

LA
COMPAGNIE D'OSTENDE

par

M. LOUIS MERTENS, MEMBRE ADHÉRENT DE LA SOCIÉTÉ.

Une maxime commerciale populaire au XVI^e siècle dit :

Komt vrij in mijn kantoor,
Doorsnuffelt alle hoeken,
De handen in den zak,
De oogen uyt de boeken.

Si je ne tiens pas compte en ce moment d'un principe aussi sage, je tâcherai de m'en justifier en vous assurant que bien loin de commettre une indiscretion à l'égard des directeurs qui ont géré la compagnie d'Ostende, mon travail tend au contraire à perpétuer la mémoire de dix commerçants habiles, prudents et persévérants, qui ont eu à lutter contre l'envie de compagnies anglaises et hollandaises ayant pour soutiens les grands politiques de l'époque de 1722 à 1735.

Les archives auxquelles j'emprunte ma relation ont séjourné au grenier de la Bourse d'Anvers jusqu'en 1774. Un inventaire superficiel en a été fait alors par M. G.-J. Deligne ; le transport en a eu lieu à l'hôtel de ville d'Anvers (*peyskamer*, 2^e étage). Le commissaire du pouvoir exécutif Dargonne les a mis en 1795 sous scellé, (on ne sait pourquoi) ; le maire Werbrouck les a fait transporter aux archives actuelles en 1801.

Si ce dépôt intéressant est resté si longtemps dans l'oubli, il faut l'attribuer à sa spécialité commerciale. L'auteur de la présente notice n'y a vu clair qu'en se faisant écolier de l'époque. Il a étudié la méthode de dresser les comptes de la compagnie d'Ostende dans le traité de tenue de livres de J.-B.-P. de Andriessens édité à Anvers chez J.-B. van der Cruys en 1724, lequel ouvrage est dédié à l'empereur Charles VI et aux directeurs de la compagnie des Indes orientales et occidentales. Le privilège d'éditeur est daté de Bruxelles 16 juin 1723.

Dans une instruction-préface, l'auteur dit que la tenue de livres est dite italienne, cependant elle a été tellement perfectionnée par les Néerlandais qu'elle mériterait plutôt de porter le nom de méthode néerlandaise.

Par curiosité j'en feuilletai un volume. Je fus surpris d'y lire l'histoire de la société tout autrement qu'elle n'a été imprimée jusqu'ici. Un intérêt historique réel éveilla ma curiosité et je pris la résolution de faire connaître à mes honorables concitoyens les efforts qui ont été tentés par nos ancêtres pour délivrer notre commerce de la décadence et du sommeil dans lequel le traité de Munster du 30 janvier 1648 nous avait plongés.

Dès 1692 je trouve dans ces archives un échange de correspondance entre des négociants de Cadix, de Bruxelles et d'Anvers. Il y est question d'établir une compagnie privilégiée des Indes ayant Cadix pour siège. Ces négociations n'ont pas abouti, des rivalités locales en Espagne les ont entravées.

A la requête et supplication des membres du conseil des Flandres, un octroi royal est émis le 7 juin 1698. Il a pour

objet la fondation d'une compagnie pour les Indes et la Guinée ; son capital est de fl. 2,000,000 divisé en actions de fl. 1000 ; la souscription devait en avoir lieu simultanément à Anvers, Gand et Bruges, les versements étaient à opérer $\frac{1}{4}$ fin octobre 1698 et les $\frac{3}{4}$ restants de 1699 à 1701. Deux mois après la clôture de la souscription, les États de Flandre avaient à convoquer les souscripteurs d'au moins trois actions, pour choisir parmi eux cinq directeurs, qui seraient nommés pour la vie et au traitement de 18,000 florins chacun. Toutes les cargaisons de retour seraient vendues publiquement, ces ventes seraient annoncées six semaines d'avance. La compagnie pourra exporter les lingots et espèces étrangères d'or et d'argent qui lui sont nécessaires à son commerce ; il lui est défendu d'exporter les monnaies ayant cours dans le pays. Les droits d'entrée n'excéderont pas ceux établis en 1698.

La compagnie ne prescrira aucun droit de sortie de convoi ni de tonlieu. L'article 36 dudit octroi porte : « Nous défendrons et protégerons ladite compagnie contre et avec tous et employerons nos armes en toute occasion pour conserver la liberté de son commerce et navigation. Le privilège de la compagnie est de 30 ans prenant cours de la date du premier voyage. Tous nos sujets auront le droit d'y prendre part.

« Tous étrangers qui possèdent au moins fl. 20,000 en actions seront réputés régnicoles sans qu'il soit besoin d'obtenir d'autres lettres de naturalisation. »

La guerre empêcha l'exécution de cet octroi, et il n'est plus question de compagnie jusqu'en 1722. L'empereur Charles VI, par un octroi du 19 décembre de cette même année, créa la compagnie d'Ostende au capital de 10 millions de florins. Le marquis de Prié dans sa correspondance dit que dès le 6 juin 1721 S. M. était déterminée à établir la compagnie de son propre mouvement et pour donner à ses sujets des marques de sa bonté.

L'octroi de 1722 était, à peu de chose près, calqué sur celui de 1698. Au lieu de laisser la nomination du direc-

teur aux États, S. M. s'en réservait la première nomination. Elle eut lieu le 23 janvier 1723. Furent choisis : Jacomo de Pret, Pierre Proly et Louis-Franç, de Coninck, d'Anvers, Jacomo Maelcamp, Paul de Kimpe, de Gand, et Thomas Ray, d'Ostende.

La patente de directeur leur fut remise cinq jours après. Le marquis de Prié leur écrivit alors de venir prêter serment et les invita à ouvrir deux registres de souscription ; $\frac{1}{3}$ du capital des 10 millions était réservé aux étrangers et $\frac{2}{3}$ aux sujets de S. M.

Une preuve que le commerce de l'époque n'avait pris aucune part à la rédaction de ces statuts résulte des modifications radicales demandées par les directeurs. Le 26 mars 1723 ils firent comprendre au marquis de Prié que le capital était trop grand, qu'il était imprudent de donner une voix à chaque propriétaire de trois actions et proportionnellement autant de voix qu'il a de fois trois actions, que c'était favoriser les coups de majorité, que les directeurs ne devaient pas être nommés pour la vie. Voici au reste leurs expressions littérales :

» Le commerce qu'on a fait jusqu'à présent aux Indes nous a fait connaître par expérience qu'on n'a pu employer utilement que 2 millions de florins par an, que la quantité de marchandises ramenées n'a pu être vendue qu'avec perte, ce qui nous apprend de ne faire venir qu'autant de marchandises qu'on peut débiter avec réputation ; de là s'ensuit que 6 millions suffisent et que si l'on formait le capital de 10 millions il faudrait en garder une partie infructueuse ou l'employer dans l'envoi de vaisseaux sur des côtes qui n'ont jusqu'à présent rendu aucun profit. Avec un bénéfice espéré de fl. 600,000 l'an, cela ferait 10 % sur 6 millions et seulement 6 % sur 10 millions. S'il n'y a que 6000 actions, elles seront prises pour la plus grande part par les sujets de S. M.

» Par rapport aux droits de 6 % l'expérience ayant démontré que, sur fl. 800,000 de marchandises des Indes, fl. 700,000 passent à l'étranger sur lesquels on n'exige que 2 $\frac{1}{2}$ %

pour droit de transit, les droits devraient être réduits à 4 % et les matières premières devraient être admises en franchise de droits. »

Les directeurs obtinrent un succès complet : chaque actionnaire ne pouvait cumuler plus de trois voix ; il fallait être propriétaire assermenté de douze actions pour avoir une voix ; les directeurs étaient nommés à temps ; enfin les statuts réformés sont l'œuvre judiciaire des directeurs et non pas celle de S. Ker ou de Colebroke, comme on l'a écrit jusqu'ici.

Les retards dans la souscription résultent donc des modifications aux statuts. Les directeurs n'ont du reste prêté serment que le 5 juillet 1723.

Indépendamment de l'observation des statuts, ils jurèrent qu'à l'égard des souscripteurs ils se comporteraient avec fidélité, impartialité et exactitude.

La souscription ouverte le 12 août 1723 était complète en deux jours, elle était toute nationale. 54 personnes des plus importantes de la noblesse et du commerce souscrivèrent 3037 actions. 1000 actions furent demandées par des souscripteurs de 1 à 6 actions. Un même nombre de 1000 par des souscripteurs à 12 actions. Le 13 mai 1724 la ville d'Anvers céda gratuitement, à l'usage de la compagnie, l'étage à la Bourse d'Anvers, côté droit allant de la rue de la Bourse à la rue des Douze-Mois, ainsi que l'usage des deux escaliers. La compagnie entretenait à ses frais une lanterne dans chacun des coins intérieurs à la Bourse.

Voici encore deux modifications [aux statuts, demandées par les directeurs et qui leur furent accordées.

Le 30 décembre 1724, ils sollicitèrent la permission de pouvoir emprunter sur les actions avec garantie d'hypothèque spéciale.

