

Institut Royal Colonial Belge

SECTION DES SCIENCES MORALES
ET POLITIQUES

Mémoires. — Collection in-8°.
Tome XII. — Fasc. 1.

Koninklijk Belgisch Koloniaal Instituut

AFDEELING DER STAAT- EN ZEDEKUNDIGE
WETENSCHAPPEN

Verhandelingen. — Verzameling
in-8°. — Boek XII. — Afl. 1.

LA
COMPAGNIE D'OSTENDE
ET
SON ACTIVITÉ COLONIALE
AU BENGALE
(1725 - 1730)

PRIX QUINQUENNAL LÉON LEGLÈRE,
DÉCERNÉ PAR L'ACADÉMIE ROYALE DE BELGIQUE
POUR LA PÉRIODE 1938-1942

PAR

l'Abbé Norbert LAUDE

LICENCIÉ EN PHILOSOPHIE ET LETTRES
ET BACHELIER EN PHILOSOPHIE THOMISTE



BRUXELLES

Librairie Falk fils,
GEORGES VAN CAMPENHOUT, Successeur,
22, rue des Paroissiens, 22.

BRUSSEL

Boekhandel Falk zoon,
GEORGES VAN CAMPENHOUT, Opvolger,
22, Parochianenstraat, 22.

1944

LISTE DES MÉMOIRES PUBLIÉS

COLLECTION IN-8°

SECTION DES SCIENCES MORALES ET POLITIQUES

Tome I.

PAGÈS, le R. P., *Au Ruanda, sur les bords du lac Kivu (Congo Belge). Un royaume hamite au centre de l'Afrique* (703 pages, 29 planches, 1 carte, 1933) . . fr. 125 »

Tome II.

LAMAN, K.-E., *Dictionnaire kikongo-français* (XCIV-1183 pages, 1 carte, 1936) . . fr. 300 »

Tome III.

1. PLANQUAERT, le R. P. M., *Les Jaga et les Bayaka du Kwango* (184 pages, 18 planches, 1 carte, 1932) . . . fr. 45 »
2. LOUWERS, O., *Le problème financier et le problème économique au Congo Belge en 1932* (69 pages, 1933) . . . 12 »
3. MOITOUTLE, le Dr L., *Contribution à l'étude du déterminisme fonctionnel de l'industrie dans l'éducation de l'indigène congolais* (48 pages, 16 planches, 1934) . . 30 »

Tome IV.

MERTENS, le R. P. J., *Les Ba dzing de la Kamtsha :*

1. Première partie : *Ethnographie* (381 pages, 3 cartes, 42 figures, 16 planches, 1935) . . . fr. 60 »
2. Deuxième partie : *Grammaire de l'Idzing de la Kamtsha* (xxxI-388 pages, 1938) . . 115 »
3. Troisième partie : *Dictionnaire Idzing-Français suivi d'un aide-mémoire Français-Idzing* (240 pages, 1 carte, 1939) . . . 70 »

Tome V.

1. VAN REETH, de E. P., *De Rol van den moederlijken oom tn de inlandsche familie* (Verhandeling bekroond in den jaarlijkschen Wedstrijd voor 1935) (35 bl., 1935) . . 5 »
2. LOUWERS, O., *Le problème colonial du point de vue international* (130 pages, 1936) . . . 20 »
3. BITTREMIEUX, le R. P. L., *La Société secrète des Bakhimba au Mayombe* (327 pages, 1 carte, 8 planches, 1936) . . . 55 »

Tome VI.

MOELLER, A., *Les grandes lignes des migrations des Bantous de la Province Orientale du Congo belge* (578 pages, 2 cartes, 6 planches, 1936) . . . fr. 100 »

Tome VII.

1. STRUYF, le R. P. I., *Les Bakongo dans leurs légendes* (280 pages, 1936) . . fr. 55 »
2. LOTAR, le R. P. L., *La grande chronique de l'Ubangi* (99 pages, 1 figure, 1937) . . 15 »
3. VAN CAENEGHEM, de E. P. R., *Studie over de gewoontelijke strafhepalingen tegen het overspel bij de Bahuba en Ba Lulua van Kasai* (Verhandeling welke in den Jaarlijkschen Wedstrijd voor 1937, den tweeden prijs bekomen heeft) (56 bl., 1938) . . . 10 »
4. HULSTAERT, le R. P. G., *Les sanctions coutumières contre l'adultère chez les Nkundó* (Mémoire couronné au Concours annuel de 1937) (53 pages, 1938) . . 10 »

Tome VIII.

HULSTAERT, le R. P. G., *Le mariage des Nkundó* (520 pages, 1 carte, 1938) . . . fr. 100 »

Tome IX.

1. VAN WING, le R. P. J., *Études Bakongo. — II. Religion et Magie* (301 pages, 2 figures, 1 carte, 8 planches, 1938) . . . fr. 60 »
2. TIARKO FOURCHE, J. A. et MORLIGHEM, H., *Les communications des indigènes du Kasai avec les âmes des morts* (78 pages, 1939) . . . 12 »
3. LOTAR, le R. P. L., *La grande Chronique du Bomu* (163 pages, 3 cartes, 1940) . . 30 »
4. GELDERS, V., *Quelques aspects de l'évolution des Colonies en 1938* (82 pages, 1941) . . . 16 »

LA
COMPAGNIE D'OSTENDE
ET
SON ACTIVITÉ COLONIALE
AU BENGALE
(1725 - 1730)

PRIX QUINQUENNAL LÉON LECLÈRE,
DÉCERNÉ PAR L'ACADÉMIE ROYALE DE BELGIQUE
POUR LA PÉRIODE 1938-1942

PAR

l'Abbé Norbert LAUDE
LICENCIÉ EN PHILOSOPHIE ET LETTRES
ET BACHELIER EN PHILOSOPHIE THOMISTE

—————
Mémoire présenté à la séance du 16 novembre 1942.
—————

LA
COMPAGNIE D'OSTENDE
ET SON ACTIVITÉ COLONIALE
AU BENGALE

INTRODUCTION.

L'activité de la Compagnie Impériale et Royale des Indes établie dans les Pays-Bas, mieux connue sous le nom de Compagnie d'Ostende, présente un des épisodes les plus intéressants de notre histoire nationale.

Non seulement elle fournit une preuve saisissante de l'énergie de nos compatriotes au lendemain d'une grave crise sociale et économique caractérisant la fin du régime espagnol et le début du XVIII^e siècle, mais elle constitue une étape dans l'histoire de notre colonisation, un chaînon de nos traditions expansionnistes : elle se rattache à un long passé. Qu'on se rappelle la colonisation des Açores et de l'île de Palmas au XV^e siècle, les tentatives coloniales au Yucatan, à Saint-Domingue, à Porto-Rico aux XVI^e et XVII^e siècles. Elle laisse aussi pressentir l'effort poursuivi dans l'avenir : la politique coloniale de nos premiers souverains aux XIX^e et XX^e siècles. Un siècle après son abolition, Léopold I^{er} ne tâchera-t-il pas d'acquérir des terres en Afrique, en Amérique, dans le Pacifique et ailleurs, voulant permettre ainsi aux forces vives du pays de s'épancher hors des frontières trop étroites pour l'ampleur de leur dynamisme ? Léopold II ne répondra-t-il pas à ces besoins essentiels de notre nation, qui jadis avaient suscité

la création de la Société, lorsqu'il la lança dans de vastes entreprises d'expansion en Chine, puis en Afrique ?

Nous nous proposons d'examiner dans ce mémoire non pas tant les tractations diplomatiques précédant la création et l'abolition de la Compagnie d'Ostende, ni même ses réalisations commerciales — cette tâche, M. M. Huisman l'a menée à bien avec sa compétence et son souci d'exactitude habituels — mais bien les entreprises coloniales de cette institution.

Ce point de vue, de plus en plus actuel, restait encore en grande partie inexploré. L'auteur de l'ouvrage *La Belgique commerciale sous Charles VI*, après Levae, dans son livre *Recherches historiques sur le commerce des Belges aux Indes pendant les XVII^e et XVIII^e siècles*, en a révélé l'existence et l'a développé dans ses grands traits sans parvenir à l'épuiser.

M. le chanoine Floris Prims, dans ses publications destinées aux « Seascouts », en a découvert plusieurs détails vivants et pittoresques. Cependant le but même de l'auteur écartait pour ces travaux non pas leur caractère d'historicité où ils puisent une réelle valeur, mais certaines exigences et précisions scientifiques. De plus, le dernier de ces ouvrages, *De stichting van Banquibazar*, se termine à la prise de possession des terrains par notre Compagnie, sans parler de leur mise en valeur.

Nous nous assignerons donc comme but d'approfondir l'organisation et l'administration, par les autorités compétentes de la Compagnie, des établissements possédés par cette Société au Bengale, qu'elles exercent leur pouvoir en Europe ou aux Indes, et de montrer que ces possessions remplissent les conditions communément requises pour constituer de véritables colonies d'exploitation. Nous laisserons de côté l'activité commerciale de cette institution en Chine et à Cabelon où elle ne possédait pas de résidence permanente ou des terrains en pleine propriété. Nous ne discuterons pas la nature, le sens ou la nécessité de

ces conditions; des théoriciens de la colonisation ont longuement examiné ces questions; nous n'aurons donc qu'à nous référer aux conclusions des plus avertis d'entre eux et à les appliquer à une situation de fait nettement caractérisée.

Comme au XVIII^e siècle on ne peut parler que de colonisation commerciale, expansion et mercantilisme se trouvant alors toujours extrêmement unis, et l'un ne pouvant se comprendre sans l'autre, il nous incombera de rappeler les lignes principales de son organisation tant maritime que commerciale. Dans cet aperçu, nous insisterons plus longuement sur des détails inédits ou de nature à mieux mettre en lumière son activité coloniale.

Notre étude s'arrêtera à la fin de la direction du premier gouverneur général de nos factoreries, Alexandre Hume; il marque, en effet, la fin de l'âge d'or de nos colonies et l'irréremédiable ruine de leur activité.

Un travail plus étendu au point de vue chronologique pourrait envisager la période pendant laquelle François de Schonamille gouverna nos établissements au nom de l'empereur Charles VI; au point de vue logique, il conviendrait d'examiner d'une manière approfondie le commerce de la Compagnie en Chine et de le comparer à celui exercé au Bengale qui revêt un caractère expansionniste. Seules des recherches ultérieures pourraient nous confirmer l'utilité de cette nouvelle entreprise.

Les sources d'archives ont été notre principal instrument de travail dans la rédaction de ce mémoire. Nous avons consulté le *Fonds de la Compagnie des Indes*, conservé aux Archives de l'Hôtel de ville d'Anvers, où nous avons trouvé la plupart des renseignements dont nous avons besoin. Le dépôt des Archives générales du Royaume, à Bruxelles, nous a fourni des données précieuses, surtout au sujet des rapports existant entre la Compagnie et les organismes gouvernementaux. Le fonds Hye-Hoys, gardé à la bibliothèque de l'Université de Gand,

nous a livré des précisions utiles. Nous exprimons toute notre reconnaissance à MM. les professeurs De Mayer et van der Essen et tout spécialement à M. le vicomte Terlinden, pour l'aide précieuse qu'ils nous ont apportée dans l'élaboration de ce travail.

Nous remercions vivement M. Huisman, professeur à l'Université libre de Bruxelles, pour ses suggestions bienveillantes et judicieuses dans la poursuite de nos recherches. Son ouvrage si bien fouillé nous a épargné de longs travaux d'approche.

Notre gratitude va aussi à M. le chanoine Prims, archiviste de la ville d'Anvers, qui nous a encouragé à entreprendre la longue tâche du dépouillement des archives, nous l'a facilitée et nous a fait largement bénéficier de son expérience; à M. J. Lefèvre, qui nous a dirigé dans nos recherches au dépôt des Archives générales de l'État, et à tous ceux qui nous ont permis de mener ce travail à bonne fin.

ABRÉVIATIONS :

- A.A. Archives communales d'Anvers.
A.G.R. Archives générales du Royaume.
B.B. Bibliothèque de Bourgogne à Bruxelles.
B.U.G. Bibliothèque de l'Université de Gand.
C.F. Conseil des Finances.
C.R.H. Compte rendu de la Commission royale d'Histoire.
Amir. Amirauté.
s. n. sans numéro.
-

CHAPITRE PREMIER.

LA COMPAGNIE D'OSTENDE.

La Compagnie Impériale et Royale des Indes, établie aux Pays-Bas autrichiens, apparaît comme un des signes les plus frappants de la résurrection de notre commerce et de notre esprit d'entreprise au lendemain du régime espagnol, comme l'une des plus vivaces réalisations de l'initiative et de la persévérance d'un peuple jamais abattu par l'indifférence de son gouvernement, par la jalousie de ses voisins et le fléau de guerres incessantes.

Avant d'entamer l'étude de l'activité commerciale et coloniale de cette Compagnie, il nous semble nécessaire de faire revivre en quelques lignes les circonstances qui l'ont vue naître ou, plus exactement, qui en ont appelé l'éclosion et hâté l'évolution.

Aussi rappellerons-nous brièvement la situation critique de l'industrie et du commerce à la fin du XVII^e siècle, les tentatives de redressement économique du début du XVIII^e, dès l'inauguration du gouvernement autrichien. Nous insisterons tout particulièrement sur les entreprises maritimes des armateurs à cette époque. Elles nous semblent, en effet, avoir préparé la voie à cette vaste société d'armement que fut la Compagnie d'Ostende, dont elles ont amené la création et facilité les premiers succès. Nous résumerons ensuite, dans ses lignes essentielles, l'organisation de cette nouvelle institution, pour mieux en pénétrer le fonctionnement et les réalisations.

Le traité de Rastadt (6 mars 1714) et la paix de Bade (7 septembre 1714) transféraient les Pays-Bas catholiques

à la maison des Habsbourg d'Autriche ⁽¹⁾. L'empereur Charles VI, acculé par la ligue anglo-batave à accepter les clauses du traité d'Utrecht, ne se résignait qu'à contre-cœur à prendre possession de notre pays dans de telles conditions. Reconnaître cet acte conclu par les puissances maritimes à leur seul avantage, n'était-ce pas s'obliger à observer toutes les stipulations vexatoires des traités de Westphalie, de Ryswick et enfin les fameux articles de celui de Munster, signés par une Espagne affaiblie et conciliante, si ruineux pour notre commerce et notre industrie? Comment le nouveau souverain pourrait-il réveiller l'activité d'un pays dont plusieurs forteresses étaient occupées par des garnisons hollandaises, sous le spécieux prétexte de le défendre contre les visées annexionnistes de Louis XIV ⁽²⁾? Comment pourrait-il ouvrir des débouchés si nécessaires à notre commerce étouffé, si la route des Indes était pratiquement soumise au contrôle de nations jalouses de leur monopole commercial grâce à des clauses obscures laissant de larges ouvertures aux interprétations les plus intéressées ⁽³⁾, si l'accès des colonies espagnoles du Nouveau Monde nous restait défendu, si enfin les tarifs douaniers draconiens de 1680, élaborés sous l'influence d'une politique protectionniste à outrance, ouvraient nos frontières aux produits anglais et hollandais et fermaient aux nôtres les marchés de Londres et d'Amsterdam ⁽⁴⁾?

(1) On consultera utilement à ce sujet : H. PIRENNE, *Histoire de Belgique*, t. V, pp. 125-130, Bruxelles, 1920; M. HUISMAN, *La Belgique commerciale sous l'empereur Charles VI*, pp. 53-57, Bruxelles, 1902.

(2) Cette occupation avait été le principal objet du traité de la Barrière signé le 15 novembre 1715 à Anvers. M. HUISMAN, *ouvr. cité*, pp. 69-71.

(3) Voir articles V et VI du traité de Munster; AD. BORGNET, *Histoire des Belges à la fin du XVIII^e siècle*, Bruxelles, 1861-1862, 2^e édit., vol. I, p. 36; A. LEVÆE, *Recherches historiques sur le commerce des Belges aux Indes pendant le XVII^e et le XVIII^e siècle*, p. 6, Bruxelles, 1842.

(4) M. HUISMAN, *ouvr. cité*, pp. 15-26.

Le gouvernement espagnol s'était montré passif et indifférent devant la ruine des forces profondes, de l'industrie, du commerce de ses Pays-Bas. Dès le milieu du XVII^e, écrit Pirenne, « le roi d'Espagne règne dans la Belgique mais ne la gouverne plus » (1).

D'autre part, les conséquences d'une politique d'exclusivisme colonial, de protectionnisme égoïste et de rigorisme religieux (2) ne vont pas tarder à se faire sentir et seront sensibles longtemps encore. A la fin du règne des Habsbourg d'Espagne, notre vie sociale et économique semblait étouffée. La classe rurale, elle aussi, avait souffert du passage continu de tant de troupes. A peine avait-elle payé de grosses taxes aux armées alliées, qu'elle se voyait frappée de nouveaux impôts par les troupes du Roi très Catholique. Après chaque incursion, les paysans devaient relever leurs villages détruits et renoncer à leurs moissons prélevées ou rasées. Et nous savons que pendant les soixante-cinq ans qui s'écoulent du traité de Munster au traité d'Utrecht, la paix fut un état exceptionnel et anormal. Les villes ruinées par la crise économique subissaient coup sur coup des sièges épuisants (3). Après une telle misère, on ne pouvait espérer qu'un soulagement; aussi tout le pays accueillit-il le nouveau régime avec joie. Bientôt cependant, l'acceptation du traité de la Barrière par Charles VI, avec toutes les conditions humiliantes qu'il nous imposait, vint tromper l'attente de tous. La réaction du peuple devant cette nouvelle vexation fut telle qu'une révolution faillit éclater. A cette occasion, le gouvernement autrichien put constater que toute vie et toute fierté n'avaient pas abandonné notre pays, malgré l'indifférence, les humiliations et les épreuves dont il avait été

(1) H. PIRENNE, *ouvr. cité*, p. 6.

(2) La politique religieuse de Philippe II eut pour effet d'éloigner de nos provinces une grande partie de nos officiers de marine, de nos marins et ouvriers spécialisés. M. HUISMANS, *ouvr. cité*, p. 16.

(3) H. PIRENNE, *ouvr. cité*, pp. 3, 57, 58, 117.

accablé (1). Peut-être l'Empereur se serait-il montré plus ferme et nos voisins moins absolus dans leurs prétentions si ces manifestations étaient émanées d'une population unanime dans sa volonté; mais les rivalités entre les différents métiers et les corporations, les jalousies et les tiraillements entre cités (2) minaient notre résistance à la mainmise étrangère.

Telle était la situation des Pays-Bas catholiques quand, le 25 juin 1716, l'Empereur les confia au prince Eugène de Savoie. Celui-ci, trop préoccupé par les affaires de la monarchie autrichienne et la guerre qu'il menait contre les Turcs pour prendre possession de sa charge, demanda à Charles VI de lui donner le marquis de Prié en qualité de lieutenant. Il devait diriger notre pays avec le titre de ministre plénipotentiaire (3).

*
* *

Il serait faux de croire que pendant la période de crise couvrant la dernière moitié du XVII^e siècle et le premier quart du siècle suivant, aucune tentative ne fut entreprise pour relever le commerce de notre pays et lui trouver des débouchés. Qu'il nous suffise de rappeler ici quelques-uns de ces essais. Si même ils restèrent infructueux, ils n'en montrent pas moins la préoccupation de nos dirigeants les mieux éclairés et les plus consciencieux de réaliser le désir des plus entreprenants en nous lançant dans des entreprises de caractère colonial.

En 1640, le cardinal infant Ferdinand obtint de Philippe IV un droit de participation au commerce des Indes pour ses pays de par deçà.

(1) H. PIRENNE, *ouvr. cité*, pp. 172, 173.

(2) IDEM, *ibid.*, t. V, p. 196.

(3) Hercule-Joseph-Louis Turinetti, marquis de Prié, était conseiller d'Etat et l'intime de l'Empereur. GACHARD, *La Belgique au commencement du XVIII^e siècle*, p. 425, Bruxelles, 1880.

Il semble que nos armateurs ne purent en profiter; ils n'avaient plus le libre passage de l'Escaut, pratiquement fermé depuis le siège d'Anvers par Alexandre Farnèse (1585), et les ports de Flandre n'étaient pas aménagés pour recevoir des navires de haut bord. Sans doute faut-il aussi admettre, avec Raynal, que le Roi eut peur d'augmenter le mécontentement des Portugais qui venaient de se séparer de l'Espagne ⁽¹⁾.

Vers la fin de ce siècle, le mouvement protectionniste dirigé par le comte de Brouchoven de Bergeyck, Pierre Cardon et Jean Van der Meulen, rendit ces efforts plus pressants. Son programme se proposait de resserrer les relations avec l'Espagne et ses colonies et de développer le trafic extérieur, la navigation et le transit ⁽²⁾.

Dans une de ses lettres à Charles II, le marquis de Gastañaga, notre gouverneur général, appuya la requête des Anversois désireux de s'établir à Saint-Domingue et à Porto-Rico. Il insistait pour qu'on prît une décision rapide parce que, disait-il, les Anglais et les Français étaient en train de se rendre maîtres des deux îles ⁽³⁾. Charles II répondit qu'il consulterait à cet effet le « Conseil des Indes » ⁽⁴⁾. Ce projet resta sans suite, semble-t-il, jusqu'en 1699, époque où le comte de Brouchoven de Bergeyck voulut réaliser le projet de Gastañaga et développer le trafic extérieur de notre pays. Le 8 octobre de cette année, Charles II demanda à Maximilien-Emmanuel de s'enquérir si certaines familles flamandes ou irlandaises seraient disposées à passer aux Indes pour « peupler l'île

(1) RAYNAL, *Histoire philosophique et politique des établissements et du commerce des Européens dans les deux Indes*, t. I, p. 570, Genève, 1880.

(2) M. HUISMAN, *ouvr. cité*, pp. 26-31.

(3) Le marquis de Gastañaga à Charles II, 11 juillet 1687 (estado, 3879), dans *Correspondance de la Cour d'Espagne sur les affaires des Pays-Bas au XVII^e siècle*, publiée par LONCHAY, CUVELIER et LEFÈVRE (C.R.H., 1923-1930, t. V).

(4) Charles II Gastañaga, 6 mai 1688 (estado, 3912), *ibid.*

de Saint-Domingue ». Il promet qu'on donnerait des terres à ces familles et qu'on les aiderait pendant les premiers mois ⁽¹⁾.

Nous possédons encore une copie d'une ordonnance « faite de par le Roi, à Bruxelles, le 23 novembre 1699 », invitant les familles de nos provinces ou irlandaises de religion catholique à partir pour coloniser Saint-Domingue ⁽²⁾.

Jean Van der Meulen soumit à la junte du 27 juin 1691 les statuts qu'il avait élaborés concernant une Compagnie générale de commerce et de navigation « établie es Pays-Bas ». Ces statuts étaient assez précis. Les vaisseaux de la Compagnie, selon le projet, étaient autorisés à naviguer par toutes les mers d'Europe, d'Asie et d'Afrique, à négocier « en tous royaumes, estats et provinces de Sa Majesté et en celle de ses amis, alliés confédérés et neutraux » ⁽³⁾.

Les ministres pensionnaires hollandais à la cour de Charles II firent avorter cette affaire.

L'idée fut reprise sept ans plus tard par Jean de Brouhoven de Bergeyck. Il persuada Maximilien-Emmanuel d'ériger une Compagnie sans consulter le souverain et en rédigea lui-même les statuts. L'octroi fut publié le 7 juin 1698 ⁽⁴⁾. Il accordait à la nouvelle Compagnie « royale des Pays-Bas aux Indes Orientales et à la Guinée » un privilège exclusif de trente années. Il a servi de canevas à l'octroi de la Compagnie d'Ostende de 1723, et beaucoup d'articles ont un contenu presque identique. De Bergeyck s'était largement inspiré des statuts des

(1) Charles II à Gastañaga, 8 octobre 1699 (estado, 3917), *ibid.*

(2) A.G.R., Conseil des Finances, liasse n° 8603 (ordonnance imprimée chez Henri Frick à Bruxelles en 1699).

(3) On trouvera de plus amples détails sur ce projet dans M. HUISMAN, *ouvr. cité*, pp. 27-29.

(4) Une copie de cet octroi se trouve dans les archives de l'hôtel de ville d'Anvers, « Fonds de la Compagnie d'Ostende », parmi les pièces exposées dans les vitrines.

Compagnies de Hollande, France et Angleterre, qui alors, déjà, avaient fait leurs preuves. Le premier fonds social fut fixé à 2.000.000 de florins. Les souscriptions ne pouvaient être inférieures à 3.000 florins. Le corps des directeurs serait composé de cinq membres. La société pouvait embarquer sur ses navires les lingots et espèces étrangers d'or et d'argent indispensables au trafic asiatique. Il était défendu d'exporter les monnaies ayant cours aux Pays-Bas. La Compagnie aurait la propriété des terres, places et établissements qu'elle pourrait conquérir ou occuper. La première résidence devait être à Surate. L'octroi défendait de lever aucun droit de sortie, de convoi, de tonlieu sur les produits qu'elle transporterait aux Indes et de majorer le droit d'entrée en vigueur à Ostende. Les marchandises de retour seraient vendues publiquement ⁽¹⁾.

Comme l'avoue M. Huisman, on ne sait si la souscription fut jamais ouverte et si la Compagnie entra en activité. Jusqu'à présent, aucun document ne permet de résoudre la question ⁽²⁾.

Les Hollandais prirent ombrage de cette velléité de réveil du commerce belge et de ces tentatives coloniales. Le 11 août 1698, les États Généraux défendirent à leurs sujets de prendre part au commerce des Indes dans les Compagnies étrangères. Cette opposition ouverte ne réussit pas à paralyser les premiers efforts de redressement de notre situation économique. Bien au contraire, dès l'inauguration du régime autrichien, des initiatives plus nombreuses prirent naissance et le mouvement d'expansion commerciale et maritime s'intensifia brusquement. Sans doute les gros commerçants et les armateurs voulaient-ils profiter des bonnes dispositions du nouveau

(1) A.G.R., Conseil des Finances, liasse n° 8603 (imprimé par souscription).

(2) Nous avons emprunté ces précisions à M. HUISMAN, *ouvr. cité*, pp. 31-33.

souverain et suggérer au gouvernement un remède efficace à la malheureuse situation du pays. En tout cas, celui-ci s'intéressa de suite aux résultats de nos entreprises et, spécialement, à ceux des expéditions de nos compatriotes aux Indes Orientales et en Afrique. La Cour elle-même s'inquiétait de trouver des moyens de développer ce commerce d'outre-mer et l'idée d'une Compagnie des Indes soulevait déjà de vives discussions aussi bien à Vienne que dans notre pays (1).

De 1714 à 1723, nombreux furent les navires armés par des particuliers, qui quittèrent le port d'Ostende pour des destinations lointaines.

Si ces armements révèlent une résurrection économique à cette époque, ils sont surtout intéressants en tant qu'ils préparent et amènent la création de cette vaste entreprise maritime et commerciale qu'a été la Compagnie d'Ostende, et qu'ils posent les premiers jalons de notre activité coloniale.

Nous ne rappellerons ici que les expéditions qui ont préparé les destinées coloniales des Pays-Bas autrichiens (2).

En juin 1714, le négociant ostendais Thomas Ray fit une requête pour obtenir l'autorisation de fonder des « factoreries » dans les pays découverts et à découvrir (3).

(1) A. DELESCLUSE, *Les Archives de Vienne et l'Histoire des gouvernements de Konigsegg et de Prié*, pp. 13-14, Bruxelles, 1897.

(2) LEVAE, *ouvr. cité*. L'auteur traite assez longuement de ces armements. M. HUISMAN, dans *ouvr. cité*, en fait mention avec l'exactitude qui lui est coutumière et que les documents consultés lui permettaient. Nous ne pouvons mieux faire que de nous référer à ces travaux tout en y ajoutant quelques détails inédits ou quelques précisions. Pour épargner au lecteur une énumération fastidieuse, nous avons reporté en annexe cette série de vaisseaux connus qui firent voile pour les Indes Orientales ou l'Afrique de 1714 à 1723.

(3) M. HUISMAN, *ouvr. cité*, p. 83, pense que cette requête aurait effrayé la Cour, rendue craintive par la jalousie des puissances maritimes, et qu'elle aurait refusé cette autorisation et même l'expédition de cette simple lettre de mer. En tout cas le navire de Th. Ray, l'*Empereur Charles III* (sic), semble bien ne pas avoir quitté Ostende.

Le même armateur obtint une patente (16 janvier 1715) expédiée « en tout secret au nom de Sa Majesté pour sa frégate ». Son commandant, le capitaine Sarsfield, part d'Ostende le 8 avril 1715 ⁽¹⁾, et passe à Cadix pour y prendre des piastres afin de pouvoir faire son négoce à Surate ⁽²⁾. L'équipage fut très bien reçu par les « Maures », à son arrivée, le 25 octobre 1715. Le gouverneur lui permit de commercer librement. Les Hollandais le firent passer auprès des indigènes pour un pirate venu avec l'intention de mettre quelque mauvais dessein à exécution. Ne parvenant pas à persuader le gouverneur, ils s'efforcèrent de débaucher l'équipage, et pendant un mois ils empêchèrent les courtiers et interprètes d'acheter des marchandises. Il repartit le 18 février 1716, après avoir gagné l'estime des autorités locales.

Le gouverneur promit qu'il recevrait bien tout bateau arborant le même pavillon et qu'il ne ferait payer dorénavant que les droits exigés des autres nations propriétaires de comptoirs. Après avoir doublé le cap de Bonne-Espérance, la frégate voulut aborder à l'île Sainte-Hélène pour s'y approvisionner en eau. Mais les Anglais tirèrent le canon à son approche. Il y eut des blessés. Les Anglais refusèrent de donner de l'eau et même des citrons pour les matelots malades. Heureusement, ils furent bien accueillis à Pernambouc où ils purent se procurer les rafraîchissements nécessaires ⁽³⁾. Après un voyage aussi

(1) A.G.R., Conseil des Finances, liasse n° 8603. Au Conseil des Finances, 22 septembre 1716, s. sign. ni date (minute ?).

(2) Il était défendu d'importer des monnaies en circulation dans les Pays-Bas.

(3) A.G.R., Conseil des Finances, liasse n° 8603. D'après un journal contenu dans ce dossier, le *Saint-Mathieu* aurait abordé à l'île Johanna le 13 septembre 1715, pour repartir en direction de l'Inde (île Johanna au 12°20 lat. S. par 42° O. Greenwich. *Dictionnaire de Géographie universelle*, Bruxelles, 1837 : Johanna, voir Anjouan).

Pendant son voyage de retour, le *Saint-Mathieu* arriva à l'île Sainte-Hélène le 22 mai. Repoussé, il gagna Pernambouc où il accosta le 9 juin 1716 pour mettre la voile le 22 juin 1716 en direction d'Ostende.

tourmenté, le *Saint-Mathieu* revint dans la rade d'Ostende le 27 août 1716, et le 30 il entra dans le port ⁽¹⁾. La valeur de la cargaison fut estimée à environ 100.000 écus ⁽²⁾. Laurent Duenas écrivit aux Seigneurs des Finances « que les sujets des Pays-Bas furent mis en goût, par la bonne réussite de cet armement, de faire des entreprises considérables ».

Vers la même époque, Godefroid La Merveille, Français aventurier et entreprenant, demanda la permission d'armer le navire *Charles VI*, jaugeant 350 tonneaux et percé de 52 pièces de canon, à destination des Indes Orientales ⁽³⁾.

Son père, Gollet La Merveille, appuya la requête. Voulant réaliser un rêve qu'il caressait depuis des années, il s'efforça de réunir un certain nombre d'armateurs pour lancer une société et obtenir du cabinet de Vienne une patente pour acquérir des colonies. Les circonstances le servirent. Philippe V, roi d'Espagne, profitant de ce que son vieil ennemi, l'empereur d'Autriche, menait une guerre épuisante contre les Turcs, envahit la Sardaigne (22 août 1717). Charles VI avait un grand besoin de navires. Si l'on ne concéda à Godefroid La Merveille aucun octroi ni permission de chercher des colonies en même temps qu'une lettre de mer et une patente de chevalier, on lui glissa une lettre de marque contre les Espagnols. Le cabinet de Vienne connaissait la renommée de nos corsaires et comptait bien que la frégate *Charles VI* causerait quelques pertes ou du moins des difficultés aux gros gallions espagnols revenant d'Amérique.

(1) A.G.R., Conseil des Finances, liasse n° 8603 : *Journal du capitaine en second Gargan* communiqué au Conseil des Finances par Duenas, le 4 octobre 1716.

(2) Le chargement consistait en poivre, toile de coton peinte et blanche, mousselines, étoffes de soie mêlée de coton, quelques atlas à fleur d'or, bois de sapan et myrrhe « selon Gargan », bourgeois et habitant d'Ostende. Voir A.G.R., Conseil des Finances, liasse n° 8603.

(3) A.G.R., Conseil des Finances, liasse n° 8604.

Mais La Merveille voulait avant tout faire du commerce et aussi, semble-t-il, était bien décidé à conquérir quelque territoire lointain, car il ne se préoccupa guère de sa lettre de marque. Il était en possession d'un passeport de mer et cela seul lui importait. Il partit d'Ostende vers le mois de juin 1718 en destination des Indes Orientales. Il aborda à Tranquebar, sur la côte de Coromandel, le 7 mai 1719. Malgré les intrigues des Anglais et des Hollandais ⁽¹⁾, il obtint du nabab Sadatlakhan une paravanah, pièce officielle permettant aux sujets de l'empereur Charles VI de résider à Cabelon, ville située non loin de la factorerie française de Pondichéry. Ce terrain, d'environ deux lieues de longueur, reçut le nom de Sadatpatnam ⁽²⁾.

C'était une bande de terre formée de sable fin assez impropre à la culture. L'accès en était facile pour les navires, « les eaux y sont fort saines, elles sont propres à blanchir les toiles peintes et unies sans enlever l'éclat de leurs couleurs ». La rivière qui sépare Cabelon de la terre ferme est appelée « opar » par les indigènes. C'est plutôt un lac qu'une rivière. En son centre, elle entoure une île située juste en face de la loge. On peut exploiter les gisements de sel et les carrières de pierres de taille. Le soubab de Velour, Baker Alikan, voulut, lui aussi, accorder le privilège que La Merveille lui avait demandé par l'intermédiaire du sieur Saint-Hilaire, chevalier du

(1) Relation du Gouverneur hollandais du Cap au Gouverneur général de Batavia, 11 novembre 1718. Ce Gouverneur avait refusé de donner les rafraîchissements à ce navire et l'avait obligé de lever l'ancre sans délai. La Merveille fit jeter une lettre de protestation dans une des chaloupes hollandaises qui gardaient le navire. (Les officiers avaient des insignes impériaux à leur chapeau.) Ils avaient une patente de l'Empereur collée sur satin bleu; A.G.R., ms. divers n° 4361 (copie authentique).

(2) M. HUISMAN, *ouvr. cité*, pp. 147-152; A.G.R., Chancellerie des Pays-Bas autrichiens, liasse n° 639 : « Remarques importantes sur le nouvel établissement de Cabelon »; *Het Antwerpsche Archievenblad*, t. V, pp. 54-56 : « Description et plan de la factorerie de Cabelon ».

Christ. Il lui envoya des patentes scellées et datées de la forteresse de Velour, le 7 septembre 1719.

Ces patentes stipulaient que les capitaines qui viendraient avec ces pièces seraient mis en possession de lieux et ports situés sur la côte de Coromandel, huit jours après avoir mouillé dans la rade, qu'ils pourraient y bâtir des forteresses, faire murer leurs villes et bâtir des églises et des monastères pour y exercer publiquement et en toute liberté la religion catholique apostolique romaine. Sa Majesté l'Empereur des Romains pourra faire exercer la justice tant sur les Européens que sur ceux du pays qui sont sous leur dépendance territoriale. La Merveille avait dû s'engager, sur parole et par écrit, à faire envoyer plusieurs vaisseaux pour payer ces forts et ces terrains et, de son côté, le Soubab avait promis de ne livrer ces terrains à aucune autre nation avant un terme de vingt mois ⁽¹⁾.

Ce traité ainsi que celui du nabab Sadatlakhan pour la cession du terrain de Cabelon devaient, du moins officiellement, être reconnus par l'Empereur ou Grand Mogol ⁽²⁾; mais celui-ci ne donna jamais son firman.

Avant son départ, La Merveille avait organisé la nouvelle colonie. Il avait mis le lieutenant Louis Diaz de la Pena à la tête de 30 hommes, dont 18 pions ou soldats du pays, avec 7 pièces d'artillerie, et placé Dominique Hugó à ses côtés comme second. Le Maure Gigany avait reçu les fonctions de courtier, et un Portugais, le Père Faria, dépendant de l'archevêque de Goa, était chargé du service de l'aumônerie ⁽³⁾. La Merveille avait obtenu du banquier Marchetty de Madras de s'occuper de l'entretien

(1) A.G.R., Conseil des Finances, liasse n° 8604.

(2) *Antwerpsche Archievenblad*, t. V, pp. 54-56 : « Description et plan de la factorerie de Cabelon ».

(3) M. HUISMAN, *ouvr. cité*, p. 151; Extrait du *Mémoire qu'a délivré le chevalier de La Merveille*; A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5554.

financier de la colonie, lequel revenait à environ 684 pagodes par an ⁽¹⁾.

Dès le retour du *Charles VI*, on apprit à l'Empereur qu'un de ses sujets avait, sans aucun ordre ni patente de sa part, négocié auprès d'un gouverneur maure et acquis la colonie de Cabelon, en son nom. Il y avait arboré son étendard impérial. Charles VI demanda au Conseil d'État d'examiner la question; lui-même y voyait deux grosses difficultés. Tout d'abord « la grande distance du lieu et les « contradictions » des nations de l'Europe déjà établies dans le domaine du Grand Mogol ». Ces objections ne semblent pas émaner d'un prince soucieux d'obtenir à tout prix des colonies pour ses sujets. Cependant il ajoute que l'on pourrait envisager des lieux convenables pour former des factoreries et que si l'on ne trouvait pas de négociant pour prendre l'affaire en mains et la financer, il permettrait d'employer les finances impériales. Il faisait même part de son désir que l'on envoyât, sur les premiers navires en partance, des gens munis de l'autorité voulue pour conclure des traités en vue d'établir des factoreries ⁽²⁾. C'était un bon mouvement. Aurait-il des suites ? Cela dépendait en partie du marquis de Prié, notre ministre plénipotentiaire, chargé par Charles VI de mettre le problème à l'étude.

La Merveille ne restait pas inactif. Dès son retour, il écrivit un mémoire sur l'importance du nouvel établissement de Cabelon et aussi sur « la nécessité d'une Compagnie ». C'étaient, en effet, à cette époque, les deux questions disputées. Pour se convaincre de la valeur de cette factorerie, écrivait-il, il suffit de voir quelle jalousie sa création a suscitée parmi les Français, les Anglais, les Hollandais; quelles peines ils ont prises pour empêcher

(1) Pagode : valait 3 ou 3 ½ roupies (la roupie à 22 sols argent de change); 1 pagode = 1 ½ écu.

(2) A.G.R., Secrét. Etat et Guerre, reg. n° 2185 : « Charles VI au Conseil d'Etat », 20 novembre 1720.

le Nabab d'octroyer une paravanah ⁽¹⁾ pour le terrain, et pour décourager les nouveaux venus dans leurs négoce. Il s'empressait d'ajouter que toute cette côte, qui s'étend depuis la pointe Saint-Pierre ⁽²⁾ jusqu'à Ballasore ⁽³⁾, à l'entrée du golfe du Bengale, « ne consiste que dans 200 lieues et pourtant elle est si riche et si abondante que dans un terrain si petit les Français y ont trois établissements, les Anglais quatre, les Danois trois et les Hollandais six. L'endroit n'est qu'à cinq petites lieues de Madras, capitale des Anglais, de trois petites lieues de Sadraspatnam appartenant aux Hollandais. Toutes les autres nations sont contraintes d'y venir charger des pierres et du sel, parce que c'est le seul endroit de la côte où l'on puisse en trouver. La rade y est très praticable et bien garantie contre les tempêtes. Plusieurs marchands se sont établis dans de fort belles maisons bordant les six grandes rues. Il y a déjà plusieurs cases à la campagne occupées par des familles entière d'ouvriers et d'artisans. Le commerce de cette côte est le plus considérable et le plus riche qu'il y ait dans les Indes, tant par ses ouvrages de manufacture que par ses diamants » ⁽⁴⁾. De toutes ces louanges, La Merveille prenait le capitaine André Flanderin à témoin. Ce dernier, comme commandant du navire *Ville d'Ostende*, appartenant à l'armateur Jacques Maelcamp, avait fait escale à Cabelon le 27 juillet 1720 pour y négocier. Le commandant, selon le rapport du Conseil d'État, aurait trouvé que ce terrain était un désert. Il fut même obligé de construire deux maisons pour y mettre ses gens à l'abri du soleil et de la

(1) Pièce officielle délivrée par le Nabab ou Vice-Roi, donnant un privilège.

(2) Pointe Saint-Pierre : Cap Comorin.

(3) Ballasore : ville située non loin de l'embouchure du Gange, dans le golfe du Bengale.

(4) A.G.R., Chancellerie des Pays-Bas autrichiens : « Remarques importantes sur le nouvel établissement de Cabelon », liasse n° 639.

pluie (1). Les lettres du commandant Pena vinrent corroborer cette affirmation. En Europe, quelques autorités consultées par le marquis de Prié et le Conseil d'État se montrèrent moins enthousiastes. On représentait, à juste titre, que la permission du Grand Mogol serait nécessaire et qu'elle coûterait très cher; que l'on pouvait craindre que les nations étrangères déjà établies dans ces contrées ne rendissent difficiles l'établissement de factoreries et l'activité commerciale d'une colonie. N'exposerait-on pas le drapeau impérial à l'insulte des puissances maritimes déjà mécontentes des armements privés que l'Empereur avait autorisés et patentés? « Le poste était trop chétif, de trop peu de considération pour y laisser avec bienséance la bannière de l'Empereur. » L'entretien d'un fort, d'une garnison, d'employés, la construction d'entrepôts, maisons, etc., seraient une lourde charge pour un commerce naissant. Aussi concluait-on « qu'il serait préférable d'abandonner cette colonie en indemnisant les Maures ». Il serait nécessaire d'interroger l'équipage du *Charles VI* pour savoir exactement ce que La Merveille avait dû verser au Nabab (2). On ne le sut jamais. Il n'existait ni lettres ni quittances qui eussent pu servir de pièce en justice pour témoigner que l'intéressé avait payé 8.125 demi-pagodes pour Cabelon. La Merveille prétextait qu'aux Indes on ne rédigeait pas d'acte de vente et voulut exploiter l'ignorance du Conseil d'État et de la Cour. Il supplia l'Empereur, vers la fin de l'année 1722, de lui accorder une patente de colonel d'infanterie, un titre de baron, ainsi qu'un

(1) A.G.R., Conseil d'État, liasse n° 413 B.; Voir : Mérat aux directeurs d'Anvers, 1^{er} octobre 1726, B.U.G., n° 1868, fol. 2. Mérat y déclare que le climat de Cabelon est sain, les eaux y sont douces et que l'on pourrait y attirer les marchands. Le Nabab voudrait vendre ce terrain à la Compagnie pour 30.000 pagodes.

(2) A.G.R., Conseil des Finances : « Dépêche du Conseil d'État à Messieurs du Conseil des Finances touchant le fort nommé Sadatpatnam », du 4 septembre 1721, liasse n° 8604.

poste honorable pour la gratification de ses travaux. Il insistait pour qu'on lui versât une somme de 2.000 écus sur-le-champ. Pour prévenir les reproches de Charles VI, qu'il eût agi de sa propre autorité sans aucun pouvoir, il lui rappelait que c'était sur les instances du comte de Velhem et du marquis de Prié qu'il s'était engagé dans des entreprises coloniales ⁽¹⁾.

Un véritable procès fut intenté à cette occasion. La sentence rendue en 1729 débouta le suppliant de sa prétention, attendu qu'il avait reçu 5.000 florins argent courant de l'Empereur, qu'il s'était alors déclaré satisfait et que rien ne prouvait qu'il eût dépensé une somme plus considérable dans son entreprise ⁽²⁾.

Pendant que le Français La Merveille fondait une colonie sur la côte de Coromandel, l'Irlandais Jacques Tobin, commandant du vaisseau *Prince Eugène* appartenant à l'armateur gantois Jacques Cloots, recevait de l'empereur Khang Hi la permission de faire mouiller les navires de l'empereur Charles VI sur les bords de la rivière des Perles (rivière de Canton) et l'autorisation de fonder une loge (Long) à Canton. Il acquit une belle et grande maison sur la rive gauche du Pelou Kiang et y arbora le drapeau des Pays-Bas ⁽³⁾. Le 4 juillet il rentrait à Ostende. La vente de sa cargaison rapporta entre quatre et cinq cent mille écus en espèces, alors que son équipement et sa cargaison ne s'étaient montés qu'à 280.000 florins ⁽⁴⁾.

(1) A.G.R., Secrét. Etat et Guerre, *Supplique* de La Merveille à l'Empereur, 1732 (?), reg. n° 921, fol. 151-166.

(2) A.G.R., Conseil d'Etat, liasse n° 413 B. Peu après la création de la Compagnie d'Ostende, Godefroid La Merveille demanda d'être nommé capitaine de deux frégates que la Compagnie voulait armer « pour aller au-devant de ses vaisseaux sur le retour » et les défendre contre les pirates et les Algériens (idem).

(3) M. HUISMAN, *ouvr. cité*, pp. 141-143.

(4) A.G.R., Secrét. Etat et Guerre, reg. n° 2185. Lettre de Van der Heyden, directeur de la Chambre de Bruges, relatée dans celle de Hauwens à la Chambre de Vienne.

Sans doute, si toutes les expéditions n'eurent pas de si fortes répercussions sur l'expansion coloniale qu'allaient prendre bientôt les Pays-Bas autrichiens, elles n'en sont pas moins intéressantes par leurs caractères maritime et commercial. Suivons un de ces vaisseaux dans son voyage au long cours, et nous serons étonnés des distances qu'il pouvait parcourir.

Accompagnons la frégate *Sint-Pieter* vers les Indes Orientales. Armé par Jacques Maelcamp, de Gand, le *Sint-Pieter* avait déjà un rôle d'équipage considérable. Il était commandé par le capitaine Franciscus Janssens et Michel De Febure remplissait les fonctions de chapelain. Quatre marchands, dont le premier était le capitaine, devaient s'occuper de rassembler les marchandises nécessaires pour la cargaison. Pour la première fois, nous rencontrons Philippe Perrenot comme lieutenant-capitaine. Bientôt il sera un des plus fidèles employés de la Compagnie d'Ostende. Le navire transportait aussi quatre passagers, dont trois missionnaires en destination de Bombay, Callicut et Surate. Il leva l'ancre à Ostende, le 28 mai 1721. En novembre, il fut en vue des îles Maldives, de l'île de Ceylan, puis dépassa le cap Comorin, croisa en vue des côtes de Malabar, accosta au royaume de Travancor (province de Malabar), vint négocier à Collechie, Anchingo, repartit pour Goa et Surate où il resta de fin décembre au 13 février 1722. C'est là que les marchands ou subrécargues achetèrent la presque totalité de leur cargaison. Le voyage de retour se poursuivit par Mayé où ils apprirent la prise et la confiscation par les Anglais d'un navire brugeois *La Flandria*, à Bencoulla (1).

Ils y chargèrent du poivre, et de là le *Saint-Pierre* fit voile vers Callicut, où il compléta son chargement. Le

(1) Relation du marquis de Prié à l'empereur Charles VI, 16 avril 1725, publiée dans GACHARD, *Collection de documents inédits concernant l'histoire de Belgique*, t. III, XVIII^e siècle, pp. 473 et suiv.

24 mai, il doublait le cap de Bonne-Espérance, puis passa en vue de Sainte-Hélène, de l'île de Fayal (Açores) et des îles Canaries. Le 14 septembre 1722, il rentrait en rade d'Ostende (1).

Ce serait méconnaître toute l'importance de ce premier courant d'activité commerciale et maritime sous le régime autrichien, que de ne pas mettre en évidence un double caractère, moins apparent peut-être, mais bien significatif et de plus en plus marqué, de ces expéditions outre-mer : de simples entreprises privées, elles tendent à devenir des entreprises plus vastes émanant de corporations, de métiers, de sociétés, de capitalistes; de compagnies d'activités purement commerciales, elles prennent petit à petit les formes d'activités coloniales.

*
* *

La Compagnie Impériale des Indes établie dans les Pays-Bas n'a pas été créée brusquement de rien. Elle est « l'aboutissement » de tous les armements privés qui l'ont précédée et lui ont préparé la voie.

Il serait intéressant d'assister à l'éclosion lente de l'idée de Compagnie, puis à son érection comme à son développement normal amené et guidé par les faits eux-mêmes. La Compagnie Impériale des Indes ou la Compagnie d'Ostende fut un moyen naturel et nécessaire, exigé et préparé par les circonstances, de redressement commercial et d'expansion coloniale.

L'armement d'un navire exigeait déjà une véritable petite société. Ne fallait-il pas, en effet, rassembler des officiers, des matelots ? Il n'était pas facile de trouver le personnel nécessaire à de telles entreprises depuis que la politique religieuse de Philippe II avait provoqué l'exode d'un grand nombre de marins vers la France, la Hollande et l'Angleterre. On fit appel à la main-d'œuvre

(1) B.U.G., ms. n° 929.

étrangère et sur les rôles d'équipages de cette époque on rencontre des noms anglais, irlandais, français, quelques norvégiens même, au milieu de noms flamands. Ces étrangers initièrent nos compatriotes au métier de capitaine, de subrécargue, de pilote, et bientôt un corps d'officiers et de marchands belges formés pour les voyages d'outre-mer s'était constitué. La nécessité de rassembler de gros capitaux pour entreprendre de pareils armements avait amené, tout naturellement, les armateurs à créer de petites sociétés; il y en eut à Ostende, Bruges, Gand, Anvers. Le commissionnaire, résidant à Ostende, remplissait le rôle capital dans la société. Il lui incombait de se procurer les navires, d'enrôler l'équipage, de payer les gages, de pourvoir aux vivres nécessaires à ces voyages qui duraient plus d'un an, et aussi au matériel de rechange ou de réparation. La direction et l'administration étaient confiées aux principaux bailleurs de fonds. Chaque bâtiment constituait « une espèce de compagnie à part, dont la durée dépassait rarement celle d'une double traversée » (1).

Des sociétés restreintes, temporaires, dont le but était purement commercial, ont bientôt fait place à une compagnie de navigation constituée par octroi, qui possédait le monopole sur le commerce des Indes. Elle eut ses partisans acharnés dès l'inauguration du régime autrichien.

Dès 1714, l'Écossais Jean Crawford ou Jean de Kersland aurait proposé à l'Empereur l'établissement d'une Compagnie des Indes Orientales en Flandre, munie d'un octroi exclusif. Mais on se méfia de lui et sa proposition fut rejetée (2). De son côté, un Malouin, Gollet de La Merveille, établi à Ostende, s'entendit avec les armateurs et les gros financiers des Pays-Bas pour créer une compagnie.

(1) M. HUISMAN, *ouvr. cité*, p. 140. On observe une même organisation de l'armement privé en France. Voir : G. HARDY, *Histoire de la Colonisation française*, p. 21.

(2) M. HUISMAN, *ouvr. cité*, p. 86.

Homme d'affaires, il désirait avant tout réunir de gros capitaux pour pouvoir armer plusieurs navires. Il lança des avertissements exposant le but, les avantages, les moyens de réalisation de son entreprise, et fit même imprimer des formules de souscription ⁽¹⁾. Il réussit à s'associer des armateurs tels que Thomas Ray et d'autres. Ensemble ils achetèrent deux frégates, le *Greffioen*, qu'ils baptisèrent *Charles VI*, vaisseau de 400 tonneaux paré de 30 pièces de canon, destiné aux Indes Orientales, sous le commandement de Mathieu Gerrebrants, et *L'Impératrice*.

Il semble bien qu'ils aient eu l'idée de fonder des factoreries; les circonstances forcèrent l'Empereur à faire ajourner l'entreprise. D'ailleurs Königsegg, alors gouverneur, prenait très peu à cœur les intérêts de notre commerce.

L'idée de fonder une compagnie n'en resta pas moins vivace. Au lendemain du traité d'Anvers, réglant les difficultés entre les États Généraux des Provinces Unies et l'empereur Charles VI, on crut que le gouvernement aurait moins peur de mécontenter les Hollandais et s'occuperait efficacement des intérêts économiques de nos provinces.

Peu après, six navires rentraient bien chargés et les subrécargues insistaient sur l'utilité que présenteraient des comptoirs permanents. Cette idée contribua à rendre la question d'une compagnie de commerce de plus en plus actuelle. A cette époque, les compagnies jouissaient, chez toutes les nations commerçantes d'Europe, d'une faveur unanime. C'était le système à la mode sous l'ancien régime. La Hollande, l'Angleterre, la France, le Portugal, le Danemark, la Suède, l'Allemagne l'avaient hardiment pratiqué dès le XVII^e siècle dans leurs entreprises mari-

(1) Un de ces imprimés spécifiant les conditions de souscription à l'armement du *Charles VI*, sorti des presses de Paulus Roose (rue des Quatre-Evangélistes, à Ostende) est conservé dans le portefeuille n^o 8603 du Conseil des Finances, aux Archives Générales du Royaume.

times et coloniales. Faut-il rappeler que la plupart des grands empires coloniaux actuels ont été fondés par les soins de compagnies et sont nés sous la forme de factoreries établies sur les côtes des continents et des îles à exploiter⁹ Car, comme le dit Chailley-Bert, la colonisation (1) au début du XVIII^e siècle fut fille du commerce. Les gouvernements ont vu d'un bon œil et même favorisé la création de ces compagnies à chartes. Elles leur permettaient d'acquérir des terrains, des richesses, des débouchés, sans risquer ni leurs finances, ni leur étendard. Combien de fois leurs sujets ne seront-ils pas en guerre dans les Indes, sans qu'on semble s'en douter en Europe !

Les compagnies répondaient aussi à l'économie protectionniste et aux tendances mercantiles de l'époque (2). Chaque peuple lançait des expéditions maritimes, découvrait de nouvelles voies, des terres riches et fertiles, mais cachait soigneusement les fruits de ses découvertes aux voisins. Chacun voulait aller, lui aussi, à la recherche des épices et ne plus dépendre des Hollandais ou des Portugais. Quand, au XVIII^e siècle, les routes maritimes furent connues de tout le monde, les nations coloniales cherchèrent à se prendre mutuellement leurs navires.

L'émulation fut grande. Qu'on se rappelle la fondation des grandes compagnies : la Compagnie Anglaise des Indes, les Compagnies Françaises se succédant les unes aux autres en peu d'années, les Compagnies Hollandaises Unies en 1602, la Compagnie Impériale et Privilégiée d'Orient, créée à Vienne en 1719, et fortement influencée par la conception de Law. Bientôt on fondera des sociétés pour les moindres activités commerciales, tels la Société du Mississipi de la rue Quincampoix, à Paris, les projets

(1) J. CHAILLEY-BERT, *La Compagnie de Colonisation sous l'ancien régime*, Paris, 1898, pp. 2 et suiv.

(2) A.-C.-J. DEVRANKRYKER, *Mercantilisme en Koloniale expansie*, pp. 11, 14 et *passim*, Amsterdam, 1941.

des bulles à savon, à Londres, et d'autres encore. Tous ces projets aventureux s'étaient pour ainsi dire sur les Compagnies des Indes.

Aux Pays-Bas autrichiens, le gouvernement fit preuve de plus de pondération. Le commerce maritime laissé aux mains de particuliers, comme on l'a vu précédemment, on ne ressentait pas un besoin aussi urgent de créer une compagnie. L'Empereur avait demandé à Prié de lui fournir des éclaircissements sur les meilleures formes à donner au commerce belge en Extrême-Orient. Le Conseil privé de Vienne s'était prononcé pour la fondation d'une compagnie. Le marquis de Rialp et le prince Eugène de Savoie avaient insisté sur sa nécessité et ses avantages. Aux Pays-Bas, trois classes s'étaient formées. Les industriels, les marchands de soie d'Anvers surtout, imbus de principes protectionnistes et par crainte de la concurrence des marchandises des Indes, déjà adversaires des entreprises privées, furent des ennemis acharnés de toute idée de compagnie. Cette classe était peu nombreuse. Cloots, de Pret et Maelcamp désiraient rester les seuls à trafiquer aux Indes. Ils étaient certains d'être toujours favorisés par Prié, et pour cause, puisque ce ministre était intéressé à tous leurs armements. A côté, d'autres armateurs, comme Ray, De Potter, s'ils étaient prêts à s'insurger contre le favoritisme de Prié et à diriger une société créée par eux, ne désiraient guère dépendre d'une compagnie où ils n'auraient rien à dire. La classe des partisans était représentée par les députés des États de Flandre, les représentants du corps provincial et les Chambres légales de Bruges ⁽¹⁾. Le marquis de Prié tâchait de gagner du temps; il louvoyait, mettait en évidence les difficultés que susciterait une compagnie et les avantages du commerce organisé par les particuliers. Il avait, en effet, tout intérêt à distribuer à gros prix des patentes aux différents armateurs et à favoriser les

(1) M. HUISMAN, *ouvr. cité*, pp. 159-160.

armements dans lesquels il pouvait placer des capitaux. C'est ainsi qu'il distribua plus de lettres de mer à Cloots, qui, sur ses instances, avait quitté Amsterdam et s'était établi à Anvers ⁽¹⁾, qu'aux autres armateurs. Il dédaigna tous les plans qu'on lui soumit. Sa conduite arbitraire provoqua la jalousie et le mécontentement de bien des négociants. Des plaintes à son sujet arrivèrent jusqu'à la Cour. Le prince Eugène de Savoie lui envoya plusieurs lettres où il le réprimandait sévèrement et lui conseillait de montrer sa bonne volonté en rédigeant un projet de compagnie. Prié sentit qu'il serait prudent de ne plus temporiser. Il chargea Marc Neny, son secrétaire extraordinaire et son conseiller secret, d'étudier la question et de lui soumettre un plan. Neny, en fin diplomate, sollicita les bons conseils de Cloots, de Pret, Proli et des autres favorisés de son maître et tout naturellement adversaires de toute innovation dans ce domaine. Il flatta ainsi leur orgueil et détruisit leurs plans particuliers ⁽²⁾.

Les partisans de l'érection d'une compagnie donnaient plusieurs motifs à leur préférence. Sans doute les armements séparés avaient donné de gros gains, mais plusieurs, selon le comte de Calenberg ⁽³⁾, avaient fait de lourdes pertes et provoqué une forte baisse de prix des marchandises des Indes, et c'était, à son avis, inévitable. Chaque

(1) Lettres de Prié à l'Empereur, 16 avril 1725, publiées par GACHARD, dans *Collection de documents inédits concernant l'histoire de Belgique*, t. III, XVIII^e siècle, pp. 473 et suiv. Prié y rappelle que « les soins dont il a entouré le commerce aux Indes naissant aux Pays-Bas sont, après la protection de Sa Majesté, la principale base de la continuation de ce nouveau commerce au point qu'on le voit aujourd'hui ».

(2) G. LEFÈVRE, *ouvr. cité*, p. 22.

(3) Le comte Henri de Calenberg, fils de Conrad Renier II de Calenberg, seigneur de Schönfeld, et d'Ursule-Régine von Friesen, né en 1685. Il se mit au service de la Maison d'Autriche et entra, en 1703, dans la carrière militaire.

En 1718, il était premier lieutenant dans le régiment d'infanterie des Pays-Bas, Sarrablanc.

Cfr. H. DE BACKER, *Le comte Henri de Calenberg, sa vie, son époque*, pp. 5-7, Bruxelles, 1913.

marchand garde le secret sur les ordres qu'il donne à ses subrécargues pour les achats à faire aux Indes; il ne communique à personne son projet de cargaison, de peur qu'un concurrent n'en profite. La rivalité existant inévitablement entre eux pousse l'un à se procurer de gros profits au détriment des autres. Par leur compétition aux Indes, ils provoquent une hausse des prix et, amenant en Europe de gros stocks de mêmes marchandises, ils inondent les marchés et en font baisser la valeur marchande. Il ne peut être question pour eux de retarder la vente, car les intéressés veulent toucher au plus tôt leurs bénéfices. Qu'arrive-t-il si un bateau est accidenté et détruit? L'armateur est ruiné et entraîne dans sa ruine tous ceux qui avaient placé leurs intérêts entre ses mains ⁽¹⁾. Les vaisseaux particuliers sont souvent mal équipés et trop faibles pour se défendre efficacement contre les corsaires. Pour que le commerce aux Indes donne son plein rendement, il faut avancer une grosse somme d'argent pour les factoreries, de telle façon que l'on puisse y faire des commandes à longue échéance, donner des garanties aux marchands indigènes. Or, les particuliers, ne pouvant se priver longtemps de leurs capitaux, n'en n'ont pas la possibilité ⁽²⁾.

Une compagnie, au contraire, n'épargne rien pour avoir de bons navires, les envoie selon un ordre déterminé. Si un navire vient à périr, elle se dédommage sur la vente des autres; elle fournit aux finances du Roi une rentrée considérable. De plus, comme l'avait bien vu le cardinal Richelieu, seule une compagnie pouvait lutter avec la concurrence brutale des Portugais, des Espagnols, des Anglais et des Hollandais. Seules de puissantes associations

(1) *Mémoire* présenté par le comte de Calenberg à Marie-Elisabeth pour le rétablissement d'une Compagnie, s. d.; A.A., liasse n° 5602 (copie).

(2) J. CHAILLEY-BERT, *ouvr. cité*, pp. 12-14. A.G.R., Chancellerie des Pays-Bas autrichiens, liasse n° 639 : La Merveille, « Remarque sur le nouvel établissement de Coblon »; (Coblon ou Cabelon).

financières, soutenues, guidées par l'État, pouvaient supporter ces épreuves et garder quelque esprit de suite ⁽¹⁾.

Pendant qu'en Europe on discutait et qu'on pesait le « pour et le contre » au sujet de la création d'une compagnie, les armateurs envoyaient de nombreux vaisseaux tant en Chine qu'aux Indes. C'est ainsi que le 17 avril 1720, Arnold de Pret envoya son navire *Ville de Vienne*, vers la côte de Coromandel et le Bengale. Le commandant et un des principaux subrécargues, Jean Harrisson et Alexandre Hume, étaient Anglais et avaient quitté la Compagnie de Londres pour risquer fortune dans le jeune commerce que les Pays-Bas avaient entrepris aux Indes. Après avoir fait une courte escale à Cabelon ⁽²⁾, ils continuèrent leur voyage vers le Bengale, s'arrêtèrent à Ballasore et se rendirent chez le nabab Jafer Kan. Ils furent bien accueillis et reçurent une paravanah le 6 janvier 1721. Ce document stipulait que les sujets de Sa Majesté l'Empereur pouvaient trafiquer sur le territoire au même titre que les Hollandais et autres nations d'Europe, défendait qu'on troublât leur négoce et ordonnait aux officiers du Nabab de les assister ⁽³⁾.

Il promettait, en plus, que s'ils voulaient un jour y établir une factorerie, il leur serait permis de le faire moyennant le paiement de la reconnaissance habituelle. A leur retour, Hume et Harrisson rendirent compte de leur voyage. On accueillit très favorablement la nouvelle dans les milieux de la Cour; les intéressés, eux aussi,

(1) G. HARDY, *Histoire de la Colonisation française*, p. 39.

(2) Ils avaient appris qu'un prêtre théatin se faisait passer au Bengale comme mandataire de Charles VI. Selon le rapport de Hume à Prié, il était au Bengale depuis quatre ans et avait promis 15.000 roupies au Nabab pour une pièce de terre en quelque endroit vers le bord de la rivière pour y établir une factorerie et bâtir un fort et s'était engagé à payer 60.000 roupies à l'arrivée des premiers vaisseaux qui viendraient d'Europe. A.G.R., Secrét. Etat de Guerre, reg. n° 886 : « Relation de Prié au prince Eugène de Savoie », s. d. (postérieure à juin 1721), fol. 199-201.

(3) A.G.R., Secrét. Etat et Guerre, reg. n° 886, fol. 197-199.

purent se réjouir de leur entreprise qui rapporta 56 % du capital avancé ⁽¹⁾. La Cour de Vienne crut bon de battre le fer tant qu'il était chaud; elle demanda à Prié de renvoyer Alexandre Hume et Harrisson au Bengale, mais, cette fois, avec des patentes officielles de l'Empereur leur permettant d'entrer en négociation avec le Nabab pour obtenir les terrains promis. Charles VI avait chargé Prié de désigner une personne qui le représenterait auprès du Roi indigène.

Le lieutenant général Jacques-André Cobbé fut désigné à cet effet. Anversois de naissance, Cobbé était licencié en droit de l'Université de Louvain. Nommé d'abord greffier de la monnaie d'Anvers, il était entré à un âge assez avancé dans la carrière des armes ⁽²⁾.

Un projet d'instruction fut rédigé : Cobbé était chargé de signer le traité avec le Nabab, de recevoir le terrain au nom de Sa Majesté et d'y rester avec les personnes qu'il aurait choisies et engagées en ce pays et sur les lieux. Il devait bâtir et ériger des loges et magasins, diriger le commerce, les fabriques et les plantations, avec autorité, « comme officier en chef de Sa Majesté en matière civile, de police et criminelle, et pour commander en chef, selon les droits et lois militaires, la garnison et les forts, si l'on trouve à propos d'en avoir, dans la dite factorerie du Gange et de ceux qu'il pourra faire ériger sur la côte de Coromandel » ⁽³⁾.

Une annexe à ces instructions, ajoutée le 19 novembre 1722, montre bien que le gouvernement, ou du moins l'administration de nos Pays-Bas, avait l'intention d'organiser une véritable colonie aux Indes. Il semble même

(1) A.G.R., Secrét. Etat et Guerre, reg. n° 886, fol. 199-201.

(2) Cf. FL. PRIMS, *De oorlog van Mijnheer Cobbé*, Antwerpen, 1924; M. HUISMAN, *ouvr. cité*, pp. 270-279; GÉNARD, *Le voyageur anversois J.-A. Cobbé* (Bull. de la Soc. de Géographie d'Anvers, 1877, t. I, pp. 446-476).

(3) A.G.R., Conseil des Finances, liasse n° 8604, Minute des *Instructions pour J.-A. Cobbé*.

que dans ce projet il ne s'agisse de rien moins que de constituer une colonie non seulement d'exploitation, mais de peuplement. « Vous engagerez, stipule cette annexe, vingt-quatre volontaires de tout métier avec un officier subalterne pour diriger et commander, qui s'obligeront de rester dans le terrain qui sera accordé par le Nabab vers la rivière du Gange, en Asie, pour y cultiver la terre et exercer leurs arts et métiers selon les ordres et instructions de l'officier qui leur sera laissé, auxquels on appliquera un entretien jusqu'à ce qu'ils puissent subsister par leur travail et culture de la terre. Il sera bien d'y envoyer des semences de toutes sortes de légumes pour y cultiver celles qui croîtront le mieux, comme les Hollandais ont fait au cap de Bonne-Espérance, comme aussi de blé à semer ⁽¹⁾.

» Dès son retour et avant que l'équipage ne soit licencié, il sera fait un procès-verbal des événements du voyage sous serment, qui se devra tenir secret » ⁽²⁾.

Ce projet ne passa pas intégralement dans les instructions définitives du 9 décembre 1722 qu'on a conservées ⁽³⁾. Celles-ci lui assignent pour mission d'agir de concert avec Hume et Harrisson pour acquérir un terrain. « S'ils ne tombent pas d'accord, il devra délibérer avec ces deux derniers et décider à la pluralité de voix ». Après la prise de possession, il aura, comme chef et gouverneur, la direction indépendante. Cependant il consultera quand il le pourra ses collègues. Il tâchera aussi de se procurer les plans des factoreries anglaises et hollandaises pour bâtir la factorerie de la façon la plus pratique et la plus

(1) A.G.R., Conseil des Finances, liasse n° 8604, Minute (voir note 3, p. 32).

(2) A.G.R., Conseil des Finances, liasse n° 8604, *Projet d'instructions pour J.-A. Cobbé*.

(3) Nous mentionnons ces instructions, parce qu'elles nous paraissent intéressantes au point de vue colonial et qu'elles n'ont pas été publiées. Pour connaître le contenu des instructions définitives, on consultera utilement : FL. PRIMS, *De oorlog van Mijnheer Cobbé*; M. HUISMAN, *ouvr. cité*, pp. 270-279; A.G.R., Secrét. Etat et Guerre, Compagnie des Indes, liasse n° 2186.

économique. Il ne construira que les bâtiments qui sont nécessaires pour lui et son monde. Dès le début de son séjour, il placera l'artillerie dans l'enceinte de la factorerie pour qu'elle rende le salut.

Comme Hume déclarait que l'établissement des familles dans les factoreries rapportait aux Anglais 18.000 livres sterling par an, Cobbé fera le nécessaire pour que le territoire accordé soit de la plus grande étendue, pas moindre que celui des principales factoreries anglaises et hollandaises.

Il devait rester au Bengale jusqu'à ce que la Compagnie qu'on allait établir envoyât son personnel. « Il devra tout remettre entre les mains de ceux-ci après avoir dressé un inventaire » (1).

Des instructions spéciales furent ajoutées touchant la nouvelle colonie fondée par La Merveille. L'envoyé de l'Empereur devait s'y arrêter quelques jours et remettre au lieutenant Louis Diaz de la Pena, sous sa quittance, 3.553 écus. Il visiterait les fortifications, le fort, les murailles, la côte. Il se rendrait compte des possibilités de construire un havre ou bassin. Tout cela devait se passer sans éveiller la curiosité, « tout en se promenant », et il enverrait ses observations par le vaisseau de retour (2).

Cobbé prêta serment entre les mains du marquis de Prié, le 15 décembre 1722. Hume et Harrisson reçurent, eux-aussi, une commission pour entreprendre les négociations avec le Nabab, qui leur avait promis un terrain lors de leur dernier voyage aux Indes. Prié y rappelait qu'il leur avait déjà accordé des lettres patentes de « nationalité » au nom de l'Empereur. Dans leurs démarches, ils devaient agir tous deux « conjointement et à l'intervention

(1) A.G.R., Secrét. État et Guerre, liasse n° 2186 (copie); A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5665, fol. 24-32 (copie).

(2) A.G.R., Secrét. État et Guerre, Compagnie des Indes, liasse n° 2186 (21 décembre 1722) (copie).

du lieutenant général Cobbé » (1). L'Empereur leur avait donné le 27 octobre 1722 une patente signée de sa propre main, scellée de son sceau impérial (2). Outre la commission délivrée par Prié et les lettres de crédit données par l'Empereur, Hume et Harrisson étaient munis d'instructions (3). Le commis aux impôts de la Province de Flandre au quartier de Gand, Walckiers, avança 60.000 florins de change à 5 % d'intérêt pour permettre l'achat des terrains destinés aux factoreries (4).

Le navire *Charles VI*, qui prit à son bord les émissaires de l'Empereur, fut le dernier vaisseau d'initiative particulière. Il devait préparer la voie à la future Compagnie et partit d'Ostende le 9 janvier 1723 (5).

Pendant que les préparatifs de cette mission se poursuivaient, on élaborait différents projets pour la création d'une Compagnie des Indes aux Pays-Bas. Il en venait de tous côtés, les uns aventureux et rejetés par la prudence et la pondération des conseillers et marchands belges, les autres, intéressants et examinés soigneusement. Le marquis de Prié faisait son rapport à la Cour de Vienne, non sans lenteurs et retards, et donnait son appréciation sur chaque projet digne d'attention (6). Ce ne fut qu'en novembre 1722 que la charte de la Compagnie Impériale et Royale établie dans les Pays-Bas autrichiens fut achevée

(1) A.G.R., Secrét. Etat et Guerre, Compagnie des Indes, liasse n° 2186 : « Commission pour Alexandre Hume et Jean Harrisson », 9 décembre 1722; A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5665, fol. 6-8.

(2) A.G.R., Secrét. Etat et Guerre, Compagnie des Indes, liasse n° 2186; A.A., idem, fol. 2-5.

(3) A.G.R., Conseil des Finances, liasse n° 8604; A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5665, fol. 9-20.

(4) Marquis de Prié à de Pret, 9 août 1723, A.A., idem, reg. n° 5594, fol. 27 et suiv.

(5) FL. PRIMS, *De stichting van Banquibazar*, p. 7, Antwerpen, 1930.

(6) A.G.R., Conseil d'Etat, liasse n° 413 A, Appréciation du marquis de Prié sur un projet présenté par Bauwens, maître des Postes d'Ostende, et un autre dressé par les frères Maelcamp de Gand, Bruxelles, 10 septembre 1721.

et agréée par l'Empereur. Pour la dresser, on s'était inspiré des principes qui avaient déjà fait leurs preuves dans l'organisation des Compagnies anglaises et hollandaises. Cependant l'octroi resta secret, car l'Empereur devait encore nommer les sept directeurs. Le marquis de Prié lui présenta une liste composée de vingt-six noms. On y trouvait deux catégories de candidats. Une première constituée des armateurs qui avaient déjà l'expérience du commerce aux Indes. Cloots était mis à leur tête. Puis une deuxième catégorie mentionnait quelques personnes dont les capitaux, le crédit et la probité pouvaient faciliter l'entreprise.

Le 23 janvier 1723, l'Empereur nommait les sept directeurs : le premier était Jacques de Pret, d'Anvers, puis venaient Jacques Maelcamp, de Gand; François de Koning, d'Anvers; Paul de Kimpe, de Gand; Pieter Proli, d'Anvers; Jacques Baut, de Gand, et Thomas Ray, d'Ostende.

Prié leur ayant demandé de prêter serment devant une junte qu'il avait nommée, ces directeurs refusèrent de le faire avant d'avoir lu l'octroi et d'avoir présenté leurs remontrances à l'Empereur.

Ils trouvaient, en effet, que 6.000.000 de florins de capital suffisaient, que les 6 % de taxes d'entrée étaient trop élevés et que le temps de réexportation des produits venus des Indes ne pouvait être limité. Comme seul l'Empereur pouvait trancher le conflit entre Prié et les directeurs, ceux-ci désignèrent Pierre Proli pour présenter leur requête au Souverain. Il parvint à obtenir une baisse de 2 % sur les droits d'entrée, du moins jusqu'au 30 décembre 1727. Le capital fut fixé définitivement à 6.000.000 de florins. En fait, trois quarts des actions seulement furent mises sur le marché ⁽¹⁾.

(1) Ce capital social était immuable comme dans les sociétés anonymes actuelles. Il était divisé en six mille actions de mille florins chacune. En fait quatre millions et demi seront appelés et les actions ne seront libérées qu'aux trois quarts. Cfr. DE ROOVER, *L'Organisation*

Bien avant que l'octroi fût promulgué officiellement, les directeurs de la Compagnie hollandaise en avaient pris connaissance. Aussitôt ils avaient envoyé un mémoire aux États Généraux et chargé des diplomates de tâcher d'obtenir la coalition des directeurs de la Compagnie Anglaise. Le 5 avril Pestere, résident des États Généraux dans notre pays, transmit le mémoire de la Compagnie des Indes à Prié. Hamel Bruininx fut délégué par la Hollande auprès de l'Empereur. Ils firent appel aux articles V et VI du traité de Munster et à l'article XXVI du traité de la Barrière et même poussèrent la hardiesse jusqu'à parler du droit des gens.

Charles VI ne parut pas alarmé; il était encouragé par les grandes espérances qu'on lui avait données, puis il comptait aussi sur l'appui de l'Espagne ⁽¹⁾. La France, devinant que la Compagnie serait une cause de discordes entre l'Autriche et les Puissances maritimes, et un sujet d'inquiétude pour l'Angleterre et la Hollande, avait l'intention de la soutenir indirectement ⁽²⁾. L'octroi, daté du 19 décembre 1722 fut publié officiellement, après des modifications, le 20 juillet 1723 ⁽³⁾.

