

---

L A

## COMPAGNIE D'OSTENDE.

Après l'acceptation du traité de la Barrière (1715), après un siècle et demi de guerres dévastatrices, de morcellements et d'humiliations, la Belgique avait droit de croire que, pour quelque temps au moins, elle avait épuisé les malheurs qui étaient résultés pour elle de sa soumission à l'étranger. Elle ne prévoyait pas que la mesure n'en était pas comblée, et qu'il était possible d'encherir encore sur la fermeture de l'Escaut. Sous le poids de tant de désastres, elle avait peine à abandonner ses espérances. Car l'histoire de cette longue chaîne de calamités a un côté admirable. C'est la persistance avec laquelle la Belgique luttait contre son mauvaissort. A chaque moment de répit, si court qu'il soit, son activité reparait, elle fait effort pour se relever. Ainsi sous Albert et Isabelle, lorsque tant de plaies sont encore saignantes, malgré tout ce que la position du pays a de précaire, il suffit de quelques années de trêve pour qu'il se ranime. L'agriculture recommence à fleurir, le commerce et l'industrie renaissent, de grands travaux sont entrepris, les entraves que l'Escaut avait déjà subies font concevoir l'idée de le remplacer par une autre ligne de navigation; les arts et les lettres

brillent d'un nouvel éclat. Un quart de siècle plus tard, le traité de Munster vient consommer la grande iniquité internationale, et nous enlève définitivement la navigation de l'Escaut : on se retourne aussitôt vers Ostende, qu'heureusement la courageuse opiniâtreté d'Albert et d'Isabelle avait arrachée jadis aux armes de la Hollande. Les États de Flandre et de Brabant demandent que ce port soit approprié aux besoins nouveaux du pays, et mis en rapport facile avec l'intérieur. De nouvelles guerres viennent sans cesse retarder et interrompre ces travaux, dont la partie la plus importante finit cependant par être exécutée malgré tous les obstacles.

Lorsqu'au commencement du dix-huitième siècle, la Belgique passa de la dépendance de l'Espagne sous celle de l'Autriche, la plupart des puissances de l'Europe, fatiguées des guerres de Louis XIV, voulaient sincèrement le maintien de la paix.

Malgré les dures conditions que le traité de la Barrière avait mises à ce changement de domination, la Belgique retrouvait un peu de repos et de sécurité. C'en fut assez pour qu'elle se livrât à de nouvelles espérances et à de nouveaux efforts. Le prince Eugène, qui était devenu notre gouverneur-général, et qui portait dans l'administration la haute capacité qui l'avait illustré sur les champs de bataille, secondait cet heureux mouvement des esprits. Il prévint de quelle importance la Belgique pouvait être pour la monarchie autrichienne ; le commerce des Indes devait se faire avec bien plus d'avantage des ports de la Flandre que de celui de Trieste ; puis ranimer le commerce en Belgique, était un moyen d'y créer une marine et de donner ainsi à l'Empereur ce qui lui manquait en puissance. Le marquis de Prié reçut donc ordre d'encourager les premières tentatives<sup>1</sup>.

Quelques reproches que l'on soit en droit de faire à l'administration de Prié, et quelqu'influence qu'aient pu avoir sur lui des motifs d'intérêt, ses efforts n'ont pas manqué en cette occasion au progrès de la prospérité du pays, et il n'a pas dépendu de lui qu'ils n'obtinsent un meilleur succès.

<sup>1</sup> Le prince Eugène ne vint jamais dans son gouvernement, dont l'intérim fut rempli par Prié ; ce fut néanmoins par son intermédiaire que le ministre plénipotentiaire correspondit avec l'Empereur.

L'expérience des dernières années avait appris, par l'exemple de l'Angleterre et de la Hollande, quelles immenses ressources offrait le commerce des Indes. La paix d'Utrecht, qui semblait assurer pour longtemps la tranquillité de l'Europe, permit aux esprits de se tourner vers les spéculations de tout genre, et ce fut avec une espèce de fureur que particuliers et souverains se lancèrent dans les expéditions maritimes. La France ne fut pas seule à avoir son *Law* et sa société du *Mississipi*. Chez nous, cependant, le mouvement fut dirigé avec plus de sagesse et de modération.

Quelques essais particuliers avaient déjà réussi, quand un baron Cloots, natif d'Amsterdam, céda aux instances secrètes du marquis de Prié et aux brillantes promesses qu'il lui fit, et quitta cette ville pour Anvers, où il vint s'établir. Attirer des étrangers, les faire servir en quelque sorte d'instituteurs pour nos négociants, était chose indispensable; les traditions du commerce maritime s'étaient tellement perdues, que la Flandre elle-même, où il avait été si florissant, n'eût pas fourni un seul armateur pour tenter, le premier, un voyage de long cours<sup>1</sup>.

Le premier vaisseau équipé par Cloots partit, sur la fin de 1717, du port d'Ostende en destination pour la Chine. L'équipage était anglais en grande partie; on n'eût pu trouver en Belgique des marins qui connussent ces mers éloignées, et Prié, malgré des obstacles de diverse nature, était parvenu à en attirer de l'étranger. Cette expédition, et quelques autres plus importantes que celles qui les avaient précédées, éveillèrent la susceptibilité jalouse de la compagnie anglaise des Indes orientales; des plaintes furent adressées au ministère britannique, qui en saisit aussitôt la cour de Vienne et le gouvernement de Bruxelles. C'étaient, disait-on, des Anglais qui en réalité faisaient ce commerce; les noms des armateurs belges portés sur les passe-ports délivrés au nom de l'Empereur ne servaient qu'à couvrir des infractions au privilège de la Compagnie, en vertu duquel il était défendu à tout sujet de la Grande-Bretagne d'avoir des relations avec les Indes autrement que par son intermédiaire.

Ces plaintes étaient fondées, en ce sens que des Anglais avaient

<sup>1</sup> Voir, à ce sujet, dans la *Collection des Documents inédits concernant l'histoire de la Belgique*, un rapport de Prié, du 16 avril 1725, vol. III, p. 466.

indirectement pris part à quelques-unes de ces expéditions; mais il n'était pas vrai que les Belges ne fussent que des prête-noms; les expéditions ne se faisaient nullement pour compte de sujets britanniques. Le cabinet de Londres, dans les représentations qu'il adressa à la cour impériale pour obtenir la cessation du commerce d'Ostende, se fonda uniquement sur des motifs de convenance, et ne contesta pas à la Belgique son droit.

Ce commerce, disait-il, qui favorisait moins les Belges que les étrangers, auxquels il fournissait les moyens de frauder les lois de leur pays, devait irriter les Anglais, et probablement modifier tôt ou tard la nature des relations amicales qui existaient entre les deux États; il était désavantageux à l'industrie de plusieurs portions de la monarchie autrichienne, puisqu'il tendait à y introduire des objets figurant parmi leurs produits. D'ailleurs, était-ce là une manière de reconnaître les services rendus par la Compagnie, et ses avances considérables de fonds dans la guerre que l'Angleterre avait entreprise pour soutenir les intérêts de l'Empereur? N'avait-elle pas droit plutôt à être soutenue dans la paisible jouissance de son octroi, après les peines et les frais énormes que lui avaient coûtés ses établissements? Enfin le Roi ne contestait pas à l'Empereur le droit qu'il avait, comme souverain, de délivrer des passe-ports de mer; il croyait néanmoins devoir lui représenter l'impossibilité d'établir en Belgique un commerce réellement utile, en présence des réclamations de plusieurs États, intéressés tous à s'y opposer<sup>1</sup>.

