

MOUVEMENT MARITIME

JOURNAL HEBDOMADAIRE

Prix : 25 centimes

Dimanche 18 Mai 1902

ABONNEMENTS :	
BELGIQUE	Un an 12 francs
	Un trimestre 3 »
ÉTRANGER :	Un an 18 »

RÉDACTION-ADMINISTRATION :
10, rue de la Pépinière, à Bruxelles. — Téléphone 4813

Directeur-gérant : Alexis Du Moulin

COMITÉ DE RÉDACTION :
Léon Hennebicq — Alexis Du Moulin — Louis Méganck

ANNONCES A FORFAIT

On s'abonne au bureau du journal

Les abonnements expirent le 31 mai de chaque année

SOMMAIRE :

	Colonnes
La Compagnie d'Ostende	2287
Chronique	2292
Impressions de voyage	2296
Dernier écho du Belgica	2302
IX ^e Congrès international de navigation	2305
Frets et charbons. — Frets de mer. — Charbons anglais	2310
Navigation intérieure. — Frets de la batellerie	2313
Jurisprudence maritime	2314
Divers. — Informations. — Avis aux navigateurs. — Quarantaines.	2315
Tableau des expéditions par paquebots-poste.	2317
Service des paquebots	2319

Le siège du Mouvement maritime a été transféré 10, rue de la Pépinière.

Les nouveaux abonnés recevront gratuitement le journal à dater de ce jour jusqu'au 31 mai.

Dans quelques jours nous mettrons en circulation les quittances d'abonnement pour l'exercice 1902-1903. Afin d'éviter toute interruption dans le service du journal, nous prions nos abonnés de donner les instructions nécessaires pour que le montant en soit acquitté à la présentation faite par les soins de l'Administration des postes.

La Compagnie d'Ostende

(1728-1781)

L'histoire de nos tentatives coloniales et de nos essais de trafic maritime est peu ou point connue. Cependant, ces voyages lointains entrepris par nos pères, au prix de leurs sueurs et quelquefois de leur sang, ont droit à toute notre attention, car ils nous montrent que de tout temps les Belges ont compris la nécessité pour un pays industriel d'écouler lui-même ses produits au dehors et d'éviter autant que possible l'intervention d'éléments étrangers dans cette branche vitale de notre organisation économique : la marine marchande.

Il y aurait, de notre part, ingratitude et oubli de nos devoirs, si nous ne signalions à nos lecteurs l'apparition de travaux importants concernant ces questions : tel le savant et élégant ouvrage que M. Michel Huisman vient de consacrer à la *Compagnie d'Ostende* (1).

Les documents rassemblés par les patientes investigations de l'auteur dans les dépôts d'archives de Paris, de Vienne, de Berlin, de La Haye et des différentes villes de Belgique,

HUISMAN, M., docteur en droit, docteur spécial en histoire : *La Belgique commerciale sous l'empereur Charles VI. — La Compagnie d'Ostende.* (Bruxelles, Lamertin; Paris, Picard, 1902, xii-556 pp. — Prix : 10 francs.)

forment un ensemble considérable, plein de lumières précieuses pour l'histoire économique de notre pays, et qui, au milieu des faits historiques synthétisant une époque, renferme des aperçus tout à fait neufs et d'une authenticité bien supérieure à celle des récits faits jusqu'à présent sur le même sujet.

Le livre publié par M. Huisman est trop vaste et rentre trop dans le programme de ce journal, pour que nous nous contentions d'une analyse succincte. Nous avons pensé plaire à nos lecteurs en résumant à leur intention ce travail aussi substantiel qu'intéressant.

Depuis un siècle et demi, nos provinces n'avaient joui de quelque sécurité que pendant de rares et courts intervalles; le commerce intérieur déclinait de jour en jour; les transactions avec l'étranger étaient régies par des tarifs onéreux; le commerce maritime avait été anéanti à la suite de la furie espagnole, du long siège d'Anvers et de la fermeture de l'Escaut; notre métropole commerciale avait été ruinée au profit de ses rivales, Amsterdam et Rotterdam, lorsque, en 1713, par le traité d'Utrecht, la Belgique devint territoire autrichien. Immédiatement un mouvement d'expansion commerciale se fit jour et divers projets appelèrent l'attention du pays sur la nécessité et les avantages du négoce d'outre-mer. Dès le commencement de l'année 1715, trois navires cinglèrent vers le Bengale et la Chine. Ce ne furent pas, à vrai dire, des expéditions essentiellement nationales, car plusieurs spéculateurs anglais et hollandais y avaient engagé des capitaux, et la plus grande partie des équipages se composait de matelots anglais. Vers la même époque, un officier de marine français, Gollet de La Merveille, proposa au comte de Königsegg, gouverneur intérimaire de nos provinces, de fonder une société pour faire le commerce direct avec les Indes. Mais pour des raisons d'Etat, nos voisins du Sud mirent des bâtons dans les roues et envoyèrent à Ostende un agent français qui, par menaces et corruption, parvint à faire désertier les matelots des bâtiments déjà grésés.