Il constituait la base juridique de la nouvelle société. Le marquis de Prié écrivit le 5 août aux villes d'Anvers, de Gand, de Bruges et d'Ostende, joignant un exemplaire de l'octroi à sa lettre; il demandait qu'elles s'intéressassent à cette affaire ⁽⁴⁾. Le 11 août, après une messe solennelle

administrative et commerciale de la Compagnie d'Ostende (Bull. d'Études et d'Informations de l'Institut supérieur de Commerce Saint-Ignace, 1934. XI, 5, p. 664); L. MICHIELSEN, *Het einde van de Oostendische Compagnie* (Bijdrage tot de Geschiedenis, April-Juni 1937, p. 129).

(1) RAYNAL, *L'Histoire philosophique des deux Indes*, t. 3, pp. 37-38, Genève, 1789.

(2) M. HUISMAN, *ouvr. cité*, p. 233.

(3) Cf. *Recueil des anciennes ordonnances de la Belgique*, Bruxelles, 1873, 3^e sér., t. 3, pp. 322-333.

(4) *Prié aux villes d'Anvers, Gand, Bruges et Ostende*, A.G.R., Conseil d'Etat, liasse n^o 413 B.

du Saint-Esprit, on procéda à l'ouverture des souscriptions dans les locaux de la Bourse d'Anvers. Un service rapide de diligences permettait aux personnes résidant à Bruxelles, désireuses de souscrire, de faire le voyage aller et retour le même jour. Tout le monde était admis à prendre des actions; cependant, par une modification ultérieure, les étrangers ne pouvaient s'inscrire qu'un mois après l'ouverture des registres ⁽¹⁾. Cette condition les excluait pratiquement. En fait, le soir même du jour de l'ouverture les souscriptions étaient closes. La plupart des actionnaires étaient Belges. L'aristocratie et le haut commerce possédaient la majorité des actions. Deux villes seulement souscrivirent en tant que corps constitués : Anvers et Ostende. Les hauts dignitaires de la Cour de Vienne ne prirent qu'un petit nombre d'actions.

Pour ne signaler que les principaux articles de son octroi, il faut noter que la Compagnie, à l'exemple des autres sociétés à chartes, avait le monopole du commerce avec les Indes. Le terme de ce privilège était fixé à trente ans. Il donnait à la Compagnie un rayon d'action assez large : les Indes Orientales et Occidentales, et les côtes d'Afrique, tant en deçà qu'au delà du cap de Bonne-Espérance. Là où les navires trafiquaient librement, elle devait observer les coutumes reçues et approuvées par le droit des gens ⁽²⁾.

A l'exemple de la Compagnie Anglaise, elle avait reçu de véritables droits régaliens; elle pouvait acquérir aux Indes

(1) M. HUISMAN, *ouvr. cité*, p. 235. Il semble qu'il ait existé des instructions selon lesquelles ils n'auraient été admis à souscrire qu'à concurrence d'un tiers du capital. S'ils remplissaient ce tiers avant que les Pays-Bas eussent fini de souscrire, ils devaient attendre trois semaines, à compter du jour de l'ouverture du registre, avant de pouvoir continuer à se faire inscrire. En tout cas, ils ne pouvaient souscrire pour plus de la moitié du fonds; A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5815 (copie certifiée conforme des instructions secrètes délivrées par l'Empereur le 23 janvier 1723).

(2) Octroi publié dans *Recueil des anciennes coutumes*, 3^e sér., t. 3, pp. 322-333, art. I.

des terres, ports et havres qui lui appartiendraient en toute propriété, sauf le droit réservé à l'Empereur d'en disposer après l'expiration de l'octroi moyennant une équitable indemnité ⁽¹⁾. Le symbole de son droit de souveraineté était gravé dans ses armoiries spéciales ⁽²⁾ d'or avec deux bâtons noueux et croisés de bourgogne enflammés. Elle pouvait engager des officiers et des soldats ⁽³⁾, avait la faculté d'établir des colonies, de bâtir des forteresses pour la défense de son commerce et du pays qu'elle aurait acquis ⁽⁴⁾. Les officiers qui commanderaient ces forts devaient prêter serment à l'Empereur et à la Compagnie ⁽⁵⁾. Elle avait la faculté de conclure des traités avec les princes et les États hindous; cependant ces conventions ne garderaient leur force que pendant six ans, à moins qu'elles ne fussent ratifiées par l'Empereur ⁽⁶⁾. Les colons qui seraient recrutés par la Compagnie jouiraient, à leur retour, ainsi que leurs enfants nés aux Indes, de tous les droits des régnicoles ⁽⁷⁾. Sans le consentement de l'Empereur, la société n'avait pas le droit de faire de déclaration de guerre ⁽⁸⁾.

Elle était autonome dans son activité commerciale. Le gouvernement n'avait aucun droit de s'ingérer dans son administration, ses comptes, ses services maritimes ⁽⁹⁾. Seuls donc les directeurs et l'assemblée générale des principaux intéressés étaient responsables de la bonne marche de leurs affaires.

Comme le fait très justement remarquer M. Huisman, on pourrait dire que le corps directorial représente le pou-

(1) Octroi publié dans *Recueil des anciennes coutumes*, 3^e sér., t. 3, pp. 322-333, art. XCI et XCVII.

(2) *Ibid.*, art. V.

(3) *Ibid.*, art. XCII.

(4) *Ibid.*, art. XCVIII.

(5) *Ibid.*, art. XCVI.

(6) *Ibid.*, art. XCV.

(7) *Ibid.*, art. XCIV.

(8) *Ibid.*, art. XCV.

(9) *Ibid.*, art. XXX.

voir exécutif hiérarchiquement subordonné et soumis au contrôle des actionnaires, et que l'assemblée générale possède le pouvoir législatif. Les directeurs exerçaient les fonctions des administrateurs des grosses sociétés actuelles, ils ne pouvaient engager le capital de la société dans une nouvelle entreprise, faire des changements importants, intenter un procès sans le consentement de l'assemblée, dont ils préparaient les séances. Bien que l'assemblée reçût le titre de générale, elle n'en était pas moins restreinte. Seuls les actionnaires possédant 12 actions au moins y avaient le droit de vote : on les appelait les principaux intéressés. Aucun d'eux ne pouvait réunir plus de 3 voix, quel que fût le nombre de ses actions. Le pouvoir de cette assemblée peut être comparé à celui de nos assemblées générales d'actionnaires actuelles. Elle seule avait le droit de prendre les décisions importantes, de nommer les directeurs, sauf un seul, désigné par l'Empereur ⁽¹⁾. Elle exerçait un droit de regard et de contrôle sur l'organisation et l'activité internes de la société, mais encore et surtout sur la gestion des directeurs, dont elle devait approuver les comptes.

Elle désignait des auditeurs de comptes pour l'aider dans cette tâche. Dans sa réunion, tenue à Anvers les 4, 5 et 6 décembre, 1725, l'assemblée avait nommé comme auditeurs MM. Schilder, Melyn et Peytier ⁽²⁾. Suivant l'ordonnance ⁽³⁾ de l'octroi, ils désignèrent trois des actionnaires à l'Empereur pour qu'il pût choisir l'un d'eux pour

(1) Octroi publié dans *Recueil des anciennes coutumes*, 3^e sér., t. 3, art. LXX-LXXIII, XLIX, XXXIII. L'Empereur devait nommer les sept premiers directeurs. L'assemblée pouvait en nommer deux ou quatre ou plus. Elle avait aussi le droit de remplacer les directeurs décédés ou démissionnaires. Cependant, pour être nommé directeur, il fallait être possesseur d'au moins trente actions.

(2) M. HUISMAN, *ouvr. cité*, pp. 357-358; M. DE ROOVER, dans *article cité*, compare les fonctions de ces auditeurs à celles des commissaires dans les sociétés anonymes (p. 666).

(3) Art. LXII.

assister de sa part et à ses frais à l'audition des comptes. Le comte de Calenberg, le baron de Kieseghem et le duc d'Ursel furent proposés selon l'ordre de préférence. Charles VI commit le comte de Calenberg à cet office ⁽¹⁾. Le Conseil (composé de trois membres) décida de lui donner une somme proportionnée à son travail ⁽²⁾. Les auditeurs de comptes étaient nommés pour trois ans, mais ils restaient révocables. Tous les cinq ans, les directeurs devaient soumettre leurs comptes à l'assemblée ⁽³⁾.

La comptabilité comprenait trois grands services : la comptabilité générale tenue à Anvers, un compte spécial ouvert à chaque armement et enfin les comptes tenus dans les factoreries des Indes et ceux des subrécargues des armements pour la Chine.

Les actions émises par la Compagnie étaient strictement au porteur. Si un actionnaire se retirait de la Société, il devait vendre ou céder ses actions en laissant consigner le transfert de propriété dans le livre de transport tenu dans les bureaux de la Compagnie ⁽⁴⁾. Comme l'article XX permettait le transport des actions, les intéressés demandèrent et obtinrent l'autorisation d'hypothéquer les actions ou de les engager « de façon que l'on puisse avoir une

(1) Le Comte fut nommé par l'Empereur par l'acte du 23 janvier 1726; A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5649; H. DE BACKER, *ouvr. cité*, p. 48.

(2) A.G.R., Secrét. Etat et Guerre, liasse n° 2186; A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5579, fol. 10.

(3) Voici quelques noms des principaux intéressés : Prince de Ligne, comte de Calenberg, comte de Mérode de Westerloo, prince de Rubempré, comte de Bournonville, duc d'Ursel, comte de Lalaing. On voit combien l'aristocratie était effectivement intéressée à la Société.

Les assemblées devaient être assez tumultueuses : « tout le monde, jusqu'au plus petit intéressé, peut y porter la parole et cela fait que le bon ordre n'y est pas observé ». La discrétion n'était guère de règle; l'expérience fit voir que toutes les discussions étaient publiées aussitôt dans les gazettes de Hollande. Lettres des directeurs à Prolé, 12 août 1727; A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, n° 5602.

(4) Octroi, art. XX. Pour avoir des précisions sur le système des actions, cfr. M. HUISMAN, *ouvr. cité*, p. 259.

égale facilité à tirer de l'argent de leur engagement comme de leur vente ».

Donc ces titres obtinrent, à cet effet, la nature et la qualité de biens réels et immeubles et comme tels furent sujets aux arrêts et saisies que les créiteurs de capitaux avancés trouvaient à propos de faire. Les engagements ainsi que les saisies et arrêts devaient être enregistrés par une personne assermentée, dans un registre particulier ⁽¹⁾. Un dividende annuel devait être réparti entre les actionnaires. Son montant était fixé par les directeurs et l'assemblée. Tous les cinq ans, ils examinaient s'il y avait lieu de distribuer un dividende extraordinaire. Tous les cinq ans aussi, les directeurs étaient tenus de rendre un compte général de leur administration ⁽²⁾.

L'octroi réservait à l'Empereur de commettre cinq juges et secrétaires pour juger et décider en dernier ressort, sans révision, les clauses civiles et pécuniaires survenant dans les assemblées de la Compagnie et qui excéderaient 300 florins de change ⁽³⁾. Celles qui se monteraient à une somme moindre seraient soumises au jugement des directeurs au nombre de trois ou plus qui n'avaient pas pris part à la contestation, ou, si elles étaient importantes, à celui du Gouverneur général, si toutefois on ne pouvait s'arranger à l'amiable ⁽⁴⁾.

*
* *

Ce bref exposé ne permet-il pas de conclure que la nouvelle compagnie possédait une administration semblable

(1) A.G.R., Secrét. Etat et Guerre, Compagnie des Indes, liasse n° 2186.

(2) Octroi, art. LII et LIV.

(3) Octroi, art. LXXVII.

(4) Octroi, art. LXXVI et LXXV. La nomination de ces cinq juges souleva des difficultés. Fallait-il les choisir dans différentes villes ou, au contraire, à Anvers ou dans une ville proche d'Anvers ? Cette question fut débattue à l'assemblée générale du 13 mars 1725 et du 4 décembre suivant, à la demande du comte de Daun, grand-maître. On lui soumit quatre projets, sans prendre de décision; A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5579, fol. 56.

en bien des points, et même, sous certains rapports, supérieure à celle des grandes sociétés maritimes étrangères de son époque ? Elle profitait, en effet, de l'expérience acquise non seulement par les Anglais, les Français, les Hollandais, mais aussi de celle de nos armateurs et de nos gros commerçants. Ceux-ci, par une pratique déjà longue, possédaient des connaissances éprouvées et avaient participé intimement à l'élaboration de ses statuts. On peut affirmer qu'une fois créée, elle avait trouvé ses cadres tout faits : elle venait s'emboîter dans des formes existantes. Qu'on examine la liste de ses directeurs et l'on retrouvera les noms des armateurs d'Ostende, de Gand, d'Anvers, qui depuis 1714 présentaient leur requête à la Cour de Vienne pour obtenir des patentes en faveur de leurs vaisseaux; qu'on passe en revue la série de ses capitaines et l'on constatera que la plupart d'entre eux conduisaient naguère ces lourdes frégates armées par des particuliers vers la Chine, les côtes de Malabar et de Coromandel ou le Bengale.

Ce sont là certes des gages bien précieux de succès. Cependant les statuts d'une institution ne suffisent pas à lui donner une vitalité; encore faut-il qu'une organisation minutieuse et vigilante mette tous ses membres en mouvement en vue des réalisations effectives qui seules prouveront si la société est florissante.

En étudiant son organisation maritime et commerciale et ses premières tentatives de fondation coloniale dans les Indes, nous nous efforcerons, dans un chapitre suivant, de donner une idée, imprécise sans doute, mais significative, de la vitalité de la Compagnie d'Ostende.

CHAPITRE II.

L'ACTIVITE DE LA COMPAGNIE D'OSTENDE.

Protégée par l'Empereur, munie d'un octroi longuement élaboré par des spécialistes, dotée de cadres déjà formés par des commerçants et des armateurs expérimentés, notre Compagnie des Indes pouvait mettre en valeur ses gros capitaux et se lancer dans des entreprises maritimes et coloniales avec un maximum de chances de réussite.

Nous ne pouvons approfondir l'activité coloniale de cette société sans avoir pris connaissance de son activité commerciale et maritime. Comme l'écrit si justement M. Huisman, au XVIII^e siècle on ne peut parler que de colonisation commerciale. Ces deux aspects étaient alors intimement mêlés, et l'un ne pouvait se comprendre sans l'autre. Exagérerions-nous si nous disions que le commerce constituait le but principal et que la colonisation restait une fin secondaire et voulue pour autant qu'elle facilitât l'exploitation d'une région déterminée ?

Nous parlerons à peine ici des réalisations commerciales de la Compagnie. M. M. Huisman a trop bien exploité ce sujet pour que nous y revenions. Nous insisterons surtout sur son organisation maritime; nous suivrons dans leurs préparatifs les organisateurs des voyages au long cours. Nous assisterons aux premières tentatives diplomatiques entreprises en son nom pour acquérir des terrains aux Indes, et nous examinerons les premières réalisations d'une administration coloniale.

De plus, ne serait-il pas intéressant de mettre en évidence la place qu'elle a occupée parmi les institutions sociales et commerciales de son époque, grâce à son

importance et à l'efflorescence de ses activités subsidiaires ? Tel est le but que nous nous assignons dans ce deuxième chapitre.

*
**

Si le siège administratif de la Compagnie était installé dans les locaux de la Bourse d'Anvers, si l'assemblée générale décidait du nombre et de l'importance de ses armements, et si les directeurs les étudiaient et les organisaient dans des réunions tenues la plupart du temps dans la Métropole, le centre de réalisation restait à Ostende. C'est de ce port côtier que sont partis tous les vaisseaux envoyés « officiellement » aux Indes et en Chine par les Pays-Bas autrichiens. A cette époque, Ostende devait être une ville assez prospère, malgré les gros dommages qu'elle avait subis pendant le long siège de 1601 ⁽¹⁾. Elle avait profité du négoce des armateurs privés vers les pays d'outre-mer. Depuis 1665, un large canal la reliait à Bruges, et d'autres cours d'eau la mettaient en relation avec la Flandre. Le projet de creusement d'un canal d'Ostende à Anvers avait dû malheureusement être abandonné pour ne pas froisser les susceptibilités de Gand et de Bruges ⁽²⁾. Cependant elle se ressentait toujours de la politique néfaste de Philippe II. Les difficultés causées aux marchands par une bureaucratie lente et compliquée, le rigorisme religieux qui fit s'expatrier bien des officiers de marine, des matelots et des charpentiers vers Dunkerque, alors florissante et bien ordonnée, toutes ces circonstances paralysaient fatalement la vie du seul port important qui restait aux Pays-Bas autrichiens. Il fallut faire appel à des Irlandais, des Suédois, des Anglais pour venir commander les frégates belges et initier nos gens. Dès les premières expédi-

(1) R. BLANCHARD, *La Flandre*, p. 240 (cité par J. CROKAERT, *La Compagnie d'Ostende*, p. 32). Selon Blanchard, en 1698 on comptait à Ostende le nombre respectable de 1.113 feux, composés de 6.728 personnes.

(2) H. PIRENNE, *ouvr. cité*, t. V, p. 196.

tions de la Compagnie, le port d'Ostende connut un regain d'activité et de vie. Selon Levae, la population doubla; on agrandit les docks et les quais; des matelots partis naguère pour Dunkerque revinrent s'établir à Ostende; nombre de nouvelles industries s'organisèrent (1).

La ville fit bon accueil à la nouvelle société et vit, dès le début, les avantages que celle-ci pourrait lui procurer (2). L'assemblée des baillis, bourgmestre et échevins présentèrent aux directeurs « la salle de leur maison de ville » pour tenir les ventes des marchandises venant des Indes, « la grande chambre d'icelle » pour les étoffes, « le grand grenier » pour mettre les caisses de thé, « les deux magasins et la Bourse de la dite maison de ville ». Ils voulurent aussi leur offrir « gratis » les magasins nécessaires pour contenir la cargaison qui se vendrait à Ostende, leur céder une « place propre à la construction des navires, en faire ôter le fumier et ne pas lever des droits sur les marchandises des Indes que la ville a été accoutumée d'exiger sur les nommées marchandises » (3).

La ville voulut aussi profiter de la faveur dont la jeune compagnie jouissait auprès de l'Empereur, pour demander certains privilèges. Pierre Proli (4), alors envoyé en ambassade à Vienne avec Van Kessel pour remettre « le lion d'or », présent de la Compagnie, fut prié d'intercéder à

(1) A. LEVAE, *ouvr. cité*, p. 49.

(2) L'article XLIV de l'octroi laissait le choix aux directeurs entre les villes d'Ostende et de Bruges pour y procéder à leurs ventes publiques.

(3) Copie de l'acte signé et daté de l'assemblée du 19 mars 1725; A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, dossiers divers n° 5603.

(4) La famille Proli était originaire d'Italie. Pierre Proli naquit à Come (duché de Milan) le 22 septembre 1671. Il vint s'installer à Anvers vers la fin du XVII^e siècle et y créa une banque et une maison de commerce. Il épousa en 1705 Aldegonde Pauli. Il exerça la fonction d'aumônier de la ville d'Anvers. En 1723 il s'intéressa dans les affaires de la Compagnie d'Ostende, dont il était un des sept directeurs, pour cinquante actions de 1.000 florins. Cfr. *Biographie Nationale*, t. XVIII, pp. 275-282; L. MICHIELSEN, *De familie Proli* (Bijdragen tot de Geschiedenis, octobre-décembre 1935, pp. 275-276).

la Cour de Vienne pour qu'on fît les réparations nécessaires au port et aussi pour qu'on lui accordât le titre et les avantages de port franc. Il semble que cette dernière requête n'obtint pas l'assentiment des ministres; ils trouvaient que « les affaires d'État ne permettaient pas qu'on excitât, pour l'instant, la jalousie des États voisins » (1).

Les travaux exigés par l'ensablement du port paraissaient plus urgents. Les vaisseaux rentrant des Indes couraient grand risque en entrant dans le port. A marée basse ordinaire, il n'y avait plus que deux pieds et demi d'eau et souvent elle diminuait jusqu'à un demi-pied (2). La Cour, naturellement, désirait que la Compagnie participât aux frais de réparations. Celle-ci se déclara prête à avancer 30.000 florins pour en être remboursée sur les droits des premiers navires attendus des Indes (3). Un certain ingénieur Craan, ancien bourgmestre de la ville de Flessingue, soumit des projets de travaux longs et coûteux. Ils furent longtemps discutés (4); les directeurs, consultés à ce sujet, opinèrent pour une réparation plus rapide et moins onéreuse, prévoyant sans doute que la Cour ne se résoudrait jamais à de telles dépenses et trouvant que la situation ne pouvait souffrir de délai (5).

C'est dans ce port que résidait le commissionnaire, la cheville ouvrière des armements. Ce rôle fut rempli, dès la création de la Compagnie, par l'Ostendais

(1) Lettre de Proli au bourgmestre d'Ostende, du 20 septembre 1724 (copie), A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5602. Proli et Van Kessel partirent pour Vienne le 13 août 1724.

(2) Remontrance des directeurs à l'Empereur, 18 juillet 1725, signée par P. Proli au nom des directeurs, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5579, fol. 11-12.

(3) Rialp aux directeurs (13 et 14 mars 1726). Directeurs à Marie-Elisabeth (16 octobre 1727), A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5594.

(4) *Abrégé de réflexion sur les mémoires de l'ingénieur Craan pour écurer le havre d'Ostende*, 1726, B.U.G., ms. n° 1993.

(5) Remontrance des directeurs à l'Empereur, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5579, fol. 11-12.

Louis Bernaert (ou Bernaerts), homme actif, clairvoyant, débrouillard. Aux talents du commerçant, il joignait ceux de l'administrateur. Il aimait faire des suggestions aux directeurs pour améliorer telle ou telle partie de l'organisation qu'il trouvait déficiente. Il lança même le projet hardi et qui se serait sans doute révélé opportun, d'organiser une flotte de guerre ⁽¹⁾. Bernaert recevait ses ordres et le plus souvent de larges directives des directeurs d'Anvers, de Gand et d'Ostende.

La direction, en effet, reconnaissait son expérience et son ingéniosité, du moins pendant les premières années, et, ne pouvant être toujours sur place, elle lui laissait « carte blanche » pour mettre les expéditions sur pied. Le commissaire Albert Van Cotthem l'aidait dans ce travail lourd et absorbant. Tous deux devaient veiller à ce que les bateaux fussent en état de mettre à la voile, les faire réparer s'il y avait lieu, recevoir les marchandises au retour, les mettre en magasin et en faire l'inventaire. La responsabilité de toute livraison leur incombait. A la demande des directeurs, ils devaient présenter leurs livres de comptes, propositions, avis au comptoir général. Ils avaient à organiser l'embauchage des matelots et à y assister. Ils ne pouvaient acheter ou vendre aucune marchandise sans l'approbation des directeurs. Il leur était défendu de constituer des monopoles en s'entendant secrètement avec certains commerçants, de recevoir « des présents des livreurs, des officiers de mer ou autres », d'employer pour leur service privé des employés de la société. Ils n'avaient pas le droit de vendre un navire, soit en partie, soit en totalité, soit directement, soit indirectement, ni aucune marchandise, fût-elle leur propriété ou provenant d'un des directeurs. Toutes les marchandises entreposées dans les magasins seraient consignées dans

(1) LOUIS BERNAERT, *Projet d'ordonnances de S. M. I. et C. Charles VI, pour ceux qui veulent armer des vaisseaux de guerre (1734)*, B.U.G., ms. n° 2075.

les livres *ad hoc*, et rien ne pouvait sortir des entrepôts pour être chargé dans les vaisseaux, sans un récépissé du capitaine ou d'un des officiers supérieurs. Ceux-ci devaient veiller avec les commissaires à ce que tout arrivât bien à bord. Si des marchandises étaient amenées dans le magasin, ces derniers étaient obligés de délivrer à l'officier responsable un reçu de la livraison. Si le personnel n'accomplissait pas sa tâche, il était de leur devoir de le signaler aux directeurs. On leur défendait de donner des pacotilles ⁽¹⁾ aux officiers, subrécargues ou marins, et d'en laisser donner par d'autres.

Ces stipulations ne pouvaient être enfreintes sans un papier écrit et signé de trois ou quatre directeurs au moins ⁽²⁾.

La charge d'acheter des navires en Hollande et en Angleterre, à Trieste ou ailleurs, leur incombait la plupart du temps. Ils déléguaient, à cet effet, un homme compétent dans ces différents marchés.

Il n'était pas aisé de recruter les officiers et matelots nécessaires pour ces voyages au long cours. On peut s'en rendre compte en lisant un rôle d'équipage. Le nombre d'éléments étrangers y est très élevé. Il n'était pas rare que, malgré le vent favorable, un navire dût retarder son départ faute d'avoir du personnel en suffisance ⁽³⁾. Les directeurs rédigeaient et signaient les commissions et instructions pour les capitaines et les subrécargues. Elles devaient être étudiées avec soin. Ne fallait-il pas prévoir toutes les difficultés pouvant surgir en cours de route, y délimiter exactement les droits et les devoirs de chacun,

(1) PACOTILLE : marchandise à vendre que les membres de l'équipage pouvaient embarquer sur le navire sans payer le fret.

(2) Engagement de L. Bernaert et A. Van Cotthem comme commissaires de la Compagnie de la ville d'Ostende, le 21 août 1723 (original), A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, dossiers divers n° 5605

(3) Directeurs d'Ostende aux directeurs d'Anvers, 4 février 1726 (original), A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5825/1.

éviter les mécontentements, les jalousies, les disputes, ménager les susceptibilités ? Malgré leur prudence et leur vigilance, les directeurs devaient en changer le contenu plusieurs fois, soit à cause des nouvelles exigences des officiers, soit qu'à la dernière minute on s'aperçût de quelque lacune. Souvent les instructions partaient signées du bureau d'Anvers et avant le départ des navires les directeurs d'Ostende devaient y apporter d'ultimes modifications. Quant aux « commissions », elles pouvaient toujours être signées en blanc, ce qui permettait de remplacer un officier par un autre, si la nécessité s'en faisait sentir ⁽¹⁾. Les capitaines étaient responsables du bon ordre à bord et avaient toute autorité sur les officiers et les matelots, mais ne pouvaient pas s'occuper du commerce. Seuls les subrécargues ou officiers-marchands en étaient chargés. Ils avaient les uns et les autres des instructions et des services bien distincts. Les subrécargues ne pouvaient s'occuper de la discipline du bord; leurs fonctions consistaient à acheter la cargaison nécessaire et plus ou moins exactement indiquée sur le projet de cargaison que les directeurs leur remettaient avant le départ. Leur pleine activité ne commençait donc qu'à l'arrivée du navire à son lieu de destination ⁽²⁾. Les capitaines, cependant, devaient tenir un compte plus ou moins exact de toutes les marchandises placées en cales, dresser un inventaire détaillant leur nombre et leur nature et le faire signer par l'employé qui les avait livrées. Ils étaient juges sur leur navire; cependant leur juridiction ne fut jamais bien déterminée. Il y eut quelques démêlés à ce sujet entre les directeurs de la Compagnie et le juge de l'Amirauté d'Ostende, Bauwens. Celui-ci prétendait que dès le retour des vaisseaux, le capitaine devait lui remettre le rôle d'équipage

(1) Directeur d'Anvers à Proli, 9 septembre 1727 (copie), A.A., liasse n. 5602.

(2) Ils devaient cependant veiller à la distribution des vivres et à l'approvisionnement éventuel de l'équipage pendant les escales.

et les procès-verbaux des « crimes » commis pendant le voyage ⁽¹⁾. Les directeurs rappelaient les stipulations de l'octroi où l'Empereur se réservait la faculté de nommer cinq juges pour prendre connaissance de ces délits et donnait aux capitaines la même autorité qu'à ceux de ses vaisseaux de guerre ⁽²⁾. En fait, comme depuis la suppression de l'Amirauté en 1694, le magistrat d'Ostende avait pris connaissance des crimes, la Compagnie s'adressait tout naturellement à lui. Bauwens, en tout cas, ne devait avoir aucune connaissance de ces causes ⁽³⁾.

L'équipage comprenait en moyenne de 90 à 150 hommes ⁽⁴⁾, dont un aumônier qui était engagé par les directeurs. Ils firent appel à des couvents, comme celui des Récollets déchaussés, à Louvain, ou à des prêtres séculiers, surtout du diocèse de Bruges ⁽⁵⁾. Le candidat devait posséder la connaissance du français et du flamand, et l'on prenait des renseignements sur sa conduite. La direction, à la suite de certaines plaintes, prit la décision de ne pas permettre aux aumôniers de se mettre « en civil », « pour qu'ils gardent le respect des matelots et ainsi qu'ils n'oublient pas leur propre caractère ». Pour empêcher le mauvais exemple, le directeur Thomas Ray conseilla à ses

(1) Bauwens faisait appel à l'ordonnance de marine du 18 août 1718, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5579.

(2) Cfr. art. 77 et 80 de l'octroi et art. V de l'ordonnance de marine du 5 janvier 1624, donnant ordre aux capitaines de punir les crimes à bord de leurs bâtiments.

(3) Décision des directeurs du 22 janvier 1728, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5579, fol. 91-95.

(4) Cet équipage comprenait, en général : un capitaine, un capitaine en second, un lieutenant, quatre pilotes, un aumônier de bord, un chirurgien et un aide-chirurgien, des charpentiers, un ou deux cuisiniers, des matelots, des manœuvres (oplopers), des mousses (jongens). A bord des vaisseaux en destination du Bengale, il y avait parfois des subrécargues pour aller renforcer l'effectif du personnel des factoreries. Il y en avait toujours à bord de ceux qui partaient pour la Chine, où la Compagnie ne possédait pas de résidence permanente.

(5) Les Augustins et les Carmes de Bruges étaient aussi invités à envoyer des aumôniers.

collègues de les obliger à prendre logement chez les Pères Capucins, à Ostende, jusqu'au départ du navire (1). L'expérience montra qu'il valait mieux choisir des prêtres séculiers que des religieux (2). Les aumôniers partaient aux gages de 30 florins par mois, sans frais, leurs intentions étaient libres. On leur permettait d'avoir une caisse ordinaire pour rapporter certaines marchandises et y mettre leurs effets (3). Ils devaient célébrer la sainte messe à bord, prêcher et chanter les vêpres les dimanches et jours fériés, visiter les malades et présider aux prières. Ils étaient choisis comme témoins pour assister à la mise par écrit des dernières volontés des moribonds. Ils avaient la faculté de lever certaines censures même réservées, pouvaient baptiser, bénir les mariages et donner l'extrême-onction. Avec la permission du curé du lieu, il leur était permis de faire des enterrements. En général, on requérait leur signature pour tous les actes civils officiels (4).

Les matelots engagés par les commissaires recevaient deux mois de gages à l'avance. Leur salaire prenait cours à partir du jour où le navire quittait le port. Ils avaient droit à trois « obligations » d'un mois de gages chacune; la première leur était payée six mois, la seconde douze mois et la troisième dix-huit mois après le départ. Si le navire était pris ou accidenté, ou si la personne à qui elle appartenait mourait ou désertait, l'obligation tombait. En dehors de ces échéances, ils ne pouvaient prétendre à aucun paiement aux Indes ou

(1) Directeurs de Gand à Louis Bernaert, 3 janvier 1725 (?), A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5825/1.

(2) Thomas Ray aux directeurs d'Anvers, 2 et 14 janvier 1732, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5825/2.

(3) Directeurs d'Ostende aux directeurs d'Anvers, 2 janvier 1736, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5576.

(4) Cfr. l'article intéressant du P. HILDEBRAND, *Aalmoezeners op Oostendzeeschepen* (Bijdragen tot de Geschiedenis, September-December 1930, pp. 289-301) (l'auteur a dépouillé les archives de l'évêché de Bruges).

dans un autre lieu, et sous aucun prétexte, avant que le navire ne fût retourné au port. Il leur était défendu, sous peine de confiscation de gages, de prendre la moindre cargaison pour le voyage de retour ou pour l'aller. Toutefois, pour le retour, deux hommes pouvaient avoir ensemble un coffre de 3 pieds de longueur et $1/4$ de pied de hauteur et de largeur ⁽¹⁾.

Les directeurs de Gand proposèrent de constituer une caisse d'assurance pour les matelots. On retiendrait sur la solde de tous ceux qui s'embarquaient au service de la Compagnie 6 deniers par florin. Ainsi on pourrait donner « à chaque estropié, veuve et orphelin, un entretien conforme à leurs qualités et besoins ». « C'est une chose, écrivaient-ils, qui ne coûtera rien à la Compagnie et qui débarrassera les directeurs et les agents des plaintes continuelles et importunes de ces malheureux. Sans compter que cela incitera les matelots à s'engager ». Ils signalaient « que les Hollandais et les Anglais avaient institué cette caisse commune avec succès, et même qu'ils avaient bâti des hôpitaux pour le personnel maritime ». « On pourrait, par la suite, faire de même dans cette ville » ⁽²⁾.

Ce projet ne fut pas exécuté, mais il révèle combien

⁽¹⁾ En plus, le capitaine devait donner à chaque homme, pendant le voyage, trois fois par semaine : 1 livre de bœuf salé ou $3/4$ de livre de cochon par jour. Les autres jours, ils recevaient $1/3$ de livre de stockvis par jour avec l'huile nécessaire, soit $1/16$ partie d'un fût pour huit mois et « le vinaigre à l'avenant ». Chaque semaine on distribuait 4 livres de pain à chaque homme et des pois (erten) et du gruau (gordt) à proportion. Au retour, on remplaçait le gruau par du riz arrosé d'huile. Un matelot avait droit journallement à $1/32$ de fût d'alcool et si, au retour, l'alcool venait à manquer, une quantité égale d'« aracq » ou de « Samson ». L'acte d'engagement stipulait que si la longueur du voyage ou un accident provoquait la disette de nourriture ou de boisson, l'équipage se contenterait de ce qu'il trouverait à bord. Contrat daté d'Ostende le 28 décembre 1724 (copie en flamand), A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5510.

⁽²⁾ Maelcamp, Ray et Kimpe aux directeurs d'Anvers, 21 juin 1726 (original), A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5825/1.

cette société avait un réel souci d'améliorer son organisation et d'avantager ses employés.

L'armement des navires fut facilité par la construction de chantiers à Ostende. Quand l'ordre d'abolir la Compagnie vint mettre fin à son activité, le premier vaisseau construit dans ce port était à peine achevé.

Le marquis de Rialp et le comte de Sinzendorff insistèrent auprès des directeurs pour qu'ils commandent leurs vaisseaux à Trieste. Ceux-ci, en bons commerçants, répondirent à la Cour de Vienne qu'ils le feraient volontiers « si par leurs prix et leurs qualités ces navires pouvaient concurrencer ceux qu'ils achètent à Hambourg et ailleurs » (1).

De son côté, le bourgmestre de Rotterdam accepta de laisser construire des vaisseaux pour le compte de la Compagnie dans ses chantiers, à condition que « l'on dise que c'était pour les Indes Occidentales » (Amérique). Les difficultés qu'une telle entreprise soulevait firent abandonner, semble-t-il, ce projet (2). La plupart des navires de la Compagnie furent achetés d'occasion. Les commissaires envoyaient leurs représentants, munis de pouvoirs spéciaux, à Londres, lors des grandes ventes publiques, pour qu'ils y acquissent des navires. Ils ne négociaient jamais au nom de la Compagnie, pour ne pas éveiller la jalousie de leurs concurrents, mais faisaient appel à un intermédiaire. Ils visitaient tous les vaisseaux à vendre, accompagnés de deux charpentiers; puis, s'ils se décidaient à en acheter un, ils passaient l'acte de vente au nom de l'intermédiaire. Pour prendre livraison du navire, ils demandaient à cet agent s'il voulait bien le faire sortir publiquement avec un équipage flamand qu'on lui enverrait. S'il refusait, les représentants s'en chargeaient eux-

(1) Directeurs au marquis de Rialp, 3 octobre 1725 (copie, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5579, fol. 387-388.

(2) Directeurs d'Anvers aux directeurs de Gand, 28 juillet 1725 (copie flamande), A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5576.

mêmes, simulant un départ pour Amsterdam ou pour Hambourg ⁽¹⁾. Certains navires furent achetés dans cette dernière ville ⁽²⁾.

Les vaisseaux de la Compagnie d'Ostende étaient semblables à ceux que les Hollandais et les Anglais équipaient pour les Indes. Ils avaient environ une capacité de 300 à 500 tonneaux. Nous donnerons de plus amples détails pour chaque navire que nous rencontrerons. Dès que les navires achetés d'occasion arrivaient à Ostende, on changeait leur nom pour éviter que les Anglais et les Hollandais ne se doutent de leur lieu d'origine. Lors de leurs expéditions, ils ne battaient plus pavillon de Bourgogne, mais arboraient en poupe le pavillon impérial à l'aigle bicéphale; en haut des mâts, ils hissaient un pavillon de gueules au lion d'argent et un autre aux armes de la Compagnie ⁽³⁾.

A côté de ces grandes caravelles destinées aux voyages au long cours, la Compagnie possédait des petits yachts ou avisos ⁽⁴⁾. Les directeurs firent construire des chaloupes démontables de 40 à 50 tonneaux, à Bruges. On les mettait à bord des navires et dès leur arrivée au Bengale elles étaient remontées ⁽⁵⁾.

Presque aucun des produits manufacturés dans nos provinces ne trouvait un débouché ni aux Indes ni en

(1) Les représentants de la Compagnie pour l'achat de plusieurs navires furent Adam Coppinger et le capitaine David Lucas. Ils s'adressaient à Londres à des agents intermédiaires tels que Jacques-François Witte, Charles Lewen (ou Leuwen) ou Gerald Oude. Voir A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, différentes lettres (originaux), liasse n° 5825/1.

(2) *La Concorde et L'Archiduchesse Elisabeth* entre autres furent livrés à la Compagnie par Frédéric Stenglin et fils. Correspondance 1726 (copie), A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5600.

(3) DE ROOVER, *article cité*, p. 664; O. BUYSENS, *Het uitzicht van de schepen der Oostendsche Compagnie* (Bijdrage tot de Geschiedenis, April-September 1940, p. 240).

(4) Directeurs d'Anvers aux directeurs de Gand, 3 janvier 1727, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5576 (copie).

(5) Directeur d'Anvers à Alexandre Hume (?), 31 octobre 1726, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5665.

Chine, excepté le fer dont les navires faisaient leur lest. Aussi pour pouvoir acheter la cargaison de retour, fallait-il embarquer des espèces d'argent.

Comme il était défendu d'exporter de l'argent hors des Pays-Bas, la Compagnie allait chercher les fonds à Cadix, en Hollande ou même à Liège. Ces espèces pouvaient entrer librement et sortir par mer du port d'Ostende sur les vaisseaux de la Compagnie, exemptes de taxes et de droits, moyennant des permissions ⁽¹⁾. Malgré la défense, les directeurs obtinrent parfois une permission secrète pour charger 3.000 ou 4.000 florins du pays à bord de leurs vaisseaux, à condition de les remplacer dans quelques mois par une même somme d'argent des pays étrangers ⁽²⁾. Les espèces étrangères employées pour le trafic de la Compagnie aux Indes se composaient surtout de piastres colonnaires et mexicaines, des carambolles ou autres écus de France. Aux Indes, les indigènes faisaient seulement attention au poids, à condition que toutes les monnaies fussent du même titre ⁽³⁾. Pour l'achat de ces espèces étrangères, la direction se tenait en relation avec différents marchés où elle avait ses correspondants. Ainsi elle recevait régulièrement les cours de Paris, Londres, Madrid, Cadix, Livourne, Gênes, Hambourg, Anvers, Gand et était aussi tenue au courant de la valeur des piastres mexicaines et colonnaires ⁽⁴⁾. Une partie du capital

⁽¹⁾ *Ordonnance* du marquis de Prié du 7 novembre 1724 (copie), A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5603.

⁽²⁾ *Requête des directeurs* à Marie-Elisabeth, 22 janvier 1726, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5579.

⁽³⁾ Directeurs de Gand à Jacob Baut, 13 novembre 1726, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5576 (copie flamande).

⁽⁴⁾ Correspondance des directeurs et de Jean Cossasta fils et Bouwer, lettres d'août 1726 à janvier 1727, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5817 (originaux). Les piastres mexicaines et colonnaires et les écus de France valaient environ 56 sols d'argent courant de Flandre, soit 5,432 (franc germinal), A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5809.

Cfr. CHALON, *Revue belge de Numismatique*, 1871, p. 192.

destiné à l'achat de la cargaison était employée en Europe à l'acquisition de clous et de fer brut. Ces marchandises avaient le grand avantage de servir de lest aux navires et de pouvoir être écoulées aux Indes. Pour le Bengale on chargeait du fer et pour la Chine du plomb. Le fer provenait soit de l'étranger, surtout de l'Angleterre (Hull), soit de la province de Namur ⁽¹⁾.

Le commissaire devait aussi veiller à ce que le navire fût muni des vivres nécessaires : viande salée, beurre, œufs, biscuits, lard, morue, fèves, pois, vin et eau-de-vie. Le vin venait des rives du Rhin et de Bordeaux ⁽²⁾. La plus grosse quantité de viande salée, en tonneaux, et le beurre étaient fournis par l'Irlande ⁽³⁾.

Sur chaque bateau on avait monté une véritable pharmacie de bord. Le chirurgien attaché à l'équipage devait veiller à ce qu'elle fût bien fournie. Avant d'être engagés, les chirurgiens passaient un examen préalable chez un médecin désigné par la Compagnie. Cet examen portait sur les connaissances médicales des candidats ⁽⁴⁾.

Certains médicaments étaient destinés aux factoreries des Indes ⁽⁵⁾.

Comme à cette époque les navires de commerce couraient toujours le risque d'être attaqués par quelque corsaire ou par des concurrents, ils étaient armés. Ceux de

(1) Ray aux directeurs, août et septembre 1726, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5825/1. Idem, 2 et 15 octobre 1731, liasse n° 5825/2.

(2) Le fournisseur de vin de Bordeaux était Thomas Clock, à Bordeaux. Voir A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasses n°s 5680 et 5825/1. Le vin de Bordeaux, eau-de-vie, vinaigre, étaient transportés par bateaux. Le vin du Rhin venait directement de Cologne à Ostende par charrettes, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5825/1.

(3) Rekeningen, brieven, enz., rakende kap. Perrenot *De Phœnix*, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5809.

(4) FL. PRIMS, *De reis van den « Sint-Carolus »*, 1724, p. 50, Antwerpen, 1926.

(5) Liste of medicines proper to be sent out for the use of the factorie, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, dossiers divers n° 5605.

la Compagnie étaient en général parés de 20 à 30 bouches de canon; ils étaient abondamment pourvus de poudre et de fusils, lochs, instruments d'arrimage, etc.

Les directeurs s'inquiétèrent, dès le début, de faire construire des magasins sur les quais d'Ostende pour abriter les marchandises ainsi que les matériaux indispensables à l'armement des caravelles. Ils chargèrent le directeur Ray et le commissaire Bernaert de demander l'autorisation nécessaire au gouverneur et aux magistrats de la ville pour commencer les travaux moyennant une redevance annuelle (1). On édifia deux hangars, un petit et un grand. La Compagnie possédait aussi un terrain à Ostende dit « Jardin Saint-Pierre ». Elle avait compté y bâtir un entrepôt, mais ce projet ne fut pas réalisé et elle loua la maison située sur cet emplacement à L. Bernaert (2).

L'Empereur avait levé un grand nombre de droits et de prohibitions en faveur de la Compagnie. L'octroi stipulait un droit (d'entrée) de 6 % sur toutes les marchandises venant des Indes. A la requête de Proli, Charles VI fit parvenir une dépêche royale le réduisant à 4 % pour la durée de trois ans (3). Une ordonnance du 19 février 1680 exemptait de tout droit les bois, planches, poutres, mâts, toiles à voile, câbles, clous, cordages, fer et autres matériaux servant à la construction et à l'équipement des vais-

(1) Délibération du 16 mars 1725, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5676, fol. 11. Cette redevance ne pouvait dépasser 25 florins.

(2) Différentes mentions, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5625, année 1727, fol. 84 et suiv.; Carpentier à Rima, 12 septembre 1740, ibidem, reg. n° 5596.

(3) Les marchandises des Indes ne devaient payer que 4 % jusqu'en décembre 1727. Ce privilège fut appliqué aux produits vendus à Ostende en novembre et décembre 1727. L'admodiateur général des droits d'entrée Botson réclamait une taxation de 6 %. L'Empereur le débouta de sa prétention par sa dépêche du 12 mai 1728, A.G.R., Conseil des Finances, liasse n° 8602; Secrét. Etat et Guerre, reg. n° 915, fol. 107-110, 167; A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5579, fol. 104-105.

seaux. Les munitions pour la défense des vaisseaux, les vivres nécessaires à l'équipage jouissaient de la même exemption. Cette ordonnance fut rappelée dans le décret de l'Archiduchesse du 8 septembre 1726 ⁽¹⁾. Le droit de 6 % frappait toutes les marchandises, qu'elles fussent consommées dans le pays ou en dehors. Le temps pendant lequel les marchandises vendues à l'étranger pouvaient rester dans le territoire n'était pas délimité. Dans ses conditions de vente, la Compagnie déclarait souvent quelle prenait sur elle de payer tous les droits et que les acheteurs seraient « francs » de toutes taxes.

A plusieurs reprises, les directeurs firent de vives remontrances à l'Empereur au sujet du « 60° denier » que les Liégeois faisaient payer sur les marchandises et denrées de la Compagnie, comme sur les autres, qui passaient par leur principauté. Les députés des autres provinces, eux aussi, montraient « les inconvénients » et « l'insuffisance des titres de cette exaction, son injustice manifeste ». En particulier, la Compagnie représentait que « si ces droits persistaient, elle ne pourrait jamais fournir des marchandises dans la Haute et Basse-Allemagne et la Lorraine, au prix demandé par les Hollandais, qui eux avaient fait une convention avec les Liégeois ». Il faudrait, concluaient-ils, que Sa Majesté fît exécuter son décret du 22 mai 1720 enjoignant aux Liégeois de prouver leur titre pour la levée de ce droit, « ce qu'ils avaient éludé jusqu'à présent » ⁽²⁾.

(1) L'ordonnance du 19 février 1680 était sans doute oubliée. Déjà en 1718, une requête au Conseil des Finances demandait qu'on la fit réimprimer, A.G.R., Conseil des Finances, liasse n° 8603. En 1726 la Compagnie eut des difficultés de la part de l'admodiateur Botson à ce sujet, et elle demanda à l'Archiduchesse de rappeler l'ordonnance, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5576.

(2) *Requête* des directeurs à l'Empereur, s. d., A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5579, fol. 5. Selon les directeurs, grâce à une convention, les Liégeois laissaient passer par leur principauté les charrettes des Hollandais allant à Aix-la-Chapelle et ailleurs, moyennant

Une conférence fut organisée à Louvain, au sujet de ce « 60° denier », le 17 décembre 1726. Sur les instances de S. M. Marie-Élisabeth, l'assemblée générale des principaux intéressés décida de contribuer aux frais de cette conférence ⁽¹⁾.

En payant les 6 % de droit sur la vente, stipulés par l'octroi, la Compagnie se trouvait exemptée du versement des autres droits. Il semble cependant qu'elle paya 1 % de droit de convoi ⁽²⁾.

Vu les dangers que couraient les navires sortant des ports des Pays-Bas d'être arraisonnés par des corsaires, on avait armé des frégates pour les escorter. Jusqu'en 1688, les rois s'étaient réservé ce droit. En janvier 1688, Charles II le céda aux membres de Flandre qui, dès lors, en touchèrent les revenus et s'obligèrent à entretenir les frégates de convoi ⁽³⁾. Mais ils employèrent le produit des droits à d'autres usages et laissèrent pourrir les embarcations ⁽⁴⁾. Dès sa création, la société comprit toute l'importance de faire convoier ses vaisseaux. Lors de l'assemblée générale du 4 décembre 1725, on fit remarquer que des corsaires algériens, sous prétexte de mauvais temps, étaient entrés dans des ports anglais et qu'on avait des

deux écus par charrette chargée de toutes sortes de marchandises et attelée de trois à quatre chevaux. Si elles étaient chargées de laine, elles payaient le double.

(1) *Contribution de la Compagnie à la conférence de Louvain*, s. d., A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5815.

(2) *Mémoire au sujet du droit de convoi*, B.B., ms. nos 13176-13179, fol. 13; *Relation de la conférence tenue au sujet du droit de convoi*, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes (copie), liasse n° 5917. Les directeurs y rappellent que le 1 % de droit de convoi sur la vente de la cargaison de deux vaisseaux sur la Chine aurait rapporté 27.000 florins (1 florin de Flandre ou de Brabant = fr. 1,94) (franc germinal); Cfr. CHALON, *Revue belge de Numismatique*, 1871, p. 192.

(3) Acte de cession du 26 janvier 1688. Les directeurs prétendaient que la province de Flandre touchait annuellement 75.000 florins pour l'entretien de ces frégates.

(4) *Relation de la conférence tenue au sujet des droits de convoi* (copie), A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5917.

avis certains qu'ils étaient résolus de croiser sur les vaisseaux de la Compagnie. Les intéressés décidèrent de présenter une requête à Sa Majesté pour qu'elle demandât à l'ambassadeur de Londres que le roi d'Angleterre défendît à ses sujets de donner asile à des navires de pirates d'Algérie ou d'autres villes de Barbarie (1). A leur réunion précédente des 13 et 14 mars, ils avaient déjà chargé les directeurs de faire des instances auprès du comte de Daun pour qu'il ordonnât à la province de Flandre d'armer incessamment deux frégates, ou bien d'autoriser la direction de la Compagnie à pouvoir se charger de cet armement.

Le Comte permit aux directeurs d'armer deux frégates et leur promit le remboursement des frais qu'ils feraient à cet effet (2). A leur demande, il leur fit remettre par les députés des ecclésiastiques et membres de Flandre la frégate *Saint-Philippe*, ancrée alors dans le port d'Ostende, ainsi que les agrès et autres matériaux pouvant encore servir (3). Cependant, devant les instances des membres de Flandre, il ordonna, peu après, aux directeurs de leur rendre la frégate (4). Ceux-ci ne la restituèrent qu'après avoir été remboursés des frais qu'ils avaient consentis (5).

(1) *Remontrance* des directeurs à l'Empereur, du 13 décembre 1725, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5679, fol. 55.

(2) Comte de Daun aux directeurs, 20 avril 1725, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5579, fol. 76. Le comte de Daun gouvernait alors notre pays avec les pouvoirs de lieutenant et capitaine général *ad interim*. L'Empereur lui avait confié la mission spéciale de soutenir et de défendre la Compagnie d'Ostende.

Cfr. M. HUISMAN, *ouvr. cité*, p. 312.

(3) Voir *Mémoire* sur la frégate *Saint-Philippe*, B.B., ms. nos 13176-13179. Comte de Daun aux membres de Flandre, 11 mai 1725, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5594, fol. 77.

(4) *Ordonnance* du comte de Daun, 4 septembre 1725, B.B., ms. nos 13176-13179, fol. 12.

(5) Les frais s'élevaient à 3.713,5 florins de change, B.B., ms. nos 13176-13179, fol. 12; A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5917.

Les directeurs ne rendirent la frégate *Saint-Philippe* qu'après

D'autant plus que les Algériens croisaient dans la Manche et que Jean de Schonamille, envoyé auprès du divan d'Alger, ne parvenait pas à conclure un traité de paix. Les droits de convoi furent-ils consacrés à l'armement de frégates après cette affaire qui fut suivie d'autres requête ? Nous ne le savons. En tout cas, c'est à cette époque que la Compagnie fit l'acquisition de deux « avisos-yachts ». Ceux-ci lui permirent non seulement de veiller à la sécurité des navires lors de leur sortie de la rade, mais aussi à faire parvenir aux points d'escale les instructions urgentes des directeurs aux bateaux de retour ⁽¹⁾.

Tous les vaisseaux particuliers qui partirent pour des voyages au long cours avant la fondation de la Compagnie devaient se munir de passeports ou lettres de mer délivrés alors par le Conseil d'État et le Conseil des Finances, enregistrés au greffe de l'Amirauté de Flandre; la nouvelle société, déclarée indépendante par son octroi de toute ingérence du gouvernement, ne pouvait être obligée de prendre ces passeports. Cependant, le bourgmestre d'Ostende, Bauwens, avertit les directeurs que l'archiduchesse Marie-Élisabeth l'avait chargé de délivrer les lettres de mer pour tous les navires qui sortiraient d'Ostende et de Nieuport pour aller commercer au loin, mais que cependant la Compagnie des Indes restait « libre de prendre ou de ne pas prendre ces sortes de passeports, lesquels en tout cas lui doivent être dépêchés gratis » ⁽²⁾. Elle usa de son

les conférences tenues à Bruges entre Thomas Ray et le bourgmestre Talbaut, député des membres de Flandre (août 1727). A la suite de ces discussions, on partagea les frais en deux, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasses n^{os} 5827/2 et 5581.

⁽¹⁾ Directeurs d'Anvers aux directeurs de Gand, 3 janvier 1727, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n^o 5576.

⁽²⁾ Bauwens aux directeurs, 10 janvier 1727, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n^o 5827/2; A.G.R., Secrét. État et Guerre : « Relations de Marie-Élisabeth à Charles VI », reg. n^o 912 (du mois d'août 1726 à janvier 1728), fol. 53, 101, 171.

L'octroi servait de passeport à la Compagnie.

droit et confectionna ses passeports elle-même, à son propre nom, et y apposa son sceau ⁽³⁾. Bien que ces patentes requissent tous ceux, « en général et en particulier », qui les liraient « de recevoir bénévolement le capitaine », les puissances maritimes n'en considérèrent pas moins les officiers et gens de la Compagnie comme des forbans ou des corsaires.

Aussi pouvait-on peu compter sur les différentes nations d'Europe qui négociaient avec les pays d'outre-mer et y possédaient des factoreries, des forts ou des points d'escale pour secourir des navires de la Compagnie Impériale. A leur approche, les gouverneurs des comptoirs ou colonies, qu'ils fussent Anglais, Français ou Hollandais, fulminaient des défenses sévères de commercer avec ces nouveaux venus et même, à plusieurs reprises, leur refusèrent les rafraîchissements nécessaires ⁽¹⁾.

Ils avaient déjà traité ainsi les navires des armateurs ostendais au temps des armements particuliers ⁽³⁾. Les Hollandais se liguèrent avec les Anglais pour étouffer notre commerce maritime par trop préjudiciable au leur ⁽⁴⁾. Le gouverneur général de Batavia, par une lettre-circulaire, donna des ordres précis aux gouverneurs des autres possessions hollandaises. Ils devaient prendre note de tous les vaisseaux de passage, ne secourir que ceux qui pouvaient montrer des commissions connues, mettre obsta-

(1) *Modèle* de passeport, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5600.

(2) Terme consacré pour désigner l'eau et le bois dont les navires avaient besoin pour poursuivre leur route.

(3) Quand le 29 octobre 1718, Godefroid La Merveille mouilla au large du cap de Bonne-Espérance, pour demander de l'eau et des vivres, le gouverneur, déjà informé de son arrivée dans les parages, lui refusa toute assistance et défendit à tout membre de l'équipage de descendre à terre. Rapport du gouverneur du Cap au gouverneur général de Batavia, A.G.R., ms. divers, n° 4361.

(4) Extrait d'une lettre des délégués de la Compagnie hollandaise des Indes Orientales auprès de la Compagnie de Londres, au gouverneur général de Batavia, 1^{er} mars 1717, A.G.R., ms. divers, n° 4361.

cle au commerce de tout bateau appartenant à des « interlopers » et à des « lorrendragers » (1). La création de la Compagnie ne fut pas de nature à les rassurer; ils devaient la regarder d'un œil inquiet et penser avec raison que son commerce ne faisait que prospérer dans les Indes. Le retour du *Charles VI*, richement chargé, vint justifier leurs appréhensions.

N'était-ce donc pas s'exposer à un danger incessant que d'aller « en droiture jusqu'au Bengale ou en Chine sans escale » ? Les Portugais se montraient assez hospitaliers, mais sous la pression des autres puissances leur bienveillance se refroidit souvent et on pouvait craindre que d'un jour à l'autre leurs ports de Fayal (2) ou de Baya de Todos Santos (3) seraient fermés aux navires de la Compagnie des Pays-Bas. Un problème urgent se posait donc : la création de ports de relâche entre l'Inde et l'Europe. La France disposait des Mascareignes, de l'île de France et de l'île Bourbon. La Hollande avait un point de relâche excellent sur la route d'Amsterdam à Ceylan : Le Cap. Les vaisseaux anglais avaient la faculté, à leur retour des Indes, de faire escale à l'île Sainte-Hélène. Où trouverait-on un port où les vaisseaux de la Compagnie pussent prendre les vivres nécessaires à la poursuite de leur voyage et même y opérer les réparations les plus urgentes ?

Le navire *Saint-Mathieu*, parti d'Ostende le 8 avril 1715, sous le commandement du capitaine Xavier Sarfield, avait

(1) Différentes lettres au Gouverneur général, 1717-1720. Ordre est donné au gouverneur de Gamon : « Wanneer de oostendenaars schepen hier verschijnen hun den voet dwaars te zetten en de lust te benemen van weder deze gewesten te bewaren, want desen steedhouders en tollenaers zullen mede geen occasie versuimen om haren hebzugt te versaden ». Gouverneur de Gamon au gouverneur de Batavia, 1^{er} avril 1718, A.G.R., ms. divers, n^o 4361, fol. 49.

(2) FAYAL : bourgade de l'île portugaise de Madère concelho de Santa Anna sur la côte N.-E. de l'île. VIVIEN DE SAINT-MARTIN, *Nouveau Dictionnaire de Géographie universelle*, t. 2, col. 2 *ad vocem*.

(3) BAYA de los Todos Santos (Brésil portugais).

abordé à l'île Johanna ⁽¹⁾ le 11 septembre. Le capitaine donnait très peu de détails sur son emplacement exact. Il y fut très bien reçu par le roi, qui y gouvernait un peuple « mauré » indépendant. Cette île ne pourrait-elle offrir un port d'escale aux vaisseaux de la Compagnie ⁽²⁾ ?

Un projet plus précis fut présenté aux directeurs par un certain Lansweert, subrécargue sur un navire de la Compagnie. Il s'agissait de l'île Fernando de Noronha ⁽³⁾.

La situation était excellente; on pouvait y relâcher tant à l'aller qu'au retour. L'eau était potable et on y trouvait du bois et des hautes futaies. Cinquante lieues à peine la séparaient du Brésil. Les Portugais viendraient certainement y acheter les produits que la Compagnie rapporterait des Indes. On pourrait donc y créer un magasin et un dépôt de cordages, agrès et autres engins pour les bateaux, et de vivres frais d'Europe pour les équipages. La terre fertile permettait la culture de la canne à sucre et du tabac. Le climat était modéré et un éternel printemps y régnait. L'auteur de ce plan insistait tout particulièrement sur la possibilité d'organiser le commerce des nègres, « non seulement avec les Portugais du Brésil, mais avec les Espagnols de la côte de Caraques, Sainte-Marthe et Carthagène,

(1) Il s'agit de l'île d'ANJOUAN, du groupe des îles Comores, située au 12°20 lat. Sud par 42° Ouest Greenwich (voir *Dictionnaire de Géographie universelle*, Bruxelles, 1837 : Johanna, voir Anjouan). Le capitaine situait l'île Johanna à 12°20 lat. Sud et à 65°20 de long. du méridien de Greenwich. Il lui donnait 20 lieues de longueur du Nord au Sud et 10 lieues de large d'Est en Ouest, A.G.R., Conseil des Finances, liasse n° 8603.

(2) Duenas (receveur d'Ostende), à Francquen (conseiller des Finances), 22 septembre 1716, A.G.R., Conseil des Finances, liasse n° 8603.

(3) En portugais (*île Ferneo de Noronho*), île brésilienne située dans l'Océan Atlantique à 350 km. E.-N.-E. du cap Saint-Roque, par 3°50 lat. Sud et 34°43'53" long. Ouest. VIVIEN DE SAINT-MARTIN, *Nouveau Dictionnaire de Géographie universelle*, t. 2, p. 269, col. 3.

ANDRÉ LANSWEERT était subrécargue sur le vaisseau *L'Impératrice*. Il partit d'Ostende à destination de la Chine le 3 février 1725 et revint le 18 juin 1726. M. HUISMAN, *ouvr. cité*, pp. 373-374.

sans compter », écrivait Lansweert, dans son mémoire, « qu'il est bon que la Compagnie ait un pied en Amérique pour y mettre les deux dans la suite ». On pouvait choisir aussi le fort Dauphin, situé dans l'île de Madagascar, île abandonnée par les Français, pour y faire un centre de ce commerce en même temps qu'un lieu de relâche et un point d'appui pour établir des relations commerciales avec les côtes d'Afrique orientale. De plus, les nègres de Madagascar sont mieux faits, plus robustes et plus subtils que ceux de Guinée. On pourrait facilement les transporter en deux mois de temps et même en six semaines du fort Dauphin à l'île Fernando Noronha ⁽¹⁾. Les nègres pourraient mettre le terrain en valeur sans qu'il en coûte rien à la société. On adopterait l'organisation appliquée en Martinique : chaque propriétaire donnerait à ses ouvriers nègres un lot de terrain que ceux-ci pourraient cultiver pour subvenir à leur nourriture. Le mémoire concluait en faisant remarquer que le profit de la colonisation même de l'île et la culture des produits naturels indemnifieraient la Compagnie ⁽²⁾. En 1725, à la veille du départ des navires, le baron de Fonseca demandait au comte de Maurepas d'obtenir la libre relâche dans les factoreries françaises aux Indes pour tous les vaisseaux des Pays-Bas, à condition qu'ils n'y fissent aucun commerce. Par ce moyen, déclarait-il, on pourrait « survaincre les mauvais traits

(1) *Mémoire* remis aux directeurs de la Compagnie, s. d., signé André Lansweert (subrécargue de la Compagnie), A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, dossiers divers, n° 5604. A la suite de ce premier mémoire, les directeurs ordonnèrent à leurs capitaines des vaisseaux *La Concorde* et *Marquis de Prié*, partis le 23 janvier 1727 pour la Chine, de faire escale à Fernando de Noronha pour inspecter les lieux et vérifier les renseignements de Lansweert.

L'abbé Verhaegen, aumônier de *La Concorde*, a fait un plan détaillé des lieux (voir deuxième mémoire de Lansweert).

Cfr. G. DEPT, *La Compagnie d'Ostende, voyages et projets de colonisation* (Bull. de la Soc. d'Histoire et d'Archéologie de Gand, 1926).

(2) *Mémoire* André Lansweert (postérieur au précédent) remis en 1727, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, pièce exposée dans les vitrines, s. n.

des Hollandais, jaloux et envieux du commerce de toutes les autres nations » (1). Les difficultés suscitées dès le début de la fondation de la Société par les puissances jalouses de voir naître une concurrence nouvelle et dangereuse pour leur monopole empêchèrent les directeurs de donner suite à ces projets. Il était plus urgent de se concilier le plus de nations possible et ainsi de tâcher d'isoler les adversaires. Ce fut le but de la politique de Charles VI et de la Compagnie.

Dès 1724, des traités de commerce furent ébauchés et même, un moment, on put croire que grâce au traité de Vienne et au bloc formé par l'Alliance, l'axe anglo-batave, s'il n'était pas brisé, était quand même paralysé. On tâcha d'abord de conjurer le danger qui paraissait le plus actuel : la menace constante des corsaires algériens. Trop souvent ils relâchaient à Plymouth « sous prétexte d'y chercher des vivres », mais en fait pour espionner le trafic maritime. Lors des armements particuliers, ils avaient capturé le vaisseau du capitaine Gheselle, l'*Impératrice Élisabeth*, à son retour de Moka. L'équipage entier, sauf le capitaine et un subrécargue, fut réduit en esclavage (2).

Cet événement s'était passé en 1724, alors que la Compagnie venait à peine de lancer ses premiers navires. A la demande des principaux intéressés, l'Empereur envoya une députation à Alger, chargée de demander la restitution de l'*Impératrice Élisabeth*, la libération de l'équipage et de conclure avec le Divan un traité de paix et de commerce. Jean de Schonamille, armateur d'Ostende, accompagna la délégation pour représenter les intérêts de la Compagnie (3).

(1) *Mémoire* pour solliciter une escale ou relâche à la Cour de France, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5510.

(2) L'*Impératrice Élisabeth* fut arraisonné par les Algériens le 29 mai 1724, à l'entrée de la Manche, lors de son retour de Moka.

(3) Le baron Jean de Schonamille partit d'Ostende le 22 décembre 1724 et y revint le 15 août 1726, A.A., Fonds de la Compagnie des

L'ambassade échoua ⁽¹⁾. Par contre, elle réussit auprès du régent de Tunis et put conclure avec ce dernier un accord maritime, sans cependant obtenir le droit pour ses sujets de commercer avec la régence ⁽²⁾. Charles VI pouvait établir un consul dans cette ville.

Un accord semblable fut signé avec Tripoli ⁽³⁾.

L'Empereur et le marquis de Rialp conseillèrent à la Compagnie de profiter des démêlés qui existaient alors entre la Hollande et la Suède pour faire un traité de commerce avec celle-ci ⁽⁴⁾. La ville d'Ostende représentait tout ce qu'une pareille convention pourrait procurer d'avantages au pays ⁽⁵⁾. Mais les directeurs et intéressés de la Compagnie examinèrent les choses plus froidement et mirent en évidence les inconvénients présentés par ce projet. Le seul intérêt qu'ils pourraient en tirer était assez maigre; seuls les mâts, bois, goudron, planches et

Indes, dossiers divers, n° 5604; Marie-Elisabeth aux directeurs, 26 novembre 1727, A.G.R., Secrét. Etat et Guerre, Compagnie des Indes, liasse n° 2186.

(1) D'autres essais de conciliation furent encore tentés en 1727 et 1730, mais toujours sans résultats.

M. HUISMAN, *ouvr. cité*, pp. 338-339 : « on tâcha de rassembler la somme nécessaire pour le rachat des captifs. Les caisses établies à cet effet dans les différentes villes étaient des plus pauvres. Le Conseil privé voulait proposer au cardinal de Malines et aux autres évêques du pays de charger les différents curés d'implorer le secours de leurs paroissiens. Marie-Elisabeth ordonna qu'on fit d'abord le relevé des fonds des différentes caisses des villes », A.G.R., Secrét. Etat et Guerre : « Relations de Marie-Elisabeth à Charles VI », dépêche du 31 juillet 1731, reg. n° 921, fol. 172-176.

(2) Traité du 23 septembre 1725; Marie-Elisabeth aux directeurs, 20 novembre 1726, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5815 (copie).

(3) M. HUISMAN, *ouvr. cité*, p. 339.

(4) Les Suédois avaient interdit aux étrangers, par un acte de navigation dirigé contre les Hollandais, d'introduire d'autres marchandises que celles manufacturées dans leur propre pays.

(5) Le bourgmestre, bailli et échevins d'Ostende au maréchal de Daun, 28 août 1725, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, dossiers divers, nos 5601 et 5605. Les magistrats des principales villes étaient invités à fournir un mémoire sur les avantages de ce traité.

fer dont ils avaient besoin pour la construction, conservation et radoub de leurs vaisseaux les intéressaient, encore qu'il n'en fallût guère et qu'ils s'en procurassent aisément au Luxembourg, au Limbourg et au Danemark. Quant à ce que la Compagnie pouvait exporter en Suède, ce n'était pas considérable. On y faisait, en effet, une consommation peu élevée de thé, de porcelaine, de cotonnades et de soies. Ils concluaient que si on désirait organiser un commerce lucratif, il fallait diminuer les droits de transit pour attirer les Suédois, ainsi que les autres nations et même faire d'Ostende un port franc ⁽¹⁾.

Le traité le plus important que Charles VI conclut avec les nations étrangères fut celui de Vienne (30 avril et 1^{er} mai 1725). Outre de nombreuses clauses politiques dont les plus importantes furent la garantie de la pragmatique sanction de Charles VI par Philippe V et la reconnaissance des fiefs de l'Empereur en Italie ⁽²⁾, il comprenait des clauses commerciales lourdes de conséquences pour les Pays-Bas autrichiens en général et surtout pour la Compagnie d'Ostende. Les vaisseaux impériaux obtenaient la libre entrée et le droit de trafiquer dans les ports soumis au roi d'Espagne et les sujets de Charles VI jouissaient du traitement de la nation la plus favorisée. Les deux souverains s'unissaient pour garantir la sécurité de leurs navires et tirer vengeance des injures et des pertes. Ces deux points furent développés longuement dans un traité de navigation et marine où la Compagnie d'Ostende fut favorisée. Elle pouvait commercer en Espagne, y vendre les produits qu'elle apporterait de ses colonies et factoreries, mais n'avait pas accès aux colonies des Indes occidentales,

(1) Directeurs au marquis de Rialp, 27 juillet 1725 (copie), A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5579, fol. 384-385; Directeurs au maréchal de Daun, 28 août 1725, A.A., dossiers divers, n° 5605.

Cfr. M. HUISMAN, *ouvr. cité*, pp. 337-338. (Il étudia la question dans les archives de Vienne.)

(2) Parme, Plaisance, Toscane.

de même qu'à Porto Bello et Carthagène. Elle obtenait tous les privilèges dont jouissaient les Provinces-Unies depuis les traités de 1648 et 1663.

Ce traité souleva le mécontentement des Anglais, des Français et des Hollandais. Pour eux il constituait une menace. L'Europe allait se diviser en deux camps, en apparence irréconciliables, auxquels la Compagnie des Pays-Bas offrait un prétexte d'hostilité ⁽¹⁾. A la batterie de l'alliance de Vienne, les puissances allaient opposer la contre-batterie de la Ligue de Hanovre. La vraie cible cependant était la Compagnie d'Ostende. Mais pour entraîner l'Europe dans leur orbite, il fallait trouver des motifs d'intérêt plus général. Au moment où la Compagnie prospérait et, grâce au traité de Vienne, allait connaître son âge d'or, ce même traité devait soulever aussi contre elle une opposition croissante qui bientôt l'étoufferait.

*
**

En 1725, le commerce pour les Indes commença à donner son plein rendement. Le traité de Vienne avait fait monter les actions de la Société et les directeurs s'affairaient à l'organisation des différentes expéditions, les unes en destination de la Chine, les autres pour la côte de Coromandel et le Bengale. Le port d'Ostende était continuellement en activité. A peine des navires avaient-ils quitté la rade que d'autres y rentraient.

Les directeurs et les administrateurs avaient à peine terminé l'armement des navires en partance, qu'ils devaient aussitôt mettre sur pied les ventes de la cargaison des vaisseaux de retour. Ce n'était pas besogne facile et il leur fallait user d'une véritable diplomatie pour ne pas compromettre la réussite de ces ventes.

Selon l'article 44 de l'octroi, elles pouvaient avoir

(1) M. HUISMAN, *ouvr. cité*, p. 331.

lieu soit à Ostende, soit à Bruges, au choix de la Compagnie. Il y eût toujours une rivalité entre ces deux villes pour profiter de ce privilège. Si Ostende avait favorisé l'installation de magasins, de dépôts, de salles de vente, Bruges ne fit pas des offres moins avantageuses aux directeurs. Selon la proposition des députés et des magistrats de la ville, la Compagnie pouvait disposer gratuitement de ses belles et magnifiques halles pour en faire des magasins, et les marchandises emmagasinées jouiraient de « l'exemption des droits de ville »; le droit de tonlieu était modéré par l'article 89 de l'octroi même; quant à la taxe médiocre que le bâtonnier pouvait imposer sur la vente, on résoudrait ce point « ultérieurement au plus grand avantage et à la satisfaction de la Compagnie ». De plus, « on trouverait toute facilité pour le transport » et l'on pourrait « charger et décharger entretemps, sans attendre la marée ou être sujet aux événements maritimes ». Ces dispositions semblaient bien être dirigées contre Ostende ⁽¹⁾. En 1726, les bourgmestre et échevins présentèrent une remontrance à l'Archiduchesse, rappelant que dans l'article 44 leur ville était nommée avant Ostende ⁽²⁾. Le comte de Visconti, grand-maître, en fit part aux directeurs mais ceux-ci avaient de bonnes raisons pour préférer Ostende.

« L'expérience, même du temps des armements particuliers, leur avait prouvé que la plupart des produits destinés à l'Espagne, la France, le Nord, l'Italie, l'Angleterre et la Hollande sortaient par mer et que les seuls deux derniers États n'emportaient guère moins de trois-quarts de la charge. Or le port d'Ostende se prêtait mieux au trafic clandestin avec ces nations. Les bateaux, en quittant

(1) Lettre de J.-B. Maelfeyt (bourgmestre de Bruges), s. d. (minute), A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, dossiers divers, n° 5603.

(2) Comte Jules de Visconti (grand-maître de Marie-Elisabeth) aux directeurs, 26 juillet 1726 (original), A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5815.

le havre le soir, pouvaient aborder sur les côtes d'Angleterre et de Hollande avant qu'on fût informé de leur départ » (1). Ils répondirent aux instances de Marie-Élisabeth en promettant qu'ils procéderaient à Bruges à la vente de la cargaison d'un prochain navire et d'une partie des marchandises de Chine (2).

L'organisation d'une vente publique était délicate. La date avait une grande importance. Pour la fixer, il fallait tenir compte de plusieurs facteurs. Les gros acheteurs venaient la plupart de l'étranger, de Hollande, d'Angleterre et de France surtout. Elle ne pouvait pas coïncider avec celles d'une vente à Londres, Amsterdam ou Nantes. Comme beaucoup de Juifs y assistaient, les directeurs prenaient toujours leurs précautions pour ne pas faire tomber les ventes le jour d'une fête israélite. Nécessairement, ils devaient se renseigner sur la date de retour des vaisseaux hollandais de Chine ou de Ceylan, pour éviter une affluence brusque des mêmes produits sur le marché et, par conséquent, une dépréciation notable (3).

Le *Charles VI* rentra le 24 juillet 1726 (4). Les directeurs fixèrent la vente de ses marchandises au 16 septembre suivant; elle eut lieu à la même date que celle de la cargaison arrivée de Chine sur les navires *l'Impératrice* et le *Marquis de Prié*, peu de temps avant. Le *Charles VI* avait

(1) Directeurs au comte de Visconti, août 1726, AA., Fonds de la Compagnie des Indes, dossier n° 5613.

Il est intéressant de remarquer que les ennemis mêmes de la Compagnie, Anglais et Hollandais, venaient acheter les trois quarts des marchandises vendues à Ostende. Il faut en conclure que les prix y étaient plus avantageux qu'à Londres et à Amsterdam.

(2) Directeurs à Marie-Élisabeth, 23 octobre 1727, A.A., idem, reg. n° 3579.

(3) Directeurs d'Ostende aux directeurs d'Anvers, 9 août 1726, A.A., idem, liasse n° 5825.

(4) *Relation de ce qui s'est passé pendant le voyage du « Charles VI »*, A.G.R., Secrét. État et Guerre, Compagnie des Indes, liasse n° 2186; Parraber au gouverneur de Tranquebar, 21 janvier 1726, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5584.

quitté le Bengale richement chargé par l'activité et l'ingéniosité de Parraber. Selon le gouverneur, il n'était sorti pareil bateau du Gange depuis longtemps. Le profit laissé par la vente lui donna raison ⁽¹⁾. Parraber, revenu en Europe à bord de ce navire, remit le connaissance des marchandises aux commissaires qui composèrent le registre des ventes, dont chaque feuillet était daté et signé. Il servait à la consignation des marchandises à vendre, des prix, du nom des acheteurs et le teneur du livre devait déclarer sous serment, devant le greffier de la ville, que telle serait sa destination. Les marchandises furent exposées huit jours avant la vente publique dans différents magasins. Des imprimés renseignaient les amateurs sur le nombre, la nature des marchandises et le lieu où elles étaient exposées ⁽²⁾. On stipulait aussi les conditions de vente. L'acheteur n'avait pas à payer de droits; cependant la Compagnie retenait 1 ⁰/₁₀₀ au profit des pauvres, comme c'était la coutume aux ventes d'Amsterdam ⁽³⁾.