Toutes les distributions pendant le terme de cet emprunt étaient encaissées par le créancier ; ce dernier avait son privilège inscrit aux livres de la société.

C'était bien là l'hypothèque sur une valeur mobilière. C'est

un principe que nous n'avons pas appliqué et qui mériterait toute notre attention.

La compagnie obtint pour trois ans une réduction de 2 % sur les droits d'entrée (réduits de 6 à 4 %).

En assemblée générale du 6 décembre 1725, les actionnaires nommèrent pour commissaires ou auditeurs des comptes MM. François Schilders, André Peytier et Pedro Melyn, tous trois d'Anvers. Ces messieurs prennent une part active aux affaires ; la masse de notes manuelles que portent les comptes prouve qu'ils étaient en quelque sorte en permanence pour les vérifications.

Le 13 décembre 1725 les actionnaires se réunirent une deuxième fois pour présenter trois candidats à la place de commissaire député par Sa Majesté.

Furent proposés : MM. le comte Henri de Calesberg, chambellan de S. M. l'empereur, le baron de Kisseghem et le duc d'Ursel.

L'empereur donna la préférence au comte de Calesberg ; celui-ci rendit des services nombreux à la société et ne cessa, après la suspension de son octroi, de demander des compensations. En 1752 il présenta un mémoire très judicieux demandant un nouvel octroi et se plaignit amèrement de l'indifférence que le gouvernement autrichien témoignait pour les questions commerciales et industrielles.

Il écrivait en 1739 : « On m'assure que les Anversois ont placé dans les compagnies du Nord à Stockholm plus de 1,600,000 florins, et les meilleurs officiers et matelots qu'ils emploient sont originaires de nos côtes. »

Tous les historiens ont imprimé que le capital de la compagnie était de 6 millions ; cela est vrai nominativement, cependant il n'a été réellement appelé et versé que 4 1/2 millions de florins.

Les premier et deuxième versements, chacun de 25 %, ont été faits vers le 23 septembre et le 13 décembre 1723 ; le troisième et le quatrième versement, chacun de 12 1/2 %, vers les 9 octobre 1724 et 17 août 1725.

Les actionnaires, propriétaires d'au moins douze actions, étaient obligés, avant de prendre part à chaque assemblée générale, de prêter entre les mains du directeur délégué le serment suivant :

« Je jure que j'ai un nombre suffisant d'actions qui m'appartiennent pour entrer dans l'assemblée et que je veillerai à la conservation des intérêts de la compagnie avec le même soin et avec la même fidélité que j'apporterais à celle de mes propres affaires et qu'en donnant mon suffrage je ne le ferai que pour autant d'actions que j'ai pour mon propre compte. Ainsi m'aide Dieu et tous ses saints. »

Nous l'avons déjà dit, aucun actionnaire ne pouvait cumuler plus de trois voix.

Les assemblées générales étaient peu fréquentées. Avaient droit de vote aux assemblées que voici :

6 octobre	1723	160	personnes,	pour	190	voix.
13 mars	1725	166	"	"	200	"
4 décembre	1725	167	"	"	205	"
17 "	1726	173	"	"	196	"
11 mars	1728	164	"	"	205	"
30 août	1729	139	"	"	175	"

Le nombre des actionnaires qui ont prêté serment à ces assemblées n'était, en suivant les dates ci-dessus, que de 80, 83, 62, 76 84 et à l'assemblée de 1729, de 59.

Un certain nombre de dames étaient actionnaires ayant droit de vote, elles n'étaient admises aux assemblées que pour autant qu'elles se faisaient représenter par un mandataire masculin.

Pour le contrôle des actions, la compagnie avait un registre-avec compte ouvert à chaque actionnaire, mentionnant le nombre et le numéro de ses actions et un second registre avec un compte ouvert à chaque numéro d'action.

Ces deux registres étaient tenus au courant par un registre-journal portant les cessions et transferts et au moyen du folio relevé à gauche en marge, le vendeur et l'acheteur étaient indiqués.

Ce moyen était simple et clair pour connaître entre les mains de qui était un numéro déterminé quel que fût l'époque, combien chaque actionnaire possédait d'actions, quels en étaient les numéros, combien il avait de voix. Chaque transfert d'actions autre que par succession donnait lieu au paiement de fl. 2.

Voici les mouvements de ces transferts :

Du 23 octobre 1723 au 31 décembre 1723	456 actions transférées.
Jusqu'au 31 décembre 1725 . . .	2,086 " "
" " 1727 . . .	5,529 " "
" " 1729 . . .	10,334 " "
" 1 ^r octobre 1733 . . .	8,822 " "
" 31 décembre 1735 . . .	569 " "

Total 27,796 actions transférées.

A cette dernière date j'ai abandonné cette recherche, elle ne présentait plus aucun intérêt historique.

Parmi les grands souscripteurs il y avait en première ligne le marquis de Prié pour 150 actions, Cornelius Walkiers pour 121, le duc d'Aremberg pour 120, Jean-Baptiste Cornelissen pour 102. Tous les auteurs ont cité le comte Léopold de Windisgratz comme ayant souscrit pour 100 actions, mais ils ont ignoré que ce diplomate a désisté en faveur des deux grands politiques de l'époque : 1^o 50 actions pour le comte Philippe de Sinsendorff, conseiller d'état et des conférences, grand chancelier de la cour à Vienne ; 2^o 50 actions pour Raymondo de Villuna Perlas, marquis de Rialp, comte du St.-Empire Romain, secrétaire d'état à Vienne.

Quand un personnage important vendait ses actions, la direction, pour effacer la mauvaise impression que ce transfert pourrait occasionner, retirait les actions primitives et les remplaçait par les mêmes numéros au nom des nouveaux titulaires. Tel a été le cas pour le prince Eugène de Savoie, qui a vendu ses 60 actions dès le 17 août 1725, le comte de Sinsendorff et le marquis de Rialp, propriétaires chacun de 50

actions, qui les ont vendues un même jour (26 octobre 1727).

Tel a été aussi le cas pour un Anversois dont les 50 actions furent confisquées en 1725 ; il était latitant et fut condamné à Bruxelles au supplice de l'huile bouillante et tous ses biens furent confisqués. De nouveaux titres ont été remis au banquier de la cour Mathias de Nettine à Bruxelles.

En fait de corps constitués qui prirent part à la souscription il n'y avait que : la ville d'Anvers pour trente actions, la ville d'Ostende douze actions, le serment des brasseurs à Bruges douze actions, le serment des commerçants (*merceniers*) à Bruges pour trois actions, le serment des tuiliers (*tegeldekkers*) deux actions et le serment des tanneurs pour deux actions.

La direction dut refuser une souscription à quinze actions tardivement faite par le corps des marchands de Bruges.

La direction rendait un compte sévère à ses commissaires et au commissaire impérial. Pour les assemblées générales de ses actionnaires, elle se contentait de leur donner un compte de recettes et de dépenses fort global. Les comptes sont arrangés avec beaucoup d'art, de manière que pour un actionnaire de l'époque il n'a jamais pu y lire le résultat complet d'une expédition. Ce mystère était une nécessité de l'époque. Toutes les opérations de la compagnie étaient suivies par les sociétés hollandaises qui enviaient les succès de notre compagnie.

J'ai dépouillé entièrement les comptes-rendus aux assemblées générales de 1722 à 1736. Il y en a cinq et ils se suivent tous en ce sens que l'encaisse du premier compte est porté à nouveau exactement comme s'il s'agissait d'un compte courant. J'ai ensuite dépouillé chaque armement et connais en ce moment aussi intimement leur commerce que si j'y avais collaboré.

Les affaires de la société étaient tellement prospères qu'elle distribua en quatre fois, du 6 décembre 1725 au 24 septembre 1728, fl. 4,080,000 ; le cinquième remboursement de 1729 était de fl. 1,800,000. Enfin en additionnant tous les rem-

boursements de 1725 à juillet 1735, la somme totale s'élève à fl. 11,520,000 et ce résultat est atteint en douze ans avec fl. 4,500,000.

Les émoluments annuels des directeurs étaient de fl. 4,000. Ils furent réduits à fl. 3,000 le 1^r janvier 1729 et supprimés en 1738 ; les commissaires ou auditeurs avaient fl. 2,400.

Aucun tantième ou droit de fondateur ne leur était attribué, ils ne connaissaient pas la maladie de nos contemporains.

Tous les navires appartenaient à la compagnie ; elle a eu beaucoup de peine à s'en procurer et était obligée de les acheter sous main par des personnes interposées. Le plus souvent les navires changeaient de nom après l'acquisition afin de dérouter les recherches.

La partie matérielle des armements était faite à Ostende sous la direction de Louis Bernaert et de J.-A. van Cotthem ; le traitement annuel de ces agents était de fl. 2,400. Au décès de van Cotthem (23 novembre 1725,) Louis Bernaert sur sa demande en resta seul chargé.

Les capitaines étaient pour la plupart natifs d'Ostende, âgés de 32 à 56 ans ; leurs gages étaient de fl. 150 au mois. Leur conduite a été constamment sans reproche. Avant de s'embarquer, ils prêtaient serment entre les mains de Louis Bernaert à Ostende.

