance jalouse des Hollandais. Mais ils n'étaient qu'ajournés. On ne saurait affirmer avec une certitude absolue quelle fut l'influence ou l'initiative prédominante qui donna le branle au mouvement nouveau ; mais son apparition coïncida avec l'avènement du régime autrichien et il se manifesta peu à peu avec une indéniable intensité

Presque simultanément, divers projets, inspirés des mêmes tendances, appelèrent l'attention sur la nécessité et les avantages du négoce d'outre-mer. Un ancien échevin d'Ostende, Thomas Ray, irlandais d'origine, naturalisé flamand, se mit à la tête d'un groupe d'associés « résolus à risquer un capital pour transporter vers les Indes Orientales des marchandises et manufactures de ces provinces, ainsi que d'Angleterre, Hollande et Hambourg, et d'en rapporter celles qu'ils trouveront conve-

(1) Le livre de M. Huisman venait à peine de paraître que M. le Professeur EUGÈNE HUBERT, de Liège, publiait une attrayante étude d'histoire politique et diplomatique sous le titre de : *Les Garnisons de la Barrière dans les Pays-Bas autrichiens, 1715-1782*, avec cette devise d'un esprit distingué : « Quand la curée prit fin, il restait, au lieu de Belgique, une Barrière où des garnisons étrangères montaient la garde (EMILE BAN-NING) » Après avoir exposé la question religieuse née de l'établissement des garnisons, M. Hubert raconte les abus de police auxquels elles donnèrent lieu, les contestations en matière de taxes, le logement des garnisons, le régime des fortifications, les conflits au sujet de la chasse et de la pêche, les réclamations des corps des métiers, les dettes contractées par les militaires hollandais, les violences commises sur les habitants des Pays-Bas par les garnisons de la Barrière, les essais d'accommodement, leur résultat négatif et, enfin, grâce à la fermeté de l'attitude de Joseph II, la suppression des garnisons obtenue moins de deux ans après l'inauguration de l'Empereur. Le livre de M. Eugène Hubert vient à son heure ; il comble, tout comme celui de M. Huisman, une lacune dans notre littérature historique.

nir ». Il sollicite l'autorisation d'armer un navire — l'*Empereur Charles III* — « de quatre cents tonneaux, muni de 80 hommes, canons et munitions de guerre à l'avenant ». Les autorités belges délivrèrent la patente qu'il demandait (1714). Deux mois après, elles accordaient à Joseph Gheselle, Maelcamp et « consorts » de Gand, des lettres de mer en faveur de la galère le *Charles*, puis encore permettaient à Pierre De Potter, marchand ostendais, d'envoyer aux Indes Orientales sa frégate la *Flandre Impériale* (1715) et octroyaient le même droit à une société d'armateurs pour deux vaisseaux, le *Saint-Mathieu* et le *Prince Eugène*, frétés à destination de Surate.

Les équipages étaient en grande partie des jacobites anglais et des catholiques hollandais, les marins indigènes faisant encore défaut. Ils firent de bonnes affaires, mais eurent à souffrir de l'hostilité des Anglais et des Hollandais qui ne respectaient pas le pavillon autrichien. Le *Saint-Mathieu* fut canonné près de l'île de Sainte-Hélène par les Anglais ; il ne lui fut pas permis de faire de l'eau douce, le capitaine y perdit la vie ; le *Charles VI* subit le même sort, près du Cap de Bonne Espérance, de la part des Hollandais ; deux navires hollandais capturèrent non loin de la côte de Guinée, le *Marquis de Prié*, firent l'équipage prisonnier et maltraitèrent le capitaine qui mourut peu après. Le gouvernement des Provinces-Unies refusa toute satisfaction et toute indemnité, sous prétexte que les Hollandais avaient le monopole du commerce africain et que les Belges, par dessus le marché, étaient exclus de ce commerce par des traités formels.