Certaines marchandises étaient envoyées par les pères missionnaires de Chine sur les navires de la Compagnie,

(1) La vente publique des marchandises du *Charles VI* donna au Trésor 61.397 florins de droits d'entrée (4 %) et 362.328 florins de bénéfice net à la Compagnie.

(2) *Venditieboek van de « Keyzerin » en « Marquis de Prié »*, 1726, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5727.

Les locaux d'Ostende où les marchandises étaient exposées et vendues sont, par exemple : magasin Van Cothem et Gyzelinck, magasin Saint-Pierre, magasin Van Haecke, Maison des Bateliers, l'hospice, le grand grenier de l'hôtel de ville et les deux magasins de la Compagnie sur les quais.

Les porcelaines venant de Chine étaient exposées dans les magasins de la Compagnie sur les quais. On trouvait des échantillons sur les caisses. On devait prendre les lots en entier et avec les pièces cassées.

(3) *Annonce de vente* de la Compagnie hollandaise, A.G.R., Conseil des Finances, liasse n° 4379.

à destination du Nonce, du confesseur de la Gouvernante, pour le Père Maelcamp et d'autres (1).

Une grosse partie du salpêtre venant du Bengale était achetée par Marie-Élisabeth pour l'armée des Pays-Bas (2).

Les directeurs, à chaque retour, réservaient quelque beau lot pour l'offrir à l'Archiduchesse. Elle-même d'ailleurs achetait quelques marchandises. Avant la vente, elle envoyait un délégué pour choisir ce dont elle avait besoin. Les directeurs d'Ostende lui facilitaient la visite. L'assemblée priait le duc d'Ursel de remettre les présents à Son Altesse et de demander, à cette occasion, sa protection pour la Compagnie (3).

Annuellement, la direction était moralement obligée de faire quelques cadeaux à la Cour de Vienne, au grand-maître et à sa femme, à d'autres personnes distinguées et bienfaitrices. Aussi Alexandre Hume, avant son départ, reçut-il l'ordre « d'employer chaque année trois ou quatre mille roupies en belles broderies, entre autres pour la tenture d'un lit, pour des habits de femme, mouchoirs, etc., et aussi de prendre quelques petits oiseaux dont S. A. S. le prince de Savoie est extrêmement curieux, et quelques autres raretés du pays » (4).

En 1726, la ville d'Ostende demanda de pouvoir toucher le pourcentage réservé aux pauvres sur la vente pour secourir « les pauvres veuves et enfants de matelots, ils n'avaient jamais été réduits à plus grande misère qu'ils ne l'étaient à présent ». La ville avait déjà déboursé de grandes sommes pour aider les femmes de matelots longtemps détenus comme esclaves à Alger et qui venaient d'être renvoyés sur leur bateau.

(1) Kimpe et Thomas Ray aux directeurs, s. d., A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5817.

(2) A.G.R., Conseil des Finances, liasse n° 4379.

(3) Directeurs d'Anvers aux directeurs d'Ostende, 15 février 1728, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5581.

(4) Directeurs à Alexandre Hume, 31 octobre 1726, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5665, fol. 465.

Vingt-trois déjà étaient morts en route. Les directeurs donnèrent à la ville cette somme; elle s'élevait à environ 1.200 à 1.400 florins (1).

*
**

A côté de ses activités principales touchant directement à l'administration du commerce, la Compagnie exerçait différentes activités secondaires. Celles-ci sont d'autant plus intéressantes à examiner qu'elles mettent mieux en évidence la place que cette institution commerciale et maritime occupait dans la vie sociale, économique et financière des Pays-Bas autrichiens.

Société disposant de gros capitaux, elle pouvait avancer des fonds à la Cour, au gouvernement, à des villes. On ne manqua pas d'ailleurs de faire appel à elle en toutes circonstances, d'autant plus facilement que la Cour de Vienne était pauvre; le peu qu'elle possédait passait à renforcer l'armée, à soutenir les guerres continuelles de l'Empire (2). Quant aux villes, elles subissaient le contre-coup de la période de pauvreté extrême de la fin du régime espagnol. A la demande de Marie-Élisabeth, la direction, probablement à l'insu de l'assemblée générale, avança à plusieurs reprises de grosses sommes « pour les pressants besoins du service de Sa Majesté ».

L'avance était faite à compte des droits d'entrée de marchandises qui, la plupart du temps, n'étaient pas encore arrivées. L'admodiateur général des droits devait

(1) Directeurs d'Ostende à ceux d'Anvers, 21 juin 1726 (français) et 24 juin 1726 (flamand) (originaux), A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5825/1.

(2) Proli écrivait de Vienne : « On peut dire qu'il n'y a peut-être jamais eu d'empereur plus attentif à l'augmentation de ses forces que celui d'à présent, car il ne fait nulle autre dépense qu'à l'entretien de ses troupes, étant presque incroyable la simplicité de ses équipages et de ses habillements et surtout des bâtiments et ameublements de sa Cour; il n'y a pas un ministre qui ne soit logé plus magnifiquement ». P. Proli au bourgmestre d'Ostende, 20 septembre 1724, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5602.

décompter la somme avancée du montant des taxes à payer par la Compagnie. En 1727, les directeurs avancèrent ainsi 150.000 florins ⁽¹⁾ et en 1729, malgré la suspension du commerce, ils prêtèrent 100.000 florins ⁽²⁾. Longtemps après l'abolition, en 1734, l'Archiduchesse insista pour qu'on lui fit une avance de 60.000 florins. Les directeurs, cette fois, opposèrent la triste situation de la Compagnie, les dettes que l'Empereur avait envers elle, l'indemnité pour les factoreries, « que l'article 97 et l'article 98 de l'octroi leur donnaient le droit strict de lui réclamer » ⁽³⁾. Vu la nécessité de ce fonds « pour subvenir à la défense des places frontières et à les pourvoir », les directeurs décidèrent d'avancer 40.000 florins. Ils jugeaient que cette somme devait à peu près représenter le montant des droits de Sa Majesté sur la cargaison de *La Concorde*, navire de permission attendu du Bengale ⁽⁴⁾. Ils avaient vraisemblablement estimé qu'un refus pur et simple mécontenterait les ministres à leur égard. Or ceux-ci leur avaient laissé espérer que l'Empereur serait en état de les indemniser pour les factoreries du Bengale ⁽⁵⁾.

La Compagnie, pour accéder au désir de l'Archiduchesse et avec l'assentiment de l'assemblée générale des principaux intéressés, participa à la Loterie générale organisée

(1) Dépêche de Marie-Elisabeth aux directeurs, 30 octobre 1727 (copie), A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5815; A.G.R., Secrét. Etat et Guerre, Compagnie des Indes, liasse n° 2186.

(2) Directeurs au comte de Visconti (grand-maître), 22 février 1729, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5579, fol. 570-571.

(3) Marie-Elisabeth aux directeurs, 5 septembre 1734 et J. De Pret et Bosschaert à Rima, 26 septembre 1734 (originaux), A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5781.

(4) Bosschaert au comte de Visconti (?), 7 octobre 1734, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5579, fol. 213.

La Concorde fut l'un des deux bateaux de la Compagnie dont les puissances maritimes autorisèrent le départ d'Ostende pour les Indes, après l'abolition.

(5) ? aux directeurs, 23 août 1734, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5781.

en 1729 pour le soulagement des finances de Sa Majesté et pour l'avantage du pays. Elle prit 3.000 lots (1).

En 1740, la ville d'Anvers contracta envers la Compagnie un emprunt de 60.000 florins à raison de 3 ½ % pour achat de grains, « vu la nécessité actuelle » (2).

Les directeurs ne manquèrent jamais de soutenir et d'aider activement certaines institutions ou activités religieuses. L'Empereur leur recommanda l'œuvre d'un certain Ripa, prêtre séculier de la Congrégation de Notre-Dame, ancien missionnaire apostolique en Chine. Il avait établi à Naples un collège « pour y élever et instruire dans la religion catholique de jeunes Chinois et autres Indiens, à l'effet d'en faire des missionnaires et de les renvoyer ensuite dans leur patrie ». Cinq Chinois jouissaient déjà des bienfaits de cette institution. Ripa demandait que la Compagnie accordât le passage à ses protégés, à raison d'un élève par bateau, soit à l'aller, soit au retour. Un de ses collègues conduirait les enfants à bord et on viendrait les chercher à l'arrivée. Le collège se chargerait des voyages d'Ostende à Naples, de même des déplacements en Chine et aux Indes. En échange, la Compagnie pourrait envoyer dans l'établissement de Naples, « des jeunes gens pour être instruits dans les langues et les coutumes des pays éloignés où elle fait son trafic » et ils recevraient l'instruction et la pension gratuites. Le 20 décembre 1726, les directeurs acceptèrent l'offre, en demandant cependant que les jeunes gens qui s'embarqueraient en Chine aient la permission du vice-roi ou du gouverneur principal de Canton, sinon les mandarins, postés à la sortie du

(1) Directeurs au marquis de Rialp, 2 septembre 1729, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5579, fol. 414-415.

(2) *Actes passés au sujet de l'avance de fl. 60.000 faite à la ville d'Anvers* (22 juin 1741), A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, dossiers divers, n° 5613.

fleuve, pourraient arrêter leurs navires, confisquer la cargaison et interdire le commerce (1).

Le Nonce, dès 1722, s'adressa aux directeurs, au nom de la Congrégation de la Propagation de la Foi, pour qu'ils continuent à se charger du passage de deux ou trois missionnaires pour les Indes, comme les armateurs particuliers l'avaient entrepris. Ils acceptèrent cet engagement. Cependant Marie-Élisabeth, mécontente, semble-t-il, qu'ils aient pris une telle décision sans son consentement, défendit à la Compagnie de faire passer des missionnaires aux Indes sans avoir obtenu préalablement son autorisation (2).

Dans son assemblée générale du 17 décembre 1726, les principaux intéressés consentirent unanimement à l'érection et à l'entretien d'une chapelle de la nation flamande à l'hôpital de Notre-Dame des Grâces, situé dans le Rossau, faubourg de Vienne, et à fonder un quatrième autel aux frais de la Compagnie. Les nations du royaume de Naples, de Sicile et du Duché de Milan y avaient déjà fondé, chacune, une chapelle avec son autel et chapelain. La Compagnie fut autorisée par les intéressés à disposer de 12.000 florins de change pour une fois, « en reconnaissance des grâces et des bénédictions que Dieu a répandues et répandra par la suite sur la Compagnie, par l'interces-

(1) Dépêche de Charles VI à Marie-Élisabeth, 26 octobre 1726 (copie), A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, rég. n° 5594, fol. 86-87; Les directeurs à Marie-Élisabeth, 29 décembre 1726, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, rég. n° 5579, fol. 60-61; Marie-Élisabeth à Charles VI, 3 janvier 1727, A.G.R., Secrét. État et Guerre: « Relation de Marie-Élisabeth à Charles VI », reg. n° 912, fol. 163-170.

Ainsi l'on peut constater, à cette époque, l'existence d'une aide sociale aux missions.

(2) Marie-Élisabeth aux directeurs, 28 février 1723 (original), A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5815; Directeurs à Marie-Élisabeth, 4 mars 1727, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, rég. n° 5579, fol. 63-64. Les directeurs s'expliquèrent ce refus par le désir que Charles VI avait que la Congrégation s'adressât à lui pour obtenir cette faveur. Directeur d'Anvers au directeur de Gand, 28 mars 1727, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5581.

sion de Sa Très Sainte et Digne Mère ». Le prince de Cardona, qui s'occupait de l'administration de cette institution, avait écrit aux directeurs pour obtenir cette participation ⁽¹⁾.

Vers le mois de juin, la Compagnie envoya un chapelain, M. Darmi, « prêtre très zélé connaissant le français et le flamand » ⁽²⁾. Il recevait un traitement de 100 florins d'Allemagne et un casuel de 180 florins pour la messe, table, etc.

Le Prince promit qu'il ferait mettre les armes de la Compagnie dans la chapelle ⁽³⁾.

En 1734, après l'abolition de la Société, qu'allait devenir la chapelle pour la nation flamande ? La question était délicate. Sans doute, cette fondation et le droit de patronat devaient être conservés à perpétuité en faveur de la nation flamande et c'est bien ainsi que la Compagnie l'avait compris quand elle avait fourni le capital de 12.000 florins de change, mais elle ne possédait d'autres titres de cette fondation que les lettres de feu le prince de Cardona, qui ne contenaient que la proposition de l'établissement, la demande des fonds et leur réception. Il était donc urgent de soumettre la question à l'assemblée générale et d'y délibérer sur les moyens d'obtenir un acte canonique de cette fondation et le *jus eligendi* en faveur de celui qui serait désigné par l'assemblée pour représenter la nation ⁽⁴⁾. Il s'agissait aussi de remplacer l'abbé Darmi,

(1) Prince de Cardona aux directeurs, 31 juillet 1726 (original); A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5815; Directeurs au prince de Cardona, 20 décembre 1726, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5579, fol. 356-357.

(2) Directeurs au prince de Cardona, 19 juin 1727, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5579, fol. 259; Prince de Cardona aux directeurs, décembre 1726, A.A., idem, reg. n° 5594.

(3) Prince de Cardona aux directeurs, 12 février 1727, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5594.

(4) Jacq. de Pret à Puya-Diez, 6 août 1734 (copie), A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5781.

promu chanoine à Courtrai; Pierre Franck, Luxembourgeois, prêtre à l'évêché de Liège, fut nommé par les directeurs comme intérimaire, en attendant que la première assemblée générale confirmât sa nomination ⁽¹⁾.

D'après les renseignements communiqués par l'abbé Darmi, l'hôpital de Notre-Dame était menacé de ruine en 1734. L'Empereur, en effet, venait de perdre Naples, Milan, et l'on s'attendait à ce que la Sicile fût prise aussi. Les ressources de cet établissement, par le fait même, disparaissaient et il se voyait obligé d'entamer son capital. Des 10.000 florins d'Allemagne donnés par la Compagnie, 2.000 avaient été employés au bâtiment de la chapelle et l'on pouvait craindre que les fonds ne fussent engloutis dans les frais de l'hôpital, d'autant plus que le prince de Cardona les avait placés en banque, au nom de l'hôpital ⁽²⁾. Devant ces difficultés, les directeurs décidèrent d'en référer à l'Empereur et de lui proposer de faire passer le droit de nomination du chapelain à l'évêque d'Anvers ou de Gand, ou alternativement à l'un et à l'autre. Ils s'informeront à la Chancellerie du Nonce de Bruxelles au sujet des moyens pour ériger un patronage ⁽³⁾. Il semble que le droit de nommer les chapelains et la charge de leur donner un bénéfice furent donnés à un évêque du pays ⁽⁴⁾.

Si l'activité de la Compagnie a contribué à renflouer les finances des Pays-Bas autrichiens, si elle a joué un rôle important dans leurs institutions, elle a eu aussi des répercussions profondes et heureuses sur leur com-

⁽¹⁾ *Patente* (avec en-tête, les armes de la Compagnie) pour Pierre-François Franck, 15 février 1735, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, dossiers divers, n° 5603.

⁽²⁾ Darmi aux directeurs, 7 juillet 1735 (original), A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, dossiers divers, n° 5603.

⁽³⁾ *Mémoire pour la Chapelle de la Nation flamande* (sans date ni auteur), A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, dossiers divers, n° 5603.

⁽⁴⁾ Extrait d'une lettre de Pattyn à (?), 2 mai 1736, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, dossiers divers, n° 5603.

merce et leurs industries. Les expéditions maritimes, le trafic intense avec les Indes et la Chine, les ventes publiques où affluaient les étrangers eurent une influence directe sur la vie économique du pays. Alors qu'avant l'existence de cette Société, plus de 3.000.000 de florins⁽¹⁾, selon le comte de Calenberg, sortaient du pays pour être employés à l'achat de produits des Indes en Hollande et en Angleterre, dès que ces produits arrivèrent directement au port d'Ostende, ce furent les étrangers qui vinrent acheter de gros lots de cotons, toiles, châles, thé, etc., et amenèrent les monnaies étrangères. Que l'on songe aux gros bénéfices que rapportait chaque voyage. Un navire chargé d'un fonds de 400.000 à 500.000 florins produisait, à l'estimation du comte de Calenberg, « au moins la somme de 1.000.000 de florins, quand ce ne serait que pour la charge de thé »⁽²⁾. Les industries connurent un regain d'activité. Des fabricants de drap de Verviers se fixèrent à Eupen et à Hodimont et perfectionnèrent nos tissus⁽³⁾. Les fabriques de cordages, de toiles à voile, d'agrès travaillèrent à plein rendement⁽⁴⁾. En 1726, Jean-Baptiste Meeus demanda à l'Archiduchesse la permission d'installer à Vilvorde une fabrique pour imprimer les toiles de coton qui arrivaient unies et blanches des Indes. Cette industrie avait déjà prospéré en Hollande⁽⁵⁾. Les armements attirèrent une quantité de matelots, d'officiers et une véritable marine s'organisa. A l'instar des grandes villes maritimes, les directeurs de la Compagnie engagèrent un professeur

(1) *Mémoires de Calenberg et lettres à l'Impératrice* (1752), B.B., ms. n° 14893.

(2) Calenberg aux directeurs, 28 décembre 1741 (original), A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5923.

(3) DE BRIAVOINE, *De l'Industrie en Belgique*, t. 1, p. 80 (cité par LEVAE, dans *ouvr. cité*, pp. 180-191).

(4) *Enquête faite par le comte de Wynants* (1728), publiée par CUVELIER, 1912, pp. 19-20.

(5) *Projet pour une imprimerie de coton*, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, dossiers divers, n° 5605.

d'hydrographie de Dunkerque, Jean-Baptiste Vincent, pour enseigner gratuitement, dans une académie qu'ils créèrent à Ostende, la navigation et le pilotage aux jeunes matelots (1). Le trafic maritime en général profita de la prospérité du commerce aux Indes. Dès la fin du régime espagnol, la voie navigable d'Ostende, Bruges et Gand avait été presque complètement abandonnée. Au lendemain de la création de la Compagnie et grâce aussi à l'approfondissement du canal d'Ostende, le trafic commercial ranima la circulation sur cette voie en même temps que la vie des ports d'Ostende et de Bruges (2).

En 1727, une compagnie de pêcheurs fut créée à Nieuport. Elle dut son origine à l'activité de la Société des Indes. Quelques chaloupes de pêche de ce port furent envoyées dès 1724, à l'initiative de la gilde de Saint-Jacques, dans la Manche, à la rencontre des caravelles de la Compagnie revenant des Indes, pour les escorter jusqu'à Ostende. C'est parmi ces bateliers que Jean-Baptiste Stauffenbergh, grand intéressé dans les affaires de la Compagnie des Indes et organisateur de ses convois d'escorte, trouva les membres de la nouvelle société de pêcheurs dont il fut l'initiateur. En mai 1727, Charles VI permit la création de la société. Il lui accordait l'exemption de tous droits sur le matériel nécessaire aux navires, de même que sur le produit de la pêche et sur le sel nécessaire à la salaison des poissons. L'octroi aurait une durée de dix ans. Il n'était pas question d'un monopole. Le capital souscrit se montait à 115.000 florins, monnaie de

(1) Contrat entre J.-B. Vincent et Thomas Ray, 28 août 1725, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse (varia), n° 5922. Vincent recevait un traitement de 600 florins de change par an; Directeurs d'Ostende aux directeurs d'Anvers, 27 août 1725 (original), A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5825.

(2) H. VAN HOUTTE, *Histoire économique de la Belgique à la fin de l'ancien régime*, pp. 223-224, Gand, 1920.

change. La société resta en activité jusqu'en 1737 ⁽¹⁾. Une entreprise pour la pêche au Groenland s'organisa vers la même époque. Il semble que le baron Sotelet, admodiateur général des droits d'entrée, et Jean de Schonamille en furent les fondateurs ⁽²⁾.

Comme le fait remarquer M. Van Houtte, la renaissance économique qui résulta de la création de la Compagnie d'Ostende et qui se maintint malgré sa suppression jusqu'aux environs de l'année 1738, se manifesta aussi bien dans le domaine du commerce que de l'industrie ⁽³⁾.

Une des premières préoccupations de notre Compagnie des Indes fut d'organiser son activité coloniale. Rappelons-nous que Godéfried La Merveille (1718) avait obtenu la cession d'un terrain à Cabelon, sur la côte de Coromandel, que A. Hume et J. Harrisson, lors de leur voyage au Bengale à bord de la *Ville de Vienne*, frégate armée par E. de Pret, s'étaient vus gratifiés par le Nabab Jafer Kan (6 janvier 1721) d'une paravanah leur promettant des terrains pour s'établir sur les rives du Gange.

A la suite de ces événements, Charles VI chargea le ministre plénipotentiaire, le marquis de Prié, d'envoyer le général Cobbé en son nom pour se rendre compte des avantages qu'offrait la nouvelle colonie et pour traiter avec le Prince « maure » des conditions pour acquérir des établissements au Bengale.

Dès la création de la Compagnie, l'Empereur lui avait fait la cession des colonies acquises ou à acquérir en son nom ⁽⁴⁾. Les directeurs de cette Société devaient donc

(1) J. FILLIAERT, *De Compagnie van Vischvaert te Nieuwpoort, 1727-1737*, pp. 7 et suiv., Nieuport, 1939.

(2) Bernaert aux directeurs d'Anvers, 13 mars 1727, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5576; cfr. A.G.R., Amir.

(3) H. VAN HOUTTE, *ouvr. cité*, pp. 150-151.

(4) *Lettre patente de cession* donnée par l'empereur Charles VI par laquelle il cède Cabelon à la Compagnie, 13 décembre 1724 (copie authentique), A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5815; *Lettre patente de cession* des terrains au bord du Gange, pour lesquels Hume

organiser la factorerie de Cabelon et poursuivre les démarches nécessaires pour en fonder d'autres sur les bords du Gange. Ils délèguèrent le Français Vincent Parraber à cet effet. Il était chargé d'instructions signées par eux et devaient s'embarquer à bord du *Saint-Charles* en qualité de « directeur de commerce » (1).

A lire les ordres dont il était muni, on peut constater que le crédit de J.-A. Cobbé auprès des directeurs n'était guère considérable. Si le général pouvait encore mener les conversations diplomatiques auprès du Nabab pour obtenir un terrain, Parraber jouissait de la faculté de nommer ses propres employés pour l'aider dans son commerce, sans l'assentiment de Cobbé, et celui-ci n'aurait aucune autorité sur eux. Sans doute les directeurs n'avaient-ils pas, et pour cause, grande confiance dans les talents du lieutenant général comme financier, car ils mirent entre les mains de Parraber l'administration des finances, le paiement des employés et la « caisse unique » (2). Ils insistèrent aussi, à la demande de ce dernier d'ailleurs, sur la séparation devant exister entre l'activité du directeur du commerce et l'administration civile et militaire dirigée par le gouverneur. Le 17 juillet 1724, le *Saint-Charles* jeta l'ancre devant Cabelon. Parraber, au nom de la Compagnie, nomma de la Pena commandant de la factorerie, puis continua sa route vers le Bengale. Pour remonter le Gange, il prit malheureusement un pilote peu expérimenté. Le 4 août 1724, le navire *Saint-Charles* s'échouait sur un des bancs de sable dont le fleuve était encombré et l'on ne put le renflouer. Les uns

a reçu une promesse, avec tous les droits de propriété, juridiction..., moyennant le remboursement de 25.000 écus argent de change, 13 décembre 1724, A.A., ibidem.

(1) FL. PRIMS, *De reis van den « Sint-Carolus »*, 1724, pp. 92 et suiv., Antwerpen, 1926.

On trouvera dans ce livre un récit vivant de ce voyage et la publication du journal du capitaine Cayphas.

(2) M. HUISMAN, *ouvr. cité*, pp. 282-283.

en barquette, les autres sur un radeau de fortune parvinrent à gagner les bois marécageux de la rive.

Loin de pouvoir prendre possession d'une factorerie, Parraber apprit la triste situation des employés arrivés au Bengale à bord du *Charles VI*, un an auparavant (3 juillet 1723). Le lieutenant général J.-A. Cobbé avait échoué dans ses tentatives diplomatiques pour obtenir du Nabab Jafer Kan la libre propriété de deux terrains que le gouverneur français de la Blanchetierre avait à ferme et désirait céder : Banquibazar et Hydsiapour, situés sur la rive orientale du fleuve Hougly, non loin de Calcutta. Meilleur officier que diplomate, le gouverneur Cobbé, à bout de patience et aimant les risques de guerre, voulut imposer ses volontés au gouvernement indigène les armes à la main.

Retranché à Danemarnagore, factorerie abandonnée par les Danois, il se défendit vaillamment avec l'aide de ses employés, un millier de pions et de quelques déserteurs racolés sur place. Après deux mois de lutte, il eut le bras emporté par un boulet de canon et mourut. Son armée dut capituler (27 juin 1724). Le capitaine Jean t' Kint obtint d'un gouverneur français la faveur de pouvoir se retirer avec ses hommes dans la factorerie de Chandernagor ⁽¹⁾.

La nouvelle Compagnie ne pouvait inaugurer son activité dans de pires conditions. Le Nabab était mécontent, les « Maures » méfiants envers « ces Allemands » ; les puissances maritimes allaient naturellement tâcher de profiter de la situation critique des Ostendais pour étouffer, dès le début, leurs initiatives coloniales et commerciales. Les Français, qui avaient donné asile à des particuliers, ne voulurent pas garder des employés d'une compagnie étrangère sur leur terrain. Aussi, quoique la plupart des

(1) Nous ne donnons ici qu'un bref résumé des faits dont on pourra trouver le récit détaillé dans : FL. PRIMS, *De oorlog van Mijnheer Cobbé*, Antwerpen, 1926; cfr. A.G.R., ms. divers, n° 958 : « Journal de Hume et Harrisson » ; M. HUISMAN, *ouvr. cité*, pp. 285-288.

rescapés souffrirent d'une fièvre mortelle, donnèrent-ils l'ordre à Parraber de quitter les lieux avant le 1^{er} septembre 1724. Celui-ci obtint de pouvoir rester jusqu'au 14 du même mois, date à laquelle il retourna à Danemarnagore avec la permission du Nabab.

La nouvelle des tristes événements qui s'étaient passés au Bengale consterna les intéressés de la Compagnie. La perte du *Saint-Charles* s'élevait à 253.836 florins ⁽¹⁾ et l'on pressentait que la guerre engagée par Cobbé avait indisposé le Vice-Roi à l'égard des nouveaux arrivés. Les expéditions n'en furent pas organisées avec moins d'activité. Il fallait d'abord envoyer un navire au Bengale pour y secourir l'équipage du *Saint-Charles*, prendre la cargaison qui lui était destinée et remplacer les fonds perdus. Comme le voyage vers l'Hindoustan durait en moyenne six à sept mois et que la saison pour y arriver commençait au mois de mai et finissait fin août, les navires devaient quitter Ostende entre la mi-décembre et la mi-février. On décida d'y envoyer le navire *Charles VI* à peine rentré avec Hume et Harrisson. Il appartenait à de Pret et Soenens ⁽²⁾. Le capitaine De Winter ⁽³⁾ fut chargé de le commander. Les directeurs nommèrent quelques nouveaux employés, tels que Jean Bos, François de Schonamille ⁽⁴⁾, Guillaume Ryckx, Pierre Janvier, David de la Rivière, Philippe de Stobbelaer, Joseph Berckelaer, pour s'occuper du com-

(1) *Livre des délibérations*, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5673.

(2) Pour les préparatifs des armements, cfr. correspondance des directeurs d'Anvers avec les directeurs de Gand, 17 décembre 1724 au 14 février 1725. Il semble que le *Charles VI* est bien l'ancien *Griffon* que Godefroid La Merveille conduisit à Cabelon.

(3) De Winter était Ostendais, il avait alors environ 40 ans. *Rôle d'équipage*, B.B., ms. n° 2008, fol. 23.

(4) *Fr. de Schonamille*, fils du prévôt général de l'armada navale au service du roi d'Espagne, frère de Jean de Schonamille et de Françoise, épouse d'Adrien de Brouwer. Cfr. DOUXCHAMPS et Y. DE BROUWER, *De familia de Brouwer*, p. 14, Bruxelles et Paris, 1927. Il a résidé rue des Fèves, à Ostende, E. BOCHAERT, *Dictionnaire historique des rues, places, monuments*, Bruxelles, 1861.

merce dans les Indes ⁽¹⁾. Les directeurs avaient donné des ordres à Jean Bos et François de Schonamille et une copie de ceux remis à Parraber l'année précédente. Ils étaient chargés de transmettre la somme de 5.000 à 6.000 florins à Pena, commandant de la colonie de Cabelon, et des ordres au général Cobbé, dont les directeurs ignoraient la mort, mais non les exploits guerriers. Ils avaient trouvé qu'il était prudent de mettre à l'écart ce gouverneur à l'esprit trop belliqueux. Leur plan consistait à lui donner une place de gouverneur à Cabelon, prétendument pour lui faciliter la mission d'inspection dans cette factorerie dont il avait été chargé par l'Empereur et le marquis de Prié, le 9 décembre 1722. On le remplacerait donc « provisoirement » au gouvernement du Bengale ⁽²⁾.

Avant de concevoir un tel projet, ils s'étaient d'abord assurés que la Cour de Vienne ne protégeait pas Cobbé ⁽³⁾. Comme l'écrivait le directeur d'Anvers, il s'agissait « qu'il ait les mains assez étroitement liées pour ne plus pouvoir nuire ⁽⁴⁾ et, enfin, « en un mot, d'enterrer la synagogue avec honneur » ⁽⁵⁾. Les instructions de J. Bos et de Fr. de Schonamille ne permettaient d'ailleurs pas d'en douter. Si Cobbé refusait de céder son pouvoir à Parraber ou, en cas d'absence ou de mort de celui-ci, à Jean Bos ou enfin à Schonamille, on pouvait employer la force armée pour le faire obtempérer.

(1) *Dépenses générales pour le « Charles VI »*, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5683.

(2) *Projet de commission pour Cobbé*, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5665, fol. 152-153.

(3) Selon Proli, le prince Eugène ne protégeait pas Cobbé. Cependant il désirait, ainsi que les ministres, qu'on ne le renvoyât pas directement en Europe, mais qu'on lui donnât un poste de directeur à la factorerie de Cabelon. Directeurs d'Anvers aux directeurs d'Ostende, 25 janvier 1725, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5576.

(4) Directeurs d'Anvers aux directeurs d'Ostende, 9 janvier 1725, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5576.

(5) Directeurs d'Anvers aux directeurs d'Ostende, 25 janvier 1725, A.A., *ibidem*.

Parraber, nommé « directeur » ou gouverneur de la factorerie à la place de Cobbé, Jean Bos, second, et Schonamille, troisième au Conseil, devaient agir tous trois « de concert » jusqu'à l'embarquement de Parraber sur le *Charles VI*. Avant son départ, il formerait un Conseil de cinq personnes, plus un secrétaire n'ayant pas voix aux décisions. Le directeur en serait toujours le président. Des soldats devaient aussi s'embarquer sur ce navire pour servir dans la possession du Bengale sous les ordres du capitaine 't Kint. La direction avait joint à ses instructions des ordres précis pour la construction de la loge et des magasins, pour l'achat de la cargaison de retour, pour le paiement des dettes de Cobbé et pour l'administration civile et militaire ⁽¹⁾. Le *Charles VI* partit d'Ostende le 17 janvier 1725. Il fut rejoint par deux navires équipés par la Compagnie en destination de la Chine, le *Marquis de Prié*, capitaine C. Flandrin, et *L'Impératrice*, capitaine De Clerck. Ils quittèrent la rade ensemble, le 3 février. Après ce second armement, les directeurs commencèrent les préparatifs d'un troisième sans tarder.

Le traité de Vienne leur laissait entrevoir une grande prospérité. Il manquait des navires. Thomas Ray s'arrangea avec deux hommes de confiance, le capitaine Lucas et de Coker, pour l'achat de nouveaux vaisseaux à Londres. Coppinger y fut envoyé pour arranger le marché. Dix à vingt-huit navires de 400 à 500 tonneaux y étaient restés invendus après l'achat qu'avait fait la Compagnie de Londres vers le mois de septembre 1725 ⁽²⁾. Les représentants de la Compagnie avaient fixé leur choix sur le

⁽¹⁾ *Ordres et règlements des directeurs à Vincent Parraber, Jean Bos et François de Schonamille*, 20 janvier 1725, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5665.

⁽²⁾ *Directeurs à Coppinger*, 12 septembre 1725, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5576.

Carteret (*Cartwright*), de 400 tonneaux. Après un marchandage assez long, Coppinger l'acquît pour 3.160 livres ⁽¹⁾. D'autres vaisseaux étaient en construction à Hambourg sous la direction de Baert, commissaire de la Compagnie en cette ville ⁽²⁾. Vers novembre 1725, *L'Archiduchesse Élisabeth* y fut lancé, mais la saison l'empêcha de partir pour Ostende ⁽³⁾. Vers la fin août, la direction avait fait acheter un bateau à la vente d'Amsterdam, Alexandre Hume l'ayant jugé très bon. On lui laissa son nom *L'Espérance* ⁽⁴⁾. Le navire anglais *Cartwright* fut baptisé *La Paix*. Un deuxième bateau anglais reçut le nom *Le Lion* ⁽⁵⁾. *L'Aigle*, ancien *Comte de Lalaing*, garda son nom. Un second bateau hollandais devait encore arriver ⁽⁶⁾.

Le personnel gradé fut recruté par les directeurs, les matelots par le commissaire L. Bernaert.

Le chef des subrécargues, Alexandre Hume, fut désigné comme gouverneur général des factoreries à acquérir au Bengale ⁽⁷⁾. Son frère, Abraham Hume, Joseph Foster et

(1) Vers le 24 octobre 1725, Coppinger acheta ce navire sans ordres des directeurs. Directeurs de Gand aux directeurs d'Anvers, 31 octobre 1725, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5576. Les directeurs approuvèrent cependant l'achat. Le *Carteret* fit voile vers Ostende, battant pavillon de Bourgogne et muni d'une lettre de mer de « bourgeoisie » au nom de Jacobus Verbeke. Cfr. différentes lettres, 1725, A.A., ibidem, liasse n° 5825/1.

(2) Jacobus d'Anvers à Louis Bernaert, 21 juillet 1725, A.A., ibidem, reg. n° 5576.

(3) Directeurs à Baert, 26 novembre 1725, A.A., ibidem, reg. n° 5576.

(4) *L'Espérance* fut acheté pour 25.460 florins, 11 deniers, 6 sols. A.A., ibidem, reg. n° 5543.

(5) Directeurs à L. Bernaert, 17 décembre 1725, A.A., ibidem, reg. n° 5576.

(6) Directeurs d'Anvers aux directeurs de Gand, 19 décembre 1725, A.A., ibidem. Ce dernier vaisseau attendu doit être *Le Tigre*, destiné à la Chine.

(7) Nous ne faisons qu'esquisser ici l'organisation des expéditions 1725-1726. Un chapitre spécial sera consacré au gouverneur Alexandre Hume.

Jean Neagle étaient subrécargues de *L'Espérance*, dont Nicolas Carpentier ⁽¹⁾, d'Ostende, avait le commandement. L'équipage se composait de 94 marins. *La Paix* avait comme capitaine Philippe Perrenot, un Ostendais, ancien sous-capitaine du *Sainte-Élisabeth* pendant son voyage en Chine ⁽²⁾, et comme capitaine en second, Combes. Les commerçants qui devaient passer à son bord au Bengale se nommaient Walter Dormer ⁽³⁾, André Browne, Antoine de Duenas, Georges Savage, Jean-Baptiste Des Inges, Laurent Garremyn, Jean-Baptiste de Moncheau, Richard De Clerck ⁽⁴⁾. L'équipage se composait de 95 hommes dont 35 spécialistes, 40 matelots, 8 aides, 8 mouses ⁽⁵⁾, sans compter les subrécargues. L'argent embarqué sur *La Paix* enfermé dans 24 tonneaux, se montait à la somme de 657.580,5,81 florins de change (frais de transport compris); 200 saumons de plomb pour une valeur de 4.910 florins de change constituaient le lest du navire. Si l'on compte son prix d'achat à 39.047,8,6 florins et les frais d'armement indispensables qui s'élevaient à la somme de 55.707,19,5 florins, le coût total du vaisseau même était de 94.755,7,11 florins ⁽⁶⁾.

L'Espérance avait été acheté pour 25.460,11,6 florins. Bernaert avait dépensé 50.692 florins pour l'équipement, ce qui donnait un coût total de 74.445,18,4 florins de change.

(1) Carpentier avait alors 33 ans et le capitaine Perrenot 30, B.U.G., ms. n° 2008, fol. 52.

(2) *Rôle d'équipage*, B.U.G., ms. n° 2008, fol. 15 et 46.

(3) *Walter Dormer*, très probablement né à Idworth, dans le comté de Southampton, vers 1700, fils de *Lord Dormer of Wenge*, était venu se fixer dans nos Pays-Bas vers 1718. Il est le frère du grand financier d'Anvers, *James Dormer*. Cfr. L. COUVREUR, *James Dormer (1708-1758)* (Bijdragen tot de Geschiedenis, Januari-Maart 1937, p. 12).

(4) *Engagement des subrécargues pour le navire « La Paix »*, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5510.

(5) A.A., ibidem, reg. n° 5543.

(6) *Rekeningen van inkoop uitreeding en ongelden gevallen op het schip genaamd den « Peys »*, A.A., ibidem, reg. n° 5543.

Les espèces, composées de piastres mexicaines et colonnaires contenues dans 25 fûts et une caisse, valaient environ 522.634,17,7 florins de change ⁽¹⁾. Le lest comprenait 194 saumons de plomb pour une valeur de 4.762,14 florins de change.

Outre le personnel de marine, les directeurs firent des démarches pour avoir 40 soldats volontaires pour rester au Bengale. Selon l'octroi, la Compagnie pouvait lever des militaires moyennant une permission préalable du gouvernement. Ils envoyèrent une requête à Marie-Élisabeth pour qu'elle leur accordât, « hors des troupes nationales », deux officiers, Jacques Macdonnel et Georges Savage, tous deux enseignes agrégés au régiment du marquis de Pancalier, et un contingent de 40 soldats, 3 sergents et deux tambours. « Ils devraient être d'un âge et d'une complexion convenable, pour la marine, aguerris et disciplinés ». Ils étaient destinés « à la garde et conservation de la factorerie » déjà fondée, du moins l'espéraient-ils. La Compagnie se chargerait de les payer ⁽²⁾. L'Archiduchesse envoya cette requête au général en chef des régiments nationaux des Pays-Bas, le comte de Velhem. La direction chargea M. de Nettine, receveur des subsides de Son Altesse, de convenir avec le secrétariat de la guerre du dédommagement à donner à la caisse de guerre et de la solde à payer aux soldats ⁽³⁾.

Les représentants du Commissariat et Alexandre Hume, commissaire de la Compagnie, décidèrent de payer 270 pistoles de 30 escalins à la caisse de guerre. La solde

(1) Les fonds de *L'Espérance* et de *La Paix* consistaient en 31.275 3/4 couronnes mexicaines, contenues dans trente-huit fûts et caisses.

(2) *Supplique* des directeurs à Marie-Élisabeth, 10 novembre 1725, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5579, fol. 56.

(3) Directeurs d'Anvers à Proli et à Ray, 27 novembre 1725, A.A., idem, reg. n° 5576; *Autorisation donnée au sieur Nettine* (copie), A.A., idem, liasse n° 5510.

fut fixée à 6 sols par jour pour le simple soldat, 9 sols pour les tambours et 18 sols pour les sergents. Elle serait réduite de moitié pendant le voyage, puisque alors ils seraient ravitaillés ⁽¹⁾. Il était permis aux deux officiers et à tous les autres que les directeurs autoriseraient, de choisir les soldats dans les régiments nationaux d'infanterie du marquis de Lossios, du prince de Ligne ⁽²⁾ et du marquis de Pancalier, et seulement ceux qui se présenteraient « volontairement ». Ils ne pouvaient pas prendre plus de 15 hommes dans un même régiment. La Compagnie fournirait aux militaires les armes et l'habillement et donnerait aux soldats deux pistoles à bon compte quelques jours avant le départ d'Ostende et aux autres militaires en proportion de leurs gages.

Les officiers continueraient à toucher le traitement dont ils jouissaient en Europe ⁽³⁾. Jacques Macdonnel, nommé capitaine par la Compagnie, fut chargé de se rendre à Bruxelles pour choisir et engager les militaires aux conditions stipulées. Il devait les rassembler et les envoyer à Gand ⁽⁴⁾.

Toutes les pièces nécessaires de l'expédition furent rédigées par les directeurs ou par les autorités compétentes. Les deux capitaines reçurent leurs lettres patentes aux armes de la Compagnie ⁽⁵⁾ et signées par les directeurs.

(1) Directeurs d'Anvers à Proli et à Ray, 27 novembre 1725, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5576.

(2) En 1725, sous le gouvernement intérimaire du maréchal de Daun, les forces militaires autrichiennes dans les Pays-Bas furent organisées définitivement. Les régiments d'infanterie du marquis de Lossios et du prince de Ligne comptaient parmi les plus anciens. Cfr. CH. TERLINDEN, *Histoire militaire des Belges*, pp. 162-163, Bruxelles, 1931.

(3) *Accord conclu à Bruxelles*, le 9 décembre 1725 (copie), A.A., ibidem, liasse n° 5510.

(4) *Ampliation et commission pour le sieur Macdonnel*, Anvers, 20 décembre 1725 (copie), A.A., ibidem, liasse n° 5510.

(5) *Patente pour « L'Espérance »*, faite à Anvers, le 19 janvier 1726 (copie), A.A., ibidem, liasse n° 5510.

Les employés furent munis de commissions en règle; les officiers et marins signèrent leurs engagements et prêtèrent serment à la Compagnie.

Alexandre Hume, avec sa nomination de directeur et gouverneur général des factoreries du Bengale et de Cabelon, fut chargé d'instructions précises, tant ouvertes que secrètes. Un certificat fut délivré par les bourgmestre et échevins de la ville d'Ostende établissant qu'il n'y avait aucun cas de maladie infectieuse ou contagieuse à la ville d'Ostende ni dans toute la Flandre ⁽¹⁾.

Chaque capitaine devait prendre connaissance des divers signaux à faire de jour, de nuit, par brouillard, en cas de poursuite, etc. ⁽²⁾. Les directeurs remirent au chef du convoi du commerce, Alexandre Hume, le projet de cargaison mentionnant les diverses sortes de marchandises à rassembler, avec leur nombre et prix approximatifs. Le 26 janvier 1726, Marie-Élisabeth, « sur l'avis de ceux des domaines et finances de l'Empereur » et à la demande de la Compagnie, donna ordre aux officiers des droits d'entrée et de sortie du port d'Ostende de laisser embarquer les espèces d'argent à bord des navires prêts à partir ⁽³⁾. Peu avant le départ, le bruit courut que les Anglais voulaient attaquer les navires et que quatre vaisseaux de guerre croisaient près des dunes et dans la Manche ⁽⁴⁾. Il fut question de prendre la route du Nord pour éviter ce canal. Les capitaines avaient sans doute l'autorisation de se défendre au cas où ils seraient « assaillis ou provoqués par des pirates ou autres quelconques et

(1) Ce certificat fut délivré le 31 janvier 1726, et était muni du sceau de la ville d'Ostende, signé Fernandez (sur parchemin), A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5510.

(2) Signaux (*Ordre van de signalen*), A.A., idem, liasse n° 5510 et reg. n° 5665, fol. 287-293.

(3) Toutes ces pièces ont été copiées et gardées dans les archives de la Compagnie, dossier n° 5510.

(4) Thomas Ray aux directeurs, 17 février 1726 (original), A.A., ibidem, liasse n° 5825/1.

de repousser force avec force » (1), mais n'était-il pas opportun d'éviter un engagement devant une telle supériorité, d'autant plus que l'on exposait le capital non seulement des deux vaisseaux destinés au Bengale, mais encore de *L'Aigle*, *Le Lion* et *Le Tigre* qui devaient faire voile vers la Chine à la même époque (2) ?

Sans doute, les directeurs redoutaient-ils aussi de voir les Anglais arraisonner leurs navires pour enlever tous les employés et les matelots de nationalité anglaise, très nombreux à bord (3). Les directeurs ordonnèrent même aux trois capitaines des vaisseaux en destination de la Chine de continuer leur voyage si les Anglais venaient prendre leurs compatriotes de force à bord, et de remplacer ceux qui auraient été enlevés. L'Anglais Hume désirait, et pour cause, ne pas risquer le passage de la Manche. Le directeur Thomas Ray était de son avis (4). Comme le vent était défavorable, il prit ce prétexte pour rassembler le Conseil des capitaines vers le 19 février, afin de leur proposer la route du Nord. La saison était déjà avancée, disait-il, et il n'y avait pas de raison pour que le vent changeât. Plusieurs capitaines ne voulurent pas suivre ce conseil : à cette saison le passage du Nord était dangereux, le climat plus rigoureux et des orages fréquents pouvaient éclater (5). Hume proposa aux directeurs de donner ordre aux capitaines de le suivre par le Nord et de promettre à

(1) *Autorisation de se défendre, donnée au capitaine Carpentier*, par les directeurs, le 19 janvier 1726, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5510. Même autorisation pour *La Paix*.

(2) Nous n'étudierons en détail que le commerce avec le Bengale. On pourra trouver des renseignements sur les expéditions en Chine dans M. HUISMAN, *ouvr. cité*, pp. 371-378.

(3) *Commission pour Maelcamp et Prolé*, du 28 décembre 1725, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5771. Aux capitaines pour la Chine, 18 février 1726, A.A., *ibidem*, reg. n° 5576.

(4) Directeurs d'Anvers aux directeurs de Gand, 22 février 1726, A.A., *ibidem* : « Tout ce qu'on a résolu là-dessus vient de la peur de la visite des Anglais ». Ray paraît angoissé à ce sujet.

(5) Les mêmes à Thomas Ray, 23 février 1726, A.A., *idem*.

l'équipage un mois de gages supplémentaires à leur retour et double ration d'eau-de-vie jusqu'à leur retour dans un climat tempéré. Il écrivait non sans crâner : « ce n'est pas la crainte d'une visite de vaisseaux par les vaisseaux de guerre qui me fait proposer la voie du Nord, mais bien la crainte de la rade d'Ostende qu'un jour ou l'autre la Compagnie aurait quelque coup funeste ». Il savait donc bien que les directeurs avaient deviné le véritable motif qui l'incitait à prendre par le Nord ⁽¹⁾.

Il faut avouer que la raison qu'il alléguait pour justifier ses craintes ne manquait pas de pertinence. La rade d'Ostende était en effet très dangereuse par gros temps. Les navires sortis du port le 15 février essuyèrent une tempête si forte que *L'Espérance*, obligé d'abandonner ses ancres, fut sur le point d'échouer sur la côte. Alexandre Hume lui donna le signal de risquer la rentrée au port. Cette manœuvre, des plus délicates en ces circonstances, réussit à souhait ⁽²⁾. Le 22 février, le capitaine Carpentier rentra son navire à Ostende ⁽³⁾. Les quatre bateaux restés sains et saufs en rade purent partir le 25 février ⁽⁴⁾. *L'Espérance* ne put appareiller que le 4 mars ⁽⁵⁾. Le yacht *Le Postillon* accompagna les navires

(1) Alexandre Hume aux directeurs, 19 février 1726, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5584.

Quelle préoccupation pour le salut de la Compagnie!... Ce petit fait révèle un trait du caractère de Hume.

(2) Directeurs d'Anvers au prince de Cardona, 1^{er} mars 1726. Ils font l'éloge d'Alexandre Hume. Les pilotes, écrivirent-ils, croyaient la perte du vaisseau inévitable. « Mais le sieur Hume, notre directeur général du commerce aux Indes et très expert-marinier, montra lui-même le signal pour le faire rentrer. » Les directeurs, on le voit, éprouvent le besoin de montrer qu'ils avaient fait bon choix. A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5576.

(3) *Journal de Carpentier*, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5510; journal n° 5696.

(4) Hume aux directeurs, 28 février 1726, A.A., ibidem, reg. n° 5586.

(5) *Journal de Carpentier*, A.A., ibidem, liasse n° 5510; reg. n° 5696.

jusqu'à ce qu'ils eussent dépassé le canal et rapporta des nouvelles réconfortantes aux directeurs (1).

Nous nous sommes efforcé de montrer comment la Compagnie d'Ostende organisait ses armements et quelle activité animait tous ses membres en vue de la réalisation des décisions prises par l'assemblée des principaux intéressés. Depuis le directeur jusqu'au simple marin, chacun a sa fonction bien déterminée et dans cette vaste entreprise aucun rouage ne tourne à vide.

Malgré le zèle de tous, les navires, une fois loin du port, étaient livrés aux risques inévitables des voyages au long cours : les corsaires, la jalousie des voisins, les dangers de la mer. Les directeurs tâchèrent de diminuer le plus possible les causes d'échec; ils se joignirent au Gouvernement pour entamer des pourparlers avec les nations maritimes, présenter des requêtes ou des réclamations auprès des ambassades étrangères. Avec l'aide de spécialistes, ils étudièrent les possibilités d'installer des ports de relâche pour les vaisseaux sur la route des Indes.

Certains détails pour la plupart inédits sur les activités secondaires de cette société contribuèrent à rendre plus sensible la profonde influence qu'elle a exercée sur les institutions tant sociales que commerciales et maritimes de son époque.

Comme nous l'avons vu, les administrateurs de la Compagnie élaborèrent avec le plus grand soin les directives destinées aux colonies qu'ils désiraient fonder et à la levée des troupes nécessaires à leur défense. Ils n'épargnèrent ni la peine, ni l'argent pour les organiser sur un pied d'égalité avec celles des Anglais, des Hollandais ou des Français. Les premières tentatives de Cobbé et de Parraber ne sont pas seulement intéressantes parce qu'elles nous révèlent les difficultés rencontrées et les

(1) Directeurs d'Anvers aux directeurs de Gand, 27 février 1726, A.A., idem, reg. n° 5576.

premiers résultats obtenus, mais surtout parce qu'elles mettent en lumière l'ambition des dirigeants de la Compagnie. Nous avons fait remarquer combien ils insistaient sur les dimensions indispensables du terrain à acquérir, sur les procédés de construction des forts, des murailles, des forteresses, en un mot combien ils désiraient que nos factoreries eussent une importance au moins égale à celle des puissances maritimes et qu'elles pussent ainsi imposer le respect de notre pavillon à tous nos voisins. Alexandre Hume, gouverneur général de nos colonies, fera de ce désir une réalité, éphémère sans doute, mais si frappante qu'elle suscitera la crainte et la jalousie des compagnies les plus prospères.

CHAPITRE III

ALEXANDRE HUME. CRÉATION ET ORGANISATION DES FACTORIES AU BENGALE.

Les premiers armateurs de notre pays, et après eux, les directeurs de la Compagnie d'Ostende, s'efforcèrent dès le début d'établir et d'intensifier leur activité commerciale aux Indes « orientales » et tout particulièrement au Bengale. N'étaient-ils pas attirés vers ces terres prometteuses et encore peu connues par ces motifs mêmes qui dès le XVI^e siècle y avaient poussé les Portugais, puis les Anglais, les Hollandais et les Français ? Pour les Européens, en effet, l'Inde évoquait un pays de richesses fabuleuses d'où partaient de lourdes caravelles chargées de mousselines, d'indiennes, de soies chatoyantes, de broderies sur or ou argent, de diamants, de laque, de cire et de tous ces produits exotiques qui s'écoulaient si aisément et avec gros profits sur les marchés de Lisbonne, de Cadix, de Londres, d'Amsterdam, de Nantes. Il ne manquait à nos compatriotes ni l'esprit d'initiative, ni l'acti-

tivité, ni la hardiesse pour suivre l'exemple de leurs voisins entreprenants. Charles VI ne fit qu'exprimer l'ambition des Belges clairvoyants et actifs de cette époque, lorsqu'il souhaita que ses Pays-Bas acquissent des établissements sur les bords du Gange. Il sera donc intéressant de tracer à larges traits la configuration de l'Inde et plus spécialement du Bengale, de montrer comment les régimes climatique et hydrographique contribuent à la fertilité du sol, comment les moyens de communication favorisent le commerce. Nous passerons en revue les principaux centres commerciaux, en indiquant leur importance, la nature de leurs produits et leur place dans les trafics indigène et étranger.

Nous verrons aussi comment notre premier gouverneur général, Alexandre Hume, parvint, en employant tour à tour la ruse et la force, et surtout à coup de roupies, à obtenir des terrains dans cette région privilégiée où plusieurs nations commerçantes s'étaient déjà fixées, et comment il y organisa avec méthode des factoreries modèles.

Dans ses grandes lignes, on pourrait représenter l'Inde par deux triangles accolés l'un à l'autre, dont la base commune serait une droite allant d'Ouest en Est, des bouches de l'Indus aux bouches du Gange. Le triangle du Sud, le Dekkan, s'allonge en forme de péninsule entre la mer d'Oman, à l'Ouest, et la mer du Bengale, à l'Est, jusqu'au 8° et même jusqu'au 6° latitude Nord, si l'on ajoute au Dekkan son prolongement naturel : l'île de Ceylan.

Le triangle du Nord, l'Inde gangétique, touche à l'Est le flanc de l'Himalaya qui la sépare du Thibet, à l'Ouest l'Indus, et au Nord la région montagneuse du Pamir. A ce point l'Inde dépasse le 37° Nord.

Elle présente une superficie égale à celle qu'offrirait l'Europe diminuée de la Russie (4.500.000 km²). On pourrait la diviser en trois grandes régions naturelles : la plate-forme du Dekkan, usée, nivelée, de caractère

ancien, et les vallées de l'Indus et du Gange au sol encore jeune, parcourues par un puissant réseau hydrographique. A l'abri de sa barrière de montagnes, formant arc de cercle, le continent indien prend vraiment un caractère d'insularité. Cet écran montagneux, en faisant sentir avec plus de brutalité la différence de latitude (du haut plateau glacé de l'Himalaya à la jungle tropicale), oppose l'Inde aux contrées environnantes ⁽¹⁾.

Délimité au Nord par un delta aux terres indécises entre le continent et la mer, véritable labyrinthe d'îles basses envahi par l'océan à la moindre tempête et, au Sud, par la chaîne de montagnes de l'Himalaya, le Bengale sera la scène où s'exercera l'activité coloniale et commerciale de notre pays. Il est particulièrement favorisé par sa situation dans une plaine humide arrosée par un des fleuves les plus abondants de la terre.

Avec de gros écarts de débit dus à l'alternance des moussons et à son alimentation, le Gange inonde périodiquement les campagnes jusqu'à une grande distance de son lit et donne au sol sa fécondité. Il descend des sommets neigeux de l'Himalaya, se faufile entre les plis au fond de vallées profondes, puis s'écoule dans la plaine en déplaçant continuellement son cours, rongé et accroissant l'une ou l'autre rive. Le Brahmapoutre, issu, lui aussi, de l'Himalaya, débouche dans le Gange au milieu d'un réseau de canaux et se confond avec ce fleuve dans un même delta.

Le Bengale, comme l'Inde entière, subit profondément l'influence des moussons. Élément caractéristique du climat, elles font sentir leurs effets tant sur la navigation que sur la végétation et les cultures.

Pendant l'hiver, la mousson souffle de l'intérieur

(1) E. RECLUS, *Nouvelle Géographie universelle*, t. 8, pp. 324-325, R. GROUSSET, *Histoire de l'Asie*, pp. 1 et 2; J. SION, *L'Asie des moussons* (Géographie universelle, t. IX, 2^e partie, chap. XV).

de l'Asie vers l'océan Indien; ce vent sec et assez constant, précédé souvent par des tempêtes soudaines, vient du Nord-Est et provoque une sécheresse de cinq mois environ dans l'Inde des plaines et sur les plateaux. A Calcutta il y a généralement de cinq à six mois de temps sec. Les côtes du Sud-Est cependant reçoivent quelques pluies (côte de Coromandel). Par une marche irrégulière, la puissance des moussons d'hiver s'accroît de septembre à janvier pour décliner ensuite, et s'effacer en mai.

En été, de mai à octobre, les vents soufflent de la mer (Sud-Ouest) vers les plateaux. Le Bengale est alors arrosé de pluies diluviennes (3 à 4 m. d'eau sur la côte occidentale). La mousson d'été explose brusquement après des journées chaudes et des courants de pluies.

La végétation se ressent très fort du climat que l'on pourrait qualifier d'équatorial, très chaud et très humide ⁽¹⁾.

Vers l'intérieur des terres les influences continentales se font sentir. La coïncidence de la chaleur et des pluies généralement abondantes est un fait des plus heureux pour la végétation ⁽²⁾.

Le climat a développé la forêt du type subtropical qui est une forme de la forêt vierge, et dans les régions les mieux arrosées, telles que le Bengale, la jungle est largement représentée; les tecks au bois précieux, figuiers, banyans, caoutchoucs, et surtout les bambous serrés en touffes, les lianes accrochées aux grands arbres forment un ensemble confus de végétaux au milieu desquels s'étendent, çà et là, des clairières et des sous-bois inextricables.

Sur les pentes inférieures de l'Himalaya, la forêt conserve cet aspect confus, puis les arbres deviennent plus

(1) QUILLET, *Atlas universel*, p. 35.

(2) J. SION, *ouvr. cité*, t. IX, 1^{re} partie, p. 22.

clairsemés et les espèces septentrionales : châtaigniers, chênes, hêtres, sapins, s'installent peu à peu jusqu'aux hautes régions, où d'immenses prairies-steppes séparent la forêt des neiges éternelles (1).

Le climat des moussons, l'irrigation, l'humidité et la nature du sol permettent la culture des plantes tant de climat tropical que tempéré.

Le riz s'accommode très bien des alluvions des deltas et des terres meubles, il lui faut l'eau en abondance pendant sa période végétative et il est indifférent aux froids de l'hiver. Il constitue la base de l'alimentation indigène.

Le coton exige une alternance régulière de saisons sèches et de pluies. Il est employé avec succès dans une grande variété de toiles servant à l'habillement des indigènes mais il est surtout destiné à l'exportation (2). Au Bengale les ateliers où il est travaillé sont très prospères (3).

Le blé et le millet sont cultivés en moindre quantité le long du Gange. On se livre à la séricultré dans plusieurs régions des Indes, surtout dans les environs de Cassimbazar. Le mûrier se montre peu exigeant en fait de sol et de climat.

Une brève esquisse des centres commerciaux importants du Bengale rappellera comment tous ces produits étaient exploités et centralisés à cette époque.

Les principales régions de culture et les grandes places commerciales se situaient le long du Gange et plus spécialement d'un de ses bras : le fleuve Hougly. Cela n'a rien d'étonnant. Au XVIII^e siècle le transport s'effectuait surtout par eau; les routes, encore peu nombreuses, n'avaient qu'une importance secondaire, les cours d'eau

(1) QUILLET, *Atlas universel*, « Inde géographique », p. 35.

(2) Le coton demande une température moyenne de 15° à 18° pendant six mois, de 25° pendant deux mois, une terre profonde et fertile. Les semailles ont lieu en juin, la cueillette de janvier à avril. Cfr. STON, *L'Asie des moussons*, t. IX, 1^{re} partie, p. 36.

(3) RAYNAL, *ouvr. cité*, t. 2, p. 258.

facilement navigables attiraient donc tout naturellement les cultures, le commerce et l'industrie le long de leurs rives ⁽¹⁾. Comme nous le verrons plus loin, les Européens choisirent les bords de l'Hougly pour installer leurs factoreries.

Mexidabath, la capitale du Bengale à cette époque, bordait les rives du fleuve Hougly ⁽²⁾. Le Nabah y avait fait ériger un palais somptueux. Des deux côtés du fleuve, des maisons en briques et en roseaux se massaient à l'ombre de palmiers, de cocotiers, de figuiers et d'autres arbres des climats tropicaux. Comme la plupart des villes, elle devait ses origines au commerce; le négoce s'y constituait en corporations fermées. Les filatures de soie y étaient florissantes. Ainsi que dans toute capitale une partie de la population vivait des grosses dépenses de la Cour et de l'armée ⁽³⁾.

Sur le Gange même et au N.-E. de Bénarès s'élevait la ville de Patna, place commerciale du Bihar et du Bengale. Région riche et fertile, elle constituait l'entrepôt de toutes les marchandises destinées à l'importation vers le Pendjab, le Lahore, le Cachemire, la Perse, l'Aracan, l'Assam et le Thibet. On n'y expédiait pas seulement les produits du Bengale : des toiles, des draps et du fer, mais des soies et du riz de Chine, des toiles de Coromandel et même des marchandises venues d'Europe et déchargées sur les bords du Gange. Les marchands étrangers venaient y négocier avec les gros commerçants du pays. Elle-même fournissait le borax et le salpêtre, très recherchés dans toutes les contrées ⁽⁴⁾.

L'anarchie qui régna après la mort d'Aureng Zeb ⁽⁵⁾

⁽¹⁾ J. SION, *ouvr. cité*, t. IX, 2^e partie, p. 349.

⁽²⁾ MEXIDABATH, encore écrit Mourchidabad ou Mouxidabad.

⁽³⁾ E. RECLUS, *ouvr. cité*, t. 8, p. 371; A. VATH, *ouvr. cité*, pp. 33-47.

⁽⁴⁾ RAYNAL, *ouvr. cité*, t. 2, p. 256.

⁽⁵⁾ *Aureng Zeb* : lointain descendant de Baber, fondateur de l'empire du Grand Mogol en 1495. Aureng Zeb, par son gouvernement

ralentit de beaucoup l'activité commerciale de cette place (1).

Dacca, située sur une branche du delta du Gange, devait être une ville assez étendue. Selon Tavernier, elle était habitée principalement par des charpentiers. Ils y travaillaient à la construction des bazeras longues et rapides et d'autres embarcations. Les Hollandais et les Anglais y avaient édifié de beaux comptoirs en briques. Le gouverneur général hollandais y possédait sa résidence. Une belle église en pierres était desservie par les Pères Augustins. Dacca fournissait les plus belles broderies aussi bien en or et argent qu'en soie (2). Elle était renommée pour ses toiles et tout spécialement pour ses mousselines unies, rayées et brodées, spécialité du Bengale (3).

Au confluent de l'Hougly et du Gange se trouvait l'ancien port de Satgaon, devenu la ville d'Hougly, fondée par les Portugais (1547), et au Nord de la ville s'élevaient le monastère de Saint-Nicolas de Tolentino et l'église de Bandel (4), les plus anciens édifices chrétiens de l'Inde septentrionale. En 1642, la ville fut prise par les Anglais. Au Sud d'Hougly, la colonie hollandaise de Tchinsourah

énergique, ses campagnes victorieuses et la valeur de sa personnalité, unifia l'Inde septentrionale et méridionale et conduisit le pays à son apogée de puissance et de richesse. Cependant, peu après la mort de ce prince (1707), son empire, trop étendu et trop hétérogène, gouverné par des empereurs trop faibles, se morcela et connut un véritable régime de féodalité.

Cfr. CASTONNET DES FOSSES, *ouvr. cité*, pp. 13-14; LAVISSE et RAMBAUD, *Histoire générale, du IV^e siècle à nos jours*, t. VI, pp. 869 et suiv., Paris, 1896; RAYNAL, *ouvr. cité*, t. 2, pp. 533, 534.

(1) RAYNAL, *ouvr. cité*, t. 2, p. 246.

(2) *Historische beschrijving der reizen*, t. 15, pp. 88 et 262 (voyage de Tavernier en 1666).

(3) RAYNAL, *ouvr. cité*, t. 2, p. 258.

(4) Il semble que ce monastère devait se trouver en dehors de la ville de Bandel, située, d'après le *Dictionnaire de Géographie universelle* et d'autres, au Sud d'Hougly.

ne formait avec cette ville qu'une même municipalité ⁽¹⁾. Selon le général Cobbé, c'était une petite cité sans grande activité ⁽²⁾, aux maisons basses, aux cabanes de terre et de paille, sans rues.

A Chandernagor, peu au-dessous et sur la même rive de ce fleuve, les Français avaient fondé leur colonie. Elle était située à seize lieues environ de la mer du Bengale. Selon Raynal, son territoire s'étendait à trois milles de circonférence et était peuplé d'un grand nombre d'artisans. La Compagnie française recevait trop peu de navires pour donner à cette ville toute son activité ⁽³⁾.

La ville de Calcutta, baignée par l'Hougly, avait été créée de toutes pièces par les Anglais, vers 1690, pour remplacer le comptoir d'Hougly trop éloigné de l'embouchure du fleuve et surtout d'accès trop difficile par suite de l'ensablement de son port. Située sur la rive gauche du delta, à l'abri des incursions mahrattes, elle offrait le grand inconvénient d'être établie sur un terrain marécageux et insalubre. Comme le fait remarquer Reclus, « de position tout extérieure, elle n'est évidemment qu'un lieu de rendez-vous pour les marins venant chercher les denrées du pays; c'est une résidence de marchands et non le siège d'un empire politique comme le fut celui des Grands Mogols ». On n'a pu détourner les routes à son profit que par des travaux considérables ⁽⁴⁾. Elle devint, en effet, une véritable place commerciale où les négociants de plusieurs nationalités vinrent trafiquer ⁽⁵⁾.

(1) E. RECLUS, *ouvr. cité*, t. 8, p. 371.

(2) Cobbé à Prié (?), 1^{er} septembre 1726, A.G.R., « Journal de Cobbé », fol. 10-11. Pour Cobbé, Hougly ne vaut pas Vilvorde en lustre et en grandeur.

(3) RAYNAL, *ouvr. cité*, t. 2, pp. 514-515.

(4) E. RECLUS, *ouvr. cité*, t. 8, p. 306; J. SION, *ouvr. cité*, t. IX, 3^e partie, p. 306.

(5) RAYNAL, *ouvr. cité*, t. 2, p. 316.

La cité de Cassimbazar, sise sur une île formée par le Gange et couverte de mûriers nains, jouissait d'une importance considérable grâce à ses filatures et détenait le marché général de la soie. Quel navire quittant l'Inde n'avait pas dans sa cargaison un lot important de ses soies, de ses étoffes de coton et de soie, bien qu'une grosse partie de sa fabrication s'écoulât dans le pays même (1) ?

Ballasore, bordant le golfe de Bengale non loin de l'entrée du delta gangétique, située près des brasses ou bancs de sable obstruant ce passage (2), offrait un point de relâche pour tous les navires qui voulaient remonter le Gange. Là, en effet, des pilotes indigènes ou européens, au service des diverses compagnies, montaient à bord de ces vaisseaux pour exécuter les manœuvres difficiles dans la passe. C'était un centre réputé pour le commerce des étoffes de soie blanches. Par sa position, elle constituait tout naturellement un entrepôt pour les marchandises venant soit de la côte de Coromandel, soit des îles Maldives.

Comme on peut le remarquer par cette brève esquisse des principaux centres du Bengale, les Européens avaient largement contribué à rendre l'activité commerciale de ce pays plus intense et à le doter de marchés importants. L'Inde les avait toujours attirés et ils avaient longtemps cherché la fameuse route qui les mènerait « en droiture » aux épices, à l'or et aux diamants de ces pays enchanteurs.

En 1486, le Portugais Barthélémy Diaz doubla le cap de Bonne-Espérance.

En 1493, devant la concurrence grandissante entre l'Espagne et le Portugal, le pape Alexandre VI divisa le champ des conquêtes en deux, selon une ligne arbitraire;

(1) RAYNAL, *ouvr. cité*, t. 2, p. 257. Selon l'auteur l'île avait 5 à 6 lieues de longueur (environ 25 km.).

(2) Les navigateurs appelaient ce passage la « Chambre du diable », *Historische beschrijving der reizen*, vol. 16, p. 284.

les parties situées à l'Ouest furent livrées au roi d'Espagne, celles de l'Est au roi de Portugal. Peu après, le traité de Tordesillas déplaça la ligne un peu vers l'Occident et stipula qu'elle passerait à 380 milles des îles du Cap-Vert ⁽¹⁾. Vasco de Gama atteignit en 1498 la côte de Malabar : la route des Indes était retrouvée. Pendant un siècle, les Portugais y gardent le monopole du commerce. Ils conquièrent facilement certains points d'appui et affermirent leur puissance militaire. Ils obtinrent des points d'attache à Ceylan (Colombo). Plus tard, ils occupèrent Saint-Thomé, Negapatam et Tuticorin, sur la côte de Coromandel, se rendirent maîtres de la côte de Ceylan. Au Bengale ils fondèrent la ville d'Hougly.

Dès la fondation de la Compagnie des Indes Orientales par les Hollandais, les Anglais et les Français, le Portugal perdit peu à peu sa puissance militaire et ses possessions aux Indes.

En 1602, les États Généraux créèrent la Compagnie des Indes Orientales. Si l'organisme était neuf, l'initiative des voyages en Asie était déjà ancienne. Pour fonder la Compagnie, Oldenbarnevelt ne fit que rassembler les entreprises particulières. Le Gouvernement hollandais donna à cette société le monopole exclusif de tout le commerce maritime au delà du cap de Bonne-Espérance et du détroit de Magellan. Les Hollandais s'établirent sur la côte de Coromandel, puis à Surate ⁽²⁾, Agra, prirent bientôt l'île de Ceylan, puis Négapatam, Tuticorin et se fixèrent ainsi dans le pays.

(1) A. VATH, *ouvr. cité.* p. 244.

(2) Surate : Pierre van den Brouck, Anversois, visita les Indes Orientales à plusieurs reprises. En 1620, il fut nommé directeur général de toutes les factoreries établies en Arabie, Perse et Inde. Il fixa sa résidence à Surate. DE SAINT-GENOIS, *Les voyageurs belges aux XVIII^e et XIX^e siècles* (Annales de la Société royale des Beaux-Arts et Littérature de Gand, t. II, pp. 57-69).

Au Bengale ils créèrent leur colonie de Tchinsourah et plusieurs comptoirs.

Après les tentatives de Henri IV (1604), de Richelieu (1642), Colbert fonda la première Compagnie Nationale pour le Commerce des Indes Orientales (1664). Elle aussi avait été précédée et préparée par diverses entreprises particulières. Elle s'installa d'abord à Saint-Thomas, puis à Pondichéry (côte de Coromandel). Pénétrant ensuite au Bengale, elle créa Chandernagor. Elle ajouta à ses possessions des comptoirs à Masulipatam, Calicut, Mahe, Yanacu, entre 1721 et 1723.

L'Angleterre créa sa première Compagnie « officielle-ment reconnue par la Couronne pour faire le commerce aux Indes » en 1600. Ce ne fut qu'en 1613 que les Anglais purent s'établir officiellement à Surate. Ils possédaient déjà Masulipatam sur la côte de Coromandel et y acquirent peu après Madras (avec le fort Saint-Georges). En 1668, par voie d'alliance, Charles II reçut Bombay. Au Bengale, après avoir installé une factorerie à Ballasore, ils montèrent jusqu'à Hougly (1642), où ils établirent le centre de leurs établissements du Nord-Est, dont Cassimbazar et Patna. Au Sud, Calcutta devint, nous l'avons vu, la factorerie principale des Anglais et ils y bâtirent le fort « William » (1).

Comme on le voit par cette brève esquisse des centres importants du Bengale, l'activité commerciale des Européens s'est d'abord exercée dans les centres côtiers pour remonter progressivement le long du Gange et de préférence de l'Hougly, et se rapprocher ainsi des grands marchés du pays.

Le Bengale avait, en effet, des relations commerciales très prospères avec les contrées les plus riches de l'Inde. Patna fournissait des toiles, des draps, du fer aux habi-

(1) CASTONNET DES FOSSES, *ouvr. cité*, pp. 28 et suiv.

tants du Thibet et de l'Assam. Les soies de Cassimbazar trouvaient leur débouché à Dehli et dans plusieurs contrées de l'Asie. Le riz et le sucre étaient exportés à la côte de Coromandel, les toiles au Malabar, les soies à Surate, de la gomme-laque, du riz et des toiles au golfe Persique, aux Maldives et sur les bords de la mer Rouge. Selon Raynal, un pareil commerce rapportait chaque année 25 à 30 millions de roupies au Bengale ⁽¹⁾. Les Européens l'appelaient le commerce d'Inde en Inde.

*
* *

Telle était dans ses grandes lignes la situation des Indes et plus particulièrement du Bengale au moment où Vincent Parraber, directeur du commerce de la Compagnie d'Ostende, y arriva avec les rescapés du *Saint-Charles*, navire échoué sur l'un des bancs de sable encombrant l'entrée du Gange ⁽²⁾. Après bien des ennuis, tant de la part des « Maures » que des Français, il avait obtenu la permission de se réfugier, lui et les siens, dans une loge abandonnée par les Danois : Danemarnagore, placée au bord de l'Hougly et peu au-dessous de Chandernagor. C'est là que J.-A. Cobbé avait vaillamment défendu le pavillon impérial et trouvé la mort. Aussi la situation des employés de la nouvelle Compagnie était-elle délicate. La guerre du général Cobbé avait mis les indigènes en défiance; « les « Allemands » ne venaient-ils pas apporter le trouble dans le pays » ? Les Anglais et les Hollandais avaient pris soin de les confirmer dans cette opinion, « ils exagéraient la puissance de l'Empereur et les progrès récents qu'il avait réalisés grâce à sa dernière guerre en Europe » ⁽³⁾.

(1) RAYNAL, *ouvr. cité*, pp. 247 et suiv.

(2) PARRABER. Cfr. M. HUISMAN, *ouvr. cité*, pp. 283 et 287.

(3) *Relations de Parraber sur son voyage à Bengale en 1725*, A.G.R., Secrét. État et Guerre, liasse n° 2186.

Ils voulaient à tout prix empêcher le Nabab d'accorder un terrain à ces nouveaux concurrents. Parraber avait fait des démarches auprès du Phousdar résidant à Hougly afin d'obtenir la « paravanah » pour laquelle Cobbé avait déposé 70.000 roupies auprès du banquier de la Cour. On lui avait toujours répondu que le Nabab voulait d'abord avoir des preuves de leurs véritables intentions. En janvier 1725, la Cour de Mexidabath ne donnait encore que des promesses (1).

Ce n'est qu'en mai de cette même année qu'il obtint une paravanah donnant l'autorisation de commercer (2).

Cette date marque la première étape importante dans l'activité coloniale de la Compagnie d'Ostende. En effet, la Compagnie obtint alors l'autorisation effective de trafiquer « sur le pied des autres nations ». Malgré les difficultés suscitées par les compagnies voisines (3), Parraber parvint à rassembler une riche cargaison (4) destinée aux vaisseaux attendus pour le début de mai; en outre, grâce au petit brigantin *Le Succès*, il organisa un commerce intérieur de place en place (5).

Il quitta le Bengale à bord du *Charles VI*, le 10 février 1726 (6). Il laissait à la tête de la petite facteur-

(1) Parraber à Pena, 4 janvier 1725, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5584.

(2) *Relation du sieur Parraber de l'état où il a trouvé les affaires de la Compagnie à son arrivée à Bengale (1725)*, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5655, fol. 11.

(3) Fr. de Schonamille et J. Bos aux directeurs, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5584; Fr. de Schonamille (?) à Pena, 28 août 1725, A.A., ibidem.

(4) La vente des marchandises du *Charles VI* à Ostende, le 16 septembre 1726, rapporta une somme de 1.525.425,19,9 florins de change. *Verkoop conditien...*, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5726 (imprimé).

(5) Parraber à G. Christianitsen, 21 janvier 1726, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5584. Le capitaine Browne, commandant le brigantin, avait reçu ordre de hisser le pavillon français à son mât.

(6) Le *Charles VI*, commandé par le capitaine De Winter, était arrivé à Ballasore le 22 juin 1725.

rie de Danemarnagore qu'il avait provisoirement aménagée, Jean Bos, François de Schonamille, arrivés tous deux par ce même navire et désignés par les directeurs, ainsi que Jean Ray, ancien subrécargue du *Saint-Charles* ⁽¹⁾. Un détachement militaire restait sous les ordres du commandant 't Kint.

L'activité de la nouvelle direction fut des plus paisible. A chaque nouvelle démarche pour obtenir la cession d'un territoire, le Nabab renouvelait ses belles promesses. Seule la maladie mentale de J. Bos vint troubler cette période de calme ⁽²⁾.