Presque tous ont été exposés à être attaqués en mer soit par des pirates ou des croiseurs hollandais ou anglais. Les capitaines étaient porteurs d'une patente secrète les autorisant à se défendre en cas d'attaque.

Des ordres d'arrestation furent lancés en France contre les capitaines Balthasar Roose, Cayphas et Nicolas Carpentier pour avoir pris service dans la marine étrangère. La direction fit lever leurs extraits de naissance et parvint à prouver que les deux premiers étaient nés à Ostende. L'extrait du capitaine Carpentier ne fut pas découvert, toutefois l'on parvint à prouver qu'il avait pris ses lettres de mer à Ostende

le 20 avril 1722. Les poursuites cessèrent toutefois. On les accusa d'avoir enrôlé des matelots français.

De toutes les instructions données aux capitaines et à l'équipage marchand il était délivré récépissé de manière qu'il leur était impossible de ne pas les ignorer.

L'équipage de chaque navire comprenait trois classes de personnes pour les manœuvres : des matelots aux gages de fl. 14, des aides appelés *oploopers* aux gages de fl. 8 à fl. 12 et des mousses aux gages de fl. 3 à 8. Les gages des charpentiers étaient généralement de fl. 48 au mois.

La plupart des matelots étaient d'Ostende ou des environs.

Le tonnelier était souvent un Anversois, c'est aussi parmi les équipages marchands que j'ai rencontré nos concitoyens.

Chaque navire avait à bord un chirurgien, il y en a de tout pays. Leurs gages étaient de 36 à 40 florins. L'aumônier avait un traitement de fl. 30.

L'organisation à bord était quasi militaire ; durant les voyages il y a eu peu de condamnations pour mutinerie ; les désertions étaient parfois nombreuses. Les capitaines étaient souvent porteurs d'ordres secrets à ouvrir après la sortie du port ou à certaines dates de leur voyage : ces lettres étaient décachetées en présence de certaines personnes de l'équipage et procès-verbal en était dressé.

Au décès d'une personne aux gages de la compagnie, un inventaire de sa succession était fait immédiatement, la vente de ses effets avait lieu au port de débarquement et le produit de tout son avoir remis à ses héritiers.

Les primes d'assurances étaient très élevées, je n'ai rencontré qu'une seule assurance de Londres à Ostende, elle coûtait 5 %^o. Les habitudes commerciales à cette époque étaient que chaque actionnaire était libre d'assurer sa part de l'expédition ; cette coutume est restée en vigueur jusqu'en 1790.

La première compagnie d'assurances à Anvers ne date que du 9 novembre 1754 ; son capital était de 2 millions de florins ;

l'octroi était exclusif pour le Brabant, sans déroger aux coutumes de liberté pour les assurances.

Voici les formalités suivies pour les ventes publiques. Le teneur de livres comparaisait devant le greffier de la ville, il déclarait sous serment que le registre présenté devait servir pour l'annotation fidèle de la vente publique. Chaque feuillet était daté et signé. Huit jours avant la vente les marchandises étaient à l'inspection. La vente avait lieu en consommation sans autres frais que 1 % pour les pauvres, à la disposition de la direction. Chaque acheteur devait fournir un garant, les marchandises à agréer en déans les six semaines de la vente. A partir de cette date ils restaient aux risques et périls des acquéreurs. Les marchandises pouvaient être retirées partiellement ou entièrement.

Les acquéreurs avaient à remettre la veille une note détaillée des marchandises à livrer. Tout versement avait lieu à Anvers et c'était sur le vu de ce récépissé que la livraison des marchandises avait lieu. La compagnie n'établissait pas les comptes des acquéreurs ; c'était à eux à les fournir exactement et à les remettre au commissaire, soit à Ostende ou à Bruges. On bonifiait à l'acheteur 1/2 % pour courtage et 1/2 % par mois pour escompte. Un délai de trois mois était accordé pour retrait des marchandises ; ce délai passé, la compagnie avait le droit de vendre aux risques et périls des acquéreurs, le bénéfice à en résulter était seul pour la compagnie.

Détail de la vente publique du 16 mai 1792.

98 pièces damas pour meubles	fl.	4,764
1988 " poissies	"	97,320
1200 " gorgorans unis	"	47,218
4502 " pekings divers.	"	120,428
Satins brodés, écrans, mouchoirs et éventails. "		16,026
		<hr/>
	A reporter fl.	285,756

	Report fl.	285,756
Thé Heysan	fl. 32,306	
" vert	" 259,169	
" boeys	" 1,222,032	} " 1,844,068
" congo	" 89,323	
" pecko	" 35,254	
" empereur	" 205,984	
Rhubarbe	" 17,231	
Radix china	" 4,108	
Tutonnage (zinc)	" 45,978	
	<hr/>	fl. 2,197,141
1 1/2 0/0 escompte et 1/2 0/0 courtage.	" 43,943	
	<hr/>	fl. 2,153,198

Toutes les ventes étaient considérées comme étant faites au comptant. L'escompte pour acceptation tardive des marchandises était porté en recettes extraordinaires. — Le tutonnage dont il est question ci-dessus fut acquis par la compagnie. Elle l'expédia pour son compte à Amsterdam où il fut vendu avec fl. 10,238 de bénéfice net, les frais, fret et 2 3/4 0/0 de perte au change déduits.

Faute d'acquéreurs ou d'offres suffisantes, la compagnie a souvent retenu des marchandises aux ventes publiques. Deux des directeurs se rendaient aux ventes soit à Ostende soit à Bruges, et firent ces acquisitions par personnes interposées. Ces opérations n'ont pas toutes réussi. Les thés ont laissé souvent de la perte.

En fait de marchandises originaires des Pays-Bas autrichiens, il n'en a été embarqué que de petites parties et à titre d'essai. Une exportation de clous coûtant fl. 8,649 a laissé une perte de fl. 1,731. Chaque navire emportait du plomb en saumons. Ce métal était importé directement de Hull. C'était un bon lest sous un petit volume; le rendement en était constant.

La compagnie opérait à la Chine où elle n'avait qu'un comptoir modestement établi. Elle importait de ces parages

des porcelaines, des étoffes de soie et surtout du thé, du tutonage (c'était le zinc de l'époque). Quatre expéditions de la Chine lui ont donné un bénéfice de plus de 7 1/2 millions de florins.

Au Bengale elle avait fait des installations plus coûteuses, dont elle espérait un résultat de plus en plus rémunérateur. Trois expéditions de ces parages lui ont donné un bénéfice de près de 1 1/2 million de florins. Elle en retirait des toiles, des étoffes, de la soie écrue, du bois de caliatour, du borax, du salpêtre, du curcuma.

Jusqu'ici je n'ai réussi qu'à rencontrer une seule expédition avec des échantillons. Je n'entrerais concernant ces établissements en aucun détail, me proposant, après le classement des archives de la compagnie, de traiter spécialement ce sujet.

Voici maintenant quelques détails sur les expéditions vers la Chine.

Le 10 février 1724 deux navires, chacun d'environ 400 tonneaux, quittèrent le port d'Ostende. Le premier nommé *L'Aigle*, était commandé par le capitaine Nicolas Carpentier d'Ostende; ce navire était armé de 26 canons, son équipage comptait 75 hommes, dont 56 Belges et 9 Français. Il portait antérieurement le nom de *Comte Lalain* et fut acheté en vente publique de Paul de Kimpe pour. fl. 10,300

Son chargement de sortie comprenait 86 saumons de plomb coûtant " 1,666

Il avait à bord 11,000 piastres à colonnes, 30,000 couronnes, 1971 marcs, faisant ensemble. " 381,713

Ses frais de sortie, armement, vivres, avance de gages, coûtaient. " 43,710

Coût total du navire et de son armement, fl. 437,389

Il avait pour équipage marchand :

Boubereel, supercargo, au traitement pour tout le voyage de fl. 2,700
 De Jaegher " 800
 Pouillon, écrivain " 600

Le second navire de cette expédition fut acheté de Bernard van den Grift à Amsterdam au nom d'une personne interposée Jean Arnauts. Ce bâtiment avait nom *De Stad Brugge* qu'il changea en celui de *Ste-Élisabeth*.

Il coûtait	fl.	30,000
chargea 74 saumons de plomb	»	1,453
14,000 marcs en argent,)		
7,500 carambols,)		
30,000 couronnes,)	»	418,354
Les frais d'équipement étaient de.	»	41,068

Coût total de cet armement fr. 490,875

Ce navire, du port de 400 tonneaux, était armé de 28 canons et avait 75 hommes d'équipage dont 72 d'Ostende et des environs. Il n'y avait que deux étrangers à bord : le chirurgien qui était d'Ydelberg et le *scheepsman* qui était de Villa Rosa. Il avait pour commandant le capitaine Balthasar Roose, qui mourut en mer le 18 février 1725 et fut remplacé par son second Perrenot.

Le capitaine Roose était connu par la bravoure qu'il avait déployée dans un voyage précédent. Son navire ayant été pris par les pirates, il parvint à s'y cacher avec quelques hommes déterminés. Quand les pirates eurent fêté leur prise par des libations copieuses, il réussit à reprendre son navire et mit les usurpateurs à la chaîne.