De tels procédés entraîneraient aujourd'hui des hostilités ; mais, alors, peu d'années après la conclusion de la paix, on était fatigué de la guerre.

II

L'arrivée du marquis de Prié, ministre plénipotentiaire administrant au nom du gouverneur général, prince Eugène de Savoie, n'avait pas arrêté l'élan de nos négociants et de nos armateurs, bien qu'il se montrât assez réservé vis-à-vis des entreprises belges. Cet homme d'État a été jugé plus favorablement en Autriche qu'en Belgique.

Les historiens autrichiens reconnaissent que Prié n'était pas un modèle d'homme d'État ou d'administrateur, que, comme d'autres ministres de son temps, il a songé plus que de raison à ses intérêts privés. Mais ils opinent que plus d'une fois, là où nous trouvons à le blâmer, il avait raison et manœuvrait habilement. Il était opposé, disent-ils, dès le principe, à l'érection d'une société de commerce privilégiée et aux aventures coloniales de l'Autriche qui n'avait pas de flotte de guerre et il demeura conséquent avec lui-même. Le commerce transatlantique entrepris par des particuliers peut lui avoir procuré des avantages pécuniaires, mais, eu égard à la situation et à la politique générale de l'État, c'était le seul durable, le seul qui pût être continué sans inconvénient. Même le prince Eugène de Savoie qui, en 1719, préconisait vivement l'érection d'une société de commerce exclusivement privilégiée et déclarait que « la navigation libre à chacun serait la ruine réciproque des commerçants », reconnaissait, quatre ans plus tard, que la manière de voir de Prié était la bonne et « qu'il aurait été plus pratique à tous les points de vue de laisser les particuliers continuer à trafiquer que de fonder une compagnie qui produira des résultats que je n'ai pas manqué de dépendre d'avance » (1).

Prié s'efforça avant tout de rompre l'entente hollandaise et de surmonter les difficultés intérieures. La forte importation de pièces de soie tirées de la Chine fit tomber les prix et amena les fabricants d'Anvers, plus peut-être pour faire une démonstration que parce qu'ils prétendaient travailler à perte, à fermer leurs fabriques. Les ouvriers congédiés — près de quatre mille, — se soulevèrent criant qu'on leur prenait leur pain, la populace fit cause commune avec eux, les marchandises furent en partie pillées, en partie brûlées (février 1718). La garde bourgeoise se montra insuffisante ; il fallut un régiment de dragons et des canons pour rétablir l'ordre. Il résulta de l'enquête ouverte à la suite de ces faits regrettables, que l'émeute avait été soufflée par les Hollandais afin de troubler le commerce direct de la Belgique avec la Chine. En outre, plusieurs fabricants d'Anvers étaient actionnaires de la société de commerce hollandaise des Indes Orientales.

Vers le même temps, il y eut des troubles et des pillages

(1) M. LANDAU.

plus sérieux à Bruxelles et Prié voulut y voir la main de l'Espagne qui venait, sans déclaration de guerre, de faire irruption dans l'île de Sardaigne, qui appartenait à l'Autriche. A Gand, on eut à réprimer des désordres causés par les drapiers qui se plaignaient de ce que certains couvents leur faisaient concurrence non seulement en fabriquant du drap, mais en le mettant en vente.

Et, malgré tout, le commerce asiatique des Belges florissait. Presque chaque année, la mousson venue, une dizaine de vaisseaux mettaient le cap sur l'Inde et la Chine, une factorerie était érigée à Canton, une autre à Kabelaon, sur la côte de Coromandel, en vertu d'une concession octroyée par l'autorité hindoue indigène et malgré les efforts des Hollandais. Le mouvement vers une « plus grande Belgique » s'accroissait, progressait. Sur la bande du littoral de deux milles de longueur cédée aux Belges, et qui portait le nom de Sadatpatram, le pavillon impérial fut hissé, le 23 août 1719, avec une grande solennité et salué par une salve d'artillerie. Ce fut la première et la dernière colonie austro-belge sur territoire hindou, dans le royaume du Grand-Mogol. Elle prospéra grandement, grâce à sa situation avantageuse et à son port excellent. Au bout de quelques années, elle comptait une population de quelques milliers d'habitants, en majeure partie indigènes. En 1723, on ouvrit une agence de commerce à Bankipur, non loin de Calcutta. Les deux établissements furent repris plus tard par la société d'actions.

