

26. JULI 1927
RUE VICTOR BOUCAULT

BULLETIN D'ÉTUDES & D'INFORMATIONS
de l'École Supérieure de Commerce St. Ignace.

Paraissant tous les deux mois.

SOMMAIRE.

- J. Crokaert**, avocat. A la gloire de la Compagnie d'Ostende p. 137
- J. Van Menten**, lic. in handelswetenschap. Het Oorlogsche en Naoorlogsche Financiewezen p. 35
- F. Van Gelder**, lic. en sc. comm. cons. et mar. Une nouvelle Doctrine économique. L'économie franche p. 105
- Informations.** — **A. BELLOY** et **E. BRACKENIERS**. La vie maritime en 1925, p. 153. — **P. BRUSSELEERS**, avocat, lic. en sc. comm. et financ., Professeur à l'École supérieure/St. Ignace. Le tireur d'un chèque peut-il le révoquer? p. 173. — En régime fasciste, p. 178. — Le modus vivendi hispano-belge du 24 avril 1925. p. 181.

Tome 2, N° 4.

Mai-juin 1925.

SECRETARIAT DE L'ASSOCIATION DES LICENCIÉS
DE ST. IGNACE
37, Courte Rue Neuve, ANVERS.



A la Gloire de la Compagnie d'Ostende.

Notre époque aime à se souvenir. Chaque mois, chaque semaine presque est marquée par un anniversaire et aussi par une commémoration, soit que le culte de nos morts nous ait appris le culte du souvenir, soit plutôt que, dans l'actuel désarroi des cœurs et des esprits, les expériences et les enseignements du passé aient acquis une valeur inappréciable.

Cette époque, pour nous Belges, ramène, à deux cents ans d'intervalle, la mémoire glorieuse et émouvante d'une entreprise héroïque et audacieuse : la Compagnie d'Ostende.

La Compagnie d'Ostende ! Quelle page admirable de notre longue histoire maritime ! Quelle preuve convaincante, irrécusable de nos grandes et fières traditions ! Quelle leçon, aussi, pour la Belgique d'aujourd'hui, qui renouvelle, dans un effort plus heureux, plus durable et plus gran-

diose, l'œuvre des marins belges du début du XVIII^e siècle !

Oui, toutes vieilles choses périmées, désuètes et éphémères portent en elles tout un renouveau de jeunesse et de vitalité. Quels enseignements ! Et quelle similitude aussi, quelle identité presque, entre des événements éloignés de deux siècles. Mêmes ambitions, mêmes espoirs, mêmes audaces frémissantes, mêmes énergies tendues pour la grandeur, la richesse et la prospérité de la nation, mêmes misères décevantes, aussi, mêmes rivalités jalouses et mêmes difficultés à surmonter.

Sans doute, aujourd'hui, la Belgique victorieuse doit à son autonomie politique en Europe et en Afrique des avantages incontestables. Mais quand on se rappelle le formidable effort colonial et maritime, ébauché pendant la guerre et poursuivi au lendemain de la victoire avec une énergie juvénile, enthousiaste, destinée à tous les succès, à tous les triomphes, et quand on songe aux difficultés et aux décevantes conséquences de la crise et de la rivalité étrangère, le souvenir de la Compagnie d'Ostende, victime, il y a deux siècles de la jalousie mercantile de l'Angleterre et de la Hollande, apparaît plein d'enseignements.

Poursuivons la comparaison. Comme aujourd'hui, la Belgique, au début du XVIII^e siècle, sortait ravagée, anéantie, exsangue d'une longue guerre. Elle était ruinée comme elle l'est de nos jours. Que firent alors nos ancêtres ? Ils se tournèrent



Le Capitaine Guillaume de Brouwere
qui commanda la frégate "Le Marquis de Prié".

vers la mer, vers la mer féconde et bienfaisante, vers les rivages lointains, riches d'or, d'ivoire et d'épices.

En cela, ils répondaient au sentiment profond, presque instinctif, de nos besoins et de nos ambitions. Peuple vigoureux, laborieux, énergique mais pauvre, puisque son sol ne recèle guère que du charbon, les Belges, de tout temps, ont dû se tourner vers les routes de la mer qui, seules, pouvaient leur assurer de quoi trafiquer et de quoi manger. Nécessité implacable et douloureuse, puisqu'elle lie le sort du peuple belge à l'incertaine liberté des mers, à la prospérité de son commerce, à la richesse de ses ports. Nécessité heureuse pourtant, puisqu'elle fait de nos traditions maritimes et coloniales notre plus utile et plus magnifique apanage.

Parcourons toute notre histoire. La Belgique n'a été grande et belle que dans l'exacte mesure où son commerce et sa marine ont assuré son existence. Ce fut Bruges, grâce au Zwiijn; ce fut Anvers, grâce à l'Escaut; ce fut enfin, et d'une manière éphémère, Ostende. En dehors de cette triple royauté, rien. Rien que misère, affaissement intellectuel et stagnation artistique. Par quoi la sagesse ingénue des marins flamands de Lombardzijde, de Sluys, de Breskens et de Damme, ne mentait pas, quand elle affirmait, dès le haut moyen-âge : *Onze toekomst is op de waterpaden* : notre avenir est sur les routes d'eau...

Cette admirable et douloureuse loi d'airain, qui

lie le sort de la Belgique à sa destinée maritime, a, pendant des siècles, créé et soutenu d'admirables et intègres traditions de ténacité, de bravoure et d'héroïsme. Quelle école pour nos marins flamands que la mer! Et quel orgueil de nous rappeler la glorieuse mémoire de cet audacieux Jean JACOBSEN d'Ostende qui, dans la guerre contre la Hollande, abandonné par deux frégates espagnoles qui naviguaient de conserve avec lui, résista tout seul contre une escadre entière, puis se fit sauter avec son navire plutôt que de se rendre! Et pour n'évoquer que la Compagnie d'Ostende, comment ne pas frémir d'enthousiasme et d'admiration devant le courage de nos marins?

Il faut s'imaginer, en effet, les difficultés, les longueurs et les périls d'une navigation aventureuse jusqu'aux Indes Orientales et en Chine, il y a deux siècles. Des navires de haut-bord lents, lourdement chargés, d'une manœuvre difficile, trop profonds pour s'aventurer sans danger à travers les bancs de la mer du Nord; un équipage parfois indocile et énervé par une navigation interminable et fatigante; la pénurie d'eau potable, sous un ciel de feu; la difficulté de faire relâche au milieu de populations hostiles et soudoyées souvent par une rivalité implacable; la vente de la cargaison pleine de risques et la pénurie de fret de retour qui rendaient les transactions du subrécargue difficiles et onéreuses; enfin et surtout l'hostilité non dissimulée des compagnies anglaises et hollandaises qui se manifesta à maintes reprises par d'injustifiables coups de force.

Heureusement, la côte flamande, depuis toujours, abrite une race indomptable de robustes loups de mer. De Bruges et de Dunkerque à Sluys et Breskens, ces navigateurs ont en partage une audace réfléchie et âpre, une intrépidité magnifique et persévérante.

Ces rares qualités, plus peut-être que la vigueur innée des hommes, la rudesse du climat et de la mer contribua à les leur donner. Une vie médiocre et dure, au milieu des dunes arides, près d'une terre péniblement féconde, de fréquentes inondations, d'incessants raz-de-marée qui ruinent un pénible, long et lent labeur, rendent cette glèbe maternelle inclémente et chère, pourtant, grâce aux sacrifices qu'elle impose. *Flandria mater*, oui, la Flandre maternelle pour laquelle on souffre, on peine et l'on meurt...