L'équipage marchand de ce navire comprenait :

Peter Spendelow, supercargo, au traitement de	fl.	7,840
F. Errebot, " " " "	»	3,000
G. de Waersegger, " " " "	»	1,800

Ces deux navires firent route ensemble et rapportèrent de Canton un chargement complet consistant en porcelaine, thé, étoffes de soie.

Après un voyage de dix-huit mois, les deux navires rentrèrent à Ostende le 9 août 1725. Une partie de nacre de perle coûtant fl. 2,208 produisit à la vente à Ostende fl. 5,682. Le bénéfice

sur ce premier armement de la Chine s'élevait à fl. 1,258,000, déduit fl. 94,611 de droits à raison de 4 % payés pour droits de douanes.

Le retour de ces deux navires fut fêté à bord. Une dépense de 850 florins était portée en compte. Le commissaire, en vérifiant les comptes, apostille cette dépense de la manière suivante : *transeat niettegenstaande het exces in den wyn etc. hetwelk dient tot observatie by het toekomende.*

La deuxième expédition pour la Chine comprenait deux navires.

Le premier était la frégate hollandaise de 480 tonneaux *Twee gebroeders*, que le capitaine John Ley acheta à Amsterdam pour fl. 57,000. Ce navire prit le nom de *Keyzerinne* : le commandement en fut confié au capitaine Jean de Clerck d'Ostende. On l'arma de 28 canons ; son équipage était de 93 hommes, parmi lesquels 64 Belges et 14 Français.

Son chargement était de 199 saumons de plomb, 30,000 couronnes, 14,038 marcs en espèces françaises et espagnoles pour une valeur de fl. 400,659. Son armement total, cargaison, coût du navire etc. montait à fl. 494,842.

Il avait pour supercargos :

Joannes Thobias, au traitement de	fl. 11,400
Pieter van Heurck, " 	" 4,000
Hendrik Klumper, " 	" 1,200
Pilliet, " 	" 900
André Lansweert " 	" 900

Le second navire de cette expédition était *Le Marquis de Prié* de 480 tonneaux, 28 canons, 92 hommes d'équipage, dont 71 Belges et 10 Français (44 ne savaient signer). Le commandement de ce navire fut confié à Andries Flandrin d'Ostende, il mourut en mer le 6 juin 1726 et fut remplacé par son second Gilles Reyngoet d'Ostende.

Le capitaine Flandrin paraît être le premier qui ait fait commerce à Cablon (Bengale). Il commandait le navire *La Ville d'Ostende*, équipé d'Ostende le 27 juin 1720 et revint de Cablon le 10 février 1721 ; son nom était alors Andries Vlaenderlinck.

Ce navire prit pour cargaison 191 saumons de plomb, 81,000 couronnes, 7,741 marcs en piastres et espèces françaises d'une valeur de fl. 402,194. Son équipement total s'élevait à fl. 476,117.

Il avait pour supercargo William Sheffield, au traitement de fl. 10,000. Après un voyage de dix-sept mois et deux jours, les deux navires rentrèrent à Ostende avec une cargaison de porcelaine, de thé, 18,143 pièces de soie, et de radix china dont la vente, qui eut lieu au mois d'août 1726, produisit fl. 2,478,294. Les droits d'entrée à 4 % donnèrent au trésor une recette de fl. 101,313. Le bénéfice net, tous frais déduits, de ce deuxième armement s'éleva à fl. 1,369,230.

Le troisième armement pour la Chine comprend trois navires qui quittèrent la rade d'Ostende le 25 février 1726, ce sont : *Le Tigre*, *L'Aigle* et *Le Prince George* (*Le Lion*).

Le Tigre portait antérieurement les noms de *Comte de Toulouse*, puis *St-Guillelmo* ; c'était sous ce dernier nom que la maison van Notten et fils d'Amsterdam en fit l'acquisition à Londres en 1725 pour le compte d'Edward Morgan, de Dunkerque, qui le céda à la compagnie pour fl. 9,055.

Les capitaines de Wolf et N. Schaedert, deux habitants de Dunkerque, y furent arrêtés parce qu'ils s'étaient mêlés de cette acquisition. La compagnie leur paya en dédommagement des frais de poursuite la somme de fl. 872.

Le Tigre était un navire de 250 tonneaux et portait 28 canons et 70 hommes d'équipage. Il eut pour capitaine Michel Pronckaert et pour équipage marchand :

Jacques de Meyer, au traitement de	fl. 5,000
E. Erreboot, " " "	" 3,000
Gérard de Boeck, " " "	" 1,000
D. Erreboot, " " "	" 300

Le second navire *L'Aigle* jaugeait 350 tonneaux et était armé de 26 canons ; l'équipage, qui comptait 66 hommes, était sous les ordres du capitaine Jean de Waele.

Il avait pour équipage marchand :

Ch. Morford,	au traitement de	fl. 4,000
Jean de Jonghe,	„ „ „	„ 1,200
Frans de Jaegher,	„ „ „	„ 1,000
F.-J. Michielsens,	„ „ „	„ 400

Le Prince George était une frégate de 400 tonneaux achetée à Londres par entremise de la maison Jacques Adam Coppinger pour fl. 39,047. Ce navire fut nommé *Le Lion* ; il eut pour capitaine Jacques Larmes et on l'arma de 22 canons avec 68 hommes d'équipage.

Il eut pour supercargos :

Robert Hewer,	au traitement de	fl. 15,000
Pierre Boutereel,	„ „ „	„ 2,400
Strebel,	„ „ „	„ 1,000
Arnold Hoys,	„ „ „	„ 400
Frans Pouillon,	„ „ „	„ 800

L'équipage marchand de cette expédition était de 13 personnes et coûtait fl. 35,500. Faute de s'entendre ils payèrent le thé 50 % plus cher qu'au voyage précédent ; la compagnie leur intenta de ce chef un procès et ils furent condamnés à payer une amende de fl. 30,000. Ces trois navires avaient pour chargement fl. 9,304 en plomb et fl. 870,914 en espèces. Le coût total de leur armement était fl. 1,102,721.

Ils rentrèrent à Ostende fin décembre 1727, avec une cargaison de thé et de soie, qui fut vendue le 24 mai 1730 et le 30 mars 1733. Les droits à 4 % s'élevèrent à fl. 131,828 et le bénéfice net de l'expédition était de fl. 2,370,504.

La quatrième expédition pour la Chine sortit d'Ostende le 30 janvier 1727, forte de deux navires :

1° Une nouvelle frégate construite à Hambourg au coût de fl. 80,381, portant le nom de *La Concorde* ; c'était un bâtiment de 600 tonneaux, 30 canons et 140 hommes d'équipage, dont 78 natifs d'Ostende et 26 de Dunkerque.

Le commandement en fut confié à Gilles Reyngoet. Il eut pour supercargo Pieter Spendelow au traitement de 1/2 % du produit de la cargaison de retour. Il toucha pour sa

commission fl. 16,560 dépassant de fl. 1,560 le minimum de fl. 15,000 qui lui avait été garanti.

Il avait pour second supercargo Pieter van Heurck au traitement de fl. 10,000
 Jacobus de Waersegger " 2,000
 Dirick Bierman " 1,200
 François van Pruyssen d'Anvers. " 800
 Jacques Coppinger, receveur " 2,000
 et quatre commis aux appointements chacun de. " 600

Le second navire de cette expédition était *Le Marquis de Prié*, capitaine Guillaume de Brouwer; ce navire, du port de 400 tonneaux, 28 canons, 104 hommes d'équipage, en était à son deuxième voyage.

Le coût de cette expédition était :

Valeur du casque des deux navires.	fl. 92,381
Plomb	" 24,917
Espèces embarquées	" 749,722
Dépense de sortie etc.	" 99,932

Coût total des deux navires et de leur chargement. fl. 966,952

Après un voyage de dix-huit mois, les deux navires rentrèrent à Ostende le 21 juillet 1728 avec un chargement de tutonnage (zinc chinois), porcelaine, thé, rhubarbe, étoffes, pekins, poissies, mouchoirs brodés, éventails. A titre d'essai l'on rapporta 15 barres d'or ayant coûté à la Chine fl. 3,738 et dont le produit à Anvers rendit fl. 7,588, donc plus du double.

C'était l'âge d'or pour les affaires. Exporter des espèces d'argent et rapporter dix-huit mois après des lingots d'or avec un bénéfice de 103 0/0.

Les marchandises de cette expédition furent vendues publiquement à Ostende de 1729 à 1732. Le trésor encaissa pour droits à 6 0/0 fl. 202,704 et la quatrième expédition laissa un bénéfice net de fl. 2,060,874.

EXPÉDITIONS VERS LE BENGALE.

La compagnie acheta de Jacomo Maelcamp pour fl. 39,500

le navire *François Xavier* de 400 tonneaux, 26 canons et 82 hommes d'équipage. Le commandement en fut confié au capitaine Michel Cayphas. Ce navire fut nommé *Le Saint Charles* ; il mit à la voile le 10 février 1724. L'équipage marchand était composé de Vincent Parrabere, naturalisé sujet de S. M. le 16 juillet 1723. Il avait déjà fait le commerce aux Indes et était désigné comme chef de notre commerce à la côte de Coromandel et Bengale.