Ce langage, qui se modifia beaucoup par la suite, n'avait rien d'insolite; c'était celui d'une puissance réclamant un bon office de son allié, et présentant, pour l'obtenir, des raisons puisées dans l'intérêt commun; il n'était pas encore question d'un traité dont on fût en droit de réclamer impérieusement l'exécution. Le cabinet autrichien crut donner quelque satisfaction en promettant de ne plus accorder, à l'avenir, des lettres de naturalisation à des Anglais, et de les écarter, autant qu'il dépendrait de lui, du commerce d'Ostende.

<sup>1</sup> Note de l'envoyé anglais à Vienne, de Pesme de St-Saphorin, en date du 11 février 1719. Quand nous ne renvoyons pas à un ouvrage imprimé, nos renseignements proviennent des documents que possèdent sur cette question les archives du royaume.

Si le ministère britannique se montra pour le moment satisfait, il n'en fut pas de même de la Compagnie ; sa jalousie veillait et s'était associé la jalousie non moins active des deux compagnies hollandaises, à qui elle avait député un agent nommé Mathieu Decker, natif d'Amsterdam, et depuis plusieurs années établi à Londres<sup>1</sup> ; le but était de réunir les négociants des deux capitales et de concerter les démarches à faire. Il est probable, mais nous n'avons pu en découvrir une preuve positive, que les Hollandais ne restèrent pas, dans le principe, aussi étrangers qu'ils le parurent à l'opposition dont la navigation des Belges devint l'objet.

L'irritation produite à Londres et à Amsterdam contre notre commerce renaissant, était d'autant plus vive, que nos efforts avaient obtenu un brillant résultat. Le premier navire envoyé par Cloots à la Chine, en 1717, en était revenu l'année suivante ; la vente de la cargaison procura aux intéressés environ le double de leur capital. Un second navire équipé par le même, en 1719, pour la Chine encore, rapporta 84 pour cent de bénéfice ; le capitaine avait cependant été forcé, pour se racheter des mains des pirates de Madagascar, de leur abandonner ce qu'il portait de poudre d'or et de perles<sup>2</sup>.

La Chine n'était pas le seul but de ces expéditions ; d'autres vaisseaux avaient aussi été chargés d'explorer les côtes de l'Asie méridionale et de l'Afrique. L'un avait conclu à Moka des marchés avantageux ; un autre, après avoir fait sur les côtes du Malabar un trafic également productif, en avait rapporté l'assurance des dispositions favorables des princes orientaux à l'égard des Belges, et de leur désir de voir mettre des bornes « à la puissance et aux hauteurs « de la compagnie hollandaise, qui voulait exclure toutes les nations, « et prétendait être seule l'arbitre du négoce dans cette partie du « monde<sup>3</sup>. »

Ces bénéfices considérables, si heureusement réalisés, étaient un puissant aiguillon. L'impulsion une fois donnée, chacun en Belgique voulut prendre part aux expéditions qui se préparaient à Ostende,

<sup>1</sup> Rapport du 16 avril 1725 mentionné plus haut.

<sup>2</sup> Rapport de Prié au prince Eugène, du 6 janvier 1725.

<sup>3</sup> Mémoire du marquis de Castillon sur l'établissement de la compagnie d'Ostende.

et le ministre fut assailli de demandes de passe-ports; « la presse « était si grande, dit-il dans un de ses rapports à propos de l'armement de deux nouveaux navires pour Moka et le Bengale, 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, en me priant de leur procurer l'avantage « d'y pouvoir placer leur argent <sup>1</sup>. »

Pour ne pas occasionner sur nos marchés l'encombrement des denrées coloniales, le ministre apportait certaine réserve dans la concession de ses passe-ports. On a prétendu que non-seulement il y mettait de la partialité, mais qu'il en retirait même un bénéfice, et les vendait en quelque sorte <sup>2</sup>. La vérité de cette imputation, qui figura plus tard parmi les chefs de l'accusation dont le marquis fut l'objet, ne nous est pas démontrée. Nous avons cependant découvert, dans les documents de son administration, des faits qui peuvent lui donner quelque vraisemblance; ainsi il existe, à la suite d'une lettre que lui écrivait le résident de l'Empereur à Londres <sup>3</sup>, un post-scriptum mentionnant *une offre de reconnaissance et de gratitude* de la part de négociants anglais, pour obtenir la permission d'établir à Ostende une société d'assurances contre les risques maritimes. On ne hasarde d'ordinaire de semblables propositions que lorsqu'il y a chance de les voir accepter. D'un autre côté, Prié, afin d'imposer silence aux mauvais esprits, se fit délivrer plus tard, par les directeurs de la compagnie d'Ostende, une attestation qu'il s'empressa de transmettre à Vienne; elle portait que jamais ils n'avaient dû faire de cadeaux pour obtenir des passe-ports de mer, et qu'ils se félicitaient de l'exemple favorable que le ministre avait donné, en prenant des actions dans leurs armements.

Quoi qu'il en soit, Cloots, qui avait courageusement montré la voie à suivre, cédant aux récriminations dont la conduite de son patron était l'objet, se contenta dès lors de prendre des actions dans

<sup>1</sup> Rapport du 6 janvier 1725 déjà cité.

<sup>2</sup> Roussel, *Recueil historique d'actes, négociations, mémoires et traités, depuis la paix d'Utrecht*, etc., vol. II, p. 4. *Mémoires de Jean Ker de Kerland*, etc., p. 277. Rotterdam, 1726.

<sup>3</sup> Le 18 juillet 1720.

les navires équipés par des armateurs du pays. Les principaux parmi ceux-ci furent les deux frères Jacques et Arnould De Pret d'Anvers, Louis-François de Coninck, aussi d'Anvers, Jacques Maelcamp de Gand, et Thomas Rey d'Ostende<sup>1</sup>. Ils suivirent avec intelligence la route tracée, et firent différentes expéditions avec plus ou moins de succès.

Les frères De Pret furent les premiers, parmi les armateurs belges, qui se hasardèrent à aborder au Bengale, où le commerce se trouvait presque exclusivement aux mains des Anglais et des Hollandais. La *Ville de Vienne*, expédiée par eux dans l'été de 1720, fut de retour l'année suivante au mois d'octobre. Ce navire, commandé par le capitaine Harrisson, un des officiers que Prié avait engagés à quitter le service de la compagnie anglaise pour se faire naturaliser en Belgique, avait jeté, en dépit des difficultés de toute espèce, les fondements d'une factorerie, ce qui était le but principal de l'expédition. Les associés, tous frais déduits, avaient encore obtenu 60 pour cent du capital avancé. En même temps, Jacques De Pret expédia un nouveau navire pour la Chine, le *Prince Eugène*; et Maelcamp un second avec la même destination, le *Saint François-Xavier*. Ils trouvèrent à Canton encore deux autres navires belges, la *Merveille* et les *Trois dernières*, que Rey avait expédiés en fraude, c'est-à-dire sans se pourvoir de lettres de mer délivrées au nom de l'Empereur. Cette fois il arriva ce que le ministre avait prévu : le grand nombre d'acheteurs fit hausser sur les lieux le prix des denrées, et leur abondance sur la place d'Ostende amena une baisse dont les actionnaires furent les victimes. Cependant, tandis que les associés de Rey et de Maelcamp se trouvaient en perte, ceux de De Pret obtenaient encore 7 pour cent de dividende<sup>2</sup>. Prié, dans ses rapports, attribue ce résultat différent à ce que Maelcamp, animé d'un sentiment que l'on ne se sent pas le courage de blâmer, ne voulait employer que des compatriotes, tandis

<sup>1</sup> Nous ne garantissons pas l'orthographe de ces noms propres; nous les avons trouvés dans la correspondance ministérielle, écrits de diverses façons.