L'administration des directeurs prit fin à l'arrivée du nouveau gouverneur, Alexandre Hume, le 11 août 1726.

*
**

Alexandre Hume, ancien employé de la Compagnie de Londres, avait présenté ses services à la jeune Société des Pays-Bas. Il avait su se faire désirer. Fort de l'expérience qu'il s'était acquise dans le commerce des Indes, et de la paravanah qu'il avait su obtenir du Nabab de Bengale, Jafer Kan, le 6 janvier 1721, au nom de l'empereur Charles VI ⁽³⁾, il imposa ses conditions aux directeurs.

Fin diplomate, il semblait ne pas tenir à entrer dans cette nouvelle société. Ne pouvait-il pas gagner bien plus dans sa patrie, sans courir les risques d'être à jamais exilé pour avoir servi les intérêts d'une Compagnie étrangère?

Le premier directeur Jacomo de Pret tenait absolument

(1) Ces directeurs portaient comme titre : « Chefs de la direction du négoce de la Compagnie Impériale et Royale des Pays-Bas autrichiens dans le Royaume de Bengale », A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5782.

(2) FL. PRIMS, *De stichting van Banquibazar*, pp. 84-85; Journal de G. Ryckx, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5797.

(3) A.G.R., Secrét. Etat et Guerre, liasse n° 2186; A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, dossier n° 5573 (fut exposé dans une vitrine des archives de l'hôtel de ville d'Anvers).

à attirer ce commerçant débrouillard qui pourrait être si utile pour lancer l'entreprise, créer une factorerie et administrer une colonie. Pouvait-on trouver dans tous les Pays-Bas un homme capable d'assumer une telle charge, possédant une telle expérience du commerce d'outre-mer? Hume le savait. Il présenta des propositions de contrat, sans grand empressement. Aux directeurs de les accepter telles quelles ou de les refuser. Il exigeait qu'on lui réservât 7,5 % sur le produit de la vente des cargaisons qu'il aurait rassemblées et qu'on lui donnât cette somme dans le délai de deux mois au plus tard après l'arrivée du vaisseau, « lors du paiement des droits dus à l'Empereur », stipulait-il... Si la vente n'avait pu avoir lieu avant ce délai, on lui paierait cette commission au prorata de la vente antérieure. La Compagnie cependant pourrait donner ou retenir 10 % de cette somme, selon que les produits seraient bien ou mal écoulés. Si, à la suite d'une attaque, il faisait des prises, un prélèvement de 10 % sur la vente des effets confisqués serait réparti à chaque membre de l'équipage en proportion de ses gages, sans préjudice de ceux-ci. Hume, lui, toucherait 7,5 % sur cette vente. Son traitement devrait s'élever à 1.000 florins de change, par mois et il recevrait une avance de six mois avant son départ et le reste à son retour. Il renonçait aux « privilèges », sauf un coffre de dimensions courantes pour y placer ses objets personnels que personne ne pourrait visiter. Il lui serait permis d'engager son frère Abraham à la moitié des gages et privilèges qu'avaient reçus Bos et trois autres officiers, au dernier départ; de plus, il aurait la faculté de nommer deux capitaines en second, deux lieutenants et un pilote aux conditions qu'on avait faites à ceux partis en 1724 ⁽¹⁾.

(1) Hume voulait par cette condition, ouvrir la porte à sa famille, à ses compatriotes, ses amis et connaissances. C'est ainsi qu'il fit engager Hounes comme second capitaine, William Middleton en qualité

Il ne laissait pas aux directeurs l'initiative de déterminer ses pouvoirs et spécifiait, en effet, qu'il serait le gouverneur en chef des établissements du Bengale et Coromandel, et qu'il aurait pleine autorité sur tous les commandants de vaisseaux que la Compagnie enverrait dans ces établissements pendant son séjour. Les militaires devaient dépendre de lui et il désirait que l'on embarquât sur chaque navire vingt à vingt-trois soldats. Rien n'était laissé au hasard. Les directeurs ne pouvaient envoyer deux navires en Chine sans en envoyer autant au Bengale. Il stipulait que, l'année de son départ et la suivante, on chargerait sur les vaisseaux destinés à ces établissements un million en argent, et que les instructions tant pour la navigation que pour la direction des factoreries et du commerce seraient dressées avec son concours. Si des discussions survenaient touchant son administration, elles seraient réglées par arbitrage à son retour ⁽¹⁾.

Jac. de Pret, premier directeur, entama les pourparlers avec le subrécargue anglais. Il lui proposa une commission de 6 % sur les ventes et un traitement de 500 florins par mois ⁽²⁾, mais tout en étant bien certain qu'il fallait à tout prix accepter les autres conditions. « Personne n'était plus capable que Hume; on en avait besoin » ⁽³⁾. D'ailleurs sa décision était bien arrêtée. Il déclarait qu'il ne souhaitait que de retourner en Angleterre et que justement on lui donnait l'espoir d'un retour possible ⁽⁴⁾. Jusqu'au dernier moment il laissa entrevoir

de lieutenant sur *La Paix*; John Hume comme capitaine en second et James Hume comme premier pilote sur *L'Espérance*, en requérant pour eux un supplément de privilèges. Directeurs à Hume, 29 janvier 1726, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5665, fol. 259.

(1) *Propositions d'Alexandre Hume* (minute), A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5771 (en anglais).

(2) Directeurs d'Anvers (de Pret ?) aux directeurs d'Ostende, 11 octobre 1725, A.A., idem, reg. n° 5576 (en flamand).

(3) Les mêmes aux mêmes, 13 et 25 octobre 1726, A.A., ibidem.

(4) Les mêmes aux mêmes, 11 octobre 1726, A.A., ibidem.

à de Pret son départ pour Londres comme très probable, et les directeurs ne le croyaient que trop » (1).

Il déclarait « qu'il savait vivre et qu'il n'entreprendrait un voyage que s'il obtenait de gros avantages; qu'il était certain qu'il rendrait de grands services à la Compagnie ».

Il accepta cependant les contre-propositions de de Pret et, le 16 octobre 1726, il envoya son accord à Bruxelles (2). Il se contenterait donc de 6 % de commission sur le produit des ventes et d'un traitement de 500 florins, mais sur d'autres points il était intransigeant. Les conditions étaient dures, mais il fallait « faire de nécessité vertu » (3), et la direction rédigea le contrat d'engagement à ces conditions et pour une durée d'un an. De Pret recommandait que l'on gardât tous ces pourparlers secrets (4). Était-ce seulement pour cacher la nomination de Hume aux Anglais ou pour éviter que les intéressés ne trouvent trop onéreux les avantages accordés à ce gouverneur ?

Les Anglais pourraient, en effet, non seulement mettre obstacle au départ de Hume, mais même, lors de son passage dans la Manche, le faire enlever de son navire. Pareille hardiesse n'avait rien d'extraordinaire à cette époque et nous avons vu que les directeurs Maelcamp et Proli avaient été autorisés par la direction à conférer avec le nouveau gouverneur pour prendre les mesures que sa sûreté requérait (5). Il semblait donc exister une menace de ce côté. Mais il est certain que les directeurs d'Anvers, et

(1) Directeurs d'Anvers aux directeurs de Gand, 12 et 16 août 1725, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5576.

(2) Directeurs d'Anvers aux directeurs d'Ostende, 17 octobre 1725, A.A., ibidem.

(3) Proli Pietro et J. Maelcamp aux directeurs d'Anvers, 12 octobre 1725, A.A., ibidem, liasse n° 5825/1 (original).

(4) Directeurs d'Anvers aux directeurs d'Ostende, 11 octobre 1725, A.A., ibidem, reg. n° 5576.

(5) *Minute de procuration pour...* (minute), 28 décembre 1725, A.A., ibidem, liasse n° 5771.

plus particulièrement de Pret, n'auraient pas aimé que les détails du contrat qu'ils avaient conclu avec Hume arrivassent aux oreilles des principaux intéressés. Mais le mécontentement des actionnaires a-t-il été un simple danger, ou bien a-t-il réellement existé? Plusieurs employés nous laissent supposer que les conditions d'engagement de Hume n'ont été connues par l'assemblée que bien plus tard et, en tout cas, après l'abolition de la société. C'est ce qu'affirme le successeur de Hume au Bengale, François de Schonamille ⁽¹⁾. De Pret, dans ses lettres, marque une certaine crainte de devoir prendre seul la responsabilité de cet engagement; aussi souhaitait-il que l'on « votât par pluralité des voix ». Les directeurs d'Ostende proposèrent des conditions moins avantageuses et firent remarquer qu'il serait mieux de prendre un compatriote pour lui confier la charge de gouverneur » ⁽²⁾.

Quoi qu'il en soit, Alexandre Hume semblait être à la hauteur de sa tâche : les directeurs avaient judicieusement choisi. On possède très peu de renseignements sur sa personne. Il était Anglais et très probablement Londonien ⁽³⁾.

(1) Schonamille aux directeurs, décembre 1735 (original), A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5598.

Remarquons cependant que Schonamille semble se laisser pousser par un sentiment de jalousie pour Hume et n'écrit pas sans passion : « L'engagement et la direction de M. Hume sont des points un peu sérieux et qui restent sur le cœur peut-être à bien des personnes... qui d'ailleurs ne comprennent rien à certaines choses un peu essentielles qui se sont passées... D'ailleurs... la Compagnie est supprimée, le temps est venu qu'il faut enfin rendre compte de la conduite qui a été tenue... les intéressés, qui voient plus clair qu'on ne le souhaiterait peut-être, voudront approfondir bien des choses ».

(2) De Pret aux directeurs d'Ostende, 13 octobre 1725, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5576. Devant cette opposition de ses collègues d'Ostende, de Pret leur répondit que Hume refusait leurs propositions et il ajoutait, non sans humeur, qu'il ne demandait pas mieux que l'un d'entre eux vînt à Anvers pour discuter avec cet Anglais !

(3) Son père, Robert Hume, habitait vraisemblablement Londres. Cfr. Robert Hume aux directeurs (Londres, le 31 août 1730), A.A., Fonds

Il devait avoir un caractère assez renfermé, tout comme son compatriote le capitaine Harrisson, que Cobbé appelait un « quaker » ou « trembleur » ⁽¹⁾, et aussi très hautain et orgueilleux ⁽²⁾. Si même le général Cobbé avait, et pour cause, un certain ressentiment contre ces Anglais (leur trop grand flegme ne devait pas plaire à ce militaire plutôt exalté et expansif), nous verrons que par sa façon de gouverner, Hume lui donna raison. Mais il avait les qualités de ses défauts; calme, pondéré, observateur, il en imposait par son autorité, son expérience, sa diplomatie et son habileté dans le commerce ⁽³⁾. Le fait qu'il était étranger et qu'il avait reçu de gros gages lui attirèrent la méfiance et la jalousie de certains employés. Aussi ne sera-t-il pas facile de le juger sans partialité. Les témoignages qu'on a portés sur lui sont trop souvent dictés par la passion; quant à ses rapports aux directeurs, ils visent naturellement à justifier la confiance que ceux-ci avaient placée en lui. Aussi nous efforcerons-nous avant tout de laisser parler les faits et, pour compléter ces données, nous aurons recours aux témoignages que nous jugerons les plus impartiaux et les plus sincères.

de la Compagnie des Indes, liasse n° 5598. Alexandre Hume, après son séjour aux Indes, y résida. Cfr. Alexandre Hume à Van Houthem, 14-15 janvier 1731-1732, A.A., idem, liasse n° 5827/5 (original). Alexandre Hume donne l'adresse de son père : « Robert Hume, Talystreet, Soutward, London ». Hume à P. Strebel, 24 janvier 1731, A.A., ibidem, liasse n° 5766 (copie).

(1) Cobbé à Prié, 13 septembre 1723, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5659.

Cobbé se plaint qu'Harrisson n'a pas souri trois fois pendant la traversée; « il ne regarde que le plancher ou le vent... » Il suffit qu'il soit aussi Anglais pour ne pouvoir compter sur son « intérieur et encore moins sur sa fidélité à Sa Majesté Impériale et Catholique ».

(2) Le même; ibidem, fol. 8 : « par leurs manières hautaines et orgueilleuses choquant et méprisant tout le monde... ».

(3) t' Kint (?) écrivait à P. de Kimpe : « Les Maures, des plus grands jusqu'aux plus petits, ne parlent journalièrement que de M. Hume, que c'était un homme d'esprit et que c'était plaisir d'avoir affaire à un homme comme lui », 2 septembre 1724, A.A., ibidem, reg. n° 5589.

*
* *

Les deux navires *La Paix* et *L'Espérance*, après cinq mois de navigation relativement calme, jetèrent l'ancre, le 18 juillet 1726, devant la factorerie française de Pondichéry, sise sur la côte de Coromandel. Alexandre Hume aimait à y faire relâche « pour jeter les fondements d'une meilleure correspondance avec cette nation » (1). Le gouverneur Bauvilliers accorda les rafraîchissements à l'équipage. Dès son arrivée, Hume se mit en relation avec Louis Diaz de la Pena, commandant de Cabelon. Il lui notifia qu'il possédait des lettres patentes de gouverneur général des établissements de la Compagnie au Bengale et à la côte de Coromandel et que c'était en cette qualité qu'il visiterait Cabelon. En vue de la factorerie, il ferait arborer le pavillon au haut du grand mât de son navire et Pena devrait faire tirer les salves d'usage pour le saluer (2).

Le 24 juillet, en arrivant devant cet établissement (3), Alexandre Hume y envoya le capitaine Jacques Macdonnel avec un détachement de soldats pour prendre possession de la factorerie impériale, au nom de la Compagnie. L'Empereur, en effet, avait donné un acte de cession à celle-ci, par lequel il lui remettait l'établissement que La Merveille avait acquis sur la côte de Coromandel en son nom royal « moyennant le remboursement de 12.000 florins avancés par le marquis de Prié au com-

(1) Alexandre Hume aux directeurs, 2 août 1726; A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5584. Voir M. HUISMAN, *ouvr. cité*, pp. 362-365.

(2) Alexandre à L. Diaz de la Pena, 19 juillet 1726; A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5584.

(3) Journal du capitaine Carpentier; A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5510.

mandant la Pena et des 5.000 florins que La Merveille avait dû dépenser » (1).

Descendu à terre, le nouveau gouverneur se trouva devant une situation des plus embrouillée. Le commandant avait contracté des dettes envers un grand nombre de marchands et boutiquiers « maures ». Hume fit frapper le tambour dans le village pour appeler tous ceux qui avaient des créances et dut se résoudre à payer 7.583 roupies, 9 annas, 24 gandas de dettes incontestables (2). Il fallut mettre les comptes en ordre et réorganiser tout le service. Pena fut démis et Hume le remplaça par François-Joseph Mérat, subrécargue du navire *La Paix* (engagé pour 480 florins par an), à qui il donna le titre de « commissaire ». Le chapelain portugais, l'abbé Faria, avait eu une conduite peu compatible avec son état. Le gouverneur fit procéder à une enquête, interrogea les témoins et à l'issue de celle-ci il fut obligé d'empêcher cet aumônier d'exercer ses fonctions (3). Il nomma à sa place le Père Angé, de l'Ordre des Carmes déchaussés, arrivé à la côte à bord du *Saint-Charles*, en 1724 (4).

Comme La Merveille n'avait obtenu que l'autorisation d'occuper et d'exploiter le terrain de Cabelon et non pas le droit de pleine propriété, qu'il n'y était au fond que « vassal » des indigènes, Hume fit des propositions au

(1) *Lettre patente de cession...* (copie certifiée conforme), 13 décembre 1724; A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5815.

(2) *Etat du Fonds de la Compagnie à Bengale*; A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5543. François de Schonamille et J. Bos aux capitaines des vaisseaux attendus, 21 janvier 1726; A.A., idem, reg. n° 5584.

(3) L'abbé Faria ne célébrait pas toujours la sainte messe les jours fériés et « fréquentait le sexe ». Enquête du 28 juillet 1726; A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5645.

(4) Alexandre Hume au R. P. Thomas, gardien des Pères Capucins à Madras, 4 août 1726; A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5584. Alexandre Hume aux directeurs : « Narrative de la situation de Cabelon », 22 décembre 1726; A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, idem.

gouverneur « maure » Barra Saheb, et celui-ci lui promit d'écrire au Nabab. Comme il n'avait pas le temps de séjourner longtemps dans cette factorerie, il remit les soins de cette affaire aux mains de Mérat. Tant que le terrain n'appartenait pas à la Compagnie, il trouvait qu'il serait inutile d'y faire des frais. Aussi n'ajouta-t-il que Mérat au personnel européen qui était déjà sur les lieux ⁽¹⁾. Il fit charger quelques chites, des toiles bleues, commanda du bois rouge à Calliatour et fit lever l'ancre le 4 août 1726 pour faire voile vers Saint-Thomas, d'où, après une courte escale, les navires repartirent en direction du golfe du Bengale. Arrivé à Ballasore le 11, il dut y attendre jusqu'au 22 pour avoir des pilotes. Hume loua une chaloupe pour y embarquer une grosse partie des espèces monétaires et pour escorter les vaisseaux. Il chargea le premier pilote, deux subrécargues, un caporal et deux soldats d'accompagner l'embarcation ⁽²⁾. Peu après le passage de *La Paix* à Folta, le 31 août, Hume débarqua avec les subrécargues, et avec Bos, Schonamille et Ray venus à sa rencontre, il se rendit à Danemarnagore. Dès l'arrivée des vaisseaux dans le Gange, les Anglais et les Hollandais voulurent persuader le Nabab des mauvais desseins des « Ostendais » et firent courir le bruit que plus de 800 soldats étaient à bord des deux vaisseaux, prêts à l'attaque. Ce souverain fit surveiller les allées et venues des nouveaux arrivés et plaça 500 à 600 hommes dans sa forteresse de Maquetana, située quelque peu au-dessus de Folta où les navires avaient jeté l'ancre ⁽³⁾.

(1) Alexandre Hume aux directeurs, 2 août 1726, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5584; *Narrative de la situation des affaires de Cabelon*, 22 décembre 1726, A.A., ibidem.

(2) Alexandre Hume au capitaine Carpentier, 22 août 1726, A.A., ibidem.

(3) Extrait du *Journal de Carpentier* à la date du 31 août 1726, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5510; Alexandre Hume aux directeurs, 12 janvier 1727, A.A., ibidem, reg. n° 5584; M. HUISMAN, *ouvr. cité*, p. 365.

La première tâche qui s'imposait au gouverneur était de se procurer un terrain au plus vite. Il fallait à tout prix montrer aux directeurs qu'il méritait les gros traitements qu'il avait exigés. Il avait son plan. Il ferait d'abord impression sur les indigènes en montrant la force, persuadé qu'ainsi il ne devrait pas l'employer. Il ordonna à Carpentier d'embarquer les militaires des deux navires sur les chaloupes qu'il lui enverrait dès le 3 septembre et même « d'y laisser monter quelques-uns des mieux faits de son équipage « habillés » en soldats, pour faire un peu plus d'éclat et aussi la musique militaire ». Le commandant Macdonnel fut chargé d'aller chercher ce détachement (1). Il tâcha ensuite de trouver des protecteurs parmi les généraux, les ministres de la Cour. Il écrivit à Nazar Hamut, général des troupes du Nabab à Mexidabath, au ministre Sydeserour, résidant à la Cour, à Phatisenseat, chef de la monnaie et trésorier du Nabab. A chacun il rappela combien il désavouait la conduite qu'avait tenue le général Cobbé, que tout commerce lui serait impossible dans une loge aussi exigüe où les employés devaient se loger « comme les derniers de la terre, dans des maisonnettes de paille », sans magasins, entourés de voisins qui ne voulaient leur procurer la moindre aide et défendaient à leur sujets de commercer avec eux. Il envoya une missive dans le même sens au gouverneur d'Hougly, Hazanella Kan, qui sous l'autorité du Nabab administrait cette partie du Bengale. Il insistait toujours sur les difficultés de commercer ses achats sans posséder un terrain, et sur les fonds considérables qu'il pourrait employer à cet effet, sachant qu'ainsi il s'attirerait la faveur et la protection des gros marchands indigènes désireux de conclure des contrats avantageux et que ceux-ci intercédèrent pour

(1) Alexandre Hume au capitaine Carpentier, 2 et 3 septembre 1726, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5584.

lui à la Cour de Mexidabath (1). Hume connaissait les « Maures » et il était diplomate. Dès la mi-septembre, il répartit ses subrécargues dans les différents centres manufacturiers du Bengale. Plusieurs motifs exigeaient cette résolution. Il fallait d'abord rassembler la cargaison des deux navires, et cela n'irait pas sans difficultés. Il était inutile, en effet, de compter sur l'aide des autres Européens, qui s'étaient empressés d'interdire rigoureusement à tous les marchands de leurs territoires d'avoir la moindre correspondance avec les employés de la Compagnie « allemande ». Les prix étaient augmentés de 10 % depuis 1721. Cette hausse était provoquée et par la présence de trop nombreux bateaux anglais et hollandais et par la disette de coton. Aussi fallait-il chercher des marchandises dans d'autres contrées (2). Il voulait d'ailleurs calmer les appréhensions du Nabab en dispensant les employés de façon à éviter un groupement trop important à Danemarnagore (3). La loge y était d'ailleurs trop petite pour permettre un commerce fructueux. Hume connaissait les principales places commerciales, bien situées, près des rivières, où il pourrait se procurer les produits locaux à bon compte et ainsi composer une cargaison bien achalandée. Jean Bos et Abraham Hume (le frère d'Alexandre) furent envoyés à Cassimbazar (ou Bourompour), non loin de Mexidabath. David de la Rivière leur servirait d'écrivain. Hume leur confia 5.000 marcs pour faire leurs achats (4). Il avait choisi deux employés de confiance, parce qu'il comptait avoir recours à eux pour mener à

(1) Alexandre Hume à Nazar Hamut, à Sydeserour, à Phatinsenseat, à Hazanella Khan, 8 septembre 1726, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5584.

(2) Alexandre Hume à J. Bos et Abraham Hume, 16 septembre 1726, A.A., ibidem, liasse n° 5598 (original).

(3) Extrait du *Journal de Carpentier*, A.A., ibidem, liasse n° 5510.

(4) Le marc valait 23 sols (argent courant de Brabant), soit fr. 2,23, A.A., idem, liasse n° 5510.

bien les pourparlers à la Cour du Nabah. Il leur recommanda cependant de cacher ce but important de leur mission et de dire qu'ils n'avaient d'autre intention que de rassembler des marchandises. Ils devaient s'établir dans les locaux que Coje Alexandre, marchand de cette ville, leur désignerait (1).

A la même époque Léonard Meynders, accompagné de F. Browne et G. Ryckx, s'embarqua par ordre de Hume sur la chaloupe *Le Charles* à destination de Ballasore. Coje Saffar, marchand arménien qui s'occupait des affaires de la Compagnie (2), leur procurerait une maison. Hume lui avait remis un projet d'achats ainsi que 15.000 roupies madras (3).

Les Anglais Ravallez Dormer et Power étaient nommés à Dacca (4).

Le 9 octobre 1726, peu après leur arrivée, Jean Bos et Abraham Hume firent visite au Phousdar d'Hougly, de passage à Mexidabath, pour lui recommander « leurs affaires ». Celui-ci leur promit d'en parler au Conseil des Ministres. Le Nabab exigeait, avant d'accorder n'importe quel privilège que la Compagnie prêtât serment qu'elle ne ferait aucune guerre, qu'elle laisserait un répondant à la Cour d'Hougly et que s'il entraît en conflit avec quelque autre nation, l'« allemande » l'assisterait (5). Le Phousdar

(1) Alexandre Hume à J. Bos et Abraham Hume (à leur départ pour Cassimbazar), 16 septembre 1726, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5598 (original).

(2) Coje Saffar, Arménien, avait été nommé « commissaire » à Ballasore par une décision du 3 juin 1725, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5673, fol. 17.

(3) *Instruction pour le sieur Lender Meynders à son départ à Ballasore*, 17 septembre 1726, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5584.

(4) Alexandre Hume à Ravallez Dormer (à son départ pour Dacca), 26 septembre 1726, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5584.

(5) J. Bos et Abraham Hume à Alexandre Hume, 11 et 12 octobre 1726, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5787 (original).

d'Hougly se montrait conciliant, il désirait qu'on lui remboursât les 40.000 roupies que la guerre de Cobbé lui avait coûté. Mais Hume déclara à plusieurs reprises qu'il ne ferait pas une roupie de dépense avant d'être en possession du terrain ⁽¹⁾. Il était décidé à mener une politique de « douceur » pour tâcher au moins de pouvoir charger les navires et en même temps de calmer les esprits des indigènes, aigris par la guerre de Cobbé. Il se rendait compte cependant qu'il n'arriverait pas à ses fins sans « quelques frais » ⁽²⁾.

En tout cas, il ne fallait pas paraître empressé. Tôt ou tard, les autres nations se lasseraient de faire des dépenses « pour graisser la patte au gouvernement et celui-ci alors, fatalement, leur serait favorable ».

La politique du Nabab et du Phousdar n'était pas moins bien établie. Ils voulaient soutirer le plus d'argent possible à la nouvelle Compagnie qui semblait bien en fonds, et faire traîner les négociations le plus longtemps qu'ils le pourraient, en prodiguant des compliments et des promesses. Hume, las d'attendre, aurait bien accepté leurs conditions, s'il n'avait craint qu'ils n'augmentassent la somme exigée en apprenant ses bonnes dispositions. Il ordonna aux employés de Cassimbazar de jouer aux indifférents « et de se tenir prêts à plier bagages au premier ordre ». Devant la décision énergique de cesser tout commerce et de se retirer avec les capitaux, le Nabab hésiterait certainement et, incité par les marchands, céderait. En décembre 1726, Bos reçut l'ordre de faire savoir à la Cour du Vice-Roi qu'il devait se tenir prêt à retourner à

(1) Alexandre Hume à J. Bos, 19 octobre 1726, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5598 (original).

(2) Alexandre Hume à Mérat, 18 octobre 1726, A.A., idem, reg. n° 5584

Danemarnagore « vingt-quatre heures après l'avertissement » (1).

A côté de ces tentatives diplomatiques pour obtenir un terrain, Hume devait s'occuper du chargement des deux vaisseaux. Il avait fait passer des contrats par les employés établis sur les différents marchés. Il reçut des guinées, des garras, des bandanoes, des amoisins, des casses, des chites imprimés et surtout des soies de Cassimbazar (2). C'était un centre important où travaillaient un grand nombre d'imprimeurs de chites et de « vireurs de soie ». Bos et Hume, aidés des marchands arméniens Coje Alexandre, Mahomet Fazel et Perbetty, y avaient organisé un trafic intense avec Santipour, Seydebad, Mexidabath. Les marchandises étaient acheminées par eau sur des « bazeras » vers Danemarnagore (3). Le commerce

(1) Alexandre Hume à J. Bos, 21 décembre 1726, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5598 (original).

(2) Les explications des noms d'étoffes les plus fréquemment rencontrés ont été empruntés au *Dictionnaire universel de Commerce* de L.-P. SAVARY, t. V : « Dissertations », col. 1194-1245 et aux tomes indiqués ci-après :

Amoisins : étoffe de soie ou sorte de taffetas, surtout de couleur rouge (t. I, col. 217).

Bandanoes : coton imprimé sur fond teinté, ou taffetas d'herbes (WINKLER PRINS, *Geilustreerde Encyclopedie*).

Casse : espèces de mousselines ou toiles de coton blanches (t. I, col. 850).

Chites : toiles indiennes à dessins et couleurs multiples. Ce sont des mousselines ou toiles de coton imprimées et peintes avec des planches (t. I, col. 1093-1094).

Garras : grosses toiles de coton blanches de divers aunages (t. II, col. 117).

Guinées : nom générique donné aux toiles de coton.

Homans : toiles fines et serrées (t. V, col. 1245).

Tanjebs (tangèles) : mousselines doubles et demi-claires, les unes unies, d'autres brodées avec du fil (t. IV, col. 894).

Mallemolles : mousselines de couleur blanche, brodées de soie et d'or ou tout or (t. IV, col. 894).

(3) Bos à Alexandre Hume, 13 décembre 1726 (original), A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5787; Alexandre Hume à Bos et

entrepris à Ballasore avait donné un assez maigre résultat. Les employés devaient y acheter des guingans, des sanas, des basins, de la cire, de la laque et surtout des cauris, qui étaient introuvables à Danemarnagore ⁽¹⁾. A leur arrivée, ils furent très bien reçus par le gouverneur, qui leur permit de faire leur négoce. Cependant, Coje Saffar, par jalousie, « leur rendit le commerce impossible ». De plus il était trop tard pour acheter des cauris, déjà vendus aux Anglais. Ils firent l'acquisition de deux chaloupes construites sur place dont la Compagnie avait un besoin urgent ⁽²⁾. Ils ne purent envoyer à Hume que quelques cauris, de la cire et du fer ⁽³⁾. On trouva très facilement des marchandises à Dacca, des tanjebis, des broderies surtout et des mallemolles. Mais le gouverneur, bien qu'il dépendît du Nabab de Mexidabath, se montra difficile. Il ne permit ni de laisser retirer les marchandises, ni de changer les espèces que Dormer avait apportées. Hume eut recours au Nabab et menaça de se retirer du pays. Le 12 janvier, les marchandises étaient toujours bloquées et

Abraham Hume, 19 octobre 1727, A.A., idem (original), liasse n° 5598.
 Alexandre Hume aux directeurs, 12 janvier 1727, § 8; A.A., ibidem, reg. n° 5584.

(1) Guingans : toiles de coton bleues et blanches mêlées parfois d'écorce d'arbre (*Dictionnaire universel de Commerce*, t. III, col. 250).

Sanas : toiles de coton communes, blanches ou bleues.

Basins : étoffe croisée qui doit être fabriquée entièrement en fil de coton, tant en chaîne qu'en trame (t. I, col. 419).

Cauris : coquillage servant de monnaie et aussi de produits d'exportation vers l'Europe. Ils proviennent des îles Maldives. 2.400 coquilles valaient 1 roupie (*Dictionnaire universel de Commerce*, t. I, *ad vocem*).

Laque : gomme dont les Indiens tirent l'écarlate et autres couleurs pour teindre les chites (*Dictionnaire universel de Commerce*, t. IV, col. 1202).

(2) L. Meynders, F. Browne, G. Ryckx, à Alexandre Hume, 10 octobre 1726 (original); A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5785. Ces deux chaloupes coûtèrent ensemble 6.500 roupies madras. Alexandre Hume aux directeurs, 12 janvier 1727, A.A., ibidem, reg. n° 5584.

(3) Ryckx à Kimpe. 16 janvier 1727, A.A., ibidem, liasse n° 5798.

les navires étaient à Pipely, prêts à lever l'ancre. Malgré toutes ses démarches et ses menaces, le gouverneur ne parvint pas à les faire libérer avant leur départ ⁽¹⁾. Hume, grâce à l'intervention du Père Antonio De Sancto Nicolao, vicaire de l'église catholique de Massulipatam, put se procurer des mouchoirs dits de Massulipatam et d'autres marchandises ⁽²⁾.

Le 31 janvier, 850 balles contenant 4.166 pièces d'étoffes de différente nature, pour une somme de 404,541 roupies, 2 annas, 8 gandas, furent chargées sur *L'Espérance* ⁽³⁾, en rade de Pipely. On compléta la cargaison de *La Paix* composée de 793 balles ou 60.877 pièces en tout, plus du salpêtre, de la laque et d'autres marchandises de poids, se montant à une somme de 241.011⁶/₃₇ roupies ⁽⁴⁾. Environ cent balles de riches marchandises

(1) Alexandre Hume aux directeurs, 12 janvier 1727, §§ 8-9, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5584; Alexandre Hume à Bos, 12 janvier 1727, A.A., ibidem, liasse n° 5598.

(2) P. Antonio de Sancto Nicolao à Alexandre Hume, 8 avril 1727 (original), A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5785 et reg. n° 5583. *Instructions* pour F. Browne et D. de la Rivière, A.A., ibidem, reg. n° 5584.

(3) *Facturen en reekeningen van de goederen geladen in schip « De Hope »*, A.A., ibidem, reg. n° 5543.

Les détails de ces marchandises se répartissent comme suit : 7 caisses d'amoisins, 10 balles de chites de Cassimbazar, 312 casses divers, 12 de dorias, 95 de guinées, 69 de garas, 10 de hamans, 68 de mallempolles diverses, 73 de romales, 30 de sousies, 85 de soies, 3 de tangèles « domis », 70 de tangèles santose, 10 caisses de therandains cannicolas, plus des marchandises de poids : 817 mans de 4 1/2 sers de bois rouge, 22 sacs de cauris (ou 43 mans 5 sers), 78 sacs de laque (ou 78 mans 3 sers), salpêtre 800 sacs (ou 1.609 mans 27 3/8 sers), A.A., ibidem, liasse n° 5787.

(4) Les autres marchandises de poids comprenaient : 1.242 sacs de salpêtre, 1.052 sacs ou 23 1/4 mans de bois rouge, 107 sacs de laque, 1.567 paquets de rotin, 38,95 mans de tamarin.

Les étoffes comprenaient : 86 balles de casses de différentes sortes, 15 de chites de Cassimbazar, 9 de damas, 463 de dorias, doucetties, guinées et garas, 1 de hamans, 27 de mallempolles, 78 de romals, 18 de sousies, 3 de sannas, 13 de tangèles santos, 68 de soies crues, 7 caisses de therandains cannicolas. Voir A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5787.

étaient toujours bloquées à Dacca, quand, le 7 mars 1727, les deux navires quittèrent Pipely et firent voile dans la direction du cap de Bonne-Espérance.

Les capitaines y ouvrirent les lettres secrètes et, selon leurs instructions, prirent la route de Bahia de los Todos Santos, située sur la côte du Brésil, où ils devaient attendre des nouvelles d'Europe, que des avisos-yachts envoyés par les directeurs leur apporteraient ⁽¹⁾.

Les négociations entamées pour obtenir la paravanah restaient toujours au point mort. Le 23 janvier, Hume et le Phousdar d'Hougly étaient convenus d'offrir un présent de 15.000 roupies au Nabab, de 5.000 roupies à Sydisse-rour et de 5.000 pour lui-même. Ces sommes devaient être ajoutées aux 70.000 roupies consignées par Cobbé et il fallait encore compter 20.000 roupies pour récompenser leurs protecteurs. Hume crut s'apercevoir que le Phousdar, bien loin de soumettre ses propositions à la Cour, les présentait aux Anglais et Hollandais pour les inciter à surenchérir auprès du Nabab pour qu'il n'accordât pas de terrain à leurs concurrents.

Les officiers royaux, soudoyés par ces nations, arrêtaient systématiquement les marchandises, retenaient plusieurs jours les barques de la Compagnie aux barrières et aux différents comptoirs des douanes. Les marchands, certains de trouver asile dans les autres factoreries et

(1) Extrait du *Journal de Carpentier*, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5510.

Lors de leur délibération secrète du 26 décembre 1726, les directeurs prirent la résolution de faire attendre à Bahia les cinq navires, dont deux venaient du Bengale et trois de la Chine, et d'envoyer les avisos dès que l'on connaîtrait les décisions du Parlement d'Angleterre. Si le vice-roi de Bahia refusait de les laisser en rade, les capitaines devaient déterminer par voie de délibération un autre port sûr où on les accueillerait. Deux yachts furent envoyés pour porter ces ordres, un de ces yachts fut le *Saint-Antoine-de-Padoue*, capitaine Johannes Van Brakel, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5650, fol. 2-4.

de ne pouvoir être poursuivis, n'observaient pas les contrats ⁽¹⁾.

Hume, lassé de tant de tergiversations et mécontent des difficultés qu'on lui avait suscitées à Dacca, changea brusquement de politique. Il se rendait compte qu'il serait impossible de faire un commerce vraiment lucratif sans posséder un terrain. Les directeurs, dans leurs instructions, l'autorisaient « à se saisir des bateaux indiens qu'il rencontrerait, sous la réserve néanmoins de ceux qui pourraient jouir de la protection de quelque puissance européenne, s'il ne parvenait pas à terminer les affaires à l'amiable » ⁽²⁾. Dès le mois de février, le gouverneur prit ses dispositions en ce sens. Il écrivit à différentes reprises à J. Bos qu'il désirait que les employés de Cassimbazar revinssent avec les marchandises déjà acquises et qu'ils n'entamassent plus aucun négoce, du moins ouvertement, et qu'en tout cas ils n'avancent plus un sol ⁽³⁾.

Ceux-ci revinrent donc à Banquibazar. Mais J. Bos optimiste, et surtout naïf, croyait aux conseils des prétendus protecteurs et amis de la Compagnie et se laissa persuader qu'il était à la veille de recevoir pleine satisfaction, et qu'il devait absolument se rendre à la Cour du Nabab, sous peine de tout gâcher. Il demanda à Hume de pouvoir y retourner encore quelque temps. Celui-ci « le lui permit

(1) Alexandre Hume aux directeurs, 27 février 1727, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5584.

(2) *Instructions* à M. Alexandre Hume, A.A., ibidem, liasse n° 5510. « Il devait cependant avoir grand soin que les équipages des navires arrêtés soient traités avec toute l'humanité et empêcher... que leurs effets ne soient dissipés. « Si l'affaire s'arrangeait, il devrait remettre » les vaisseaux pris dans le même état, s'il était possible, où ils se » trouvaient au temps de la prise » sous réserve de provisions et ustensiles dont il aurait eu besoin pendant qu'il aurait été leur maître », §§ 8-9.

(3) Alexandre Hume à J. Bos, 13 et 22 février 1727, A.A., ibidem, reg. n° 5584; le même au même, 3 avril 1727.

à contre-cœur et quoiqu'il fût moralement persuadé que cela n'avancerait en rien l'établissement » (1). Il laissa repartir, au commencement d'avril, Bos, avec Power comme assistant, et Ignace en qualité d'interprète.

Hume avait cependant l'intention de faire un coup de main contre les embarcations « maures » qui allaient bientôt revenir des différents marchés de l'Inde et passer par le Gange. Pour pouvoir réussir, il fallait attendre l'arrivée des deux bateaux que les directeurs avaient dû envoyer vers le mois d'octobre, selon son conseil (2). Dès le 13 mai 1727, il dépêcha deux chaloupes à la rencontre des navires, *Le Charles*, commandé par Emmanuel Carnero et *Le Postillon*, avec le maître Gaspard Wilkens (3).

Il les chargea de déposer une lettre à Ballasore à l'adresse des vaisseaux attendus. Il donnait ordre aux capitaines de se saisir de tous les navires « maures » ou autres, non européens, qu'ils rencontreraient, de rester en rade de Ballasore et de le prévenir le plus tôt possible dès qu'ils auraient fait une prise, en lui envoyant une chaloupe où ils auraient embarqué un ou deux prisonniers. Il laisserait s'échapper un des membres de l'équipage des barques arrêtées pour qu'il puisse porter plainte à terre. Hume comptait faire des « Maures » qu'on lui enverrait des avocats de sa cause, des otages pour délivrer les employés qui pourraient être arrêtés à Seydabad (4).

Pendant ces préparatifs, Bos, retourné à Seydabad,

(1) Alexandre Hume à J. Bos, 3 avril 1727, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5584, liasse n° 5598 (original).

(2) Directeurs d'Anvers aux directeurs de Gand, 2 octobre 1726, A.A., ibidem, reg. n° 5576; Alexandre Hume aux directeurs, 25 janvier 1728, § 6, A.A., ibidem, liasse n° 5582.

(3) Instruction pour Emm. Carnero, 12 mai 1727. Idem pour G. Wilkens, A.A., ibidem, reg. n° 5583.

(4) *Ordres aux vaisseaux qui arriveront*, lettre du 6 mai 1727, confirmée par celle du 12 du même mois, A.A., ibidem, reg. n° 5583; Alexandre Hume aux directeurs, 25 janvier 1728, § 10, A.A., ibidem, liasse n° 5582.

poursuivait sans se lasser les négociations avec le Nabab, Jusqu'à la fin du mois de mai, ce ne « furent que propositions sur propositions » ⁽¹⁾, quand, brusquement, les ministres de la Cour manifestèrent un empressement qui troubla Bos. Sydesserour, protecteur de la Compagnie, affirma que si le Nabab recevait 50.000 roupies siccas en plus des 70.000 déjà consignées, il octroyerait la paravanah tant pour les terrains que pour la libre circulation des marchandises.

Comme Bos demandait un délai pour en référer à son gouverneur, le ministre lui représenta qu'il fallait se décider au plus tôt, que le lendemain le Nabab le recevrait chez lui, que s'il hésitait, cette fois encore, il allait décourager ses meilleurs amis d'intercéder pour les sujets de l'Empereur. Sydesserour ajoutait que son honneur était en jeu puisqu'il avait toujours appuyé les requêtes de la Compagnie Impériale.

Le lendemain, 25 mai, à la pointe du jour, des cavaliers vinrent chercher Bos, Power et Ignace, et les conduisirent à Mexidabath. Le 26, après avoir été revêtus du « sarrepau » ou vêtement d'honneur, ils furent introduits chez le Nabab. Celui-ci leur promit des terrains de Hydsiapour, Bourompour près de Cassimbazar, Banquibazar, ainsi que la permission d'établir des comptoirs « du côté de Bengale et à Dacca ». Bos tira de sa poche un papier où étaient alignés tous les privilèges qu'il désirait obtenir, mais le Nabab dit qu'il les connaissait et les accorderait quand la garantie nécessaire serait versée. Il restait à trouver les fonds pour payer une telle somme. Il n'y avait plus que 5.000 roupies dans la caisse du Comptoir de Cassimbazar, mais Sydesserour se chargea de leur trouver du crédit « chez de gros commerçants arméniens et gentils » ⁽²⁾.

(1) Ibidem, § 6.

(2) *Relation* faite par Bos de sa réception chez le Nabab, 17 juillet.

Un ordre fut donné à Dacca pour que les marchandises fussent relâchées, et à Hougly, pour que le Phousdar mît la Compagnie en possession des terrains.

Hume apprit cet heureux revirement, mais n'en connaissant pas la cause, il crut que c'était un effet de sa politique d'intimidation. Il persévéra donc dans sa décision de « bloquer les embarcations » des indigènes, persuadé que c'était un moyen infaillible de faire de tout le corps des marchands son avocat auprès du Nabab ⁽¹⁾. Aussi, par plusieurs lettres, il ordonna à Bos de revenir et de ne pas prolonger ces « amusements ». Il connaissait la proposition qu'on lui avait faite de payer 50.000 roupies, mais il ne voulait pas assumer la responsabilité de donner une telle somme. Que dirait-on en Europe où « ils ne percevront rien du coquinage de ce gouvernement » ⁽²⁾.

L'arrivée des deux navires l'*Archiduchesse Marie-Elisabeth* (600 tonneaux et 30 pièces de canon) et le *Charles VI* (400 tonneaux et 24 pièces de canon), le 22 mai, devant Cabelon, allait faciliter ses desseins. Merat, gouverneur de cette factorerie, d'après les directives que Hume lui avait envoyées, dépêcha aussitôt le meilleur de ces deux bateaux, l'*Archiduchesse*, à Ballasore, où il arriva le 5 juin ⁽³⁾.

let 1727, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5669 (original). Bos y relate : « Nous étions, par ailleurs, bien persuadés que cette affaire lui avait causé bien du devoir (à Sydesserour) et même jusqu'à lui arracher des larmes... ». Il serait difficile de ne pas croire que Bos était un naïf !

(1) Alexandre Hume aux directeurs, 25 janvier 1728, §§ 7-8, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5582.

(2) Alexandre Hume à Bos, 26 et 31 mai 1727, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5598 (original).

(3) Journal du *Charles VI* tenu par le commandant Meyne, B.U.G., ms. n° 1850; Cayphas à Alexandre Hume, 5 juin 1727, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5787 (original).

L'*Archiduchesse*, navire très lourd, ne pouvait être piloté qu'avec peine et ne convenait pas à la course. Trop grand pour pouvoir

Le 6 juin, Hume apprit que trois vaisseaux « maures » s'étaient engagés dans le Gange, trompant la surveillance de l'*Archiduchesse*. Le 8 juin, un espion vint lui annoncer qu'une de ces embarcations était montée jusqu'à Sukefort et que les deux navires étaient à une lieue et demie plus bas. Le lendemain, l'une d'elles mouilla à un quart de lieue au-dessous de la factorerie. Hume donna ordre au capitaine Macdonnel de préparer un corps de cinquante soldats pour tâcher d'aborder le navire à son passage, l'après-midi; il devait d'abord tâcher de s'en rendre maître par la douceur en conseillant au « Naccada » (capitaine) de se laisser arrêter, et en lui assurant qu'on ne lui ferait aucun mal et qu'on ne pillerait pas son vaisseau.

Hume disposait pour l'abordage d'un « landboot », de deux « bazeras » et de deux autres petits bateaux. Il embarqua sur le landboot 20 hommes qui avaient l'expérience de la marine, sous le commandement du lieutenant Neagle et d'un sergent, et les arma de fusils, pistolets, sabres et grenades. Selon son plan, ces 20 soldats devaient exécuter l'abordage et le gros de la troupe devait les suivre. La manœuvre ne réussit pas. Le « Naccada » se défendit; l'abordage échoua. Le vaisseau maure était bien armé et défendu par 50 soldats arabes. Ceux-ci répondirent au feu que Mardonnell fit ouvrir sur eux par des volées de pierres, de pots à feu, de marmites remplies de poudre. Le « boot » arrimé au navire maure se détacha et vogua à la dérive. Après une heure et demie de bataille sous un soleil de midi, Macdonnel commanda la retraite. Pendant l'action,

manœuvrer aisément dans la rivière Hougly, il ne parvenait à prendre que des embarcations qui se trouvaient à sa portée. Cfr. Alexandre Hume aux directeurs, 25 janvier 1728, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5582.

On trouvera des détails intéressants sur les événements précédant l'obtention de la paravanah dans le livre de FL. PRIMS, *De stichting van Banquibazar*, pp. 119. et suiv, et *De reis van kapitein Meyne* (« Charles VI »), Antwerpiensia, V° reeks, 1931, pp. 188-192.

les rameurs avaient fui à la nage et les topases (soldats noirs) avaient déserté. Le sergent-major Walter Bourke, un caporal et deux soldats furent tués et Macdonnel lui-même fut contusionné ⁽¹⁾. Cette première entreprise militaire de Hume ne fut guère plus glorieuse que celle du général Cobbé. Il semble avoir commis de lourdes fautes. Il ne donna pas à ses soldats le temps de se préparer. Dans son désir de diriger seul tout ce qui touchait au négoce, à l'administration civile et militaire, il ne parlait de ses projets à personne. Il semble bien, à l'exception des employés de Cassimbazar, qu'il devait tenir au courant pour empêcher qu'on ne les prît en otages, qu'il n'ait averti personne de ses intentions d'attaquer des embarcations.

A en croire le commandant, les armes et les munitions étaient insuffisantes. Il était certain qu'en prévenant le « Naccada » qu'on allait se saisir de son vaisseau, on perdit la chance qu'offre toujours une attaque par surprise ⁽²⁾.

Sans doute des serviteurs maures dévoilèrent-ils le plan de Hume au « Naccada ».

Il y avait un danger, c'est que le Nabab, par représailles et sur les remontrances des marchands, ne fît emprisonner Bos et ses employés. Le gouverneur écarta ce danger en prenant les devants. Il envoya au plus vite un écrivain indigène pour porter des plaintes publiques au Phousdar d'Hougly, accusant le « Naccada » d'avoir attaqué un détachement que la factorerie envoyait à la rencontre des navires et il accompagna ses plaintes de présents pour le Phousdar et ses officiers. La démarche réussit à souhait.

Hume eut quand même un sentiment de pitié pour ce

(1) Alexandre Hume aux directeurs, 25 janvier 1728, § 11, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5582; *Journal de Ryckx*, A.A., ibidem, liasse n° 5797.

(2) Macdonnel aux directeurs, 4 janvier 1729, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5598 (original).

pauvre « Naccada » qui, « bien loin de louanges qu'il méritait pour avoir sauvé son bateau, fut arrêté et persécuté et s'il avait voulu poursuivre l'affaire il aurait été complètement abîmé... », mais il fut forcé par motif d'humanité d'intercéder pour lui!... (1).

Le retour de Bos à Danemarnagore donna une plus grande liberté d'action au gouverneur. Il ordonna aussitôt à Cayphas de ne laisser passer aucun vaisseau maure et de remonter la rivière jusqu'à Ingely (2). Lui-même, fidèle à sa politique, prévint le Nabab qu'il avait reçu ordre d'Europe de quitter le Bengale, qu'il se verrait forcé de venger les injustices qu'on avait commises envers lui et que les deux vaisseaux resteraient à cet effet à l'embouchure du fleuve. Il prit de telles dispositions pour le départ que les employés eux-mêmes s'y laissèrent prendre. Il embarqua les meubles, les balles de marchandises, empaqueta les fûts de vin et fit cuire du pain. Malgré les lettres pressantes de la Cour pour qu'il patientât, le 2 juillet, Hume fit charger les espèces et les coffres de vin. Le 4, il apprit que la paravanah était arrivée près d'Hougly et qu'il devait envoyer des députés pour la recevoir comme l'exigeaient les coutumes du pays. Le 5 juillet, une escorte de vingt soldats et des employés allèrent la chercher.

Cayphas, sur ces entrefaites, avait fait une prise. Hume lui donna l'ordre de ne pas laisser descendre les prisonniers à terre, afin de ne pas mécontenter le Nabab par cette nouvelle.

Le soir même, l'escorte revenait avec deux paravanah;

(1) Alexandre Hume aux directeurs, 25 janvier 1728, § 12, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5582; FL. PRIMS, *De stichting van Banquibazar*, pp. 129-130, et *De Gouverneur Alexandre Hume*, Antwerpiensia, V° reeks, 1931, pp. 179-187.

(2) Alexandre Hume aux directeurs, 25 janvier 1728, § 13, A.A., ibidem; Alexandre Hume au capitaine Cayphas, 15 juin 1727, A.A., ibidem, liasse n° 5598 (original).

l'une permettait le commerce de Dacca, l'autre accordait des terrains au Bengale et donnait ordre au Phousdar d'Hougly de laisser les employés de la Compagnie faire leur commerce librement, moyennant le paiement des mêmes droits de douane que les Hollandais. Cependant ils ne pouvaient pas bâtir en briques avant d'avoir obtenu la confirmation ou « firman » du Grand Mogol. Après avoir été reçu en grande pompe chez le Phousdar, Hume alla visiter le terrain où il désirait s'établir et délimita l'endroit où s'élèveraient les magasins. Le 11 juillet, les deux navires jetèrent l'ancre devant Banquibazar. L'après-midi, le pavillon impérial flottait au-dessus de la nouvelle colonie ⁽¹⁾. Le même jour le Nabab Jafer Kan mourait à Mexidabath.

*
* *

Banquibazar était située sur la rive orientale et à 35 lieues environ de l'embouchure du fleuve Hougly, séparée de cinq lieues de Calcutta, factorerie anglaise, et d'une lieue et demie de Danemarnagore, ancienne factorerie danoise, située sur l'autre rive. Elle était à proximité des centres commerciaux importants de la région gangétique tels que Chandernagor (située à une lieue et demie plus haut). Elle comprenait deux villages : Hydsiapour et Durempour. Le terrain s'étendait sur 2.200 bigas ⁽²⁾, y

(1) Alexandre Hume aux directeurs, 25 janvier 1728, §§ 14-17, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5582. *Explication de la situation et grandeur de la factorerie Impériale et autres à Bengale*, donnée par Alexandre Hume, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5605.

(2) « Biga » : mesure agraire ou de superficie en usage dans l'Inde. Au Bengale, le biga valait 20 cattas ou 320 chattachs et environ aussi 1.600.000 yards carrés ou 13.377,6 ares, H. DOURSTHER, *Dictionnaire des poids et mesures*, Bruxelles, 1840, *ad vocem*.

Bos estimait 1 biga à 6 verges de Brabant dont 400 font 1 bonnier.

Il semble que la paravanah déterminait le lot de 60 bigas de long et de large, comme appartenant strictement à la Compagnie et qu'elle devait délimiter par une pierre maçonnée, placée aux quatre coins.

Il apparaît que Banquibazar était située à peu près sur l'empla-

compris les parcelles que des jemedars ⁽¹⁾ louaient à la Compagnie. Le sol était fort fertile et abondait en produits du pays, spécialement en riz ⁽²⁾. Les navires y pouvaient facilement mouiller et, en cas de mauvais temps, ils avaient la possibilité de se réfugier dans la rivière séparant les deux factoreries d'Hydsiapour et de Banquibazar. Hydsiapour possédait un étang très poissonneux. Bien que, selon Hume et Cobbé ⁽³⁾, ce terrain fût plus élevé que la plupart de ceux qui l'entouraient, il devait être assez marécageux et non pas des plus sains ⁽⁴⁾.

Bourompour, située au bord du Gange oriental, à deux lieues de Mexidabath et à trente lieues de Banquibazar, comprenait 300 bigas de terrain dont il semble que la Compagnie n'ait reçu effectivement que 151 bigas. Sa situation se prêtait excellemment au commerce; elle était au centre d'une région où l'on élevait les meilleurs vers

cement qu'occupe actuellement la ville de garnison de Bourhanpour ou Burhampur.

La superficie des territoires était, approximativement, la suivante :

Banquibazar (+ certaines cessions) : 2.600 bigas, soit...	347.803 Ha;
Bouroumpour : 300 bigas, soit	40.131 Ha;
Cabelon : 2.600 toises, soit	14.906 Ha.

(1) Jemedar : fonctionnaire chargé par le propriétaire des terrains (Nabab ou Phousdar) de toucher les revenus de leurs propriétés. Ceux-ci sous-affermaient à d'autres Hindous ou à des Européens, RAYNAL, *ouvr. cité* (t. 2, p. 273).

(2) *Livre des débours*, janvier-février-mars 1729, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5785/4 (copie).

(3) Alexandre Hume aux directeurs, 25 janvier 1728, § 17, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5582; *Journal de Hume et Harrisson*, A.G.R., ms. divers, n° 958, fol. 31-32.

(4) Nous avons fait remarquer, au début de ce chapitre, que le Gange inonde fréquemment ses rivages. Il est certain que ces inondations laissaient après elles des terrains marécageux. Si l'on ajoute à ce facteur la nature du climat subtropical, les cas de fièvre paludéenne devaient être nombreux. Ce fut d'ailleurs de ces fièvres que souffrirent beaucoup d'Européens (Cobbé, Parraber, l'équipage du *Saint-Charles*, Bos, etc.) à leur arrivée dans ces régions. Strebel à Maelcamp, 4 septembre 1730, A.A., ibidem, reg. n° 5785, fol. 20 (copie); Mérat à sa mère, 2 décembre 1738 (copie), A.G.R., Conseil des Finances, liasse n° 4381.

à soie. De plus sa position à l'égard de la capitale où résidait le Nabab lui donnait une grande importance ⁽¹⁾. En 1728, le Raja Rogamarem, prince d'une grande partie des terres de ce pays, céda encore 350 bigas à la factorerie de Banquibazar, ce qui donnait à cette dernière une superficie de 2.600 bigas environ ⁽²⁾. Outre ces terrains qu'elle possédait en toute propriété, sur lesquels elle exerçait ses pouvoirs civils, militaires et législatifs, la Compagnie avait organisé des comptoirs à Dacca, Seydabat ⁽³⁾ et Ballasore. Rappelons aussi qu'elle avait l'autorisation d'occuper sur la côte de Coromandel le village de Cabelon, langue de terrain de 2.600 toises, s'amincissant du Sud au Nord, baignée par la mer à l'Orient et à l'Occident par la rivière Opare (ou douce rivière) et entourée de dunes. Le sol, constitué de sable fin, était peu propice aux cultures de blé et de riz. Les habitations, assez clairsemées et occupées surtout par des familles de pêcheurs, se groupaient dans la partie sud et centrale du terrain, en retrait des dunes. Au Nord, les employés de la Compagnie avaient disposé des jardins où, en hiver, ils cultivaient des légumes et des arbres fruitiers des climats chauds, tels que les cocotiers, les manguiers, les figuiers, les grenadiers. La température y était douce et tempérée. Le port était facilement accessible, une baie donnait abri aux bateaux en cas de mauvais temps.

Le terrain de Cabelon était lentement rongé par la mer et pendant les six premières années de l'occupation par les employés des Pays-Bas, il avait perdu de 40 à 50 toises.

(1) Hume aux directeurs, 25 janvier 1728, § 22, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5582; E. RECLUS, *Nouvelle Géographie universelle*, t. 8, pp. 369-370; Alexandre Hume à Meynders et Duenas, 17 octobre 1727 et 7 novembre 1727, A.A., ibidem, liasse n° 5582.

(2) Alexandre Hume aux directeurs, 18 février 1728, A.A., ibidem, liasse n° 5582.

(3) Ville située peu au-dessous de Mexidabath, sur le bord oriental du Gange. Le commerce de la soie y était très abondant, A.A., ibidem, liasse n° 5598, reg. n° 5583.

Aussi le village et la loge couraient-ils fréquemment le risque d'être inondés (1).

Dès qu'il eut obtenu la paravanah pour la liberté du commerce et la prise de possession des terrains, Alexandre Hume, en peu de temps, rassembla la cargaison des deux vaisseaux : l'*Archiduchesse Marie-Élisabeth* et le *Charles VI*. Après leur départ, il s'occupa de l'organisation des nouvelles factoreries.

Banquibazar fut choisie comme centre de l'activité commerciale de la Compagnie et résidence du gouverneur. Un premier ouvrage s'imposait : bâtir la loge et les magasins. Comme le terrain était très fertile, des indigènes l'exploitaient pour y cultiver du riz et du blé. Il fallut donc en exproprier une certaine partie pour jeter les fondements des bâtiments. Le nouveau Nabab Sajadde Kan avait confirmé la paravanah octroyée par son prédécesseur et donné l'autorisation de bâtir en briques (2). Aussi, le 1^{er} mars 1728, Alexandre Hume, en présence des employés, procéda à la pose de la première pierre du « Grand Magasin ». Les canons saluèrent cet événement par trois salves de quinze coups (3). Il avait fait un contrat pour les divers matériaux, environ six millions de briques, du bois pour poutres; la chaux et le fer étaient difficiles à trouver, mais il parvint à en acheter aux Anglais et aux Hollandais (4). La factorerie devait s'élever à l'extrémité de la petite rivière où le terrain était bien déboisé.

(1) *Description et plan de Cabelon*, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, varia, s. n° (a été exposé dans les vitrines de l'hôtel de ville d'Anvers); Alexandre Hume aux directeurs, 25 janvier 1728, A.A., ibidem, liasse n° 5582.

(2) Cette permission fut donnée le 16 février 1728. Hume aux directeurs, 25 janvier 1728, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5582; Le même aux mêmes, 18 février 1728, A.A., ibidem.

(3) *Journal de Ryckx*, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5797. Alexandre Hume au Conseil de Seydabat, 2 mars 1728, A.A., ibidem, reg. n° 5583.

(4) Alexandre Hume aux directeurs, 18 février 1728, A.A., ibidem, liasse n° 5582.

Les magasins seraient bâtis sur les bords du fleuve Hougly, près de 900 toises plus bas que la loge et vis-à-vis d'un bon endroit pour le mouillage des vaisseaux. La partie du terrain baignée par le fleuve s'étendait sur près d'une demi-lieue et était traversée par une petite rivière. De façon à rendre la communication entre les deux rives plus facile, on construirait deux ou trois ponts de distance en distance ⁽¹⁾. L'édification de la maison pour loger les employés ne serait entreprise qu'en dernier lieu ⁽²⁾. Hume avait conçu un plan en règle pour la disposition des rues et des quartiers. Puisque la petite rivière constituait la véritable voie de commerce, il fallait en rendre les abords faciles; les routes seraient donc tracées pour converger vers elle. On devait aussi lotir le terrain et tenir compte, dans la répartition des lots, des détours de cette rivière, des étangs et autres obstacles ⁽³⁾. Ce plan fut exécuté et des maisons durent même être démolies pour le tracé des chemins ⁽⁴⁾. Georges Savage joua le rôle d'entrepreneur et d'ingénieur. Il fut chargé de veiller à ce que le plan de la Colonie fût respecté. Des rues larges et bien percées devaient être aménagées pour « qu'il y ait de l'air et que l'établissement soit sain et agréable ». Il était défendu de construire des maisons sur les places réservées aux bâtiments de la Compagnie ou sur les terrains qui

(1) Alexandre Hume aux directeurs, 28 janvier 1728, § 8, Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5582.

(2) Le même aux mêmes, § 18, A.A., ibidem.

(3) Le même aux mêmes, § 18, A.A., ibidem.

(4) Abraham Hume et Thomas Barneval à Alexandre Hume, 12 septembre 1728 (original), A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5787.

Dans le livre de débours de Banquibazar et d'Hydsiapour, on note que 33⁹7 roupies siccas furent payées en avril, mai, juin 1728, pour indemniser les habitants des 37 maisons démolies pour permettre de percer les rues, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5785/4.

devaient rester ouverts pour la meilleure défense de la place ⁽¹⁾. Alexandre Hume savait voir les choses en grand; il désirait que Banquibazar devînt une ville aussi bien aménagée que Calcutta ou Pondichéry.

L'ouvrage le plus important, et aussi le plus délicat, était la distribution des lots de terres aux indigènes, désireux de se fixer dans la nouvelle factorerie comme agriculteurs ou comme commerçants. Les progrès et la prospérité de la Colonie dépendraient, en effet, en grande partie des dispositions que l'on prendrait vis-à-vis des nouveaux habitants. Il fallait veiller à ce que les indigènes ne tâchent pas de favoriser l'établissement de leurs parents ou amis. Hume voulait choisir les plus capables et les plus utiles à la Compagnie, grâce à leur esprit d'initiative, à leurs capitaux ou à leur crédit. Il était nécessaire d'observer les distinctions existantes entre les castes et d'en tenir compte pour répartir les terres ⁽²⁾.

Les indigènes établis sur ces terrains devaient payer l'impôt à la Compagnie et étaient soumis à sa juridiction, tant administrative que législative ou pénale. Le gouverneur avait le devoir strict de les protéger contre toutes molestations, taxes ou tyrannie du gouvernement maure ⁽³⁾. La sauvegarde du pavillon s'étendait même à ceux qui se réfugiaient dans la factorerie pour se soustraire à l'autorité d'une autre nation européenne ou même du gouvernement « maure ». Cette protection ne se refusait qu'aux criminels. Il y avait même là une source d'abus, car les factoreries étant assez rapprochées, il était

(1) *Instructions au Gouvernement ou Conseil, par Alexandre Hume, 1730, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5619, fol. 20-21.*

(2) Alexandre Hume aux directeurs, 25 janvier 1728, § 18, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5582.

(3) *Justifications* fournies par Alexandre Hume, § 12, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, dossiers divers, n° 5605.

facile de se réfugier chez une nation voisine et d'échapper ainsi aux châtimens (1).

Outre le terrain que le Nabab lui avait concédé et qui lui appartenait en toute propriété, la Compagnie, grâce à l'activité de Hume, jouissait, à différents degrés, de l'usufruit d'autres terres. Un certain nombre d'entre elles appartenaient aux brahmanes et étaient considérées comme sacrées, au même titre que les biens tabous chez les Musulmans. Hume les compare aux possessions des abbayes en Europe. Leurs occupants étaient soumis à la juridiction et à l'autorité des brahmanes et devaient leur payer la location de leurs terres (2). Certaines parcelles affermées par des jemedars étaient mêlées à celles de la factorerie. Avec l'assentiment du gouverneur maure, ceux-ci les cédèrent à la Compagnie moyennant certaines conventions. Comme ils en étaient propriétaires avant que celle-ci eût obtenu la possession des terrains, la coutume du pays leur défendait de les vendre. Les parcelles ainsi cédées formaient ensemble, pour les deux terrains d'Hydsiapour et de Banquibazar, 2.371 bigas, 16 cattas. La Compagnie exerçait son autorité et sa juridiction sur les habitants de ces terres concédées, elle y prélevait les rentes et les droits, mais devait, en retour, payer les sommes convenues soit au gouvernement maure, soit aux jemedars (3). Les indigènes habitant certaines terres leur appartenant en propre, soit qu'ils eussent achetées ou reçues anciennement d'un jemedar, ne devaient pas payer de rentes à la factorerie, bien qu'ils fussent soumis aux

(1) *Instructions au Gouvernement ou Conseil, par Alexandre Hume*, 1730, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5619, fol. 20; Alexandre Hume à Henri Frankland, A.A., idem, reg. n° 5583.

(2) Minute d'une description de la factorerie (en anglais), A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, dossiers divers, n° 5605.

(3) Pour les trois mois, la Compagnie payait sur ces terrains une rente de 308 roupies siccas, 12 anas, 39 gandas, au Gouvernement et à différents jemedars. Cfr. *Livre de la jemedarie*, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5785.

autres droits divers. S'ils mouraient sans héritiers, leur propriété passait à la Compagnie (1). Celle-ci percevait certaines taxes sur les indigènes soumis à son autorité. Un droit ou « sellamy » frappait les nouveaux habitants, les prêtres brahmanes qui prenaient leurs fonctions ou un indigène qui, après avoir quitté sa caste, y rentrait. Un droit spécial était prélevé à l'occasion des mariages. La vente de certains produits était taxée, par exemple celle de semences de moutarde et d'anis, celle du chanvre, du coton, des lentilles, des fruits du gabès (2) et des cannes à sucre. Aucun droit ni taxe n'était établi sur les comestibles, ni sur les provisions nécessaires (3).

Les revenus de la Compagnie s'augmentaient encore des amendes sur les infractions aux règlements et ordres et aussi des sommes provenant des ventes de cabanes abandonnées, des ventes de bois, etc. (4).

Dès le mois d'avril 1728, de nouveaux habitants s'établirent dans la factorerie. Les terrains étaient divisés en trois lots (A. B. C.). Les rentes se payaient en proportion de la qualité et de la superficie du terrain et aussi du nombre de mois que durait l'occupation; elles étaient récoltées par deux ou trois « piquiers » et devaient rentrer tous les trois mois. Leur montant était consigné dans le livre de

(1) Le livre des jemedars mentionne les comptes des terrains « donnés aux gentils et Maures par les jemedars dans l'ancien temps pour le culte de leur religion et qui restent toujours aux dits »; des terrains donnés aux pauvres et des terrains donnés par les anciens jemedars à leurs serviteurs, écrivains, etc., terrains dont la propriété est fondée sur l'ancienneté de la possession. On compte 95,15 bigas à Banquibazar et 477,3 ½ bigas à Hydsiapour qui sont dans ce cas, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5785/2.

(2) Gabès : arbre dont les fruits servent au radoub des vaisseaux.

(3) *Instructions d'Alexandre Hume au Conseil*, 1730, A.A., idem, reg. n° 5613, fol. 20. Hume recommandait de ne pas imposer de taxes sur les comestibles avant que la colonie ne fût bien peuplée « et même alors il faudrait éviter de faire toute chose qui sente l'oppression ».

(4) *Comptes de la jemedarie*, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, dossier n° 5785/4.

jemedarie tenu à jour depuis le mois d'avril 1728 ⁽¹⁾. Les habitants installés sur le terrain avant la prise de possession par la Compagnie payèrent leurs rentes à celle-ci depuis le 1^{er} novembre 1727 ⁽²⁾.

En septembre 1730, il y avait 533 nouvelles familles à Banquibazar et 298 à Hydsiapour, occupant en tout 486 bigas, 7 1/2 cattas.

Comme, en 1728, aucun vaisseau ne vint d'Europe, certains habitants quittèrent le terrain ⁽³⁾. Les indigènes exerçaient différents métiers. Le plus grand nombre s'adonnaient au commerce, à l'industrie et à la culture. Il y avait environ 170 laboureurs et 125 marchands de riz, de grains, et boutiquiers venus s'installer sur le domaine de la factorerie. On y comptait en outre des tisserands (environ 65), des pêcheurs (42), des charpentiers (15), des maçons (40), des forgerons (12), des fabricants

⁽¹⁾ *Description de la factorerie impériale* (minute en anglais); A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5605. *Livre de la jemedarie*, A.A., idem, dossier n° 5785/4. *Livres de débours de Banquibazar et Hydsiapour, novembre 1728*, A.A., ibidem.

⁽²⁾ Les anciens habitants, du 1^{er} novembre 1727 au 1^{er} mars 1728, payèrent une rente s'élevant à 257 roupies siccas, 4 annas, 23 gandas. On ne connaît pas le nombre de ces habitants.

79 bigas, 16 cattas loués à 90 nouveaux habitants arrivés en avril, mai, juin 1728 rapportèrent, pour ces trois mois, 28 roupies, 11 annas, 19 gandas.

1 biga de terrain pour trois mois et pour une personne se louait 7 annas, 20 gandas, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, dossier n° 5785/4.

⁽³⁾ Ces chiffres ne comprennent pas les habitants qui sont venus se fixer dans la factorerie, mais sont repartis avant septembre 1730. Dans le registre A.A., n° 5679 : *Description des factoreries dont le double a été envoyé à la Cour de Vienne*, on trouvera la « recension » de tous les habitants arrivés après mars 1728, sans tenir compte de leur départ. Cette recension mentionne 583 habitants à Banquibazar et 378 à Hydsiapour. Cfr. *Het Antwerpsche Archievenblad*, 1^{ste} reeks, pp. 12-47 (s. d.).

Selon un relevé fait en 1734 (à une époque où beaucoup d'habitants avaient déjà quitté le terrain faute de travail) on dénombre à Banquibazar 700 familles indigènes, soit environ 5.600 personnes, et à Hydsiapour 500 familles, soit 4.000 personnes. *Inventaire van de factorerie van Banquibazar en al zijn dependance*, A.A., idem, liasse n° 5776.

d'huile (20), de sucre (8), des potiers (15), des boulangers (5), des changeurs (30), un médecin, plusieurs écrivains (15) et d'autres petits artisans. Des Européens, surtout des Portugais, y résidaient; la plupart étaient cabaretiers, soldats ou pilotes. Une grande partie des habitants était, comme on peut le remarquer, composée de commerçants. Alexandre Hume n'attribuait à la culture qu'un rôle secondaire. Elle ne procurait qu'un profit de beaucoup inférieur à celui du commerce et difficilement estimable. Il dépendait en effet de la nature des différents terrains et de la façon dont ils étaient travaillés. « En tout cas, déclarait-il, sans le commerce rien ne pouvait être fait ⁽¹⁾. »

Le nouveau gouverneur s'inquiéta dès le début d'organiser les cadres et le service des employés européens.

Ils étaient engagés en Europe par les directeurs. Ceux-ci prenaient d'abord des renseignements précis au sujet des candidats ⁽²⁾. Avant leur départ, ils étaient munis de patentes ⁽³⁾. Il existait une hiérarchie parmi eux. L'ordonnance de Hume notifiait que « tout sujet sera censé supérieur à un autre qui est après lui en conseil ou en rang dans le service ». Les conseillers eux-mêmes, classés par ordre d'importance, en premier, second conseiller, devaient passer directement derrière le gouverneur. Après eux venaient les sous-marchands; ils étaient égaux entre eux. Seulement à leur tête se trouvait le premier sous-marchand. Le même ordre était établi pour les écrivains

(1) Description des factoreries impériales (minute en anglais), A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5605.

(2) Correspondance des directeurs, de décembre 1724 à novembre 1726 (copie), A.A., ibidem, reg. n° 5576.

(3) Les directeurs d'Anvers voulurent supprimer l'octroi de patentes aux employés : « Mijnheeren Maelcamp en Kimpe weten wel ik van geen sentiment was alle die geemployeerde zooals commissen en patenten te geven. Zij lachen daar naar nog mede als zij die refuseren aan te nemen ». Directeurs d'Anvers aux directeurs d'Ostende, 10 novembre 1726, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5576.

et sous-écrivains, dirigés par un premier, supérieur aux autres du même ordre. Enfin, à l'échelon inférieur, on comptait les assistants, tous égaux entre eux. Le chapelain, le chirurgien, les officiers de la marine ou de l'armée n'avaient pas de rang établi parmi les employés; ils passaient après le conseil. Leur place dans les cérémonies dépendait de la décision du gouverneur. Leurs gages à leur départ d'Europe variaient très fort. Les marchands avaient en général un traitement se montant de 400 à 750 florins par an. Certains désignés comme premiers conseillers, directeurs par intérim ou marchands en chef recevaient 1.000 à 6.000 (Jean Bos) florins ⁽¹⁾. Peu après son arrivée, Hume abaissa les salaires des employés. Il les paya en roupies courantes et non plus en roupies madras. La Compagnie gagnait à ce changement 9 % par an, sur plus de 30.000 florins de gages ⁽²⁾.

Les employés reçurent « la table commune ». Les instructions données au gouverneur par les directeurs, en janvier 1726, stipulaient qu'il accorderait une pension pour la table proportionnée au rang de chaque employé, comme les Anglais, les Français et les Hollandais le pratiquaient. Hume avait la latitude de tenir une table pour lui et pour les principaux employés durant son séjour aux Indes, qui ne devait durer que jusqu'à la fin de l'année 1727, « date du retour des navires que les directeurs enverraient la saison prochaine ». La dépense d'une

(1) Cfr. la liste des employés arrivés aux Indes par les différents bateaux jusqu'en 1726; leurs noms et leur traitement y sont mentionnés (A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5619, fol. 81-83), publiée par M. le chanoine PRIMS, dans *De stichting van Banquibazar*, pp. 155-157.

(2) Justifications données par Alexandre Hume, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, dossier n° 5605. La roupie courante était monnaie imaginaire : 100 roupies madras valaient 109 roupies courantes. La roupie madras était appelée roupie « demi-écu ». La roupie courante valait à peu près 22 sols des Flandres. *Explication de certains termes, donnée par Schonamille*, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5598.

table ouverte pour tous les employés serait frayeuse ⁽¹⁾. Le gouverneur jugea que la factorerie n'était pas encore suffisamment organisée pour appliquer ce système de pension; « la Compagnie n'y gagnerait que peu de chose et ce serait abandonner à la misère et exposer à la débauche la plupart des jeunes employés » ⁽²⁾. Parraber, à son retour en Europe, avait, lui aussi, conseillé aux directeurs de pourvoir au ravitaillement des employés. Il invoquait, « outre les difficultés pour ceux-ci, dans la situation présente, de trouver des vivres ou des gens qui veuillent les nourrir, les avantages que procurait une table ouverte par la Compagnie ». « Chacun, disait-il, se trouvant obligé de se rendre, matin et soir, à la table de ses supérieurs et collègues, ils sont en quelque manière forcés de se contenir dans certaines bornes et de se dépouiller des habitudes mauvaises par la seule crainte d'être réprimandés; et l'harmonie entre eux se conservera bien mieux. » Les directeurs laissèrent la solution de cette question à la prudence de Hume ⁽³⁾. Dès janvier 1728, la table fut cependant supprimée, mais les appointements augmentés de 1/10^e. Hume avait jugé, en effet, que comme les employés quitteraient peu à peu Danemarnagore, où ils résidaient encore, pour aller s'établir dans les nouvelles factoreries, une « table réglée » deviendrait impossible ⁽⁴⁾.

Cette décision provoqua le mécontentement des employés qui préféraient la diminution de 9 % et la table que l'augmentation de 10 % et la pension ⁽⁵⁾.

(1) *Instructions des directeurs de la Compagnie à M. Alexandre Hume*, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5510.

(2) *Justifications fournies par Alexandre Hume*, A.A., ibidem, dossier n° 5605; Alexandre Hume aux directeurs, 12 janvier 1727, § 11, A.A., ibidem, reg. n° 5584.

(3) Directeurs à Alexandre Hume, 31 octobre 1726, A.A., ibidem, reg. n° 5665, fol. 460-461.

(4) Alexandre Hume aux directeurs, 28 janvier 1728, A.A., ibidem, liasse n° 5582 (copie).

(5) *Justifications fournies par Alexandre Hume*, A.A., ibidem, dossier n° 5584.