On lui adjoignit comme seconds Jean Ray et Leendert Meynders au traitement chacun de fl. 1500, Pierre de Reuse de fl. 1000 et cinq conseillers pour s'évertuer dans le commerce, c'étaient Thomas Barneval, Jean Mulqueran, Jean-Antoine Brullar, F. van Browne et M. de Buck aux traitements respectifs de fl. 800 et 600.

Ce navire avait à bord pour fl. 10,320 de marchandises diverses, fl. 557,160 en 10,000 couronnes, 10,666 ducats et 21,823 marcs en espèces étrangères. Le coût total de cette expédition à la sortie était de fl. 635,181.

A Balacore le capitaine prit un pilote pour conduire son navire dans le Gange. Par l'incapacité dudit pilote *Le Saint Charles* s'échoua le 4 août 1724 sur le banc de sable de Bourbalour, à l'entrée du Gange. Tous les efforts pour le relever furent inutiles. Une partie de l'équipage se noya faute de savoir nager. Un radeau fut construit et l'on réussit à sauver fl. 378,664. Le capitaine Cayphas fit plusieurs voyages à bord, mais il lui fut impossible d'en sauver davantage.

Cette expédition laissa une perte de fl. 253,836, le coût du navire compris. Aucun des navires de la compagnie n'était assuré, c'est aussi le seul navire qu'elle ait perdu.

La deuxième expédition vers le Bengale fut entreprise par le navire *Charles V* de 400 tonneaux et 26 canons, capitaine Jean Harrison. Il fut acquis d'Arnold de Pret pour fl. 39,000 et il prit le nom de *Charles VI*. Le commandement en fut confié à Jacques de Winter.

Son équipage était de 86 hommes dont 64 Belges. Il eut pour équipage marchand :

Jean Bos,	au traitement annuel de	fl. 6,000
François de Schonamille,	" " " "	" 2,400
Guillaume Rycx,	" " " "	" 600
Pierre Janvier,	" " " "	" 600
J. van Berkelaer,	" " " "	" 400

Il avait de plus à bord Jean-Baptiste Flamand de Maugré, enseigne du régiment de Lannoy, lieutenant, Jean-Joris Swerts, sous-lieutenant, un caporal et dix soldats volontaires, tous destinés à servir de garnison au Bengale.

Ce navire prit pour cargaison fl. 9,163 en plomb et fl. 598,194 en espèces, ducats et marcs.

Son expédition à la sortie coûtait fl. 694,838.

Il mit à la voile le 3 février 1725 et rentra au port d'Ostende après un heureux voyage de dix-neuf mois, chargé d'étoffes et de toiles de Bengale. La vente en eut lieu à Ostende le 16 septembre 1726 ; l'État reçut pour droits d'entrée à 4 % fl. 61,397 et l'expédition tous frais déduits laissa un bénéfice de fl. 362,328.

Le 19 janvier 1726 la compagnie s'engagea de fournir à Alexandre Hume deux navires et un million en numéraire.

Alexandre Hume avait été supercargo du navire *La Ville de Vienne* revenu des Indes en 1722 et armé par Jacomo de Pret. Il fut engagé comme supercargo à fl. 500 par mois, plus 6 % sur la cargaison de retour.

Cette troisième expédition sortit d'Ostende le 15 février 1726 ; elle comprenait :

1° Le navire *De Hoop*, acheté en Hollande par l'entremise de la maison Morgan de Dunkerque. Ce navire coûtait fl. 25,460 ; il était du port de 350 tonneaux, et reçut 67 hommes d'équipage et 20 canons. Le commandement en fut confié à Nicolas Carpentier. Son équipage marchand, indépendamment d'Alexandre Hume, était composé de Joseph Forster à fl. 1500 l'an, et de Jean Neagle à fl. 750 l'an.

2° Le navire *La Paix* de 400 tonneaux et 68 hommes d'équipage ; capitaine Philippe-Jacques Perrenot. Ce navire s'appelait précédemment *Carteret*, puis *La Ville de Naples* ; il fut acquis à Londres pour fl. 39,042 et prit le nom de *La Paix*.

Son équipage marchand était composé de :

Walther-Philippus Dorner	fl. 1,500
André Browne	» 1,000
George Sauvage, enseigne du régiment de Pan-	
calier	» 750
Antoine Duenas	» 600
Desjuges	» 400
Laurent Guerremyn	» 300

Cette expédition emportait au Bengale pour fl. 9,666 de plomb en saumons et fl. 996,542 en numéraire, la plupart en couronnes.

Alexandre Hume avait sur lui une patente en blanc pour acheter un navire ; cette entreprise ne lui réussit pas.

Les deux navires rentrèrent à Ostende au mois de novembre 1727 avec un chargement de tissus de toutes espèces dont la vente eut lieu à Ostende et à Bruges de 1730 à 1733. Les droits de douane de cette expédition s'élevaient à fl. 57,960 et le résultat final donnait un bénéfice de fl. 121,650. Alexandre Hume toucha pour commission de la troisième et quatrième expédition à 6 % la somme de fl. 139,258.

La quatrième expédition pour le Bengale composée de deux navires, quitta le port d'Ostende le 24 novembre 1726. C'était d'abord *L'Archiduchesse Marie-Élisabeth*, navire de 600 tonneaux construit à Hambourg (en même temps que *La Concorde*). Ce navire coûtait fl. 80,381 ; il reçut 30 canons et 138 hommes d'équipage ; le commandement en fut confié au capitaine Michel Cayphas.

Le deuxième navire de cette expédition était *Le Charles VI*, capitaine L. Meyne, de 400 tonneaux, 26 canons et 91 hommes d'équipage.

Ces deux navires avaient à bord pour fl. 25,380 de plomb et fl. 1,098,773 en espèces. Le coût total de leur armement était de fl. 1.411,260.

Durant ce voyage il y a eu 21 désertions et 12 décès. Les cargaisons de retour furent vendues à Bruges et à Ostende de 1727 à 1730. Après paiement de fl. 135,000 pour droits d'entrée à 6 0/0, cette quatrième expédition laissa un bénéfice de fl. 907,590.

Jusqu'ici, Messieurs, je vous ai dépeint la compagnie achetant les vieux navires partout où il y avait possibilité d'en rencontrer. Elle était parvenue à en faire construire deux à Hambourg, chacun de 600 tonneaux. Elle avait un approvisionnement de bois de construction à pied d'œuvre à Ostende. Déjà elle y avait lancé *Le Duc de Lorraine*. Ostende, port d'expédition, était devenu chantier naval. A grands frais la compagnie avait engagé des supercargos anglais et les avait généreusement rétribués, témoin Alexandre Hume, touchant pour sa commission au Bengale pour deux expéditions fl. 139,258 alors que chacun des directeurs n'avaient qu'un traitement annuel de fl. 4000.

La compagnie avait fait l'éducation de plusieurs habitants des Pays-Bas autrichiens devenus habiles dans le commerce et ayant profités de l'expérience des supercargos étrangers.

Cette prospérité fut mise à une rude épreuve par l'article 1^r du traité préliminaire de Paris du 31 mai 1727, qui suspendit l'octroi de la compagnie pour sept ans.

Cette fatale nouvelle fut signifiée à la société par décret de l'empereur du 13 décembre 1727. Deux navires étaient prêts à mettre à la voile ; c'étaient *L'Impératrice Elisabeth* et *La Maison d'Autriche*, leur départ fut suspendu. Tout envoi direct étant interdit à la compagnie, celle-ci essaya des expéditions par voie détournée.

A une date antérieure au 18 novembre 1727, les directeurs avaient demandé à Vienne de pouvoir créer une *jointe* secrète. Par la dépêche du 13 décembre 1727, ils apprennent que la

volonté de l'empereur est, qu'à la prochaine assemblée générale il soit fait choix de deux ou trois personnes de son corps, afin de les joindre aux directeurs actuels.

Parmi ces neuf ou dix personnes il était loisible à l'assemblée générale de choisir quatre ou cinq personnes pour composer la *jointe* secrète sollicitée.

En assemblée générale tenue à Anvers les 11, 12 et 13 mars 1728, la direction proposa la recherche d'un moyen de faire valoir le quart du capital, savoir : de choisir trois des directeurs en fonction et deux actionnaires pour composer une commission secrète.

La proposition fut renvoyée au lendemain et acceptée par 73 voix contre 20.

Furent élus parmi les directeurs : Jacomo de Pret, P. Proli et Jacomo Maelcamp. Parmi les actionnaires de l'assemblée, Pedro Melyn et Charles-François de Bosschaert.

Au moyen de fl. 1,200,000 qui furent mis à la disposition de la *jointe* secrète, elle arma indirectement cinq navires :

1° Le navire *Sainte Thérèse*, acheté des magasins impériaux à Trieste; il se rendit à Cadix où il reçut successivement les noms de *Cheval blanc* puis de *Cheval marin*. C'était un navire de 16 canons et de 54 hommes d'équipage; le commandement en fut confié au capitaine Dominique Bracq; il eut pour supercargo Urbano Arnoldt; le coût de son armement n'était que de fl. 182,562 pour compte simulé d'Adam Pruner.