Une audace magnifique aussi, qu'accentue la présence quotidienne des dangers maritimes, et un amour acharné de cette mer, à laquelle on a tant sacrifié déjà, de cette mer qui, vraiment, dans cette terre hybride, dans ce pays amphibie, imprégné d'eau, coupé de canaux, pénétré de rivières et de fleuves, semble être un prolongement insensible de la terre ferme.

Gueux de mer comme eux, au temps des guerres de religion, les marins flamands rivalisèrent magnifiquement par toutes ces vertus maritimes avec les Zélandais de Flessingue, qui firent la gloire et la puissance des Provinces-Unies, l'insolente prospérité d'Amsterdam et de la Compagnie des Indes. Chez nos marins aussi, un esprit d'aventure qui les

lie le sort de la Belgique à sa destinée maritime, a, pendant des siècles, créé et soutenu d'admirables et intègres traditions de ténacité, de bravoure et d'héroïsme. Quelle école pour nos marins flamands que la mer ! Et quel orgueil de nous rappeler la glorieuse mémoire de cet audacieux Jean JACOBSEN d'Ostende qui, dans la guerre contre la Hollande, abandonné par deux frégates espagnoles qui naviguaient de conserve avec lui, résista tout seul contre une escadre entière, puis se fit sauter avec son navire plutôt que de se rendre ! Et pour n'évoquer que la Compagnie d'Ostende, comment ne pas frémir d'enthousiasme et d'admiration devant le courage de nos marins ?

Il faut s'imaginer, en effet, les difficultés, les longueurs et les périls d'une navigation aventureuse jusqu'aux Indes Orientales et en Chine, il y a deux siècles. Des navires de haut-bord lents, lourdement chargés, d'une manœuvre difficile, trop profonds pour s'aventurer sans danger à travers les bancs de la mer du Nord ; un équipage parfois indocile et énervé par une navigation interminable et fatigante ; la pénurie d'eau potable, sous un ciel de feu ; la difficulté de faire relâche au milieu de populations hostiles et soudoyées souvent par une rivalité implacable ; la vente de la cargaison pleine de risques et la pénurie de fret de retour qui rendaient les transactions du subrécargue difficiles et onéreuses ; enfin et surtout l'hostilité non dissimulée des compagnies anglaises et hollandaises qui se manifesta à maintes reprises par d'injustifiables coups de force.

Heureusement, la côte flamande, depuis toujours, abrite une race indomptable de robustes loups de mer. De Bruges et de Dunkerque à Sluys et Breskens, ces navigateurs ont en partage une audace réfléchie et âpre, une intrépidité magnifique et persévérante.

Ces rares qualités, plus peut-être que la vigueur innée des hommes, la rudesse du climat et de la mer contribua à les leur donner. Une vie médiocre et dure, au milieu des dunes arides, près d'une terre péniblement féconde, de fréquentes inondations, d'incessants raz-de-marée qui ruinent un pénible, long et lent labeur, rendent cette glèbe maternelle inclémente et chère, pourtant, grâce aux sacrifices qu'elle impose. *Flandria mater*, oui, la Flandre maternelle pour laquelle on souffre, on peine et l'on meurt...

Une audace magnifique aussi, qu'accentue la présence quotidienne des dangers maritimes, et un amour acharné de cette mer, à laquelle on a tant sacrifié déjà, de cette mer qui, vraiment, dans cette terre hybride, dans ce pays amphibie, imprégné d'eau, coupé de canaux, pénétré de rivières et de fleuves, semble être un prolongement insensible de la terre ferme.

Gueux de mer comme eux, au temps des guerres de religion, les marins flamands rivalisèrent magnifiquement par toutes ces vertus maritimes avec les Zélandais de Flessingue, qui firent la gloire et la puissance des Provinces-Unies, l'insolente prospérité d'Amsterdam et de la Compagnie des Indes. Chez nos marins aussi, un esprit d'aventure qui les

pousse loin de chez eux, à travers les sept mers, aux quatre coins du globe, une bravoure impétueuse, une science si parfaite des choses de la mer que l'un d'entre eux, le plus fameux peut-être, Jean JACOBSEN, grand-oncle de Jean BART, reçut le surnom de « Renard de la Mer ».

Les marins de la Compagnie d'Ostende n'avaient pas dégénéré. Aux coups de force des marins hollandais, ils répondirent fièrement par la force. Je n'en veux pour preuve que l'histoire lointaine du capitaine DE WINTER. Elle mérite d'être racontée.

Le *Marquis de Prié* faisait voile vers la côte de Coromandel et Canton, quand un navire de la Compagnie hollandaise des Indes Orientales l'*Eumenes*, réussit à le surprendre au cap de Lahou, à quarante lieues du port hollandais de Saint-Amboine d'Axim, s'en empara et le conduisit à Saint-Georges d'Elmina, présidence des établissements hollandais de la Guinée. Le tribunal d'Elmina déclara le *Marquis de Prié* de bonne prise et força l'équipage de demeurer en Guinée, au service de la Compagnie. Le capitaine DE WINTER fut toutefois autorisé à rentrer en Europe sur un yacht hollandais, le *Commany*. Arrivé à Douvres, DE WINTER parvint à s'échapper et revint à Ostende. Là, d'accord avec son armateur, le trésorier de la ville, François WOELAERT, il décida de prendre une revanche éclatante de cette injustifiable iniquité, d'autant que son passeport impérial lui permettait « d'user de représailles en cas d'at-

taque ». Il monta donc à bord d'une frégate armée, alla croiser sur le passage du *Commany*, retenu dans la Manche par des vents contraires, et s'en empara sans coup férir. DE WINTER, victorieux, ramena la capture en rade d'Ostende, où l'Amirauté la déclara de bonne prise. On n'aurait su mieux répondre.

L'aventure du capitaine DE WINTER prouve jusqu'où pouvait aller l'audace et l'iniquité des négociants de Londres et d'Amsterdam. Malheureusement, nos marins ne furent pas toujours aussi heureux. Le traitement indigne subi par le capitaine WILLEMSSEN donne la mesure de leur intransigeance et de leur inqualifiable cruauté.

Capturé sur la côte de Guinée, le capitaine WILLEMSSEN et ses matelots furent emmenés « comme des criminels » et emprisonnés au fort de Saint-Georges d'Elmina. Ils y subirent les pires traitements. L'équipage fut dispersé et embarqué de force sur des négriers « pour y servir, sans gages, pour des voyages de quinze à vingt mois, à la traite des nègres ». Quant au capitaine WILLEMSSEN, privé des soins de ses propres chirurgiens, il périt misérablement après une longue et pénible agonie. Seul, le lieutenant VERGOUWEN revint aux Pays-Bas où le récit de tant d'injustes cruautés provoqua une sainte indignation.

A de telles pirateries, la seule réponse était de rigoureuses représailles, comme le capitaine DE WINTER l'avait compris et osé. Mais, pour cela,

il fallait des navires de guerre, il fallait une marine militaire. Or, depuis le siège de Tunis, en 1535, où les marins belges firent merveille, nous ne possédions plus de force navale organisée.