D'autres entrepreneurs aventureux avaient déjà antérieurement adressé aux autorités belges et aux ministres autrichiens des plans de fondation d'une grande société de commerce asiatique. Prié, qui désirait procéder avec prudence et éviter d'exciter la jalousie des Hollandais et des Anglais, se tint sur une grande réserve vis-à-vis de ces faiseurs de projets ; à Vienne, on écartera l'un d'eux, tandis que, sur le conseil du prince Eugène, on lui donna à entendre qu'il eût à justifier tout d'abord de ses ressources. Il promit de verser quatre millions et ne reparut plus.

III

Mais, de même que nous voyons aujourd'hui se former partout des cartels et des trusts, de même l'érection de grandes sociétés commerciales transatlantiques paraissait inévitable alors dans les grands États. Le jour où parurent des entrepreneurs sérieux, Prié dut cesser ses résistances.

Après plusieurs années de négociations et de délibérations à Bruxelles et à Vienne, on avait fini par s'entendre sur la création d'une société par actions austro-belge pour la navigation et le commerce avec l'Asie. Les statuts avaient été arrêtés. Mais la patente impériale du 19 décembre 1722 ne fut publiée que le 23 juillet 1723. Le 23 janvier 1723, l'empereur, sur la proposition de Prié, avait nommé pour cinq ans les sept premiers directeurs — négociants belges, banquiers et armateurs. — C'étaient Jacques de Pret, Jacques Maelcamp, Louis-François de Koninck, Paul de Kimpe, Pierre Proli, Jacques Baut et Thomas Ray. Le choix de leurs successeurs fut laissé à l'assemblée générale des actionnaires. Le titre officiel de la société était : « Société des Indes I. R. » ; mais elle fut appelée communément « Compagnie d'Ostende », vu que ses navires débouquaient généralement de ce port.

La charte de concession, qui formulait en 103 paragraphes les statuts de la compagnie, était un travail fortement étudié ; en voici un rapide aperçu :

A l'exemple de ses puissantes rivales de Londres et d'Amsterdam, la Compagnie d'Ostende est basée sur le privilège et le monopole. Elle reçoit la faculté pendant trente ans, de négocier aux Indes orientales et occidentales, le long des côtes d'Afrique, tant en deçà qu'au delà du cap de Bonne-Espérance, « dans tous les ports, havres, lieux et rivières, où les autres navires trafiquent librement, en observant les maximes et coutumes reçues et approuvées par le droit des gens ». Le droit réservé à la société est à ce point *exclusif* que défense absolue est faite à tous les autres habitants de nos provinces de se livrer à la navigation et au négoce transocéanique, sous peine d'encourir « l'indignation » et la confiscation de leurs marchandises.