2° Le navire *L'Archiduchesse*, qui fut vendu à Ostende pour fl. 28,500 à Jean de Caravallo qui le céda au prix coûtant à la *jointe* secrète. Le navire se rendit à Cadix où il changea son nom en celui de *L'Apollon*. Il quitta cette ville le 31 octobre 1729 sous le commandement de Michel Cayphas en destination secrète pour la Chine, sans aucune relâche et au moyen d'une patente de Frédéric IV, roi de Prusse.

Au moment de lever l'ancre à Cadix, les autorités

enlevèrent 10 hommes de son équipage (sujets espagnols). Il avait 28 canons et 100 hommes d'équipage.

Le navire revint de Wampoor le 21 décembre 1730 et déchargea sa cargaison à Hambourg.

Pendant ce voyage il y eut 28 désertions.

L'équipage marchand de ce navire se composait de Pierre Spendelow, aux gages de fl. 12,000, du capitaine Michel Cayphas, auquel on donna fl. 1,000 outre ses gages et de Jean Errebout, aux gages de fl. 3,000.

L'armement était fait pour compte de Jean-Adam Pruner, de Lintz. Ce dernier n'était qu'un prête-nom moyennant une indemnité de quelques mille florins.

Le coût de cet armement était de fl. 375,671
et le produit. " 726,912

Bénéfice net fl. 351,241

3° Le navire *La Paix* qui fut nommé *Le Neptune*. On l'arma de 24 canons ; son équipage comptait 93 hommes dont 38 d'Ostende. Il eut pour supercargo Pierre Strebél et pour capitaine Jean Christo Blanco.

Ce navire coûtait à la sortie de Cadix fl. 435,012.

4° Le navire *Petit Prince Eugène*, qui changea son nom en celui de *Duc de Boufflers*. Il se rendit à Cadix et sortit de ce port le 6 mai 1730 sous le nom de *Le Phoenix* (navire de 250 tonneaux). Son propriétaire simulé était Pedro Brentano, de Francfort, et Jean-Adam Pruner, de Lintz. Il eut pour commandant le capitaine Perrenot qui décéda en mer le 26 décembre 1731 et fut remplacé par son second, Pierre Brunet d'Ostende.

Ce navire fit route pour le Bengale et revint avec sa cargaison à Cadix où celle-ci fut transbordée sur le navire *Marie Armande*, capitaine le susdit Brunet. Le coût de cet armement était de fl. 234,379.

Un cinquième navire *L'Aimable Marie*, capitaine Jacques Caroll, fut envoyé à Fayal (Açores) avec des vivres pour ravitailler les navires *Le Neptune* et *Le Cheval Marin* ; ces

deux navires ayant été capturés par les croiseurs anglais et hollandais, ces vivres furent repris par *Le Phoenix*.

Le coût total des quatre expéditions indirectes
était de fl. 1,227,624
Le produit de leurs cargaisons » 1,644,115

Bénéfice net . fl. 416,491

plus une réclamation de fl. 1.054,159 à charge du roi de Pologne pour les deux navires capturés qui battaient pavillon polonais. Le comité secret dut renoncer à cette réclamation au décès du roi de Pologne en 1733.

Le capital de fl. 1,200,000, mis à la disposition du comité secret, fut remboursé, fl. 750,000 avant le 31 décembre 1732, les fl. 450,000 restants et le bénéfice de fl. 416,491 vers 1735.

Les directeurs avaient au reste le pressentiment de la suppression de la compagnie. Voici ce qu'ils écrivent le 10 mai 1729 :

« Notre agent de Vienne nous demande un mémoire des ports hors de l'Espagne et du Portugal où les navires revenant des Indes pourraient aborder.

» Cette demande était pour la compagnie une surprise d'autant plus grande que l'on ne pouvait ignorer à Vienne que la France, l'Angleterre et la Hollande avaient chacune leur compagnie; la Suède était entrée dans la ligue de Hanovre et venait de lancer une ordonnance qu'elle n'admettait aucune marchandise fabriquée ou brut de son lieu d'origine que par navire suédois.

» Il ne pouvait être question de la Moscovie qui reçoit ses marchandises des Indes par la Sibérie et ainsi l'on veut nous faire arriver *in partibus infidelium* dans quelque port de la Méditerranée où il y a plus de perte à craindre que de profit à espérer. »

Depuis la suspension de l'octroi de la société, les porteurs d'actions étaient divisés en deux camps.

Ceux qui comptaient sur la révocation de la suspension spéculaient à la hausse; elle était d'autant plus facile qu'il

y avait peu de titres flottants. La société n'avait pas de devise, les spéculateurs de l'époque lui en donnèrent une (imprimée sous l'écusson de la société sur les contrats de vente). *Dum spiro spero* (tant que j'existe j'espère).

Les actions furent vendues en prime à des délais de plusieurs mois.

Les directeurs consultés par l'archiduchesse prirent des renseignements en Italie et à Amsterdam sur la question des opérations en primes. Leur avis fut que le commerce des primes (nonobstant les placards contraires) s'y fait sur toutes actions de Hollande et d'Angleterre et sur toutes sortes de marchandises sans que celui qui passe un contrat soit obligé d'avoir les actions ou marchandises dont il tire la prime, qu'il suffit de les livrer au temps où l'on en demande la livraison. A Amsterdam sous le prince Frédéric il y avait des lettres de relief pour ceux qui voulaient s'adresser à la cour de Hollande mais on regardait ceux qui en usaient comme des gens sans crédit et sans confiance.

La passion du jeu fut telle qu'un édit interdit en 1730 les contrats à moins de les faire enregistrer. Nul ne pouvait vendre des titres en blanc, les contrats devaient mentionner les numéros des actions. J'ai fait un relevé des contrats à terme du 13 mai 1730 au 2 avril 1732. Durant cette époque il y a eu 105 trafiquants de noms différents.

11 ont opéré sur un total de 4,706 actions.

94 " " " 1,646 "

Total. 6,352 actions.

Cette spéculation était donc entre les mains de 11 personnes; la moyenne de leur trafic était 427 actions tandis que la moyenne des 94 autres n'est que 18 actions.

Les historiens se sont également mépris sur le cours des actions. Par l'indication cours au pair, nos contemporains comprennent 100 0/0. Les spéculateurs de l'époque qui nous occupe comprenaient le cours d'émission. J'ai rencontré assez de contrats portants pour cours 5 0/0 au-dessus du pair

étant 80 0/0. Il est donc bien clair que par le pair ils entendaient la somme de 75 0/0 versés. Il y a donc à rabattre 25 0/0 de tous les cours indiqués par les historiens qui se sont occupés de la valeur des actions de la compagnie d'Ostende.

Après des sollicitations pressantes de la direction auprès de toutes les personnes haut placées à la cour de Vienne, S. E. le comte de Visconti écrivit le 29 juin 1731 aux directeurs de Pret et Proli qu'il était du bon plaisir de S. M. que ceux du comité secret choisiraient deux personnes prudentes et discrètes, intéressées dans la compagnie, bien versées dans le commerce de l'Europe et de l'Asie, pour être envoyées à Vienne et qu'ensuite S. M. l'empereur ferait savoir à l'assemblée générale ses instructions royales sur les dernières représentations de la direction faites le 25 mai 1731. Proli et Louis Bernaert furent chargés de cette importante mission.

Voici les instructions dont ils étaient porteurs:

« Vous vous rendrez à Bruxelles auprès de S. E. le comte de Visconti, grand-maître de la maison de S. A. sérénissime pour être instruits des intentions ultérieures de l'empereur par rapport au voyage, conduite et route que vous aurez à prendre; vous demanderez à S. A. sérénissime une audience et une dépêche de recommandation pour l'empereur. Arrivés à Vienne, vous vous adresserez au marquis de Rialp, conseiller intime de S. M. et son secrétaire à la dépêche universelle, et solliciterez par son entremise une audience de l'empereur pour lui remettre la dépêche de la part de S. A. S.

» Vous tâcherez de faire comprendre à l'empereur le sujet de votre voyage: que les intérêts de la compagnie ont languis quatre ans sous la dure condition d'une fatale suspension et sous le poids d'une régie coûteuse pour la conservation des établissements formés avec tant de peine et dépenses pour le maintien de l'union de la société en Europe conformément aux intentions de S. M., si souvent recommandées et réitérées aux directeurs; que les directeurs voient avec douleur

par l'art. 5 du dernier traité de Vienne le commerce de la compagnie aboli à perpétuité par les Pays-Bas aux Indes et de tous autres ports ou places qui ont été de la domination du roi d'Espagne sous Charles II, avec défense à la compagnie d'y contrevenir directement ou indirectement; que la compagnie d'Ostende, en faisant faire les équipements par exemple par Hambourg et les retours des Indes par la même voie, ne saurait être accusée d'enfreindre le dernier traité de Vienne. »

Ces instructions étaient pour le cas où la compagnie serait maintenue.