Sans doute, il y eut, pendant les guerres contre la Hollande, les corsaires de Dunkerque et d'Ostende, Jean JACOBSEN et Jean BART. Ce sont eux qui, en 1627, notamment, unissant leurs forces, prirent pour plus de deux millions de florins aux gens d'Amsterdam. Mais, à part ces audacieuses initiatives, aucune organisation. Pendant le cours de notre histoire, toute tentative de créer et de développer une flotte militaire, qui soit à la mesure de nos ambitions et des dangers qui nous menacent, reste décriée, comme si cet effort salutaire était inéluctablement voué au sort misérable de nos autres institutions militaires.

Pourtant, alors comme aujourd'hui, toute la terre d'estuaires et d'embouchures qu'est la Flandre maritime, pays hybride, mi-terrestre, mi-marin, submergé dès que les digues sont rompues pour la défense contre l'étranger, devrait être protégée. Et, du temps de la Compagnie d'Ostende, ce qui plus encore que notre défense côtière imposait la création d'une marine de guerre, c'était le souci légitime de notre prestige au-delà des mers et la sécurité de nos marins.

Tout cela, les États-Généraux de Flandre le sentaient, le comprenaient et le voulaient, quand ils adressèrent à l'Empereur CHARLES VI une supplique dans laquelle ils le conjuraient de profiter de la situation d'Ostende pour y lancer quelques

navires de guerre. Cela, c'était la réponse directe, adéquate, péremptoire aux audacieuses traîtrises des marins anglais et hollandais. Réponse jugée peut-être trop énergique à Vienne, où la plus belle tradition politique était la pusillanimité et la temporisation? On ne sait. Toujours est-il que CHARLES VI qui, en 1714, avait approuvé les projets des flottes militaires que lui présentait un aventurier écossais, Jean KER DE KERSLAND, de son vrai nom : John CRAWFORD, ne donna pas à l'heureuse initiative des États-Généraux de Flandre la réalisation qu'elle méritait.

Il fallait cependant protéger notre marine naissante, notre commerce avec l'Inde et l'Extrême-Orient. La prospérité de la Belgique, alors comme de nos jours, était liée au développement de notre activité mercantile au-delà des mers. Seules, isolées, les provinces Belges ne pouvaient que végéter. Or, malgré les guerres, les Belges d'alors voulaient vivre une vie opulente, semblable à celle que nous avait vécue jadis l'étonnante fortune de Bruges et d'Anvers.

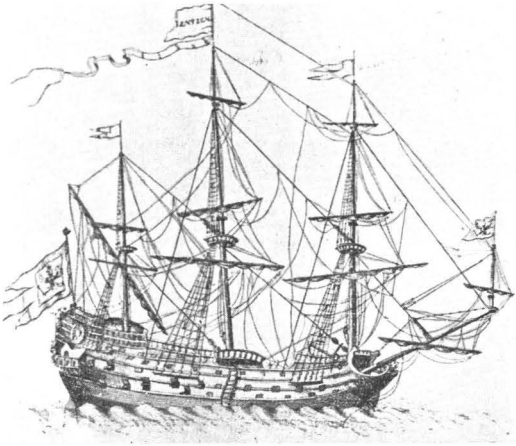
C'est alors que, s'inspirant de l'exemple hollandais, le Marquis de Prié conçut le projet de créer à Ostende, dernier espoir, seule porte ouverte sur l'Océan, une Compagnie à charte qui recevrait de l'Empereur CHARLES VI le monopole du commerce de nos provinces avec l'Inde et avec la Chine. Il s'inspirait aussi de l'expérience de toute l'Europe, où s'étaient multipliées depuis la création, en 1602, à Amsterdam, de la fameuse Compagnie des

Indes Orientales, les Compagnies de colonisation.

Pendant deux siècles, en effet, les hommes d'État et les hommes d'affaires européens tinrent la Compagnie à charte pour l'organisme le plus ingénieux, le plus souple, le plus parfait, créé par le génie humain pour soutenir le commerce exotique et assurer la conquête des terres lointaines. Ce fut, en effet, un progrès éminent et tout aussi remarquable que l'invention de la société anonyme, sans laquelle notre société capitaliste eût été incapable de dominer aussi rapidement les richesses économiques de l'Univers.

Après un épanouissement remarquable, auquel ont contribué surtout les Anglais et les Hollandais, la Compagnie à charte a connu un déclin. Adam SMITH, notamment, a porté à cette conception qui joua un rôle essentiel dans l'exploitation du globe, des coups d'autant plus redoutables que ses affirmations s'appuyaient, trop souvent, sur des abus intolérables. On vit alors la plupart des Compagnies à charte disparaître. La Compagnie hollandaise ne survécut pas à l'exploitation exagérée de Java et des Moluques. L'une des dernières, la Compagnie anglaise des Indes Orientales, disparut avec la fameuse révolte des Cipayes. Et ce furent, alors, les États qui reprirent une tâche que le Souverain avait concédée à certains de ses sujets, créant ainsi une nouvelle noblesse apanagée, dont les membres étaient non plus les personnes physiques, mais des personnes morales.

Car, en vérité, les Compagnies à charte, d'une



Type de frégate de la Compagnie d'Ostende.

certaine manière comme les villes franches, disposaient d'une partie de la Souveraineté, de l'*Imperium*. Elles avaient le plus souvent le monopole du commerce dans les pays qui leur étaient assignés comme champs d'action. En rémunération de leur initiative et des risques qu'elles couraient, le Souverain leur concédait des privilèges et des franchises de tout genre. Souvent, il leur accordait des sommes d'argent importantes, car les « frais de premier établissement » d'une Compagnie à charte étaient très lourds. Il lui fallait acheter des navires, construire des entrepôts, créer des factoreries, payer un personnel nombreux et d'autant mieux rémunéré que les hommes ne quittent pas volontiers la terre patriale, assumer des charges de tout genre. Dans la Métropole même, les Compagnies de navigation et de colonisation jouaient un rôle énorme : on vit certaines d'entre elles créer des villes entières, comme Lorient.

La tâche coloniale n'a jamais été une tâche facile. Le commerce d'outre-mer est, assurément, le plus aléatoire et le plus complexe. A une époque où les relations maritimes étaient rares, où les assurances n'étaient guère organisées, ces difficultés étaient décuplées. Que dire des obstacles auxquels se heurtait la mise en valeur d'une terre lointaine, souvent hostile? Telle est, pourtant, la tâche qu'assumaient allègrement les Compagnies à charte et que, souvent, grâce au monopole qui leur était concédé, elles menaient à bien.

Pour faciliter leur mission, le Souverain accorda.

aux Compagnies à charte d'autres privilèges régaliens, qui s'expliquaient par la nécessité d'organiser la colonisation des terres lointaines et de protéger les relations avec la métropole. Subrogé dans une partie du pouvoir de l'État, la Compagnie à charte recevait ainsi souvent le droit d'avoir un pavillon, de traiter et de négocier avec les souverains indigènes, d'armer en guerre, d'avoir des armées, de battre monnaie, d'organiser une justice locale, bref d'agir, non pas dans l'État, mais en dehors de l'État et dans certaines limites, comme un véritable Souverain.

De tels privilèges étaient-ils conciliables avec le dogme de l'Égalité? Assurément non. La vague de libéralisme, qui submergea l'Europe, il y a un siècle, au nom de la Liberté, fit disparaître cette liberté. Ainsi en fut-il trop souvent de libertés qui furent immolées à la Liberté. En matière coloniale comme dans beaucoup d'autres domaines, l'État reprit cette parcelle de souveraineté concédée naguère et cette charge confiée jusqu'alors à l'initiative privée. Il est curieux, à cet égard comme à tant d'autres, de remarquer que l'État pléthorique, tel qu'il existe de nos jours, n'a jamais absorbé autant d'activités disparates que depuis que le mot de liberté a été annobli par une majuscule.