<sup>2</sup> La plupart des détails sur ces expéditions et leurs résultats, sont puisés dans une pièce fort intéressante que nous avons déjà citée : un rapport adressé le 6 janvier 1725 par Prié au prince Eugène.

que les armements des De Pret étaient dirigés par des marins anglais plus expérimentés.

Les expéditions de 1721 réparèrent l'échec de l'année précédente. Jacques De Pret envoya encore un navire à la Chine, la *Maison d'Autriche*, et de Coninck réuni à Maelcamp en arma un autre pour la même destination, le *St-Joseph*; le premier rapporta aux intéressés 83 %, le second 60 %.

Les armements que nous venons de mentionner furent les principaux, mais non les seuls. Le mouvement une fois imprimé, il n'était pas facile de le maintenir dans les bornes de la prudence; l'exemple donné par Rey trouva plus d'un imitateur, et l'émulation qui s'était emparée de l'esprit de nos armateurs, produisit parfois l'abondance et le vil prix; ils eurent d'autres revers encore à supporter.

Les réclamations des compagnies anglaises et hollandaises n'avaient pas obtenu grand résultat; Charles VI paraissait décidé à se maintenir, envers et contre tous, dans l'exercice de ses droits de souveraineté. Cependant, les marchés de Londres et d'Amsterdam se ressentaient de cette concurrence inattendue, et grand était le mécontentement des négociants de ces deux capitales. Dans le principe, ils avaient cru frapper un grand coup en achetant les premières denrées coloniales importées à Ostende, quoiqu'ils en fussent abondamment pourvus; mais ce moyen était trop onéreux pour que l'usage en pût être souvent répété. Forts de l'appui de leurs gouvernements, ils résolurent de se rendre provisoirement justice à eux-mêmes.

La *Flandria*, navire équipé par Maelcamp, ayant été forcée de relâcher sur la côte occidentale de l'île de Sumatra, fut arrêtée, en août 1721, par les ordres d'un officier à la solde de la compagnie anglaise qui commandait dans le fort de Bencoulen. Le capitaine, marin peu expérimenté, avait commis l'imprudence d'aller en personne solliciter la permission de faire de l'eau; il fut, sans égard pour le passe-port impérial dont il était porteur, désarmé et jeté en prison; l'équipage et le bâtiment furent aussi arrêtés. Pour toute explication, le gouverneur renvoya à ses patrons, dont il ne faisait, disait-il, qu'exécuter les ordres.

Deux autres navires, équipés par les armateurs Schonamille et

Woelart, d'Ostende, avaient subi le même sort. Rencontrés sur la côte de Guinée par des bâtiments hollandais, ils avaient été également déclarés de bonne prise. Mais Woelart, au lieu de recourir à des négociations dont il prévoyait l'issue, suivit l'exemple de ses adversaires, et il s'indemniça de son propre chef en capturant, dans la Manche, un vaisseau hollandais richement chargé, le *Commany*, qu'il ramena à Ostende; l'amirauté de cette ville le lui ayant adjudé, il le fit vendre à son profit avec sa cargaison <sup>1</sup>.

S'il faut en croire Prié, Woelart fut autorisé par lui à agir de la sorte; cette autorisation cependant (et cette circonstance peint la faiblesse du gouvernement autrichien), ne fut accordée que *secrètement*. Le ministre craignait de faire croire aux États-Généraux qu'il eût osé recourir à des représailles <sup>2</sup>!

Des négociations furent d'abord entamées pour la restitution des prises effectuées de part et d'autre. Le conseiller Neny, qui se trouvait encore à La Haye afin de régler certains points relatifs à l'exécution du traité de la Barrière, reçut ordre d'insister vivement sur une réparation pour l'enlèvement des deux vaisseaux de Schomamille et de Woelart; c'était là, mandait-on, une insulte formelle au pavillon impérial. Le ministre disait en avoir parlé dans ce sens à l'envoyé des États-Généraux à Bruxelles, lui faisant remarquer que ces mesures violentes ne pouvaient s'appliquer qu'aux vaisseaux qui se hasardaient, malgré les défenses, à trafiquer dans les établissements hollandais eux-mêmes, et nullement à ceux qui se contentaient d'aborder là où il n'existait pas d'établissements semblables; or, les navires confisqués n'avaient essayé de trafiquer qu'à plus de 200 lieues des endroits occupés au nom de la Compagnie, et la prétention que celle-ci élevait sur *toute* la côte de Guinée, était d'autant plus absurde, que l'Angleterre et la France en possédaient une partie <sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Il paraît, mais c'est un point que le vague des documents ne nous a pas permis de vérifier d'une manière positive, que le *Commany* était le vaisseau même enlevé à Woelart, et que la compagnie hollandaise l'avait ensuite remis en mer pour son compte, en lui donnant un autre nom.

<sup>2</sup> V. dans la *Collection des Documents inédits*, le rapport du 16 avril 1725.

<sup>3</sup> V. dans le volume manuscrit in-folio que nous avons déjà eu occasion de citer comme se trouvant aux archives du royaume et contenant les lettres écrites par Prié à Neny, une lettre du 9 juillet 1719.

Il ne s'agissait pas encore, on le voit, du système que l'on soutint plus tard, et qui attribuait à la Hollande, pour district exclusif vis-à-vis de l'Espagne et de la Belgique, un hémisphère entier.

La compagnie hollandaise des Indes occidentales, qui paraît n'avoir agi, dans toute cette affaire, que de l'aveu des États-Généraux, dont la majorité lui était acquise <sup>1</sup>, fit des propositions tellement déraisonnables, qu'elles équivalaient à un refus d'entrer en arrangement : elle demandait la restitution du *Commany*, et n'offrait que 50,000 florins pour les deux navires belges confisqués sur la côte de Guinée. C'était manifester l'intention de pousser les choses à l'extrême.

Cette compagnie était si peu disposée à consentir à une transaction, que, pour s'indemniser de la perte du *Commany*, elle fit encore arrêter, pendant les négociations mêmes, un navire appartenant à un armateur belge du nom de Dankaert, dont cet événement causa la ruine. Prié manda à Neny de joindre ce grief aux autres, et d'insister de nouveau, de la manière la plus pressante, pour que les États-Généraux fissent de ces difficultés, non une affaire particulière à la compagnie, mais une question de politique internationale ; il devait surtout s'opposer à la vente du navire de Dankaert, décrétée par l'amirauté d'Amsterdam. A cet effet, il lui fut adressé un pouvoir rédigé, lui écrivit-on, sur l'avis unanime du conseil d'État, qui voulait *encore des termes beaucoup plus forts et même menaçants* ; le ministre n'y avait pas consenti pour ne pas rendre tout accommodement impossible <sup>2</sup>.

Malgré la partialité évidente des États-Généraux en faveur de leurs compagnies, il y eut un commencement de satisfaction obtenu dans l'ordre donné de leur part de surseoir à la vente décrétée par l'amirauté d'Amsterdam. Ce fut sans doute l'effet des menaces faites au nom de l'Empereur, et de la crainte de voir arrêter, avec le paiement du subside de 1,250,000 florins stipulé par le traité de la Barrière, celui des intérêts des capitaux dont le gouverne-

<sup>1</sup> « On prétend que l'ordre d'arrêter nos bâtiments aux côtes d'Afrique a été donné • par messieurs les États-Généraux à la compagnie des Indes occidentales. » Lettre de Prié à Neny, du 5 octobre 1719.