Sur ces entrefaites, rentrèrent dans le port flamand les trois navires partis l'année précédente. Leur cargaison fut vendue aux enchères et donna aux armateurs un bénéfice de 100 p. c. ! Ce succès était de nature à encourager de nouveaux efforts. De multiples projets furent échaufaudés et le conseiller-député aux affaires de commerce, Jacques-Ernest de Castillon, présenta un vaste plan de réformes et de travaux destinés à protéger l'industrie nationale et à améliorer le port d'Ostende, ainsi que les voies de navigation vers l'intérieur du pays. A ce moment, le marquis de Prié vint occuper chez nous ses hautes fonctions de ministre plénipotentiaire investi de l'autorité suprême.

Hercule de Turinetti, marquis de Prié, aussi incompetent dans les questions financières et

commerciales que féru d'idées absolutistes, se déclara opposé au négoce d'outre-mer qui « enlèverait l'argent de la nation et ne rapporterait que des marchandises dont la consommation en ce pays n'est pas considérable ». Cette opinion du marquis de Prié dénotait non seulement un esprit mesquin et étroit, mais aussi un habile courtisan, car le peu d'enthousiasme de son maître, le prince Eugène de Savoie, à l'égard des projets d'expansion coloniale, n'était à la Cour d'Autriche un mystère pour personne. L'empereur Charles VI, au contraire, était grand partisan d'une politique maritime. Il avait institué à Vienne un Conseil supérieur du commerce (*Haupt-Commerzien-Collegium*) dont les délibérations préparèrent l'érection et les statuts de la *Compagnie impériale et privilégiée d'Orient*, fondée le 27 mai 1719.

L'empereur et ses principaux conseillers désiraient vivement l'institution d'une pareille société aux Pays-Bas. Mais, en Belgique, différents partis aux opinions les plus divergentes s'étaient formés, chacun de ces partis se laissant dominer par des sentiments d'intérêt personnel et non pas par des considérations de bien-être général. Les uns, protectionnistes à outrance, étaient adversaires de tout commerce avec les pays d'outre-mer. Les autres, gros négociants, qui avaient déjà envoyé plusieurs bâtiments en Orient et avaient retiré de ces expéditions des bénéfices de 150 p. c. et plus, étaient partisans d'un monopole exclusif qu'ils possédaient de fait et qu'ils voulaient voir sanctionner par un octroi privatif. Ces derniers pouvaient compter sur l'appui du marquis de Prié, car, poussé par un vif désir de s'enrichir, le ministre avait engagé des fonds dans les armements du banquier anversois Cloots, dès qu'il eut constaté que le succès couronnait nos premiers voyages aux Indes et en Chine. Le troisième parti, le plus nombreux, celui des armateurs et des petits négociants, demandait la liberté absolue et complète de la navigation. Restait un dernier groupe, qui, d'accord avec la cour de Vienne, désirait l'établissement d'une compagnie des Indes. A ce parti avaient adhéré les députés des Etats de Flandre et la *Chambre légale de Bruges*, la plus importante des chambres de commerce de l'époque.

C'était à ce moment que l'Europe occidentale était le théâtre d'un agiotage effréné, qui entraîna la ruine et la faillite de milliers de spéculateurs. En France, un vertige général s'empara de tous les esprits; Law était obsédé nuit et jour par des personnages de tout rang qui demandaient une concession ou mendaient des actions. C'était en Angleterre l'éclosion de ces nuées de projets fantastiques, extravagants, restés célèbres sous le nom de *bubbles* (bulles de savon), comme celui d'une société créée pour dessaler l'Océan! La Hollande aussi fut frappée de la folie financière : les actions des compagnies

des Indes orientales et occidentales furent poussées à 1260 p. c. par le *trafic de vent* (windhandel). La Belgique, placée entre ces trois voisins atteints du vertige de la spéculation et de l'agiotage, échappa à la contagion et resta ainsi un excellent terrain pour les lanceurs d'affaires. Aussi les chevaliers d'industrie et les agents d'affaires plus ou moins véreux ne se firent-ils guère attendre!