Charles VI n'accorde pas seulement à la Compagnie d'Ostende

le monopole du commerce et de la navigation ; il veut qu'elle le fasse respecter et lui concède certaines des attributions de quasi-souveraineté, certains droits régaliens qui, plus ou moins étendus, étaient l'apanage de toutes les compagnies des Indes érigées sous l'ancien régime. Elle peut acquérir aux Indes des terres, ports et havres, qui lui appartiendront en toute propriété, sauf le droit réservé à l'empereur d'en disposer, après l'expiration de l'octroi, moyennant une équitable indemnité. Elle peut aussi établir des colonies, des forts et des factoreries, « pour la défense de son commerce et la défense du pays qu'elle aura acquis », les faire commander par des officiers, à la charge qu'ils prêtent serment de fidélité à l'empereur et ensuite serment particulier à la compagnie. Les prises faites par ses vaisseaux, si les juges de l'amirauté les déclarent valables, lui seront entièrement attribuées. Elle peut aussi conclure des traités avec les princes et les Etats hindous, mais ces conventions n'ont de force que pendant un terme de six années, à moins qu'elles ne reçoivent la ratification impériale. Il est permis à la compagnie d'engager dans les terres d'Empire des soldats et des officiers dont les services seront récompensés comme s'ils étaient rendus au souverain lui-même, de recruter des colons qui, ainsi que leurs enfants nés aux Indes, jouiront à leur retour dans les Pays-Bas de tous les droits des régnicoles. Sans le consentement de l'empereur, la société n'a pas le droit de faire de déclaration de guerre. Comme preuve de sa personnalité souveraine, la Compagnie d'Ostende obtient des armoiries spéciales « d'or, aux deux bâtons noueux de Bourgogne enflammés » dont elle doit sceller tous ses actes et tandis que les marchands ordinaires se servent du pavillon de Bourgogne, les navires de la société des Pays-Bas arborent le pavillon impérial, un autre de gueules au lion d'argent et un troisième à ses propres armes. Le fonds social avait été arrêté à six millions de florins de change et partagé en six mille actions de mille florins chacune. Ce capital était suffisant, déjà même trop élevé, puisque les directeurs ne jugèrent pas nécessaire de l'appeler entièrement : quatre millions et demi seulement furent versés dans les caisses de la compagnie, et les titres libérés moyennant 75 p. c., etc.

IV

La Compagnie d'Ostende avait, à son début, d'une façon générale, un caractère à la fois national et aristocratique : national, puisque le plus grand nombre d'actionnaires étaient Belges ou du moins remplissaient de hautes charges dans l'administration des Pays-Bas ; aristocratique, puisque la noblesse et le haut commerce concentraient dans leurs mains la majorité des actions. En tête de liste se trouvait le plus gros intéressé, le marquis de Prié ; bien qu'endetté et vivant d'emprunts et d'expédients, il avait pris cent cinquante actions « pour faire croire aux Flamans qu'il avoit contribué à la Compagnie d'Ostende et qu'il la favorisoit ». Parmi les importants souscripteurs venaient ensuite le duc d'Arenberg, avec cent vingt actions, et le conservateur des impositions de la Flandre, Corneille Walckiers, avec cent vingt et une actions. Ce dernier avait reçu ses titres en remboursement provisoire d'une somme de 25.000 écus (60.000 florins) qu'il avait avancée au gouvernement, prêt destiné à l'acquisition de terrains dans le Bengale. Ferdinand de Vecquemans, d'Anvers, et Paul de Kimpe, chacun cent actions. Le comte Léopold de Windischgraetz avait souscrit également cent titres, mais dans le dessein de les revendre aussitôt qu'il pourrait en retirer un brillant bénéfice. D'autres personnalités engagèrent dans la Compagnie des sommes considérables : Louis-François de Coninck, 90.000 florins ; Baut et le comte de Calenberg, 80.000 fl. ; Th. Ray, 70.000 fl. ; le banquier Peytier, 54.000 fl. ; Jacques Maelcamp, Jacques de Pret, Proli et le baron de Schilde, chacun 50.000 fl. On peut citer encore, au nombre des principaux intéressés, le conseiller et maître des comptes Fraula, les princes de Ligne et de Rubempré, les comtes de Maldeghem, de Wrangel et de Lalaing, le pensionnaire des États de Brabant Vanden Broeck, les marquis de Ruby et de Los Rios, l'audiencier Cuvelier, le fiscal Neny, puis un certain nombre de dames, telles les comtesses de Rupelmonde et de Chaumont, Anne Moretus, etc. Deux villes participèrent — en tant que corps constitués — à la souscription : Anvers prit trente actions, Ostende en prit douze, ce qui obligea les *Magistrats* de ces deux communes, vu le mauvais état de leurs finances, à faire, lors de chaque versement, un nouvel

emprunt à intérêt. Plus tard différents serments et corporations entrèrent dans la Compagnie, parmi lesquels les brasseurs, les tuilliers et les tanneurs de Bruges.