<sup>2</sup> Lettre de Prié à Neny, du 19 décembre 1720.

ment de Vienne s'était reconnu débiteur <sup>1</sup>. Le conseil d'État avait été l'interprète [de l'indignation publique; l'irritation en Belgique était au comble; plusieurs négociants d'Anvers, intéressés dans les navires capturés, avaient demandé au ministre l'autorisation de poursuivre la saisie de ce subside devant les conseils de Malines et de Brabant, dont ils se disaient sûrs de l'obtenir; d'autres avaient même provoqué la délivrance de lettres de marque : Laissez-nous équiper des corsaires, s'écriaient-ils, et nous ferons voir que les Ostendais n'ont pas oublié comment se fait la petite guerre; malgré leurs rodomontades, les Anglais et les Hollandais *n'ont pas grande envie de risquer leur argent contre nos fiches* <sup>2</sup>.

Les instances de Neny n'eurent pas plus de succès que les réclamations élevées au sein même des États-Généraux par les partisans de l'Autriche <sup>3</sup>, contre le danger d'une décision qui pouvait amener une rupture avec la cour de Vienne; les intrigues des marchands d'Amsterdam l'emportèrent : après avoir rejeté la proposition du renvoi à leurs commettants, les États-Généraux levèrent tout obstacle à la vente du navire de Dankaert. Les négociations furent donc rompues. « Nous n'avons plus, écrivait Prié à Neny, en lui « transmettant l'ordre de quitter La Haye <sup>4</sup>, qu'à tâcher de nous « dédommager par d'autres moyens. »

La compagnie anglaise avait aussi repoussé les propositions d'accommodement. A la communication qui leur avait été donnée par le premier secrétaire d'État, lord Carteret, d'un mémoire du propriétaire de la *Flandria*, les directeurs s'étaient contentés de répondre qu'ils n'avaient aucune connaissance de la capture de ce vaisseau, et n'avaient pas autorisé le gouverneur Pycke <sup>5</sup> à agir de

<sup>1</sup> « Nous ne manquons pas ici de moyens pour tirer une fois raison de tant de violences et avanies qu'on nous fait, dont toute cette nation, sans exception presque de personne, est irritée au dernier point. » Lettre de Prié à Neny, du 27 février 1721.

<sup>2</sup> Ces phrases sont extraites d'un rapport qu'après sa suspension les directeurs de la compagnie d'Ostende adressèrent à Charles VI.

<sup>3</sup> La correspondance de Prié prouve qu'il était parvenu à gagner quelques personnages influents des Provinces-Unies; leurs noms sont indiqués par des chiffres, et il ne nous a pas été donné d'en percer le mystère.

<sup>4</sup> Le 3 avril 1721.

<sup>5</sup> C'était le commandant du fort de Bencoulen.

la sorte ; ils ne pouvaient donc répondre pertinemment. et promettaient de prendre des renseignements par le premier navire qui partirait pour l'Inde. L'ambassadeur d'Autriche à Londres, comte de Stahremberg, releva l'in vraisemblance que Pycke, dans un cas aussi grave, eût agi sans instructions, et que, d'un autre côté, la compagnie, si soigneuse de ses intérêts, se servit d'employés négligents ou capables de la compromettre ; remettre, ajoutait-il, à répondre positivement jusqu'au retour d'un vaisseau qu'on offrait d'expédier, prouvait l'intention de traîner les choses en longueur. Le comte de Stahremberg terminait sa note sur un ton dont la diplomatie autrichienne fit trop fréquemment usage à cette époque : il menaçait, dans le cas où satisfaction ne serait pas donnée à l'armateur belge, de recourir à l'emploi des moyens que *Dieu avait mis en mains de l'Empereur*. Les directeurs s'émuèrent peu de la menace. Tout en persistant à dire que Pycke n'avait eu aucun pouvoir pour ordonner la capture de la *Flandria*, et qu'il serait bien dur pour la compagnie de répondre des faits qu'elle n'avait pas commandés, ils laissèrent entrevoir que leur ignorance n'était pas aussi complète qu'ils le prétendaient, et cherchèrent à insinuer que le gouverneur de Bencoulen s'était ainsi conduit parce qu'il redoutait une attaque de la part du vaisseau belge. Ils consentaient cependant à entrer en arrangement avec l'armateur. Des négociations particulières furent en conséquence entamées ; mais dès le principe les directeurs élevèrent difficulté sur difficulté : d'abord, ils demandèrent que le frère de l'armateur eût un pouvoir spécial, exigence à laquelle il fut satisfait ; puis ils réclamèrent des pouvoirs semblables de chacun des intéressés. Vainement Maelcamp leur démontra que cette procuration était impossible à obtenir, et que d'ailleurs elle était inutile, on ne voulut rien entendre ; il offrit une caution solvable, on la refusa, et les négociations furent rompues avant qu'il eût été fait d'ouvertures sur le montant de l'indemnité. L'ambassadeur d'Autriche fit une nouvelle démarche, mais elle fut inefficace comme l'intervention, peu sincère sans doute, du ministère anglais auprès des directeurs. Le comte de Stahremberg finit par déclarer à Maelcamp qu'il fallait, pour terminer cette affaire, des ordres *absolus* de l'Empereur.

L'Autriche était donc, en 1721, à la veille d'une rupture avec

l'Angleterre et la Hollande ; les efforts des négociants de ces deux pays avaient été couronnés de succès, et l'appui de leurs gouvernements respectifs évidemment leur était acquis.

Cependant il devenait urgent d'aviser aux moyens propres à mettre fin à leurs agressions ; les armateurs belges, exposés à des vexations de toute espèce, et voyant le gouvernement autrichien, fidèle à ses anciens errements, négocier et menacer au lieu d'agir, commençaient à perdre courage. Les compagnies étrangères, promptes à saisir les occasions favorables, cherchaient encore à augmenter ce découragement, soit en répandant des bruits sinistres, soit en débauchant les marins que Prié avait eu tant de peine à attirer en Belgique.

Charles VI, convaincu que les menaces n'obtiendraient pas plus de résultats que les bons procédés, se décida enfin à prendre le commerce d'Ostende sous sa protection particulière, en instituant une compagnie à laquelle il accorderait un privilège exclusif<sup>1</sup>. Neny, pendant son séjour à La Haye, avait été chargé de prendre des renseignements sur les détails d'organisation d'un établissement semblable, et dès le mois d'août 1721, le public fut prévenu par une circulaire, que la compagnie étant à la veille d'être établie, il ne serait plus accordé de passe-ports particuliers ; on avertissait les capitalistes de tenir prêt l'argent dont ils pouvaient disposer, afin de remplir les souscriptions aussitôt que l'octroi serait publié.

Le prince Eugène s'opposa à l'établissement de la compagnie, sans doute parce que connaissant le peu de fermeté et de persistance de l'Empereur, il craignait que ce ne fût se préparer un nouvel affront. Prié aussi y fut contraire ; il croyait que le commerce belge tirait plus de profit des expéditions faites au moyen de passe-ports particuliers ; que l'animosité des compagnies étrangères, déjà fort vive, augmenterait encore, et que l'autorité souveraine éprouverait un plus rude échec, si la compagnie instituée en son nom ne parvenait pas à surmonter les obstacles. Charles VI n'eut pas

<sup>1</sup> A en croire Jean Ker, dans ses *Mémoires*, ce serait lui qui aurait suggéré à Charles VI l'idée de cette compagnie. Il agissait alors au nom de plusieurs négociants anglais du parti whig qui, sur la fin du règne de la reine Anne, croyant à une restauration Jacobite prochaine, voulaient se ménager un refuge.