Deux aventuriers français, Marsaut et Du Péray, demandèrent l'autorisation au gouverneur de fonder une banque et une compagnie privilégiée des Indes. Devant le refus du marquis de Prié, ils prirent leur recours vers l'empereur, mais là encore ils se heurtèrent à un *non possumus*. A peine débarrassé de ces agents d'affaires, le cabinet autrichien fut saisi de nouvelles propositions émanant de spéculateurs anglais cette fois. De Prié, alléché « par une offre de gratitude et de reconnaissance », ne repoussa pas, avec son dédain habituel, les projets des marchands britanniques. Un plan de création d'une compagnie des Indes fut écarté par les arguments qu'il avait déjà invoqués précédemment; quant à l'idée d'établir une *chambre d'assurances*, elle fut mieux accueillie, mais ne put être mise en pratique par suite du *krach* de la Compagnie des mers du Sud. Trente-quatre ans plus tard, en 1754, Marie-Thérèse délivrera l'octroi pour la création de la première société d'assurances aux Pays-Bas.

A côté des projets élaborés par des étrangers, surgirent en très grand nombre des plans d'entreprises imaginés par des Belges et qui tous avaient pour objet le développement du commerce colonial, problème du jour. Parmi tous ces projets, les uns plus fantasmagoriques que les autres, il en est un, celui des frères Maelcamp de Gand, qui mérite une spéciale attention. Les frères Maelcamp préconisèrent le système des concessions, tel qu'il existe aujourd'hui dans un grand nombre de colonies. Les négociants gantois conseillaient à l'empereur, afin d'éviter les nombreux inconvénients tant de la trop grande concurrence que ceux du monopole, « d'accorder, pour chaque canton des Indes, des octrois particuliers à quelques personnes d'expérience ».

Ce projet, pas plus que les précédents, du reste, ne reçut de commencement d'exécution et cependant la Belgique se réveillait et retrouvait son activité commerciale. Ostende était en relations avec un grand nombre de ports européens. Jamais le port flamand n'avait reçu autant de bâtiments qu'en 1720 et 1721 : de nombreux navires armés par des négociants belges entraient et sortaient, cinglaient vers les côtes d'Afrique, vers l'Arabie, les Indes et la Chine. Et cependant de cette prospérité relative, de ce développement de notre navigation, le pays ne retirait pas tous les bénéfices espérés, car, sous le couvert de protéger la liberté de commerce, le marquis de Prié avait instauré, par l'octroi de passeports, au profit de quelques armateurs, auxquels il confiait ses fonds, un système de privilège monopoleur ce qui explique à suffisance son opposition invincible à la fondation d'une compagnie.

Les ennemis du gouverneur firent connaître à Vienne ses procédés de prévarication. L'empereur, pour y mettre un terme, décida en fin de compte la création d'une compagnie générale pour la navigation et le commerce des Indes, à laquelle tous ses sujets, capitalistes, négociants, armateurs, rentiers même, pussent participer. La rédaction des statuts fut confiée à Neny, l'un des plus éminents juriconsultes du XVIII^e siècle.

Le conseiller Neny, avant d'entreprendre

ce travail, fit appel aux lumières de quelques spécialistes. Il s'adressa aux trois principaux négociants anversois, Prol, Cloots et J. de Pret. Le plan envoyé à Vienne, fruit de ces conférences, contenait ces différents points : la société serait administrée par sept directeurs désignés, la première fois par l'empereur, mais nommés, au fur et à mesure des vacances, par l'assemblée générale des actionnaires. Le capital serait de 6 millions de florins et les marchandises importées payeraient un droit d'entrée de 5 p. c. *ad valorem*. La question de la répartition des bénéfices donna lieu à de nombreuses et longues discussions. A cette époque, on avait l'habitude de distribuer des dividendes pris sur le capital, sans attendre les résultats de l'exercice courant! Les négociants consultés par Neny proposèrent le partage annuel de tous les bénéfices, sans que ce dividende pût être inférieur à 5 p. c. Neny, adversaire de ce système, parvint à faire adopter un autre mode de répartition; il fit décider qu'on ne distribuerait chaque année aux intéressés qu'une partie des bénéfices, l'autre partie étant retenue « pour réparer les pertes qu'on pourrait faire par les pirates et autres accidents de mer, comme aussi pour payer les frais extraordinaires qu'on fera par des établissements aux Indes ». C'était instituer le fonds de réserve, fait nouveau pour l'époque et dont nous ne comprendrions pas l'absence de nos jours.

Le projet d'octroi fut envoyé à Vienne; bien que ce fût un modèle de clarté et de précision, l'administration autrichienne l'éplucha pendant onze longs mois. Il revint en Belgique modifié et amendé : le capital notamment fut porté à 10 millions de florins.

Le marquis de Prié prévint alors les magistrats des grands centres de la fondation de la société et leur fit connaître que l'empereur invitait les capitalistes à tenir prêt tout l'argent disponible, afin de remplir les souscriptions. Alors, comme aujourd'hui, les secrets qui devaient être le mieux gardés étaient le plus vite ébruités! La *Gazette de Leyde* publia l'avis de la fondation de la société avant que les lettres du marquis de Prié annonçant la même nouvelle fussent arrivées à destination!