Cinq cents actions avaient été réservées, on le sait, au profit du gouverneur général et des hauts dignitaires de l'Empire. Leur placement ne se fit pas sans difficulté. Le prince Eugène prétexta l'état précaire de sa fortune et ne souscrivit que 60.000 fl. « L'espérance du gain n'a aucune part à la résolution que j'ay prise, écrit-il à Neny; mais comme gouverneur du pays, je ne peux pas rester étranger à une entreprise qui m'intéresse de si près. »

Abstraction faite des actions remises aux diplomates et aux ministres autrichiens, il semble que l'on puisse affirmer que près des deux tiers du fonds social se trouvaient, lors de la clôture des registres, entre les mains des Anversois; les habitants de Bruxelles ne figuraient dans les souscriptions que pour un million de florins, y compris les actions du marquis de Prié; Gand, Bruges, Ostende, Louvain, avaient souscrit le surplus. Remarquons que tandis que 3037 actions, soit plus de la moitié étaient détenues par les cinquante-quatre plus forts actionnaires, membres de la noblesse ou grands négociants, à peine mille actions furent demandées par les petits actionnaires possesseurs de une à six actions.

Au mois d'août 1723, alors que les actions de la Compagnie hollandaise des Indes Orientales accusaient à Amsterdam une baisse de quinze pour cent, celles de la Compagnie d'Ostende étaient cotées à la Bourse d'Anvers à douze pour cent de bénéfice.

Tout le capital était souscrit et les demandes continuaient à affluer au bureau de la direction. Parmi les étrangers, beaucoup de négociants de Saint-Malo, qui avaient collaboré à notre relèvement maritime, désiraient s'intéresser dans la nouvelle société. Mais le cabinet de Versailles prit des mesures sévères pour les en empêcher.

L'attente des fondateurs et des actionnaires de percevoir de hauts dividendes ne fut pas leurrée et les droits sur les marchandises importées rapportèrent de fortes sommes à l'État, tandis que l'exportation, le plus souvent en argent comptant, vivifiait l'industrie indigène. Quatre armements dirigés vers la Chine rapportèrent sept millions à la société. Un capital actions

libéré de quatre millions et demi, rapporta, en sept ans, plus de six millions de dividendes, tandis qu'il restait à la société, outre les navires et les bâtiments, pour plus d'un million et demi de marchandises. Cette situation brillante lui permit d'offrir à l'Empereur un lion en or du poids de 35 livres et de consacrer 12.000 florins à l'érection d'une chapelle dans un hôpital de Vienne. Détail curieux, les actions ne dépassèrent jamais le cours de 1700 florins, tandis que, dans un moment de panique, elles tombèrent à 470, résultat sans doute de manœuvres de bourse que l'on entendait déjà alors aussi bien qu'aujourd'hui.

Si les voyages de quelques vaisseaux de particuliers avaient éveillé le mécontentement des Hollandais et des Anglais et provoqué de leur part maintes violations du droit des gens, la création et les brillants succès de la Compagnie d'Ostende excitèrent plus encore leur envie. Ils ne se proposèrent pas uniment de combattre ou de chercher à restreindre le commerce transmarin austro-belge, ils se donnèrent pour but de l'anéantir. Et ce but, ils l'atteignirent, à la faveur des circonstances, de la politique générale et de la politique vacillante des hommes d'État autrichiens.

V

Les Hollandais, qui n'avaient pas été loin de passer sous le joug de Louis XIV, avaient été supérieurement aidés par l'intervention de l'Empereur Léopold et de l'Électeur de Brandebourg. Ils n'en devinrent pas moins les ennemis en titre du commerce austro-belge et ils gagnèrent à leurs vues les Anglais moins intéressés qu'eux.