égard à ces représentations, et persista dans son intention première.

L'octroi fut donc rédigé; mais avant de le faire publier, il fallait composer la direction, et s'assurer de l'acceptation des personnes qu'on voulait appeler à ces fonctions. Prié fut d'abord invité à transmettre une liste triple de candidats; le rapport qui accompagne cette présentation porte la date du 21 décembre 1722 : « Comme on ne trouve pas dans le pays, écrit-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, depuis que je l'ai mis en train sous l'appui « de l'autorité et des lettres-patentes de passe-port de Sa Majesté, « 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. » Au nombre des personnages présentés par le ministre en deuxième ligne, figure Jean-Jacques Moretus, auquel Charles II avait accordé des lettres de noblesse, et le privilège d'exercer le commerce sans déroger. « Il est, dit Prié, riche, intelligent et fort « honnête homme, et soutient, après ses ancêtres, la bonne renommée de la fameuse imprimerie de Plantin qui a subsisté à « Anvers plus d'un siècle et demi. » Le même rapport dit que, « parmi tous les négociants de Bruxelles, il n'y en avait pas un qui « eût demandé des passe-ports pour le commerce des Indes, et que « même il y en avait fort peu qui s'y fussent intéressés, quoiqu'il y « en eût qui fussent riches, accrédités et intelligents. »

Charles VI suivit les indications de son ministre, et les sept directeurs nommés furent *Jacques De Pret, Louis-François De Coninck, Pierre Proly, Jacques Maelcamp, Paul Kimp, Jacques Baut, et Thomas Rey*; les trois premiers étaient des armateurs d'Anvers, les autres des négociants de Gand, à l'exception de Rey qui habitait Ostende, et était, à ce qu'il semble, Anglais de naissance<sup>1</sup>. Cette composition motiva des réclamations; elles

<sup>1</sup> Dans les dépêches de Vicence, la plupart de ces noms sont *espagnolisés*; ainsi Jac-

avaient leur source dans cette jalousie que les provinces se portaient l'une à l'autre, et qui fut si souvent fatale aux intérêts généraux du pays; il était injuste, prétendait-on, de nommer quatre Flamands sur trois Brabançons; et pour calmer ces plaintes, on dut promettre que les actionnaires, dans leur première réunion, seraient libres d'augmenter de deux et même de quatre le nombre des directeurs.

Un point plus important était d'obtenir l'assentiment de ceux qu'on voulait charger de la direction. Tous s'étant montrés disposés à accepter ces fonctions, auxquelles était provisoirement attachée une indemnité de 4,000 florins, le ministre les réunit (le 19 mars 1723) en présence d'une jointe dont il avait provoqué la nomination<sup>1</sup>, non pour s'en faire aider, mais *pour sa sûreté et décharge contre les cabaleurs et mauvais esprits*; il avait même eu la précaution de faire consigner, dans l'édit qui l'instituait, qu'elle avait été demandée par lui, afin de détourner l'idée que ce pût être défaut de confiance de la part du monarque. Cette jointe était chargée « d'examiner et d'éclaircir les doutes que les directeurs de « la compagnie pouvaient rencontrer dans l'exercice de l'octroi. « Ma royale volonté étant néanmoins, ajoutait l'Empereur, que la « susmentionnée jointe ait à cesser et à ne plus se mêler d'aucune « affaire, dès que la compagnie sera formée; attendu que par l'ar- « ticle 30 dudit octroi, je l'ai déclarée libre et indépendante de mon « gouvernement pour ce qui regarde le commerce. »

Avant de prêter le serment exigé d'eux, les directeurs demandèrent copie de l'octroi qui était encore en projet, et de plusieurs instructions concernant sa mise à exécution; ils réclamèrent un délai pour examiner le tout. Trois jours après, les directeurs ayant transmis leurs observations, le ministre les réunit de nouveau le lendemain (23 mars) en présence de la jointe.

ques Maelcamp s'appelle *Jacomo Maelcampo*. Les rapports soumis à Charles VI par son conseil, et les apostilles souveraines, sont en espagnol. Le monarque avait passé une partie de sa jeunesse dans la Péninsule, et en avait ramené plusieurs de ses conseillers. D'ailleurs, il n'avait pas encore renoncé à ses prétentions sur l'Espagne; lui en parler la langue, c'était caresser les illusions qui pouvaient lui rester.

<sup>1</sup> Elle se composait du conseiller d'État *Vanderhaegen*, du conseiller fiscal *Patrice Mac Neny*, et d'un négociant de Bruxelles, *Martin Robyns*.

Ces observations portaient sur différents articles de l'octroi, et la justesse de plusieurs d'entre elles fut reconnue par la jointe elle-même. Les deux plus importantes avaient trait à la fixation du fonds social, que le projet portait à dix millions de florins, et au taux des droits d'entrée à percevoir sur les denrées importées par la compagnie. Pourquoi, disaient les directeurs, élever le capital à ce chiffre? Les armements ne réclameront annuellement que six à huit vaisseaux, pour chacun desquels il ne faut pas plus de 300,000 florins, achat, équipement, avitaillement et cargaison compris; aller au delà, ce serait dépasser les besoins. Six millions suffisent donc pour le commerce à faire, et le fonds social étant supérieur, il y aura nécessairement un excédant qui restera improductif; et plus le capital sera considérable, plus les compagnies étrangères en concevront d'ombrage.

A ces objections, Prié ne trouvait rien à répliquer, sinon que les directeurs devaient se soumettre à la volonté souveraine, et toujours prêter le serment, sauf à l'Empereur à modifier l'article dans ce sens.

Le taux des droits d'entrée sur les marchandises importées par la compagnie était fixé à 6 pour cent. Les futurs directeurs objectaient qu'il se consommait dans le pays à peine un huitième des denrées importées, et que, sur les sept autres huitièmes, le tarif existant ne percevait que  $2\frac{1}{2}$  pour cent. L'octroi, disaient-ils, faisait disparaître toute différence, et soumettait au même droit les marchandises introduites, qu'elles fussent ensuite exportées ou non; 6 pour cent était un droit trop élevé, et on n'eût pas dû dépasser 4 pour cent, qui paraissait une moyenne raisonnable.

Prié répondit qu'il était vrai qu'on ne percevait que  $2\frac{1}{2}$  pour cent sur les marchandises exportées, mais que si cette exportation ne s'effectuait pas dans les trois mois qui suivaient la vente, il fallait payer les droits dus sur les denrées de même espèce qui se consumaient dans le pays. Cette obligation d'exporter dans un délai fixé, était tellement gênante, que le commerce avait, à diverses reprises, réclamé l'établissement d'un droit général de 5 pour cent, sans terme fixé à l'exportation. L'Empereur ne faisait donc qu'encherir d'un pour cent sur la demande du commerce lui-même, et celui-ci était d'autant moins fondé à se plaindre, qu'à l'étranger ces droits étaient

beaucoup plus élevés ; qu'en Angleterre, par exemple, les denrées de consommation intérieure payaient jusqu'à 18 pour cent, et celles d'exportation jusqu'à 12 pour cent.

Les directeurs insistèrent vainement sur la protection qu'il fallait accorder à un commerce naissant ; le ministre tint ferme sur ce point, qui fut maintenu dans l'octroi définitif.