La tâche coloniale est-elle trop lourde pour l'État? Cela est une autre question. Et il semble bien qu'elle n'ait qu'un intérêt théorique puisque, — malgré les tentatives de « décongestion » de l'État

moderne qui assume chaque jour des tâches nouvelles et s'achemine ainsi peu à peu vers l'État tel que le conçoit l'idéal socialiste, — le seul colonisateur est aujourd'hui l'État.

Il convient pourtant de signaler que le décri subi, il y a un siècle, par les Compagnies de colonisation, n'a pas empêché de nouvelles Compagnies de colonisation de naître et d'accomplir des œuvres dignes d'admiration. A la fin du XIX^e siècle, les Anglais, avec cette souplesse, cette plasticité, ce pragmatisme qui caractérisent leurs méthodes coloniales — et non les principes essentiels de leur politique — ont créé plusieurs Compagnies à charte. Les Allemands, à l'origine de leur effort colonial, ont fait de même. Il n'est pas jusqu'aux Américains qui, — fait peu connu même aux États-Unis — n'aient constitué, avant même d'avoir conquis l'Alaska, une Compagnie à charte pour exploiter le nord de Bornéo. Quant au Congo Léopoldien, il eut assurément plus d'une analogie avec les anciennes Compagnies de colonisation et, dans une certaine mesure, avec la Compagnie d'Ostende.

Ainsi le présent rejoint le passé. Tant il est vrai que les grands problèmes restent toujours semblables à eux-mêmes et le nombre des solutions humaines relativement limité. Les Compagnies à charte furent assurément une innovation hardie et magnifique. N'en peut-on pas pourtant trouver l'origine lointaine dans les *Societates Mercatorum* et les entreprises vénétiennes, pisanes et génoises?

Le moyen-âge, grâce à la Hanse, eut, lui aussi, une sorte de Compagnie à charte, de forme spéciale, mais doté de privilèges et de monopoles et comprenant des villes libres.

En créant la Compagnie d'Ostende, Prié put trouver des exemples intéressants dans nos provinces mêmes. En 1632, pour conjurer le péril causé par la fermeture de l'Escaut, les États-Généraux de Flandre avaient exhorté PHILIPPE IV d'Espagne à constituer à Ostende même une Compagnie des Indes qui eût également servi de trait-d'union entre l'Espagne et la Flandre. Il s'était précisément constitué à Séville, en 1624, sous le nom d'*Almirantazgo*, une sorte de Compagnie privilégiée formée de Belges, résidant en Espagne et appartenant à la confrérie commerciale de Saint-André, qui devait diriger le commerce avec les provinces obéissantes. On eût ainsi pu rivaliser avec le négoce hollandais et ruiner peut-être le commerce des Provinces-Unies, « colonne fondamentale de son Etat », suivant le mot de Richelieu. Ce projet n'eut aucune suite.

Nouvelle tentative en 1698, peu après que le traité de RYSWICK eut permis de nouvelles espérances. Le 7 juin de cette année, un octroi, signé par CHARLES II d'Espagne, créa à Ostende une Compagnie pour la libre navigation aux Indes Orientales et sur les côtes de Guinée. Fondée pour trente années, elle n'eut qu'une existence éphémère. A la merci des pirates, les armateurs ostendais préférèrent s'établir à Douvres où, du moins, ils trouvèrent des convoyeurs anglais pour protéger

N. 637.



De Directeurs van de generale Keijserlyche Indische compagnie,
ordeneren aen hunnen casnier jean Baptist Cogels junior, te ontfangen
van D'heer Joannes Jacobus van Heek alhier
de Somme van tweehondert en vyftigh guldens Wissel gelt, voor
het eerste payement Sijnder actie van senduy-sent guldens in het
Capitaal vande Selve compagnie, op de conditien in het Octroy
breeder Vermelt, Stellende quitantie hier onder, actum in
Antwerpen derthien Augusti seventhien hondert drij en
wintigh

Onsfangen van D'Heer Joannes
Jacobus van Heek de
Somme van tweehondert vyftigh gulden
Wissel gelt voor het eerste payement
aen 23 Augustij 1723

Sacomo de Heek
Sohier P. de Brinck
J. van der Kuype
C. de Krotz

Solvet als boven het tweede Payment 25. gher 1723

Solvet als boven d'half van d' derde Payment 18. gher 1724

Solvet als boven d'ander-half van d' derde Payment 22. gher 1725

Fac-simile d'une quittance délivrée à un actionnaire
de la Compagnie d'Ostende.

leurs vaisseaux. Entretemps CHARLES II mourut. Avec lui disparut la première Compagnie d'Ostende.

La création de la Compagnie d'Ostende fut précédée de pourparlers prolongés entre Bruxelles et Vienne. Il fallut le succès étonnant qui couronna les premières expéditions commerciales vers l'Inde et l'Extrême-Orient pour emporter les hésitations. C'est ainsi qu'en 1720 le *Prince Eugène* revint à Ostende après un long voyage. Il rapportait des ports asiatiques une riche cargaison d'épices, de soie, de coton et de bois exotiques. La vente produisit 500.000 couronnes d'or, si bien que pour cette seule expédition, les Anversois Jacques et Arnold DE PRET, Arnold DE CONINCK et d'autres gagnèrent près de cent pour cent. Et ce n'était qu'un résultat brillant parmi d'autres.

L'engouement vint bientôt. Le 14 décembre 1722, l'empereur CHARLES VI rendit l'octroi qui créait la Compagnie d'Ostende, « Compagnie impériale et royale » de commerce et de colonisation, étendant la sphère de son activité théorique, aussi bien aux Indes Orientales qu'aux Indes Occidentales. Puis l'on s'occupa de choisir les directeurs et d'organiser la Compagnie. Après six mois, l'octroi fut définitivement publié en juillet 1723.

Il s'agit maintenant de trouver les capitaux. Après délibération, on fixe le capital à la somme, énorme pour l'époque, de six millions de florins. On n'était pas sans appréhension sur le résultat. Dans l'espoir d'intimider les capitalistes, les Com-

pagnies étrangères avaient fait répandre à profusion les mémoires menaçants adressés par elles au Gouvernement autrichien. L'enthousiasme était tel que l'on ne tint aucun compte des leçons de l'expérience. On crut que l'Empereur soutiendrait contre ses ennemis une Compagnie à la fondation de laquelle il prenait une telle part. Malgré le fiasco de la Compagnie de 1698, malgré les attermoiements de CHARLES VI, malgré les menaces de l'étranger, le succès paraissait si certain que le capital de six millions fut souscrit en quelques heures. Le 11 août 1723 les directeurs s'étaient réunis à Anvers pour ouvrir les souscriptions et — ô prodige! — le 12, à quatre heures après-midi, le capital était entièrement constitué.

Comme cela avait eu lieu lors de la création de la Compagnie hollandaise de 1602, les particuliers, les Chambres de Commerce, les corporations, les villes, les provinces mêmes se disputèrent les nouvelles actions. La demande en était telle que, dès le 15 du même mois d'août, trois jours plus tard, on les vendait en Bourse d'Anvers avec un bénéfice de 12 pour cent : plus d'un million et demi de capitaux n'avait pas trouvé à s'engager dans la Compagnie. La ville d'Ostende avait souscrit 12.000 florins, le marquis DE PRIE, 150.000, le duc d'ARENBERG, 120.000. Enfin, l'Empereur donnait 150.000 patacons à la nouvelle Compagnie dont il exemptait les navires de droits d'entrée et de sortie pendant les trois premières années.