Au mois de novembre 1722, enfin! la charte de la *Compagnie impériale et royale établie dans les Pays-Bas autrichiens* (c'était son titre officiel) fut définitivement agréée par l'empereur. L'affaire pouvait donc être lancée, lorsqu'on s'aperçut d'une omission assez sérieuse : les directeurs n'étaient pas nommés!

De Prié envoya à Vienne une liste de vingt-six noms parmi lesquels l'empereur pouvait désigner les directeurs. Cette désignation eut lieu le 23 janvier 1723. Choisis sans qu'on eut demandé leur consentement, tous les directeurs acceptèrent la charge à laquelle les appelait leur souverain, « mais à condition de pouvoir faire des remontrances sur quelques points qu'il convenait d'expliquer ».

De Prié voulut les forcer à prendre possession de leurs fonctions et à prêter serment. Tous, d'un commun accord, refusèrent, craignant avec raison qu'après leur installation, on n'eût plus d'égard pour leurs observations. Devant cette attitude énergique le ministre céda. Des délégués du comité directeur envoyés à Vienne, furent reçus avec empressement à la Cour et bientôt toutes les difficultés, grâce à l'esprit conciliant et pratique de deux députés, Prol et Neny, furent aplanies. A leur retour, la publication des statuts définitifs fut décidée.

Mais toutes ces discussions n'avaient pas eu lieu sans exciter l'attention de nos voisins, qui voyaient d'un très mauvais oeil la naissance de

cette société commerciale concurrente des leurs. A Londres, l'opposition fut formidable; le Parlement vota, le 24 juin 1723, un bill qui prononçait la confiscation des biens, des amendes énormes, et même les peines corporelles infligées aux criminels d'Etat, à tout Anglais qui s'intéresserait ou prendrait service dans la nouvelle société.

Les Provinces-Unies et la France, aidées et soutenues par la Grande-Bretagne, demandèrent simplement à Charles VI la révocation de la Compagnie d'Ostende! L'empereur, certain qu'aucun de ces pays n'était en état d'entreprendre une guerre et n'oserait la lui déclarer, refusa catégoriquement.

Le 11 août 1723, après une messe solennelle chantée à la cathédrale, les registres de souscription furent ouverts à 9 heures du matin à la Bourse d'Anvers. A 11 heures, 3 millions de florins étaient souscrits; le soir on arrive au chiffre de 4 millions et déjà une hausse de 10 p. c. s'opérait sur le prix des actions. Le lendemain le capital entier était couvert et plus d'un million et demi de florins n'avait pas trouvé à s'engager dans les affaires de la Compagnie. Le succès dépassait toute attente!

Nombre d'étrangers, malgré les peines sévères dont les menaçaient bills et placards, étaient arrivés à Anvers pour prendre part à l'opération, ou avaient adressé à leurs correspondants des fonds à engager dans l'affaire. Diverses circonstances avaient contribué à ce brillant début : le droit de préférence réservé par l'Empereur à ses nationaux et la vente de la cargaison du navire *Galère de Bruxelles*, revenu peu de temps auparavant de la Chine et qui rapporta aux intéressés un bénéfice de 80 p. c.

La Compagnie était virtuellement fondée; c'était, à son début, une œuvre à la fois nationale et aristocratique; nationale, car presque la totalité des souscripteurs étaient Belges; aristocratique, car la noblesse et le haut commerce concentraient dans leurs mains la majorité des actions.

Dans un prochain numéro, nous examinerons les principaux rouages, les différentes expéditions organisées par la Compagnie, le chiffre de ses affaires et de ses bénéfices, enfin la suspension et la chute de cette société qui créa une renaissance maritime et mercantile dans nos provinces.

R. D'AWANS.

CHRONIQUE

EXPOSITION CARTOGRAPHIQUE, ETHNOGRAPHIQUE ET MARITIME D'ANVERS.

L'ouverture solennelle de l'Exposition d'Anvers aura lieu le jeudi 22 mai, à 3 heures, dans la grande salle des fêtes de la Société royale de Zoologie d'Anvers.

La Société du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles expose une maquette du nouveau port et quelques toiles.

**

CONGRÈS DU SAMEDI APRÈS-MIDI. L'Unitas, l'association des employés anversois, vient de s'adresser à la *Fédération maritime* afin d'obtenir que les maisons maritimes ferment le samedi après-midi, à l'instar des établissements de banque et de change.

Cette proposition n'a pas rallié, croyons-nous, l'adhésion de toutes les maisons maritimes de la place.

**

TÉLÉGRAPHIE SANS FIL. Le *Carillon*, d'Ostende, annonce que mercredi soir, à 8 heures, MM. Roger et Romyn,