Quand ces débats furent terminés, Prié pressa les directeurs de prêter serment, en leur représentant que ce serait sans préjudice de toutes remontrances à faire à l'Empereur ; ils crurent y voir un piège, et craignirent qu'une fois installés, on n'eût plus d'égard à leurs réclamations ; ils répondirent donc que puisqu'il leur était enjoint, aussitôt que le serment serait prêté et l'octroi publié, de recevoir les souscriptions, ils ne le pouvaient faire qu'après décision finale du monarque sur le mérite de leurs observations ; quelle que fût cette décision, ils promettaient de s'y soumettre dès qu'elle leur serait connue. D'ailleurs, ajoutaient-ils, il n'y avait pas urgence, plusieurs mois devant encore s'écouler avant l'époque favorable pour le départ des navires. Prié, que le cabinet autrichien, après avoir perdu lui-même beaucoup de temps, pressait alors vivement, insista et interpella individuellement quelques-uns des directeurs, qui refusèrent opiniâtrément d'accéder à sa demande. Il les fit même passer dans un appartement particulier de son hôtel, leur laissant ainsi la faculté de délibérer hors de sa présence, et « les exhortant sérieusement à faire attention à la déférence qu'ils devaient aux ordres de Sa Majesté ; » ils se retirèrent, mais revinrent déclarer qu'ils persistaient dans leur refus. Le lendemain, le ministre envoya chez eux les membres de la jointe et les fit ensuite comparaître de nouveau devant lui ; toutes ses instances furent vaines .

Il est probable que la connaissance qu'ils avaient du caractère absolu et tracassier du ministre, était pour quelque chose dans ce refus obstiné des directeurs. Leurs prévisions, du reste, ne tardèrent pas à se réaliser ; ils étaient à peine installés qu'il leur fallut rompre avec lui, parce qu'il les contrariait dans l'exercice du droit qui leur était accordé de choisir entre Bruges et Ostende pour y établir leurs magasins. Prié voulait placer les magasins à Bruges, où l'on trouvait, disait-il, de vastes locaux, de beaux bassins, etc. Les directeurs en convenaient, mais ils désiraient, avant de se décider pour cette ville, stipuler certaines conditions avec le magistrat ; enfin ils alléguaient que l'octroi les laissait libres de choisir. Le motif véritable qui engageait le ministre à prendre les intérêts de Bruges, était de se procurer la faveur de cette ville et celle du

Le résultat de ce qui s'était passé fut transmis par le ministre à la cour de Vienne. De son côté, Pierre Prolly <sup>1</sup>, un des directeurs, qui semble avoir eu des relations particulières avec le prince Eugène, lui écrivit pour expliquer les motifs que ses collègues et lui avaient eus d'agir de la sorte, et insister sur la nécessité de faire droit à leurs observations. Cette lettre parle d'un Anglais, du nom de John Colebrooke, qui se donna beaucoup de mouvement lors de l'établissement de la compagnie d'Ostende, et passa à l'étranger pour en avoir été en quelque sorte le créateur. Nous ignorons ce qu'il y avait de fondé dans ce bruit. Il est de fait que Colebrooke, à une époque où l'octroi, quoique non publié, était déjà connu (en janvier 1723), adressa en son nom et au nom de ses associés <sup>2</sup> une requête pour obtenir qu'on leur abandonnât des actions jusqu'à concurrence d'une somme de deux millions de florins; il alléguait que cette indemnité leur était due pour les sommes que depuis plus de deux années ils tenaient en réserve. La requête fut envoyée à l'avis des directeurs. Ils déclarèrent que jamais Colebrooke et ses associés n'avaient eu dans le pays la somme qu'ils disaient y avoir laissée infructueuse. Prolly, dans sa lettre, réitère cette assurance; il craint un mystère caché; le but de cet Anglais pourrait être, dit-il, de se rendre maître des suffrages de l'assemblée et de faire ensuite choisir les directeurs à sa guise; un voyage qu'il a fait récemment en Hollande semble dénoter quelque menée secrète.

Franc. Bruges, écrivait-il, avait montré beaucoup de bonne volonté dans son consentement au subside, et il voulait l'en récompenser. Il proposa de modifier l'octroi, qui déjà avait été publié et exécuté, et de priver les directeurs d'une prérogative qui leur avait été garantie; il était d'ailleurs peu embarrassé de motiver une mesure aussi arbitraire: l'Empereur se serait fondé *sur des raisons essentielles et importantes de son service*. La modération du prince Eugène n'adopta pas cette manière de voir, et l'octroi fut maintenu intact.

La fixation de l'endroit où les magasins devaient être établis fut aussi un sujet de mécontentement pour Anvers, qui posséda les bureaux de la Compagnie, et se plaignit qu'on eût fait choix pour les magasins d'une ville de Flandre.

<sup>1</sup> Ce Prolly doit être l'auteur d'un autre Prolly qui joua un assez triste rôle dans l'histoire de la révolution française.

<sup>2</sup> Ces associés étaient six Anglais: Peter Burrel, Ch. Johnson, William Lock, Edward Jarrold, John Williams, John White. Ker, dans ses *Mémoires*, prétend que ce Colebrooke lui souffla un projet relatif à l'établissement de la compagnie d'Ostende, qui devait être en son nom présenté à l'Empereur.

Les intrigues de tout genre auxquelles avaient recours les négociants de Londres et d'Amsterdam, autorisaient la méfiance. Tout était employé par eux pour dissuader Charles VI d'accorder son octroi, et peu de jours se passaient sans que les envoyés des deux puissances à Vienne ne réitérassent leurs instances; on ne cachait même point que si l'Empereur persistait, ses ordres ne s'exécuteraient pas. « Le ministre de Hollande, disait le prince Eugène dans son rapport du 10 avril (1723), m'en a parlé il y a peu de jours assez vivement, et même que les États-Généraux écriraient une lettre à Votre Majesté. Je lui ai répondu sur le même ton, et j'ai soutenu les droits incontestables de Votre Majesté par toutes les meilleures raisons qui l'accompagnent, et la convenance même de la susdite république de mettre les provinces des Pays-Bas dans un état à pouvoir se soutenir contre les ennemis communs, et à payer annuellement les 500,000 écus pour les garnisons de la barrière et autres dettes. Je ne sais pas l'impression que cela puisse avoir donné, mais je crois qu'on doit se préparer contre les mesures contraires que les susdites puissances menacent. »

La réponse de l'Empereur ne parvint à Bruxelles que dans le mois de juillet (1723); elle faisait droit aux réclamations les plus importantes des directeurs, qui, dès lors, ne se refusèrent plus à prêter serment. Prié obtempéra aux ordres souverains en faisant, aussitôt après, publier l'octroi<sup>1</sup>. C'était un grand événement pour le pays. La publication de l'octroi fut accueillie avec la joie la plus vive; l'empressement pour en acheter des exemplaires fut si grand, que l'imprimeur ne put suffire aux demandes qui lui étaient adressées<sup>2</sup>.

L'octroi qui institue la compagnie d'Ostende se compose de 103 articles. La compagnie est placée sous la protection de saint Charles, et établie pour trente années; « elle aura la faculté de naviguer et négocier aux Indes orientales et occidentales, et sur les côtes de l'Afrique, tant en deçà qu'au delà du cap de Bonne-Espérance, dans tous les ports, havres, lieux et rivières où les

<sup>1</sup> L'octroi sur la compagnie d'Ostende porte la date primitive du 19 décembre 1722, quoiqu'il n'ait été publié, comme on voit, que plus de six mois après. Il a été imprimé en français et en flamand.

<sup>2</sup> Rapport du prince Eugène à l'Empereur, du 5 août 1723.