Une fortune maritime étonnante : Bruges, Anvers,

Vénise impératrice, Gênes-la-Levantine, Pise, Amalfi, Londres, Brême et Hambourg, Amsterdam aussi. Mais Ostende? Pourquoi? Où sont les quais immenses, les bras de mer, les fleuves? Où sont les grandes familles de Princes-Marchands, où sont les gens d'argent, juifs et lombards, qui font la richesse et la destinée somptueuse d'une ville?

Rien de tout cela. Pourtant, quel merveilleux rêve asiatique de puissance et de grandeur pousse les marins belges vers les rivages sauvages et ignorés de l'Inde et de la Chine! Quelle fortune, peut-être, sans les rivalités acharnées de l'étranger. Et, en dix ans, quelles grandioses réalisations!

Évoquons Ostende, il y a deux siècles, à l'heure fortunée où les espoirs de richesse étaient permis, où tous les projets semblaient réalisables, aux jours heureux où fut créée d'enthousiasme, à Anvers, la Compagnie d'Ostende. Imaginons le port et évoquons sa beauté. Dans le fond, la mer puissante, féconde et terrible. Les darses et les quais dessinent et limitent la ville. Et, là-bas, dans les terres, l'immense bassin de chasse et la crique de Steene frangent d'écume marine Oudenburg et Zandvoorde. Le port de pêche, aussi, avec ses petites barques noires et brunes, vouées à la poursuite persévérante du hareng, affirme cette prépondérance. Et, sans doute, dans le lointain lumineux de l'horizon, se dessine un bateau de haut-bord, carraque, galéasse ou frégate, flibot ou galiote à bombe, brick, qui porte à sa corne d'artimon, en menace permanente, l'étendard tricolore des Provinces-Unies.

Dans le port, c'est l'activité, le labeur précis, méthodique et acharné, la fièvre haletante. Les poupes dorées, les déesses marines qui ornent les proues audacieuses, les fanaux de cuivre mat révèlent déjà, sous le ciel gris, bas, nuageux et plombé, tout un rêve d'or et de gloire. Bientôt, le départ pour les estuaires lointains, les plages jaunes et désertiques, les villes opulentes et puissantes : tout le mystère asiatique.

Déjà, dans une darse, quatre navires de haut-bord appareillent. L'un, paré pour le prochain départ, battant tous ses pavois, raie la nue de son grément neuf. Dessin hardi, mâts tendus, gigantesque oiseau d'espoir s'éployant sous le soleil et dans la vague, il cinglera bientôt vers les ports du Cathay et de l'Inde.

Chargé d'ans et de labeur, tout rutilant de peinture fraîche, un autre long-courrier se prépare à une nouvelle randonnée océanique. De robustes soutiers débarrassent les quais des riches produits de notre industrie : toiles, draps et fers ouvrés, et les arriment dans les cales. Des palans hissent en gémissant, dans le rythme des cris et des efforts, de lourdes caronades dont les gueules bronzées vont s'encadrer dans les sabords béants. Les coups de maillets qu'assènent les calfats, scandent ce labeur. Et par les écoutilles ouvertes s'échappent les chants des matelots qui lavent les ponts à grande eau.

Sur les quais, tableau coloré et pittoresque. Des hommes de vingt nations, Babel en Flandre, comme au temps de Bruges et d'Anvers. Et, parmi



Les armes de la Compagnie d'Ostende.

le patois flamand et les enseignes polyglottes des cabarets, une sorte de sabir, « lingua franca » des ports du Nord, fait de *plat deutsch*, de slang, de yiddish sorti des ghettos d'Amsterdam et de thiois décadent et pollué, permet d'éventuelles affaires et des marchés futurs. Espoirs, projets, desseins, plans, ambitions, pourquoi le Destin aveugle ne vous fût-il pas propice?

L'effort de la Compagnie des Indes fut considérable. Le nombre des navires envoyés d'Ostende dans les mers du Sud en moins de dix années en témoigne à suffisance. Que leurs noms désuets, évocateurs d'une époque périmée, d'un amour patrial ou d'une audace invaincue, restent le témoignage de cette prestigieuse époque de conquistadors flamands, de condottieri marins. C'étaient le *Charles VI*, le *Prince-Eugène*, l'*Eugène*, le *Marquis de Prié*, le *Saint-Charles*. C'étaient aussi le *Cheval-Marin*, le *Neptune*, l'*Apollon*, l'*Aimable-Marie*, le *Saint-Joseph*, le *Tigre*, le *Phénix*, l'*Espérance*. C'étaient, enfin, la *Paix*, le *Bon-Succès*, la *Ville de Vienne*, la *Flandria*, la *Maison d'Autriche*, l'*Aigle*, l'*Impératrice Élisabeth*.

Mieux que des noms, des chiffres rendront tangibles les succès incontestables de la Compagnie d'Ostende. Sur un capital de six millions de florins, à la fin de l'année 1730, la Compagnie avait versé 6.180.000 florins de dividendes et, en 1745, elle avait payé 11.790.000 florins. Preuves convaincantes et indiscutables de l'habileté mercantile de nos négociants, résultats

magnifiques et inespérés d'une adroite et sage gestion.

Mieux encore. La naissance en Flandre de nouvelles et fructueuses industries : la corderie, la fabrication des toiles à voiles, la blanchisserie des fils, — et la renaissance du commerce extérieur, anémié par des guerres séculaires : les laines avec l'Espagne, les dentelles avec l'Angleterre, les soies et les velours avec la France et l'Allemagne hanséatique.

Effort maritime. Effort colonial, aussi, aux Indes et en Chine. En Chine, c'est Canton, ville unique au monde, où le premier, Jacques TOLIN, sur le *Prince Eugène*, fit flotter le pavillon de Bourgogne et où, sur le bord du Tchou-Kiang, la rivière des perles, s'établit un *hong*, une factorerie belge. De là, les navires belges rapportèrent un admirable cargo : du thé, surtout, « un breuvage divin », de la rhubarbe, du cuivre, parfois des lingots d'or, des porcelaines précieuses dont le goût s'était vite répandu aux Pays-Bas, des « jolivetés », enfin, et des soieries diverses : taffetas, pékins, nankins, mousselines et tissus brodés.

Mais c'était l'Inde surtout qui frappait les imaginations et sollicitait les efforts. — Saba, Golconde, Ophir; encens, myrrhe et or; terres aux épices précieuses, aux pierreries inestimables, aux bois odorants et rares; Bermudes, Moluques, Pérou, Mexique et Jamaïque, — les Indes opulentes devaient être tout cela pour la Belgique appauvrie.

Sur la côte de Coromandel, c'est d'abord Cabelon,

— non loin de Pondichéry, — où, grâce à Godefroid DE LA MERVEILLE, la Compagnie d'Ostende installe sa première loge. En 1724, quand le *Saint-Charles* y fit une escale, grâce à la paravanah délivrée par le nabab Sadatla Khan, quatre mille maisons de briques s'y élevaient, occupées par 5.000 indigènes, dont plusieurs convertis au catholicisme. Ce sont aussi sur les bords de l'Hougly, un des bras du Gange, les factoreries de Bankibasara, d'Hydsiapour et de Cassimbazar ou Bouroumpour. Ce sont encore, dans le Bengale, les comptoirs de Ballasore, de Daccar et de Seydabat. C'est, enfin, la loge de Danemarnagor, où la « Compagnie Impériale et Royale, établie dans les Pays-Bas autrichiens », reprit une concession accordée naguère à la Compagnie des Indes danoise.