Ils ouvrirent la lutte contre la Compagnie d'Ostende de trois manières : par l'hostilité ouverte ; par une intervention diplomatique auprès de l'Empereur, laquelle, renforcée par des alliances nouées contre lui avec d'autres États, alla presque jusqu'à des menaces de guerre ; enfin par de soi-disant « déductions de droit ».

Les raisons sur lesquelles les deux Puissances maritimes basaient leur droit exclusif à trafiquer avec l'Asie et l'Afrique ne résistent pas à l'examen, et elles furent déjà alors réfutées

à fond par les publicistes autrichiens et belges. Le *Mare liberum*, de notre compatriote Charles-Philippe de Pattyn, est présent à tous les esprits. Invoquer la paix de Westphalie et d'autres traités anciens, paraissait d'autant plus étrange de la part des Hollandais qu'ils proposaient en même temps au roi de France de faire en commun la conquête de la Belgique et de la partager. Et à cette fin, ils voulaient se servir des garnisons qu'ils entretenaient dans les forteresses belges pour leur défense contre la France !

La paix de Westphalie, ils l'avaient violée, particulièrement en regard du traitement de leurs sujets catholiques. Mais, en conclusion, ce qui est décisif, ce ne sont ni les traités, ni le droit, c'est la force. Une alliance avec la France aurait fourni à l'Empereur un contre-poids suffisant contre les deux Puissances maritimes, la France étant moins intéressée au commerce d'outre-mer. Le prince Eugène avait fait allusion à cette éventualité, lors des négociations de la paix de Bade (septembre 1714), dans ses entretiens avec le plénipotentiaire français ; mais Louis XIV accueillit froidement ces ouvertures, il les déclina plutôt. Son successeur ne sut pas s'affranchir davantage des traditions antiautrichiennes de la Maison de Bourbon. Il en résulta que les Anglais et les Hollandais réussirent à attirer la France dans l'alliance contre l'Empereur et sa compagnie de commerce belge, et ce résultat fut dû peut-être en majeure partie à ce que l'on considérait alors à Vienne comme le plus grand des succès : les traités d'alliance avec l'Espagne (1725) (1). Sans doute, le traité de commerce assurait à l'Autriche de grands avantages que son commerce et son industrie, encore insuffisamment développés, ne pouvaient qu'imparfaitement canaliser à son profit ; mais c'en fut assez pour provoquer chez d'autres nations commerçantes les craintes les plus sérieuses. Les Anglais considérèrent le traité de commerce comme un défi, tandis que les projets de mariage austro-espagnol dénonçaient aux esprits timides le relèvement de la monarchie universelle de Charles-Quint.

Ici se vérifia une fois de plus le proverbe français : « Qui trop embrasse mal étreint ». L'Autriche prétendait conserver les pos-

(1) V. *Wiener Abendpost* des 11 et 12 décembre 1896 : articles du Docteur M. LANDAU.

sessions et la prépondérance en Italie, maintenir la Compagnie d'Ostende, obtenir la garantie des Puissances européennes pour la Pragmatique-Sanction et se réserver toute liberté pour le mariage de l'Archiduchesse Marie-Thérèse. Et l'on finit par perdre de cette façon l'allié espagnol, le moins sûr, le moins puissant, mais qui n'en était pas moins utile, qui, par le traité de Séville (9 novembre 1729) s'allia avec les adversaires de l'Empereur. Il ne resta dès lors au monarque autrichien d'autre choix que de sacrifier l'une ou l'autre de ses idées favorites ou de batailler contre l'Europe entière, avec au plus l'appui de la jeune monarchie prussienne.