« autres nations trafiquent librement, en observant les maximes et coutumes reçues par le droit des gens (art. 1); » il est défendu à tous autres Belges de faire ce commerce à son préjudice (art. 2), comme aussi de prendre des actions, même dans des navires étrangers (art. 4). Pendant un mois, après l'ouverture des livres, on ne recevra pour souscripteurs que les sujets de l'Empereur; ce délai expiré, on admettra aussi les étrangers (art. 8). Le fonds social est fixé à six millions de florins, et partagé en 6,000 actions de 1,000 florins chaque (art. 19). Ces actions se payeront comme suit : un quart au moment de la souscription, un deuxième quart trois mois après, et les deux derniers quarts de six mois en six mois; les billets d'action ne seront délivrés aux souscripteurs qu'après le dernier paiement (art. 23), et le défaut de paiement d'un des termes fera encourir, avec la déchéance, la perte de ce qui aura déjà été payé (art. 24). Pour avoir voix délibérative, il faut être porteur de douze actions; les propriétaires de cinquante à cent actions auront deux suffrages, et ceux dont les souscriptions dépasseront 100,000 florins en auront trois, ce qui est le nombre le plus élevé (art. 26). Pour être directeur, il faut avoir pris au moins trente actions (art. 32). La compagnie est déclarée indépendante du gouvernement, pour tout ce qui concerne son commerce et l'administration de ses affaires (art. 30). Chaque année, la moitié au moins des gains sera distribuée aux actionnaires (art. 53), et tous les cinq ans, les directeurs donneront un dividende extraordinaire, en ayant soin de conserver en caisse une somme suffisante pour le besoin et l'avantage de la Compagnie (art. 54). Les procès civils des intéressés entre eux seront soumis à une juridiction spéciale qui jugera sommairement (art. 77). Tous matériaux propres à la construction des vaisseaux de la Compagnie sont libres de droits à l'entrée (art. 85). Quant aux marchandises importées dans le pays, elles payeront à l'entrée, sans distinction si elles s'y consomment ou non, 6 pour cent de leur valeur constatée par les ventes publiques (art. 89). Le produit de ces droits est exclusivement destiné à tenir les places fortes de la Belgique en état convenable de défense (art. 90). L'Empereur promet à la Compagnie « de la défendre et protéger envers et contre tous qui l'attaqueront injustement, et même d'employer, en cas de besoin, la force de ses 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 traitements, en cas qu'aucune nation  
 « entreprit de la troubler dans son commerce et navigation (arti-  
 « cle 101); » comme marque de reconnaissance, elle lui fera pré-  
 senter, ainsi qu'à chacun de ses successeurs, « un lion couronné  
 « tenant les armes de la Compagnie, du poids de vingt marcs d'or »  
 (art. 103).

Telles étaient les principales clauses de l'octroi. Peu de jours après sa publication, on fut informé, par la voie des journaux, que le 11 août (1723), à neuf heures du matin, les directeurs enregistreraient les souscriptions au bureau de la Compagnie, dans une des salles de la bourse d'Anvers.

Prié n'était pas sans quelques appréhensions sur le résultat; les compagnies anglaises et hollandaises, afin d'intimider les capitalistes, avaient fait imprimer et répandre avec profusion les mémoires menaçants adressés par elles à leurs gouvernements respectifs. Des mesures avaient donc été prises pour parer à tout événement : une instruction secrète de l'Empereur fixait à un tiers du fonds social le montant des actions réservées aux étrangers, pour le cas où les autres souscripteurs n'atteindraient pas les deux tiers; elle déterminait aussi la manière dont pourrait être prorogé, en faveur de ceux-ci, le délai de l'article 8.

Ces précautions devinrent inutiles. La souscription était à peine ouverte de deux heures, qu'il y avait des actions prises pour trois millions; le lendemain, dans l'après-midi, le capital était fourni, et il y avait encore des amateurs pour plus d'un demi-million. Dans le total, la ville d'Anvers figurait à elle seule pour quatre millions. Le soir même il s'était déjà opéré sur le prix des actions une hausse de 10 pour cent. Prié en avait pris pour 150,000 florins; le prince de Ligne, les comtes de Maldeghem et de Lalaing avaient aussi souscrit pour des sommes considérables. Les autres principaux actionnaires étaient : le duc d'Arenberg pour 120,000 florins, le baron de Vekeman pour 100,000, Corneille Walckiers pour 120,000, le comte de Windischgratz pour 100,000, L.-F. de Coninck pour 90,000, Baut pour 80,000, Rey pour 70,000, J. de Pret, Maelcamp, Proly et Kimp, chacun pour 50,000. Les étrangers qui espéraient avoir une part dans les actions étaient stupéfaits de cet empresse-

ment incroyable; les émissaires des marchands de Londres et d'Amsterdam, qui ne s'attendaient guère à voir couvrir le fonds social par les Belges, surtout en aussi peu de temps, et qui étaient arrivés à Anvers pour jouir du triomphe de leurs patrons, ne savaient comment dissimuler leur désappointement. Un fait était venu fort à propos relever le courage de nos spéculateurs; c'était l'arrivée récente d'un petit navire que l'intrépide Maelcamp avait armé pour la Chine en janvier 1722. En dépit de tous les obstacles, le vaisseau était de retour quinze mois après, et donnait aux intéressés 120 pour cent; bénéfice énorme que les compagnies d'Angleterre et de Hollande procuraient à peine en dix ans.

En terminant le rapport<sup>1</sup> auquel nous empruntons la plupart de ces curieux détails, le ministre s'écrie avec enthousiasme « que ce « grand ouvrage tournera à la gloire de l'Empereur, au grand profit et à la conservation de ce pays. »

La première assemblée générale de la compagnie (10 octobre) chargea les directeurs d'adresser en son nom des remerciements au monarque, et de demander l'autorisation de lui envoyer une députation spéciale pour déposer aux pieds du trône l'expression de la reconnaissance des actionnaires. Dans la lettre qu'ils écrivirent à cet effet au ministre, les directeurs manifestent l'espoir que l'Empereur fera tout ce qui dépend de lui « pour dissiper les obstacles « que des voisins, jaloux de leur bonheur, pourraient former dans « la suite, et aussi pour faire réparer l'affront commis à son pavillon. » Charles VI consentit à l'envoi de la députation, et sa dépêche contient la nouvelle assurance qu'il protégera la compagnie *avec vigueur, toutes les fois que la nécessité le demandera.*

Les cabinets de Londres et de La Haye n'avaient pas attendu jusqu'alors pour manifester leur opposition; mais du moment que la publication de l'octroi leur eut démontré l'inutilité de leurs démarches auprès du ministère autrichien, cette opposition prit le caractère d'une extrême aigreur; et en changeant de ton, elle changea complètement de base. Les motifs allégués pour obtenir de Charles VI le sacrifice du commerce belge, ne furent plus des mo-

<sup>1</sup> Daté du 15 août 1725.

tifs de convenance; ce sacrifice ne fut plus une mesure sollicitée dans l'intérêt d'un allié, mais une réquisition basée sur la lettre d'un traité.

Les intrigues des marchands hollandais, qui *ne négligeaient rien pour allumer le feu en Angleterre et le porter jusqu'en France*<sup>1</sup>, avaient complètement réussi; elles ne tombaient pas, on doit le reconnaître, sur un sol ingrat. Les négociants anglais n'étaient guère moins exaspérés qu'eux-mêmes, et le ministère britannique n'eût pas osé résister à leurs réclamations. Quant au cabinet de Versailles, il était loin, sans doute, d'avoir dans la question le même intérêt commercial que les deux puissances maritimes, mais influencé toujours par son inimitié héréditaire, par le désir d'abattre la puissance de cette maison d'Autriche si peu redoutable alors, il entrevit une occasion de lui susciter de nouveaux embarras, et se garda bien de la laisser échapper. Un édit royal<sup>2</sup> défendit, sous des peines sévères, à tout Français de s'intéresser, en quelque qualité que ce fût, dans la compagnie d'Ostende. Des dispositions semblables furent prises en Angleterre et en Hollande, et la malheureuse société vit ainsi, à sa naissance, toutes les puissances voisines prendre contre elle une position ouvertement hostile.