Pour tuer cette rivalité menaçante, rien ne fut négligé : menaces, ultimatums, violences, coups de force. Défense illusoire, aussi, à tous les marins hollandais de monter à bord de navires belges, comme si nos gens de mer ne les valaient point ou fussent en nombre insuffisant. Écrits tendancieux, mémoires, pamphlets qui projettent une vive lumière sur la « scandaleuse mauvaise foi » des gens de loi du pays de GROTIUS. Témoin ce fameux Abraham WESTERVEEN, avocat de la Compagnie hollandaise des Indes, qui mettait sans vergogne les arguments les plus fallacieux au service d'une thèse inique et spoliatrice.

Après les paroles et les discours, les actes.

DE WINTER et WILLEMSSEN ont souffert de la piraterie des marins hollandais : d'autres en pâtiront encore, qui ne seront plus les victimes seulement de l'*araignée de mer* hollandaise, mais aussi des navigateurs anglais.

C'est à Benkoelen, sur la côte occidentale de Sumatra, que ce nouveau forfait fut perpétré. La *Flandria* revenait de notre *hong* de Canton lorsque la pénurie de vivres et d'eau potable la contraignit à mouiller en rade de Benkoelen. Le capitaine belge fit tirer cinq coups de canon en guise de salut, puis descendit à terre avec le pilote. Il alla trouver le gouverneur du poste anglais et lui demanda l'autorisation de se ravitailler. Le gouverneur refusa et ordonna l'arrestation immédiate du capitaine WILLEMS et du subrécargue Guillaume VAN DEN HOUTE.

La *Flandria* fut mise à la chaîne et les marins belges aux fers. Puis, après trois jours et trois nuits, on les embarqua, sans leur donner à boire ou à manger, à bord d'un navire britannique, le *Dortmouth*. Jetés à fond de cale, ils y souffrirent atrocement d'étouffement, de chaleur, de soif et de faim. L'un d'eux, Billemont, eut la jambe fracturée. Ils supplièrent le gouverneur de Madras de venir à leur secours. Impitoyable, celui-ci refusa.

Finalement, après une longue et douloureuse traversée, coupée de tempêtes, de cyclones, de durs coups de barre qui précipitaient ces malheureux contre les cloisons, le *Dormouth* alla à Mawelawaron, à douze ou quatorze lieues de Madras.

Là, enfin, un agent de la Compagnie, François DE SCHONAMILLE, put leur faire parvenir de l'argent. Un capitaine anglais, TOLSOND, prit en pitié une si lamentable détresse et les ramena en Europe.

Une autre aventure audacieuse et singulière est celle du capitaine Guillaume DE BROUWER. Le capitaine DE BROUWER commandait le *Marquis de Prié* lors de son dernier voyage vers la Chine. Ce navire, une frégate jaugeant 480 tonneaux et percée pour 28 bouches à feu, partit d'Ostende, sous le commandement de Guillaume DE BROUWER, le 23 janvier 1727. Quelles aventures connut-il pendant cette randonnée dans les mers asiatiques? Aucun auteur ne les raconte. LEVAE et VAN BRUYSSSEL sont muets et M. Michel HUISMAN, malgré toute sa science, garde le silence sur cet épisode.

Il est hors de conteste, pourtant, que le *Marquis de Prié* et son capitaine participèrent à des événements peu ordinaires, même dans les mers de Chine. Une tradition familiale, recueillie chez les descendants de Guillaume DE BROUWER, affirme que, au cours de cet voyage, le *Marquis de Prié* fut assailli par des pirates chinois. Les pirates, venus sans doute de Formose, infestaient alors la mer de Chine et, comme les Barbaresques en Méditerranée, y semaient la terreur. Ils faisaient de fréquentes descentes sur les rivages mal défendus et ravageaient les villages de pêcheurs qui les jalonnaient.

C'est dans une semblable circonstance que Guillaume DE BROUWER fit preuve d'un sang-froid

DE WINTER et WILLEMSSEN ont souffert de la piraterie des marins hollandais : d'autres en pâtiront encore, qui ne seront plus les victimes seulement de l'*araignée de mer* hollandaise, mais aussi des navigateurs anglais.

C'est à Benkoelen, sur la côte occidentale de Sumatra, que ce nouveau forfait fut perpétré. La *Flandria* revenait de notre *hong* de Canton lorsque la pénurie de vivres et d'eau potable la contraignit à mouiller en rade de Benkoelen. Le capitaine belge fit tirer cinq coups de canon en guise de salut, puis descendit à terre avec le pilote. Il alla trouver le gouverneur du poste anglais et lui demanda l'autorisation de se ravitailler. Le gouverneur refusa et ordonna l'arrestation immédiate du capitaine WILLEMS et du subrécargue Guillaume VAN DEN HOUTE.

La *Flandria* fut mise à la chaîne et les marins belges aux fers. Puis, après trois jours et trois nuits, on les embarqua, sans leur donner à boire ou à manger, à bord d'un navire britannique, le *Dormouth*. Jetés à fond de cale, ils y souffrirent atrocement d'étouffement, de chaleur, de soif et de faim. L'un d'eux, Billemont, eut la jambe fracturée. Ils supplièrent le gouverneur de Madras de venir à leur secours. Impitoyable, celui-ci refusa.

Finalement, après une longue et douloureuse traversée, coupée de tempêtes, de cyclones, de durs coups de barre qui précipitaient ces malheureux contre les cloisons, le *Dormouth* alla à Mawelawaron, à douze ou quatorze lieues de Madras.

Là, enfin, un agent de la Compagnie, François DE SCHONAMILLE, put leur faire parvenir de l'argent. Un capitaine anglais, TOLSOND, prit en pitié une si lamentable détresse et les ramena en Europe.

Une autre aventure audacieuse et singulière est celle du capitaine Guillaume DE BROUWER. Le capitaine DE BROUWER commandait le *Marquis de Prié* lors de son dernier voyage vers la Chine. Ce navire, une frégate jaugeant 480 tonneaux et percée pour 28 bouches à feu, partit d'Ostende, sous le commandement de Guillaume DE BROUWER, le 23 janvier 1727. Quelles aventures connut-il pendant cette randonnée dans les mers asiatiques? Aucun auteur ne les raconte. LEVAE et VAN BRUYSSSEL sont muets et M. Michel HUISMAN, malgré toute sa science, garde le silence sur cet épisode.

Il est hors de conteste, pourtant, que le *Marquis de Prié* et son capitaine participèrent à des événements peu ordinaires, même dans les mers de Chine. Une tradition familiale, recueillie chez les descendants de Guillaume DE BROUWER, affirme que, au cours de cet voyage, le *Marquis de Prié* fut assailli par des pirates chinois. Les pirates, venus sans doute de Formose, infestaient alors la mer de Chine et, comme les Barbaresques en Méditerranée, y semaient la terreur. Ils faisaient de fréquentes descentes sur les rivages mal défendus et ravageaient les villages de pêcheurs qui les jalonnaient.