Les appointements payés le premier de chaque mois ⁽¹⁾ étaient aussi élevés que ceux que les nations étrangères donnaient à leurs employés. Cependant celles-ci pouvaient procurer à leurs sujets du vin et autres douceurs d'Europe à des prix très modiques et leur donner l'occasion de réaliser des bénéfices assez importants en pratiquant le commerce intérieur qui n'existait pas encore dans les factoreries belges.

Il serait faux de croire que le grand nombre de ceux qui s'engageaient au service de la Compagnie pour passer aux Indes étaient des aventuriers ou des gens peu recommandables, désireux d'y courir la chance. D'après les renseignements que le gouverneur Hume fournit aux directeurs, d'après certaines lettres écrites par les employés eux-mêmes, nous pouvons constater qu'il y avait des éléments intéressants parmi ces commerçants. Des hommes comme François de Schonamille ⁽²⁾, Jean Bos, Jean Ray, Des Inges, W. Dormer, W. Ryckx, F. Browne, P. Carpentier, P. Strebel, Jean Augutin Brullard, Georges Savage, Jean-François Mérat, pour ne citer que les plus importants, semblent être très honorables et l'on ne rencontre aucune condamnation sérieuse à leur sujet au livre du greffe ⁽³⁾. Beaucoup cependant

(1) Strebel au R. P. Ange, 28 mars 1731 (original), A.A., ibidem, liasse n° 5598.

(2) François de Schonamille, futur gouverneur des factoreries, eut des relations un peu trop intimes avec M^{me} Argan, Française divorcée et assez intrigante. Il prit parti pour elle contre son mari. De la Blanchetierre, gouverneur de Chandernagor, le lui reprocha assez vivement. Cela ne semble pas cependant avoir été bien sérieux. Schonamille, avec d'autres employés et Hume, logeait à Danemarnagore dans la maison que la Compagnie avait louée à cette dame. Est-il vrai que lorsqu'il fut nommé gouverneur il fit bâtir une maison à Banquibazar pour M^{me} Argan et qu'il y logea ? Le bruit, en tout cas, en courut à Pondichéry. Mais ces bruits ne courent-ils pas d'habitude si vite ? Cfr. de la Blanchetierre à Hume, 29 avril, 2 mai 1727 (originaux), A.A., ibidem, varia, s. n., liasse; pièces détachées, s. d., s. sign., liasse n° 5766.

(3) Voir différentes lettres du gouverneur aux directeurs, 12 janvier 1727, § 24, A.A., ibidem, reg. n° 5584 et directeurs à Hume, 31 octobre 1726, A.A., idem, reg. n° 5665, fol. 464.

manquaient d'expérience. La fonction de greffier, par exemple, requérait un employé au courant des formules juridiques et des usages. Dans les nombreux différends qui s'élevaient entre les gouvernements et les sujets des diverses factoreries, on avait grand besoin d'un homme au courant des principes du droit et Hume n'avait personne capable de le conseiller en ces matières ⁽¹⁾. Il s'en plaignit aux directeurs. Mais en Europe il était difficile de trouver des gens de pratique qui voulussent s'établir dans des pays si éloignés ⁽²⁾. Les employés flamands remontrèrent aux directeurs que Hume n'employait que des étrangers. Le directeur de Pret avoua que c'était parce que ceux-ci étaient plus capables : « Il y a beaucoup de paresse et d'ignorance parmi nos gens, écrivait-il, et ils prétendent pourtant à des privilèges comme les meilleurs » ⁽³⁾. Plus tard Hume proposa d'obliger les candidats à faire un stage d'un an au bureau de la Compagnie, à Anvers, afin d'avoir quelque connaissance de leur conduite et de leurs capacités avant de faire là dépense de les faire passer aux Indes « pour manger inutilement aux dépens de la Compagnie » ⁽⁴⁾.

Un chapelain était chargé de l'exercice du culte dans la loge de Bengale. Le premier, le Père Servaes, était arrivé à bord du *Saint-Charles*, en 1724. (Il perdit tout ce qu'il avait et même ses patentes dans le naufrage de ce navire). Il appartenait à l'ordre des Carmes déchaussés. Selon Hume, il était d'un fort bon naturel et

(1) Alexandre Hume aux directeurs, 25 janvier 1728, § 21, A.A., ibidem, liasse n° 5582.

(2) Directeurs à Alexandre Hume, 13 novembre 1728, A.A., ibidem, reg. n° 5619, fol. 199; *Journal de Ryckx*, A.A., ibidem, liasse n° 5797.

(3) de Pret à John Ley, 22 septembre 1728, A.A., ibidem, reg. n° 5585.

(4) *Eclaircissements fournis par Alexandre Hume...*, 1732, A.A., ibidem, dossiers divers, n° 5605.

s'acquitta avec dignité et zèle de ses fonctions ⁽¹⁾. Les directeurs ajoutèrent trop facilement foi à des accusations mal fondées, semble-t-il, au sujet de sa conduite et ils le firent remplacer, à la fin de l'année 1727, par l'abbé Augustin de Maere, d'Assenede, prêtre du diocèse de Gand ⁽²⁾. Les devoirs du chapelain étaient stipulés par les directeurs. Il devait se comporter avec dignité, se faire respecter et honorer par sa bonne conduite et sa manière de vivre, et imposer aux infidèles, par son bon exemple, le respect pour lui et pour la religion. Pour éviter toute critique, il ne pouvait découcher de la loge sous quelque prétexte que ce fût, sans en avoir informé le directeur, en lui expliquant les raisons qui l'obligeaient à s'absenter. Comme il y avait un grand nombre d'employés, commerçants ou militaires, il convenait que la religion catholique fût pratiquée suivant des règles bien déterminées : le dimanche, le chapelain était obligé, à moins de raison légitime, de célébrer la Sainte Messe, à une heure fixée une fois pour toutes, de commun accord avec le gouverneur, de réciter le prône et de faire un petit sermon ou exhortation sur les mystères de l'Évangile du jour ; l'après-midi, les vêpres étaient chantées en commun. A huit ou neuf heures du soir, le chapelain réciterait la prière publique dans la loge à l'endroit choisi pour la célébration du Saint Sacrifice. Pour prévenir les employés

(1) Hume aux directeurs, 25 janvier 1728, A.A., ibidem, liasse n° 5582; Certificat délivré par Hume au Père Servaes, 2 janvier 1728 (copie), A.A., Fonds de la Compagnie d'Ostende, liasse n° 5669.

(2) Liste d'équipage, B.U.G., ms. n° 2208; P. HILDEBRAND, *Almoezeniers op Oostendsche zeeschepen* (Bijdrage tot de Geschiedenis, September-December 1934, p. 296); Directeurs au R. P. Servatius, chapelain, 31 octobre 1726 (original), A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5598. Les directeurs lui signifient qu'ils ont trouvé à propos d'établir un prêtre séculier comme chapelain et qu'ils ont envoyé M. de Maere au Bengale à bord de l'*Archiduchesse Elisabeth*; Directeurs à Hume, 31 octobre 1726, A.A., idem, reg. n° 5665, fol. 468. L'aumônier de Maere mourut peu de mois après sa nomination.

et militaires du commencement de la prière, le sacristain agiterait une petite sonnette à l'intérieur de la loge. Comme employé de la Compagnie, l'aumônier devait visiter les malades deux fois ou plus par jour (1).

La Compagnie se chargerait de la fourniture des calices, missels, bréviaires, vin et de tous les ustensiles nécessaires pour le culte (2). Le traitement d'un chapelain se montait à 400 roupies courantes par an. Alexandre Hume se comporta toujours avec une extrême diplomatie envers les chapelains de Bengale et de Cabelon. Il eut surtout beaucoup d'ennuis avec les aumôniers de cette dernière factorerie. Dès son arrivée en 1726 sur la côte de Coromandel, il avait dû démettre le Père Faria de ses fonctions, à cause de son inconduite. Il l'avait remplacé par le R. P. Ange. Celui-ci s'occupait non seulement de son service mais aussi de commerce et d'intrigues. Hume fut forcé, à la suite d'après discussions entre le chapelain et l'employé Coïntrel, de rappeler ce dernier. Il ne s'entendait pas mieux avec Mérat, directeur de la factorerie, dont il ne voulait pas reconnaître l'autorité. Il avait « deux cordes à son arc » : vis-à-vis de la Compagnie, il se déclarait missionnaire; il faisait appel à son titre d'employé pour réclamer la protection du gouvernement quand ses supérieurs ecclésiastiques lui adressaient des reproches. Il ne manquait, en effet, aucune occasion pour empiéter sur les privilèges ecclésiastiques des Portugais, ce qui lui

(1) Règlements donnés par le directeur Maelcamp à l'abbé de Maere (1726), A.A., *ibidem*, reg. n° 5619; « Devoirs que le chapelain de la loge de Bengale doit observer », liasse n° 5511.

(2) Voir livres des comptes, par exemple : *Inventaire des objets chargés sur les navires, le « Charles VI » et l'« Archiduchesse Marie-Elisabeth »* (A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5511); *Inventaris van de factorerie van Banquibazar en al zijn dependance*, janvier 1734. La loge avait une chapelle, L'inventaire détaille : deux calices avec patènes et cuillères d'argent, une custode, un ciboire, quatre chasubles, A.A., *ibidem*, dossier n° 5776; A.G.R., Secrét. Etat et Guerre, « Relation de Marie-Elisabeth à Charles VI », reg. n° 923, fol. 40.

valait les réprimandes de l'ordinaire du lieu. Hume, à ce sujet, lui servit bien à point un décret du Concile de Trente (1). Il n'osait le renvoyer. « Je suis mortifié, écrivait-il à Mérat, qu'en Europe on eût lieu de nous reprocher de manquement d'humanité envers un religieux » (2).

Le gouverneur avait pleine et entière autorité sur les militaires en service dans les factoreries; il était considéré comme le premier officier. Il pouvait donner des ordres en son propre nom et commander les honneurs (3). Les militaires européens furent assez nombreux sous le gouvernement de Hume. Un contingent était arrivé avec le général Cobbé, commandé par le lieutenant t' Kint, un autre avait débarqué du *Charles VI* en 1725, sous le commandement du lieutenant Jean-Baptiste Flament de Maugré et du sous-lieutenant Jean-Joris Schwarts, et enfin le commandant Macdonnel, ainsi que quarante soldats, trois sergents et deux tambours furent envoyés à bord de la *Paix* et de l'*Espérance*, en 1726. Hume fut chargé de former deux compagnies d'infanterie, l'une commandée par t' Kint et l'autre par Macdonnel (4). Le gouverneur exécuta cet ordre dès son arrivée; cependant, à la mort du capitaine t' Kint, il les incorpora en une, évitant ainsi les

(1) Hume lui écrivait : « Je sais à présent que vous vous dites indépendant en qualité de missionnaire ayant une autorité dérivée directement du Pape, mais je sais aussi, et vous le savez de même, que les chapelains de notre Compagnie sont enjoins par leurs évêques en Europe de se soumettre à la juridiction de l'ordinaire du lieu; ce qu'on m'assure est fondé sur les décrets du Concile de Trente. Voyez cession XXIV, chap. XI », lettre de Hume au Père Ange, 21 décembre 1728. Et ailleurs : « Votre Révérence n'ignore pas combien il est délicat pour moi de m'entraîner dans une affaire de l'Eglise que, pour vous dire la vérité, je n'entends pas trop ». Au même, 9 février 1728, A.A., ibidem, reg. n° 5583.

(2) Hume à Mérat, 14 avril 1728, A.A., ibidem.

(3) *Instructions d'Alexandre Hume au Conseil et Gouverneur*, A.A., ibidem, reg. n° 5619, fol. 23.

(4) *Commission* du 31 janvier 1726 (original + cachet de la Compagnie), A.A., ibidem, liasse n° 5790.

rivalités entre deux capitaines. Par contre, pour faciliter la formation de détachements, il créa de nouveaux subalternes ⁽¹⁾. Seuls les directeurs pouvaient patenter les officiers ⁽²⁾; le gouverneur avait la faculté de nommer des « bas-officiers » tels que sergents, caporaux, « gefreyters » et tambours ⁽³⁾. Il semble qu'en 1730, comme aucun navire n'était envoyé par la Compagnie, le conseil eut la faculté de promouvoir des officiers en cas de vacance. Les capitaines devaient être nommés en conformité des ordres que Hume avait ramenés d'Europe en 1726. Ceux qui n'étaient pas désignés préalablement par les directeurs seraient promus suivant l'ordre d'ancienneté et par une patente signée du gouverneur et munie des sceaux aux armes de la Compagnie. Bien que le conseil eût le droit de nommer n'importe qui, il était recommandé d'avoir égard à l'ancienneté ⁽⁴⁾. Tout militaire devait prêter serment. Ce serment était consigné par le greffier ⁽⁵⁾.

Les gages avaient été fixés par la direction en accord avec la caisse de guerre. Dès son arrivée, Hume se trouva dans la nécessité d'augmenter la solde pour empêcher de trop fréquentes désertions. Les soldats anglais touchaient une solde plus élevée, sans compter qu'à Calcutta ils trouvaient plus d'agréments et plus d'occasions d'obtenir

(1) Hume aux directeurs, 25 janvier 1728, § 26, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5582.

(2) *Patente pour le capitaine Jean-Joseph t' Kint*, signée à Ostende le 22 janvier 1725 (original), A.A., ibidem, liasse n° 5790. Cette patente a été envoyée à t' Kint par l'intermédiaire d'Alexandre Hume.

(3) *Instructions d'Alexandre Hume aux Conseil et Gouverneur*, 6 décembre 1730, A.A., ibidem, reg. n° 5619, fol. 20 et suiv.

(4) A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5619, fol. 37; Deux lettres patentes faites à Banquibazar le 19 décembre 1730, l'une pour Michel Baxeras, capitaine, l'autre pour Louis Darsay, enseigne, A.A., ibidem, reg. n° 5587, fol. 1.

(5) La formule était la suivante : « Je jure d'être fidèle à Sa Majesté Impériale et Catholique et à la Compagnie et promets d'obéir exactement aux ordres de mes supérieurs. Ainsi m'aident Dieu et tous ses saints », A.A., ibidem, liasse n° 5782.

quelque profit en exerçant leur métier. Aussi beaucoup de volontaires, à peine arrivés des Pays-Bas, se laissaient-ils débaucher. On ne parvint d'ailleurs jamais à empêcher les désertions, tant elles étaient fréquentes dans toutes les factoreries ⁽¹⁾. Aussi Hume dut-il demander aux directeurs de lui envoyer chaque année une vingtaine de recrues d'Europe pour combler les vides. Les Anglais, les Hollandais et les Français avaient leurs agents de recrutement qu'ils envoyaient sur les territoires des nations voisines pour augmenter leurs propres effectifs ⁽²⁾. Hume leur rendit d'ailleurs la pareille. Il gardait sur son terrain tous les déserteurs étrangers, réfugiés sous son pavillon. Il se contentait, lors des réclamations des autorités étrangères, de leur renvoyer les armes des fuyards ⁽³⁾.

Le traitement des militaires fut donc fixé sur pied d'égalité avec celui des Anglais. Le capitaine touchait par mois 60 roupies madras, un lieutenant 40 roupies madras, un sergent 20, un caporal 11, un anspesader 10, un canonnier 11, un aide-canonnier 8, un tambour-major 15, les tambours européens 11, les tambours topases 6, les sol-

(1) Hume écrivait aux directeurs : « Je n'y ai pas tout à fait réussi (à empêcher les désertions), étant pour la même raison obligé de tolérer leur libertinage. Ce pays est rempli de scélérats et de coureurs de profession ». Alexandre Hume aux directeurs, 12 janvier 1727, § 19, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5584; Du même aux mêmes, 25 janvier 1728, § 26, A.A., *ibidem*, liasse n° 5582.

(2) « Je fais veiller tout ce que je puis pour attraper leurs émissaires, ils ne retourneront pas pour faire leur plainte si je puis mettre la main dessus. Si vous en trouvez, mettez le fer aux pieds en attendant que vous pouvez les envoyer ici, je leur apprendrai à faire des recrues à notre dépens ». Alexandre Hume à Messieurs du Conseil de Bouronpour (?), 27 juin 1728, A.A., *ibidem*, reg. n° 5583.

(3) Alexandre Hume au sieur Abraham Patras, gouverneur hollandais, avril 1727, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5583; Réponse d'Alexandre Hume à Macdonnel, novembre 1730, A.A., *ibidem*, liasse n° 5728; Strebel à Maelcamp, 4 septembre 1730, A.A., *ibidem*, reg. n° 5785, fol. 20; *Justifications* fournies par Alexandre Hume, § 12, A.A., *ibidem*, dossier n° 5605.

datés 8 roupies 8 annas, les topases 5"1"16 roupies. Dans les dernières années de son gouvernement, Alexandre Hume embaucha un assez grand nombre de soldats boxeris (fusiliers) et pions indigènes pour empêcher une attaque de la factorerie par des voisins et l'enlèvement des marchands et des habitants, pour garder les frontières et, selon certains, de crainte d'être enlevé par les Anglais. En 1734, bien qu'alors le nombre de boxeris fût déjà réduit, on en comptait encore 79 ⁽¹⁾.

En 1731, l'unique compagnie formée par Hume et commandée par Michel Baxeras revenait à peu près à 1.200 roupies madras par mois, soit 1.300"8" roupies courantes ⁽²⁾. Un employé était chargé de payer la solde, de prendre soin des armes, des munitions ainsi que des vêtements.

Hume proposa aux directeurs d'adopter le système anglais, c'est-à-dire d'attribuer ces diverses fonctions à des personnes différentes, de façon à mieux répartir les responsabilités. Le caissier serait chargé du paiement de la solde, le maître d'armes devrait répondre des armes, l'ingénieur, de l'artillerie et des munitions, et l'officier commandant, des vêtements ⁽³⁾.

L'uniforme des militaires était confectionné en drap rouge à parements noirs. Les manches du justaucorps se fermaient sur le côté par des boutons de cuivre. Une bavette tombait sur la poitrine. Les galons d'ornementa-

⁽¹⁾ Voir *Inventaris van de factorerie van Banquibazar*, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5776, note 60/1.

⁽²⁾ Elle comprenait 1 capitaine, 1 lieutenant ou enseigne, 3 sergents, 4 caporaux, 4 « anspesader », 4 canonnières et 1 aide-canonnière, 1 tambour-major, 3 tambours européens, 2 tambours topases, 52 soldats européens, 3 topases, plus des nettoyeurs d'armes et des serviteurs auxiliaires, A.A., *ibidem*, liasse n°s 5598 et 5870. Pour connaître la composition des compagnies avant leur union en 1728, cfr. FL. PRIMS, *De stichting van Banquibazar*, pp. 156-157.

⁽³⁾ Alexandre Hume aux directeurs, 25 janvier 1728, § 26, A.A., *ibidem*, liasse n° 5582.

tion et le chapeau étaient en poils de chameau jaunes et les guêtres en laine rouge ⁽¹⁾. Le chapeau et les manches étaient garnis de galons d'or de différentes largeurs selon les grades ⁽²⁾.

Une distinction nette avait été établie, à la demande de Hume et à la suite des aventures guerrières du général Cobbé, entre les militaires et les commerçants. Les militaires n'avaient aucune préséance sur les employés, soit dans le conseil, soit en dehors, ni à cause du rang ni même en raison d'ancienneté, et aucun officier militaire ne pouvait devenir président du conseil sans avoir au préalable donné sa démission d'officier ⁽³⁾.

Dans ses entreprises coloniales, tout comme dans son activité maritime, la Compagnie d'Ostende trouva la voie tracée par des initiatives émanant de particuliers. Le chevalier La Merveille n'avait-il pas occupé le territoire de Cabelon ? Les Anglais, A. Hume et J. Harriison, puis l'Anversois J.-A. Cobbé n'avaient-ils pas entrepris les premières démarches auprès du Nabab de Bengale pour obtenir la cession de colonies le long du Gange ? Si ces dernières tentatives étaient restées sans succès, elles n'en avaient pas moins révélé les obstacles à surmonter et déterminé la politique à suivre dans l'avenir.

Vincent Parraber, puis Alexandre Hume, les premiers gouverneurs nommés par la Société, pouvaient tirer profit des leçons du passé.

(1) Frans Van Goethem, de Gand, aux directeurs, 7 décembre 1725, et de Kimpe aux directeurs, 30 novembre 1725, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5825/1 (originaux). Les directeurs auraient désiré un habit de drap gris avec parements jaunes, mais Macdonnel et Hume insistèrent sur qu'on les confectionnât en étoffe rouge, cela faisant plus d'impression sur les indigènes.

(2) Directeurs d'Anvers à P. Kimpe, 30 novembre 1725, A.A., ibidem, liasse n° 5576 (copie); A. L'HOIST, *Les Colonies belges du XVIII^e siècle et la Compagnie d'Ostende* (Bulletin du Touring Club de Belgique, 15 septembre 1933, pp. 274 et suiv.).

(3) *Instructions des directeurs à Alexandre Hume*, 10 janvier 1726, § 19, A.A., ibidem, liasse n° 5510 (copie).

Ils firent preuve de diplomatie, le premier en obtenant une autorisation de commercer et le second en acquérant des terrains sur les bords de l'Hougly. A. Hume, comme nous l'avons vu, parvint à vaincre la cupidité du Nabab, tantôt montrant la douceur, tantôt la force, puis, enfin, simulant un départ précipité.

La consignation des 50.000 roupies par J. Bos fut-elle vraiment décisive? Le Gouverneur s'y opposa-t-il en fait? Rien ne nous permet de trancher la question. En tout cas, même s'il avait été persuadé de la nécessité de ce versement pour avoir raison de la Cour de Mexidabath, Hume n'aurait jamais pris la responsabilité d'une telle concession. Il savait que les directeurs comptaient sur son expérience et ses qualités pour obtenir la paravanah sans trop de frais. Il devait donc ignorer les propositions faites à J. Bos et réprover après coup les agissements de son subalterne.

Dans l'organisation des factoreries, il se montra à la hauteur de sa tâche. Il s'occupa tour à tour d'urbanisme, des sujets indigènes, des employés, des militaires et de l'aumônerie avec une égale compétence. Rien n'était abandonné au hasard; il prenait tout en main. Peut-être peut-on lui reprocher d'avoir tout entrepris lui-même et d'avoir oublié qu'une des qualités les plus précieuses d'un bon chef est de savoir se servir de ses collaborateurs.

A. Hume va parfaire son œuvre de colonisation par son administration et son commerce.

CHAPITRE IV.

L'ACTIVITE COLONIALE D'ALEXANDRE HUME.

L'activité principale d'Alexandre Hume s'exercera tout naturellement dans l'administration des factoreries données en toute propriété par le Nabab Jafer Kan, en vertu d'une paravanah, et dans l'emploi des capitaux destinés à l'achat des cargaisons et à la mise en valeur des terrains.

Nous y retrouvons donc le double aspect de toute colonisation au XVIII^e siècle. Du point de vue strictement colonial, nous envisagerons l'administration des territoires acquis outre-mer par un gouvernement européen, sous les directives de la Mère Patrie, supposant non seulement l'occupation de ces possessions éloignées, mais l'exercice de l'autorité ou plus exactement des pouvoirs législatif et exécutif. Il nous restera ensuite à étudier l'aspect commercial : l'exploitation de ces colonies ⁽¹⁾.

Nous avons déjà examiné le fait de l'acquisition et de l'occupation (organisation); il nous reste à mettre en lumière l'administration et le commerce dans nos colonies du Bengale.

On découvrira aisément dans ce chapitre une double distinction quant à l'objet : l'administration et le commerce; quant au sujet : les occupants ou les Européens et les indigènes ou natifs.

La prospérité de la colonie devait dépendre en grande partie de la façon dont elle serait administrée. A son arrivée, Hume avait trouvé la direction aux mains de Jean Bos, François de Schonamille et Jean Ray. Ceux-ci faisaient partie d'un conseil de cinq membres.

Il usa du pouvoir étendu dont les directeurs l'avaient

(1) R. MAUNIER, *Des Comptoirs aux Empires*, pp. 3-33, Paris, 1941.

muni pour déposer les directeurs et le conseil et prendre la haute direction des affaires ⁽¹⁾. Selon M. Huisman, après l'obtention de la paravanah, il nomma un conseil de dix membres auquel il donna voix consultative ⁽²⁾. Il semble bien que le gouverneur ne lui donna pas grand pouvoir. Trois des conseillers furent députés pour former une « Cour de Justice », dont on pût appeler au conseil tout entier. Un greffier leur fut adjoint; il devait tenir quatre registres, cotés et paraphés à chaque feuillet. Les articles y seraient écrits à la suite l'un de l'autre sans y laisser de blancs. Le premier registre contiendrait les résolutions proposées ou traitées des factoreries du Bengale; dans le deuxième seraient consignés les procès-verbaux, inventaires, enquêtes, informations, confrontations, interrogatoires d'affaires criminelles et les résolutions prises à cet égard; les contrats, les testaments, donations, ordonnances, arrêts, commissions, installations des employés et les réclamations de ceux qui prétendraient avoir des droits sur les marchandises ou faire

(1) Instructions secrètes pour Alexandre Hume, 4 février 1726, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5510.

Des instructions ouvertes lui donnaient le pouvoir de changer la forme du gouvernement et de déposer ceux qui dirigeaient la factorerie, de les suspendre ou de les renvoyer, de les remplacer par d'autres ou de laisser leur place vacante, A.A., ibidem, liasse n° 5510, §§ 3 et 13; Alexandre Hume aux directeurs, 12 janvier 1727, § 13, A.A., ibidem, reg. n° 5584.

(2) Nous avons trouvé dans le livre de M. HUISMAN le fait de la création de ce conseil de dix membres. Nulle part ailleurs nous n'en avons décelé l'existence. L'auteur s'appuie sur le témoignage d'une ordonnance de Hume du 31 décembre 1726 contenue dans le registre n° 1 ou 5575. Ce registre est actuellement introuvable dans le Fonds de la Compagnie, à l'hôtel de ville d'Anvers. Hume ne parle de cette création dans aucune de ses lettres aux directeurs. Le registre des délibérations de ce conseil, selon M. le chanoine Prims, a été perdu. Nous ne l'avons malheureusement pas découvert. Cfr. M. HUISMAN, *La Belgique commerciale sous Charles VI*, « La Compagnie d'Ostende », pp. 368-369. Des instructions autorisaient Alexandre Hume à remercier le Conseil de Bengale et à en former un autre s'il le croyait bon. Il ne semble pas qu'il ait agi de la sorte. *Instructions secrètes pour Alexandre Hume*, 4 février 1726, A.A., ibidem, liasse n° 5771 (copie).

valoir des créances sur la Compagnie, ainsi que les déclarations de prises, les inventaires et consignations de naufrages seraient relatés dans un troisième livre; le quatrième registre tiendrait le dépôt de tous les procès et de tout ce qui, en général, devait être consigné.

Le greffier était chargé d'envoyer en Europe, sur chaque navire de la Compagnie, un duplicata du livre du greffe. Il était au service du gouverneur et du conseil pour consigner ou écrire tout ce que ceux-ci exigeaient. Les autres employés désireux de passer des actes devant lui devaient payer suivant un tarif déterminé par la direction. Les directeurs recommandaient au greffier de garder la plus grande discrétion sur tout ce qui concernait la Compagnie ⁽¹⁾.

En principe ⁽²⁾, le conseil devait être instruit de toutes les affaires de la Compagnie, de quelque nature qu'elles fussent. Après le départ de Hume pour l'Europe, ses membres devaient avoir voix délibérative et non plus simplement consultative, comme nous l'avons vu. Toutes les décisions se prendraient à la pluralité des suffrages. Chaque résolution était notée dans le livre de consultation

(1) *Ordonnance au sieur Rombaut Lancelot*, greffier pour le Bengale, Anvers, le 31 janvier 1726 (copie), A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5510.

(2) Nous disons « en principe », car telles furent les ordonnances que Hume prit avant son départ. C'est ainsi qu'il concevait l'organisation du conseil, ou du moins d'un conseil à voix délibérative. Le conseil à voix purement consultative qu'il institua, à la demande des directeurs, fonctionna-t-il d'une manière aussi bien déterminée ?

François de Schonamille déclara formellement, dans une de ses lettres aux directeurs, qu'Alexandre Hume n'a pas constitué de conseil même purement consultatif, « il négocie, il contracte, s'entend avec les marchands, en un mot, il coupe, il tranche, fait tout sans participation de personne, sans même permettre à qui que ce soit de s'y trouver présent ». Fr. de Schonamille aux directeurs, décembre 1736 (copie), A.A., *ibidem*, liasse n° 5598.

Aurait-il avancé une pareille affirmation si elle avait été fautive ? Les directeurs, s'ils l'avaient pu, l'auraient facilement réfutée.

tenu par le secrétaire. Le conseil s'assemblait au moins deux fois par semaine. Le gouverneur seul avait le droit de le convoquer et pouvait le faire chaque fois qu'il le jugeait nécessaire. Chaque conseiller, à moins d'empêchement majeur, était obligé d'y assister. Toute délibération du conseil, de quelque nature qu'elle fût, devait rester secrète. Le divulgateur des secrets des livres ou de la correspondance serait cassé sans rémission. Un conseiller accusé de malversation, dont la connaissance est du ressort du conseil, aurait à se retirer pendant le temps qu'il lui serait ordonné, et il serait jugé de son sort par ballottage.

Il était défendu d'employer des termes injurieux envers un des membres pendant les séances du conseil, sous peine de réprimande sévère de la part du gouverneur, de réparation à la personne offensée et de suspension d'office et des bénéfices pour un laps de temps déterminé par l'assemblée, et même d'emprisonnement.

Une législation spéciale était en vigueur pour les militaires. Des ordonnances sévères prévoyaient des châtiements et même le renvoi pour les militaires qui insulteraient « ou mépriseraient » des employés ou vice versa. Tout « crime » léger commis par un militaire était châtié par ordre du gouverneur. Les délinquants méritant le fouet, la baguette ou une autre peine plus grave étaient (du moins après le gouvernement de Hume) jugés par le conseil. Les officiers, conformément aux règlements de discipline militaire en Europe, devaient donner leur avis. S'il s'agissait d'un crime capital, les informations seraient prises dans les formes, le coupable serait gardé en prison en attendant son renvoi en Europe par le premier vaisseau. En Europe, on prévoyait la peine de mort pour les déserteurs. Ils étaient si nombreux dans les colonies que Hume se contentait, quand il pouvait les arrêter, de les emprisonner un temps assez long ou de les faire « passer

sous les baguettes ». Quant aux vagabonds et aux mauvais sujets (comme il y en avait beaucoup parmi les soldats), on les embarquait comme travailleurs sur les navires de retour ⁽¹⁾.

A voir les nombreuses condamnations notées dans le livre du greffe réservé aux procès, on peut constater que la discipline n'était guère rigoureusement observée par les militaires. Il y avait entre eux de nombreuses rixes, des disputes, des rivalités ⁽²⁾. Tantôt il n'y avait pas de lieutenant de garde, bien que le règlement le stipulât, tantôt un caporal soulevait une partie de la garnison pour délivrer un prisonnier ⁽³⁾. La moralité était très basse dans les troupes coloniales. L'ivrognerie, de l'aveu de Hume, faisait « grand ravage » parmi les officiers et soldats européens. Des « camps volants » de femmes publiques s'établissaient pour un certain temps aux abords des factoreries. Et comme le capitaine Macdonnel reprochait à Hume de ne pas défendre ces pratiques, celui-ci lui fit remarquer que les Français favorisaient l'accès de ces quartiers à leurs soldats, qu'à Patna et dans les colonies hollandaises l'immoralité était bien pire et que si à Calcutta et à Chitsura les Anglais toléraient moins ouvertement la prostitution, la moralité n'y était pas meilleure ⁽⁴⁾.

(1) *Instruction d'Alexandre Hume aux Conseil et Gouverneur*, décembre 1730, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5619, fol. 34-35; *Instructions à Bos et Schonamille*, 20 janvier 1725, § 29, A.A., ibidem, reg. n° 5665.

(2) Voir, entre autres, le registre d'Enregistrement des procès-verbaux et enquêtes, A.A., ibidem, reg. n° 5645, fol. 1-137.

(3) *Remontrances de Macdonnel à Alexandre Hume*, novembre 1730 (original), A.A., ibidem, liasse n° 5872.

(4) *Réponse à Macdonnel par Hume*, novembre 1730, §§ 1-4, A.A., ibidem, liasse n° 5872, fol. 7.

Hume semble considérer ces pratiques avec indulgence et les tolérerait. Il prenait comme prétexte pour ne pas sévir qu'elles existaient à Danemarnagore avant l'établissement de la Compagnie, et que, de plus,

*
**

La Compagnie, en obtenant le terrain, avait reçu la juridiction sur tous les indigènes qui y habiteraient. Le gouverneur et le conseil pouvaient exercer les pouvoirs législatif et exécutif. Ils ne pouvaient cependant pas prononcer la peine de mort ou de mutilation. Dans ce cas, le coupable devait être jugé en Europe (1).

Alexandre Hume prit différentes mesures d'ordre législatif en faveur des indigènes occupant des terrains de la Compagnie. Le 28 novembre 1727, il promulgua un décret défendant « à tous les Européens et autres Chrétiens, sous notre dépendance, soit qu'ils soient à la solde de notre Compagnie ou jouissent de sa protection, d'employer de quelque manière que ce soit et sous quelque prétexte que ce puisse être, un Bengali ou Maure libre, soit garçon ou fille, n'ayant pas au moins douze ans d'âge, sous peine de punition exemplaire, et en outre d'être responsable en personne et effets des événements qui pourraient résulter au préjudice de la Compagnie, s'il arrive que celui ou celle qui aura été ainsi employé en contradiction à cette même défense vienne à disparaître, et pour que personne ne puisse prétendre cause d'ignorance, faisons afficher la présente, signée de notre main et munie des sceaux des armes de la Compagnie » (2).

le terrain de Danemarnagore ne leur appartenant pas, ils ne pouvaient y légiférer librement. P. Carpentier écrivait à Bernaert : « Ce pays qui est le plus débauché qu'on se pourrait imaginer et qui est la perdition des jeunes gens s'ils n'ont pas les principes d'honnêteté et de modestie », 21 juillet 1729. Pierre Carpentier, arrivé aux Indes à bord du *Charles VI* en 1727, était un neveu du commissaire Bernaert, B.U.G., ms. n° 1868.

(1) Directeurs à Alexandre Hume, 13 novembre 1728, A.A., Fonds des la Compagnie des Indes, reg. n° 5619.

(2) *Emploi des enfants du pays de moins de 12 ans*, A.A., ibidem, liasse n° 5669 (extrait du registre pour les résolutions prises).

Ce décret n'est-il pas tout pareil à l'une de nos lois sociales encore récente ? Nous ne possédons malheureusement pas ce registre aux résolutions, mais certains indices peuvent nous laisser supposer que Hume prit d'autres dispositions d'intérêt social. C'est ainsi qu'il dut certainement prendre des mesures pour protéger les indigènes des menaces des « Maures » qui tentaient, à toute occasion, d'enlever des habitants de force, mais aussi contre les abus dont les Européens se rendaient trop souvent coupables envers eux, « se croyant juges et parties à l'égard des Noirs et en droit de les maltraiter à leur fantaisie » (1). Pour empêcher de pareils traitements, le gouverneur promulgua qu'il était défendu de châtier des Bengalis « autrement que par voie régulière » et « de battre ou de faire battre tout Indien qui n'est pas immédiatement sous l'ordre de la personne qui châtie ». Même alors, on ne peut battre de manière à blesser ou à laisser des traces. Tout domestique ayant mérité un châtiment sera puni par la justice de la cacherie (2) ou du conseil, et nul marchand qui sera connu avoir des comptes avec la Compagnie ne sera frappé ni autrement maltraité ou affronté que par ordre du conseil. « Le transgresseur de cette défense sera condamné à une amende selon jugement du conseil » (3).

Les duels et les coups furent particulièrement visés dans les ordonnances du gouverneur : « Donnés ou acceptés, les duels seront réputés crimes capitaux même quand il n'en sera pas suivi de mal. Toute rencontre où des épées auront été tirées sera censée duel s'il y a mort d'homme ou effusion de sang, sinon ceux qui se seront battus seront respectivement démis de leur service. Celui qui

(1) *Instructions de Hume aux Conseil et Gouverneur* (1730), A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5619, fol. 20.

(2) Cacherie : sorte d'hôtel communal bengali.

(3) *Instructions de Hume aux Conseil et Gouverneur* (1730), A.A., ibidem, reg. n° 5619, fol. 39-40.

aura attaqué le premier sera banni du terrain ou bien tenu aux arrêts jusqu'à la première occasion d'être envoyé en Europe. Pareillement sera banni du terrain ou envoyé en Europe celui qui osera tirer l'épée contre un employé ou autre sujet, lui présenter le pistolet ou autre arme offensive, le frapper ou seulement lever la canne, la main ou autre chose de façon menaçante, quelle que puisse avoir été la provocation, à moins qu'il soit prouvé que cela a été à son corps défendant et qu'il se soit tenu aux termes de la défense légitime.

» Parmi les militaires, le coup de bâton sera permis en tant seulement que la discipline le requiert et d'une manière justifiable par les lois militaires établies aux Pays-Bas autrichiens » (1).

Il défendit toute correspondance, directe ou indirecte, de bouche ou par écrit, avec des sujets transfuges ou renvoyés et résidant encore au Bengale, sous peine d'être censé ennemi de la Compagnie et comme tel d'être démis du service (2). Pour éviter le plus possible les frottements avec les nations voisines et particulièrement avec le gouvernement de la factorerie française la plus rapprochée du terrain, Chandernagor, le gouverneur fit afficher la défense à tous les Européens dépendant de la Compagnie de se rendre dans cette factorerie sans son autorisation spéciale (3).

*
**

La justice était rendue par deux tribunaux. Tant que Hume fut gouverneur, il semble bien qu'il fut le principal juge de toutes les causes concernant les employés euro-

(1) Ibidem, fol. 35.

(2) Affiché à Banquibazar le 14 mars 1730, A.A., ibidem, liasse n° 5782 (copie).

(3) Alexandre Hume au gouverneur de la Blanchetierre, A.A., ibidem, reg. n° 5584; cfr. A.A., ibidem, reg. n° 5645, fol. 1-198 et liasse n° 5669.

péens et des délits graves commis par les indigènes. Peut-être le conseil, s'il fonctionnait, avait-il son mot à dire, mais il ne paraît pas qu'il décidât en dernier ressort. Que l'on consulte le livre de greffe et l'on remarquera que c'est Hume qui instruisait les causes et prononçait les sentences.

Après son départ et à son ordre, le conseil prit cette juridiction en mains ⁽¹⁾. Les indigènes étaient jugés selon la coutume du pays par un jemedar ou officier-administrateur territorial et deux Européens siégeant dans la « Cacherie ». Les cas criminels qui méritaient un châtement plus sévère que le « Chaboc » ordinaire ressortissaient à la juridiction du gouverneur et du conseil ⁽²⁾. Ceux-ci avaient toujours le droit de prendre, s'ils le croyaient nécessaire, connaissance de toutes les causes dépendant du ressort de la « Cacherie ». L'appel pourrait être interjeté de celle-ci au gouverneur et au conseil pour toute dispute excédant la somme de 50 roupies siccas, mais l'appelant devait, au préalable, « déposer bonne et valable caution au greffe pour tous frais et dépens au cas où il serait condamné en dernier ressort ». Les controverses entre Européens ne dépassant pas 50 roupies siccas étaient jugées à la « Cacherie ». Le conseil et le gouverneur devaient cependant prendre connaissance des causes concernant un conseiller, un sous-marchand, écrivain et officier militaire au-dessus de sergent, mais s'ils le trouvaient bon, ils pouvaient laisser la décision à la « Cacherie ». Les différends entre les marchands de la Compagnie

(1) Directeurs à Alexandre Hume, 13 novembre 1728, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5619; *Instructions d'Alexandre Hume aux Gouverneur et Conseil*, A.A., ibidem, reg. n° 5619, fol. 32, 37-38.

(2) Du moins après le gouvernement d'Alexandre Hume : *Instructions d'Alexandre Hume aux Gouverneur et Conseil*, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5619, fol. 37-38. Le Chaboc devait être une peine corporelle semblable au fouet (le chat à neuf queues anglais).

au sujet d'affaires mercantiles ne pouvaient être tranchés que par le gouverneur et le conseil (1). Si un marchand ou un de ses sujets avait commis quelque faute dont son crédit et sa caste pourraient pâtir et si elle devenait publique, le jemedar devait agir avec grande précaution pour ne pas ruiner le délinquant et en prévenir le gouverneur. Son cas serait soumis au conseil qui le jugerait avec une grande modération (2).

Il faut croire que les disputes et litiges furent très fréquents, car le gouverneur avant son départ recommanda au conseil de régler les droits et les frais de procédure « de manière à rebuter les esprits litigieux d'attaquer les autres injustement », et à cet effet, « de mettre tous les frais à charge du coupable ». « S'il constatait que la dispute avait été entamée sans fondement, par malice ou mauvaise intention », le conseil pourrait condamner le délinquant à une amende sévère. Les revenus de ces amendes seraient consacrés à des ouvrages d'utilité publique (3).

Par ces instructions assez précises que le gouverneur Hume a laissées au conseil et à son successeur, on peut inférer qu'il existait déjà des ordonnances appliquées dès l'année 1727 à Banquibazar et dans les autres factoreries belges et qu'elles avaient fait leurs preuves avant d'être codifiées par Hume, lors de son départ.

Le Pouvoir exécutif appartenait au gouverneur et au conseil. Hume renvoyait en Europe les déserteurs récidivistes, les indésirables ou les employés qui méritaient des châtiments graves. Il confiait les dossiers concernant leur

(1) *Instructions d'Alexandre Hume aux Conseil et Gouverneur, A.A.*, Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5619, fol. 37-38.

(2) *Ibidem*, fol. 21-22.

(3) *Ibidem*, fol. 38. Cette décision était prise dans le but de ne pas éloigner du terrain les gens de meilleure caste qui sont riches. Hume à Jean-Baptiste, 22 août 1727, A.A., *ibidem*, reg. n° 5583.

procès au commandant du navire. Celui-ci devait les remettre entre les mains des directeurs de la Compagnie (1). Ces derniers se trouvaient d'ailleurs fort embarrassés de recevoir ces prisonniers, ne sachant qu'en faire (2).

Nous avons déjà parlé des différentes peines infligées aux indigènes et aux militaires. Les principales sont les amendes, le bâton, les baguettes, le chaboc, l'emprisonnement plus ou moins long, enfin pour les employés, la révocation et le renvoi en Europe; pour les indigènes, l'expulsion du terrain. Un conseiller ou un capitaine de marine ou militaire ne pouvait être emprisonné que dans son propre appartement. Vingt-quatre heures après son arrestation, le conseil et le gouverneur devaient lui faire remettre une copie de l'acte d'accusation portée contre lui. Faute de celle-ci, il serait remis en liberté (3).

La législation pénale, surtout, resta toujours plus ou moins vague. Les directeurs ne donnèrent jamais des instructions bien précises à Hume touchant l'organisation judiciaire des colonies. Celui-ci dut en plusieurs cas avoir recours aux usages hollandais et anglais. Dans ses lettres à la direction, il demandait des directives. « Pour avoir

(1) Alexandre Hume à Michel Cayphas, 12 janvier 1728, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5583 (copie). Hume envoie au capitaine Cayphas trois Flamands; les deux premiers sont des vagabonds et des pernicious, le troisième a laissé échapper des prisonniers. « Vous leur donnerez le passage en Europe, les faisant travailler pour nourriture et, à votre arrivée, vous pourrez les laisser courir ». Il y a deux prisonniers « avec leur procès ci-joint ». « Vous les garderez sûrement et, à leur arrivée en Europe, les mettrez avec leurs dits procès entre les mains des directeurs de la Compagnie. »

(2) Directeurs d'Ostende aux directeurs d'Anvers, 25 août 1728, A.A., ibidem, liasse n° 5817. Les directeurs durent demander au marquis del Campo quatre soldats et un sergent pour prendre les prisonniers à bord et les transporter à la prison. « M. Hume aurait mieux fait de les faire punir à la factorerie que de les envoyer ici. Nous voudrions bien savoir en quelles mains ces deux prisonniers doivent aller. »

(3) *Instructions aux Conseil et Gouverneur*, A.A., ibidem, reg. n° 5619, fol. 29-30.

une colonie réglée, écrivait-il, il faut songer aux moyens de punir les criminels avec le moins de désordres et de la manière la plus efficace ⁽¹⁾ ». Malgré toutes les difficultés tant d'ordre matériel que d'ordre administratif, Alexandre Hume parvint à donner aux nouvelles factoreries une administration comparable à celle des colonies françaises, anglaises ou hollandaises de l'Inde, sans cependant négliger le commerce.

*
* *

Au début, l'activité commerciale du nouveau gouverneur s'était heurtée à de grosses difficultés provenant, faute de terrain, de l'instabilité à laquelle les employés se voyaient réduits. Les marchands indigènes jouissant d'un bon crédit et disposant de gros capitaux étaient installés dans les factoreries prospères et bien organisées. Ils tombaient donc sous la défense que les gouverneurs français, anglais et hollandais avaient édictée à leurs sujets, de correspondre avec les commerçants venus des Pays-Bas autrichiens. Il ne restait à la disposition de Hume que quelques petits marchands « de rien ou mal à leurs affaires », toujours en retard pour fournir les quantités de marchandises stipulées dans les contrats ⁽²⁾. La qualité de celles-ci laissait-elle à désirer et l'on n'avait contre ces commerçants aucun recours, car, ou bien ils se déclaraient trop pauvres pour payer les amendes, ou ils se réfugiaient à l'abri de la protection des factoreries voisines. Le gouvernement indigène tolérait le commerce des

(1) Alexandre Hume aux directeurs, 18 février 1728, § 7, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5582. « On a un cas d'un criminel qui a tué un officier d'un vaisseau français; heureusement il s'est sauvé. » Hume doit-il confisquer les biens qui restent dans la factorerie, ceux des époux ou ceux du mari seulement ?

(2) Alexandre Hume aux directeurs, 12 février 1727, § 3, A.A., ibidem, reg. n° 5584.

« Allemands » sans l'avoir autorisé régulièrement ⁽¹⁾. Le grand nombre de vaisseaux européens ancrés dans le Gange, les disettes de coton avaient provoqué une hausse des marchandises ⁽²⁾. Nous avons vu que pour remédier à cette situation Hume envoya ses employés dans les divers centres commerciaux de Bengale. La paravanah octroyée par Jafer Kan et confirmée par son successeur Safradde Kan autorisait le commerce dans la province de Bengale, dans celle de Dacca, territoire différent mais subordonné au Nabab du Bengale. Hume reçut même une permission de commercer dans le département d'Orissa, mais il ne profita pas de cette faculté.

La construction des magasins de Banquibazar et de Cassimbazar, commencée en mars 1728, fut achevée en décembre de la même année, sauf le terrassement du grand magasin, exécuté en 1731. Les marchandises étaient cependant sous toit dans les petits entrepôts ⁽³⁾. La loge ne fut terminée qu'en juillet 1729 et Hume ne quitta Danemarnagore pour se rendre à Banquibazar qu'en août 1729 ⁽⁴⁾. Bien que la suspension de la Compagnie des Indes vînt interrompre les travaux et que les bâtiments ne fussent pas édifiés tels qu'ils avaient été projetés sur les plans, ils étaient cependant relativement

⁽¹⁾ *Instructions for Bengal as to the providing cargoes and menagement of the moors government*, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5922.

⁽²⁾ Alexandre Hume aux directeurs, 12 janvier 1727, § 7, A.A., *ibidem*, reg. n° 5584. Hume comptait 34 navires attendant leur cargaison : 11 anglais, 18 hollandais, 3 français, et les deux navires de la Compagnie : l'*Espérance* et la *Paix*.

⁽³⁾ Carpentier à Louis Bernaert, 11 décembre 1728, B.U.G., ms. n° 1868, fol. 9; *Chambre du Conseil de Banquibazar, Abrégé des résolutions*, 22 novembre 1731, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5618, fol. 46; liasse n° 5598; Alexandre Hume aux directeurs, 19 novembre 1728, A.A., *ibidem*, reg. n° 5583.

⁽⁴⁾ Une feuille détachée (s. d.), A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5766.

importants. Un inventaire fait en 1734, par ordre de l'Empereur, nous donne quelques détails intéressants à ce sujet. Il mentionne à Banquibazar « une loge, un grand magasin très spacieux, deux grands « godons » et « catta » consistant en un bâtiment carré très solidement bâti en briques, fortifié « en terre », d'un carré à quatre bastions avec son fossé et chemin couvert, une maison appartenant à la Compagnie, une autre où logeait le directeur des ouvrages, les casernes pour les militaires, un grand « banquezal » en paille, « un bengala en paille servant d'hôpital aux navires », une cacherie et cinq « choquis » ou postes avancés sur les limites, « pour garder les entrées imprévues dans la Colonie ». A Hydsiapour, une cacherie et trois « choquis » ainsi qu'un petit banquezal pour les chaloupes ⁽¹⁾.

En possession du terrain et des magasins pour y entreposer des marchandises, le gouverneur développa le commerce. La première opération qui s'imposait était de faire transformer les espèces monétaires apportées d'Europe en roupies. La frappe des monnaies était un droit régalien. L'Empereur mongol le donnait à certaines nations européennes commerçant dans le pays, moyennant de gros présents ⁽²⁾. Le Nabab avait promis qu'il obtiendrait ce privilège pour la « Compagnie allemande » en même

(1) *Inventaris van de factorerie van Banquibazar en al zijn dependance*, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, dossier n° 5776; *Note de ce que les établissements aux Indes ont coûté à la Compagnie selon les notes et livres reçus de Bengale et spécialement selon le Journal E, en date du 31 décembre 1730*, A.A., ibidem, reg. n° 5622, fol. 20-23. On y a consigné : 125.000 roupies siccas payées pour l'acquisition du terrain; 34.000 roupies pour la construction du grand magasin carré; 2.516¹³/₉ roupies pour la maison du Gouverneur; 500 roupies pour le quartier des soldats, plus d'autres petits à-côtés. Le tout avait coûté 177.745¹⁷/₁₇ roupies courantes ou 199.963³/₃ florins de change.

(2) Les Portugais à Goa, les Anglais à Madras, les Hollandais à Palliacate (côte de Coromandel) frappaient des roupies en or et en argent, *Historische beschrijving der reizen*, t. 16, pp. 340-341.

temps que le firman ou confirmation de la paravanah par l'Empereur.

Mais le firman n'arriva jamais. Hume d'ailleurs préférait ne pas insister pour obtenir ce droit de frappe ou de « tanxal »; il avait peur des gros frais que ce privilège exigerait et aussi il craignait de mécontenter le Phatisenseat, officier du Nabab chargé du tanxal de la province, et dont la Compagnie avait grand besoin. Aussi Hume continua-t-il à recourir au tanxal de Mexidabath et à celui de Cabelon (sur la côte de Coromandel), moyennant le paiement de 2,5 % pour les droits de reconnaissance au Nabab ⁽¹⁾. On comptait que la frappe de cent marcs de piastres mexicaines donnait 2.113 roupies de poids (ou 1.813,66 roupies siccas) et procurait à la Compagnie un profit de 12 % de « catta » ⁽²⁾.

Une fois en possession des fonds nécessaires, Hume passa des contrats avec les marchands indigènes arméniens et bengalis. Certains d'entre eux furent nommés « voquils ». Ce titre honorifique des agents courtiers les faisait accréditer auprès des industriels et commerçants ⁽³⁾.

(1) *Antwerpsche Archievenblad*, 1^{ste} reeks, p. 3. *Journal des affaires de la Compagnie Impériale et Royale en Bengale*, janvier 1727 au 31 décembre 1727 (15 juillet); A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5634.

(2) La roupie sicca était une monnaie d'or en cours dans le royaume des Mongols, 100 roupies siccas équivalaient à un lac ou 112 roupies courantes; MARTINORI, *La Moneta, ad vocem*. En convertissant 100 roupies siccas en roupies courantes on avait donc une prime de 12 %; cette prime s'appelait « catta » :

Extrait des *explications de certains termes* données par Schonamille : Schonamille aux directeurs, A.A., ibidem, liasse n° 5598. Pour transformer les monnaies européennes en pagodes, on estimait le sers (unité de poids) de monnaie à 6 pagodes 7/8 : Hume à Mérat, A.A., ibidem, liasse n° 5554. Trois couronnes de France équivalaient à 7 roupies madras : *Extrait du registre des délibérations*, 6 novembre 1732, A.A., ibidem, liasse n° 5598.

(3) Les voquils recevaient un châte, insigne de leur fonction : *Explications fournies* par Alexandre Hume, A.A., ibidem, dossiers divers n° 5605.

Mahmet Backer était un des principaux « voquils » (1).

Le plus souvent la Compagnie nommait un « make-laar » (2). Elle lui assignait un petit gage; il pouvait prendre une certaine commission sur les achats qu'il faisait pour elle, mais il devait répondre des marchands qu'il engageait et « faire affluer les marchandises vers la factorerie en qualité et en quantité » selon les instructions qu'il recevait. On choisissait à cet effet un homme honnête, capable, expérimenté et jouissant des faveurs de la Cour du Nabab (3). Hume se plaignait souvent de la pénurie des marchands disposant de gros capitaux et pourtant si utiles à la bonne marche du commerce.

Pour rassembler la cargaison, le gouverneur avançait une certaine somme aux marchands pour leur permettre de faire les commandes chez les manufacturiers. Ces remises pouvaient atteindre plus d'un million de roupies. Le capital était ainsi dépensé plusieurs mois avant la réception des marchandises. Aussi Hume, comme tous les gouverneurs de factoreries, insistait-il fréquemment auprès des directeurs pour qu'ils envoyassent de plus gros capitaux, de façon à pouvoir laisser une forte somme continuellement dans le pays. Ces fonds lui permettraient de

(1) Alexandre Hume aux directeurs, 25 janvier 1728, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5582; Strebel à Maelcamp, 4 septembre 1730, A.A., ibidem, reg. n° 5785.

(2) C'est ainsi que Parbety fut nommé makelaar à Cassimbazar, Coje Saffar à Ballasore. Ces makelaars sont aussi appelés « Banyans ». Ce nom désignait plutôt une caste de gros commerçants réputés pour leur rapidité et leur sincérité en affaires. Sans doute est-ce pour cela que ce nom a désigné une fonction. Alexandre Hume aux directeurs, 25 janvier 1728, A.A., ibidem, liasse n° 5582; Alexandre Hume à Coje Saffar, 14 août 1727, A.A., ibidem, reg. n° 5583; RAYNAL, *ouvr. cité*, t. 2, pp. 432-434.

(3) Patente dépêchée par J.-A. Cobbé pour C. Liemara, premier marchand ou Banyan (Benyaans), 1^{er} janvier 1724, A.A., ibidem, varia (exposé dans la vitrine des archives de l'hôtel de ville), s. n° (original); Alexandre Hume aux directeurs, 27 février 1727, A.A., ibidem, reg. n° 5584.

continuer les constructions en cours, d'entretenir les employés, les troupes, les embarcations et surtout de faire les commandes pendant la saison morte, quand il y avait peu de navires étrangers dans le Gange, donc peu de concurrence, et ainsi d'obtenir des prix plus avantageux et une qualité meilleure. Non seulement les vaisseaux seraient plus rapidement pourvus, mais la Compagnie ferait un bénéfice de 15 à 20 % sur les achats. Hume parvint cependant à remédier à ce manque de capitaux permanents en empruntant à quelques gros banquiers du pays. Encore fallait-il pour obtenir des emprunts jouir d'un certain crédit, crédit qui disparaîtrait dès la suspension de la Compagnie (1).

Fidèle au principe qu'il faut chercher les marchandises à leur marché d'origine, il envoya ses employés dans les divers centres manufacturiers. Vers la mi-juillet 1727, Bos, Abraham Hume, Barneval et un secrétaire partirent pour Cassimbazar. Bos n'y exerça pas longtemps ses fonctions de chef; il mourut le 12 août de la même année à Seydabat (2). Abraham Hume prit la direction et la présidence du conseil, Barneval fut nommé second conseiller et le secrétaire troisième conseiller. La factorerie de Bourompour (Cassimbazar) (3) fut organisée sur le modèle de celle de Banquibazar et d'après les directives de Hume. Les mêmes ordonnances législatives et administratives y furent appliquées. Cependant le conseil de Cassimbazar possédait voix délibérative. Abraham Hume ne pouvait faire aucune livraison d'espèces ni aucun paiement sans un ordre

(1) Alexandre Hume aux directeurs, 18 février 1728, § 9, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5582.

(2) Alexandre Hume au Conseil de Seydabat, le 17 (16) août 1727, A.A., ibidem, reg. n° 5583. Le corps de Bos fut transporté à Danemarnagore et enterré dans le cimetière danois. *Journal de Ryckx*, A.A., ibidem, liasse n° 5797.

(3) Alexandre Hume écrit tantôt Cassimbazar, tantôt Bourompour, tantôt Seydabat. Ces centres devaient être très rapprochés.

signé par les conseillers et contresigné par le secrétaire. Celui-ci en prenait copie. Barneval tenait les comptes des magasins. Chaque article, avant d'être « journalisé », devait être approuvé par le conseil ⁽¹⁾.

Le 3 août 1727, le pavillon de la Compagnie flottait sur le nouveau terrain de Bourompour. Les employés logeaient dans une maison louée à des particuliers. En attendant qu'il pût commencer à bâtir les magasins, Abraham Hume loua encore deux maisons presque contiguës à la première; l'une servait au virage des soies et l'autre à l'impression des chites ⁽²⁾. Dès le mois d'août, la factorerie avait embauché 400 vireurs de soie ⁽³⁾. En juin 1728, les fondations du magasin furent jetées ⁽⁴⁾.

Le gouverneur transmit au conseil un projet pour l'achat des marchandises, lui recommandant d'engager les meilleurs marchands et de commercer « ouvertement » ⁽⁵⁾.

Pour l'aider dans l'organisation de la factorerie, Abraham Hume avait sous ses ordres, outre les conseillers, le secrétaire Jean-Baptiste des Inges, chargé de la surveillance du « catta », de l'inspection de l'atelier d'imprimerie des chites et de la paie des troupes, François Power, sous-garde du magasin, qui devait tenir les comptes des frais des marchandises et assister au catta. Emmanuel de

(1) Alexandre Hume au Conseil de Seydabat (Cassimbazar), 16 août 1727, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5583.

(2) Alexandre Hume au Conseil de Seydabat, 16 août 1727, A.A., ibidem, reg. n° 5583; Abraham Hume et Conseil à Alexandre Hume, 13 août 1727 (original), A.A., ibidem, liasse n° 5787.

(3) Alexandre Hume au Conseil de Seydabat, 9 août 1727, A.A., ibidem, reg. n° 5583.

(4) Le 25 mai 1728, la maison des employés prit feu; on put sauver les coffres contenant les espèces et les livres. Abraham Hume à Alexandre Hume, 26 mai et 4 juin 1728 (originaux), A.A., ibidem, liasse n° 5787; *Justifications fournies par Hume*, A.A., ibidem, dossier n° 5605.

(5) Alexandre Hume au Conseil de Seydabat, 14 juillet 1727, A.A., ibidem, reg. n° 5583.

la Croix s'occupait de la consignation des autres frais, assistait lui aussi au catta et servait d'interprète au conseil pour la langue bengali. Dominique Soetaert y exerçait les fonctions de chirurgien.

Alexandre Hume envoya Léo Meynders, Antoine de Duenas et Ignace Charles Carum au comptoir de Dacca où ils arrivèrent au début d'août 1727 (vers le 6). Ils apportaient avec eux la paravanah du Nabab défunt Jafer Kan. Cependant ils se heurtèrent au refus du vice-roi de cette région de reconnaître la valeur de cette pièce, son auteur étant décédé. Il exigea pour la confirmer qu'on lui donnât la moitié de ce qui avait été versé à la Cour de Mexidabath. Les marchandises restaient bloquées à la frontière depuis 1726. Il fallut attendre que le nouveau Nabab de Bengale, Safradde Kan, délivrât une nouvelle paravanah, intimant en termes assez secs à la Cour de Dacca de reconnaître les privilèges stipulés ⁽¹⁾. Un autre obstacle empêcha les employés de débloquent les marchandises en souffrance : les fournisseurs Cogé Minas et Agamélique les avaient hypothéquées. La Compagnie fut condamnée par la justice, après bien des débats, à payer les dettes de ces deux « filoués ». Mais Alexandre Hume fit emprisonner Agamélique à Danemarnagore et tâcha de lui soutirer ses derniers fonds pour compenser la perte qu'il lui avait causée. Il fut sans pitié pour lui et nous pouvons nous rendre compte de son caractère froid, positif et impitoyable dans une de ses lettres aux directeurs : « A la fin, leur écrivait-il, j'arrachai de ses mains (d'Agamélique) tout ce qu'il y avait à trouver, et l'homme, en partie de chagrin, du traitement rude que je lui donnai et en partie de confusion du dénouement de sa conduite...,

(1) Alexandre Hume à Meynders, Carum, Ant. de Duenas, 27 juillet 1727, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5583; Alexandre Hume au Conseil de Seydabat, 17 octobre 1727, A.A., *ibidem*; le même à Meynders, 30 octobre 1727, A.A., *ibidem*; Alexandre Hume aux directeurs, 25 janvier 1727, § 20 (original), A.A., *ibidem*, liasse n° 5582.

a présentement le cerveau gâté, tellement que je doute qu'il en reviendra bientôt » (1).

Bien que cette contrée produisît des toiles et cotonnades avantageuses telles que des hazaras brodées, des thérandains (2), des tangebs et des mállemolles de différentes sortes (3), les obstacles suscités à tout bout de champ par le gouvernement rendirent le commerce de cette place impraticable pour la Compagnie. Les employés y furent pour ainsi dire réduits à l'inactivité pendant toute l'année 1728. La politique de Hume fut d'ailleurs de laisser au vice-roi l'initiative d'inviter ses employés à commercer sur son terrain et d'attendre. Il ne voulait cependant pas les retirer pour ne pas faire croire qu'il abandonnait le commerce et ses privilèges (4). Il fut obligé d'envoyer un sergent et huit soldats pour renforcer l'escorte militaire décimée par la maladie et pour défendre la factorerie contre les nombreux voleurs (5). Tout comme la factorerie de Cassimbazar, le comptoir de Dacca possédait un *Journal des affaires* où étaient consignés les

(1) Alexandre Hume aux directeurs, 25 janvier 1727, § 20, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5582 (original); Alexandre Hume à Meynders, 16 novembre 1727, A.A., ibidem, reg. n° 5583.

Les dettes des deux marchands se montaient à environ 38.000 roupies. Comme les marchandises étaient profitables, Hume décida de les payer. Alexandre à Meynders, 7 décembre 1727, A.A., ibidem, reg. n° 5583.

(2) Thérandains : sorte de mousseline blanche.

(3) *Facture des marchandises faites par Coje Minas à Dacca pour compte de... et envoyées à la Compagnie à Danemarnagore*, le 24 décembre 1727, A.A., ibidem, liasse n° 5788. Selon Hume les fines casses, mállemolles et tangebs se vendaient 25 % meilleur marché à Dacca. Hume aux directeurs, 25 janvier 1728, A.A., ibidem, liasse n° 5582.

(4) « Je suis véritablement dégoûté de Dacca; les troubles que nous eûmes, les deux moussons passées et le peu d'apparence qu'il y a de faire mieux cette année me font croire que ce n'est pas un commerce qui nous vaut la peine » : Alexandre Hume à J.-B. Torus à Dacca, 18 juin 1728, A.A., ibidem, reg. n° 5583.

(5) Alexandre Hume à Meynders, etc., 26 septembre 1727, A.A., ibidem, reg. n° 5583.

achats (n° 1), un grand-livre des affaires, contenant les doit et avoir et la balance des comptes (n° 2), un livre de magasin ou inventaire des marchandises en dépôt (n° 3), un livre des frais divers (n° 4) et un livre des dépenses de bouche (n° 5) (1).

Il ne paraît pas que la Compagnie ait possédé un comptoir important à Ballasore où Alexandre Hume avait un « Banyan », Coje Saffar, chargé de s'occuper du commerce. Il ne comptait pas y faire un grand trafic et n'y envoya pas d'employés européens pour y résider en permanence (2).

Lui-même, en dirigeant les achats en général et la centralisation des marchandises à Banquibazar, concluait les contrats avec les marchands de la région. Pour faire ses commandes, il s'inspirait des projets de cargaison envoyés par les directeurs. Il acheta les articles qu'il jugeait les plus profitables, mais ne put suivre exactement les directives d'Anvers. Il s'avérait, en effet, impossible de se procurer pendant la même saison tous les articles stipulés : ils étaient les plus intéressants pour tous les commerçants européens et donc les plus recherchés. Il aurait fallu recevoir les projets et surtout les fonds indispensables à leur réalisation, avant la pleine saison (3).

Les contrats étaient conclus d'après les montres ou modèles des différentes qualités de la même espèce de marchandises. En général on contractait d'après trois montres. La montre « A » ou première qualité, la mon-

(1) *Livres de comptes de Dacca*, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5788.

(2) Alexandre Hume à Coje Saffar, 14 août 1727, A.A., *ibidem*, reg. n° 5583.

(3) « ... mais ici on n'est pas le maître d'acheter justement ce qu'on veut, à moins de contracter et faire des avances longtemps avant l'arrivée des vaisseaux et il est impossible de se conformer entièrement, dans une mousson, à des projets faits en Europe... » : Alexandre Hume aux directeurs, 25 janvier 1727, A.A., *ibidem*, liasse n° 5582.

tre « B » ou deuxième qualité et meilleur marché que la première, et enfin la montre « C » de qualité inférieure. Les factoreries de Cassimbazar et de Banquibazar avaient leurs montres différentes (1). Pour être certain d'avoir des quantités suffisantes de marchandises à l'échéance du terme, Hume commandait une quantité beaucoup plus élevée que celle qu'il désirait (2). Les fonds dont il avait disposé pour charger les différents navires lui avaient permis de faire quelques avances aux marchands.

Les marchandises du Bengale pouvaient se répartir en deux grandes catégories : les marchandises grosses et les marchandises fines. Les marchands trouvaient un profit plus grand à fournir les dernières. Aussi ne vendaient-ils les grosses qu'à condition de fournir en même temps une certaine quantité de fines. Or, en Europe les acheteurs demandaient surtout des marchandises grosses comme des guinées, garras, mouchoirs. C'était donc la grande diffi-

(1) C'est ainsi que la montre « A » dite de Cassimbazar pouvait être meilleur marché et inférieure à la montre « A » de Banquibazar. Selon Fr. de Schonamille, Hume aurait contracté sur trois montres inférieures de Cassimbazar. François de Schonamille aux directeurs, 23 décembre 1736 (copie), A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5598.

(2) Alexandre Hume aux directeurs, 25 janvier 1728, § 34, A.A., ibidem, liasse n° 5582.

Parraber avait laissé à son départ une somme de 191.574¹/₆ roupies en espèces au Bengale. Si l'on compte les sommes provenant de dettes que Hume put recouvrer, celui-ci trouva à son arrivée 208.272 roupies en caisse. Cfr. *Dagboek* de la *Paix* et de l'*Espérance*, A.A., ibidem, reg. n° 5543, fol. 230; Fr. de Schonamille aux directeurs, 1736, A.A., ibidem, liasse n° 5598. Les fonds apportés par l'*Espérance* et la *Paix* se montèrent à 885.058 roupies environ; avec le plomb, 899.320⁴⁵/₃₉ roupies, dont il employa 645.552 roupies pour la charge de ces deux navires. Voir « Scheepsrekeningen », A.A., ibidem, liasse n° 5598. Il lui restait donc encore un certain capital de près de 250.000 roupies à employer pour faire des commandes pour les navires attendus.

Le *Charles VI* et l'*Archiduchesse* apportèrent au Bengale des fonds pour 1.000.000 à 1.100.1000 florins (projet). Directeurs d'Anvers à Parraber, 7 octobre 1726, A.A., ibidem, reg. n° 5576 (copie). Selon Mertens, exactement 1.098.773 florins.

culté que tout commerçant européen rencontrait aux Indes ⁽¹⁾.

La saison la plus propice pour faire des contrats commençait en février. Certaines marchandises pouvaient être commandées avant l'arrivée des vaisseaux parce qu'on trouvait toujours l'occasion de les écouler facilement en Europe. Pour contracter l'achat des produits manufacturés moins demandés ou pour lesquels le marché était moins variable, il était nécessaire d'attendre les projets de cargaison venant d'Europe. Alexandre Hume savait par expérience ce dont il pouvait déjà se pourvoir pour la charge de deux navires, quelles que fussent les directives ultérieures qu'il recevrait du bureau d'Anvers.

Il comptait chaque année sur l'arrivée d'un fonds de 900.000 à 950.000 roupies à investir dans un total de 2.200 à 2.400 balles. Sur ce montant approximatif, il prévoyait une fourniture d'au moins 1.000 balles de garras qu'il commandait dès les premiers jours de la saison dans les centres principaux où on les fabriquait, à Noncodée, Morgan, Cativa, Burbone, où Mahmet Backer avait ses ouvriers ou facteurs ⁽²⁾. Les romals saccary entraient toujours dans les projets de cargaison pour une quantité de 200 balles au moins; les meilleurs se fabriquaient non loin d'Hougly (à Sabatch) et aussi chez certains tisserands établis dans les factoreries de la Compagnie. Les doucetties provenaient des mêmes places et l'on pouvait en commander certainement 50 à 60 balles à l'avance. Les «*embroideries*» blanches ou coloriées, dont il fallait toujours quelques-unes, se contractaient en février ou

(1) Schonamille aux directeurs, 1736, 1^{er} point, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5598; Directeurs à Alexandre Hume, 31 octobre 1726, A.A., ibidem, reg. n° 5665.

(2) *Instructions for Bengal as to the providing cargoes and menagement of the moors government*, par ALEXANDRE HUME, A.A., ibidem, liasse n° 5922.

mars. Les habits ou les « lits » brodés devaient être entrepris en novembre ou même plus tôt pour qu'ils soient achevés à temps, l'année suivante. Il faisait une provision de 50 balles de casses de diverses sortes et donnait des ordres à Saint-Thomé, à Calliatour (côte de Coromandel) pour que l'on préparât la quantité de bois de Calliatour, ou bois rouge, que les navires devaient charger à leur passage. Le salpêtre se commandait un an à l'avance, car il devait venir des environs de Patna (Bagalpour, Piernea, Cotisa). La Compagnie avait été invitée par le Nabab de Patna à ouvrir un comptoir dans sa ville, mais Alexandre Hume voulait, avant de s'y établir, organiser les autres factoreries. Le cucurma ⁽¹⁾ était une marchandise nécessaire et onéreuse; il se vendait dans les mêmes centres que le salpêtre. Les cauris ou coquillages arrivaient des îles Maldives en juin. Les meilleurs étaient envoyés en Europe à raison de 100 à 150 bays par navire; la moins bonne qualité servait aux dépenses, et ce qui était trop mauvais était livré à Cassimbazar pour servir aux tisseurs de soie. La laque se vendait soit liquide soit en bâtons. On la trouvait à Radmagore, Malda, Beirbone et, en petite quantité, à Ballasore. Elle devait être commandée au moins un an avant d'être livrée pour être avantageuse. Les meilleures soies se vendaient de fin octobre jusqu'à avril; on comptait qu'un navire en embarquait une cinquantaine de balles. Chaque année on envoyait environ 1.400 pièces d'amoisins, et 8.000 de bandanoes. Les chites de Cassimbazar fournissaient la grosse partie de la cargaison ⁽²⁾.

(1) Le cucurma était un produit colorant: petite racine oblongue, de couleur jaune ou safran (SAVARY, *Dictionnaire universel de Commerce*, t. II, col. 514).

(2) *Instructions for Bengal as to the providing cargoes and menagement of the moors government*, par ALEXANDRE HUME, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5922.

Les marchandises livrées étaient entreposées dans les magasins. Avant d'être embarquées, elles devaient d'abord passer la visite. Celle-ci était une opération importante et avait lieu dans la salle du Catta. Le gouverneur, accompagné d'un ou de deux conseillers, passait les différentes pièces de tissus en revue et les comparait aux montres d'après lesquelles on les avait contractées. Les pièces dont la qualité était égale à la montre constituaient la première sorte ou « aquals », celles de qualité un peu inférieure formaient une seconde sorte ou « dhoms » et une troisième variété de qualité encore moindre s'appelait « sems ». On n'acceptait généralement pas les marchandises de qualité inférieure à la troisième sorte. Cependant pour les tissus dont on devait se procurer de grandes quantités et qui étaient difficiles à trouver, comme les guinées et les garras et autres marchandises grosses, on se trouvait contraint de prendre des qualités au-dessous de la moyenne : c'étaient les « charums », « panchums ». Il ne restait après ces derniers que les « rebuts » et en tout dernier lieu les pièces tachées, trouées ou endommagées, appelées « ferots ». Les prix de ces différentes sortes étaient fixés en comparaison avec la montre de la première qualité de ces divers tissus. Pour les marchandises dont le prix excédait 50 roupies la courge, on rabattait, pour fixer leur prix, 5 roupies d'une sorte à l'autre. Si le prix ne dépassait pas 50 roupies, on ne diminuait que de 2 roupies par sorte. Pour les marchandises achetées par pièce et non par courge, on rabattait d'un huitième de roupie d'une sorte à l'autre.

Hume introduisit le système des Hollandais et des Anglais pour la visite des marchandises. Comme les indigènes étaient meilleurs connaisseurs des qualités diverses que les Européens et plus « flegmatiques », il les chargea de la visite et de l'assortiment des marchandises. Certaines précautions furent cependant prises pour empê-

cher la fraude ou la négligence. Le garde-magasin et ses assistants surveillaient; de plus, les balles visitées et mises à part étaient marquées du nom du visiteur. Lors de la taxation des variétés, le gouverneur et le garde-magasin, en présence du sous-garde-magasin, tiraient au hasard quelques pièces de chaque lot et ainsi contrôlaient le travail des indigènes. Un deuxième contrôle avait lieu à l'ouverture des balles, en Europe. Alexandre Hume permit aux conseillers et aux employés d'assister à la visite des marchandises au Catta pour leur donner l'occasion d'acquérir l'expérience nécessaire pour juger des qualités et des variétés des tissus.

Aucun étranger ne pouvait pénétrer dans le Catta ni dans les magasins aux heures de travail ⁽¹⁾.

Après avoir subi la visite, les étoffes étaient pliées par les blanchisseurs ⁽²⁾, puis emballées dans de la toile cirée fabriquée dans la factorerie même ⁽³⁾.

Bien que la paravanah octroyât la liberté de commerce à la Compagnie, il y avait pratiquement envers le Nabab et sa Cour des obligations auxquelles on ne pouvait se

(1) *Instructions for Bengal as to the providing cargoes and menagement of the moors gouvernement*, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5922; Fr. de Schonamille aux directeurs: *Explications de quelques termes*, 1736, A.A., ibidem, liasse n° 5598; *Instructions d'Alexandre Hume aux Gouverneur et Conseil*, A.A., ibidem, reg. n° 5619, fol. 13-14.

Pour les assortiments de certaines marchandises « grosses » dont les balles étaient vendues ouvertes en Europe, telles que les garras, guinées et autres tissus teints ou brodés ou rayés, on faisait surtout attention aux mesures de largeur et de longueur. Pour les tissus blancs ou clairs, ils étaient vendus dans des balles fermées et l'on tirait une pièce ou deux de chaque balle comme échantillon. *Instructions for Bengal as to the providing cargoes...*, A.A., ibidem, liasse n° 5922; *Verkoop conditiën*, pour le *Charles VI*, A.A., ibidem, liasse n° 5726.

(2) *Ordres et règlements des directeurs à Vincent Parraber, Jean Bos, François de Schonamille*, 20 janvier 1725, § 18, A.A., ibidem, reg. n° 5665.