Pour le cas où la compagnie serait abolie les instructions étaient :

» Que la direction s'arrangerait à recueillir et faire rentrer tous les effets de la société pour en faire la répartition aux actionnaires; que les installations et constructions de la société ayant été faits pour un terme de trente ans sont d'autant plus solides que la reprise devrait s'en faire sur le pied de leur coût réel, les articles 97 et 98 de l'octroi n'étant pas applicables, la société n'ayant joui de son octroi que pendant quatre ans, depuis juillet 1723 à 1727.

» Vous ferez comprendre à Vienne que deux vaisseaux à envoyer aux Indes, sont insuffisants pour rapatrier les employés avec leurs effets et les marchandises de la compagnie. Insistez pour pouvoir envoyer encore deux autres navires l'année prochaine.

» On ne doute pas que cette demande ne soit accueillie par les monarques, feu M. le baron de Pentherrieder au congrès de Soissons n'a point fait de difficulté de dire hautement que si l'on voulait six vaisseaux pour une fois, qu'on n'avait qu'à parler, qu'il se faisait fort de les obtenir.

» La faculté accordée au comité secret a été de pouvoir employer 25 % du capital de la compagnie dans des armements non contraires au traité préliminaire.

» Les directeurs secrets ont donné à connaître qu'il n'était pas

possible de faire valoir aucun fonds à moins de se servir du passeport et pavillon de quelque puissance étrangère et faire les équipements sous des noms de quelques sujets empruntés.

» La cour n'ayant pas trouvé ces principes mauvais, on s'est servi des commissions et pavillons du roi de Pologne pour deux vaisseaux sous le nom du sieur Adam Pruner, bourgmestre de la ville de Lintz, qu'on fit équiper et partir de Cadix pour le Bengale en mars 1729 sous les noms du *Cheval Marin* et du *Neptune*. Deux autres navires partirent du même port de Cadix ; c'étaient *L'Apollon* en destination de la Chine avec commission et pavillon du roi de Prusse et *Le Phœnix* pour le Bengale, avec commission et pavillon de l'empereur.

» Les deux navires polonais furent pris, les deux autres ne sauraient échapper, tous les passages étant occupés par les navires hollandais.

» La compagnie demandait donc de S. M. toute protection, le pavillon du roi de Pologne n'ayant pas même été respecté, les Anglais d'accord avec les Hollandais ayant considéré le sieur Pruner comme le fantôme de la compagnie d'Ostende. »

Toutes ces démarches restèrent sans succès ; les directeurs en envoyant leur dernier navire, écrivirent à leur gouverneur au Bengale :

» Après cinq à six années de contestation entre l'empereur et les puissances opposées à l'établissement de notre compagnie, S. M. I. s'est enfin déterminée à continuer la paix et la tranquillité à l'Europe par un traité de paix et d'amitié signé à Vienne le 16 mars 1731 entre l'empereur et le roi de la Grande-Bretagne.

» Par l'art. 5 de ce traité S. M. s'est solennellement obligée de faire cesser à perpétuité le commerce et navigation aux Indes par les Pays-Bas et autres qui ont été ci-devant de la monarchie d'Espagne sous le roi Charles II, avec défense à notre compagnie et à tous les sujets jadis espagnols de contrevenir à cet article directement ni indirectement, à la

réserve de deux vaisseaux que la compagnie pourra équiper et faire partir pour une seule fois d'Ostende vers les Indes, pour y charger des marchandises et retourner ensuite à Ostende pour les y vendre, dont S. A. Madame la sérénissime archiduchesse gouvernante nous a donné part.

» S. M. a trouvé bon de révoquer le 23 février 1732 l'octroi et d'abolir la compagnie en se réservant la propriété des factoreries et possessions aux Indes dont, selon toutes les apparences, nous vous marquerons les intentions à la suite de la présente. La république de Hollande y a accédé depuis et a stipulé des conditions encore plus onéreuses pour notre compagnie, de sorte que le commerce des Pays-Bas aux Indes et vice-versa des Indes aux Pays-Bas est perdu à perpétuité. »

Le premier de ces deux navires était *La Concorde*, capitaine Larmes, qui leva l'ancre le 27 mars 1732 en vertu d'un passe-port des États de Hollande du 14 mars 1732 et du roi d'Angleterre en date du 18 février de la même année.

Son chargement pour le Bengale était de :

Fl. 8,649 en clous de ce pays;

» 3,300 en plomb;

» 536,645 en numéraire.

Son armement total coûtait fl. 587,310.

Il rentra à Ostende le 4 août 1734 avec un chargement de 102,993 pièces d'étoffes, de la soie écrue, du salpêtre, du curcuma, du bois rouge et des rotins.

Le second navire était *Le Duc de Lorraine*, construit à Ostende, dont le commandement fut confié au capitaine Jean de Clercq ; il avait 128 hommes d'équipage, était chargé de fl. 12,874 en plomb et de fl. 418,363 en numéraire. Le coût total de son expédition pour la Chine était de fl. 474,059.

Ces deux navires sont les derniers que la compagnie réussit à expédier. Leur voyage, quoique fait dans des conditions défavorables, ne donna pas moins de fl. 580,809 ou plus de 50 de bénéfice, après avoir acquitté fl. 116,472 de droits.

L'équipage marchand du *Duc de Lorraine* était composé de :

John Ley, au traitement de fl. 9000.

François van Pruysen, d'Anvers, " " " " 2000.

Jacq. André Coppinger, " " " " 1500.

André Flandrin, " " " " 1500.

Gérard Barry, " " " " 1500.

En arrivant au Bengale par *La Concorde*, le capitaine Larmes était porteur d'un édit de l'archiduchesse Marie-Élisabeth en date du 21 mars 1732 lui donnant qualité pour recevoir de M. de Schonamille le serment de gouverneur militaire de la factorerie de Bengale.

La compagnie livra les établissements au Bengale au gouvernement d'Autriche. Le 31 décembre 1733 elle présenta à celui-ci un mémoire suivant lequel il lui revenait plusieurs millions. Le gouvernement essaya, mais sans succès, de vendre la factorerie. Il n'y avait pas encore réussi le 14 mai 1738, car je rencontre une lettre de cette date par laquelle on invite la compagnie à envoyer une somme d'argent pour les employés qui ont la garde des factoreries ; la compagnie est autorisée à se servir de tels navires qu'elle trouvera convenable d'y envoyer.

La direction y répondit qu'elle n'était pas en état de faire l'avance. Indépendamment de la défense portée dans son octroi de ne lever aucun argent sans le consentement de l'assemblée, « la caisse de la société » disait-elle « est réduite à une somme modique, tous nos soins ayant été de parvenir à une liquidation finale et nous avons distribué aux intéressés les deniers à mesure qu'ils nous sont entrés. »

C'est ici que finit le rôle historique de la compagnie d'Ostende. Le rapide aperçu que je viens de donner de ses opérations est, je crois, entièrement inédit ; il est emprunté entièrement aux nombreuses archives de la compagnie, où il n'y a pas moins de 250 volumes, portefeuilles et fardes dont le classement méthodique reste à faire ; c'est tout un musée pour la géographie commerciale, les mœurs maritimes, l'his-

toire des prix de tous les articles exportés et importés, pour la diplomatie d'une époque qui a failli embraser toute l'Europe d'une guerre sanglante pour la liberté du commerce maritime.

Par l'entremise de M. Génard, notre savant archiviste, j'ai sollicité et obtenu de l'administration communale la faveur de pouvoir classer ces documents ; lorsque ce travail sera terminé, je me propose d'étudier la compagnie sur une plus vaste échelle pour vous faire connaître la science commerciale dont les directeurs ont fait preuve.

Je vous ferai également connaître l'histoire de son négoce au Bengale et à la Chine et celle des gouverneurs sous lesquels les établissements ont prospéré, tels que Cobbé, Harrison, Hume, Spendelow, de Schonamille, l'histoire de ses ventes publiques et de son commerce monétaire et de l'agiotage de ses actions.

La génération actuelle, reconnaissante envers les hommes d'initiative qui ont contribué à la prospérité du commerce dans le passé, suivra cette étude avec intérêt et confirmera sans doute la conviction que j'ai déjà, que nous pouvons être fiers des sept directeurs et des quatre commissaires de la compagnie d'Ostende et que nous devons les comprendre parmi nos ancêtres les plus illustres qui aient pratiqué la science commerciale, dont l'objectif était la création d'une marine marchande nationale et l'établissement de comptoirs à l'étranger.

TABLEAU DES OPÉRATIONS EXPÉDITIONS

DATE D'EXPÉDITION.	NAVIRES.	CAPITAINES.
1724. Février 10.	<i>Saint Charles,</i> <i>ex François Xavier.</i>	Michel Cayphas.
1725. Février 3.	<i>Charles VI,</i> <i>ex Charles V.</i>	Jacques de Winter.
1726. Février 15.	<i>Espérance,</i> <i>ex De Hoop.</i>	Nicolas Carpentier.
" " "	<i>La Paix,</i> <i>ex Carteret et Ville de</i> <i>Naples.</i>	Philippe Perrenot.
1726. Nov. 24.	<i>Archiduchesse Marie Eli-</i> <i>sabeth.</i>	Michel Cayphas.
" " "	<i>Charles VI.</i>	L. Meynne.
1732. Mars 27.	<i>Concorde.</i>	Jacq. Larmes.