C'est dans une semblable circonstance que Guillaume DE BROUWER fit preuve d'un sang-froid

remarquable. Il est près de Canton avec une riche cargaison qui allourdit son navire, et longe les côtes. Le limon, qui est emporté vers la haute mer par les fleuves côtiers et le Si-Kiang, donne aux flots une teinte jaune qui est celle du loess. Tout-à-coup quelques jonques, qui se dirigent vers une petite anse de la côte : un abri pour pêcheurs. Ce sont des pirates : ils arborent un pavillon noir. Aussitôt, DE BROUWER met le cap sur les jonques des pirates. Elles sont nombreuses. Qu'importe ? Les gueux de mer n'aimaient-ils pas la bataille ? Et le combat se prépare, le branle-bas est sonné, les caronades sont chargées.

Bientôt, le *Marquis de Prié* a atteint la flottille chinoise. Les jonques l'entourent. Les pirates délaissent les pêcheurs pour la frégate. C'est une proie opulente et facile. Facile ? Sans doute, mais sans Guillaume DE BROUWER et ses marins. Bientôt, la bataille fait rage. Les caronades, tirant par bordée, ébranlent la frégate de la quille à la pomme du mât et l'enveloppent d'une fumée âcre et enivrante. Les pirates, nombreux, ripostent ; leurs mousquets à pierre battent le pont et rasant les bastingages. Dans les hunes, ils ont placé des fusiliers qui dominent le champ de bataille. Des grappins sont jetés : un abordage est tenté et c'est le corps-à-corps, avec les sabres brandis, les pistolets déchargés à bout portant, le sang répandu.

Seul, DE BROUWER reste impassible. La mêlée fait rage. Il ne bronche pas et dirige la bataille. Un portrait que nous conservons de lui, nous le

montre fort, coloré et corpulent. Son obésité le rend incapable des coups de taille et d'estoc. Mais la vigueur et l'énergie sont marqués sur son visage un peu empâté, mais aux sourcils autoritaires, au nez intrépide, à la bouche volontaire et vigoureusement dessinée, au regard droit, calme et assuré. Il est inapte à la bataille. Qu'importe. Son second participera à la mêlée et entraînera les hommes. Lui, maître du navire après Dieu, on l'installera sur le pont arrière, dans son vaste fauteuil, si solide que l'on conserve encore aujourd'hui cette relique exotique. De là, il surveille tout. La roue est proche et il peut commander la manœuvre opportune qui précipitera dans les flots une jonque éventrée par l'étrave du *Marquis de Prié*. Des pistolets à sa portée, il ne manque pas un coup et participe ainsi vaillamment au combat.

Les Chinois ont bientôt remarqué ce capitaine immobile et impavide. Il devient le point de mire de leurs fusiliers, agrippés aux cordages. Tant et si bien que des balles frôlent ses oreilles et que sa perruque à marteaux, à la mode d'alors, tombe, découvrant sa calvitie. Son fauteuil, lui aussi, est effleuré par les projectiles. On montre aujourd'hui encore dans le fauteuil qu'occupait, en cette journée mémorable, Guillaume DE BROUWER, capitaine ostendais, les traces des balles qui en ont percé le dossier de part en part.

Comment Guillaume DE BROUWER ne fut-il pas tué? Miracle. Mystère aussi, car aucun document écrit ne raconte cette étrange aventure. Il ne reste,

comme monument de cette bataille chinoise, que le fauteuil de Guillaume DE BROUWER et une amusante petite statuette. Cette statuette a une histoire curieuse. Elle fut modelée par des artistes chinois, d'habiles artistes de village, et offerte à Guillaume DE BROUWER par les pêcheurs que son audace et sa bravoure avaient sauvés des pirates.

D'après cette statuette, Guillaume DE BROUWER est représenté assis dans un fauteuil, comme il le fut pendant toute la bataille. Et le fauteuil auquel est fixée la statuette reproduit en petit, mais avec exactitude, le fauteuil qu'occupait DE BROUWER pendant le combat.

Comme sur son portrait, DE BROUWER est corpulent, large d'épaules, assez semblable d'allure à Jean BART, flamand et marin comme lui. Les artistes chinois, malgré leur ignorance des modes européennes, ont très exactement reproduit le costume de l'époque et la peinture naïve, dont ils ont colorié la statuette, en indique avec précision les détails. DE BROUWER porte les bottes et le jabot de lingerie blanche. Son gilet, boutonné, contient son ventre. Les manches de sa chemise apparaissent aux poignets. Les boutons de sa veste, nombreux, sont impeccablement reproduits.

Le plus curieux de ce portrait est la tête. Une décharge vient d'envelopper DE BROUWER. Sa perruque, emportée par une balle, a chu. Les témoins chinois de cette scène ont été frappés par l'apparition de ce crâne chauve ou soigneusement rasé; et le modelleur, observateur scrupuleux, a reproduit cette physionomie si étrange, surtout si on



Statuette représentant le Capitaine Guillaume de Brouwere.

la compare au portrait d'apparat que nous possédons de Guillaume DE BROUWER.

Les traits ne sont pas moins intéressants. Il y a dans ce visage de la surprise, mais aucun émoi. Et l'on y retrouve les traits énergiques reproduits sur le portrait. Le cou est empâté, mais le menton volontaire. Les sourcils ont le même dessein audacieux que sur le portrait. Les yeux surtout sont vifs et énergiques. Réjouissons-nous que l'attitude de cet homme, bravant avec sérénité la mort, soit reproduite avec cette scrupuleuse exactitude dans cette petite statuette peu connue. Sans elle, nous ignorerions ce fait d'arme qu'admirent des Chinois de jadis et qui met, grâce à la Compagnie d'Ostende, les vertus héroïques des marins belges au rang des plus illustres.

Chaque siècle meurt dans une longue agonie belliqueuse; mais, en naissant, le siècle suivant apporte avec lui un magnifique renouveau de confiance et d'enthousiasme. Ainsi en est-il du XX^e siècle qui, au lendemain de la guerre, suscite une effervescence prometteuse de projets et d'espoirs. Ainsi en fût-il du XIX^e siècle dont la naissance, au lendemain des guerres napoléoniennes, est marquée par l'ébullition romantique, la renaissance libérale et le socialisme utopique. Ainsi en fut-il du XVIII^e siècle, pour lequel la fin de LOUIS XIV est le prélude d'une étonnante génération d'ambitions coloniales et d'innovations financières. En France, c'est LAW, l'agio, la rue Quincampoix, les actions du Mississipi et la Com-

pagnie perpétuelle des Indes Orientales. En Angleterre, c'est la Banque d'Angleterre, *the Old Lady of Treadneedle street*, créée en 1694 grâce à des émigrants brabançons; c'est l'*auri sacra fames* décrite par SWIFT, qui s'empare de Lombard Street; ce sont, enfin, les illusoires *South Sea bubbles*.

L'Europe connut alors une véritable fièvre d'exotisme. Les aventures des flibustiers et des boucaniers d'Amérique, que les récits d'OEXMELLIN avaient popularisées, ne furent pas étrangères à cette évolution. Jusqu'alors l'Angleterre, maritime et coloniale par sa nature même, s'était seule souciée des terres et des marchés lointains. Dans son sillage les Hollandais, « épiciers du monde », s'étaient lancés vers les contrées lointaines.

Mais, en France, l'aventure coloniale n'avait connu qu'une faveur limitée à quelques ports, à quelques sectes huguenotes et à quelques esprits de haute allure.