(3) *Pièces à apporter d'Europe*: 2 chaudières de cuivre pour servir à faire des toiles cirées à emballage, A.A., ibidem, liasse n° 5770.

soustraire si l'on désirait faire un commerce paisible et avantageux. Aucun gouvernement ne fut sans doute plus rapide et plus fin en intrigues et marchandages que ceux des petits vice-rois ou Nababs des Indes. Ils profitaient de la concurrence et de la jalousie régnant entre les nations européennes installées sur leur territoire. Non seulement ils donnaient les terrains aux plus offrants, mais se laissaient soudoyer par l'un pour mettre obstacle à l'activité de l'autre ⁽¹⁾. « Peuple mercenaire corruptible du plus grand au plus petit, flegmatique, toujours à la recherche d'une occasion de taxer, de susciter des disputes ou contestations » ⁽²⁾. Voilà comment Hume dépeignait les indigènes. Aussi savait-il par expérience qu'il fallait consacrer annuellement une somme aux frais de douane, taxes, présents au Nabab ⁽³⁾, nazerana, commissions aux officiers ⁽⁴⁾. Les directeurs avaient laissé à sa discrétion d'en fixer le montant ⁽⁵⁾. Ces présents dépendaient du pouvoir du bénéficiaire et des besoins que la Compagnie avait de lui. En général Hume les donnait à la fin de la mousson, car c'est alors qu'il importait de centraliser toutes les marchandises à Banquibazar. La Cour du Phousdar d'Hougly se montrait tout aussi exigeante que celle du Nabab. Il fallait donner un cadeau annuel au Phousdar même ou à son Naïb ou second, son Duan ou

(1) François de Schonamille aux directeurs, 1736, 1^{er} point, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5598.

(2) François de Schonamille aux directeurs, 1736, 1^{er} point, A.A., ibidem, liasse n° 5598.

(3) *Instructions données par Alexandre Hume*, novembre 1729, A.A., ibidem, liasse n° 5922 (original en anglais).

(4) Le nazerana consistait en une somme d'argent que chaque nation trafiquant sur le territoire du Nabab devait lui payer à l'occasion de sa prise de pouvoir, A.A., ibidem, liasse n° 5922.

Hume déclarait : « Nulle nation ne peut faire commerce au Bengale ou même y demeurer tranquillement sans frais et présents de temps en temps aux officiers de la Cour ».

(5) Réunion des directeurs de décembre 1725 : *Résolution de MM. les directeurs*, A.A., ibidem, liasse n° 5600.

Chambellan et à d'autres ministres et domestiques de son entourage (1).

Pour favoriser le commerce à Cabelon, il fallait faire des présents au Barazaïb ou gouverneur (2). Il était de première importance de se concilier les faveurs des officiers de douane. A cet effet, le gouverneur leur donnait à l'arrivée des vaisseaux une partie de la somme qu'il leur destinait, et une partie au départ. Sur les rivières comme sur les routes, ces officiers avaient organisé des postes ou « choquis » pour taxer les navires ou les véhicules qui passaient chargés de marchandises (3). Pour être transférées des divers « harangs » ou marchés, où elles étaient manufacturées, à la factorerie centrale de Banquibazar, les marchandises devaient être accompagnées du « dustoqu » ou passavant signé par le gouverneur et du jalika ou inventaire des produits exportés stipulant leurs qualité et espèce et leur prix. Hume déclarait une valeur inférieure à la valeur réelle, augmentait la quantité de marchandises de seconde qualité, diminuait celle des fines ou confondait les unes et les autres (4). Cette fraude passait inaperçue si les douaniers se montraient conciliants. Ainsi Hume parvint à épargner de gros frais de taxe (5). Quand ils se montraient de mauvaise volonté, ce qui fut le cas dans la région de Cassimbazar, et qu'ils

(1) Hume comptait, en temps normal, qu'il fallait consacrer une somme de 2.500 roupies par an aux présents à faire à la Cour d'Hougly, A.A., *ibidem*, liasse n° 5922.

(2) *Explications données par Hume* (s. d.), A.A., *ibidem*, dossiers divers n° 5605. Hume y cite encore les présents à faire au gouverneur de Ballasore « pour qu'il favorise les pilotes et les chaloupes qui passent » et à Mahmet Fazel, ami de la Compagnie.

(3) Hume cite la douane d'Hougly et principalement la douane de Azemgunge, sur la rivière allant de Cassimbazar à Banquibazar, reliant les deux factoreries.

(4) *Idem* : *Explications de certains termes*, par François de Schonamille, A.A., *ibidem*, liasse n° 5598.

(5) Alexandre Hume aux gouverneurs, 19 novembre 1731, A.A., *ibidem*, dossiers divers n° 5605.

arrêtaient les bazeras de la Compagnie, il fut obligé d'envoyer des vaisseaux avec des détachements militaires pour débloquer ses marchandises (1).

Certaines coutumes du pays exigeaient aussi des dépenses. Après le départ des vaisseaux, le gouverneur ou directeur de chaque nation, dans le but d'être respecté et accrédité dans le pays où il trafiquait, faisait une « promenade » de 20 à 25 jours pendant laquelle il prodiguait des présents (2). Ils ne consistaient pas uniquement en espèces monétaires, mais en nature. Le plus beau cadeau que Hume offrit au Nabab fut sans doute un orgue à deux claviers fabriqué aux Pays-Bas (3). Les « curiosités » eurent aussi grand succès. C'étaient des « petits nageurs en verre », des figures sonnantes, des fleurs postiches, des aiguilles garnies de verre, des boules de verre. Les directeurs envoyèrent de nombreuses armes, entre autres des sabres à lame droite ou courbée gravée de figures d'animaux, surtout de porcs (4). Malgré les grosses dépenses consacrées aux présents, la Compagnie, au jugement de Hume et de son successeur de Schonamille, y gagna encore. On ne pouvait recourir toujours au Nabab; il fallait donc tâcher de se concilier ses officiers, si exigeants fussent-ils (5). Grâce à ces procédés et à ses talents de

(1) Alexandre Hume au Conseil de Seydabat, 3 février 1728, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5583.

(2) *Explications données par Hume* (s. d.), A.A., ibidem, dossiers divers, n° 5605.

(3) Alexandre Hume au Conseil de Cassimbazar, 16 août 1727, A.A., ibidem, reg. n° 5583. « Les orgues ont beaucoup plu, une demi-douzaine par an feraient bien. » Alexandre Hume aux directeurs, 25 janvier 1728, § 33, A.A., ibidem, liasse n° 5582.

(4) *Journal de la Compagnie Impériale et Royale en Bengale*, 31 mai 1727, § 33, A.A., ibidem, liasse n° 5582.

(5) Hume aux directeurs, 19 novembre 1731, A.A., ibidem, dossier n° 5605. Selon lui, les présents qu'il fit aux officiers des douanes lui épargnèrent 11.807 roupies outre les droits sur des marchandises vendues à la veille de son départ de Banquibazar. Même déclaration de Schonamille dans sa lettre aux directeurs, décembre 1736, A.A., ibidem, liasse n° 5598 : « *Relations avec les Maures* ».

commerçant et d'organisateur, le gouverneur parvint à rassembler à temps d'importantes cargaisons dans la factorerie centrale, dont les plus belles furent celles des vaisseaux *Charles VI* et *Marie-Élisabeth*.

*
**

Dès janvier 1728, les marchandises entreposées dans les magasins de Banquibazar furent mises à bord de ces deux navires. C'était une riche cargaison; elle s'élevait à 519.260''8''3 roupies pour le *Charles VI*, où l'on avait chargé une grande partie de marchandises fines, et à 516.962''9''35 roupies pour l'*Archiduchesse*, dont la presque totalité du chargement consistait en marchandises grosses (1). Le 8 février 1728 ce dernier navire quittait Ballasore avec une cargaison de 1.406 balles d'étoffes, 350 sacs de cauris, 1.600 sacs de salpêtre, 1.300 mans de bois, 1.000 mans de cucurma et 1.300 paquets de rotin (2).

A la demande des directeurs, le gouverneur avait embarqué cinq antilopes, un daim et quatre-vingts petits oiseaux destinés au prince Eugène de Savoie, amateur d'oiseaux rares (3).

Le *Charles VI* reçut environ 1.082 balles et caisses, 1.615 sacs, 10 liggers d'arrach de Batavia, 1.000 paquets de rotin, 1 ballot de soie crue, 1 paquet destiné aux présents que les capitaines devraient faire (4). Les deux navires étaient complètement chargés. Selon Hume, ils emportaient une charge d'une valeur de plus d'un mil-

(1) A.G.R., Conseil privé, liasse n° 1155 B.

(2) Alexandre Hume au Conseil de Seydabat, 25 janvier 1726, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5583; Connaissance de l'*Archiduchesse* signé par le capitaine Cayphas, en rade de Ballasore, 8 février 1728 (original), A.A., ibidem, liasse n° 5922.

(3) Directeurs d'Anvers à Thomas Ray, 26 octobre 1727 et 21 août 1728, A.A., ibidem, reg. n° 5581; Alexandre Hume aux directeurs, 25 janvier 1728, § 31, A.A., ibidem, liasse n° 5582.

(4) Reçu signé par le capitaine Meyne, en rade de Ballasore, le 26 février 1728, A.A., ibidem, liasse n° 5511.

lion de roupies ⁽¹⁾. Le capitaine Meyne dut faire vider des remises pour pouvoir embarquer les dernières balles de marchandises ⁽²⁾. Il leva l'ancre à Ballasore le 27 février 1728 et fit voile vers le cap de Bonne-Espérance. Hume, exécutant les ordres des directeurs, avait remis deux lettres cachetées à chaque capitaine; l'une devait être ouverte à hauteur du cap de Bonne-Espérance, et leur commandait de se rendre à Bahia de los Todos Santos, au Brésil, et l'autre ne serait descellée qu'au cas où ils devraient faire relâche au Cap.

Après une escale dans cette ville, les navires reçurent ordre des directeurs de revenir en droiture à Ostende. *L'Archiduchesse* y arriva le 20 août et le *Charles VI* le 12 septembre 1728. La cargaison de ce dernier fut vendue à Bruges en plusieurs lots, en 1728-1729-1730. Selon Mertens, le bénéfice retiré de la vente des marchandises de *L'Archiduchesse* et du *Charles VI* s'élevait à 907.590 florins ⁽³⁾.

Ce furent les deux derniers bateaux réguliers qui revinrent du Bengale pour le compte de la Compagnie d'Ostende ⁽⁴⁾.

*
* *

Dès le début de l'année 1726, la situation internationale en Europe se tendit très fort. Les puissances mari-

(1) Alexandre Hume au Conseil de Seydabat, 19 février 1728, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5583.

(2) Schonamille et Browne aux directeurs, 27 février 1728 (original), A.A., ibidem, liasse n° 5598, reg. n° 5583. « Le capitaine fit ouvrir les écoutilles faisant voir qu'il était impossible de les charger. Notre navire est très fort chargé, cales, entreponts, sainte-barbe, si bien que la grande chambre, tout est plein. » Meyne à J. Neagle, 22 février 1728 (original), A.A., ibidem, liasse n° 5787.

(3) MERTENS, *La Compagnie d'Ostende* (Bulletin de la Société de Géographie d'Anvers, t. VI, pp. 381-419, 1887).

(4) Nous disons « réguliers » parce que, après eux, il partit encore d'autres navires appartenant à la Compagnie pour le Bengale : les trois de la « jointe secrète » et les deux dits de « permission ».

times n'avaient pas vu sans de vives appréhensions se conclure le traité de Vienne et la Russie s'unir à Vienne et à Madrid. A cette ligue ils opposèrent la contre-ligue anglo-batave ou ligue de Hanovre. Ils ne se bornèrent pas à des représentations diplomatiques aux Cours d'Autriche et d'Espagne, mais armèrent de lourdes escadres pour croiser contre les « moscovites » dans les parages des Indes occidentales et des côtes espagnoles ⁽¹⁾. La guerre pouvait éclater d'un jour à l'autre. La réunion du Parlement anglais, en janvier ⁽²⁾, devait avoir une forte influence sur la tournure que prendraient les événements. La France s'était assigné le rôle de médiatrice entre les deux ligues. La Hollande et l'Angleterre étaient décidées à imposer la suppression pure et simple du commerce des Pays-Bas autrichiens aux Indes. Charles VI, de son côté, était convaincu de la nécessité de faire des concessions pour éviter une guerre qu'il n'était pas en état de mener victorieusement. La France comprenait qu'elle n'obtiendrait aucun avantage d'un conflit dont les gouvernements alliés retireraient tout le profit. Le Ministre de Louis XV, le cardinal Fleury, fin diplomate, vit que l'Autriche céderait à condition que l'honneur de l'Empire fût sauvegardé. Il proposa une « suspension » de la fameuse Compagnie pour laquelle Anglais et Hollandais étaient prêts à soulever un conflit international. Ainsi la paix serait maintenue et Charles VI pouvait laisser croire qu'il n'avait pas été contraint de supprimer la société qu'il avait créée.

On ne pouvait se méprendre sur le sens du terme « sus-

(1) L'intention des Anglais et Hollandais était d'arrêter les galions espagnols à leur retour d'Amérique, ainsi que les navires de la Compagnie d'Ostende, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5511.

(2) *Résolution* des directeurs d'Anvers, 6 janvier 1727 (original), A.A., ibidem, liasse n° 5601; Les directeurs d'Anvers écrivaient à ceux de Gand en février 1727 : « De oorlog van alle kanten schijnt inévitable, onze retourneerende schepen liggen ons aan het hart », 5 février 1727 (original), A.A., ibidem, liasse n° 5576.

pension ». S'il permettait de sauver les apparences, en fait il s'identifiait pratiquement à « suppression » pure et simple; le Traité de Vienne (16 mars 1731), puis l'acte de concurrence du 20 février 1732 ne viendront que consacrer une situation de fait.

En mars 1727, la France proposa à l'Empereur d'accéder aux préliminaires. Le premier article prévoyait « la suspension de la Compagnie d'Ostende » pour une période d'au moins sept ans. Charles VI fit savoir à Paris, par son ministre de Fonseca, qu'il pourrait agréer ces propositions moyennant l'exemption du subside de 500.000 écus dus aux États Généraux et l'amélioration du régime douanier des Pays-Bas. Le cabinet de Versailles ne repoussa pas ces conditions, mais les renvoya à l'examen d'un congrès ultérieur. Le 2 mai 1727, huit articles, appelés « préliminaires », furent envoyés à Vienne sous forme d'ultimatum. Ils comportaient, en substance, que la Compagnie serait suspendue pour une durée de sept ans; les navires ostendais et les galions espagnols pourraient retourner à leurs ports d'attache; un congrès serait assemblé le plus tôt possible et toutes les puissances contractantes pourraient demander que leurs droits ou prétentions respectifs y fussent examinés et discutés. Devant la menace d'une guerre de plus en plus imminente, Charles VI accepta les préliminaires; ils furent scellés à Paris le 31 mai 1727 ⁽¹⁾.

Les directeurs, heureux de pouvoir sauver les neuf navires richement chargés attendus de Chine et de Bengale ⁽²⁾, envoyèrent deux brigantins à la baie de Tous-les-

(1) M. HUISMAN, *ouvr. cité*, pp. 404-423.

(2) *Liste des vaisseaux de retour*, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5650, fol. 69-71. Le 19 août 1727, l'archiduchesse Marie-Elisabeth ordonna aux directeurs de former, conformément à l'article 5 des préliminaires, une liste des vaisseaux que la Compagnie attendait encore, A.G.R. : « Relation de Marie-Elisabeth à Charles VI ». Elisabeth aux directeurs, 12 et 26 août 1727, Secrét. Etat et Guerre, reg. n° 912, fol. 232-233 et 248-249.

Saints pour prévenir les vaisseaux qu'ils pouvaient faire voile en droiture pour Ostende (1).

Plusieurs projets furent proposés pour employer les fonds de la Compagnie pendant la suspension. En tout cas, il était nécessaire que la Compagnie obtînt des puissances alliées la permission d'envoyer deux navires, l'un au Bengale, l'autre en Chine, pour retirer « les employés », « les effets » et satisfaire aux obligations (2). Il fallait aussi lui procurer le moyen de couvrir ses frais sans diminution de son capital.

L'Empereur aurait voulu que la Société s'occupât d'un commerce en Europe. Mais les directeurs ne voyaient aucune branche capable d'être l'objet d'un monopole et de procurer un bénéfice suffisant (3). Il fut question aussi que la Compagnie d'Ostende fit une alliance avec la Compagnie d'Orient, à Trieste, par voie de « sous-traité » ou « de fermage », sans que par là elle dépendît aucunement d'elle ou de sa direction. Ce sous-traité reprendrait les termes de l'octroi accordé par Charles VI (4). Ce plan n'eut

(1) Le premier brigantin, *Sainte-Anne*, partit le 7 juin 1727 et le deuxième, *Saint-Joseph*, vers le 14 juin de la même année. Directeurs d'Anvers aux directeurs de Gand, 21 juin 1727; les mêmes à Thomas Ray, 21 juin 1727, A.A., ibidem, reg. n° 5581.

(2) *Réflexions sur la suspension*, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, dossiers divers, n° 5602. Deux navires restaient à Ostende, prêts à partir : l'*Impératrice Elisabeth* et la *Maison d'Autriche*. *Requête des directeurs à Marie-Elisabeth*, 23 août et 6 novembre 1727, A.A., ibidem, reg. n° 5579.

(3) Directeurs d'Anvers aux directeurs d'Ostende, 16 et 20 janvier 1728, A.A., ibidem, reg. n° 5581; *Réflexions sur la suspension*, A.A., ibidem, dossiers divers, n° 5602; Les directeurs à Marie-Elisabeth, 22 novembre 1727, A.A., ibidem, reg. n° 5579, fol. 86-87.

(4) Directeurs d'Anvers à Proli, 11 juillet 1727 (copie), A.A., ibidem, dossier n° 5602. La Compagnie d'Orient mettrait en « département » son commerce particulier aux Indes Orientales. Elle ferait, à cet effet, un « sous-traité » pour une période de sept ans, avec des « personnes nommées par les directeurs de la Compagnie d'Ostende, moyennant une somme annuelle à établir ». La Compagnie d'Orient n'aurait aucun droit, ni raison, ni direction, ni directement, ni indirectement, sur le

pas de suite. Proli proposa de continuer le commerce aux Indes par l'intermédiaire de quelque commerçant particulier auquel l'Empereur donnerait des passeports. On pourrait aussi transférer la Compagnie à Hambourg, mais cette ville ne possédait pas un port bien équipé : on n'y trouverait pas d'espèces monétaires à embarquer, peu de vivres et un marché très restreint pour y écouler les marchandises des Indes ⁽¹⁾.

Proli passa par Vienne en juillet 1727. Il était chargé de faire des représentations à l'Empereur au nom de la Compagnie et il semble bien qu'il lui proposa de permettre à la Société de continuer son activité sous le nom de particuliers. Un gros obstacle s'opposait à de telles entreprises : la direction ne pouvait engager les capitaux sans l'assentiment de l'assemblée des principaux intéressés. Or si l'on donnait connaissance à une telle assemblée de ces expédients, des indiscretions inévitables dévoileraient toutes les résolutions aux puissances maritimes. Il fallait donc que Proli obtînt que Charles VI ordonnât à l'assemblée de nommer un comité secret. De cette façon on pourrait « sinon gagner un gros gain », du moins « conserver l'activité de la Compagnie et faire passer ainsi une année climatérique » ⁽²⁾. La dépêche permettant l'établissement d'une junte secrète fut rédigée le 13 décembre 1727 et transmise aux directeurs par Marie-Élisabeth, le 13 février 1728. A l'assemblée des 11 et

commerce des sous-traitants et s'obligerait de ne donner aucun passeport pour les Indes pendant sept ans. Le sous-traitant pourra se servir du pavillon, des armoiries, des passeports « au nom de la Compagnie d'Orient et les faire signer par une personne désignée par son traitant ».

⁽¹⁾ *Questions posées à propos de la suspension*, par Calenberg, envoyées à P. Proli à Vienne, le 2 juillet 1727, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, dossiers divers, n° 5602. *Moyens projetés pour continuer le commerce* : directeurs à Proli, 11 juillet 1727, A.A., ibidem.

⁽²⁾ Commission pour P. Proli, donnée à Anvers, le 11 juillet 1727 (munie du sceau de la Compagnie, copie), A.A., ibidem, dossiers divers, n° 5602; Directeurs à P. Proli, 12 août 1727, A.A., ibidem, dossiers n° 5602 (copie).

12 mars, on procéda à la nomination des membres; trois directeurs furent élus : Jacomo de Pret, Jacobus Maelcamp et Pietro Proli ainsi que deux membres de l'assemblée des principaux intéressés : Charles-François de Boschaert et Pietro Melyn ⁽¹⁾. Cette junta pouvait employer à ses opérations 25 % du capital de la Compagnie dans les armements non contraires au traité préliminaire.

La Cour cependant, sans l'autoriser officiellement, ne « trouva pas mauvais que la Compagnie se servît du pavillon des princes étrangers et du nom de quelque particulier » ⁽²⁾. L'intention qu'affichait ce conseil de porter secours aux employés restés dans les factoreries devait servir à cacher un but plus intéressé. Malgré les nombreuses dépêches de l'Empereur et de l'Archiduchesse aux directeurs de la Compagnie pour leur rappeler les stipulations des préliminaires, il est certain que la Cour de Vienne était au courant du genre d'activité que le comité secret se proposait; seulement elle désirait pouvoir montrer aux nations jalouses, quand il le faudrait, qu'elle l'ignorait et le désavouait ⁽³⁾.

La conférence entre les puissances, prévue par les préliminaires de 1727, ne se réunit à Soissons qu'en

(1) *Constitution de la junta* : lettre à la Cour de Vienne (copie), 13 mars 1728, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5579, fol. 98-100.

(2) *Instructions à Proli et à Bernaert*, 7 août 1731 (copie), A.A., ibidem, liasse n° 5816. « Le suprême ministère prit le tempérament d'un tel comité (secret) et l'on me déclara que nous pourrions nous servir de différents ports, excepté ceux des Pays-Bas » : comte de Calenberg aux directeurs, 7 novembre 1741 (original), A.A., ibidem, liasse n° 5923.

(3) *Mémoire secret* remis au comte de Visconti, 13 février 1733, A.A., ibidem, reg. n° 5579, fol. 602-608. Un passage de ce mémoire corrobore encore ce fait : « Par décret, il fut constitué une junta secrète. Or, pour faire commerce en Europe, il ne fallait pas que Sa Majesté établit un comité secret. Il est donc constant que l'Empereur a voulu que l'on continuât celui des Indes pendant le terme de la suspension, pourvu néanmoins qu'il se fit secrètement et sans donner la moindre atteinte aux articles préliminaires (c'est-à-dire pas par les ports des Pays-Bas autrichiens) ».

juin 1728. Le principal envoyé de l'Autriche fut le comte de Sinzendorf. A la demande de l'Empereur, Proli fut désigné par la Compagnie d'Ostende pour éclairer les ministres autrichiens sur les questions qui se poseraient touchant cette société ⁽¹⁾. Le conseiller Charles de Pattyn l'accompagnait dans cette mission. Malgré l'habileté et la dialectique de ce dernier et les conseils de Proli, les conférences n'aboutirent à aucun résultat. Sinzendorf se montra faible et condescendant. Charles VI n'obtint ni la suppression des frais d'occupation dus aux États Généraux, ni la revision des droits de douanes, ni la moindre concession pour la Compagnie des Indes.

Au début du mois d'août, la conférence fut considérée comme suspendue. Sinzendorf continua les pourparlers avec Fleury et se montra si conciliant que son maître dut le désapprouver et le rappeler ⁽²⁾. La Compagnie restait « suspendue » sans aucun équivalent; il avait même été question de l'abolir purement et simplement sur la proposition unanime des ministres anglais et hollandais, et en tout cas la menace restait imminente.

Une fois créée, la junte ne resta pas inactive. Pendant son séjour à la Cour de Vienne, Proli se mit à la recherche d'un de ses amis qui voulût prêter son nom aux entreprises de la Compagnie. Il trouva un certain Jean Adam Pruner, bourgmestre de Lintz, député des États d'Autriche et gros commerçant, ainsi que Pietro Brentano, marchand de Francfort. Trois navires furent envoyés au Bengale. La frégate le *Cheval Marin*, anciennement la *Sainte-Thérèse*, fut achetée à Trieste. La junte chargea le capitaine Bracq de la mettre en état et de la conduire à

(1) A.G.R., Secrét. Etat et Guerre, Compagnie des Indes, liasse n° 2186; Dépêche de Marie-Elisabeth aux directeurs, 20 mai 1728 (copie), A.A., ibidem, liasse n° 5815. Le comte de Sinzendorf désirait que Proli fût nommé. Ce dernier, en effet, connaissait les dispositions de la Cour et était au courant des affaires du commerce.

(2) M. HUISMAN, *ouvr. cité*, pp. 435-444.

Cadix. Arrivés en rade de ce port vers le 25 mai, le navire et son équipage furent mis en quarantaine (1).

Pour masquer le véritable propriétaire du vaisseau, différentes précautions furent prises. La junta secrète n'agissait jamais en son nom; elle avait chargé la Société d'Armement Ley et Gascoigne de s'occuper, sous sa direction, de l'achat des navires, de l'embauchage des matelots et de l'armement général. Pour éviter les indiscretions, l'équipage de la frégate fut licencié dès son arrivée à Cadix (2). Ley et Gascoigne dressèrent le contrat de vente du navire, la *Sainte-Thérèse*, appartenant à Trevano et Consoni, de Vienne, et vendu à Jean-Adam Pruner, pour la somme de 10.000 piastres (3). Pruner n'intervenait jamais dans toutes ces opérations. On peut se demander à bon droit s'il était au courant des détails de cet armement (4). Son soi-disant commissaire, Godefroid Van Hou-

(1) La *Sainte-Thérèse* était, paraît-il, le premier navire venant de Trieste qui entra en rade de Cadix. Les fonctionnaires du service de santé, « ignorant tout à fait la géographie, voulaient absolument confondre ce port avec ceux de Turquie auxquels tout commerce direct est défendu pour la raison de contagion » (peste). Aussi l'équipage fut-il retenu en quarantaine à bord du navire, sans pouvoir en débarquer. Baron général de Schmettau à (?), 29 mai 1728, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5827/2 (original). Capitaine Bracq aux directeurs, 28 mai 1728 (original), A.A., ibidem; B.U.G., « Proposition », s. d. ni sign., ms. n° 1180/5.

(2) Le capitaine Bracq aux directeurs, 25 juin 1728 (original), A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5827/2.

(3) Reçu de la somme de 10.000 piastres, Cadix, le 9 novembre 1728, A.A., ibidem, liasse n° 5827/2. On embarqua sur le *Cheval Marin* un fonds de 24.000 pesos de 8 réaux argent vieux à la pièce, pour acheter la cargaison, A.A., ibidem, liasse n° 5814 (original).

(4) Une lettre de Proli à Pruner nous permet de le conjecturer. Elle date du 7 novembre 1730; donc elle est bien postérieure à la prise du *Cheval Marin* par les Anglais (fin janvier 1730): « In somma mi confido che V. S. havere la bonta di sotto screvere le documenti... e che non haura difficoltà du dechiarsi armatore interessato assieme con i suoi amici per tutto il carico... », A.A., ibidem, reg. n° 5607.

Le capitaine Juan Christophal Blanco avait reçu une patente de capitaine. Il n'était, en fait, qu'un homme de paille et le capitaine

tem, homme de la Compagnie d'Ostende, dirigeait toutes les affaires en son nom. Un deuxième navire fut désigné pour partir en destination du Bengale : c'était l'ancien bateau la *Paix*. Il arriva à Cadix vers novembre 1728 et y fut revendu à Godefroid Van Houtem pour 10.000 piastres; un acte notarié en fut dressé ⁽¹⁾. Ce navire partit de Cadix vers les derniers jours de mars ⁽²⁾. Les deux frégates munies de deux passeports délivrés au nom de Jean-Adam Pruner par le roi de Pologne, le 6 février 1728 et signés par Nicolas Debowski, chanoine des Cathédrales de Plosk et de Varsovie, secrétaire de Sa Majesté, et scellés du sceau du Royaume de Pologne ⁽³⁾.

Après le départ du *Charles VI* et de l'*Archiduchesse*, comme il avait employé la presque totalité des fonds à leur cargaison, Alexandre Hume emprunta de l'argent à quelques gros commerçants et banquiers de Cassimbazar pour rassembler une bonne provision pour les navires attendus et aussi pour continuer les travaux de construction des factoreries. Comptant sur l'arrivée de capitaux à la prochaine mousson, il n'avait gardé en caisse que le

Combe (capitaine en second) occupait seul la place de capitaine. Le rôle d'équipage comprenait 92 hommes; le chapelain, un Récollet irlandais, fut embarqué à la dernière minute, car les directeurs craignaient qu'il ne commît quelque indiscretion « wat de moniken zooals u weet hebben door den handt weinighe discretie en ook weinig secreet ». Directeurs à Maelcamp, 31 janvier 1729, A.A., ibidem, liasse n° 5781, reg. n° 5585.

(1) Strebel à de Pret, 29 mars 1729 (original), A.A., ibidem, liasse n° 5922. Les fonds embarqués sur la *Paix* se montaient à 20.000 piastres. Directeurs à Alexandre Hume, 10 février 1729, A.A., ibidem, reg. n° 5619, fol. 203-205.

(2) Vers le 29 ou le 30 mars. Strebel à Ley et Gascoigne, 31 mars 1729. Le *Cheval Marin* a dû partir le 5 février 1729. Alexandre Hume aux directeurs, 7 août 1729 (original), A.A., ibidem, liasse n° 5582. Selon Alexandre Hume le *Neptune* aurait quitté Cadix le 5 avril 1729. Il semble qu'il soit dans l'erreur.

(3) Copie en latin et en français du *passeport pour le « Cheval Marin »*, donné à Dresde le 6 février 1728, A.A., ibidem, reg. n° 5607, fol. 5 à 7, liasse n° 5555/3.

strict nécessaire pour le paiement des employés et les frais indispensables ⁽¹⁾. Il voulait aussi avoir terminé ses achats dans les divers marchés de façon à retirer son personnel et pouvoir « d'autant mieux se servir de la force à Banquibazar, à quoi il faut toujours venir quand on veut faire diligence » ⁽²⁾. Mais aucun vaisseau ne vint cette année-là mouiller sur la côte de Banquibazar. Les directeurs n'envoyèrent même pas la moindre instruction. Ce ne fut qu'en mars 1728 que les Anglais « débitèrent » que le commerce des Pays-Bas autrichiens aux Indes était suspendu pour sept ans. Comme les autres nations l'ignoraient, Hume douta de la véracité de cette nouvelle. En juillet, un navire français vint confirmer ce bruit. Voyant qu'aucun secours ne viendrait d'Europe cette année-là, il tâcha de revendre une partie des marchandises qu'il avait déjà en dépôt, pour subvenir à la subsistance de la colonie. Les autres nations, profitant de la défaveur de la Compagnie d'Ostende en Europe, voulurent lui donner le coup de grâce aux Indes. Elles renforcèrent les défenses, déjà existantes, à leurs sujets, de communiquer et de trafiquer avec les Ostendais ⁽³⁾. Cependant elles profitèrent de cette même défense en offrant d'acheter, prétendument en secret, les stocks de

(1) Alexandre Hume aux directeurs, 19 novembre 1728, A.G.R., Chancellerie des Pays-Bas autrichiens, reg. n° 639 et A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5583.

Selon ses habitudes, Hume commanda les marchandises grosses à l'avance, comme les soies crues, les châtes et soieries « pour ne pas les attendre à la fin de la mousson qui est le temps qu'on est le plus chagriné par le Gouvernement ».

(2) Alexandre Hume aux directeurs, 11 décembre 1728 (original), A.A., ibidem, liasse n° 5766. Hume continue : « Nous en voyons des exemples tous les jours et le Gouvernement aujourd'hui est plus vif que du temps de Jafer Kan... ».

(3) Alexandre Hume aux directeurs, 1^{er} septembre 1731, A.A., ibidem, liasse n° 5598; Alexandre Hume à M. Diroide, directeur général pour la Compagnie Royale de France à Chandernagor, 16 novembre 1730 (2 copies), A.A., ibidem.

la factorerie de Banquibazar à des prix dérisoires. Hume se trouvait donc acculé à rester débiteur pour des sommes importantes à gros intérêt, ou à vendre ses marchandises à perte ⁽¹⁾. Il ne réalisa que ce qu'il fallait absolument pour subvenir aux frais les plus pressants, dans l'espoir qu'un secours viendrait d'Europe.

Le *Cheval Marin*, conduit par un pilote de la factorerie, vint mouiller devant Banquibazar le 22 juin 1729, plus de deux ans après le départ de l'*Archiduchesse* de cette même loge ⁽²⁾. Le capitaine Bracq était muni d'une lettre de recommandation pour le gouverneur de cet établissement, de la part de Godefroid Van Houtem, commissaire de M. Jean-Adam Pruner. Il demandait à Hume de recevoir son navire, de lui fournir sa charge, et même il permettait à celui-ci de le garder à son service, s'il le voulait, après avoir renvoyé l'équipage. Le capitaine Bracq avait reçu ordre de se mettre sous l'autorité du gouverneur. En échange des services que Hume fournirait au navire de Pruner, il pourrait, moyennant un fret avantageux, y embarquer les employés désireux de rentrer en Europe ⁽³⁾.

Le 1^{er} août, le *Neptune* vint rejoindre le *Cheval Marin* devant la factorerie belge. Il était temps qu'il arrivât. Peu avant son entrée dans le Gange, les Anglais, soupçonnant que ces navires polonais devaient avoir quelque accointance avec la Compagnie suspendue, avaient commencé à armer leurs vaisseaux au plus vite. Les Hollandais tenaient de fréquentes conférences avec eux. Ils voulaient probablement attaquer la factorerie belge et détruire le

(1) Le même au même, 16 novembre 1730, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5598.

(2) *Journal de Ryckx*, A.A., ibidem, liasse n° 5797.

(3) Godefroid van Houtem à Alexandre Hume, 6 février 1729, A.A., ibidem, liasse n° 5781 (original) : « C'est sous les auspices de la recommandation de Messieurs les directeurs de la Compagnie Impériale des Indes que j'ai pris la liberté de vous le (Bracq) recommander, vu qu'il a charge de leurs effets pour vous les remettre ».

Cheval Marin, selon les ordres qu'ils prétendaient avoir reçus d'Europe ⁽¹⁾. Hume apprit par des amis la raison de cette attitude hostile : on soupçonnait les navires polonais d'appartenir à la Compagnie d'Ostende et d'avoir quitté clandestinement les Pays-Bas.

Les directeurs, dans une lettre envoyée par le *Cheval Marin*, recommandaient à Hume de faire observer, par tous, une grande économie, de ne pas s'engager pour de fortes sommes. Il fallait, en effet, conserver l'honneur et la réputation de la Compagnie et de la direction et au cas où le commerce des Indes leur serait définitivement défendu, ils ne prétendaient pas « rester avec des dettes » ⁽²⁾. Si quelques employés voulaient prendre leur congé, soit dans le dessein de rester aux Indes ou de retourner en Europe, il pouvait le leur accorder après s'être assuré qu'ils s'étaient acquittés de leurs obligations ⁽³⁾.

La direction avait engagé le Belge Pierre Strebel en qualité de subrécargue du navire le *Neptune*. Il était nommé conseiller-commissaire avec une place de troisième dans le conseil et voix délibérative. Il avait déjà prouvé ses capacités de commerçant lors des deux voyages qu'il avait faits en Chine au service de la Compagnie ⁽⁴⁾.

(1) *Deuxième livre de greffe*, fol. 8081 (verso), 8 octobre 1729, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5645; Selon Hume, les Anglais auraient armé quatre navires et une galère, arrivés cette année même d'Europe. Les Hollandais, à ce moment, n'avaient aucun vaisseau à leur disposition dans la rivière. Cfr. Alexandre Hume à J. de Pret, 15 février 1730 (copie), A.A., ibidem, liasse n° 5598.

(2) Directeurs à Alexandre Hume, 10 février 1729 (original), A.A., ibidem, liasse n° 5781.

(3) Directeurs à Alexandre Hume, 4 septembre 1729, A.A., ibidem, reg. n° 5583.

(4) Directeurs à Alexandre Hume, 10 février 1729 (original), A.A., ibidem, liasse n° 5598. Cette lettre donnait à Hume la faculté de nommer Strebel à l'emploi qu'il trouverait bon; une deuxième lettre, de la même date, adressée au Conseil pour le cas où Hume ou son frère fût déjà parti, nommait Strebel troisième conseiller. Son traitement se montait

Aidé de Strebel et des autres conseillers, Hume s'occupa de réunir la cargaison des deux navires, selon les instructions qu'il avait reçues. Abraham Hume repartit pour Cassimbazar, pour y faire des achats ⁽¹⁾. Le gouverneur présenta une requête auprès du Nabab demandant de pouvoir rassembler la cargaison des vaisseaux polonais avec les privilèges dont jouissaient les bateaux de la Compagnie. Comme cette nation ne possédait pas de factoreries au Bengale et n'avait aucune paravanah pour le commerce, les subrécargues des deux navires auraient dû payer de gros droits sur les marchandises et offrir des présents considérables ou *Salamie* à la Cour ⁽²⁾.

Les Anglais et les Hollandais intriguèrent à Mexidabath pour que pareil avantage fût refusé aux nouveaux arrivants. Cependant Hume manœuvra habilement. Il représenta à ses principaux créanciers que si on lui enlevait l'unique moyen d'écouler ses stocks, il ne pourrait jamais acquitter ses dettes. Il remontra au Nabab combien les autres nations et surtout les Anglais fraudaient annuellement, en faisant passer leur commerce particulier et même celui des nations étrangères sous le privilège de leur Compagnie. Le Nabab lui permit de gérer les intérêts des Polonais comme ceux des sujets des Pays-Bas. Les navires furent donc chargés dès le 10 octobre 1729.

A cette même date, comme les Anglais tenaient toujours des vaisseaux armés prêts à l'attaque à Calcutta, et les Hollandais à Folta, les subrécargues et capitaines des deux frégates tinrent conseil à bord du *Neptune* et, de commun accord, décidèrent d'envoyer une lettre-circu-

à 200 florins de change par mois; il commençait à courir quatre mois après son départ d'Europe. Patente pour Strebel, 10 février 1729 (original), A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5781.

(1) A.A., ibidem (s. d.), feuille détachée, liasse n° 5766.

(2) La Compagnie ne payait que le demi-droit sur les effets qu'elle a fait passer en Europe, grâce à un privilège accordé par le Nabab. Rima à Pitoni, 16 avril 1731, A.A., ibidem, reg. n° 5593, fol. 1.

laire aux gouverneurs des factoreries anglaises et hollandaises et aux capitaines des sept navires anglais mouillés devant Calcutta ⁽¹⁾. Ces lettres rappelaient que les deux navires battant pavillon polonais appartenaient réellement à cette nation et que les capitaines étaient prêts à montrer leurs passeports authentiques ⁽²⁾. Les subrécargues Strebel et Arnould partirent pour les remettre aux gouverneurs respectifs. Le gouverneur de Calcutta était absent, mais on leur promit de lui remettre la missive. A Hougly, le directeur hollandais refusa de les recevoir. Loin de tenir compte des affirmations des « Polonais », Anglais et Hollandais, pour toute réponse, firent descendre leurs escadres à Kidgérie; là, elles se trouvaient tout près d'un passage plus resserré du fleuve et pourraient facilement arrêter les navires « masqués » ⁽³⁾. Devant cet échec, le conseil des vaisseaux chargea Hume d'écrire trois lettres « persiennes » à la Cour du Nabab, pour lui demander

(1) Alexandre Hume à de Pret (?), 15 février 1730 (copie), A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5598.

Une lettre fut envoyée au gouverneur de « l'honorable Compagnie d'Angleterre et aux Messieurs du Conseil (de Calcutta) », et une au directeur des affaires de la « noble Compagnie de Hollande et aux Messieurs du Conseil (Hougly) ». Une lettre-circulaire fut adressée aux capitaines du *Fordwich, Duke of York, Greenwich, Grantham, Drake, Eyles, Malborough*. *Deuxième livre de greffe*, 10 octobre 1729, A.A., ibidem, reg. n° 5645, fol. 81-84, et n° 5607, fol. 7-10.

(2) La lettre aux capitaines était conçue dans des termes semblables; en plus, elle les mettait en face de leurs responsabilités et des conséquences qu'une action si « insoutenable » pourrait entraîner. « Nous vous déclarons que lorsque nous descendrons la rivière avec nos vaisseaux et par en après, nous regarderons comme ennemis en pleine guerre tous ceux qui nous attaqueront ou qui, sous quel prétexte ce puisse être, voudront arrêter nos vaisseaux que nous défendrons contre eux de toutes nos forces ». *Deuxième livre de greffe*, 10 octobre 1729, A.A., ibidem, reg. n° 5645.

(3) Alexandre Hume à de Pret, 15 février 1730 (copie), A.A., ibidem, liasse n° 5598; *Deuxième livre de greffe*: « Déclarations de Strebel et Arnould », 13 octobre 1729, A.A., ibidem, reg. n° 5645; Strebel à Maelcamp, 4 septembre 1730, A.A., ibidem, reg. n° 5785, fol. 10-11.

sa protection et lui proposer d'infliger une grosse amende à quiconque attaquerait les navires polonais ⁽¹⁾. Le vice-roi sembla bien disposé et mit les Anglais et les Hollandais dans l'obligation, ou bien de signer un compromis de 500.000 roupies pour pouvoir attaquer les navires, ou bien de devoir quitter le pays, s'ils arrêtaient ceux-ci. Ils refusèrent de signer. Hume aurait voulu que le Nabab fit confisquer toutes les marchandises appartenant à ces deux nations et qui étaient encore dans les fabriques du pays. A cet effet, il demanda à Strebel de rejoindre son frère Abraham à Seydabath et de faire visite à la Cour de Mexidabath. Ils furent reçus le 27 novembre et recouverts du Sarepau. Cependant la démarche n'eut aucun succès. Abraham Hume menaça de se retirer et de cesser le commerce. Le Nabab promit de faire descendre la rivière à 500 hommes dès le lendemain et d'en tenir 6.000 en armés; il fit même arrêter plusieurs bateaux anglais et hollandais.

Mais les nations soudoyèrent les officiers de la Cour et offrirent au Nabab environ 200.000 roupies pour qu'il leur permît d'attaquer les deux navires ⁽²⁾. Le 6 décembre, les troupes étaient retirées, et peu après, devant l'échec de leurs démarches, Abraham Hume et Strebel regagnèrent Banquibazar.

(1) Strebel à Maelcamp, 4 septembre 1730, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5785, fol. 10-11; Alexandre Hume à Diroide, 16 novembre 1730, A.A., ibidem.

Le 28 octobre, la chaloupe *L'Enfant*, dépêchée par Hume pour aller porter des vivres à Cabelon où régnait une grande famine, fut arrêtée à Folta par des bateaux anglais et hollandais et relâchée après avoir été complètement pillée.

(2) Strebel à Maelcamp, A.A., ibidem; Alexandre Hume à Diroide, A.A., ibidem. Hume apprit qu'en plus des 200.000 roupies, les Anglais et les Hollandais s'obligèrent à payer une somme de 125.000 roupies pour détruire les factoreries « allemandes ».

2.000 fusiliers et 1.000 cavaliers étaient à Mexidabath, prêts à partir. Abraham Hume et Strebel à Alexandre Hume, 24, 27, 30 novembre, 4, 5 décembre 1729; A.A., idem, liasse n° 5787 (originaux), B.U.G., ms. n° 1914.

Le 25 janvier 1730, le Conseil des vaisseaux polonais, voyant que la situation ne s'améliorait pas et qu'en faisant hiverner les navires on causerait de gros dommages aux intéressés, décida que, « puisque tout était prêt pour le départ, il fallait faire voile au plus tôt ». Les capitaines pourraient juger en route des véritables dispositions des opposants, « sans se risquer cependant d'assez près pour être surpris et se couper toute retraite. » S'ils voyaient de l'opposition, ils délibéreraient sur place pour décider s'il fallait courir le risque de retourner ou éviter les aventures en prenant le chenal secret ⁽¹⁾. Combe, capitaine du *Neptune*, s'opposa à une telle résolution ⁽²⁾. Selon lui, il fallait attendre et se préparer à la défense ⁽³⁾.

Le 6 janvier, Strebel fit afficher sur le grand mât des deux navires un avis exhortant l'équipage à résister courageusement en cas d'attaque, et promettant que les matelots recevraient une solde de 20 mois en plus et « que si quelqu'un perdait un membre, il serait récompensé

(1) Le Conseil des vaisseaux était formé par Alexandre Hume, P. Strebel, Fr. de Schonamille, P. Bracq. *Deuxième livre de greffe*, 25 janvier 1730, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5645, fol. 90; liasse n° 5785/2 (extrait du livre de greffe).

(2) Combe était un homme au caractère orgueilleux et aigri; à lire sa déposition au greffe, on ne voit pas très bien ce qu'il veut. Pendant le voyage d'Europe aux Indes, il eut plusieurs disputes avec Strebel. Son équipage était insoumis et pendant son séjour à Banquibazar, il se produisit plusieurs désertions. Strebel dut le rappeler à l'ordre à maintes reprises. Cfr. *Deuxième livre de greffe*, 25 janvier 1730, A.A., ibidem, reg. n° 5645, fol. 90-91.

(3) « En perdant l'occasion de nous servir de la force, ils ont tout raté », s. sign. ni d., B.U.G., ms. n° 1914; *Plan de Combe pour faire sortir le « Neptune »*; dans sa lettre à Hume, 10 décembre 1729 (copie), B.U.G., ibidem. Selon Strebel, Combe, dès son départ de Cadix, « voulait se battre et faire feu sur tous les navires, quel que soit leur pavillon. Combe se donnait des airs à se carrer sur le gaillard avec un sabre sous le bras... il aurait été capable d'exciter les marins à jouer aux pirates. Homme proscrit et mis à prix, sans religion, ne connaissant point de Dieu, élevé entre les trembleurs ou Quakers ». Strebel à Maelcamp, 4 septembre 1730, A.A., ibidem, reg. n° 5785, fol. 7-8.

au prorata de ses blessures » (1). Dans les derniers jours de janvier, après une mousson plus forte que d'ordinaire, le Nabab, sans en avoir été sollicité, reprit en mains les intérêts des vaisseaux polonais (2). Il envoya un officier pour assister à leur passage à Ingely, fit cerner les comptoirs hollandais et anglais de Cassimbazar. Les courtiers indigènes conseillèrent à Hume de profiter de ce revirement et de faire partir les navires au plus tôt.

Le 29 janvier, le *Cheval Marin* leva l'ancre à Banquibazar et passa sans aucune difficulté devant Calcutta (3).

A peine cependant le navire eut-il mouillé près de Kidgérie, assez près des escadres anglaise et hollandaise, que quatre vaisseaux, une galère et deux galiotes, suivis de plusieurs chaloupes, s'approchèrent de lui, tirant des coups de canon. Bracq ne riposta pas et ne fit pas mine de résister ou de fuir. Pendant que le capitaine préparait un canot pour se rendre à bord du vaisseau anglais, une galère appartenant à cette dernière nation tira à bout portant sur son embarcation et du premier coup tua un lieutenant et estropia un homme. Le *Cheval Marin* fut capturé et mené à Calcutta, où le capitaine et son équipage furent emprisonnés jusqu'à la fin de l'année (4). Le

(1) Avertissement donné par P. Strebel et Blanco, le 6 janvier 1729, écrit par Combe en anglais, traduit en flamand, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5661; Godefroid Van Houtem à Ley (à Bruges), 15 mars 1732, A.A., ibidem, liasse n° 5593, fol. 342.

(2) Alexandre Hume à de Pret (?), 15 février 1730 (copie), A.A., ibidem, liasse n° 5598.

(3) Le capitaine Bracq à Alexandre Hume, 3 janvier 1730 : « En passant devant Golgota beaucoup de messieurs et quantité de dames lui ont fait l'honneur de venir le voir passer. Il ne remarqua aucun préparatif de guerre », A.A., ibidem, liasse n° 5785 (original).

(4) *Relations des affaires de Bengale* par Alexandre Hume, 1^{er} septembre 1731 (original), A.A., ibidem, liasse n° 5598. L'équipage fut libéré le 16 mars. Bracq à Hume, 17 mars 1730 (original), A.A., ibidem, liasse n° 5785.

Nabab s'était donc désisté une deuxième fois ⁽¹⁾. Le *Neptune* partit peu après le *Cheval Marin*, mais au lieu de le suivre et d'affronter le danger avec lui, son capitaine le laissa descendre seul. Il fit jeter l'ancre à Succor et malgré les ordres réitérés de Hume de remonter à Banquibazar, il y resta, prétextant qu'il avait des dépêches des directeurs et qu'il n'avait d'ordres à recevoir de personne. Hume, à la demande de Strebel, le fit arrêter ⁽²⁾. Le 17 février 1730, le *Neptune*, déchargé et dégréé, était immobilisé devant Banquibazar. La perte du *Cheval Marin* et l'immobilisation du *Neptune* constituèrent pour la junte secrète une lourde perte ⁽³⁾.

(1) Bracq écrivait à Hume, de Calcutta où il était en détention : « Les dames d'ici vont aller voir leurs maris à Cassimbazar, c'est un signe que les Maures ne veulent plus attaquer (les Anglais) », 25 mars 1730, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5785 (original); Alexandre Hume à Deroide, 16 novembre 1730, A.A., ibidem, liasse n° 5598; reg. n° 5583 (2 copies).

(2) Strebel à Maelcamp, 4 septembre 1730, A.A., ibidem, liasse n° 5785, fol. 14-16; Alexandre Hume à de Pret (?), 15 février 1730, A.A., ibidem, liasse n° 5598. « L'équipage se révolta. On obtint cependant qu'il fasse remonter le navire. Les matelots avaient déclaré qu'ils ne le déchargeraient que si on payait ce qu'ils prétendaient. Ils avaient fait cette déclaration devant deux greffiers de Banquibazar », à bord du *Neptune*, le 5 février 1730, A.A., ibidem, liasse n° 5785 (original); P. Carpentier à L. Bernaert, 13 août 1730, B.U.G., ms. n° 1868/12.

(3) Le corps du vaisseau *Neptune* était estimé à 32.000 roupies et les marchandises au prix coûtant revenaient à 50.781¹²/₂₆ roupies. Il avait à bord 145 balles, 184 sacs et un restant de cauris, 313 sacs de salpêtre, 64 sacs de curcuma, 37 sacs de laque sur bâtons, 248 pièces de bois de Calliatour, A.A., ibidem, liasse n° 5661 et 5785.

Le *Cheval Marin* avait à bord 79 balles, 609 sacs, 125 pièces de bois de Calliatour, 200 paquets de rotins, A.A., ibidem, liasse n° 5785 (attestation signée par Bracq). C'était un navire de 200 tonneaux et de 16 à 18 pièces de canon. Pruner réclama aux Anglais une somme de 183.402,5 florins d'indemnités. Il comptait son fonds de 2.400 piastres, soit 57.753,11 florins, comme ayant dû rapporter du 150 % (!) de bénéfice, soit 86.630,7 florins, A.A., ibidem, liasse n° 5555/2.

Pour les deux navires, 1.054.159,2 florins. Ce compte consistait en trois points : 1° le compte du navire; 2° la nature de la cargaison; 3° le profit qu'il y a sur le commerce des Indes. Extrait des instructions particulières données à Pitoni par Carpentier, A.A., ibidem, reg. n° 5607, liasse n° 5555/2.

La conduite d'Alexandre Hume fut assez vivement critiquée par certains employés (1). On lui reprocha d'avoir représenté à la Cour du Nabab les vaisseaux polonais comme appartenant à la Compagnie d'Ostende et de n'avoir pas assez insisté dans ses lettres à la Cour du vice-roi et aux puissances maritimes sur la distinction existant entre les navires de Pruner et ceux de la Société des Pays-Bas (2).

Le gouverneur, dans ses rapports aux directeurs, se défendit d'avoir jamais commis la moindre maladresse à ce sujet. « C'est, écrivait-il, un rapport faux et malicieux et répandu par quelques mécontents qui dans leur âme voudraient que la chose fût véritable », et d'ailleurs les Anglais n'avaient-ils pas commencé à armer, bien avant qu'il ne fît la moindre requête à la Cour du Nabab, dès l'arrivée d'un brigantin anglais, porteur d'une importante dépêche d'Europe qui précédait le *Neptune* de deux jours? Selon Hume, le long séjour de ce navire à Cadix rendit le but de son voyage suspect et les puissances maritimes envoyèrent l'ordre à leurs employés des Indes de capturer à tout hasard les deux frégates battant pavillon polonais (3).

(1) Macdonnel aux directeurs, 4 janvier 1729 : « Ce soupçon (que les navires appartenaient à la Compagnie d'Ostende) paraît être fondé... sur une lettre qu'ils (Anglais et Hollandais) disent que Hume a écrite au sujet du gouvernement maure à l'arrivée de ces navires... ils (les directeurs) deviendront les victimes innocentes de la mauvaise conduite de ceux à qui ils ont confié la direction... ». Et ailleurs : « ... il y a ici deux navires polonais... M. Hume les dirige à sa mode sans conseil de personne ». Du même aux mêmes, 14 décembre 1729. Macdonnel ne donne aucune preuve de ses affirmations, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5598 (original).

(2) Combe écrivit à Hume et lui demanda de mieux montrer que les vaisseaux polonais n'avaient pas les mêmes propriétaires que les navires de la Compagnie, dans la lettre qu'il envoyait au Nabab. Hume répondit « que si l'on s'expliquait trop bien avec le Nabab sur le propriétaire, il pourrait faire payer de gros frais sur les navires ». *Deuxième livre de greffe*, 18 octobre 1729, A.A., ibidem, reg. n° 5645, fol. 85-86.

(3) Alexandre Hume à de Pret, 15 février 1730 (copie), A.A., ibidem, liasse n° 5598.

Cette explication est plausible. Les directeurs eux-mêmes éprouvèrent de grosses difficultés à ce que l'équipage n'ébruitât pas la destination du navire ⁽¹⁾. Sans doute Alexandre Hume dut-il louvoyer et employer quelque stratagème pour que le Nabab permît qu'il profitât des mêmes privilèges pour charger les deux navires confiés à ses soins que pour ceux de la Compagnie. Déclara-t-il qu'ils appartenaient à cette Société ? Il ne le semble pas. S'il avait écrit une telle affirmation, les Anglais et les Hollandais ne se seraient-ils pas empressés d'exhiber cette pièce rendant toute demande d'indemnité de Pruner indéfendable ⁽²⁾ ? Ils prétendirent posséder cet écrit compromettant, mais ne purent jamais le montrer. Strebel, qui paraît être un témoin digne de foi, crut un moment à cette accusation, connaissant le caractère autoritaire de Hume et sa passion de tout diriger seul; mais il abandonna peu après, semble-t-il, cette opinion ⁽³⁾. Il est certain qu'en voyant les navires polonais se diriger en droiture vers Banquibazar et la réception que le gouverneur leur réserva, les puissances maritimes eurent une raison de plus de suspecter leur origine ⁽⁴⁾.

Alexandre Hume semble cependant avoir commis de grandes imprudences. Quand Strebel arriva à Banqui-

(1) Les matelots voulaient prendre des engagements avec des particuliers pour leur rapporter des marchandises ou pacotilles et ainsi ébruitèrent le lieu de destination du navire (ce fut le cas pour le *Phœnix*), A.A., Fonds de la Compagnie des Indes; Directeurs de la junte à Laurent Ley, 25 novembre 1729, A.A., *ibidem*, reg. n° 5585.

(2) Les Anglais prétendaient se servir des mots « notre navire » qu'Alexandre Hume aurait écrits dans sa lettre au Nabab, où il demandait qu'on rendit le *Cheval Marin*, pour démontrer que la Compagnie était la véritable propriétaire des deux navires polonais. Rima à Pitoni, 16 avril 1731, A.A., *ibidem*, reg. n° 5593, fol. 1-2; Réponse de Milord Harrington au comte de Watzdorf, 21 avril 1731, 5^e article (copie), A.A., *ibidem*, liasse n° 5555/3.

(3) Strebel à Maelcamp, 4 septembre 1730, A.A., *ibidem*, reg. n° 5785, fol. 10-11.

(4) Alexandre Hume à de Pret, 15 février 1730, A.A., *ibidem*, liasse n° 5598.

bazar, il alla trouver le gouverneur et lui déclara que le vaisseau appartenait à la Compagnie, le priant de prendre les mesures pour ne pas porter ombrage aux adversaires. Il voulut à cet effet « prendre maison à part », aller à Hougly lui-même, et demander au gouvernement la permission de négocier. Hume lui dit qu'il se chargerait lui-même de l'affaire, qu'il était certain que le Nabab lui accorderait tout ce qu'il désirait et qu'il lui avait déjà écrit. Il nomma Strebel écrivain et le fit loger avec les employés. C'était confondre aux yeux des étrangers le personnel des vaisseaux polonais avec celui de la Compagnie d'Ostende ⁽¹⁾. Selon Macdonnel, le gouverneur aurait embauché beaucoup de déserteurs anglais comme marins à bord du *Neptune*. Or, les déserteurs souvent venaient espionner et s'enfuyaient après quelque temps. Ce reproche pourrait être fondé, car Hume avait l'habitude d'engager à son service les marins étrangers qui se présentaient ⁽²⁾.

Le *Neptune* avait donc échappé à l'attaque des adversaires. Cependant ceux-ci ne se tinrent pas pour satisfaits de leur exploit. Ils incitèrent le Nabab à attaquer la factorerie de Banquibazar et à en chasser les « Allemands ». Moins d'un mois après l'attaque du *Cheval Marin*, Jodalli Kan s'avança avec une armée de 1.500 hommes et, avec une opiniâtreté brutale, intima à Hume l'ordre de se retirer du terrain sans le moindre délai. A Cassimbazar, la factorerie belge fut forcée et deux employés emprisonnés ne purent se sauver qu'en s'affublant d'habits maures. Sur la rive opposée à Banquibazar, l'artillerie et la cavalerie indigènes surveillaient et bloquaient l'établissement. Les Maures maltraitèrent les parents des habitants du terrain

(1) Strebel à Maelcamp, 4 septembre 1730, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5785, fol. 78. « Cependant employés et même étrangers eurent vite fait de reconnaître le supercargo du *Neptune* logé dans une pauvre paillote ».

(2) Strebel à Maelcamp, 4 septembre 1730, A.A., ibidem, liasse n° 5785, fol. 9.

qu'ils pouvaient atteindre et brûlèrent leurs maisons. Hume aurait pu résister efficacement s'il n'avait eu à affronter que l'opposition des troupes indigènes, mais il était convaincu que les Hollandais et les Anglais les soutenaient et qu'il serait vain de vouloir se défendre. Aussi demanda-t-il la protection du pavillon français « pour au besoin s'assurer un asile ⁽¹⁾. Il ne dut cependant pas recourir à cette extrémité car les troupes reçurent l'ordre de se retirer. Sans doute les Hollandais n'osaient-ils entreprendre un coup de main « trop éclatant » et le Phousdar d'Hougly était-il las de tenir ses hommes en haleine ⁽²⁾.

A cette même époque, vers la fin de septembre, le bruit courut que des navires de la Compagnie d'Ostende avaient jeté l'ancre à Ballasore. Les Anglais et les Hollandais renforcèrent en hâte leur armement. Hume reçut deux lettres de ce port, lui annonçant qu'un navire nommé le *Phœnix*, appartenant à un certain Pietro Brentano, marchand de Francfort, y était arrivé. Le capitaine l'avertissait qu'il avait à son bord des capitaux et vivres destinés par les directeurs de la Compagnie des Pays-Bas à leurs factoreries du Bengale, et lui demandait de lui fournir des pilotes pour remonter le cours du Gange et assistance pour faire le commerce ⁽³⁾.

(1) Alexandre Hume à Diroide, 16 novembre 1730, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5598, reg. n° 5583 (2 copies).

Dès l'arrivée du *Neptune*, Hume, en voyant les préparatifs de guerre que faisaient les Anglais et Hollandais, avait envoyé Browne chez les Pères Jésuites de Chandernagor, factorerie française, pour demander asile, au cas où la protection française leur serait refusée. Lettre de Strebel à Maelcamp, 4 septembre 1730, A.A., ibidem, liasse n° 5785, fol. 78.

(2) Alexandre Hume à Diroide, 16 novembre 1730, A.A., ibidem, liasse n° 5598.

(3) Alexandre Hume à Diroide, A.A., ibidem. Ce navire était l'ancien *Duc de Boufflers*, acheté à Dunkerque, conduit à Cadix sous pavillon français par le capitaine J. Canno. Celui-ci le vendit à Ley et Gascoigne pour 7.000 florins. A l'arrivée à Cadix, les membres de l'équipage furent congédiés (27 avril 1730). Le *Phœnix* était une frégate de 250 tonneaux, commandée par le capitaine Perrenot et le capitaine en second Brunet;

Hume envoya une chaloupe au capitaine pour lui porter des vivres et chercher les fonds qui lui étaient adressés. La chaloupe le *Postillon* quitta Banquibazar le 4 octobre et fut arraisonnée le 7 par une galiote hollandaise. Attaqué par 60 hommes bien armés, l'équipage fut forcé de monter dans l'embarcation ennemie, puis fut transporté sur un navire anglais. Il y resta emprisonné pendant sept jours (1). Le *Postillon* demeura aux mains des Anglais. Le *Phœnix* dut lui-même quitter précipitamment Ballasore le 7 octobre, poursuivi par un navire anglais et il erra d'un port à l'autre pendant près de deux ans (2).

Hume ne s'occupa guère de fournir une cargaison au *Phœnix*, il en chargea Strebel. Il fallait tâcher de se procurer des marchandises un peu partout secrètement chez les Danois, les Français, les Portugais, puisque la facto-

le Père Hennesy était chapelain. Le rôle d'équipage comprenait 62 hommes en tout.

Il avait un fonds de 20.000 piastres pour le compte de la Compagnie et 80.000 piastres pour celui du marchand P. Brentano. Parti le 6 mai 1730 de Cadix, avec un passeport et sous pavillon prussiens, il ancrà à Ballasore le 23 septembre 1730. Le navire était en piteux état et l'équipage malade. Cfr. *Compte d'achat et armement du navire « Duc de Boufflers » ci-devant le « Petit Prince Eugène », A.A., Fonds de la Compagnie de Indes, liasse n° 5557; Connaissance du « Phœnix », A.A., ibidem, liasse n° 5809; Extrait du journal de bord (flamand), A.A., ibidem; Les directeurs à Alexandre Hume, 24 mars 1730, A.A., ibidem, reg. n° 5665, fol. 436-437; Rapport du capitaine Brunet à Pietro Brentano, 5 août 1732, A.A., ibidem, liasse n° 5827/5 (original).*

(1) La chaloupe le *Postillon* fut capturée plus bas que Ingely; elle était commandée par Jean Pattou. *Dépositions* faites par Mathieu Janitzo et Jean Pattou, 23 octobre et 18 novembre 1730, A.A., ibidem, liasse n° 5598.

(2) Perrenot à Pierre Brentano, 10 décembre 1730 (original), A.A., ibidem, liasse n° 5785. Le capitaine Perrenot mourut le 27 décembre 1731, dans le port de Goa. Strebel le remplaça par le capitaine en second Brunet. Le *Phœnix* quitta Goa pour faire voile vers l'Europe, le 28 janvier 1732 (Strebel à de Pret, 19 février 1732). Il repassa par la côte de Coromandel et arriva fin juillet à Cadix dans un état si délabré qu'il ne put continuer son voyage. Ce fut le navire français la *Marie-Armande* qui transporta sa cargaison à Hambourg où elle fut vendue au nom d'un certain Issicary.

rière se trouvait pour ainsi dire bloquée par ses adversaires. Strebel déploya une activité incessante et se montra d'une grande diplomatie et sagacité. Non seulement il devait conclure des contrats secrets un peu partout, mais il ne pouvait entrer en relation avec le capitaine du *Phoenix* qu'avec les plus grandes difficultés (1). Ce navire, espionné par les Anglais et les Hollandais, jouait au vaisseau-fantôme; à peine était-il arrivé en rade d'un port qu'il se trouvait obligé de faire route vers un autre. Nous ne raconterons pas ici ses multiples péripéties et aventures, puisque Alexandre Hume y fut très peu mêlé. Il avait assez à faire à préserver la factorerie des coups de main que ses voisins voulaient continuellement tenter contre elle. Dès son arrivée, il avait eu à se défendre contre les jalousies des puissances maritimes. En janvier 1727, des Anglais déguisés en soldats de la Compagnie des Pays-Bas brûlèrent un village bengali pour exciter les indigènes contre les Ostendais et les discréditer auprès du gouvernement. Ils incitaient les soldats des troupes impériales à la désertion (2). A plusieurs reprises, ils lancèrent le faux bruit que la guerre était déclarée en Europe entre l'Angleterre et l'Empire, pour motiver une attaque contre la factorerie belge. Pour prendre ses précautions, Hume fit construire deux redoutes à la loge de Danemarnagore, où les employés de la Compagnie étaient encore installés (3). La Compagnie anglaise essayait même d'enlever les sujets anglais et principalement Hume lui-même, si bien qu'il dut engager plusieurs pions pour veiller sur sa personne

(1) « Quoique je sois ici comme un oiseau sur une branche, exclu de tout commerce du genre européen » : Strebel à de Saint-Hilaire, Tranquebar, 18 août 1731, A.A., ibidem, reg. n° 5588 (copie).

(2) Alexandre Hume aux directeurs, 23 février 1727 (copie), A.A., ibidem, liasse n° 5598.

(3) Le même aux mêmes, A.A., ibidem.

et sur ses employés (1). Ces actes d'intimidation devinrent plus fréquents et plus hardis après que la suspension de la Compagnie fut connue aux Indes. Les Anglais et les Hollandais, non contents d'intriguer à la Cour du Nabab pour que le gouvernement chassât les « Allemands » de leurs terrains et de mettre obstacle à leur commerce, se saisirent de leurs embarcations. C'est ainsi qu'en novembre 1730 ils abordèrent deux chaloupes arborant le pavillon impérial, en rade de Ballasore (2), et les confisquèrent. Hume crut s'apercevoir qu'une bande de « scélérats » l'espionnaient et « en voulaient particulièrement à sa personne »; des bazeras croisaient fréquemment la nuit devant la factorerie (3).

Le gouverneur avait déjà voulu retourner en Europe à bord du *Neptune* en janvier 1730. L'attaque du *Cheval Marin* et le blocus du fleuve Hougly par les puissances maritimes jalouses firent échouer son projet. Il avait désigné son successeur en la personne de François de Schonamille, d'Ostende (4), homme expérimenté et bon commerçant. Il laissa ses directives ainsi que les principales pièces concernant la factorerie sous scellés, au greffe de Banquibazar, avec l'ordre de ne les ouvrir qu'après son départ (5). Par une lettre à M. Diroide, directeur général pour la Compagnie de France à Chandernagor, Hume demanda aux conseil et gouverneur de cette factorerie de

(1) Kint aux directeurs, 27 février 1727 (original), A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5598.

(2) *Dépositions* de Pieter Dens et Jacques Carnero sur la prise des chaloupes *L'Enfant* et *Elisabeth*, 1^{er} novembre 1730, A.A., ibidem, liasse n° 5598; Alexandre Hume à Diroide, 16 novembre 1730 (copie), A.A., ibidem.

(3) Alexandre Hume à Diroide, 16 novembre 1730 (copie), A.A., ibidem.

(4) François de Schonamille aux directeurs, 23 décembre 1736 (original), A.A., ibidem.

(5) *Ordre donné à Schonamille* par lettre du 27 janvier 1730. Gouverneur et Conseil de Banquibazar aux directeurs, 11 décembre 1730 (copie), A.A., ibidem, liasse n° 5598; Strelbel à Maelcamp, 4 septembre 1730, A.A., ibidem, liasse n° 5785, fol. 14.

bien vouloir donner passage sur un de leurs navires à son frère, à quelques employés et à lui-même, et de pouvoir rapatrier « les restes des débris des équipages des vaisseaux polonais ». C'était le dernier espoir de sortir de l'impasse où il se trouvait. Les relations qu'il avait entretenues avec la Compagnie de France, sans être officiellement amicales, étaient paisibles. Fin politique, il avait vu dès son arrivée qu'il ne recevrait jamais de secours que des Français et il tâcha de les ménager et de se les concilier; « il trouva un *modus vivendi* qui respectât les ordres d'Europe sans que les sympathies utiles en fussent diminuées » (2). Il entretint d'ailleurs toujours des amitiés utiles avec plusieurs employés français. Le gouvernement des factoreries françaises craignait de se compromettre publiquement avec les Belges, de peur de s'attirer des querelles avec les « Maures » ou avec les autres nations (2). Mais « il savait très bien que le danger pour ses possessions ne viendrait pas de Vienne et de Bruges, mais de Londres » (3). Le directeur Diroide accorda à Hume et aux autres employés qui désiraient l'accompagner le passage de Chandernagor à Pondichéry (4).

Par une lettre datée du 6 décembre 1730, Hume transmettait ses pouvoirs à Schonamille et mettait le conseil en fonction. Le gouverneur François de Schonamille était, d'office, président du conseil. Les membres étaient, par ordre hiérarchique, Pierre Strebel, Léonard Meynders,

(1) FL. PRIMS, *Les rapports coloniaux français et belges au temps de la Compagnie d'Ostende* (Revue d'Histoire des Colonies, n° 6, 1932).

(2) *Eclaircissements fournis par Hume pour former les instructions pour Bengale, 1732*, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, dossiers divers n° 5605; B. MARTINEAU, *L'Inde de 1720 à nos jours*, p. 91.

(3) H. CASTONNET DES FOSSES, *L'Inde avant Dupleix*, p. 203.

(4) Diroide à Alexandre Hume, 18 novembre 1730 (copie), A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5789 : « On visiterait leurs coffres et ils ne pourraient emporter que les effets qui leur serviraient pendant le passage, les matelots devraient servir sur les vaisseaux pour la ration seulement, sans salaire ».

Jean Ray, André Browne, Georges Savage, François-Joseph Mérat. L'ancien gouverneur quitta la factorerie, qu'il avait créée et organisée, le 8 décembre 1730, pour se rendre à Chandernagor. Le 16, il s'embarquait pour Pondichéry ⁽¹⁾ à bord de l'*Union*. Hume présenta une requête au conseil de cette colonie pour pouvoir s'embarquer avec ses employés sur le même navire, commandé par de Saint-Hilaire et en destination de Bassora. Il voulait, en effet, retourner en Europe par la Perse ⁽²⁾. Ce privilège lui fut refusé ⁽³⁾. Il put gagner le continent à bord du navire français *Le Lis*, commandé par Pondevaise, qui leva l'ancre le 28 janvier 1731 ⁽⁴⁾ et arriva en France en juillet de la même année. Il bénéficia de l'amnistie accordée par le roi d'Angleterre à certains de ses sujets transfuges et parvint même à obtenir une place de directeur dans la Compagnie anglaise des Indes ⁽⁵⁾.

(1) *Extraits du Journal de Banquibazar*, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5598; *Registre des résolutions*, 1730 à 1733, A.A., ibidem, reg. n° 5618; Alexandre Hume à Schonamille et Conseil, 14 décembre 1730 (copie), A.A., ibidem, liasse n° 5785.

(2) *Requête d'Alexandre Hume au Conseil de Pondichéry*, 30 décembre 1730 (copie), A.A., ibidem, liasse n° 5789. Hume prétendait qu'en passant « en droiture » en Europe il pourrait avoir des ennuis avec ses compatriotes et qu'il désirait visiter les villes les plus « dénommées en Asie et Europe ». Il faudrait peut-être ajouter que Hume désirait accompagner ce navire où il avait embarqué des marchandises pour les vendre en Perse au bénéfice de la Compagnie.

(3) Conseil de Pondichéry : Procès-verbal de la séance du 31 décembre 1730, signé « Le Noir » cité (copie), A.A., ibidem, liasse n° 5789; P. Carpentier à L. Bernaert, 21 janvier 1731 (copie), B.U.G., ms. n° 1868/13.

(4) Strebel à Perrenot, 4 février 1731, A.A., ibidem, reg. n° 5588; Livre de délibérations de Banquibazar, 3 avril 1731, A.A., ibidem, reg. n° 5618, fol. 23. Selon Strebel, il se serait embarqué la nuit du 28 janvier et selon le Conseil de Banquibazar le 29 janvier 1731; Orelli aux directeurs, 24 août 1731 (original), A.A., ibidem, liasse n° 5767.

(5) Directeurs aux Gouverneur et Conseil, 14 décembre 1731, A.A., ibidem, reg. n° 5619, fol. 221 (copie). Alexandre Hume manœuvra auprès de la Compagnie anglaise des Indes pour obtenir l'indemnité que

*
**

La succession de l'ancien gouverneur s'avérait lourde. Le commerce avec l'Europe était interrompu depuis trois ans, les factoreries restaient pour ainsi dire inactives. La situation des marchands au service de la Compagnie belge se révélait critique. Hume avait l'habitude de marchander pour conclure ses contrats; il fixait des prix très bas, promettant d'être indulgent à la visite et d'accepter une qualité inférieure de marchandises pour une qualité supérieure. A la réception des produits, il se montrait impitoyable pour les marchands qui étaient uniquement au service de la Compagnie et les poursuivait jusqu'à ce qu'ils eussent rempli scrupuleusement les conditions du contrat; pour les autres, craignant le crédit et les relations dont ils jouissaient chez les voisins, il se montrait conciliant. A ce jeu, beaucoup de ces commerçants furent ruinés ou subirent de lourdes pertes ⁽¹⁾. Hume, non entièrement à tort, en rejeta la responsabilité sur l'interruption du commerce. Il écrivait aux directeurs : « Les marchands dont nous avons été obligés de nous servir pendant ces trois ans ne sont guère des capitalistes et... il ne fallait que ce coup qui nous est survenu pour causer leur ruine » ⁽²⁾.

Pruner réclamait pour ces deux vaisseaux le *Neptune* et le *Cheval Marin*. Cfr. Correspondance Alexandre Hume à Godefroid Van Houtem, janvier 1732, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5827/5 et reg. n° 5593.

(1) Schonamille aux directeurs, décembre 1736, A.A., ibidem, liasse n° 5598 : « Certains ont été tout ruinés, s'étant engagés le plus avant : Agamelick, Perbetty, Mahomet Backer, Moussandar, etc., d'autres s'en sont allés brides en mains, hommes riches ils ont souffert en proportion de leurs engagements et ils ont été tellement dégoûtés de nous... ».

Schonamille prétendit que Hume donna certains emplois administratifs aux commerçants de la Compagnie pour mieux les engager sous son autorité, A.A., ibidem.

(2) Alexandre Hume aux directeurs, 19 novembre 1728 (copie), A.G.R., Chancellerie des Pays-Bas autrichiens, reg. n° 639 et A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5583.

Pour tâcher de faire subsister leur colonie, les directeurs avaient demandé à Alexandre Hume s'il ne pouvait pas entreprendre un commerce intérieur, appelé par les Européens « commerce d'Inde en Inde ». Selon Raynal, les compagnies des Indes comme telles ne s'occupaient pas d'un pareil trafic, mais elles en permettaient l'exercice à leurs employés et même s'y intéressaient pécuniairement et il s'était révélé très fructueux ⁽¹⁾. La direction d'Anvers eût désiré qu'il suffît au moins à faire subsister les factoreries ⁽²⁾ et à valoriser ses fonds. Elle croyait que ses adversaires ne s'y opposeraient pas puisque le traité des « préliminaires » ne défendait uniquement que le commerce d'Europe aux Indes par les Pays-Bas et non pas celui que l'on pourrait faire aux Indes, de place en place, qui n'avait rien de commun avec la querelle en Europe ⁽³⁾. Mais Alexandre Hume, pas plus que son successeur, ne vit la possibilité de l'entreprendre. Au début de son gouvernement, il fut surchargé de besogne par l'organisation, l'administration et le commerce des factoreries. D'ailleurs la Compagnie n'avait pas alors suffisamment de crédit pour

(1) RAYNAL, *Histoire philosophique des deux Indes*, t. 2, pp. 37, 515-516. En parlant du commerce interne des Anglais, Raynal écrit : « Le produit de leurs douanes s'est accru des droits que cette navigation leur payait. Leur nation a été plus respectée. Ils ont parfois trouvé dans ces fortunes particulières des ressources dont ils se seraient difficilement passés », p. 515.