Ce fut la Compagnie d'Ostende qu'elle sacrifia, pour la garantie illusoire de la Pragmatique-Sanction, ainsi qu'elle le vit trop tard. Les diplomates autrichiens luttèrent longtemps et avec ténacité pour la compagnie; ils cherchèrent à lui ménager à tout le moins un champ d'action restreint ou de lui permettre de continuer son commerce sous pavillon étranger, prussien et polonais. Ce fut en vain. Les Anglais se soucièrent peu du pavillon d'un État qui ne possédait pas de marine de guerre. Ils capturèrent (février 1730), à l'embouchure du Gange, un navire de la compagnie belge battant pavillon polonais et firent prisonniers le capitaine et l'équipage.

Après avoir souscrit d'abord à la suspension provisoire des opérations de la Compagnie — pour quelques années — l'Empereur sacrifia à l'Angleterre, dans le traité de Vienne du 16 mars 1731, la Compagnie elle-même en décrétant sa dissolution et en interdisant tout commerce et tout trafic de ses possessions belges et autres héritées de l'Espagne avec les Indes Orientales. Il fut simplement permis à la Société d'envoyer encore deux navires aux Indes; le second ne revint qu'au mois d'août 1734. Sa cargaison rapporta à la Compagnie un dernier bénéfice net de plus d'un demi-million de florins. Mais ce ne fut que plusieurs années plus tard qu'on paya aux actionnaires le reliquat du capital social. Ils reçurent en tout, dividendes et remboursement du capital actions (4 1/2 millions), environ 12 millions de florins.

Le 10 juillet 1737, l'Empereur avait prononcé la dissolution définitive de la Société dont les établissements des Indes furent repris par l'État sans indemnité. Le gouvernement autrichien les mit en vente, mais ne trouva pas d'acheteur. La colonie du

Gange, vaillamment défendue par sa petite garnison, fut conquise par un prince hindoustani qui l'attaqua avec 10.000 hommes. La colonie sur la côte de Coromandel (aujourd'hui présidence de Madras) était encore, en 1750, une possession du duc François de Lorraine, à qui sa femme Marie-Thérèse l'avait cédée quelques années auparavant. Elle avait encore une garnison d'un homme. On ne nous dit pas sa destinée ultérieure. Elle fut probablement conquise par les Anglais, pendant la guerre de sept ans, en même temps que la colonie française de Pondichery.

Telle fut la triste fin d'une entreprise qui eut des débuts superbes et à laquelle il ne fallait qu'un peu de liberté pour vivre. L'impulsion qu'elle avait donnée à notre marine marchande n'eut guère le temps de se faire sentir ; néanmoins, la Compagnie avait acheté onze navires de ligne et plusieurs brigantins d'avis. Pour compléter cette flottille, elle avait aménagé à Ostende un chantier naval où deux vaisseaux de 600 tonneaux furent construits et entièrement équipés. Le port flamand qui, depuis le commencement du xvii^e siècle, avait été laissé à l'abandon, retrouva la vie et l'activité, sa population tripla ; on agrandit le bassin et les quais ; le canal de Bruges fut curé, approfondi ; les matelots qui avaient émigré à Dunkerque et en Zélande, revinrent se fixer sur le littoral ; à Nieuport, à Blankenberghe se fondèrent des associations pour le développement de la pêche ; des baleiniers belges partirent pour le Groënland.

En conclusion, ce fut pour réduire cette activité, pour empêcher ces efforts d'émancipation et d'expansion coloniale, pour défendre leur monopole que les Puissances maritimes se liguèrent et combattirent avec une âpreté et une mauvaise foi dont l'histoire offre peu d'exemples. Quand Charles VI gagna la bataille de Belgrade, l'Europe ne fut point effrayée des conquêtes qui pouvaient suivre ; mais quand il voulut établir la Compagnie d'Ostende, on le menaça de tous côtés « parce qu'on craignait la force que le commerce pourrait lui donner ».

Charles VI recula. A des promesses dépourvues de sanction, à des parchemins illusoires, il sacrifia ses droits de souverain et les intérêts de ses sujets. L'histoire n'avait qu'à enregistrer le bel élan et les énergies d'un peuple vaincu par la force et sacrifié à l'étranger.