Or, en 1711, parut à Amsterdam le *Journal de Jean CHARDIN*. Voyageur, trafiquant en pièces précieuses et curieux des mœurs exotiques, CHARDIN, quoique Parisien, fit de longs séjours en Perse et aux Indes. Il vit Surate, Golconde, Ormuz, Ispahan et ses roses, Persépolis et ses ruines. Son *Récit du couronnement du Roi de Perse Soliman III*, qui révélait enfin cette Asie si secrète et si peu connue, fut lu par tous les « honnêtes gens » de France et de Navarre. De certaine manière, la publication du *Journal de CHARDIN* eut sur l'esprit de ses contemporains un effet analogue à l'édition

du fameux *Livre des Merveilles*, de Marco POLO. Successivement parurent, en 1707, les *Amusements sérieux et comiques d'un Siamois* de DUFRESNY et une traduction des *Mille et une Nuits*. L'Asie devint à la mode....

Ce ne fut pas une mode passagère. MONTESQUIEU, avec ses *Lettres persanes*, puis avec l'*Esprit des lois*, montra que l'Europe occidentale existe non seulement dans le temps, mais aussi dans l'espace. Les leçons étrangères et même les leçons exotiques ne doivent pas plus être ignorées que les leçons historiques. Il faut élargir son horizon, borné à des vues européennes. Il faut élargir et enrichir ses connaissances.

Tous les grands esprits du siècle suivirent la voie qui leur était magistralement tracée. La littérature s'empara de cet immense champ d'observation, qui s'étend jusqu'aux confins de l'univers. On eut avec BERNARDIN de SAINT-PIERRE et CHATEAUBRIAND un exotisme attendri, fruit du Rousseauisme. Et plus tard, avec les Romantiques, cette « couleur locale » qui, aujourd'hui encore, fausse souvent notre vision et déforme notre connaissance des choses d'outre-mer.

L'Asie, conquise à la littérature européenne, fut reconquise à l'esprit, à la philosophie occidentale par un très grand esprit, qui fut compris et honoré outre-Rhin avant de l'être en France. C'est le comte DE GOBINEAU. En un certain sens, GOBINEAU fut un continuateur de CHARDIN. Ses *Nouvelles Asiatiques* évoquent plus d'une page du *Journal* de CHARDIN. Grâce à GOBINEAU, l'Asie

étrange, complexe, multiple et incomprise, souleva un peu son voile de mystère. Les regards des observateurs européens s'aiguisèrent. GOBINEAU, un des premiers, souleva cet immense problème de la civilisation et le confronta avec l'esprit de l'Asie. Là fut son immense mérite. Et aujourd'hui que le problème de la civilisation se pose à nouveau, nous suivons GOBINEAU et nous regardons vers l'Asie mystérieuse, inexplorée et inconnue, fascinante aujourd'hui comme elle l'était déjà aux temps lointains de la Compagnie d'Ostende. *Ex Oriente Lux*. Toute lumière ne vient-elle pas de l'Orient?

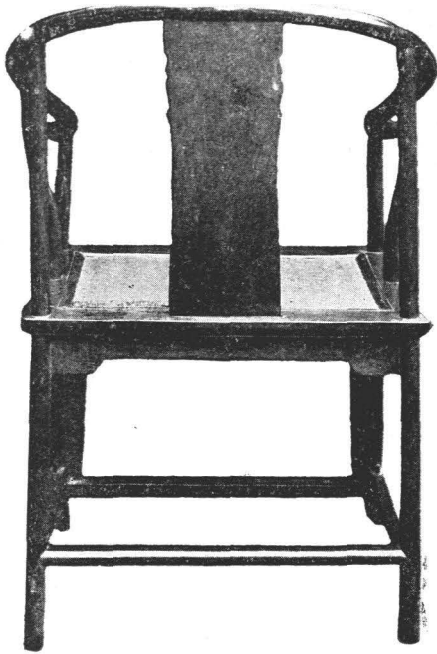
La création de la Compagnie d'Ostende, au lendemain de guerres cruelles et meurtrières, procède du délire économique qui saisit l'Europe après les traités d'Utrecht. C'est par quoi elle est européenne dans son origine, comme par l'influence considérable qu'elle eut sur la politique internationale du temps.

C'est l'époque fortunée où VOLTAIRE célèbre :

« *Le Belge, né prudent, dans l'Inde respecté,*
» *Puissant par son travail et par sa liberté.* »

C'est l'heure aussi où l'envieuse rivalité des Hollandais suscite les dissertations latines d'Abraham WESTERVEEN, prépare contre nos marins d'odieux coups de force et trame d'iniques complots dans toutes les chancelleries européennes.

Pauvre Compagnie d'Ostende! Pour la tuer, il fallut que se ligât contre elle toute l'Europe.



Le fauteuil du Capitaine Guillaume de Brouere

Vraiment belge en cela, la Compagnie d'Ostende partage le sort dérisoire de nos provinces qui, pendant tant de siècles, furent le prétexte à toutes les combinaisons diplomatiques et servirent d'appoint à tous les marchandages européens. Il fallait, en l'occurrence, que fût assurée la permanence de la dynastie autrichienne et la prépondérance des Habsbourgs; il fallait aussi que fût intangible le monopole du négoce oriental. Ce fut la Compagnie d'Ostende que l'on sacrifia sans vergogne, de gaieté de cœur, après de longs attermoiements, de pénibles hésitations qui prolongeaient lamentablement une inutile agonie...

La Compagnie d'Ostende mourut le 22 juillet 1731. Son éphémère prospérité, mieux que l'hostilité rancunière et misérable des Provinces-Unies, l'avait désignée à la vindicte européenne. Elle mourut, mais, pendant dix ans, elle avait troublé, de son éclat et de son renom, toutes les chancelleries européennes. Pendant dix ans, elle avait été le motif et l'occasion d'innombrables conférences, de multiples transactions, d'incessantes palabres. Pendant dix ans, elle avait montré au monde étonné de quel prodigieux effort les marins belges étaient capables.

Tout ne mourut point, d'ailleurs, avec elle. Après l'abolition de la Compagnie d'Ostende, des jointes secrètes furent encore créées pour envoyer à nos établissements des Indes, alors en pleine prospérité, les ressources indispensables. Des navires furent armés qui partirent pour le Bengale,

où François DE SCHONAMILLE, avec quelques soldats belges, quelques *pions*, quelques *cipayes* et deux pièces de canon, défendait encore en 1744 — c'est-à-dire quatorze ans après la signature du Traité de Vienne, — la factorerie de Bankibasar contre l'armée du phousdar d'Hougli, forte de dix mille hommes. Quant à Cabelon, sa fortune fut plus admirable encore, puisqu'en 1750, Charles DE LORRAINE informait l'Impératrice MARIE-THÉRÈSE qu'« un seul homme gardait encore, pour Sa Majesté, la factorerie de Cabelon, sur la côte de Coromandel... »

Jacques CROKAERT.

BIBLIOGRAPHIE. — CROKAERT (Jacques) : Un exemple d'énergie nationale : La Compagnie d'Ostende, Bruxelles et Paris, 1919. — HUISMAN (Michel) : La Belgique commerciale sous l'empereur Charles VI : La Compagnie d'Ostende, Bruxelles, 1902. — LEVAE : Recherches historiques sur le commerce des Belges aux Indes. — PIRENNE (Henri) : Histoire de Belgique, T. V., Bruxelles, 1921. — VAN BRUYSEL (Ernest) : Histoire du commerce et de la navigation en Belgique, T. III, Bruxelles, 1861-1865.