EXPÉDITIONS

1724. Février 10.	<i>L'Aigle,</i> <i>ex Comte Lalaing.</i>	Nicolas Carpentier.
" " "	<i>Ste-Élisabeth,</i> <i>ex Stad Brugge.</i>	Balthazar Roose.
1725. Février 3.	<i>Keyzerinne,</i> <i>ex 2 Gebroeders.</i>	Joannes de Clerck, âgé de 30 ans.
" " "	<i>Marquis de Prié.</i>	Andries Flandrin.
1726. Février 25.	<i>Le Tigre,</i> <i>ex Comte de Toulouse</i> <i>et St.-Guillelmo.</i>	Michel Pronckaert.
" " "	<i>L'Aigle,</i> <i>ex Comte Lalaing.</i>	Jean de Waele, âgé de 32 ans.
" " "	<i>Le Lion,</i> <i>ex Prince George.</i>	Jacq. Larmes.
1727. Janvier 30.	<i>Concorde,</i> construit à Hambourg.	Gilles Reyngoet.
" " "	<i>Marquis de Prié.</i>	Guillaume de Brouwer.
1732. Mars 27.	<i>Duc de Lorraine,</i> construit à Ostende. (Les résultats de la <i>Con-</i> <i>corde</i> compris.)	Joannes de Clerck.

DE LA COMPAGNIE D'OSTENDE.
AU BENGALE.

COUT DES NAVIRES.	Cout des mar- chandises à bord.	Cout des espèces à bord.	Cout total de l'armement.	Cout de l'équipage marchand.	Droits payés au gouvernement.	Bénéfices nets.
fl. 28,442	fl. 10,320	fl. 557,160	fl. 635,181	fl. 35,906	(Le navire a péri. Perte fl. 253836.)	
39,000	9,163	598,194	694,838	10,000	61,397	362,328
25,460	} 9,666	} 996,542	522,201	} 9,050	57,960	121,650
39,042			657,580			
80,381	} 25,380	1.098,773	1,411,260	140,498	135,000	907,590
24,000						
21,831	11,949	536,643	587,310	Décompté ensemble avec le navire <i>Duc de Lorraine</i> (A)		

A LA CHINE

10,300	1,666	381,713	437,389	4,100	} 94,611	1,258,000
30,000	1,453	418,354	490,875	17,340		
57,000	4,865	400,659	494,842	} 30,500	101,313	1,369,230
18,000	4,670	402,194	476,117			
54,330		339,973	429,598	} 35,500	131,828	2,370,504
8,000	4,910	285,600	331,635			
59,622	4,393	245,341	341,488	} 35,248	202,704	2,060,874
80,000	} 24,917	749,722	966,952			
12,381						
21,831	12,874	418,363	474,059	15,848	} 116,472	580,809
.....	.....	.....	.....	..... (A)		

DIMENSIONS DES NAVIRES AYANT

NAVIRES.	Tonnage.	Canons.	Prix d'achat florins de change.	Longueur de la quille.	Longueur de l'étraine au tambour.	Largeur dehors.
<i>Saint Charles,</i> <i>ex François Xavier,</i> acheté de Jacomo Maelcamp.	400	26	fl. 28,442	126	116	36 ¹ / ₄
<i>Charles VI,</i> <i>ex Charles V,</i> acheté de Jacomo Maelcamp.	400	26	39,000	126	116	36 ¹ / ₄
<i>Espérance,</i> <i>ex De Hoop,</i> acheté en Hollande. construit par van Daele.	350	20	25,460	118	107	34
<i>La Paix,</i> <i>ex Carteret,</i> puis <i>la Ville de</i> <i>Naples,</i> acheté à Londres.	400	28	39,042	.....	.....	.....
<i>Archiduchesse Marie Éli-</i> <i>sabeth,</i> construit et acheté à Hambourg.	600	30	80,381	141	126	41
<i>Concorde,</i> construit et acheté à Hambourg.	600	30	80,000	141	126	41
<i>L'Aigle,</i> <i>ex Comte Lalaing,</i> acheté de Paul de Kimpe.	400	26	10,300	.....	.....	.....
<i>Ste-Élisabeth,</i> <i>ex Stad Brugge,</i> acheté à Amsterdam.	400	28	30,000	.....	.....	.....
<i>Keyzerinne,</i> <i>ex 2 Gebroeders,</i> frégate hollandaise, achetée à Amsterdam.	480	28	57,000	.....	.....	.....
<i>Marquis de Prié,</i> acheté des directeurs.	480	28	18,000	130	118	37 ³ / ₄
<i>Le Tigre,</i> <i>ex Comte de Toulouse et</i> <i>St.-Guillelmo,</i> construit par van Daele, acheté à Amsterdam.	500	28	54,330	127	118	38
<i>Le Lion,</i> <i>ex Prince Georges,</i> acheté à Londres.	.....	22	59,622	127	.....	32
<i>Duc de Lorraine,</i> construit à Ostende.	550	.....	.....	136	121 ³ / ₄	39

APPARTENU A LA COMPAGNIE D'OSTENDE.

Creux de cale.	Hauteur entrepont.	Hauteur dunette.	Hauteur gail- lard derrière.	Hauteur gaillard devant.	OBSERVATIONS.
13 ¹ / ₄	5 ³ / ₄	6 ¹ / ₂	6 ¹ / ₄	6 ¹ / ₂	Ce navire a péri le 4 août 1724 au banc de Bourbalour à l'entrée du Gange.
13 ¹ / ₄	5 ³ / ₄	6 ¹ / ₂	6 ¹ / ₄	6 ¹ / ₂	Estimé à son second voyage fl. 24,000.
12 ¹ / ₂	5 ³ / ₄	6 ³ / ₄	.....	6 ¹ / ₂	
.....
16	6 ¹ / ₂	6 ¹ / ₂	6 ¹ / ₂	6 ³ / ₄	.....
16	6 ¹ / ₂	6 ¹ / ₂	6 ¹ / ₂	6	.....
.....
.....	.....	.....	.....	.....	Estimé à son second voyage fl. 8,000
.....
.....
13 ¹ / ₂	6 ¹ / ₂	6 ¹ / ₂	6 ¹ / ₂	5 ¹ / ₂	.....
14	6 ¹ / ₂	6	6 ³ / ₄	6 ¹ / ₂	Vendu à Ostende le 1 juin 1740 fl. 5,675.
15	6	6	6 ¹ / ₂	6 ¹ / ₄	.....
16 ¹ / ₂	6 ¹ / ₂	6 ³ / ₄	6 ¹ / ₂	6 ¹ / ₂	.....

NAVIRES POUR CONVOI, APPORTER DES VIVRES, INSTRUCTIONS ETC.

NAVIRES.	Tonnage.	Prix d'achat.	Hommes d'équipage.	Longueur de la quille.	Longueur de l'estraie au tambour.	Creux de cale.	Hauteur entrepont.	OBSERVATIONS.
<i>Diamant,</i> ex <i>Desbouvieries,</i> acheté pour		18108						Vendu en 1730 fl. 10066.
<i>Postillon,</i> ex <i>Merry Crew,</i> acheté pour		2880	18					Troqué contre le navire suivant.
<i>Postillon,</i> ex <i>Dolphyn,</i> acheté pour		4980	7					Vendu en 1730 fl. 1028.
<i>St.-Antoine-de-Padoue,</i> ex <i>St.-Pierre,</i> acheté pour		6756	8					
<i>Galiote Jonge Dirk,</i> acheté à Rotterdam pour	Tonnage non indiqué.	6690	8	71	66	20 1/2	9 1/4	Vendu en juillet 1733 fl. 1870.
<i>Zeepost</i>		5784						Vendu en 1730 fl. 1098.
Nieuw galiot <i>Zeepost,</i> acheté à Rotterdam pour		11382	8	71	65	21	9 1/3	

PRIX DU TRAVAIL

ET DE QUELQUES ARTICLES DE SUBSISTANCE A OSTENDE

de 1724 à 1730

*le florin à 20 sous, le sou à 12 deniers, le florin valant
francs 1,8140589.*

Journée d'ouvrier	14 sous.
1 sac navets	32 "
1 tonne hareng hollandais	fl. 24
1 mouton	fl. 9
1 Ⓔ chandelles de table	24 sous.
1 peau de mouton.	24 "
1 Ⓔ blanc de plomb	3 "
Huile de lin (une cruche)	18 "
1 Ⓔ café	30 ¹ / ₂ "
1 poulet.	16 "
1000 œufs	fl. 24
1 Ⓔ de viande de bœuf salé	3 sous.
Poudre à canon, les 100 Ⓔ	fl. 10 ¹ / ₂
14 jours de résidence dans un hôtel (compte d'un chapelain)	fl. 29,8 sous.
Pour bois à brûler	fl. 2,16 "
Un repas avec bouteille de vin et un verre de Rossoly	fl. 1,19 "