« Avant Duplex le commerce interne des factoreries françaises était insignifiant », idem.

(2) Directeurs à Alexandre Hume, 31 octobre 1726, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5665, fol. 462; Des mêmes au même, 17 mars 1728, A.A., ibidem, fol. 482 : « ... Nous vous autorisons par cette, de faire tout ce que vous croyez avantageux à la Compagnie, soit pour un commerce pour la Chine, côtes de Coromandel et de Malabar, soit pour tous les endroits îles et côtes situés en Asie que vous trouverez les plus convenables à quelle fin vous pouvez acheter ou louer des navires ou charger sur d'autres... ».

(3) Les mêmes au même, 22 décembre 1730, A.A., ibidem, reg. n° 5665, fol. 449-450. Les directeurs conseillèrent à Hume d'employer le *Neptune* pour faire ce commerce. « Il pouvait arborer le pavillon maure ou tout autre », A.A., ibidem, fol. 454.

pratiquer ce trafic. Quand la prospérité eût permis de le tenter, la suspension du commerce le rendit pratiquement irréalisable. Comme l'écrivait de Schonamille : « Quand les Anglais et les Hollandais ne seraient pas aussi jaloux qu'ils sont du commerce interne (qui est le point favori des particuliers et ce qui exciterait ceux-ci le plus contre nous), ils sont trop acharnés contre nous pour nous laisser jouir d'une douceur pareille... Les nations anglaise et hollandaise rejeteraient dédaigneusement tout ce qu'on pourrait leur représenter ici » (1). Par leur politique tant en Europe qu'aux Indes, les puissances maritimes démontrèrent que pour elles la suspension de la Compagnie équivalait pratiquement à l'abolition complète qui devait la suivre. On ne peut donc pas reprocher à Alexandre Hume l'inactivité commerciale qui paralysa les factoreries après la signature des « préliminaires de Paris ». Pendant les premières années de son gouvernement, il sut prouver qu'il avait les qualités d'organisateur, de diplomate et de commerçant que les directeurs avaient pressenties en lui. S'il ne put donner libre cours à son esprit d'initiative, c'est qu'il en fut empêché par des circonstances de force majeure. On pourrait, à juste titre, lui reprocher d'avoir voulu gouverner seul, de n'avoir pas suffisamment fait appel aux bonnes dispositions de ses employés. Il n'avait confiance qu'en ses propres capacités : c'est un grand défaut pour un chef. Encore, dans ce cas, aurait-il dû prendre des résolutions dans les circonstances difficiles. Or il eut le tort de laisser deux affaires en suspens dont il chargea son successeur : les démêlés avec le capitaine Macdonnel et les détournements qu'un certain Neagle avait opérés dans des comptes, au détriment de la Compagnie. Ces deux procès traînaient depuis plus de trois

(1) Schonamille et Conseil aux directeurs, 2 décembre 1731 (original), A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, liasse n° 5598; Alexandre Hume aux directeurs, 25 janvier 1728, § 25, A.A., ibidem, liasse n° 5582.

ans ⁽¹⁾, et le mécontentement de F. de Schonamille en recevant cette charge ne fut que bien naturel ⁽²⁾.

Mais à côté de ces défauts qui semblent être la suite d'un orgueil exagéré, Hume avait l'autorité et les talents nécessaires pour administrer une colonie. Dès son arrivée, il voulut posséder des terrains aussi étendus et importants que ceux des Anglais et Hollandais et organiser la factorerie de Banquibazar sur le plan de Calcutta ou de Chandernagor. Il tenait beaucoup au décorum extérieur. Il veilla à ce que les officiers et soldats fussent bien équipés et habillés ⁽³⁾; il mit sur pied une musique militaire si réputée que plus tard le gouverneur Dupleix l'invita plusieurs fois à Chandernagor ⁽⁴⁾. Il organisa des festivités aux grandes occasions, telles que l'anniversaire de l'empereur Charles VI, le 1^{er} octobre, et la fête de Saint-Charles Borromée. Les vaisseaux accostés à la rade étaient ornés de guirlandes. Dès le lever du soleil, des salves de canon retentissaient. Une messe solennelle ainsi que le *Te Deum* étaient chantés. On organisait un banquet où les autorités étrangères étaient invitées. Rien n'était épargné pour rendre les fastes plus solennels ⁽⁵⁾.

Tout cela coopérait à donner plus d'importance et d'éclat à la jeune Compagnie, aux yeux de ses voisins, et

(1) Jean Neagle était mort le 10 septembre 1728. Il était chargé de fournir les vivres aux vaisseaux du départ. Hume découvrit, mais un peu tard, qu'il avait compté la farine plus cher qu'elle lui revenait en réalité. Schonamille aux directeurs, décembre 1736, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, reg. n° 5598; *Journal de Banquibazar* (copie), 2 décembre 1730, A.A., ibidem.

(2) Les directeurs avertirent la factorerie de faire des recherches sur les abus commis par Neagle dans ses comptes. Schonamille répondit que c'était la mer à boire. *Résolutions des directeurs*, 20 novembre 1734, A.A., ibidem, reg. n° 5676.

(3) De Kimpe aux directeurs, 30 novembre 1725, A.A., ibidem, liasse n° 5825/1 (original).

(4) Dupleix à Schonamille, 16 novembre 1731, 2 août 1732, A.A., ibidem, liassé n° 5795 (originaux).

(5) *Journal de Ryckx*, 1^{er} octobre 1727, A.A., ibidem, liasse n° 5797.

à attirer de nouveaux habitants dans les factoreries. Sans la suspension et l'abolition de son activité, la colonie de Banquibazar avait assez de vitalité en elle pour devenir prospère et fructueuse. Mais devant la jalousie des Puissances qui, pour détruire le commerce des Pays-Bas et sa concurrence possible aux Indes, étaient prêtes à faire la guerre, Charles VI ne pouvait que céder.

*
**

Alexandre Hume se révéla un administrateur de talent. Non seulement il édicta et codifia des lois s'appliquant aux employés européens et aux indigènes, mais il exerça la juridiction exécutive et répressive. Ces lois s'inspiraient des principes de droit appliqués en Europe et des coutumes en vigueur dans la région. Gouverneur général, il administra les établissements placés sous sa juridiction en souverain, et même, comme nous nous sommes efforcé de le montrer, en souverain absolu. S'il exista un conseil, il n'eut que voix consultative et il semble bien qu'il ne fut convoqué que rarement.

Hume fut aussi un homme d'affaires zélé et adroit. Malgré les difficultés suscitées par ses voisins, par le gouvernement « maure » et la faiblesse de l'empereur Charles VI, il mit sur pied un commerce actif et systématiquement organisé.

Si la suspension de la Compagnie n'était venue compromettre son œuvre, notre gouverneur aurait pu réaliser son plan et constituer des colonies tout aussi florissantes que les grands établissements étrangers aux Indes.

EPILOGUE.

Quant Alexandre Hume eut quitté les Indes, l'activité coloniale de la Compagnie d'Ostende, déjà chancelante, entra dans une longue agonie.

Suspendue depuis 1727, elle fut définitivement abolie le 16 mars 1731. L'article V du second Traité de Vienne fit cesser pour toujours le commerce et la navigation des Pays-Bas catholiques aux Indes Orientales. Cette clause d'une injustice évidente, de l'aveu même d'Anglais et de Hollandais, constitue la preuve la plus frappante de l'exclusivisme égoïste du commerce à cette époque ⁽¹⁾.

Toute relation entre les factoreries et la Mère Patrie devint, sinon impossible, du moins extrêmement difficile. Avec l'autorisation des puissances maritimes, deux navires, connus sous le nom de « vaisseaux de permission », purent, « une fois pour toujours », quitter Ostende en direction des Indes. La *Concorde* fit voile le 5 avril 1732 vers Banquibazar, où elle arriva, non sans encombre, en septembre de cette même année. Dernier messager de la Compagnie, ce navire venait mettre fin à son règne au Bengale et inaugurer celui de l'empereur Charles VI.

Le capitaine Larmes était chargé par les directeurs d'Anvers « d'embarquer tous les effets et fonds » appar-

(1) L'article de CH. HERTZ, *England and the Ostend Company*, dans « The English Historical Review », London, 22, 1907, vient corroborer les témoignages fournis par la correspondance des gouverneurs hollandais aux Indes touchant le commerce des Pays-Bas catholiques dans ces régions (A.G.R., ms. n° 4361). Il met bien en lumière toute l'importance que l'activité de la Compagnie d'Ostende revêtait aux yeux des puissances maritimes. La « vieille dame de Londres » ne l'estimait pas moins que les Provinces-Unies. CH. BLANKENHEIM conclut son étude : *Geschiedenis van de Compagnie van Oostende*, dans « Academisch proefschrift », Leiden, 1861, par la considération que les théories sociales actuelles condamnent les procédés employés au XVIII^e siècle contre la jeune Société d'Ostende. Ch. Hertz abonde dans ce même sens, avec la même impartialité.

tenant à la Société à bord de son navire. Il devait aussi dresser l'inventaire « des factoreries, des magasins, munitions et autres dépendances ».

Le Souverain lui avait remis une patente nommant Fr. de Schonamille « gouverneur provisionnel » des établissements qu'il gouvernerait désormais au nom de Charles VI. L'Empereur lui avait envoyé par la *Concorde* la somme de 26.400 florins de change, pour la subsistance des employés pendant un an.

Quand les marchandises eurent été rassemblées, après bien des difficultés, et mises en cale, le nouveau gouverneur et les employés militaires et civils prêtèrent serment à l'Empereur entre les mains de Larmes. La *Concorde* leva l'ancre.

Fr. de Schonamille resta de longues années sans aucune directive et ne reçut que de maigres fonds d'Europe. Harcelé par ses créanciers, en butte aux malveillances des Anglais et des Hollandais, victime de la duplicité du Nabab et de ses ministres, il fut impuissant à conserver les factoreries. Les « Maures » envahirent Bourompour et en septembre 1744, une armée forte de 1.000 hommes vint assiéger Banquibazar et s'en empara. Le gouvernement se réfugia à Syriam, dans le Pégou, où il fut massacré avec presque tous ses gens ⁽¹⁾.

La liquidation des affaires de la Compagnie dura longtemps. A maintes reprises, les directeurs réclamèrent à l'Empereur l'indemnité de 1.334.638 florins 18 sols pour les frais occasionnés par les colonies. En 1767, la question était toujours en suspens.

Le comte de Calenberg, inlassable dans ses instances, présenta d'innombrables mémoires et dépêches pour le rétablissement de la fameuse Société. Il personnifia ainsi la ténacité et la clairvoyance des hommes d'affaires de cette époque.

(1) M. HUISMAN, *ouvr. cité*, p. 513. L'auteur a trouvé ces renseignements aux archives de Vienne.

CONCLUSION.

La création de la Compagnie d'Ostende est certes une des réalisations les plus hardies de l'esprit d'initiative de nos compatriotes au XVIII^e siècle. Elle présente une preuve frappante de leur énergie et de leur puissance de réaction au lendemain de la crise économique et sociale provoquée par l'indifférence du régime espagnol et les guerres continuelles.

Si sa constitution répondit à l'engouement de cette époque pour les compagnies à chartes, au désir de coordonner des efforts jusqu'alors dispersés et d'en sauvegarder les résultats contre l'hostilité des nations voisines et les attaques des corsaires, elle constitua aussi l'aboutissement normal de nombreuses entreprises privées. Elle revêtit, nous l'avons montré, des formes existantes. Des armateurs particuliers lui ouvrirent la voie de l'expansion maritime et coloniale et lui apportèrent non seulement leurs personnels et leurs matériels, mais leurs connaissances et leurs méthodes. Ses statuts bénéficièrent de l'acquis puisé dans les réalisations des Français, des Anglais et des Hollandais, et encore de l'expérience des grands commerçants et armateurs du pays, non moins précieuse puisque déjà adaptée à notre commerce et à nos besoins.

Une administration vigilante et ponctuelle réalisa pleinement les possibilités de rendement qu'offrait une organisation éprouvée.

Les armements décidés par l'assemblée générale, sur la proposition des directeurs, étaient mis sur pied par des employés judicieusement choisis. La direction étudiait les projets d'expédition, délivrait les patentes scellées aux armes de la Compagnie, donnait toutes les directives et les ordres tant pour l'administration des affaires en

Europe qu'outre-mer. Le commerce était organisé systématiquement, rien n'était abandonné au hasard. Les directeurs ne négligèrent aucun facteur de succès. En vue de garantir la sécurité de leurs convois, ils entreprirent des pourparlers diplomatiques avec les principales nations pour conclure des accords maritimes et tâchèrent d'établir des points de relâche sur la route des Indes.

Le rôle joué par la Société parmi les institutions tant sociales que commerciales de son époque, grâce à ses gros capitaux et à la réputation qu'elle s'acquit rapidement, nous a permis d'apprécier la place de premier plan qu'elle occupa et l'heureuse influence qu'elle ne cessa d'exercer.

Dès sa création, elle a poursuivi les efforts réalisés par les armateurs particuliers dans le but d'obtenir, en vertu d'un acte de cession, des terrains sur les bords du Gange. N'était-ce pas l'ambition secrète de l'Empereur, le désir des ministres et aussi, pour les directeurs, la condition essentielle pour garantir un commerce fructueux ? Elle n'épargna ni peine ni argent pour atteindre ce résultat. Au prix de sacrifices considérables, elle parvint à s'assurer la collaboration intéressée de l'Anglais, naturalisé sujet de Flandre, Alexandre Hume. Sous son gouvernement énergique et éclairé, les Pays-Bas entrèrent en possession de vastes terrains fertiles et bien situés. Il se préoccupa de donner aux factoreries l'aspect et l'importance des principaux établissements français, anglais et hollandais. Il mena à bien la construction des loges, magasins et forteresses, il organisa l'urbanisme et mit sur pied un trafic drainant les marchandises les plus profitables du Bengale vers Banquibazar. Il gouverna en chef absolu sur les employés placés sous son autorité, qu'ils fussent civils, militaires ou marins, et sur les indigènes établis sur nos territoires. Sous les directives et l'autorité du siège social d'Anvers, il n'organisa pas seulement, avec une égale compétence, les cadres du

commerce, de l'armée, de l'aumônerie, mais exerça une véritable juridiction tant législative qu'exécutive, publiant des ordonnances pour sauvegarder la discipline, pour assurer le bien commun et fixer les sanctions pour réprimer les délits. Il régla les relations de la Compagnie avec les nations déjà en possession de colonies au Bengale. Sous son administration, nos fondations connurent un véritable âge d'or.

Établissements situés outre-mer, occupés par des Européens y résidant en permanence, gouvernés sous les ordres et l'impulsion émanant de la Mère Patrie, par un gouverneur exerçant une juridiction législative et exécutive, exploitées par une compagnie commerciale, Banquibazar, Hydsiapour et Bourompour remplissent toutes les conditions communément requises pour constituer des colonies d'exploitation.

Si Charles VI n'avait pas pratiqué dès l'inauguration de son règne une politique pusillanime, incitant ainsi les puissances maritimes à se montrer de plus en plus exigeantes, s'il avait écouté les conseils des plus hardis et réorganisé la marine de guerre de ses Pays-Bas naguère encore si réputée, sans doute nos colonies du Bengale auraient-elles pu réaliser les ambitions du Souverain, l'espérance de ses ministres et les vues intéressées des actionnaires de la Compagnie. Mais la crainte de devoir entreprendre une guerre hasardeuse au profit de notre commerce et de nos besoins essentiels, le désir d'obtenir l'adhésion, si instable fût-elle, des nations maritimes à sa pragmatique sanction le poussèrent à une faiblesse dont notre pays subit longtemps les conséquences déplorables. Faut-il s'étonner qu'après ce nouvel échec nos compatriotes, toujours portés jusqu'alors à se lancer dans des entreprises d'outre-mer et d'y épancher leur trop-plein de vitalité, se montrèrent sceptiques sur la réussite des tentatives coloniales de leurs souverains ? Lorsque plus

d'un siècle après l'abolition de la Compagnie d'Ostende, Léopold II réalisa une œuvre géniale, faut-il s'étonner de certaines hésitations du début ? Mais n'est-ce pas pour une large part au réveil des traditions expansionnistes de nos ancêtres que nous devons les audacieuses et magnifiques réalisations dans notre domaine du centre africain, réalisations qui honorent la Mère Patrie et autorisent les plus belles espérances pour son avenir ?

ANNEXE.

ARMEMENTS PARTICULIERS (1714-1723).

1714

1. *Empereur Charles III* (sic).

Armateur : Th. Ray.

Capacité : 400 tonneaux.

Equipage : 80 hommes.

Patente : 17 juin 1714.

(A.G.R., C.F., 8603; M. HUISMAN, *ouvr. cité*, p. 83).

Ne serait pas parti (LEFÈVRE, *ouvr. cité*, pp. 10 et suiv.).

2. *Le Charles*.

Armateurs : J. Gheselle et Ch. et J. Maelcamp.

Capitaines : J. Gheselle d'Ansegem; en second : M. Guerrebrants.

Force : 16 pièces de canon.

Patente : 25 août 1714.

Parti d'Ostende en mars 1715 pour Callicut, Goa.

A probablement interrompu son voyage.

(A.G.R., C.F., 8603; M. HUISMAN, *ouvr. cité*, pp. 83-84 et 92;

CH. RUELENS, *Voyage du navire belge « Le Concordia » aux Indes*, Bruxelles, 1877.)

1715

3. *Saint-Mathieu*.

Armateur : J. Ray et consorts.

Capitaine : X. Sarsfield.

Capacité : 250 tonneaux.

Force : 24 pièces de canon.

Patente : 16 janvier 1715.

Parti d'Ostende le 8 avril 1715 pour Suratte.

(A.G.R., C.F., 8603; Amir., 552; M. HUISMAN, *ouvr. cité*, pp. 83 et 92.)

4. *La Flandre Impériale*.

Armateur : P. de Potter.

Patente : 24 avril 1715.

(M. HUISMAN, *ouvr. cité*, p. 83.)

5. *Empereur Charles VI.*

Armateurs : L. Jolly, Goll. La Merveille et Th. Ray.

Capacité : 500 tonneaux.

Patente : 24 avril 1715.

Pas parti.

(A.G.R., C.F., 8603; Amir., 563; M. HUISMAN, *ouvr. cité*, p. 87.)

6. *L'Impératrice.*

Armateurs : L. Jolly, Goll. La Merveille et Th. Ray.

Capacité : 300 tonneaux.

Patente : 24 avril 1715.

Pas parti.

(A.G.R., C.F., 8603; M. HUISMAN, *ouvr. cité*, pp. 87.)

7. *Prince Eugène.*

Armateur : ?

Patente : 13 septembre 1715.

Parti pour Goa et Callicut.

Revenu à Ostende le 30 août 1716.

(M. HUISMAN, *ouvr. cité*, p. 92.)

1717

8. *Prince Eugène.*

Armateurs : Maelcamp et Th. Ray.

Capitaine : J. Gheselle.

Capacité : 220 tonneaux.

Patente : 26 juillet 1717.

Parti pour Malabar et Travancor.

Revenu le 29 juillet 1718.

(M. HUISMAN, *ouvr. cité*, p. 115; A.G.R., C. F., 8603.)

9. *Prince Eugène.*

Armateur : J. Cloots.

Capitaine : J. Tobin.

Capacité : 400 tonneaux.

Patente : 12 décembre 1717, enregistrée à Ostende le 15 janvier 1718.

Parti d'Ostende fin janvier 1718.

Rentré le 4 juillet 1719.

(A.G.R., Amir. 575, 563; M. HUISMAN, *ouvr. cité*, p. 105.)

1718

10. *Charles VI.*

Armateurs : La Merveille et Th. Ray.

Capitaine : God. La Merveille.

Capacité : 350 tonneaux.

Force : 52 pièces de canon.

Parti d'Ostende le 12 juin 1718 pour les côtes de Malabar et de Coromandel.

Rentré à Ostende le 17 juillet 1720.

(Note : Occupation de Cabelon.)

(A.G.R., C.F., 8603; Amir., 563, ms. 4361; M. HUISMAN, *ouvr. cité*, pp. 115 et 148.)

11. *Marquis de Prié.*

Armateur : J. de Schonamille.

Capitaine : J. Willemsen.

Patente : 29 juin 1718.

Parti d'Ostende le 16 septembre 1718 pour l'Afrique.

(Note : Pris par un vaisseau hollandais au cap Messurade, le 11 octobre 1718.)

(A.G.R., C.F., 8603; Amir., 540, 828; M. HUISMAN, *ouvr. cité*, pp. 127-128.)

12. *Impératrice Elisabeth.*

Armateur : P.-J. Cloots.

Capitaine : Ed. Person.

Capacité : 350 tonneaux.

Patente : 26 août 1718.

(A.G.R., Amir., 563.)

13. *Prince Eugène.*

Armateur : ?

Capitaines : Shelvoike; en second : D. Boubereel.

Capacité : 400 tonneaux.

Force : 32 pièces de canon.

Patente : 26 août 1718, en destination des Indes (même navire que le n° 9 ?).

(A.G.R., Conseil d'Etat, 413 B.)

14. *Le Stahremberg.*

Armateur : Th. Ray.

Capitaines : R. Mitchell; en second : R. Gargan.

Capacité : 350 tonneaux.

Force : 22 pièces de canon.

Patente : 26 août 1718. Est parti pour les Indes.

(A.G.R., Conseil d'Etat, 413 B.)

15. *Wirtemberg.*

Armateur : Th. Ray.

Capitaine : Ph. Van Maestricht.

Capacité : 350 tonneaux.

Force : 24 pièces de canon.

Patente : 26 août 1718.

(Note : Antérieurement le *Loyal Indith*, acheté en août 1718.)

(A.G.R., Amir., 563.)

16. *Prince Eugène.*

Armateurs : Ch. et J. Maelcamp.

Capitaine : J. De Clerk, d'Ostende.

Capacité : 200 tonneaux.

Force : 16 pièces de canon.

Patente : 28 août 1718, enregistrée à Ostende le 14 février 1719.

Aumônier : Un récollet de Gand (s. n.).

Equipage : 9 officiers, 10 hommes de métier, 24 matelots.

Parti d'Ostende le 20 février 1719 pour les côtes de Mozambique et de Malabar.

Rentré vers juin 1720 (le même que le n° 8 ?).

(Note : A pris le corsaire E. Cangdon et délivré un navire anglais.)

(A.G.R., Amir., 563.)

17. *La Maison d'Autriche.*

Armateur : P.-J. Cloots.

Capitaine : Naish.

Capacité : 450 tonneaux.

Force : 24 pièces de canon.

Patente : 1^{er} décembre 1718, enregistrée à Ostende le 9 janvier 1719.

Aumônier : N. Concaene.

(A.G.R., Amir., 563, 575; M. HUISMAN, *ouvr. cité*, p. 119.)

18. *Saint-Joseph.*

Armateurs : Fr. Schilders et Fr. de Koninck.

Capitaine : Th. Becu.

Capacité : 400 tonneaux.

Force : 28 pièces de canon.

Patente : 12 décembre 1718, enregistrée à Ostende le 7 janvier 1719.

Aumônier : P. ten Froost.

Parti vers Canton.

(Note : Anciennement le *The Diggs*.)

(A.G.R., Amir., 575.)

19. *Galère de Bruxelles.*

Armateur : J. Bauwens.

Capitaine : De Rudder.

Capacité : 250 tonneaux.

Force : 16 pièces de canon.

Patente : 24 décembre 1718, enregistrée à Ostende le 12 février 1719.

(A.G.R., Amir., 575.)

20. *Marquis de Prié.*

Armateur : Woelaert.

Capitaine : De Winter.

Capacité : 100 tonneaux.

Force : 6 pièces de canon.

Patente : Enregistrée le 24 décembre 1718.

Equipage : 22 hommes.

Capturé en avril 1719 par les Hollandais, au cap Lahou.

(A.G.R., Amir., 868, 563; Relation de Marie-Elisabeth à Charles VI, 1726, reg. n° 912; M. HUISMAN, *ouvr. cité*, pp. 131-133.)(Note : De Winter, revenu en Europe à bord du navire hollandais le *Commany*, parvint à se saisir de ce vaisseau.)21. *La Concorde.*

Armateurs : Ch. et J. Maelcamp.

Capitaine : J. Gheselle, d'Ansegem.

Capacité : 400 tonneaux.

Force : 36 pièces de canon.

Patente : 1718, enregistrée à Ostende le 14 mai 1719.

Aumônier : S. Verry (Varrée), récollet.

Equipage : 9 officiers, 19 hommes de métier, 52 matelots.

Parti le 29 mai 1719 pour Malabar, Callicut, Suratte et Goa.

Retourné à Ostende, le 28 avril 1721.

(A.G.R., Amir., 563, 570, 571; CH. RUELENS, *Voyage du navire belge le « Concordia » aux Indes*, Bruxelles, 1877.)

1719

22. *Marquis de Campo.*

Armateur : Th. Ray.

Capitaines : Hendrixen Pulinck, d'Ostende; en second : Guerrebrants.

Capacité : 250 tonneaux.

Force : 24 pièces de canon.

Patente : 11 février 1719, enregistrée à Ostende le 14 avril 1719.

Equipage : 5 officiers, 25 hommes de métier, 26 matelots.

Aurait été pris par un pirate anglais le 13 novembre 1719, au large des côtes d'Afrique.

(Note : Anciennement la *Galère de Hanovre*.)

(A.G.R., Amir., 563.)

23. *L'Impératrice.*

Armateur : Th. Ray.

Capitaine : Fr. Waersegere (?).

Capacité : 300 tonneaux.

Patente : 11 novembre 1719.

Revenu de Chine en mai 1721.

(Note : M. Huisman place en mai 1721 le retour d'un navire *Le Stahremberg*; il s'agit peut-être du n° 14. — En tout cas nous n'avons pas rencontré de vaisseau de ce nom en 1719 ou 1720 dans le registre de l'Amirauté.)

(A.G.R., Amir., 563; M. HUISMAN, *ouvr. cité*, p. 186.)

24. *Saint-François-Xavier.*

Armateurs : Ch. et J. Maelcamp et J.-B. Soenens.

Capitaine : Ph. de Moor, d'Ostende.

Capacité : 400 tonneaux.

Force : 30 pièces de canon.

Aumônier : Honor. Van Hende.

Patente : 29 septembre 1719.

Equipage : 10 officiers, 25 hommes de métier, 34 matelots.

Parti pour Canton (?). Revenu en juin 1721.

(Note : Antérieurement *L'Emerantia*, acheté à Amsterdam en 1719.)

(A.G.R., Amir., 563; M. HUISMAN, *ouvr. cité*, p. 186.)

25. *Ville d'Ostende.*

Armateurs : Ch. et J. Maelcamp et J.-B. Soenens.

Capitaine : E. Flanderin, d'Ostende.

Capacité : 300 tonneaux.

Force : 20 pièces de canon.

Patente : 4 octobre 1719, enregistrée à Ostende le 6 février 1720.

Aumônier : P.-A. Mackaert, de Saint-Nicolas.

Equipage : 9 officiers, 27 hommes de métier, 34 matelots.

Parti d'Ostende le 23 février 1720 pour la côte de Coromandel.

(Note : Antérieurement le *Grey Hound*.)

Pris par des forbans le 21 avril 1721, repris par des membres de l'équipage, aidés par des Portugais, le 22 juillet, conduit à Mozambique, puis vendu à Goa avec sa cargaison.)

(A.G.R., Amir., 563, 872; M. HUISMAN, *ouvr. cité*, p. 212.)

26. *Prince Eugène (Petit Prince Eugène ?).*

Armateurs : Jac. et Arn. de Pret.

Capitaine : James Tobin.

Capacité : 400 tonneaux.

Force : 30 pièces de canon.

Patente : 30 décembre 1719, enregistrée à Ostende le 23 janvier 1720.

Aumônier : P. Aug. Odelet, d'Anvers.

Equipage : 5 officiers, 26 hommes de métier, 46 matelots.

(Note : Antérieurement le *Camebrevel*, puis le *Charles Galley*.)

(A.G.R., Amir., 563; M. HUISMAN, *ouvr. cité*, p. 182.)

1720

27. *Ville de Vienne.*

Armateurs : Woelaert et Arnold de Pret.

Capitaines : Jac. Bulteel, d'Ostende, et John Harrisson.

Capacité : 400 tonneaux.

Force : 24 pièces de canon.

Equipagé : 5 officiers, 13 hommes de métier, 53 matelots.

Patente : 27 janvier 1720, enregistrée à Ostende le 10 avril 1720.

Parti d'Ostende le 17 avril 1720 pour Bengale et Coromandel.

Revenu le 20 septembre 1721.

(A.G.R., Amir., 563, 662; M. HUISMAN, *ouvr. cité*, p. 184.)28. *Flandria.*

Armateur : Danckaert.

Confisqué par l'Amirauté d'Amsterdam à sa sortie d'Ostende le 9 juin 1720.

(M. HUISMAN, *ouvr. cité*, p. 191.)29. *Ville de Gand.*

Armateur : P. de Kimpe.

Capitaine : Jac. Larmes, d'Ostende.

Capacité : 400 tonneaux.

Force : 36 pièces de canon.

Patente : 27 janvier 1720, enregistrée à Ostende le 16 octobre 1720.

Equipage : 8 officiers, 36 hommes de métier, 80 matelots.

Aumônier : Jos Angalus d'Aujean, d'Anvers.

Parti en février 1721 pour Suratte. Revenu à Ostende le 15 juin 1722.

(Note : Antérieurement le *Sint-Iago*, acheté à Amsterdam.)(A.G.R., Amir., 563, 663-664; M. HUISMAN, *ouvr. cité*, p. 212.)30. *Sint-Pieter.*

Armateurs : Jac. Maelcamp et consorts.

Capitaine : Fr. Janssens, d'Ostende.

Capacité : 350 tonneaux.

Force : 24 pièces de canon.

Patente : 20 novembre 1720, enregistrée à Ostende le 26 décembre 1720.

Equipage : 9 officiers, 25 hommes de métier, 24 matelots.

Aumônier : Lefèvre, de Gand.

Parti le 28 mai 1721 pour la côte de Coromandel, Goa, Suratte. Revenu à Ostende le 14 septembre 1722.

(A.G.R., Amir., 563, 571; B.U.G., ms. n° 929; M. HUISMAN, *ouvr. cité*, p. 185.)

31. *Prince Eugène.*

Capitaine : Balthazar Roose.

Force : 8 pièces de canon.

Patente : serait parti sans patente (selon le greffier de l'Amirauté).

Equipage : 5 officiers, 8 hommes de métier, 12 matelots.

Parti d'Ostende le 5 mai 1720.

(Peut-être faut-il l'identifier avec le navire commandé par le capitaine Balthazar Roose, destiné à la traite et parti en février 1721 pour les côtes de Guinée, dont parle M. Huisman.)

(A.G.R., 571; M. HUISMAN, *ouvr. cité*, p. 185.)

32. *Flandria.*

Armateur : Jac. Maelcamp.

Capitaine : J. Willems, d'Ostende.

Capacité : 370 tonneaux.

Force : 24 pièces de canon.

Patente : 20 novembre 1720, enregistrée à Ostende le 30 décembre 1720.

Equipage : 5 officiers, 27 hommes de métier, 41 matelots.

Aumônier : P. Reyntiens, de Dendermonde.

Parti en février 1721 pour Canton.

Capturé par les Anglais au fort de Bencoulen (île de Sumatra), le 9 août 1721.

(A.G.R., Amir., 563, 571; M. HUISMAN, *ouvr. cité*, pp. 184 et 195.)

33. *La Maison d'Autriche.*

Armateurs : Arnold de Pret et consorts.

Capitaine : Th. Hall.

Capacité : 400 tonneaux.

Force : 24 pièces de canon.

Patente : 20 novembre 1720, enregistrée à Ostende le 10 ou le 23 janvier 1721.

Equipage : 6 officiers, 2 hommes de métier, 69 matelots.

Aumônier : N. Concaene, d'Anvers.

Parti pour Canton en février 1721.

(A.G.R., Amir., 563, 571; M. HUISMAN, *ouvr. cité*, pp. 184, 212.)

34. *Saint-Joseph.*

Armateurs : Fr. de Koninck et consorts.

Capitaine : Th. Gourmay, d'Ostende.

Capacité : 400 tonneaux.

Force : 28 pièces de canon.

Patente : 20 novembre 1720.

Equipage : 11 officiers, 28 hommes de métier, 42 matelots.

Aumônier : Leemans, de Tirlemont.

Parti pour Canton en février 1721. Rentré en juillet 1722.

(A.G.R., Amir., 563, 571; M. HUISMAN, *ouvr. cité*, pp. 184, 212.)

35. *Comte de Lalaing.*

Armateur : P. de Kimpe.

Capitaine : Ph. Van Maestricht, d'Ostende.

Capacité : 350 tonneaux.

Force : 28 pièces de canon.

Patente : 20 novembre 1720, enregistrée à Ostende le 13 juin 1721.

Equipage : 8 officiers, 26 hommes de métier, 42 matelots.

Aumônier : Ben. de Meyere, de Gand.

Parti pour Moka et côte de Coromandel en février 1721.

(Note : Antérieurement le *Wirtemberg*.)

(A.G.R., Amir., 553, 571; M. HUISMAN, *ouvr. cité*, p. 185.)

36. *Ville d'Ostende.*

Parti pour Moka et la côte de Coromandel en février 1721.

(M. HUISMAN, *ouvr. cité*, p. 185.)

37. *Charles VI.*

Armateurs : Soenens et de Pret.

Capitaine : J. Harrisson, Anglais naturalisé sujet des Pays-Bas.

Capacité : 450 tonneaux.

Force : 46 pièces de canon.

Patente : 10 décembre 1720, enregistrée à Ostende le 22 décembre 1722.

Equipage : 6 officiers, 18 hommes de métier, 65 matelots.

Aumônier : Nic. Concaene, d'Anvers.

Parti le 8 janvier 1723 pour le Bengale.

(Note : Antérieurement l'*Elisabeth*; avait à bord le lieutenant général J.-A. Cobbé.)

(A.G.R., Amir., 563, 571; M. HUISMAN, *ouvr. cité*, p. 272.)

38. *Impératrice Elisabeth.*

Armateur : J.-B. Soenens.

Capitaine : J. de Gheselle, d'Ansegem.

Capacité : 400 tonneaux.

Force : 30 pièces de canon.

Patente : 10 décembre 1720, enregistrée à Ostende le 11 novembre 1722.

Equipage : 9 officiers, 6 hommes de métier, 68 matelots.

Aumônier : Van der Plancke.

Parti d'Ostende le 22 novembre 1722 pour Moka. Pris par les Algériens le 29 mai 1724.

(Note : Antérieurement *La Ville de Vienne*.)

(A.G.R., Amir., 563, 571; M. HUISMAN, *ouvr. cité*, pp. 213, 315.)

1721

39. *Ville de Bruges.*

Armateurs : Alb. Van der Geyden et consorts.

Capitaine : Ch. Notebaert.

Capacité : 350 tonneaux.

Force : 30 pièces de canon.

Patente : 10 janvier 1721.

Parti pour Malabar et Coromandel après mars 1721.

(A.G.R., Amir., 563.)

40. *Saint-Joseph.*

Armateurs : Maelcamp et consorts.

Capitaine : Carl Pike.

Capacité : 400 tonneaux.

Force : 25 pièces de canon.

Patente : 15 octobre 1721 (?), enregistrée à Ostende le 21 janvier 1723.

Equipage : 8 officiers, 23 hommes de métier, 40 matelots.

Aumônier : Ad. Zeeman.

Parti pour la Chine.

(Note : Antérieurement le *Saint-Joseph*, capitaine Gourmay.)(A.G.R., Amir., 563; M. HUISMAN, *ouvr. cité*, p. 213.)41. *Prince Eugène.*

Capitaine : J. De Vos.

Equipage : 2 officiers, 40 matelots.

(Acte passé devant le greffe de l'Amirauté de Flandre à Ostende par le capitaine Joh. De Vos le 21 février 1721. « Il part pour Amsterdam avec son équipage pour y chercher le navire *Prince Eugène* et revenir à Ostende. La solde court à partir du 20 février 1721 »).

(A.G.R., Amir., 563.)

42. *Marquis de Prié.*

Armateurs : J. de Pret, J. Maelcamp, L. De Koninck et P. de Kimpe.

Capitaine : Th. Hall.

Capacité : 450 tonneaux.

Force : 30 pièces de canon.

Patente : 6 novembre 1721, enregistrée à Ostende le 20 ou 21 janvier 1723.

Equipage : 6 officiers, 24 hommes de métier, 64 matelots.

(A.G.R., Amir., 563, 571, 868; M. HUISMAN, *ouvr. cité*, p. 213.)

43. *L'Impératrice.*

Armateurs : Maelcamp Frères.

Capitaine : Corn. Marichael.

Capacité : 260 tonneaux.

Force : 16 pièces de canon.

Patente : 15 novembre 1721, enregistrée à Ostende le 31 janvier 1722.

Equipage : 7 officiers, 14 hommes de métier, 23 matelots.

Aumônier : de Kimpe, de Gand.

Parti le 23 novembre 1722 en destination de Moka.

(Note : Antérieurement *Galère de Bruxelles.*)

(A.G.R., Amir., 563, 571; M. HUISMAN, *ouvr. cité*, p. 213.)

44. *Galère de Bruxelles.*

Armateurs : Maelcamp Frères.

Parti en 1722.

(M. HUISMAN, *ouvr. cité*, p. 212.)

**NOTE SUR LES ARCHIVES DU FONDS DE LA COMPAGNIE DES INDES
CONSERVÉES A L'HOTEL DE VILLE D'ANVERS.**

Comme le fait remarquer M. le chanoine Prims dans son inventaire des Archives de la Compagnie Générale des Indes (Anvers, 1925), le comptoir de la Société établi à Anvers avait réparti ses archives en registres et liasses et les avait classées selon un ordre logique.

On distinguait :

1. Les registres des actions, transports d'actions, distribution de dividendes, etc..
2. Les enregistrements des départs et retours des navires.
3. La tenue générale des comptes, journaux, livres de copie.
4. La correspondance.

Le premier inventaire fut entrepris en 1774 par De Ligne; puis, en 1925, M. le chanoine Prims, ayant trouvé tous ces documents en désordre et même plusieurs d'entre eux détériorés à la suite de la guerre de 1914, mit sur pied un inventaire systématique et, d'après une excellente méthode, respecta l'ancienne disposition, quelque défectueuse qu'elle fût. Nous nous sommes donc référés à ce nouvel inventaire.

Notons encore que l'Hôtel de ville d'Anvers ne possède que les archives du comptoir de la Compagnie, importantes et nombreuses sans doute, puisque toutes les pièces principales de l'administration s'exerçant tant en Europe qu'aux Indes ou en Chine y étaient centralisées, mais cependant incomplètes.

Beaucoup de particuliers, qu'ils soient descendants des directeurs, des intéressés ou des capitaines, détiennent encore des archives de la Société.

Citons, par exemple, les dépôts des familles de Brouwer de Bruges, Coette de Gand et Soenens de Saint-Denis-Westren.

Si nous en avons l'occasion, nous compléterons cette étude par l'examen de ces fonds.

BIBLIOGRAPHIE.

I. — SOURCES D'ARCHIVES.

A. — Sources inédites.

1° ARCHIVES DE L'HÔTEL DE VILLE D'ANVERS (A.A.).

a) *Fonds de la Compagnie des Indes* (Compagnie d'Ostende).

Numéro
des registres
ou liasses.

- 5502 (Bengale, 1^{er} armement, 1724.) Le *Saint-Charles*, capitaine Michel Cayphas (liasse) (1).
- 5509 (Bengale, 2^e armement, 1725.) Le *Charles VI*, capitaine Jacques De Winter (liasse).
- 5510 (Bengale, 3^e armement, 1726.) La *Paix* et l'*Espérance* (liasse).
- 5511 (Bengale, 4^e armement, novembre 1726.) Notice des marchandises embarquées. Projet de cargaison. Rôle d'équipage. *Devoirs que le chapelain de la loge de Banquibazar doit observer* (liasse).
- 5512 (L'*Archiduchesse Marie-Elisabeth*, capitaine Michel Cayphas.) Armement du 24 novembre 1726 (liasse).
- 5514 (La *Paix*, 3^e armement, 1726.) Den *Peys*, capitaine Ph. Perrenot, Bengale, 25 février 1726 (liasse).
- 5515 (L'*Espérance*, 3^e armement), capitaine P. Carpentier, Bengale, 1726 (liasse).
- 5519 (4^e armement du 24 novembre 1726, *Charles VI*, capitaine Laurent Meyne, Bengale) (liasse).
- 5523 (Armement 1732, la *Concorde*, capitaine Jacobus Larmes, pour Bengale; *Duc de Lorraine*, capitaine Joh. De Clerck, pour la Chine) (liasse).
- 5524 (*Charles VI*, capitaine Jacobus De Winter, février 1725) Bengale (liasse).
- 5528 (La *Paix* et l'*Espérance*, retour 3^e armement, 1727.) *Rubricke van 't schip de Hoope*, capitaine Nicolaes Carpentier van Bengaelen (liasse).
- 5529 (Retour des navires *Apollon* et *Phœnix*, 1732) (liasse).
- 5532 (Retour du *Duc de Lorraine*, capitaine Joh. De Clerck, 31 août 1733; idem de la *Concorde*, capitaine Jac. Larmes, 3 août 1734) (liasse).
- 5533 (5^e armement, *Duc de Lorraine*, Chine, et la *Concorde*, Bengale), 1732 (liasse).

(1) Nous mettons entre parenthèses les rubriques données à ces pièces par De Ligne dans son inventaire de 1774. Nous soulignons les noms de bateaux et les textes empruntés comme tels aux documents cités. Nous ajouterons, pour chaque pièce, la mention « liasse » ou « registre » entre parenthèses.

- 5536 (Armement *Sainte-Thérèse* [*Cheval Marin*] et *Neptune*), 1729 (liasse).
- 5537 (Armement des navires *Apollon* et *Phœnix*), 1730 (liasse).
- 5541 (*Archiduchesse Marie-Elisabeth*, capitaine P. Cayphas, en *Carolus Sextus*, capit. *Meyne naer Bengale*, 24 novembre 1726, *geretourneerd den...*)
Registre des comptes et factures (liasse).
- 5543 (Den *Peys*, capitaine Perrenot et de *Hope*, capitaine Carpentier)... *naar Bengale vertrokken Febr. 1726 en 24 Maart 1726*. Compte d'achat et armement, frais. *Etat du Fonds de la Compagnie au Bengale*, 1726 (registre).
- 5550 (Bengale, la *Concorde*, capitaine Jac. Larmes, 1732; Chine, *Duc de Lorraine*, capitaine Johannes De Clerck.) Registre des comptes et factures (liasse).
- 5554 (Cabulon, sous le gouvernement du sieur Hume, 1726.) Comptes de la factorerie de Sadatpatnam ou Cabulon, pièces touchant le sieur de la Pena et le sieur Alexandre Hume; extrait du Mémoire au sujet de « *Coblon* » *délivré* par le *chevalier de La Merveille* (liasse).
- 5555 (*Neptune* et *Cheval Marin*.) *Divers papiers, comptes, etc., venus de Cadix à servir à la Commission à Londres pour la prise du Neptune et du Cheval Marin* (liasse).
- 5555/2 Les vaisseaux sous pavillon polonais. Affaire Pruner, 1729-1730 (liasse).
- 5555/3 Négociations de J.-A. Pruner avec les envoyés de la Cour de Pologne à Londres et à La Haye, touchant le *Cheval Marin* et le *Neptune*, 1731-1732 (liasse).
- 5556 (*Cheval Marin* et *Neptune*.) Registre des comptes et factures de la frégate *Sainte-Thérèse*, partie de Trieste, 1728 (rebaptisée *Cheval Marin*) et du *Neptune*, parti de Cadix le 1^{er} mars 1729.
- 5557 (*Apollon* et *Phœnix*.) Registre d'armement, comptes, frais, factures de l'*Apollon* (Cayphas), parti de Cadix le 31 mars 1730, et du *Phœnix*, ci-devant *Duc de Boufflers*, ci-devant *Petit Prince Eugène*, avril 1730 (liasse).
- 5558 (Livre concernant le *Neptune* et le *Cheval Marin*, 1724.) Pièces diverses du procès touchant ces navires (liasse).
- 5573 (Parraber; factorerie du Bengale.) Traduction de la paravanah donnée à Alexandre Hume le 6 janvier 1721 (dossier).
- 5575 Journal de la factorerie du Bengale (du 22 juillet 1723 au 15 février 1724) (registre).
- 5576 (Copies de lettres, 1725. Du 21 août 1723 au 6 mai 1732) (registre).
- 5578 (Représentations, députation à la Cour, 1724) (registre). Table: *Autorisation à M. Proli, instructions, représentations, réflexions, requeste*.
- 5579 (Requête et lettres à la Cour, 1725) (registre avec table des noms des destinataires).
- 5581 (Copies des lettres du 18 mars 1727 au 7 juillet 1729.) *Secrète cotype Boeck voor de Compagnie*, 1727 (registre).
- 5582 (Lettres des Indes, 1723-1729.) Différentes lettres d'Alexandre Hume aux directeurs (liasse).

- 5583 (Copies des lettres du 3 avril 1724 au 6 novembre 1730), va jusqu'au 16 novembre 1730, plus trois ou quatre lettres jusqu'au 20 mai 1731 (registre).
- 5584 *Copies de lettres de la première année de M. Alexandre Hume du mois de février 1726 à février 1727. A quoi on a joint savoir à la fin du livre copies des lettres et autres pièces du temps de MM. Parraber, Bos et Schonamille (1724-1726) (registre).*
- 5585 (Copie des lettres, 1723.) Lettres datées d'Anvers, 1^{er} septembre 1728-1732 (registre).
- 5586 (Copie du Comité, 1729-1731.) *Copyeboeck der secrète Jointe begonst 14 October 1729.*
- 5587 *Registre des procédures, requestes, lettres, pattendes, etc., commencé décembre 1370, François de Schonamille, jusqu'à la fin de 1733.*
- 5588 (Copie des lettres concernant le *Phœnix* par Strebel, 1731) (registre).
- 5589 (Copie des lettres touchant les négociations du *Phœnix*, 1732.) *Copie des lettres de Pierre Strebel à la Coste de Coromandel et à Goa au sujet du vaisseau impérial le Phœnix, 1731 et 1732 (registre).*
- 5592 *Conseilie Boeck alsoock Copye Boeck, 1732 (tot 22 Juli 1734). La Concorde, capitaine Larmes. Correspondance avec Schonamille, etc.*
- 5593 (Copie des lettres, 16 avril 1731-21 avril 1732.) *Correspondance de lettres écrites à la Cour de Pologne, Londres, etc., avec table alphabétique aux noms des destinataires.*
- 5594 (Dépêches et lettres de la Cour, 1733.) *De la Cour à la direction. Table des dépêches (registre) (Voir originaux : liasse n° 5815.)*
- 5595 (Copie des lettres, 1732-1734), datées d'Anvers, avec table alphabétique (registre).
- 5596 (Copie des lettres, 1736-1752), avec table alphabétique (registre).
- 5597 (Copie des lettres, 1733-1736), avec table alphabétique (registre).
- 5598 (Lettres des Indes, 1730-1738) (liasse), contenant plusieurs lettres d'Alexandre Hume aux directeurs, à J. de Pret et J. Bos, au gouverneur français Diroide. Lettre de Macdonnel aux directeurs. Lettres du Conseil de Banquibazar et du gouverneur Fr. de Schonamille à S. A. Marie-Elisabeth et aux directeurs. Enquête consignée au livre du greffe touchant la prise, par les Anglais et les Hollandais, du *Postillon* et de l'*Enfant*, deux chaloupes de la Compagnie.
- 5599 *Projet d'industrie. Livre de résolution de la frégate l'Aigle, capitaine J. De Walle. Convention avec le major d'artillerie Fransen pour les boulets de canon. Réflexions au bénéfice... au regard du raffinement du sel. Mémoire touchant les fonds nécessaires à l'entreprise de la pêche à Ostende. Projet de commerce de toiles... entre la Silésie et la Flandre (Jean-Bernard de Holzhausen) (liasse).*
- 5600 Résolutions de MM. les directeurs, plus certaines pièces touchant la direction. Copies des comptes des deux vaisseaux l'*Archiduchesse* et la *Concorde*.

- 5601 (DOSSIERS DIVERS.)
Affaires de justice ⁽¹⁾.
Requêtes du juge Bauwens touchant la législation criminelle à bord des navires de la Compagnie.
Différends avec Hume (entre Alexandre Hume et le commandant des troupes de Banquibazar, Macdonnel).
Droit de convoi. Correspondance de la Compagnie avec le maréchal de Daun.
Vaisseaux à la Coruna, 1727. Ordres des directeurs aux capitaines.
Lettres et papiers du Brasil.
- 5602 (DOSSIERS DIVERS.)
Mémoires des représentations faites à Sa Majesté à Vienne, 1724.
Lettres et avis des directeurs à Visconti.
Lettres au comte de Schönborn, au marquis de Rialp.
Prestation de serment des directeurs et auditeurs.
Traité préliminaire, 31 mars 1727.
Lettres, etc., à Son Altesse Sérénissime (Marie-Elisabeth) (1728).
Requête à l'Empereur sur l'état de la Compagnie aux Indes, 1730.
Mémoire des moyens pour conserver le commerce des Indes.
Lettres des directeurs à J.-G. Puya-Dies, agent de la Compagnie à Vienne.
Projets présentés, à Vienne, par P. Proli, 1727, par de Calenberg, etc.
- 5603 (DOSSIERS DIVERS.)
Hypothèques. Magistrat de Bruges. Proposition de la ville d'Ostende.
Procès concernant la Chapelle de la Nation flamande à Vienne.
Inventaire navires à Hambourg (1723). Pacotille. Affaires des droits d'entrée : Botson.
- 5604 (DOSSIERS DIVERS.)
Mémoire pour un établissement à l'isle de Fernando Novento (Madagascar). Ostende : approfondissement du port. Traité d'Alger. Jean de Schonamille et sa mission.
- 5605 (DOSSIERS DIVERS.)
Notes d'Alexandre Hume pour instructions pour Bengale (1732). Contrats d'engagements, etc. Papiers concernant Savage (1730). Projet pour une imprimerie de coton (présenté par J.-B. Meeus) (1726).
- 5606 (DOSSIERS DIVERS.)
Dépenses en vivres pour la factorerie de Bengale, 1727. Bengale. Livres de trésorerie. Livres de caisse. Factures et inventaires. Livres de marchands, etc.
- 5607 (Soutenu en Pologne et en Angleterre pour le *Neptune* et le *Cheval Marin*, 1730) (registre), avec table.
- 5608 *Comptes des divers particuliers, quittances, etc., concernant le Comité secret* (liasse).
- 5610 Livre des copies de lettres de décembre 1730 à décembre 1733, François de Schonamille.

(1) Nous ne signalons, dans ces dossiers, que les pièces intéressant notre travail.

- 5612 « Dans ce 4^e livre doivent être enregistrés les dépôts des procès qui seront produits et de tout ce qui sera consigné, inventaires, ventes des effets de décadés, comparutions. »
- 5613 (DOSSIERS DIVERS.)
Papiers contenant les achats de 1728. Notes des présents faits à la Cour, 1726-1729. Actes passés au sujet de l'avance de 60.000 florins faite à la ville d'Anvers. Différend avec la ville de Bruges au sujet des ventes.
- 5617 Journal tenu par M. Hume, 1726 et partie de 1727 (registre).
- 5618 *Registre des résolutions du Conseil commencé le 2 décembre 1730, François de Schonamille, jusqu'au 31 décembre 1733* (plus des résolutions postérieures prises jusqu'au 2 janvier 1734. *Abrégé des résolutions prises par le Conseil à Banquibazar* (registre).
- 5619 *Registre de documents, lettres, ordres et instructions pour le conseil commencé décembre 1730, François de Schonamille, jusqu'à la fin de 1733.* Règlement donné par le directeur Maelcamp à l'abbé de Maere (1726) touchant son service.
- 5620 *Livres des factures et inventaires tenus à Danemarnagore et à Banquibazar, 1725-1733.*
- 5621 *Bengale. Anno 1731-1733.* Livre de magasin.
- 5622 Factoreries du Bengale et de Cabulon. Comptes des factoreries 1725-1732 (registre).
- 5625 *Grootboek van de Generaale geïnteresseerde van de Keys. I. Cie, 1723-1733,* avec table alphabétique.
- 5627 *Grand-Livre des affaires de la Compagnie Impériale au Bengale sous la direction des sieurs Jean Bos, François de Schonamille, Jean Ray, commencé le 1^{er} janvier 1726, fini le dernier août suivant.*
- 5634 (Journal Hume.) *Journal des affaires de la Cie I. et R. en Bengale* (1^{er} janvier-31 décembre 1727). Comptes (registre).
- 5635-5642 Journaux et Grands-Livres tenus à Bengale (1727-1733).
- 5645 A Bengale : 2^o *Dans ce deuxième livre doivent être enregistrés tous procès-verbaux, inventaires, enquêtes, informations, interrogatoires d'affaires criminelles et les résolutions prises à cet égard* (de juillet 1726 à 1733).
- 5646 Répertoire du Fonds d'archives se trouvant au Comptoir d'Anvers.
- 5649 (Etat de la Compagnie.) Table des États généraux, 31 décembre 1725-28 mars 1736 (liasse).
- 5650 Registre de copies des lettres secrètes remises à bord des vaisseaux, 1726-1727.
- 5655 (Journaux et rapports au retour des capitaines), avec tables. Rapports de MM. Cayphas, Carpentier, Perrenot, Clinkaert, Joan De Clerck, Jac. De Winter, Parraber, Larmes, 1724-1728 (liasse).
- 5656 3^o *Enregistrement de tous contrats, testaments, donations, ordonnances, arrêts, commissions tenu par le Sr Rombaut Lancelot Corten, greffier pour Bengale* (registre).

- 5659 (Correspondance des Indes.) Lettres de Cobbé, Duvelaert, Parraber, Cayphas, Carpentier, Bourberel, Roose, 1723-1724 (registre).
- 5660 (Contrôle de tous actes, comptes, soumissions, autorisations et autres papiers) avec table (registre).
- 5661 Grand-Livre. Pondichéry, Tranquebar, 1731. Lettres de Jean Combes, 1730-1731 (liasse).
- 5665 (Commission et instructions, ordonnances, règlements, etc.) Livre de copies et ordres donnés pour Bengale, Cabulon, Chine, aux résidents, capitaines, subrécargues, etc., 1721-1730 (registre).
- 5666 (Commissions, ordres, instructions, ordonnances, règlements et engagements), 1732-1735 (liasse).
- 5667 (Cobbé), Bengale. Papiers touchant M. Cobbé, le sieur Parraber, MM. Hume et Harrisson. *Représentations des sieurs Hume et Harrisson à S. Exc. le M^{al} de Daun* (liasse).
- 5669 (Colonie de Banquibazar.) Comptes de Cassimbazar, 1727. Aseydabat, 1726.
Comptes pour Savage, directeur des ouvrages. Ordonnance d'Alexandre Hume (1727) (liasse).
- 5673 (Délibération.) *Livre de délibérations, 1724, concernant les affaires pour la Cie Impériale et R. des Pays-Bas autrichiens*, 18 août 1724-1726. Bengale, commencé au poste français de Chandernagor après le naufrage du *Saint-Charles* (registre).
- 5674 (Résolutions des directeurs), avril 1730-mai 1734 (registre).
- 5676 (Résolutions des directeurs), mars 1725-1735. Délibérations de l'assemblée générale (registre).
- 5677 (Résolutions du Comité, 1736) ... *établi par l'assemblée générale du 15 mai 1736...*, 15 mai 1736-1749, avec une dernière résolution en 1772 (registre).
- 5679 (Description des factoreries.) *Description... dont le double a été envoyé à la Cour de Vienne*. Etablissements à Banquibazar. Plan de Cabulon ou Sadatpatnam (registre).
- 5680 *Mémorial* de la Compagnie, anno 1725-1733 (Ostende). Comptes (registre).
- 5681 Journal de la Compagnie Impériale des Indes (Ostende, 29 octobre 1727-7 octobre 1732).
- 5683 (Journal des dépenses) touchant le *Saint-Charles*, 18 janvier 1724-1725. Dépenses générales pour le *Charles VI*, 1724-1725 (liasse).
- 5685 (Livres de dépenses.) *Armement de la frégate Sainte-Thérèse à Trieste. Compte de frais pendant la quarantaine* (1728-1729).
- 5686 (Passeports, ordres aux capitaines, 1724) (registre). Départs des 10 février 1724, 3 février 1725, de 1726, du 30 octobre 1726, 18 janvier 1727.
- 5696 (Bengale, Journal du capitaine Carpentier, 1726-1727.) *Journal gehouden op het schip de Hoop gecommandeert door capt. Nicolaes Carpentier ... door my Fransois Carpentier*.
- 5726 Vente à Ostende des marchandises arrivées de Bengale; *Charles VI* (imprimé) (liasse).

- 5727 *Venditie boek van de Keyserinne en Marquis de Prië*, 1726 (registre).
- 5728 Vente à Bruges des marchandises arrivées de Bengale, *La Concorde*, 1734.
- 5755 (Livre de caisse par Jean Ray, 1730-1733.) *Livre de caisse de tout le temps de la direction du gouverneur M. François de Schönamille, à savoir depuis le 1^{er} décembre 1730 jusqu'au ... (1733 Banquibazar)*.
- 5766 Copie des livres tenus par M. Rombaut Corten, greffier au service de la Compagnie. Enregistrement de résolutions du gouverneur Alexandre Hume (1726), des procès, enquêtes, inventaires, des interrogatoires, différends avec la loge hollandaise de Hougly. Lettre au gouverneur hollandais Patras. Patentes, instructions pour Cabulon (1726). Copie du registre des procès pour 1727. Livre des marchandises emballées, depuis le 31 août 1726. Livre des marchandises reçues à Bengale (liasse).
- 5767 Lettres d'Alexandre Hume aux directeurs. Lettres de Pittoni de Londres touchant les vaisseaux polonais (liasse).
- 5770 Comptes touchant la factorerie de Banquibazar. *Lettres de Cabelon au Comptoir de Bengale. Lettres de Cabelon à Pierre Strubell*, 1731-1733 (liasse).
- 5770/1 Livres de comptes de Bourompour, 1722-1723 (?).
- 5771 Décisions, instructions, etc. d'Alexandre Hume, Bengale, 1726. Autres pièces concernant la direction à Anvers (liasse).
- 5773 (Journal Danemarnagore, 1726.)
- 5774 Lettres reçues à Danemarnagore, 1720-1727.
- 5775 Comptes tenus par le commandant t'Kint des frais de la garnison de Danemarnagore, 1724.
- 5776 Livres de comptes de Danemarnagore, 1726-1728. Registre *l'Espérance*, 1728; *Inventaire van de factorerie van Banquibazar en al zyn dépendance*, janvier 1734 (liasse).
- 5778 Sermons, diplômes, attestations de juridiction du chapelain Augustin De Maere, du diocèse de Gand, 1728 (liasse).
- 5779 (Banquibazar, 1726-1731.) Correspondance de la factorerie française de Chandernagor avec Alexandre Hume et François de Schonamille (liasse).
- 5780 Affaire Alexandre Hume. Macdonnel, Banquibazar, 1729-1730 (liasse).
- 5781 Lettres secrètes avec clef, touchant les vaisseaux polonais et le commerce de la factorerie. Différents chiffres. Lettres de Bengale, 1726-1731 (liasse).
- 5782 Papiers touchant Alexandre Hume, Banquibazar. Lettres de la factorerie hollandaise à Hougly. *La Concorde*, 1732. Papiers touchant les employés (liasse).
- 5784 Lettres reçues par P. Strebel. Banquibazar, 1731-1733.
- 5785 Papiers touchant la factorerie de Banquibazar, 1726-1733, le *Neptune* et le *Cheval Marin*, 1727-1733. Comptes de la jemedarerie, 1730-1733. Derniers ordres d'Alexandre Hume, 1730. Lettre à Alexandre Hume (liasse).

- 5785/2 Comptes de Banquibazar au départ d'Alexandre Hume, 1730.
- 5785/3 (Bengale. Livres des marchandises, 1726-1730.) *Livre des marchandises emballées*, 1726-1727. *Livre des marchandises reçues*, 1726-1727. *Livre des marchandises*, 1728-1730. Fragment d'un journal. Banquibazar, 1730.
- 5785/4 Comptes fonciers.
 N° 1. *Compte de la jemedarerie sous Joseph Foster*, du 1^{er} novembre 1727 au 30 septembre 1730.
 N° 2. *Débours faits sur le terrain de C. I. à Banquibazar et Hydsiapour*, 1727-1730. Ces deux registres sont tenus par Fr.-J. Mérat, successeur de Josèph Fauster (liasse).
- 5786 Inventaire des attestations de désertions, des effets laissés après décès et autres papiers du greffe de Banquibazar (greffier Ant. de Duenas) (registre).
- 5787 Lettres de Cassimbazar, 1726, 1727, 1729. Comptes des navires le *Succès*, la *Paix*, l'*Espérance*, l'*Archiduchesse* et *Charles VI* (liasse).
- 5788 Livre de commerce de Dacca, 1726-1728 (Léon Meynders et consorts). Liste des pacotilles le *Lion*, le *Tigre*, l'*Aigle* (liasse).
- 5789 Papiers touchant le commerce de P. Strebel pour la cargaison du *Phœnix*. Pondichéry, Tranquebar, Goa, 1731-1732. Lettres (liasse).
- 5790 Papiers du commandant t'Kint. Danemarnagore, 1724, le *Phœnix*. Banquibazar, 1732. Lettres adressées à P. Strebel à Tranquebar et à Pondichéry, relatives au commerce (liasse).
- 5793 Frais pour la garnison militaire de Banquibazar jusqu'en 1726.
- 5794 (Bengale : Frais de factorerie, 1726-1728.)
 Livre de comptes de la factorerie de Capelon, 1726-1729.
 Bengale : Frais généraux, 1726, jusqu'à l'arrivée de M. Alexandre Hume.
 Bengale : *Compte des dépenses en vivres pour la factorerie*, septembre-décembre 1726 (Jean Neagle).
 Bengale : Frais de factorerie, 1728.
 Bengale : *Salaires d'employés et domestiques bengaliens et menus frais payés par le Bantian et autres* (André Browne).
- 5795 Journal et Grand-Livre, Cassimbazar. Journal, 1728-novembre 1729. Cassimbazar : Grand-Livre, 1728-novembre 1729. Cassimbazar (liasse).
- 5796 Livres de comptes de Danemarnagore et Banquibazar, 1726-1730.
- 5797 Journal et papiers personnels de Guill. Rycx (Ryckx). Journal du 6 janvier 1726 au 24 mai 1730. Lettres (portefeuille) (1).
- 5798 (Frais et appointements militaires, Danemarnagore, Banquibazar, 1726-1730.)
Frais et appointements militaires ensemble les frais et l'extraordinaire de guerre tenus par Jean-Augustin Brullar. Rôle des militaires. Factorerie de Bengale, 1726-1727 (liasse).

(1) Nous avons placé ces papiers personnels dans les sources littéraires.

- 5799 « *Lettres écrites et reçues et autres papiers concernant le Saint-Joseph. Cointrel, chef de la colonie de Cabelon, en son particulier.* »
Grand-Livre final des affaires de la Cie Impériale en Bengale sous la direction d'Alex. Hume du 15 octobre au dernier décembre 1730.
 Comptes du terrain Banquibazar, 1730.
Livres de caisse Banquibazar, 1730 (jusqu'au mois de novembre inclus).
Duplicata du registre des procès, greffe Banquibazar, 1729-1730 (surtout des papiers concernant la gestion de Hume).
- 5806 Carnets de fournisseurs (petites liasses touchant chaque vaisseau).
- 5808 Contrats, actes d'engagement des matelots, paiement des gages, de l'équipage de la *Concorde* et *Duc de Lorraine*.
- 5809 Comptes, lettres, etc. touchant le capitaine Perrenot (*Phœnix*). Cadix-Tranquebar, 1729-1732 (liasse).
- 5811 (Comptes, etc. des magasins d'Ostende.)
- 5812 (*Copie des lettres secrètes, [commencée le 11 janvier 1736] concernant la correspondance de Monsieur Pathyn à Vienne (jusqu'en mars 1738).*
- 5814 Requête demandant le rétablissement de la Compagnie. Comptes de Bengale. Inventaire des bateaux (liasse).
- 5815 (Dépêches et lettres à la Cour.)
 Classées séparément :
 Lettre de S. Exc. le prince de Cardina, 1724-1725.
 Lettres de S. Exc. le marquis de Rialp, 1723-1726.
 Lettres de S. Exc. le comte d'Harrach, 1733-1737.
 Lettres de S. Exc. le comte Visconti, 1721-1730.
 Etablissement de la Jointe pour connaître des différends de la Compagnie.
 Dépêches de S. A. S. le prince Eugène de Savoie, 1723-1725.
 Décrets et lettres de l'Empereur (15), 1723-1732.
 Gouvernante Marie-Elisabeth, 1726-1739 (avec table) (liasse).
- 5816 Mission de P. Proli et L. Bernaert à la Cour de Vienne, 1731-1732 (liasse).
- 5817 Lettres aux directeurs, 1726-1737. Directeurs d'Ostende aux directeurs d'Anvers. Lettres du vicomte de Pathyn, 1736-1737 (liasse).
- 5818 Requêtes, mémoires, propositions, recommandations, etc. aux directeurs de la Compagnie des Indes (liasse).
- 5820 Droits de la Compagnie sur les factoreries des Indes. Pièces à conviction touchant l'obligation pour l'Empereur d'indemniser la Compagnie après son abolition. Différentes lettres jusqu'en 1738 (liasse).
- 5822 *Mémoires, requêtes* à la Cour. Affaires de l'agiotage. Lettre pour la factorerie de Banquibazar, 1728-1733 (liasse).
- 5823 Lettres diverses aux directeurs de la Compagnie, 1725-1726.
- 5825 Lettres diverses aux directeurs de la Compagnie à Anvers, 1732-1735.
- 5825/1 Lettres des directeurs à différentes personnes, 1725-1730 (liasse).
- 5826 Différentes lettres adressées au Comptoir à Anvers, 1723-1729.
- 5827 Différentes lettres adressées au Comptoir à Anvers, 1726-1731.

- 5827/3 Lettres à Godefroid Van Hauthem (1731), à Francfort.
- 5827/4 Lettres au Comptoir d'Anvers, 1729-1732.
- 5827/5 Correspondance secrète (Pittoni), 1732, touchant les démarches auprès de la Cour de Londres pour les vaisseaux polonais.
- 5828 Lettres d'Ostende au Comptoir d'Anvers, touchant la vente des marchandises (1733).
- 5870 (Comptes des ouvrages, par Georges Savage, 1728-1733. Comptes des appointements militaires, par Brullar et Lefrancq, 1730-1733.)
Comptes de factorerie, par G. Savage, 1729.
- 5871 Archives des factoreries de Bengale, 1723-1733.
(PIÈCES CONSULTÉES) :
Lettres reçues de Dacca, 1726-1729.
Lettres diverses reçues du temps de M. Parraber, 1724-1726.
Lettres reçues de la factorerie anglaise à Calcutta au fort William, 1727-1733.
Comptes arts et pièces y appartenantes, 1726-1733.
Comptes, frais, munitions, etc., 1724-1731.
Papiers qu'Agamétique a transportés à la Cie pour payement de ses dettes et autres papiers concernant le dit Agamétique, 1726-1729.
- 5872 Papiers concernant le commandant Jacques Macdonnel et autres papiers (liasse).
- 5875 (Comptes des frais d'embarcation fournis par Jean Ray, capitaine du port.) Banquibazar, 1728-1730 et 1730-1733.
- 5878 Papiers concernant F. Power (testament) et W. Dormer, Bengale.
- 5895 Lettres de Louis Bernaert d'Ostende aux directeurs d'Anvers, 1723-1727 (liasse).
- 5917 Pièces relatives au droit de convoi. Frégate *Saint-Philippe*, 1725 (liasse).
- 5922 Compagnie Générale des Indes, varia I, 1720-1734.
(PIÈCES CONSULTÉES) :
12. *Admission de M. Vincent comme professeur d'hydrographie à l'Académie pour les jeunes marins à Ostende, 28 août 1725.*
16. *Compte Neagle, Danemarnagore, 1727-1728.*
19. *Lettre de Hume au capitaine Perrenot, 27 février 1727.*
20. *Lettre de Perrenot, octobre 1727.*
22. *Liste des médicaments pour la factorerie, 1727.*
24. *Instruction for Bengal as to the providing Cargoes and menagement of the moors Gouvernement. Memoirs for the Trade from Bengal to several ports of India.*
25. *Lettre de Hume aux directeurs (Danemarnagore), 19 novembre 1728.*
26. *Ordres de Godefroid Van Hauthem au capitaine Bracq (Cheval Marin). Cologne, 28 décembre 1728, et autres papiers touchant Cheval Marin et Neptune.*
31. *Copie de lettres, Cadix, 1729.*
32. *État des marchandises arrivées, 1728-1729.*
33. *Inventaire des papiers envoyés à Anvers le 31 décembre 1729.*
34. *Inventaire des papiers envoyés à Anvers le 2 mars 1730.*
36. *Papiers Hume. Schonamille, 1730.*

37. Copie de lettres de François de Saint-Hilaire, Chandernagor, 1730-1731 (bateau l'Union).
39. Instructions données aux députés Proli et Bernaert pour Vienne, 1731.

Première où l'on demande que la Cie n'est pas abolie.

Seconde au cas que la Compagnie soit absolument abolie. Avec copie du traité de Vienne, 16 mars 1731.

41. Copie de lettres des directeurs d'Anvers à François de Schonamille, 1731-1732.
42. Instructions pour François de Schonamille, 1732. Instructions secrètes pour les représailles.
55. *Propositions que fait la Cie Orientale de Vienne à la Cie d'Ostende d'établir aux P.-B. pour la construction de vaisseaux à Trieste.*

5923

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES INDES, varia II.

1. Extrait de la lettre particulière écrite à M. Hume en Bengale, le 31 décembre 1726, par les directeurs. Avec copie de l'autorisation donnée à Hume.
 3. Décembre 1726 : *Banquibazar. Inventaire des livres et papiers du Comptoir de la Cie Impériale des Indes à Banquibazar en Bengale et des autres comptoirs subalternes, lesquels, par ordre de Messieurs les Directeurs, on remet en Europe avec le vaisseau la « Concorde ».* Inventaire des copies des livres et papiers du Comptoir de la Cie Imp^{le} des Indes à Banquibazar et des comptoirs subalternes, lesquelles copies, par ordre de Messrs les Directeurs, restent en Bengale pour y être gardées à la disposition des dits sieurs. Ces deux inventaires ont été dressés par A. Browne, secrétaire, le 7 janvier 1734, par ordre de Fr. de Schonamille.
 4. Désignation abrégée des fonds envoyés en Bengale depuis l'établissement de la Cie, avec l'emploi qui en a été fait depuis 1724 jusqu'à la fin de l'année 1733... lorsque le navire la « Concorde » est parti de Bengale (7 janvier 1734). (Cession des factoreries à l'empereur Charles VI.)
 11. *Etat des établissements qui ont ci-devant appartenu à la Cie et dont Sa Majesté Impériale et Catholique a pris possession, Bengale, janvier 1734.*
 12. *Comptes des paiements faits par la Cie pour l'acquisition des factoreries et autres possessions avec l'évaluation des bâtiments, munitions et embarcations qui s'y sont trouvés en nature au départ de la « Concorde » en janvier 1734.*
 13. *Etat des frais faits par la Cie pour l'entretien des établissements depuis la suspension 1727 jusqu'au 31 décembre 1733.*
 15. *Livre des emballages (1726-1734).*
 16. *Extraits de lettres écrites à Bengale sur le commerce interne et celle sur le retour de la « Concorde » (1730-1733) avec compte de Franç. de Schonamille.*
- Réflexion sur les instructions données par Alex. Hume lors de son départ pour l'Europe au Gouverneur provisionnel et au Conseil, et laissées au greffe, par François de Schonamille.*
21. Lettre de François de Schonamille à Jacomo de Pret.

b) *Les archives économiques de la famille de Pret* ⁽¹⁾

- 1334-1337 Arnold-François de Pret, janvier 1717-1759.
 1334 *Copy-boeck* du 30 octobre 1717 et terminé le 12 juin 1724; sur le dos : *Copye 1717-1724*.
 1335 *Copy Boeck Anno 1724* commencé le 13 juin fini le 3 janvier 1736; sur le dos : *Copye 1724-1726*.

2° FONDS DE LA BIBLIOTHÈQUE DE L'UNIVERSITÉ DE GAND (Fonds Hye Hoys) (B.U.G.).
MANUSCRITS.

- 221 *Lettre à un ami en Hollande au sujet de la nouvelle Compagnie Impériale des Indes*.
 929 Livre de bord du *Sint-Pieter*, capitaine Joris Franciscus Janssens, parti d'Ostende le 28 mai 1721 pour les Indes orientales (19 mai 1721-12 février 1722) avec en annexe : *Beschrijving van de stad Surate*. Suit alors le récit du retour (13 février au 24 septembre 1722), en flamand.
 1022/1 *Inventaris van fregatschip De Keyserinne*. La vente publique des marchandises aura lieu le 24 mai 1728 « *binnen de Stadt Oostende ter Caeye* ».
 1081-1148 Navires en charge au port d'Ostende (1726-1826) (affiches).
 1831 Journal de bord tenu par Philippe Perrenot, capitaine de la *Paix*.
 1841 Journal de bord du *Marie-Elisabeth*, tenu par le capitaine Michel Cayphas (1726) (en flamand).
 1850 Journal de bord du *Charles VI*, tenu par le capitaine L. Meyne.
 1859 Lettres de Louis Bernaert à L. Ley (1728-1730) (minutes).
 1868 Lettre de M. Cayphas à Bernaert et Van Cotthem (30 août 1724) (copie).
 Lettre de Fr. Mérat aux directeurs, 1^{er} octobre 1726 (copie).
 Lettres de P. Franciscus Carpentier à Bernaert (son oncle), novembre 1726, 25 janvier 1728, 25 février 1728, 11 octobre 1728, 18 novembre 1728, 26 juillet 1729, 13 août 1730, 27 janvier 1731, 25 janvier 1732, 29 janvier 1732, 10 janvier 1733 (originaux).
 Billet de P. Strebel (s. d.).
 Lettres de L. Bernaert à Carpentier, 15 décembre 1728, 28 mars 1732 (originaux).
 Lettre de Bernaert aux capitaines Larmes et Bracq, 2 avril 1732 (original).
 Lettre de Carpentier à sa tante M^{me} Bernaert, 10 janvier 1733 (original).
 Lettre de P. Strebel au capitaine Larmes, 10 janvier 1733 (original); plus duplicata de cette lettre.

(1) Ces archives ont été léguées à la ville en 1922. L'inventaire en a été dressé par M. J. DE NUCÉ dans *Het Antwerpsch Archievenblad*, 2^e reeks, VI, 1931, bladz. 246-257. Il faudrait encore consulter, dans ce fonds, les archives de P.-Jacq. Clouts, 1719-1727 : « Journal d'affaires de Jacomo de Pret, 1716-1735 », sous les nos 1257-1258; *Copy Boeck*, n° 1308, années 1715-1727 et 1734-1735.