Dans les nouvelles réclamations que la cour de Londres adressa au ministère autrichien, elle alléguait la garantie promise par elle au traité de la Barrière, traité dont l'octroi de la compagnie d'Ostende enfreignait, disait-elle, une des principales clauses.

L'Empereur, lui répondit-on, veut remplir les engagements contractés envers l'Angleterre et la Hollande, mais la Belgique ne peut fournir aux charges qui lui ont été imposées, si on ne rend pas quelque vie à son commerce. « La mer étant libre à toutes les autres nations, on ne voit pas pourquoi les seuls peuples des Pays-Bas devraient être gênés, et n'auraient pas la même liberté. » La Hollande est intéressée à voir la Belgique en état convenable de défense, et cela devient impossible si on la ruine. Ni le traité de la Barrière, ni celui de Munster, ne privent l'Empereur de la prérogative souveraine dont il a usé en instituant la compagnie d'Ostende, et il a

<sup>1</sup> Rapport de Prié du 20 septembre 1725.

<sup>2</sup> Du 16 août 1725.

fait preuve de ménagements envers ses alliés, quand il a diminué le capital social. Il est donc en droit d'espérer qu'ils favoriseront le nouvel établissement, au lieu de lui susciter des obstacles, et il est prêt à entrer en discussion sur les articles de l'octroi à l'égard desquels il y aurait quelque contestation.

Le roi d'Angleterre, répliquait son envoyé, est intéressé aussi à ce que la Belgique prospère et puisse se défendre; il en a donné d'assez fortes preuves en faisant, de concert avec les États-Généraux, des efforts extraordinaires pour la reconquérir sur la France. Il est sincèrement disposé à contribuer, en tout ce qui dépend de lui, au développement de sa prospérité intérieure; mais le projet d'y établir un commerce avec les Indes ne peut être réalisé, à cause du préjudice immense causé aux compagnies anglaises et hollandaises, par la baisse que leur affluence à Ostende a déterminée dans le prix des denrées coloniales. Si pareil état de choses continuait, ces compagnies se verraient hors d'état de faire leurs frais. L'Angleterre a déjà adressé des représentations dans ce sens, et insisté d'avance sur les embarras que l'Empereur allait se créer; la seule réponse que l'on ait jugé convenable d'y faire, a été le projet d'érection de la compagnie d'Ostende. C'est là un manque d'égards que ne méritaient pas, sans doute, les services rendus par ceux mêmes dont on cherche à anéantir le commerce. Les États-Généraux ont réclamé la garantie de sa majesté britannique, qui, trouvant leur demande juste, a fait à la cour de Vienne de nouvelles réclamations; on n'y a répondu que par l'ordre de publier l'octroi. Ce manque d'égards est plus grave encore que le précédent, puisqu'en supposant mal fondées les réclamations que la Hollande appuyait sur des traités, on devait au moins entrer en discussion. La cour impériale ne doit donc pas s'étonner de voir les deux puissances maritimes prendre les mesures convenables pour le maintien de leurs droits. L'offre de discuter est aujourd'hui tardive, à moins que l'Empereur ne consente préalablement à suspendre son octroi. Si cette suspension n'est pas accordée, il y a lieu de craindre *les complications les plus embarrassantes*; car 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 point sa cause de celle de son allié. « Il est impossible,

« disait l'envoyé anglais en terminant, que cette affaire puisse être  
 « poussée de la part de sa majesté impériale, sans renverser totale-  
 « ment le système politique de l'Europe, et en particulier le seul  
 « qui soit propre à lui conserver les Pays-Bas <sup>1</sup>. »

La discussion avec les États-Généraux avait pris un caractère non moins grave. Pendant le délai qu'avaient occasionné les objections des directeurs, les deux compagnies hollandaises, averties de ce qui se passait, crurent le moment venu de frapper les derniers coups; l'Empereur, pensaient-elles, hésiterait peut-être dans la démarche qu'on sollicitait de lui. Elles se réunirent donc pour adresser aux États-Généraux de nouvelles doléances.

Le mémoire le plus développé est celui de la compagnie des Indes orientales : le gouvernement de La Haye est supplié de renouveler ses instances à Vienne et à Bruxelles pour obtenir la révocation de l'octroi et le refus à l'avenir de tout passe-port de mer; la compagnie en même temps demande à être autorisée « à employer, dans  
 « les limites de son octroi, tous les moyens qu'elle jugera nécessai-  
 « res, même les voies de fait tant par terre que par mer, afin d'em-  
 « pêcher aux habitants des Pays-Bas espagnols de faire des entre-  
 « prises ou incursions au préjudice dudit octroi <sup>2</sup>. »

La compagnie des Indes occidentales se réfère à ses mémoires précédents; elle demande la cessation du commerce d'Ostende, et exhorte les États-Généraux à prendre, pour y parvenir, *les mesures les plus efficaces et les plus sérieuses*.

Ces deux mémoires furent communiqués simultanément à la cour de Vienne et au gouvernement de Bruxelles. Les envoyés des États-Généraux reçurent ordre de les appuyer avec énergie, et de représenter au ministère autrichien les inconvénients que la mesure projetée entraînerait « si, d'un côté, sa majesté impériale, contre toute  
 « attente et contre tout espoir équitable, voudrait permettre à ses  
 « sujets de continuer et de pousser leurs entreprises de nouvelle

<sup>1</sup> Extrait de plusieurs notes diplomatiques échangées, en juillet 1723, entre le ministre autrichien, comte de Sinzendorff, et l'ambassadeur anglais à Vienne, de Pesme de St-Saphorin.

<sup>2</sup> Les motifs sur lesquels s'appuient les prétentions de la compagnie hollandaise servent également de base à tous les pamphlets publiés en sa faveur; nous y reviendrons dans la deuxième partie de ce travail.

« navigation et de nouveau commerce aux Indes, contre la teneur  
« expresse des traités, et que, d'un autre côté, leurs Hautes Puis-  
« sances, usant de leur droit acquis par ces traités, vissent à s'y  
« opposer <sup>1</sup>. »

Redoutant l'influence que pouvaient exercer sur le gouvernement ces instances réitérées, les États de Flandre et de Brabant s'adressèrent à lui de leur côté, pour l'engager à ne pas faiblir et à maintenir ce qu'il avait fait, et pour démontrer combien étaient peu fondées les prétentions des compagnies étrangères.

Il n'y eut pas dans cette lutte diplomatique jusqu'au cabinet espagnol qui, oubliant les liens qui si récemment encore unissaient les Pays-Bas à l'Espagne, ne fit cause commune avec nos ennemis; la note que son ambassadeur à Londres remit au ministère britannique, l'engageait à déférer au congrès de Cambrai la décision d'une contestation qui semblait, à l'entendre, ne pouvoir être jugée contre la Hollande <sup>2</sup>.

<sup>1</sup> La copie remise à Prié porte la date du 5 avril 1723; elle est signée du résident hollandais à Bruxelles, E. Pestors. Cette pièce, avec les mémoires des deux compagnies, a été imprimée à la suite de la brochure de Neny, dont nous aurons occasion de parler.

<sup>2</sup> La représentation de l'Espagne est du 26 avril 1724. On la trouve dans Rousset, *Recueil historique*, vol. II, p. 76.