- 1880 Lettre de François de Schonamille aux directeurs, 21 août 1726.
- 1880/5 *Proposition* (s. d. n. sign.) au sujet des vaisseaux polonais.
- 1884 Lettres sur l'abolition de la Compagnie d'Ostende et l'établissement de la Compagnie Suédoise et Danoise (1733) (18 lettres et rapports de 1727 à 1733).
- 1885 *Mémoire* concernant l'établissement de la Compagnie au Bengale, 1733 (s. n.).
- 1914 Lettres d'Abraham Hume et de Strebel, 1729 (copies).
Lettres et plans du capitaine Combe (1729).
- 1918 Projet pour la construction et l'armement des vaisseaux de la Compagnie des Indes établie à Ostende, avec les lettres originales d'achat de plusieurs de ces vaisseaux (23 pièces, 1721-1733).
- 1939 *Copie Boeck* des lettres écrites par les directeurs de la Compagnie, commencé le 31 juillet 1725, fini le 20 juin 1729.
- 1940-1945 Lettres des directeurs de la Compagnie, 1730-1734 (copies).
- 1948 Lettres d'Alexandre Hume à Louis Bernaert, 1725-1734 (originaux).
Lettres du même au même, 2 novembre 1725, 19 février 1726, 25 février et 26 février 1726, datées d'Ostende.
Lettre du même au même, 28 mars 1726, datée de St-Iago (original).
Lettres du même au même, 11 janvier, 22 février 1727; 21 janvier, 15 février, 10 décembre 1728; 18 février 1730, datées de Bengale (originaux).
Lettre du même au même, 27 juillet 1731, datée de Lorient (original).
Lettre du même au même, 24 décembre 1731, datée de Calais (original).
Lettres du même au même, 15 juillet 1732, 19 juillet 1734, datées de Londres (originaux).
Certificat de bon service donné par Alexandre Hume au R. P. Servaes (original).
- 1948/1 Différentes lettres d'Abraham Hume à Louis Bernaert, 1727-1729.
- 1950 Lettres d'Alexandre Hume à L. Bernaert, 1728-1739 (originaux).
- 1966 Lettres de J.-B. Puya-Dies à L. Bernaert, 1731-1736 (originaux).
- 1982 *Account of the daily expenses for the ship Frédéricus Rex Suesiac att Bengale, 1740-1741* (embarquement des marchandises à Banquibazar).
- 1993 *Abrégé de réflexion sur les mémoires de l'ingénieur Craen (Craen) pour écurer le havre d'Ostende, 1728.*
- 1997 Correspondance des directeurs, du 31 juillet 1725 au 30 juin 1729, avec différentes personnes, capitaines, marchands, etc. Recueil de copies de lettres (registre).
- 2008 Livre d'équipage de tous les vaisseaux de la Compagnie, du 25 janvier 1724 au 26 mars 1732 (inclus) (Ostende, 1732), donnant le nom du vaisseau, sa force, le rôle d'équipage, la permission de se défendre, leur patente délivrée par la Compagnie, signatures autographes des capitaines (concerne les navires et chaloupes : en tout 22 cités).

- 2066 Lettres du prince Eugène de Savoie à Louis Bernaert ,1730-1735 (originaux).
 2075 Louis Bernaert : *Projet d'ordonnance de S. M. I. et C. Charles VI*, pour ceux qui veulent armer des vaisseaux de guerre, 1734.

3° FONDS DES ARCHIVES GÉNÉRALES DU ROYAUME (A.G.R.).

a) *Conseil d'Etat* (1).

- 413 A Compagnie d'Ostende, 1721-1739.
 413 B Compagnie d'Ostende, 1721-1739.

b) *Conseil Privé* (2).

- 1155 B Compagnie Asiatique et d'Ostende, 1729-1792 (liasse).

c) *Conseil des Finances* (3).

- 475 Commerce avec les Indes, 1719-1726.
 4379 Compagnie Impériale des Indes, 1732-1735.
 4380 Compagnie Impériale des Indes, 1736-1738.
 4381 Compagnie Impériale des Indes, 1739-1781 (liasses).

PAPIERS WOUTERS CASTILLON.

- 8602 Commerce avec les Indes, 1717-1736.
 8603 Commerce avec les Indes, 1714-1718.
 8604 Commerce avec les Indes, 1719-1722 (liasses).

d) *Chancellerie autrichienne des Pays-Bas* (4).

- 639 Compagnie d'Ostende (registre).

e) *Secrétairerie d'Etat et de Guerre* (5).

- 886 *Relations du marquis de Prié au prince Eugène de Savoie*, 1721 (registre).
 910-924 *Relations de Marie-Elisabeth à Charles VI*, 1725-1733 (registres).
 2185-2186 *Compagnie des Indes* (liasses).
 2187 Différents plans et lettres du comte de Calenberg pour le maintien de l'activité de la Compagnie d'Ostende (liasse).

(1) *Inventaire sommaire des Archives du Conseil d'Etat*, par A. GAILLARD, A.G.R. (s. d.).

(2) *Inventaire sommaire des Archives du Conseil Privé* (sous le régime autrichien), par E. DE BREYNE, A.G.R. (s. d.).

(3) *Inventaire des Archives du Conseil des Finances*, par J. et P. LEFÈVRE, Gembloux, 1938.

(4) *Inventaire sommaire des Archives de la Chancellerie autrichienne des Pays-Bas*, par E. DE BREYNE, A.G.R., (s. d.).

(5) *Inventaire sommaire des Archives de la Secrétairerie d'Etat et de Guerre*, par A. GAILLARD et E. DE BREYNE, A.G.R. (s. d.).

f) *Amirauté* (1).*Archives du Siège d'Amirauté de Flandre.*

- 552 - Registre contenant : 1° enregistrement de la patente du greffier Michel Duenas; 2° enregistrement de passeports, ventes de navires, requêtes apostillées; 3° actes de caution, de procuration, de déclaration de cargaison, etc., 1715-1718, 1725-1733.
- 563 Registre des patentes et suppléments de course et des actes de caution, 1719-1746 (patentes des navires armés et destinés pour la plupart au commerce avec l'Orient).
- 569 Patentes de course et autres, suppléments de course, cautionnements, 1702-1713, 1744.
- 570 Comptes de sommes perçues par le greffier pour patentes de course, 1702-1722.
- 571 Rôle d'équipages de navires de course, 1674, 1695-1723.
- 575 Registre des passeports, d'octobre 1695 à avril 1723.
- 579 Passeports (minutes, apostilles sur requêtes), 1696-1744.
- 589 Minutes des notifications par voie d'affiches (ventes de navires pris, citations), 1669-1718.
- 591 Inventaires et ventes des prises, 1691-1746.
- 647 Registre des nantissements ou provisions versées au greffe.
- 660 Journal du *Saint-Joseph*, capitaine Thomas Becu, revenant de Canton, 5 février 1719-3 juin 1720.
- 661 Journal du *Wirtemberg*, capitaine Philippe Van Maestricht, revenant de Canton, 6 février 1719-4 août 1720.
- 662 Journal du *Stadt Weenen*, capitaine Jacobus Bulteel, revenant de Bengale et de Coromandel, 17 avril 1720-20 septembre 1721.
- 663-664 Journal du *Stadt Gendt*, capitaine Jacobus Larmes, revenant de Suratte, 17 novembre 1720-15 juin 1722.
- 665-666 Journal du *Graf de Lalain*, capitaine Philippe Van Maestricht, revenant des Indes orientales, 11 juin 1721-19 juin 1723.
- g) *Manuscrits divers des Archives Générales du Royaume.*
- 958 *Journal des événements les plus remarquables d'un voyage d'Ostende à Bengale et de là, retour au dit Ostende, tenu par ordre de S. Exc. Mons. le marquis de Prié*, 7 janvier 1723-29 juillet 1724, écrits par Alexandre Hume et J. Harrisson.
- 959 Journal de J.-A. Cobbé d'un voyage fait au Bengale, du 7 janvier 1723-15 février 1724.

(1) *Inventaire des Archives des Conseils et Sièges d'Amirauté*, par JACQUES BOLSÉE, inventaires divers, pp. 149-215, A.G.R. (s. d.).

- 4361 Farde contenant des copies (authentiques) d'une série de lettres datant de 1717-1720 et 1723-1727, conservées du Landarchief de Batavia et concernant la Compagnie des Indes (en néerlandais).
- 15942 *Mémoire pour faire voir le droit incontestable et les raisons fondamentales que S. M. I. et C. a d'établir le commerce dans ses Pays-Bas autrichiens et d'y ériger des Compagnies pour la navigation aux Indes et ailleurs...*
- Numéro de l'inventaire de la Bibliothèque. 4^o BIBLIOTHÈQUE DE BOURGOGNE (B.B.)
MANUSCRITS (1).
- 13177 *Réflexion sur la requête du sieur de La Merveille* (en français).
- 13178 Lettre du comte de Daun aux directeurs du commerce de la Compagnie des Indes, 4 septembre 1725 (original en français).
- 13176-13179 *Mémoire sur la frégate Saint-Philippe* (s. d.) (en français). Lettre des directeurs à la Gouvernante, 6 octobre 1727 (en français).
- 13179 Lettre de J. t'Kint. Danemarnagore (Bengale), 25 janvier 1726 (en français).
- 14893 Calenberg. Pièces pour le Congrès de Bruxelles (rétablissement du commerce, 1752).
Dépêche du comte de Calenberg à l'Impératrice, Bruxelles, 1^{er} mai 1752.
Mémoire du comte de Calenberg à l'Impératrice, 1^{er} mai 1752.
Dépêche du comte de Calenberg à l'Impératrice, 26 juillet 1752.
Raisons et intérêts de rétablir la Compagnie des Indes : dépêche du comte de Calenberg à l'Impératrice (s. d.) (juillet 1752) (?).
Dédutions et défense... (s. d.) (1752) (?).
- 14894 Défenses des droits de la Compagnie des Indes à Ostende (1725) (toutes en français).

B. — Sources imprimées.

Lettres du marquis de Gastañage à Charles II, dans *Correspondance de la Cour d'Espagne sur les affaires des Pays-Bas au XVII^e siècle*, publiée par LONCHAY, CUVELIER et LEFÈVRE (C. R. H., 1923-1930).

Rapport du marquis de Prié à l'Empereur, par lequel il lui rend compte de ce qui s'est passé aux Pays-Bas durant son administration, 16 avril 1725, publié par GACHARD dans *Documents concernant l'histoire de Belgique*, t. III (XVIII^e siècle), pp. 466-512, Bruxelles, 1835. Cfr. dans ce rapport les paragraphes « Navigation aux Indes », pp. 500-502 et « Mesures prises par le Marquis pour le rétablissement du commerce; navigation aux Indes », pp. 503-512.

Lettre d'octroi pour la Compagnie d'Ostende, 19 décembre 1722.

(1) *Catalogue des Manuscrits de la Bibliothèque royale des ducs de Bourgogne*, t. I, Bruxelles et Leipzig, 1842.

DIVERS DOCUMENTS (1).

- I. — Interrinement de l'octroi au Conseil d'État, 6 novembre 1723.
Interrinement de l'octroi au Conseil des Finances, 12 novembre 1723.
Interrinement de l'octroi à la Chambre des Comptes, 22 novembre 1723.
Interrinement de l'octroi à la Chambre des Comptes du Brabant, 24 novembre 1723.
- II. — Nomination des sept directeurs de la Compagnie, 25 janvier 1723.
- III. — Décret qui institue une Jointe en attendant que la Compagnie soit formée, 23 mars 1723.
- IV. — Prestation de serment des directeurs, 5 juillet 1723.
- V. — Patente des directeurs, 28 janvier 1723.
- VI. — Acte collégial accordant une partie de la Bourse à la Compagnie, 13 mai 1724.
- VII. — Cession à la Compagnie de la factorerie autrichienne de Bengale, 13 décembre 1724.
- VIII. — Cession à la Compagnie de la place de Cabelon, 13 décembre 1724.
- IX. — Supplément aux lettres patentes d'octroi accordé à la Compagnie, 30 décembre 1726.
- X. — Lettre de l'Empereur concernant les plaintes faites à la Compagnie, 30 décembre 1724.

ANNEXES (1).

1. Décret qui autorise les directeurs à nommer un caissier, 23 janvier 1734.
2. Instruction secrète pour les directeurs de la Compagnie, 23 janvier 1724.
3. Copie de la lettre de Sa Majesté Impériale et Catholique au Grand Mogol, 24 février 1723.
4. Lettre de Sa Majesté Impériale et Catholique à l'empereur de Chine, 24 février 1723.
5. Copie de la dépêche de l'Empereur à Son Altesse Royale, 3 août 1729.
6. Extrait du traité d'alliance conclu à Vienne entre l'Empereur et le roi de la Grande-Bretagne, 16 mars 1731.
7. Le Traité de La Haye qui confirme les dispositions précédentes ajoutée au sujet des deux navires la clause suivante : ..., 20 février 1732.
8. Lettre concernant l'abolition du commerce de la Compagnie aux Indes orientales, 23 février 1732 (1).

(1) Ces documents sont publiés par GÉNARD dans *Het Antwerpsch Archievenblad*, 1^{ste} reeks, IV, blad. 383-459 (s. d.) (1871 ?).

Description des factoreries de Cabelon, dont le double a été envoyé à la Cour de Vienne avec une liste de dénombrement des familles établies sur les territoires de la Compagnie.

Plan de Cabelon.

Registre des dépêches de la Cour aux directeurs de la Compagnie (extraits de lettres) (1).

II. — SOURCES LITTÉRAIRES (CITÉES).

- 5797 Journal et papiers personnels de Guillaume Ryckx. Journal du 6 janvier 1726 au 24 mai 1730, A.A., Fonds de la Compagnie des Indes (liasse).

III. — TRAVAUX CITÉS.

- BLANKENHEYM, CH.-M., *Geschiedenis van de Compagnie van Oostende*, Leiden, 1861.
- BORGNET, A., *Histoire des Belges à la fin du XVIII^e siècle*, Bruxelles, 1861-1862.
- BUYSSENS, O., *Het uitzicht van de schepen der Oostendsche Compagnie*, Akademie der Marine van België, Mededeelingen boek, 1938-1939, Antwerpen, 1940.
- CASTONNET DES FOSSES, N., *L'Inde française avant Duplex*, Paris, 1887.
- CHAILLEY-BERT, J., *Les Compagnies de colonisation sous l'ancien régime*, Paris, 1898.
- CHALON, R., *Recherche sur la valeur intrinsèque du florin de Brabant* (Revue belge de Numismatique, 1871).
- COUVREUR, C., *James Dormer* (Bijdragen tot de Geschiedenis, janvier-mars, 1937, pp. 11-46).
- CROKAERT, J., *Un exemple d'énergie nationale : « La Compagnie d'Ostende »*, Bruxelles, Paris, 1919.
- DE BACKER, H., *Le comte Henri de Calenberg, sa vie, son époque*, Bruxelles, 1913.
- DE BRIAVOINE, N., *Sur l'état de la population, des manufactures et du commerce dans les provinces des Pays-Bas depuis Albert et Isabelle jusqu'à la fin du siècle dernier*, Bruxelles, 1841.
- DE HAULEVILLE, A., *Les aptitudes colonisatrices des Belges et la question coloniale en Belgique*, Bruxelles, 1898.
- DE LANNOY, CH., *La colonisation, définition et méthode* (Bull. de l'Acad. roy. de Belgique, n° 12, décembre 1913).

(1) Nous ne mentionnons pas ici les nombreux documents publiés soit *in extenso*, soit par extraits, par le chanoine Fl. Prims, dans les ouvrages déjà cités. Nous les avons signalés en note au cours de ce mémoire.

- DELESCLUSE, A., *Les archives de Vienne et l'histoire des gouvernements de Konigsegg et de Prié*, Bruxelles, 1897.
- DENUCÉ, J., *Het economisch archief der familie de Pret* (Antwerpsch Archievenblad, Anvers, 1931, VI, bladz. 246-288).
- DEPT, G., *La Compagnie d'Ostende, voyages et projets de colonisation* (Bull. de la Soc. d'Hist. et d'Archéol. de Gand, Gand, 1926).
- DE ROOVER, R., *L'organisation administrative et commerciale de la Compagnie d'Ostende* (Bull. d'Études et d'Informations de l'Institut supérieur de commerce Saint-Ignace, Anvers, 1934, XI, 5, pp. 659-681).
- DE SAINT-GENOIS, *Les voyageurs belges aux XVIII^e et XIX^e siècles*, Bruxelles, 1837 (*passim*).
- DE VRANKRAYKER, B.-A.-C.-J., *Mercantilisme en Koloniale Expansie*, Amsterdam, 1941.
- Dictionnaire géographique universel*, Bruxelles, 1837 (*passim*).
- DONNET, F., *Notes pour servir à l'histoire des émigrations anciennes des Anversois dans les pays d'outre-mer* (Bull. de la Soc. roy. de Géogr. d'Anvers, t. XXI, pp. 89-126, Anvers, 1897).
- DOURSTHER, *Dictionnaire des Poids et Mesures*, Bruxelles, 1840.
- DOUXCHAMPS, L. et DE BROUWER, Y., *De Familia De Brouwer*, Bruxelles et Paris, 1927.
- FILLIAERT, J., *De Compagnie van Vischvaert te Nieuipoort, 1727-1739*, Nieuipoort, 1939.
- GACHARD, L.-P., *Histoire de la Belgique au commencement du XVIII^e siècle*, Bruxelles, 1880.
- GÉNARD, M.-P., *Notice sur le voyageur anversois J.-A. Cobbé* (Bull. de la Soc. de Géogr. d'Anvers, t. I, pp. 446-476, Anvers, 1877).
- GROUSSET, R., *Histoire de l'Asie*, t. II, Paris, 1922.
- HANOTAUX, G. et A. MARTINAU, *Histoire des Colonies françaises et de l'expansion de la France dans le monde*, t. V : *L'Inde de 1720 à nos jours*, par ALF. MARTINAU.
- HARDY, G., *Histoire de la Colonisation française*, Paris, 1928.
- HERTZ, G. B., *England and the Ostend Company* (English historical review, XXII, 1907).
- HILDEBRAND, P., *Aalmoezeniers op Oostendsche Zeeschepen* (Bijdragen tot Geschiedenis, September-December 1934).
- Historische Beschryving der Reizen of Nieuwe en Volkome Verzameling van ... zee en langtogten*, Amsterdam, 1757.
- HUISMAN, M., *La Belgique commerciale sous l'empereur Charles VI : « La Compagnie d'Ostende »*, Bruxelles, Paris, 1902.
- *Prié (Hercule-Joseph-Louis Turinetti)*, dans *Biographie Nationale*, Bruxelles, 1866-1938, t. XVIII, col. 213-243.
- *Prolé (Pierre)*, dans *Biographie Nationale*, Bruxelles, 1866-1938, t. XVIII, col. 278-282.

- LAVISSE et RAMBAUD, *Histoire générale du IV^e siècle à nos jours*, t. VI, chap. XXIII : « L'Indoustan », Paris, 1895, pp. 860-900.
- LEFÈVRE, G., *De Indische Compagnie van Oostende*, Antwerpen, 1925.
- LEVAE, A., *Recherches historiques sur le commerce des Belges aux Indes pendant le XVII^e et le XVIII^e siècle*, Bruxelles, 1842.
- L'HOIST, A., *Les Colonies belges du XVIII^e siècle et la Compagnie d'Ostende* (Revue du Touring Club de Belgique, 15 septembre 1933, pp. 274 et suiv.).
- MARTINORI, *La Moneta* (Vocabulario Generale), Rome, 1915.
- MAUNIER, R., *Des Comptoirs aux Empires* (Histoire universelle des Colonies, Paris, 1941).
- MERTENS, L., *La Compagnie d'Ostende*, Anvers, 1881, extrait du *Bull. de la Soc. de Géogr. d'Anvers*.
- MICHIENSEN, L., *De familie Proli* (Bijdragen tot de Geschiedenis, October-December 1935, pp. 273-307).
- *Het einde van de Oostendsche Compagnie* (ibid., April-Juni, 1937).
- PASCINI, N., *Histoire de la Ville d'Ostende*, Bruxelles, 1842.
- PIRENNE, H., *Histoire de Belgique*, t. V, Bruxelles, 1911.
- PRIMS, FL., *Inventaris op het archief der Generale Indische Compagnie (1723-1777)*, Anvers, 1925.
- FL., *De slaven van de Keyserinne Elisabeth, kapitein Gheselle* (Bijdragen tot de Geschiedenis, 2 d., 1927).
- *De oorlog van Mijnheer Cobbé*, Antwerpen, 1926.
- *De reis van den Sint-Carolus, kapitein Cayphas, 1724*, Antwerpen, 1926.
- *De stichting van Banquibazar*, Antwerpen, 1930.
- *Les rapports coloniaux français et belges au temps de la Compagnie d'Ostende* (Revue de l'Histoire des Colonies, n° 6, Paris, 1932).
- *Banquibazar, onze eerste colonie* (Antwerpiensia, 4^e série, 1930, pp. 107-119).
- *De gouverneur Alex. Hume* (ibid., 5^e série, 1931, pp. 179-187).
- QUILLET, A., *Atlas Universel*, Paris, 1929.
- RAYNAL, *Histoire philosophique et politique des établissements et du commerce des Européens dans les deux Indes*, t. I, Genève, 1880.
- RUELENS, CH., *Voyage du navire belge la « Concorde » aux Indes (1719-1721)*, Bruxelles, 1877.
- SAVARY, L.-P., *Dictionnaire universel de Commerce*, Copenhague, 1765. Cfr. t. V : « Dissertations » (sur le commerce en Bengale) (et *passim*).
- SION, J., *L'Asie des Moussons*, Vidal-Lablache et L. Galchois (Géographie universelle, t. IX, 1^{re} et 2^e parties, Paris, 1929).

- STEUR, CH., *Etat politique des Pays-Bas sous le règne de l'empereur Charles VI* (Mém. de l'Acad. roy. de Belgique, Bruxelles, 1828).
- TERLINDEN, CH., *Histoire militaire des Belges*, Bruxelles, 1931.
- VAN BRUYSSSEL, E., *Histoire du commerce et de la marine en Belgique*, Bruxelles, 1861-1865.
- VAN HOUTTE, H., *Histoire économique de la Belgique à la fin de l'ancien régime*, Gand, 1920.
- VĀTH, A., *Histoire de l'Inde et de sa culture*, Paris, 1937.
- VIVIEN DE SAINT-MARTIN, *Nouveau Dictionnaire géographique universel*. Bruxelles, 1837 (*passim*).
-

TABLE DES MATIERES.

	Pages.
INTRODUCTION	1
CHAPITRE PREMIER. — <i>La Compagnie d'Ostende</i>	7
<p>Situation sociale et économique des Pays-Bas Catholiques au lendemain du régime espagnol. — Tentatives de relèvement dès la deuxième moitié du XVII^e siècle; le Cardinal Infant Ferdinand, le comte de Brouchoven de Bergeyk, le marquis de Gastañaga, Maximilien Emmanuel de Bavière. — Statuts d'une Compagnie générale de commerce élaborés par J. Van der Meulen. — Premières initiatives commerciales et coloniales sous le régime autrichien : les armements particuliers. — Voyage du <i>Saint-Mathieu</i> à Suratte. — Expédition du chevalier La Merveille à la côte de Coromandel. — Occupation de Cabélon au nom de l'Empereur. — Discussion sur l'opportunité de conserver ce territoire. — Prétention de La Merveille. — Etablissement d'un comptoir à Canton. — Le <i>Saint-Pierre</i> à Callicut. — Organisation des armements privés, leur développement, leur aboutissement : la Compagnie d'Ostende. — Leur apport maritime et colonial à la nouvelle Société. — Le voyage de Hume et de Harrisson à bord de la <i>Ville de Vienne</i> au Bengale. — Paravanah octroyée à Alexandre Hume. — Mission de J.-L. Cobbé, d'Alexandre Hume et de J. Harrisson. — Départ du <i>Charles VI</i>, dernier navire d'initiative particulière pour les Indes. — Elaboration des statuts de la Compagnie Impériale et Royale des Indes établie dans les Pays-Bas. — Nomination des directeurs. — Représentations de la part des Provinces-Unies auprès de l'Empereur. — Organisation de la Compagnie.</p>	
CHAPITRE II. — <i>L'activité de la Compagnie d'Ostende</i>	44
<p>Essor de la ville d'Ostende. — Les commissaires L. Bernaert et A. Van Cotthem. — Fonctions des employés. — Embauchage des matelots. — Préoccupations sociales des directeurs. — Achat et construction de navires. — L'armement des vaisseaux. — Les entrepôts et magasins de la Compagnie à Ostende. — Les droits d'entrée et de sortie. — Le 60^e denier Liégeois. — Le droit de convoi; démêlés entre la direction et les ecclésiastiques et membres de Flandre. — Les passeports</p>	

aux armes de la Compagnie. — Dangers des voyages au long cours. — Projets et démarches pour assurer la sécurité des vaisseaux. — Projet d'un traité de commerce avec la Suède. — Traité de Vienne. — Organisation des ventes. — Présents à la Cour. — La part des pauvres. — Activités subsidiaires de la Société; prêt de capitaux; aide aux missions; fonds consacrés par la Compagnie à l'érection et à l'entretien d'une chapelle de la nation flamande à l'hôpital Notre-Dame à Vienne. — Influence de la Société sur la résurrection du commerce et de l'industrie. — Création d'une Compagnie de pêcheurs à Nieuport. — Organisation de l'activité coloniale de la Compagnie. — Mission de Vincent Parraber aux Indes. — Début pénible au Bengale. — Conséquences malheureuses de la guerre de Cobbé contre le gouvernement indigène. — Les directives remises à F. de Schonamille et J. Bos. — Départ du *Charles VI*. — Armement de *La Paix* et de *L'Espérance*. — Enrôlement des officiers et soldats destinés aux colonies.

CHAPITRE III. — *Alexandre Hume. Création et organisation des factoreries au Bengale* 97

La géographie de l'Inde et plus particulièrement du Bengale. — Les premiers établissements européens après l'ère des grandes découvertes. — Arrivée du directeur V. Parraber; son activité. — Première paravanah pour le commerce. — Direction de Fr. de Schonamille, J. Bos et J. Ray. — Le gouverneur Alexandre Hume. — Son engagement à la Compagnie d'Ostende. — La réorganisation de Cabelon. — Tentatives diplomatiques pour la cession de territoires au Bengale. — Politique de douceur. — Organisation du commerce dans les différents centres manufacturiers de la région. — Intrigues des Anglais et des Hollandais à la Cour de Mexidabath. — Duplicité du Nabab. — La politique de la force. — Echec. — Habileté ou faiblesse de J. Bos? *L'Archiduchesse* et le *Charles VI*. — Cession des terrains. — Banquibazar, sa situation, son importance. — Organisation des factoreries. — L'urbanisme. — Répartition des terres. — Les cadres administratifs et militaires.

CHAPITRE IV. — *L'activité coloniale d'Alexandre Hume* 157

L'administration des établissements. — Le Conseil. — Exercice du pouvoir législatif et exécutif sur les employés, sur les militaires, sur les indigènes. — Pouvoir répressif. — Le commerce. — La frappe des monnaies. — Mise en valeur des factoreries et comptoirs. — Les contrats. — La visite. — Les présents à la Cour du Nabab et aux ministres. — Chargement du *Charles VI* et de *L'Archiduchesse*. — Situation tendue en Europe. — Les *Préliminaires de Paris*. — Suspension de la Compagnie. — Création de la jointe secrète. — Les vaisseaux polonais. — Armement du *Cheval Marin* et du *Neptune*. —

Position pénible de Hume au Bengale. — Chargement des navires polonais. — Hostilité des puissances maritimes. — Démarches à la Cour du Nabab. — Pierre Strebel. — Prise du *Cheval Marin*. — Désarmement du *Neptune*. — Conduite d'Alexandre Hume. — Attaque des établissements par des troupes indigènes. — Le *Phœnix*. — Dernières instructions du Gouverneur à son successeur et au conseil. — Retour en Europe. — Appréciation sur son gouvernement.

EPILOGUE	218
CONCLUSION	220
ANNEXE (hors texte). Armements particuliers (1714-1723)	225

REPRODUCTION DE DOCUMENTS :

Situation de la factorerie de Cabelon
 Navire de commerce (XVII^e siècle ?)
 Le territoire de Banquibazar et d'Hydsiapour
 Etablissement de Banquibazar
 La « Loge » de Cabelon
 La « Loge » de Banquibazar
 Le « Grand Magasin » de Banquibazar
 Etablissement de Bourompour
 Carte du Bengale (hors texte)

BIBLIOGRAPHIE.

I. — SOURCES D'ARCHIVES	237
A. — Sources inédites	237
1 ^o Archives de l'Hôtel de ville d'Anvers	237
a) Fonds de la Compagnie des Indes	237
b) Les archives économiques de la famille de Pret	248
2 ^o Fonds de la Bibliothèque de l'Université de Gand	248
3 ^o Fonds des Archives Générales du Royaume	250
a) Conseil d'Etat	250
b) Conseil privé	250
c) Conseil des Finances	250
d) Chancellerie autrichienne des Pays-Bas	250
e) Secrétairerie d'Etat et de Guerre	250
f) Amirauté	251
g) Manuscrits des Archives Générales du Royaume	251
4 ^o Bibliothèque de Bourgogne	252
B. — Sources imprimées	252
II. — Sources littéraires	254
III. — Travaux cités	254

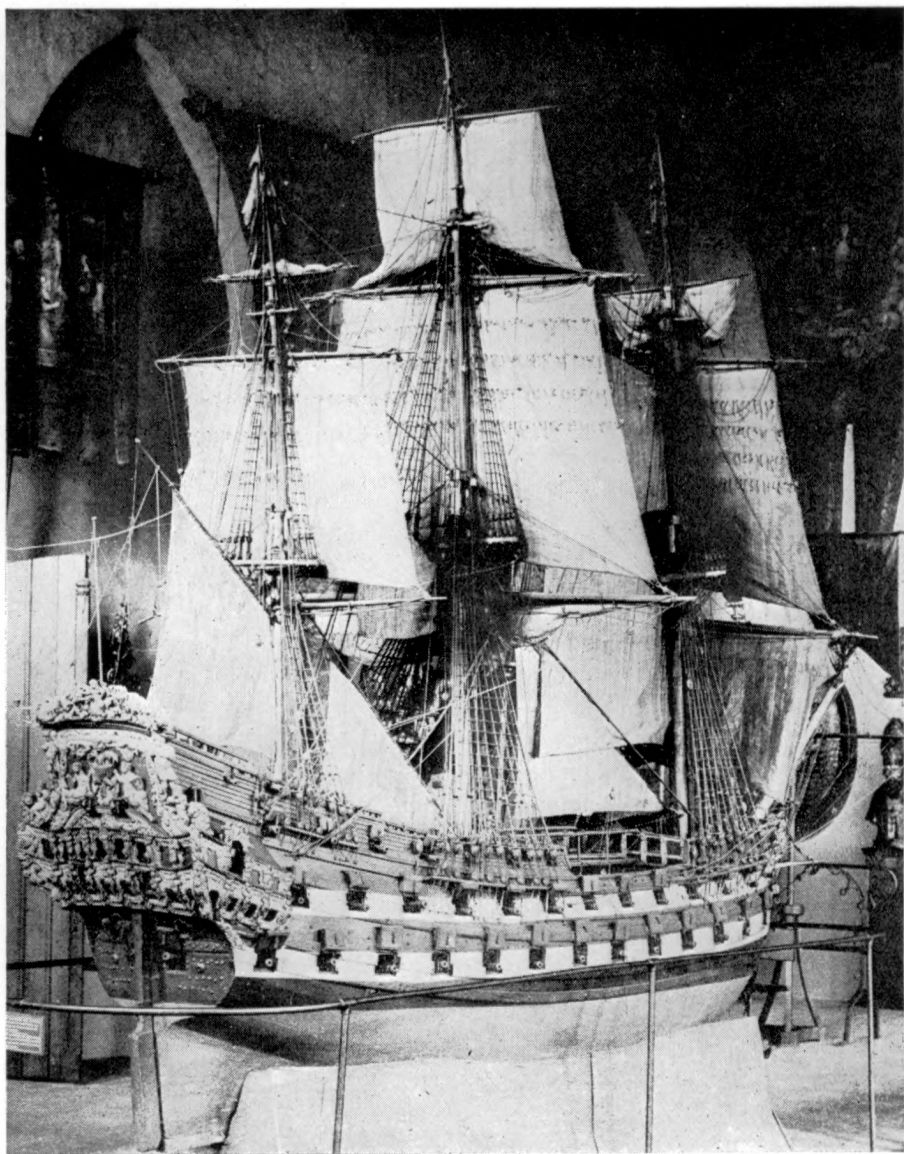




FACTORERIE DE CABELON

(Situation d'après le journal de God. La Merveille.)

Reproduction d'une carte extraite de *Historische Beschrijving der Reizen*, Amsterdam, 1757, vol. 15.

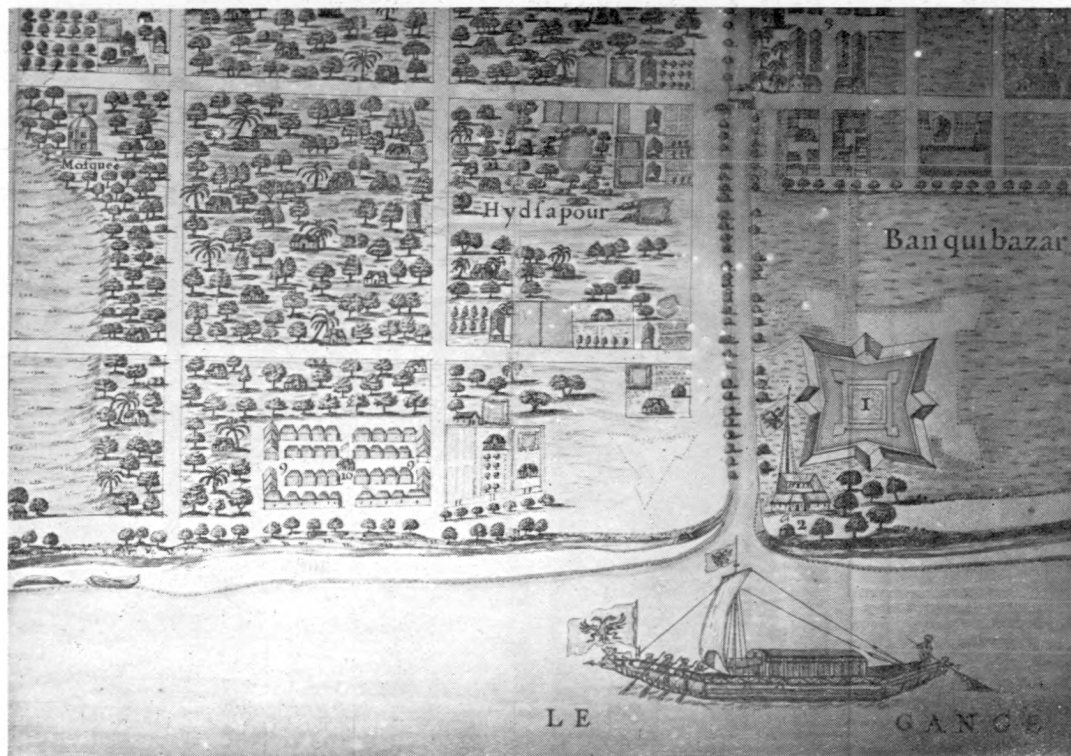


NAVIRE DE COMMERCE

(Probablement hollandais et du XVII^e siècle.)

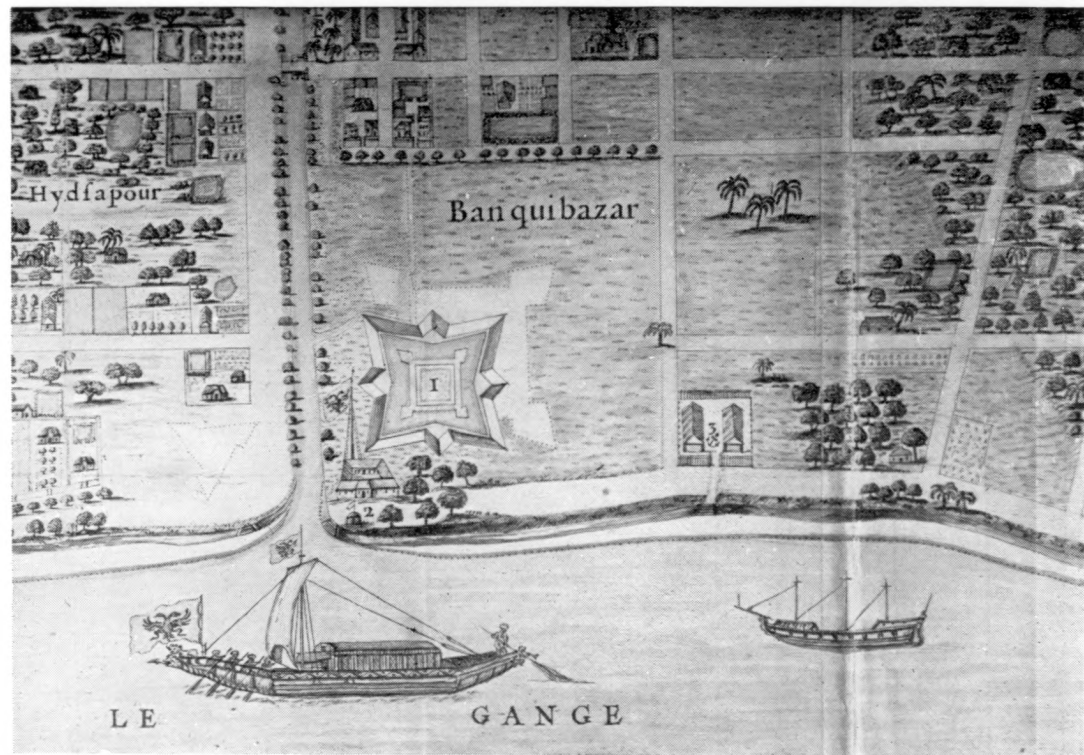
Maquette construite en 1767 par DE LANDTHEERE, de Baasroode
pour la corporation des Francs Bateliers de Gand.

Musée de la Byloke, Gand.



(A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, s. n.)

LE TERRITOIRE DE BANQUIBAZAR ET D'HYDSIAPOUR

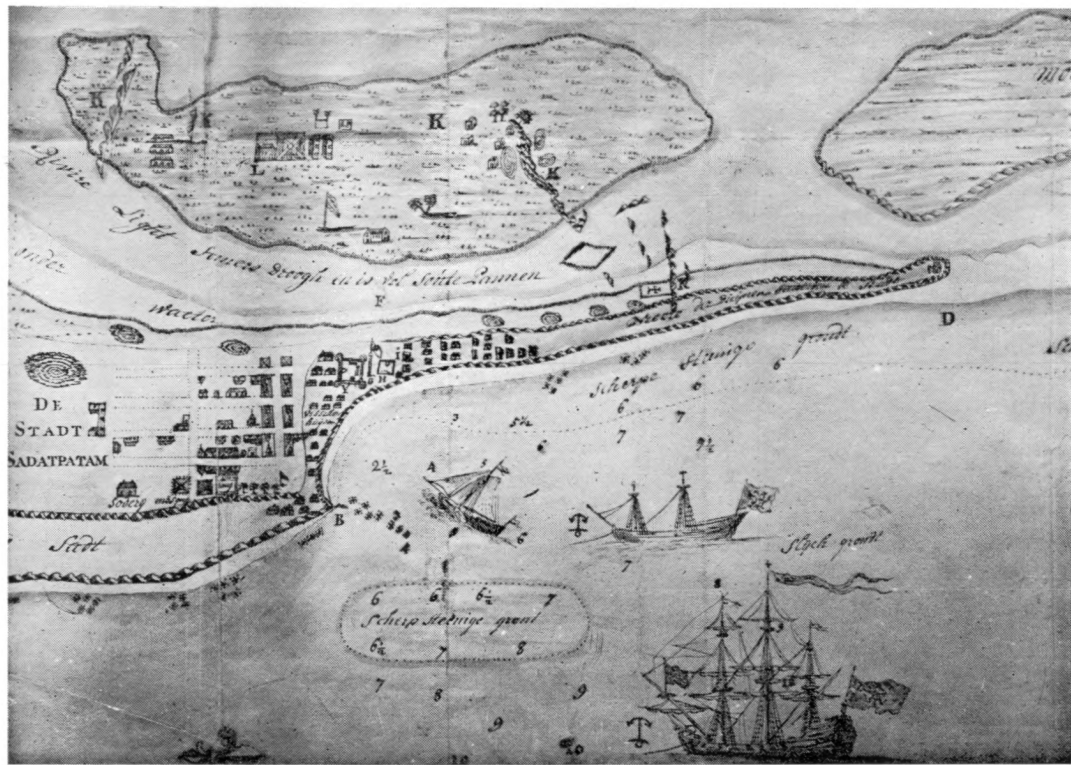


(A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, s. n.)

ÉTABLISSEMENT DE BANQUIBAZAR

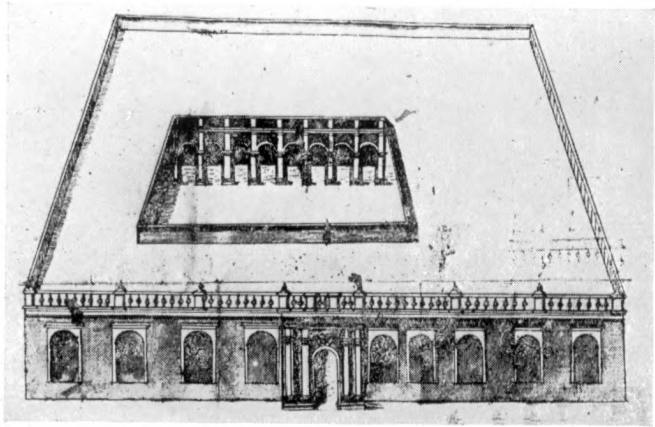
- 1 = La loge et ses fortifications.
- 2 = Poste de garde ou « choqui ».
- 3 = Dépôt du matériel des navires et cale sèche.
- 7 = La chapelle d la factorerie.

Au-dessus du poste de garde : la résidence du Gouverneur surmontée du pavillon impérial.



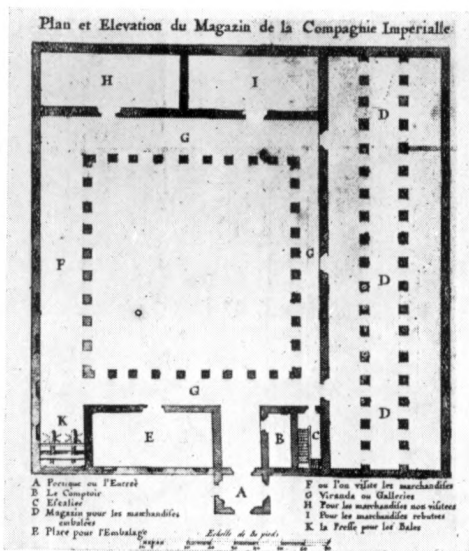
(A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, s. n.)

LA « LOGE » DE CABELON



(A.A., *Fonds de la Compagnie des Indes, s. n.*)

LA « LOGE » DE BANQUIBAZAR



(A.A., *Fonds de la Compagnie des Indes, s. n.*)

LE « GRAND MAGASIN » DE BANQUIBAZAR

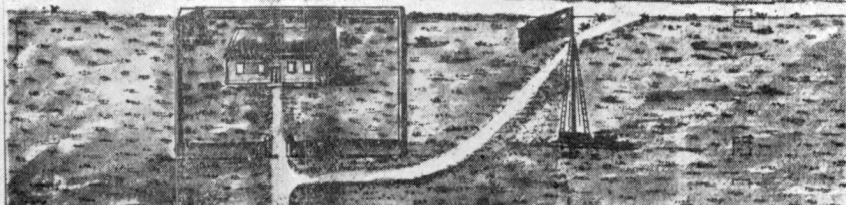
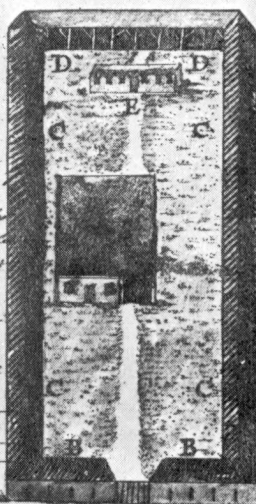
La loge à Borompore.

- A. Magasin pour les marchandises
- B. Casernes pour les Soldats
- C. Galeries pour les fileurs de soye
- D. Endroit pour l'imprimerie des Chitz
- E. Magasin des Imprimeurs.
- F. La Loge des Employez.

*Copie de la Carte de Bangquibitar et d'Hydrapour dans
le Royaume de Bengale, sur la Riviere le
Gange, fait par ordre des Officiers de la Compagnie
de la Cie de Saint-Georges d'Hydrapour, d'Hydrapour
suivant la Carte originale, la quelle m'a été
donnée par R. Schilder, et autres.*

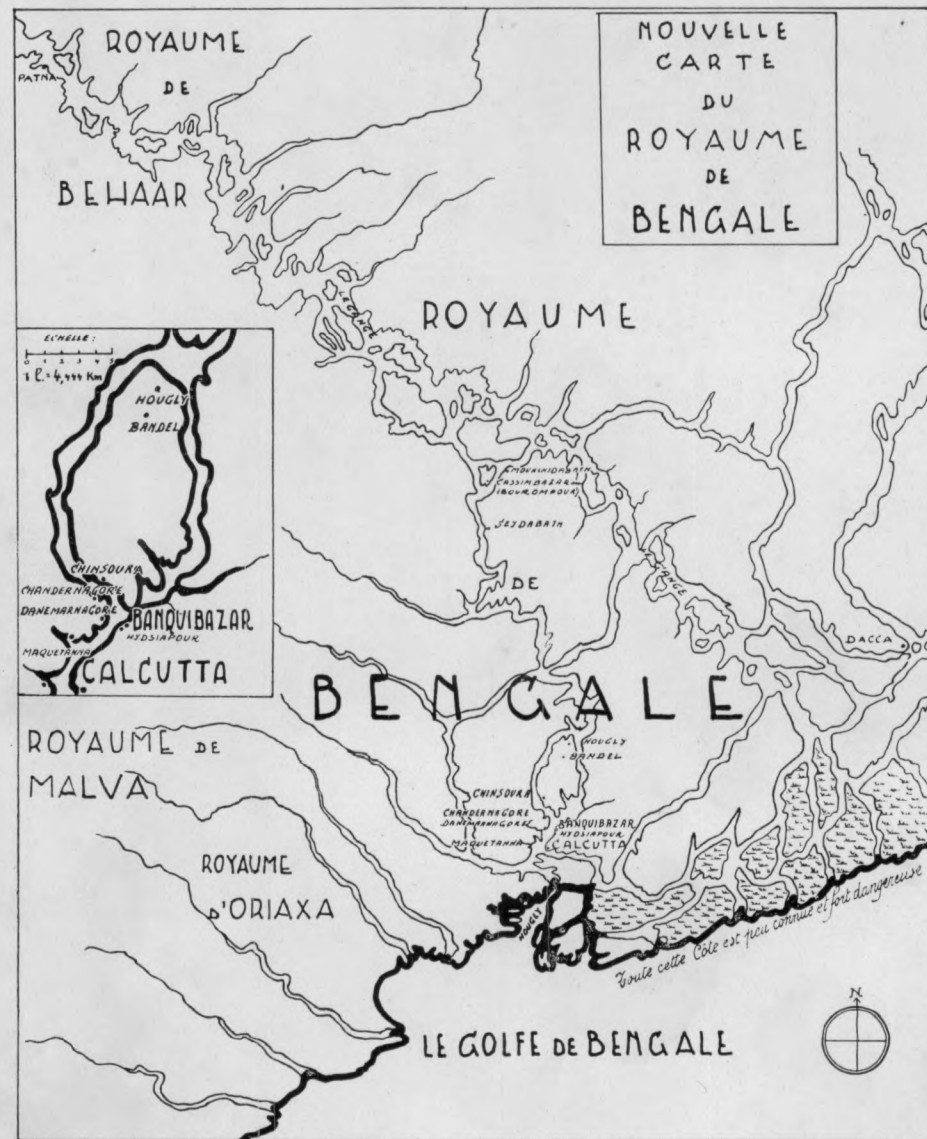
*Je suis signifié et prouvé par, atteste d'avoir
fait la présente Copie, suivant la Carte sus-
mentionnée, et que la présente Carte accorde
en tout les dimensions, qualités et forme
avec l'originale = fait en Hydrapour ce 11^{me}
Janv. 1764.*

*Jean-François Cornu
Geographe*



(A.A., Fonds de la Compagnie des Indes, s. n.)

ETABLISSEMENT DE BOUROMPOUR



CARTE EXTRAITE DE HISTORISCHE BESCHRIJVING DER REIZEN, MDCCLVII

Tome X.

1. VANHOVE, J., *Essai de droit coutumier du Ruanda* (Mémoire couronné au Concours annuel de 1940) (125 pages, 1 carte, 13 planches, 1941) fr. 33 »
2. OLBRECHTS, F. M., *Bijdrage tot de kennis van de Chronologie der Afrikaansche plastiek* (38 blz., X pl., 1941) 15 »
3. DE BEAUCORPS, le R. P. R., *Les Basongo de la Luniungu et de la Gobari* (Mémoire couronné au Concours annuel de 1940) (172 pages, 15 planches, 1 carte, 1941) 50 »
4. VAN DER KERKEN, G., *Le Mésolithique et le Néolithique dans le bassin de l'Uele* (118 pages, 5 fig., 1942) 25 »
5. DE BOECK, le R. P. L.-B., *Premières applications de la Géographie linguistique aux langues bantoues* (219 pages, 75 figures, 1 carte hors-texte, 1942) 65 »

Tome XI.

1. MERTENS, le R. P. J., *Les chefs couronnés chez les Ba Kongo orientaux. Etude de régime successoral* (Mémoire couronné au Concours annuel de 1938) (455 pages, 8 planches, 1942) 125 »
2. GELDERS, V., *Le clan dans la Société indigène. Etude de politique sociale, belge et comparée* (72 pages, 1943) 15 »
3. SOHIER, A., *Le mariage en droit coutumier congolais* (248 pages, 1943). 60 »

Tome XII.

1. LAUDE, N., *La Compagnie d'Ostende et son activité coloniale au Bengale* (260 pages, 7 planches et 1 carte hors-texte, 1944) 85 »

SECTION DES SCIENCES NATURELLES ET MÉDICALES

Tome I.

1. ROBYNS, W., *La colonisation végétale des laves récentes du volcan Rumoka (laves de Kateruzi)* (33 pages, 10 planches, 1 carte, 1932). fr. 15 »
2. DUBOIS, le Dr A., *La lèpre dans la région de Wamba-Pawa (Uele-Nepoko)* (87 pages, 1932) 13 »
3. LEPLAE, E., *La crise agricole coloniale et les phases du développement de l'agriculture dans le Congo central* (31 pages, 1932) 5 »
4. DE WILDEMAN, E., *Le port suffrutescent de certains végétaux tropicaux dépend de facteurs de l'ambiance!* (51 pages, 2 planches, 1933) 10 »
5. ADRIAENS, L., CASTAGNE, E. et VLASSOV, S., *Contribution à l'étude histologique et chimique du Sterculia Bequaerti De Wild.* (112 pages, 2 planches, 28 fig., 1933). 24 »
6. VAN NITSEN, le Dr R., *L'hygiène des travailleurs noirs dans les camps industriels du Haut-Katanga* (248 pages, 4 planches, carte et diagrammes, 1933). 45 »
7. STEYAERT, R. et VRYDAGH, J., *Etude sur une maladie grave du cotonnier provoquée par les piqûres d'Helopeltis* (55 pages, 32 figures, 1933) 20 »
8. DELEVOY, G., *Contribution à l'étude de la végétation forestière de la vallée de la Lukuga (Katanga septentrional)* (124 pages, 5 planches, 2 diagr., 1 carte, 1933). 40 »

Tome II.

1. HAUMAN, L., *Les Lobelia géants des montagnes du Congo belge* (52 pages, 6 figures, 7 planches, 1934) fr. 15 »
2. DE WILDEMAN, E., *Remarques à propos de la forêt équatoriale congolaise* (120 p., 3 cartes hors texte, 1934) 26 »
3. HENRY, J., *Etude géologique et recherches minières dans la contrée située entre Ponthierville et le lac Kivu* (51 pages, 6 figures, 3 planches, 1934). 16 »
4. DE WILDEMAN, E., *Documents pour l'étude de l'alimentation végétale de l'indigène du Congo belge* (264 pages, 1934) 35 »
5. POLINARD, E., *Constitution géologique de l'Entre-Lulua-Bushimaie, du 7° au 8° parallèle* (74 pages, 6 planches, 2 cartes, 1934) 22 »

Tome III.

1. LEBRUN, J., *Les espèces congolaises du genre Ficus L.* (79 pages, 4 figures, 1934). 12 »
2. SCHWEIZ, le Dr J., *Contribution à l'étude endémiologique de la malaria dans la forêt et dans la savane du Congo oriental* (45 pages, 1 carte, 1934). 8 »
3. DE WILDEMAN, E., TROLLI, GRÉGOIRE et OROLOVITCH, *A propos de médicaments indigènes congolais* (127 pages, 1935) 17 »
4. DELEVOY, G. et ROBERT, M., *Le milieu physique du Centre africain méridional et la phytogéographie* (104 pages, 2 cartes, 1935) 16 »
5. LEPLAE, E., *Les plantations de café au Congo belge. — Leur histoire (1881-1935). — Leur importance actuelle* (248 pages, 12 planches, 1936) 40 »

Tome IV.

1. JADIN, le Dr J., *Les groupes sanguins des Pygmées* (Mémoire couronné au Concours annuel de 1935) (26 pages, 1935) fr. 5 »
2. JULIEN, le Dr P., *Bloedgroeponderzoek der Efé-pygmeëën en der omwonende Negerstammen* (Verhandeling welke in den jaarlijkschen Wedstrijd voor 1935 eene eervolle vermelding verwierf) (32 bl., 1935) 6 »
3. VLASSOV, S., *Espèces alimentaires du genre Artocarpus. — 1. L'Artocarpus integrifolia L. ou le Jacquier* (80 pages, 10 planches, 1936) 18 »
4. DE WILDEMAN, E., *Remarques à propos de formes du genre Uragoga L. (Rubiacees). — Afrique occidentale et centrale* (188 pages, 1936) 27 »
5. DE WILDEMAN, E., *Contributions à l'étude des espèces du genre Uapaga BAILL. (Euphorbiacées)* (192 pages, 43 figures, 5 planches, 1936) 35 »

Tome V.

1. DE WILDEMAN, E., *Sur la distribution des saponines dans le règne végétal* (94 pages, 1936) fr. 16 »
2. ZAHLBRÜCKNER, A. et HAUMAN, L., *Les lichens des hautes altitudes au Ruwenzori* (31 pages, 5 planches, 1936) 10 »
3. DE WILDEMAN, E., *A propos de plantes contre la lèpre (Crinum sp. Amaryllidacées)* (58 pages, 1937) 10 »
4. HISSETTE, le Dr J., *Onchocercose oculaire* (120 pages, 5 planches, 1937) 25 »
5. DUREN, le Dr A., *Un essai d'étude d'ensemble du paludisme au Congo belge* (86 pages, 4 figures, 2 planches, 1937) 16 »
6. STANER, P. et BOUTIQUE, R., *Matériaux pour les plantes médicinales indigènes du Congo belge* (228 pages, 17 figures, 1937) 40 »

Tome VI.

1. BURGEON, L., *Liste des Coléoptères récoltés au cours de la mission belge au Ruwenzori* (140 pages, 1937) fr. 25 »
2. LEPERSONNE, J., *Les terrasses du fleuve Congo au Stanley-Pool et leurs relations avec celles d'autres régions de la cuvette congolaise* (68 pages, 6 figures, 1937) 12 »
3. CASTAGNE, E., *Contribution à l'étude chimique des légumineuses insecticides du Congo belge* (Mémoire couronné au Concours annuel de 1937) (102 pages, 2 figures, 9 planches, 1938) 45 »
4. DE WILDEMAN, E., *Sur des plantes médicinales ou utiles du Mayumbe (Congo belge), d'après des notes du R. P. WELLENS † (1891-1924)* (97 pages, 1938) 17 »
5. ADRIAENS, L., *Le Ricin au Congo belge. — Etude chimique des graines, des huiles et des sous-produits* (206 pages, 11 diagrammes, 12 planches, 1 carte, 1938) 60 »

Tome VII.

1. SCHWETZ, le Dr J., *Recherches sur le paludisme endémique du Bas-Congo et du Kwango* (164 pages, 1 croquis, 1938) 28 »
2. DE WILDEMAN, E., *Dioscorea alimentaires et toxiques* (morphologie et biologie) (262 pages, 1938) 45 »
3. LEPLAE, E., *Le palmier à huile en Afrique, son exploitation au Congo belge et en Extrême-Orient* (108 pages, 11 planches, 1939) 30 »

Tome VIII.

1. MICHOT, P., *Etude pétrographique et géologique du Ruwenzori septentrional* (271 pages, 17 figures, 48 planches, 2 cartes, 1938) fr. 85 »
2. BOUCKAERT, J., CASIER, H., et JADIN, J., *Contribution à l'étude du métabolisme du calcium et du phosphore chez les indigènes de l'Afrique centrale* (Mémoire couronné au Concours annuel de 1938) (25 pages, 1938) 6 »
3. VAN DEN BERGHE, L., *Les schistosomes et les schistosomoses au Congo belge et dans les territoires du Ruanda-Urundi* (Mémoire couronné au Concours annuel de 1939) (154 pages, 14 figures, 27 planches, 1939) 45 »
4. ADRIAENS, L., *Contribution à l'étude chimique de quelques gommés du Congo belge* (100 pages, 9 figures, 1939) 22 »

Tome IX.

1. POLINARD, E., *La bordure nord du socle granitique dans la région de la Lubi et de la Bushimai* (56 pages, 2 figures, 4 planches, 1939) fr. 16 »
2. VAN RIEL, le Dr J., *Le Service médical de la Compagnie Minière des Grands Lacs Africains et la situation sanitaire de la main-d'œuvre* (58 pages, 5 planches, 1 carte, 1939) 13 »
3. DE WILDEMAN, E., Drs TROLLI, DRICOT, TESSITORE et M. MORTIAUX, *Notes sur des plantes médicinales et alimentaires du Congo belge* (Missions du « Foréami ») (VI-356 pages, 1939) 60 »
4. POLINARD, E., *Les roches alcalines de Chianga (Angola) et les tufs associés* (32 pages, 2 figures, 3 planches, 1939) 12 »
5. ROBERT, M., *Contribution à la morphologie du Katanga; les cycles géographiques et les pénéplaines* (59 pages, 1939) 10 »

Tome X.

1. DE WILDEMAN, E., <i>De l'origine de certains éléments de la flore du Congo belge et des transformations de cette flore sous l'action de facteurs physiques et biologiques</i> (365 pages, 1940)	fr. 60 »
2. DUBOIS, le Dr A., <i>La lèpre au Congo belge en 1938</i> (60 pages, 1 carte, 1940)	12 »
3. JADIN, le Dr J., <i>Les groupes sanguins des Pygmôïdes et des nègres de la province équatoriale (Congo belge)</i> (42 pages, 1 diagramme, 3 cartes, 2 planches, 1940).	10 »
4. POLINARD, E., <i>Het doleriet van den samenloop Sankuru-Bushimai</i> (42 pages, 3 figures, 1 carte, 5 planches, 1941)	17 »
5. BURGEON, L., <i>Les Colasposoma et les Euryope du Congo belge</i> (43 pages, 7 figures, 1941)	10 »
6. PASSAU, G., <i>Découverte d'un Céphalopode et d'autres traces fossiles dans les terrains anciens de la Province orientale</i> (14 pages, 2 planches, 1941)	8 »

Tome XI.

1. VAN NITSEN, le Dr R., <i>Contribution à l'étude de l'enfance noire au Congo belge</i> (82 pages, 2 diagrammes, 1941)	fr. 16 »
2. SCHWETZ, le Dr J., <i>Recherches sur le Paludisme dans les villages et les camps de la division de Mongwalu des Mines d'or de Kilo (Congo belge)</i> (75 pages, 1 croquis, 1941)	16 »
3. LEBRUN, J., <i>Recherches morphologiques et systématiques sur les caféiers du Congo</i> (Mémoire couronné au Concours annuel de 1937) (184 pages, 19 planches, 1941).	80 »
4. RODHAIN, le Dr J., <i>Étude d'une souche de Trypanosoma Cazalbouï (Vivax)</i> (38 pages, 1941)	11 »
5. VAN DEN ABEELE, M., <i>L'Erosion. Problème africain</i> (30 pages, 2 planches, 1941).	7 »
6. STANER, P., <i>Les Maladies de l'Hevea au Congo belge</i> (42 pages, 4 planches, 1941).	10 »
7. RESSELER, R., <i>Recherches sur la calcémie chez les indigènes de l'Afrique centrale</i> (54 pages, 1941)	15 »
8. VAN DEN BRANDEN, le Dr J.-F., <i>Le contrôle biologique des Néoarsphénamines (Néosalvarsan et produits similaires)</i> (71 pages, 5 planches, 1942)	20 »
9. VAN DEN BRANDEN, le Dr J.-F., <i>Le contrôle biologique des Glyphénarsines (Tryparsamide, Tryponarsyl, Novatoxyl, Trypotane)</i> (75 pages, 1942)	20 »

Tome XII.

1. DE WILDEMAN, E., <i>Le Congo belge possède-t-il des ressources en matières premières pour de la pâte à papier?</i> (IV-156 pages, 1942)	35 »
2. BASTIN, R., <i>La biochimie des moisissures (Vue d'ensemble. Application à des souches congolaises d'Aspergillus du groupe « Niger » THOM. et CHURCH.)</i> (125 pages, 2 diagrammes, 1942)	35 »
3. ADRIAENS, L. et WAGEMANS, G., <i>Contribution à l'étude chimique des sols salins et de leur végétation au Ruanda-Urundi</i> (186 pages, 1 figure, 7 planches, 1943)	50 »
4. DE WILDEMAN, E., <i>Les latex des Euphorbiacées. 1. Considérations générales</i> (68 pages, 1944)	25 »

Tome XIII

1. VAN NITSEN, R., <i>Le pian</i> (128 pages, 6 planches, 1944)	45 »
---	------

SECTION DES SCIENCES TECHNIQUES

Tome I.

1. FONTAINAS, P., <i>La force motrice pour les petites entreprises coloniales</i> (188 pages, 1935)	fr. 19 »
2. HELLINCKX, L., <i>Études sur le Copal-Congo</i> (Mémoire couronné au Concours annuel de 1935) (64 pages, 7 figures, 1935)	11 »
3. DEVROEY, E., <i>Le problème de la Lukuga, exutoire du lac Tanganika</i> (130 pages, 14 figures, 1 planche, 1938)	30 »
4. FONTAINAS, P., <i>Les exploitations minières de haute montagne au Ruanda-Urundi</i> (59 pages, 31 figures, 1938)	18 »
5. DEVROEY, E., <i>Installations sanitaires et épuration des eaux résiduaires au Congo belge</i> (56 pages, 13 figures, 3 planches, 1939)	20 »
6. DEVROEY, E., et VANDERLINDEN, R., <i>Le lac Kivu</i> (76 pages, 51 figures, 1939)	30 »

Tome II.

1. DEVROEY, E., *Le réseau routier au Congo belge et au Ruanda-Urundi* (218 pages, 62 figures, 2 cartes, 1939) fr. 60 »
2. DEVROEY, E., *Habitations coloniales et conditionnement d'air sous les tropiques* (228 pages, 94 figures, 33 planches, 1940) fr. 65 »
3. LEGRAYE, M., *Grands traits de la Géologie et de la Minéralisation aurifère des régions de Kilo et de Moto (Congo belge)* (135 pages, 25 figures, 13 planches, 1940) fr. 35 »

Tome III.

1. SPRONCK, R., *Mesures hydrographiques effectuées dans la région divagante du bief maritime du fleuve Congo. Observation des mouvements des alluvions. Essai de détermination des débits solides* (56 pages, 1941) fr. 16 »
2. BETTE, R., *Aménagement hydro-électrique complet de la Lufira à « Chutes Cornet » par régularisation de la rivière* (33 pages, 10 planches, 1941) fr. 27 »
3. DEVROEY, E., *Le bassin hydrographique congolais, spécialement celui du bief maritime* (172 pages, 6 planches, 4 cartes, 1941) fr. 50 »
4. DEVROEY, E. (avec la collaboration de DE BACKER, E.), *La réglementation sur les constructions au Congo belge* (290 pages, 1942) fr. 50 »

COLLECTION IN-4°

SECTION DES SCIENCES MORALES ET POLITIQUES

Tome I.

1. SCHEBESTA, le R. P. P., *Die Bambuti-Pygmäen vom Ituri* (tome I) (1 frontispice, XVIII-440 pages, 16 figures, 11 diagrammes, 32 planches, 1 carte, 1938) fr. 250 »

Tome II.

1. SCHEBESTA, le R. P. P., *Die Bambuti-Pygmäen vom Ituri* (tome II) (XII-284 pages, 189 figures, 5 diagrammes, 25 planches, 1941) fr. 135 »

SECTION DES SCIENCES NATURELLES ET MÉDICALES

Tome I.

1. ROBYNS, W., *Les espèces congolaises du genre Digitaria Hall* (52 pages, 6 planches, 1931) fr. 20 »
2. VANDERYST, le R. P. H., *Les roches oolithiques du système schisto-calcaire dans le Congo occidental* (70 pages, 10 figures, 1932) fr. 20 »
3. VANDERYST, le R. P. H., *Introduction à la phytogéographie agrostologique de la province Congo-Kasai. (Les formations et associations)* (154 pages, 1932) fr. 32 »
4. SCAËTTA, H., *Les famines périodiques dans le Ruanda. — Contribution à l'étude des aspects biologiques du phénomène* (42 pages, 1 carte, 12 diagrammes, 10 planches, 1932) fr. 26 »
5. FONTAINAS, P. et ANSOTTE, M., *Perspectives minières de la région comprise entre le Nil, le lac Victoria et la frontière orientale du Congo belge* (27 pages, 2 cartes, 1932) fr. 10 »
6. ROBYNS, W., *Les espèces congolaises du genre Panicum L.* (80 pages, 5 planches, 1932) fr. 25 »
7. VANDERYST, le R. P. H., *Introduction générale à l'étude agronomique du Haut-Kasai. Les domaines, districts, régions et sous-régions géo-agronomiques du Vicariat apostolique du Haut-Kasai* (82 pages, 12 figures, 1933) fr. 25 »

Tome II.

1. THOREAU, J., et DU TRIEU DE TERDONCK, R., *Le gîte d'uranium de Shinkolobwe-Kasolo (Katanga)* (70 pages, 17 planches, 1933) fr. 50 »
2. SCAËTTA, H., *Les précipitations dans le bassin du Kivu et dans les zones limitrophes du fossé tectonique (Afrique centrale équatoriale). — Communication préliminaire* (108 pages, 28 figures, cartes, plans et croquis, 16 diagrammes, 10 planches, 1933) fr. 60 »
3. VANDERYST, le R. P. H., *L'élevage extensif du gros bétail par les Bampombos et Baholos du Congo portugais* (50 pages, 5 figures, 1933) fr. 14 »
4. POLINARD, E., *Le socle ancien inférieur à la série schisto-calcaire du Bas-Congo. Son étude le long du chemin de fer de Matadi à Léopoldville* (116 pages, 7 figures, 8 planches, 1 carte, 1934) fr. 40 »

Tome III.

- SCAËTTA, H., *Le climat écologique de la dorsale Congo-Nil* (335 pages, 61 diagrammes, 20 planches, 1 carte, 1934) fr. 100 »

Tome IV.

1. POLINARD, E., *La géographie physique de la région du Lubilash, de la Bushimate et de la Lubi vers le 6° parallèle Sud* (38 pages, 3 figures, 4 planches, 2 cartes, 1935) fr. 25 »
2. POLINARD, E., *Contribution à l'étude des roches éruptives et des schistes cristallins de la région de Bondo* (42 pages, 1 carte, 2 planches, 1935). 15 »
3. POLINARD, E., *Constitution géologique et pétrographique des bassins de la Kotto et du M'Bari, dans la région de Bria-Yalinga (Oubangui-Char)* (160 pages, 21 figures, 3 cartes, 13 planches, 1935) 60 »

Tome V.

1. ROBYNS, W., *Contribution à l'étude des formations herbeuses du district forestier central du Congo belge* (151 pages, 3 figures, 2 cartes, 13 planches, 1936) . fr. 60 »
2. SCAËTTA, H., *La genèse climatique des sols montagnards de l'Afrique centrale. — Les formations végétales qui en caractérisent les stades de dégradation* (351 pages, 10 planches, 1937) 115 »

Tome VI.

1. GYSIN, M., *Recherches géologiques et pétrographiques dans le Katanga méridional* (259 pages, 4 figures, 1 carte, 4 planches, 1937) fr. 65 »
2. ROBERT, M., *Le système du Kundelungu et le système schisto-dolomitique (Première partie)* (108 pages, 1940). 30 »
3. ROBERT, M., *Le système du Kundelungu et le système schisto-dolomitique (Deuxième partie)* (35 pages 1 tableau hors-texte, 1941) 13 »
4. PASSAU, G., *La vallée du Lualaba dans la région des Portes d'Enfer* (66 pages, 1 figure, 1 planche, 1943) 30 »

Tome VII.

1. POLINARD, E., *Etude pétrographique de l'entre-Lulua-Lubilash, du parallèle 7°30' S. à la frontière de l'Angola* (120 pages, 1 figure, 2 cartes hors-texte, 1944) . . . 70 »
2. ROBERT, M., *Contribution à la géologie du Katanga. — Le système des Kibaras et le complexe de base* (91 pages, 1 planche, 1 tableau hors-texte, 1944) . . . 50 »

SECTION DES SCIENCES TECHNIQUES

Tome I.

1. MAURY, J., *Triangulation du Katanga* (140 pages, figure, 1930) fr. 25 »
2. ANTHOINE, R., *Traitement des minerais aurifères d'origine filonienne aux mines d'or de Kilo-Moto* (163 pages, 63 croquis, 12 planches, 1933) 50 »
3. MAURY, J., *Triangulation du Congo oriental* (177 pages, 4 fig., 3 planches, 1934). 50 »

Tome II.

1. ANTHOINE, R., *L'amalgamation des minerais à or libre à basse teneur de la mine du mont Tsi* (29 pages, 2 figures, 2 planches, 1936) fr. 10 »
2. MOLLE, A., *Observations magnétiques faites à Elisabethville (Congo belge) pendant l'année internationale polaire* (120 pages, 16 figures, 3 planches, 1936). 45 »
3. DEHALU, M., et PAUWEN, L., *Laboratoire de photogrammétrie de l'Université de Liège. Description, théorie et usage des appareils de prises de vues, du stéréoplanigraphe C₈ et de l'Aéromultiplex Zeiss* (80 pages, 40 fig., 2 planches, 1938) 20 »
4. TONNEAU, R., et CHARPENTIER, J., *Etude de la récupération de l'or et des sables noirs d'un gravier alluvionnaire* (Mémoire couronné au Concours annuel de 1938) (95 pages, 9 diagrammes, 1 planche, 1939) 35 »
5. MAURY, J., *Triangulation du Bas-Congo* (41 pages, 1 carte, 1939) 15 »

Tome III.

- HERMANS, L., *Résultats des observations magnétiques effectuées de 1934 à 1938 pour l'établissement de la carte magnétique du Congo belge* (avec une introduction par M. Dehalu) :
1. Fascicule préliminaire. — *Aperçu des méthodes et nomenclature des Stations* (88 pages, 9 figures, 15 planches, 1939) fr. 40 »
 2. Fascicule I. — *Elisabethville et le Katanga* (15 avril 1934-17 janvier 1935 et 1^{er} octobre 1937-15 janvier 1938) (105 pages, 2 planches, 1941) 50 »
 3. Fascicule II. — *Kivu, Ruanda, Région des Parcs Nationaux* (20 janvier 1935-26 avril 1936) (138 pages, 27 figures, 21 planches, 1941) 75 »
 4. Fascicule III. — *Région des Mines d'or de Kilo-Moto, Ituri, Haut-Uele* (27 avril-16 octobre 1936) (71 pages, 9 figures, 15 planches, 1939). 40 »
 5. HERMANS, L., et MOLLE, A., *Observations magnétiques faites à Elisabethville (Congo belge) pendant les années 1933-1934* (83 pages, 1941) 40 »

Tome IV.

1. ANTHOINE, R., *Les méthodes pratiques d'évaluation des gîtes secondaires aurifères appliquées dans la région de Kilo-Moto (Congo belge)* (218 pages, 56 figures, planches, 1941) fr. 75 »
2. DE GRAND RY, G., *Les graben africains et la recherche du pétrole en Afrique orientale* (77 pages, 4 figures, 1941) 25 »
3. DEHALU, M., *La gravimétrie et les anomalies de la pesanteur en Afrique orientale* (80 pages, 15 figures, 1943) 35 »

Sous presse.

- VAN DER KERKEN, G., *L'Ethnie Mongo* :
- Vol I. Première partie : Histoire, groupements et sous-groupements, Origines (2 fascicules).
- Vol. II et III. Deuxième partie : Visions, Représentations et Explications du monde.
- D^r PETER SCHUMACHER, M. A., *Expedition zu den zentralafrikanischen Kivu-Pygmäen* (in-4°) :
- I. Die physische und soziale Umwelt der Kivu-Pygmäen;
- II. Die Kivu-Pygmäen.
- DE WILDEMAN, E., *A propos de médicaments antilépreux d'origine végétale. II. Les plantes utiles des genres Aconitum et Hydrocotyle.* (in-8°)
- FALLON, F., *L'Eléphant africain* (in-8°).
- ALGRAIN, P., *Les Ponts métalliques démontables* (in-8°).
- ADRIAENS, L., *Contribution à l'étude de la toxicité du manioc du Congo belge* (in-8°).
- DUBOIS, A., *Chimiothérapie des Trypanosomiases* (in-8°).
- JENTGEN, J., *Etudes sur le droit cambiaire préliminaires à l'introduction au Congo belge d'une législation relative au chèque. — 1^{re} partie : Définition et nature juridique du chèque envisagé dans le cadre de la Loi uniforme issue de la Conférence de Genève de 1931* (in-8°).
- ROGER, E., *La pratique du traitement électrochimique des minerais de cuivre du Katanga* (in-8°).
- DE WILDEMAN, E., *A propos de médicaments antilépreux d'origine végétale. III. Les plantes utiles du genre Strychnos* (in-8°).
- RESSELER, R., *Het droog-bewaren van microbiologische wezens en hun reactieproducten. De droogtechniek* (in-8°).
- ADRIAENS, L., *Recherches sur la composition chimique des flacourtiacées à huile chaulmoogrique du Congo belge* (in-8°).
- PASSAU, G., *Gisements sous basalte au Kivu (Congo belge)* (in-8°).
- DE WILDEMAN, E., *J. Gillet (S. J.) et le Jardin d'essais de Kisantu (1866-1893-1943)* (in-8°).
- LOTAR, L., O. P., *La grande Chronique de l'Uele* (in-8°).
- DE WILDEMAN, E., *A propos de médicaments antilépreux d'origine végétale. IV. Des Strophanthus et de leur utilisation en médecine* (in-8°).
- PASSAU, G., *Les plus belles pépites extraites des gisements aurifères de la Compagnie minière des Grands Lacs africains* (in-4°).

BULLETIN DES SÉANCES DE L'INSTITUT ROYAL COLONIAL BELGE

	Belgique.	Congo belge.	Union postale universelle.
Abonnement annuel.	fr. 60.—	fr. 70.—	fr. 75. (15 Belgas)
Prix par fascicule	fr. 25.—	fr. 30.—	fr. 30.— (6 Belgas)

Tome I (1929-1930)	608 pages	Tome VIII (1937)	895 pages
Tome II (1931)	694 »	Tome IX (1938)	871 »
Tome III (1932)	680 »	Tome X (1939)	473 »
Tome IV (1933)	884 »	Tome XI (1940)	598 »
Tome V (1934)	738 »	Tome XII (1941)	592 »
Tome VI (1935)	765 »	Tome XIII (1942)	510 »
Tome VII (1936)	626 »	Tome XIV (1943)	632 »

M. HAYEZ, Imprimeur de l'Académie royale de Belgique, rue de Louvain, 112, Bruxelles.
 Autor, n° 41285 (Domicile légal: rue de la Chancellerie, 4) N° réf. 2019

Made in Belgium